

Die Geschichte des MonkeyCross

(Stand: Ende 2005)

DER ANFANG

Das erste offizielle MonkeyCross-Rennen fand 1974 im schwäbischen Diegelsberg statt. Das „Affen-Querfeldein“ erfreute sich rasch steigender Beliebtheit. Als erste Vereine beteiligten sich der MCC Göppingen (ab 1975) und der H MV-Hepsisau (ab 1976), der MC Neunheim (1977 und 1978) sowie der MC Neubronn und der R KV Kirchheim/Teck (beide ab 1978) an dieser neuen Fun-Sportart.

1978 wurde als Dachorganisation der Deutsche Monkey Club (DMC) gegründet, der sich in seinem ersten Jahr allerdings noch Deutsche Monkey Kommission (DMK) nannte.

Seit dieser Zeit werden die Rennen unter dem Prädikat der Deutschen Monkey-Cross Meisterschaft veranstaltet. Erste Austragungsorte waren die von Landwirten angemieteten Wiesen beim „Deutschen Haus“ (bei Gruibingen) sowie auf dem bereits genannten Diegelsberg. Bald kamen weitere Strecken und Vereine in Baden-Württemberg und Bayern hinzu. Anfang der 80er Jahre schloss man sich dem Deutschen Motorsportverband (DMV) an.

DIE ERSTEN RENNEN

Anfänglich wurde ausschließlich mit Honda-Monkey-Motoren gefahren. In mehreren Klassen kämpften die Teilnehmer um Podestplätze und Pokale. Die jüngsten (8 bis 12J.) fuhren mit Original Monkeys mit 50ccm, ältere mit leistungsoptimierten Prototypen mit 50ccm bzw. 75ccm Hubraum. Bei Letztgenannten war lediglich das Monkeytriebwerk sowie die Fahrzeug- und Reifengröße mit 10 Zoll vorgegeben. Darüber hinaus gab es eine Gespannklasse mit 90ccm-Motoren. Die eingesetzten Prototypen und Gespanne waren weitestgehend Eigenbauten. Die Tuningmöglichkeiten kannten fast keine Grenzen. 15 PS und über 14000 Umdrehungen waren keine Seltenheit; Handkupplung, 5 Ganggetriebe und lange Federwege eh Standard. Bei den Veranstaltungen kamen die Zuschauer gleich doppelt auf ihre Kosten. Zum einen bot man tollen Rennsport und zum anderen verlor man bei vielen Rennen jeweils eine nagelneue Honda-Monkey. Mit 7 Rennen im Jahr, über 100 Teilnehmern in 5 Klassen und bis zu 1500 Zuschauern pro Veranstaltung hatte das Monkey-Cross Anfang der 1980er Jahre zunächst seinen Höhepunkt.

RÜCKSCHLÄGE UND ERHOLUNG

Mitte der 1980er Jahre mussten gleich zwei Rückschläge hingenommen werden. Einerseits war ein deutlicher Teilnehmerschwund zu verzeichnen; Grund war die Anfälligkeit der extrem getunten Motoren und die damit zusammenhängende finanzielle Belastung. Andererseits wurden aufgrund der verschärften Naturschutzgesetze die Rennen an ihren bisherigen Austragungsorten nicht mehr genehmigt. Auf beides wurde reagiert, so dass der MonkeyCross-Sport weiterhin seine Fans hatte. Man beschloss, nur noch „nicht getunte“ Motoren einzusetzen. Folge war die Zulassung weiterer Honda-Motoren bzw. HONDA-Fahrzeuge.

Heute wird sowohl mit dem 50ccm-Monkey als auch mit 125ccm- bzw. bis zu 184ccm-starken Monkeymotoren sowie mit 100ccm bzw. 200ccm HONDA-4Taktern gefahren. Die Monkeymotoren werden heutzutage in zahlreichen Pitbikes angeboten, welche im MonkeyCross ihr ideales Einsatzgebiet haben. Durch diesen Pitbike-Boom hat das MonkeyCross seit etwa 2005 wieder einen deutlich stärkeren Zulauf bekommen. Ausgetragen werden die Rennen inzwischen auf MotoCross Strecken.

MONKEY-CROSS ALS KARRIERESPRUNGBRETT

Schon einige MonkeyCrosser haben den Sprung hin zu einer erfolgreichen Moto-Cross-Karriere geschafft. Allen voran sind der Gespannfahrer Martin GÖLZ und sein Beifahrer Ulli ROMMEL aus Kirchheim/Teck zu nennen. Beide begannen in jungen Jahren mit Monkey-Cross; sie errangen sowohl in den Soloklassen wie auch in der Gespannklasse mehrere Deutsche-Meister-Titel. Nach dem Wechsel zum MotoCross fuhren sie sehr erfolgreich in der Seitenwagen-WM. Mit einem anderen Beifahrer wurde M. GÖLZ 1993 und 1996 sogar zweimal Vizeweltmeister. Aber auch Größen wie der international erfolgreiche SuperMoto-Spezialist Jürgen Künzel und der MotoCross- und Endurofahrer Günter Welk aus Kirchheim haben ihre Karriere beim MonkeyCross begonnen.

Jürgen Haidle, Oktober 2005
