



Der große Bogen: Rennsport für Youngtimer (l.) sowie Teenager (oben, Honda-Talent-Challenge-Meister Loris Schönrock



Racing zum Kilopreis

Mit Veranstaltungen für Racing-Youngtimer und Nachwuchsklassen wie der Honda Talent Challenge schlägt die Moto Trophy einen großen rennsportlichen Bogen. Geschäftsführer ist der ehemalige Pressesprecher und Leiter der Rennsportaktivitäten von Kawasaki sowie Pro-Superbike-Mitinitiator Manfred John (71).

PS: Manfred, du hast dein gesamtes Berufsleben im oder nahe am Rennsport verbracht. Auch dein Ruhestand wird vom Rennsport bestimmt.

John: Das kann man so sagen (lacht). Die Begeisterung für den Rennsport hat man, oder man hat sie nicht. Der Enthusiasmus für den Motorradsport zieht sich durch mein ganzes Leben. Manchmal hatte ich beruflich mehr mit der Rennerei zu tun, manchmal weniger. Deshalb ist es für mich auch logisch, dass ich mich nun im Ruhestand auch noch mit Motorrädern beschäftige.

PS: Die Veranstaltungen von Klassik Motorsport richten sich vor allem an Fahrer von Racing-Youngtimern der 80er- und 90er-Jahre. Wie kam es zu dieser Ausrichtung?

John: Den Anstoß gab mein Bruder Lothar, der in den 60er- und 70er-Jahren ein erfolgrei-

cher DM- und teilweise auch GP-Fahrer war. Auf der Suche nach einer unkomplizierten Möglichkeit, sein altes Material wieder einzusetzen, stieß er Mitte der Nullerjahre auf den Flugplatz in Walldürn (Anm. 100 km südöstlich von Frankfurt). Dort organisierten wir mit ein paar Freunden im Jahr 2008 ein Rennen für Freunde von Rennsport-Klassikern. Die Resonanz war auf Anhieb groß. Zum Auftakt hatten wir 140 Anmeldungen. Die Nachfrage blieb auch in den Folgejahren hoch, sodass wir uns entschlossen, weitere Rennen zu veranstalten und eine Serie aufzuziehen. Das war im Jahr 2013. Die Moto Trophy war geboren.

PS: Wie hoch sind die Teilnehmerzahlen jetzt?

John: Alle Klassen eingerechnet haben wir ein konstantes Starterfeld von 350 bis 400 Fahrern pro Veranstaltung.

PS: Worin liegt der Reiz des Classic-Racing?

John: Ich sag' es mal provokant: Die Rennmaschinen für den klassischen Motorradsport kann man sich zum Kilopreis kaufen (lacht). Spaß beiseite. Eine Aprilia RSV Mille, eine Kawasaki ZXR 750 oder eine Suzuki GSX-R 750 lassen sich auch für Normalverdiener finanzieren und in Eigenregie in Schuss halten. Das ist kein Vergleich zu den Summen, die heute

nötig sind, um selbst in einer nationalen Meisterschaft wie der IDM mitfahren zu können. Selbst in der Supersportklasse braucht es da 50 000 Euro und mehr pro Saison.

PS: Der Vergleich zwischen einer Hobby-Rennserie und der höchsten nationalen Rennklasse hinkt aber.

John: Der Spaß am Sport ist aber derselbe. Ich sehe meist strahlende Gesichter von Menschen, die mit der Technik verwachsen sind, die sich über Kolbenspiel statt Corona unterhalten (lacht).

PS: Dennoch treten bei der Moto Trophy nicht nur grau melierte Herren, sondern auch ambitionierte Youngster an. Wie passt das zusammen?

John: Ziemlich gut. Mit der Honda Talent Challenge und der Young Rider Trophy fahren zwei Klassen für Teenager bei uns mit. Damit sind wir sehr glücklich. Wenn ich sehe, dass mit Marcel Schrötter nur noch ein einziger Deutscher in der Motorrad-WM fährt, macht mich das traurig. Wo sind die Zeiten, als Toni Mang Weltmeistertitel sammelte? Wo Martin Wimmer, Manfred Herweh, Helmut Bradl und Reinhold Roth Grand-Prix-Siege einfuhren. Heute ist ein Motorrad-Rennfahrer ja fast ein sozialer Außenseiter. Es ist also höchste Zeit, dass für den Nachwuchs etwas getan wird. Vielleicht tragen die Jugendklassen im Rahmen der Moto Trophy auch ein wenig dazu bei.

Fotos: Mario Böttger, Anne Höss, FotoX/EM, Tim Fritzsche, Vladi Leschikov, Pixelrace, speedjunkee-racepics

Mit den IDM-Cracks Jan Mohr (A) und Tim Eby sowie DLM-Mastermind Daniel Peric an Bord holte sich das Team Racefoxx Endurance den Triumph beim ersten Lauf zur Deutschen Langstrecken Meisterschaft in Oschersleben. Gute Nachricht für die geschrumpfte Szene: Der zweite Lauf am Nürburgring (26.9.) wird genauso stattfinden wie das Finale in Oschersleben (9.10.).



HAPPY BIRTHDAY

MZ Cup Grund zum Feiern gab es bereits, bevor die Startampel zum ersten Mal auf Grün schaltete. In der aktuellen Saison durften die MZ-Cuppiers nämlich auf den 25-jährigen Geburtstag ihrer Serie anstoßen. Der Evergreen blieb auch in seinem Jubiläumsjahr eine verlässliche Größe. Trotz Corona fanden fünf Veranstaltungen statt. Auch die solide Technik – in den MZ-Skorpion-Fahrgestellen stecken 660er-Einzyliermotoren von Yamaha – sorgte wieder einmal für minimale Ausfallquoten. Der Kampf um den Chefsessel blieb ebenfalls lange Zeit spannend. Letztlich holte sich Tony König (Foto, #11) seinen vierten Meistertitel in Folge vor dem ebenfalls vierfachen Ex-Champion Knuth Strauß.

KRIEG UND FRIEDEN

Supermoto-DM Alle reden von Corona – nun auch die Supermoto-Szene. Denn mit Marc-Reiner Schmidt fehlte ausgerechnet der auf Corona positiv getestete Quertreiber-Star beim DM-Meeting auf der Kartbahn in Oschersleben. Die Gunst der Stunde nutzte Jan Deitenbach, der sich mit Platz zwei und drei an die Tabellenspitze setzte. Allerdings ist das Verhältnis zwischen den Top-Driftern und dem DMSB derzeit angespannt. Die deutsche Föderation wird nämlich keine Abordnung zum Supermoto der Nationen in Paris (19. September) entsenden. Die Begründung: die hohen Corona-Inzidenzwerte in Frankreich. Bei den in Italien



Supermoto of Nations 2021 – ohne deutsches Team. Die DM ohne Marc-Reiner Schmidt (#41) – wegen Corona

