

50/80er Journal

Sonderteil · Mofas · Mokicks · Leichtkrafträder



Miterlebt:

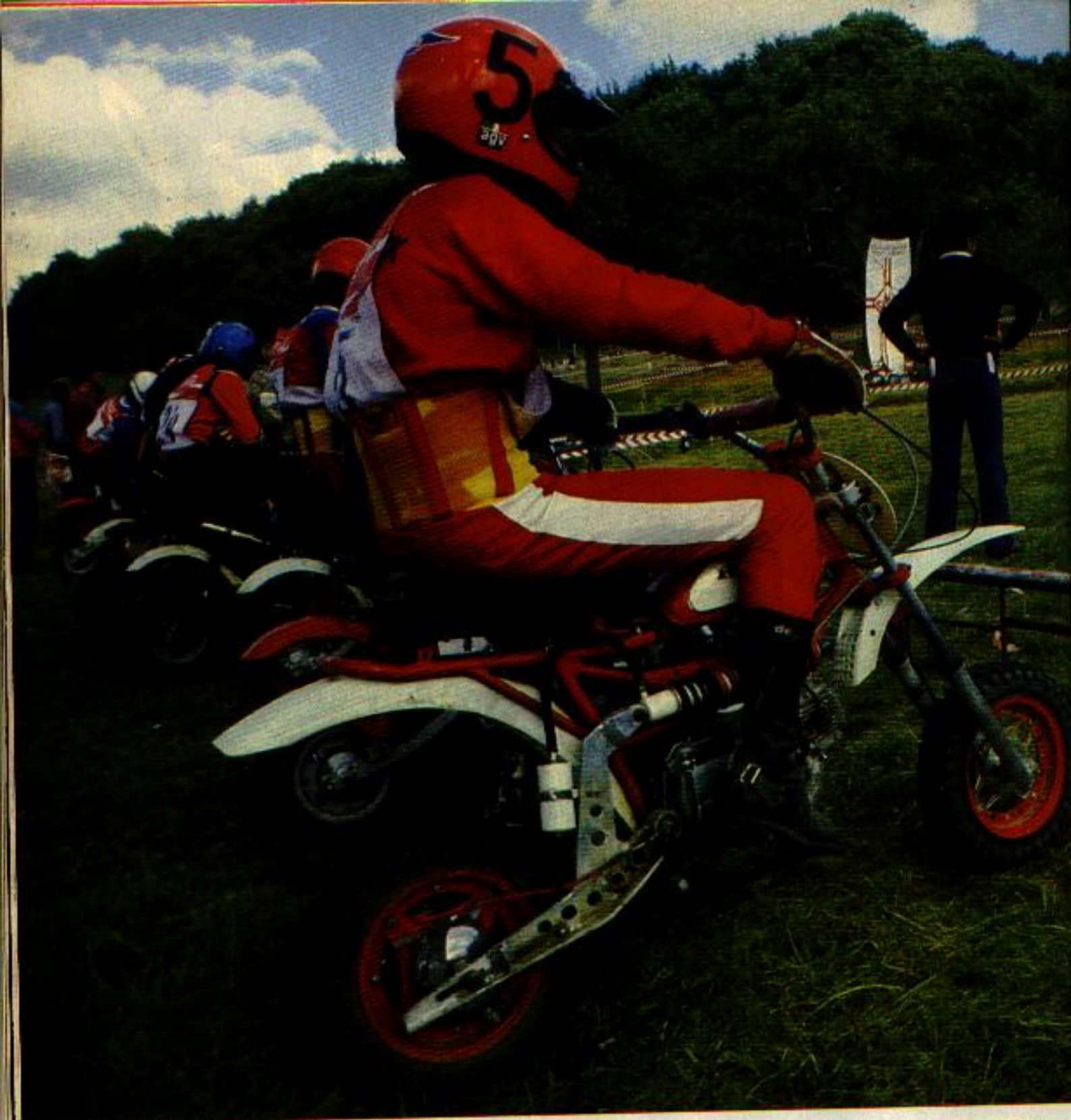
Spaß mit „Affen“ -

Monkey-Cross

Test: Yamaha DT 80 MX-S

Mofa mit Elektro-Start:

Motobécane 50 M 11



50/80er Journal: DM im Monkey-Cross

Affentheater

Im Englischen heißt Monkey „Affe“, bei Honda ist es ein einsitziger Stadtflitzer und im Schwabenländle werden Rennen damit gefahren. Jochen Rieker probierte das aus.

Wir hatten uns auf halb drei verabredet, weil vorher die Strecke noch nicht fertig sein würde. Mike Groß, 1982 Deutscher Meister in der Prototypen-Klasse, seine Renn-Monkey und ich. Wobei ich von Mike immerhin schon wußte, daß er mittelgroß, dunkelhaarig und braunäugig sei, während sich meine Vorstellungskraft in punkto Maschine auf die Farbe Rot be-



Die Basis: Im Serienzustand leistet die kleine Honda 1,8 PS bei 6000/min, die Crosser dagegen holen ganze 12 PS aus 75 cm³



Sprunggewaltig: Wo die Kleinsten kaum abheben, springen die „Profis“ in der Klasse 3 bis zu fünf Metern weit



Gespann-Klasse: Mit Chopper-Motor und Eigenbau-Fahrwerk driften die Dreiräder, bis der Rahmen bricht

Startaufstellung zum zweiten Lauf in der Prototypen-Klasse. Mit selbstkonstruierten Fahrwerken, mit satten 12 PS Leistung und einem irren Sound sind diese Mini-Crosser Publikums-Favorit

schränkte. „Knallrot“ hatte es am anderen Ende der Telefonleitung geheißt, aber das waren so ziemlich alle Monkeys, die sich da auf einer spätherbst-

lichen Obstwiese in Diegelsberg bei Utingen versammelt hatten. Einer Obstwiese mit hohem Gras, ein paar Hügeln, einem Bächlein und überhaupt sehr idyllisch gelegen.

Wir fanden uns dann doch recht schnell, weil das Fahrerlager so klein ist wie einfach alles beim Monkey-Cross, und weil Mike's Bike anscheinend hohes Ansehen genießt. Von der ersten Einweisung hatte ich noch

etwas von 12 PS in den Ohren, das Getriebe habe vier Gänge und der erste sei „saumäßig kurz“. Aber so ganz sicher war ich mir da nicht mehr. Mittlerweile brabbelte nämlich das Motörchen vor sich hin, und so etwas kann jede Art der Verständigung zunichte machen.

12 PS also aus 75 Kubikzentimetern Hubraum, bei Drehzahlen von 10000, 12000 oder noch mehr Umdrehungen pro Minu-

te, das ist Hochleistungstechnik im Miniaturformat. Dazu zwei leidgeplagte Ventile, ein luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, ein offener Dell'Orto-Vergaser und eine fast ebenso offene Auspuffanlage. Das alles montiert auf 10 Zoll-Rädchen und bei einer Gesamtlänge von einsfüzig – ich hätte die Finger davon lassen sollen.

Während der Warmlaufphase überkommt mich noch so ein Gefühl heroischer Unbesiegbarekeit, der Boden unter meinen Stiefeln vibriert bei jedem Gasstoß leicht mit und die Jungs aus dem Dorf verstummen ehrfurchtsvoll. Aber dann gibt der Rennleiter die Strecke frei zum nicht gezeigten Training. Aus dem Spaß wird Ernst. Ich komme so ziemlich als allerletzter vom Start weg, weil ich aus Angst vor ungewollten Überschlagen nach hinten zu wenig Gas gebe und der Motor auch prompt abstirbt. – Peinlich sowas, der kommt doch von der Zeitung, oder nicht?

Bis ich dann endlich unterwegs bin, hat mich das Feld bereits zum ersten Mal überholt und ich donnere inmitten dröhnender und kreischender Maschinen auf die erste Kurve zu. Im Zentimeterabstand!

Ich beschließe, den Anstieg zum Steilhang im vierten Gang zu nehmen, während ich den linken Fuß vorsichtshalber nach vorne strecke und mein Hinterteil rechts neben der Sitzbank plaziere. So soll es Rolf Dieffenbach in engen Linkskurven machen, habe ich gehört, und der fährt ja auch Honda. Das heißt, er fuhr Honda, jetzt fährt er Maico – macht nix. Jedenfalls klappt es bei mir infolge akuter Platznot und mangelnder Beweglichkeit deutlich schlechter und eh' ich mich's versehe, bin ich wieder Letzter. Nach zweihundert Metern schon wieder Letzter, nun ja.

Der Steilhang selbst gibt mir dann den Rest. Ganz oben, kurz vor dem nächsten Anlieger, krieg' ich das Vorderrad nicht mehr auf den Boden – 12 gewaltige PS eben – und lande unsanft auf dem Kreuz. Mike's Monkey durchbricht derweil die Streckenbegrenzung, nötigt den einzigen Sanitäter an die-

sem Mittag zur Flucht und bleibt schließlich torkelend in den Brennesseln liegen. Ich erwäge den vorzeitigen Abbruch.

In diesem Moment – ich stehe gerade bis zu den Knien im

Unkraut – jagt der Rest des Starterfeldes erneut an mir vorbei. Furchtbar laut, furchtbar schnell und voll konzentriert. Den Sprunghügel hinunter erwischt es wieder zwei, aber weil so eine Renn-Monkey kaum mehr als 40 Kilo wiegt und weil die Geschwindigkeiten relativ gering sind, passiert beiden – wieder mal – nichts. Ich muß an Frau Enzenauer vom Deutschen Monkey-Club denken, die mir versicherte, daß in den vergangenen Jahren vielleicht zwei, drei Knochenbrüche vorkamen, „sonsthd nex“. Und solchermaßen moralisch gefestigt, fahre ich dann doch noch ein paar Runden.

Mike und seine Schrauber-Crew erwarten mich im Fahrerlager mit einem verhöhnten Grinsen im Mundwinkel, geben mir für das morgige Rennen den heißen Tip, doch einfach mehr Gas zu geben und wünschen eine ruhige Nacht. „Morga om acht isch technische Abnahme.“

Am nächsten Morgen um acht ist freilich noch keine technische Abnahme, weil das Fahrerlagerleben gerade erst erwacht und man noch kurz auf einen Kaffee aus der Thermoskanne bei der Konkurrenz vorbeischaut. Die wechselt solange den inzwischen defekten Motor aus (was etwa eine Stunde dauert) oder debattiert über das Gebot, vor neun Uhr keine Motoren warmlaufen zu lassen. Das alles ganz ohne Hektik, ohne Ärger, – ein richtig schöner Sonntagmorgen. Vielleicht etwas früh allenfalls.

Von zehn bis elf haben wir nochmal freies Training, wobei ich ausgerechnet auf der Zielgeraden einen kapitalen Sturz hinlege. Die Strecke hat sich mittlerweile nämlich von einer harmlosen Obstwiese in einen zerknüllten Rübenacker verwandelt, und eine solche Furche wurde mir wohl zum Verhängnis. Mann und Maschine unversehrt, siehe oben. Nur gut, daß keine Zuschauer da waren.

Der Endlauf: Im Pflichttraining war ich noch Vorletzter gewesen, im ersten Lauf dann immerhin zwölfter von 16 Fahrern und jetzt stehe ich in Reihe zwei vor dem zweiten Lauf.

Der Sound der 16 Motoren ist unbeschreiblich gut, die Luft riecht nach Rennöl, die Erde zittert und als die Startbarriere fällt, bin ich verdammt weit vorne mit dabei, Vierter oder Fünfter. Von hinten brüllt einer „hau ab“, was leichter gebrüllt als getan ist, schließlich wollen alle hier gewinnen. Und der vor mir fällt gleich in der ersten Kurve vor mein Vorderrad, ich muß bremsen. Den Steilhang so ganz ohne Schwung zu nehmen, ist auch wieder eine Sache für sich, weil der zweite Gang zu lang ist und der erste „saumäßig kurz“, aber es geht. Jetzt nur dranbleiben und den Motor nicht überdrehen, – Mike muß irgendwo zwischen den 600, 700 Zuschauern stehen und zittern.

Nach den ersten Runden brennen meine Augen vom aufgewirbelten Staub, die Kondition läßt nach und seit dem Überschlag heute morgen tut auch die Schulter höllisch weh, – Monkey-Cross ist Schwerstarbeit. Der Lenker führt ein ausgeprägtes Eigenleben, weil die kleinen Räder in jedes Loch holpern und weil die Gabeldämpfung mit den härteren Federn nicht mitkommt. Die beiden Koni-Federbeine an der hausgemachten Aluschwinge sind bei Sprüngen auch überfordert und dann muß man noch das Gleichgewicht halten, muß mit den Füßen nachhelfen, wenn beide Räder wegschmieren, muß schalten, kuppeln, Gasgeben und immer die Angst im Nacken, wieder einmal runterzufallen. Aber Spaß macht es, wahnsinnigen Spaß. Ich habe nicht die mindeste Chance zu siegen, aber auch der Kampf um die Plätze garantiert schon ein Erfolgserlebnis.

Ich bleibe im Sattel im zweiten Lauf, dem Himmel sei Dank, werde ich nur einmal überrundet und alles in allem Elfter. Am Abend nach dem Gespannrennen gibt es dafür eine Urkunde, für die ersten zehn sogar Pokale oder Medaillen. Und als die Kleinsten aus der Klasse Null auf der Heimfahrt einnicken, als die Rennstrecke wieder mehr einer Obstwiese ähnlich sieht und alles irgendwie zufrieden scheint, fragt mich Motoren-Tuner Rein, ob ich im nächsten Jahr nicht voll mitfahren wolle. Er hätte da noch einen Motor. Mal sehen ... ●

Geschichte

Begonnen hat alles auf einer Wiese im schwäbischen Holzhausen, wo ein paar junggebliebene Freaks auf serienmäßigen Monkeys um die Wette fuhren. Bereits 1974 fand dann das 1. offizielle Monkey-Cross statt, Motorsportclubs wurden gegründet und 1978 schließlich der Deutsche Monkey-Club e.V. Mittlerweile haben DMK und DMV ihre anfänglich ablehnende Haltung gegenüber dem „wilden Haufen“ abgelegt. Denn ab dieser Saison werden sämtliche Rennen über den DMV veranstaltet und versichert.

1983 gab es insgesamt sechs Läufe auf drei verschiedenen Strecken, die allesamt glänzend organisiert waren. Eine Ausweitung des Monkey-Cross auf die gesamte Bundesrepublik erscheint wünschenswert, weil die Deutsche Meisterschaft aus Mangel an Mitbewerbern eigentlich eine „süddeutsche“ ist. Wer Interesse hat an dieser billigsten Form des Nachwuchs-Sports auf zwei Rädern, wendet sich an den **Deutschen Monkey-Club Frau Enzenauer Neidlinger Straße 20 7315 Weilheim/Teck**

Renn-Klassen

Insgesamt fünf Klassen für 8- bis 100-Jährige gibt es beim Monkey-Cross. Der finanzielle Aufwand ist zumindest in den Klassen 0 bis 2 relativ bescheiden, weil eine Monkey in jedem Kofferraum transportiert werden kann und Ersatzteile billig sind. Dazu geht beim Rennen kaum etwas zu Bruch, was nicht einfach repariert werden könnte. Teurer wird es dagegen bei den Gespannen und den Prototypen. Fundierte Technik-Kenntnisse – oder eine dicke Brieftasche sind Grundvoraussetzung.

Klasse 0: 8- bis 12-Jährige auf serienmäßigen Honda Z 50 R, Kosten für Maschine und Kit (Reifen, Verschleißteile) etwa 1500 Mark, Gebrauchte gibt es für deutlich unter 1000 Mark.

Klasse 1:

Technisch fast identisch mit der Klasse 0, jedoch für 12- bis 16-Jährige

Klasse 2 (Monkey-Cup):

Fahrer ab 12 Jahren, Motor maximal 75 cm³, geringfügige Veränderungen am Fahrwerk erlaubt. Kosten um 2000 Mark.

Klasse 3 (Prototypen):

Eigenbauten mit maximal 75 cm³, Getriebe mit bis zu 5 Gängen, Länge, Breite, Höhe sind ebenfalls begrenzt. Fahrer ab 12 Jahren, Kosten zum Teil über 4000 Mark.

Klasse 4 (Gespann):

Eigenbau-Gespanne, Länge, Höhe begrenzt, Motor vom Honda-Chopper CM 200 T (Viertakt-Zweizylinder, in Wettbewerbsversion, knapp 20 PS). Alter für Fahrer/Beifahrer mindestens 15/14 Jahre. Kosten zwischen 3000 und über 5000 Mark.

Ergebnisse 1983

Klasse 0:

1. Ralf Breiting, 69 Pkte.
2. Kai-U. Kovacs, 86 Pkte.
3. Stefan Munz, 80 Pkte.

Klasse 1:

1. Andreas Guoth, 107 Pkte.
2. Alfred Schlichterle, 106 Pkte.
3. Rainer Jooß, 72 Pkte.

Klasse 2:

1. Uli Rommel, 95 Pkte.

2. Peter Hänbler, 91 Pkte.

3. Heinz Bazler, 80 Pkte.

Klasse 3:

1. Gerold Heydle, 120 Pkte.

2. Bernd Wachter, 73 Pkte.

3. Jochen Find, 70 Pkte.

Klasse 4:

1. Götz/Wetzstein, 114 Pkte.

2. Find/Barkhausen, 86 Pkte.

3. Benkart/Knödler, 69 Pkte.