

KRASSCROSS

Was bringt ausgewachsene Männer dazu, auf 125-Kubik-Pocketcrossern rumzuheizen? Muss wohl Spaß machen.

Text: Manuel Fuchs
Fotos: Jacek Bilski (14),
Manuel Fuchs (8)



Jürgen Haidle, Herr über crossende Monkeys und Universal-Schnittstelle nach außen



Martin kennt den Unterschied zwischen „spektakulär“ und „erfolgreich“, entscheidet sich gegen die Show und sammelt Punkte

Einfacher geht's nicht: Kauf dir eine Honda mit Monkey-Nachfolger-Motor (um 2500 Euro) oder einen Billigheimer wie den Thumpstar (unter 1000 Euro) – Hauptsache, luftgekühlt, 125 Kubik sowie 12-/10-Zoll-Räder – und fahr los. Solange du die Finger vom Motor lässt, hindert dich kein Reglement, deinem kleinen Bruder die 1800-Euro-Marzocchi-Gabel und das Edel-Federbein aus dem Downhill-

Länge läuft. In der Kürze liegt die Würze. Oder war's umgekehrt?



Mountainbike zu klauen und bei dir reinzuschrauben. Vielleicht wirst du mit einem breiteren Lenker schneller – einfach ausprobieren: Versuch macht kluch. Für den Offroad-Sport hat es sich bewährt, die Geräte giftig-kurz zu übersetzen. Auf den meisten Pisten kommst du eh kaum dazu, den letzten Gang auszu-drehen. Also Mut zum großen Kettenrad! Aber nicht größer als 10 Zoll. Und Supermoto-Bremsen brauchst du im Dreck nicht.



Spektakel am Start: Wenn das Gatter gefallen ist, verschwinden die Zwergmopeds in einer großen Staubwolke. Dann scheppert's schon mal



Manfred, Jahrgang 1958, lässt sich von den jungen Hüpfern kaum beeindrucken



Mutig am Kabel reißen, Bein raus und schräg rum: Andreas weiß, was der Fotograf sehen will



Hartei-Clemens quengelt nicht über den viel zu engen Kniewinkel



So sehen Sieger aus: Suzuki-Fan und Fahrwerks-Guru Joachim gewinnt beide Läufe



Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein. Wenn denn welche da wären. Markus (links) und Marcel (muss wohl der Typ rechts sein) machen ihr Freiheitgefühl aber nicht vom Wetter abhängig



Marc (o.) kann Längerer – mit Nachnamen heißen, nämlich Axel (untendrunter) kann brillant fräsen. Crossen übt er eifrig



Hier hüpft er noch, bald flucht er doch: Ralf kam leider nicht ins Ziel. Ein technischer Defekt im ersten Lauf bremste ihn aus

Es kommt nicht auf die Größe an und nicht auf die Motorleistung: Dass Viertakt-125er im Minifahrwerk auf 12- und 10-Zoll-Stollenreifen, eben die legendäre Honda Monkey und deren Nachbauten, spektakulär durch den Staub hüpfen können, zeigt die Deutsche Monkeycross-Meisterschaft. Jawohl, Deutsche Meisterschaft, auch wenn die Starter- und Terminlisten klares Übergewicht im Süd-

westen der Republik zeigen. „Da sind wir aber in alle Richtungen offen für Neues. Und wir haben das DM-Prädikat vom DMV, dem Deutschen Motorsport Verband“, betont Jürgen Haidle stolz. Er sitzt dem Deutschen Monkeyclub vor, pflegt News und Ergebnislisten auf dessen Website www.monkeycross.de, kümmert sich neben vielem anderen auch noch um PR und Proteste.



Jawohl, Tuning: Der luftgekühlte 12-PS-Einzyylinder muss zwar bleiben, wie er ist. Drumherum, also hauptsächlich am Fahrwerk, dürfen sich clevere

Schrauber, finanzstarke Teiletascher und vollspinnerte Freaks ziemlich unlimitiert austoben. Jawohl, Freaks. Wie Axel Wendt: Der hat es zu weit getrieben, hat sich aus einem Leichtmetallklotz einen wassergekühlten 125er-Motor CNC-gefräst: „Neuneinhalb Stunden Zerspanungszeit, 11.000 Euro stecken drin, und weit über 20 PS kommen raus.“ Außer Konkurrenz darf er aber immerhin damit mitfahren. fux

Jawohl, Proteste. Tatsächlich nehmen die Herrschaften – es sind gar nicht einmal besonders viele – die Meisterschaft ernst genug, dass sie auch mal gegen eine Wertung Protest einlegen. Möglicherweise haben ja ein erfolgreicher Konkurrent oder der Verfolger im Nacken sich einen illegalen Vorteil verschafft, den Motor aufgebohrt oder ähnliches Tuning betrieben.



Mountainbike-Federbein im Pocketmoped. Was den Downhillern recht ist, ist den Monkeys nicht unrecht



Wenn schon, denn schon: Klappbare Hebel schätzt man, wenn ein nicht-klappbarer beim Sturz gebrochen ist



Wer eine Marzocchi-Gabel fahren will, braucht eine andere Bremse. Alles legal



Finger weg! Diesen Einzyylinder lässt man im Originalzustand. Sonst gibt's Ärger und Proteste



Das darf nicht: Wasserkühlung, viel zu viel Leistung und überhaupt. Das quietschbunte Eloxal-Zeug ginge ja gerade noch durch