

>> Das erste Mal: Monkey-Cross

**Text: Johann Vorderwülbecke,
Fotos: André Gbiorczyk**

An dieser Stelle lest ihr von
Erst-Taten, die einen nach-
haltigen Eindruck beim
Neuling hinterlassen haben.



**Ganz schön klein:
Die Pits verschwinden
fast unter dem Fahrer.**



**Das kann heiter werden:
Worauf habe ich mich da
eigentlich eingelassen?**

Monkey-Crosser sind laut, schnell und verdammt klein. Und trotzdem sollte man sie ernst nehmen, wie Nachwuchs-Bodenprobensammler Johann am eigenen Leib erfahren durfte.

Dreck-Spatzen

„Sieht beeindruckend aus“, denke ich mir, als ich das erste Mal an der Strecke in Weilheim an der Teck stehe. Dort geht das Saison-Finale im Monkey-Cross über die Bühne – und ich darf mitmachen. Mit klassischen Monkeys haben die Renner aber nichts mehr am Hut. Genau genommen basiert nur noch der Motor auf der alten Mini-Honda-Konstruktion, der Rest stammt von Moto-Crossern. Nur eben geschrumpft. Und auch wenn die alten Hondas laut Reglement noch zulässig wären, das Auf-rüsten machte auch vor dieser kleinen Klasse keinen Halt.

Jürgen vom DMC, dem deutschen Monkey-Club, begrüßt mich und zeigt mir die Strecke. Fast ganz nebenbei erläutert er mir, dass ich in der Open-Klasse, der Königsklasse starte. Mich erwarten also Duelle mit versierten Fahrern auf kleinen Bikes ohne Hubraum- und Leistungsbegrenzungen. Wird bestimmt lustig, vor allem für die Zuschauer.

Die vermeintlich nach Kinderspielzeug aussehenden Klein-Crosser haben es faustdick hinter den Ohren: Über 20 PS am Hinterrad sind eher Regel als Ausnahme. Ich starte auf einem komplett pinken und mit Pril-Blumen verziertem Pitbike, das mir Joachim leiht. Joachaim ist schon seit Jahren in der Monkey-Cross-Szene aktiv und fährt mit zwei Motorrädern vor. Ein Pit mit hochge-

züchtetem Viertakt-Motor, das andere ebenfalls gepimt, aber als klassischer Zweiventiler. Letzteres ist für mich. Der Motor hat 150 Kubik und ist mit knapp 15 PS wohl eher einer der zahmeren.

Dass das definitiv Ansichtssache ist, merke ich direkt beim ersten freien Training. Nicht nur, dass man sich an die spritzigen Motoren gewöhnen muss, nein, man sitzt auch wie der sprichwörtliche Affe auf dem Schleifstein. Die Knie stoßen an den Lenker und der Hintern sitzt gefühlt auf dem Hinterrad, vom engen Kniewinkel ganz zu schweigen.

Knie am Lenker und Hintern überm Hinterrad

Auf der Start-Ziel-Geraden fange ich langsam an und gebe mit Bedacht Gas, um den Anstieg zu schaffen. Wie von der Tarantel gestochen marschierst der kleine Viertakter unter mir nach vorne und bietet bestialischen Vortrieb. Fühlt sich zumindest so an, denn die tiefe Sitzposition verleiht der Geschwindigkeit einen ganz anderen Eindruck. Die

Motoren sind drehfreudig, ähnlich wie Zweitakter und verlangen nach einem schnellen Schaltfuß. „Mann, bin ich schnell“, schwirrt es mir durch den Kopf, während ich im kompletten Tunnelblick fahre – bis im Training die ersten mit doppeltem Tempo an mir vorbeifliegen. Während ich mir noch Gedanken mache, wie ich halbwegs souverän auf der Strecke bleibe und Schikanen sowie

Anlieger meister, überholt der Rest mich einfach. Schnell, aber ohne zu drängeln. Scheint sich also rumgesprochen zu haben, dass ich neu bin. Als ich nach dem ersten Turn von der Strecke rolle, kommt einer der Fahrer zu mir und fragt, ob ich so etwas schon mal gefahren bin und ob ich in der Open-

**Sicherheits-Check:
Bremsen & Co. müssen
funktionieren, damit
man auf die Strecke darf.**



**Fuß raus und
Gas geben:
Die Grundlagen
erlernt man schnell.**



Klasse am nächsten Tag auch an den Start gehen will. Ich verneine die erste und bejahe die zweite Frage, auf dass er beide Augenbrauen hochzieht und erwidert: „War schön, dich gekannt zu haben“ – das macht Mut...

„War schön, dich gekannt zu haben“

Die anderen Turns fahre ich irgendwie, mit einer Mischung aus Glück und einem ganz kleinem bisschen Fahrkönnen über den Kurs und gewöhne mich langsam an die kleinen Motorräder. Einmal an die ungewöhnliche und gedrängte Sitzposition angepasst, macht das Fahren viel Spaß. Ich war noch nie auf einer Cross-Strecke, was ich jetzt bitterböse bereue. Selbst die

Tables und Sprünge offenbaren schnell ihren Reiz. „In der Luft sind keine Wellen, also Vollgas drauf zu“ schnappe ich im Fahrerlager auf – eine Regel, die zwar abstrus klingt, aber



**Bergauf mit
kleinen Rädern:
Der Start hat seinen
eigenen Reiz.**



**Langsam rantasten:
Mit wenig Schräglage ging's
anfangs um den Kurs.**



**Gefühlssache:
Selbst kleine Bodenwellen lassen
das Vorderrad abheben.**

durchaus Sinn macht. Und nachdem die ersten zwei, drei Landungen glückten, klappt das mit dem Springen fast wie von allein. Fühlt sich an wie auf einem BMX-Rad und der Fahrer bestimmt mit seinem Gewicht, wo es in der Luft hingehen soll. Die Kurven mit Anliegern sind tückisch, da sich in den Fahrillen schnell die kleinen Räder fangen und mir sämtliche MX-Erfahrung fehlt. Teilweise tänzelt das Motorrad über die Strecke, wer hier wen im Griff hat ist nicht immer klar. Ich fühle mich jedenfalls nicht immer als Herr der Lage. Aber die kleinen Reifen bieten erstaunlich viel Grip. Alles Kopfsache, denn ich bringe das Motorrad ganz bestimmt nicht ans Limit. Aber mit der Eingewöhnung kommt Intuition und dann klappt's viel besser – auch wenn sich jede kleine Rille wie ein großer Krater anfühlt.



**Nach dem Sturz – Motor aus:
Joachim hilft beim Ankicken.**

