

Moto Trophy 2024

Planungsarbeit (1)

Seit Jahren gilt sie als die 2. Liga im lizenzierten Straßen-Rennsport in Deutschland, die Moto Trophy Serie. Sie führt ihre von der FIM und den nationalen Sportverbänden genehmigten Events als Europa offen für alle Teilnehmer in Deutschland und den Nachbarländern durch. Da die IDM (Internationale Deutsche Meisterschaft) immer professioneller und damit auch teurer wird, ist dies eine Alternative, die finanziell noch gestemmt werden kann. Hier kann noch mit kleinem Geldbeutel Rennsport auf anspruchsvollem Niveau betrieben werden.

Wenn auch der Name etwas anderes vermuten lässt, die modernen Zeiten sind längst angekommen. Dennoch gibt es Klassen, in der die älteren Renn- und Sportmotorräder der 80er Jahre weiterhin in ihrer eigenen Wertung fahren. Auch die Zweitakter haben ihre eigene Spielwiese, nachdem das Reglement diese Spezies auf internationaler Bühne verbannt hat.

Die Superbikes der ersten Generation bis zum Jahr 2000 mit den Vierzylindern und 750 cm³ oder Zweizylindern mit 1000 cm³ Hubraum sind alles andere als Alteisen. Wer diese Rennen mal gesehen und die Rundenzeiten verglichen hat, weiß die Leistungen der Piloten zu schätzen. Ebenso die 600er-Supersportklasse, die in dieser Saison bis zum Modell bezogenen Baujahr 2009 geöffnet wurde. Hauptsächlich Yamahas RJ15 wird dort eingesetzt, ebenso wie einige ZX-6er Kawasakis oder Hondas vom Schlag der CBR 600 Modellreihe.

Ohne Baujahresbeschränkung sind die Twins seit Jahren ein fester Bestandteil des Wochenend-Rennprogramms. Im Gegensatz zu anderen Zweizylinder-Serien, haben die Organisatoren 2 Klassen eingeführt. Bei den Big Twins fahren die Maschinen bis 990 cm³, die Top Twins in der Klasse mit nach oben offenem Hubraum. Während sich in der großen Klasse Ducatis und Guzzis tummeln, sind auch einige Yamahas TRX/TDM-Modelle im Rennttrimm zu finden. Diese sind aufgrund der Hubraum-Handicap-Formel startberechtigt. Die kleine Klasse wird vorwiegend von Suzukis 650-Varianten beherrscht, die auf einige Kawasakis treffen. Ernstzunehmende Konkurrenz kommt von Aprilias RS660, die in diesem Jahr schon vereinzelt im Teilnehmerfeld zu finden war.



**Foto links:
Längst kein altes Eisen,
die Superbikes der 90er
Jahre. Immer noch flott
unterwegs.**



**Foto unten:
In der Klasse der Twins
treten die Piloten mit
aktuellem
Maschinenmaterial an.**

Moto Trophy 2024

Planungsarbeit (2)

Großgeschrieben wird auch die Nachwuchsarbeit in der Moto Trophy Organisation. Bei den Youngster starten die Supersport 300 mit den Moto 3-Rennern in einer gemeinsamen Gruppe. Dort sind ebenso die Kids der Honda Talent Challenge zu finden. Betreut wurden in der vergangenen Saison die jungen Talente bei einigen Rennen von Deutschlands letzten verbliebenem Moto GP Piloten, Stefan Bradl, sofern es sein Zeitplan zuließ. Aber auch Fahrer aus Schweden, Frankreich und Tschechien kamen gerne zu einem Gaststart mit Standortbestimmung ihrer Jüngsten zu den Rennen der Moto Trophy.

Zwar werden in der kommenden Saison einige der jungen Piloten in der europäischen NTC-Serie ihr Glück versuchen, aber die Moto Trophy Events bieten sich als zusätzliche Trainingsmöglichkeit unter Rennbedingungen an, ebenso wie die Youngster mit den KTM-Bikes des nationalen ADAC Junior Cup.

Gerne genutzt wird die Startgelegenheit von den Nachbarländern. So fährt die niederländische Yamaha bLU cRU Truppe mit den R3 und R7 Cup-Klassen bei einigen Rennen mit. Die aktuellen Superbikes und Supersport-Rennmotorräder der BeNeLux-Trophy sind ebenfalls als Gäste bei einigen Läufen am Start. Für die Fahrer aus Deutschland ergibt sich die Gelegenheit als Gaststarter mitzufahren, so wie dies in der abgelaufenen Saison schon einige Teilnehmer praktiziert haben.

Neu in diesem Jahr ist der Kawasaki Marken Cup mit der Ninja ZX-4RR. Diese kleinen Ableger der großen Superbike ZX 10 giert förmlich auf der Rennstrecke bewegt zu werden. Schon einmal vor 30 Jahren war die ZXR 400 als kleines Superbike auf der Rennstrecke zu Hause. Bei der Moto Trophy sind auch heute noch mehrere Exemplare auf der Supersportklasse mit eigener Wertung unterwegs.

Aber eine längst ausgestorbene, aber neu belebte Klasse mit aktuellem Maschinenmaterial ist auch bei 3 Events am Start. Die 50 cm³ Freetech-Klasse, der vorwiegend niederländischen Fahrer, kämpfen nicht nur um den Sieg, sondern tragen aktiv zum Erhalt dieser Klasse bei. Immerhin präsentiert sich ein volles Fahrerfeld mit 25 bis 30 Piloten dem faszinierten Publikum, die verwundert den Kopf schütteln, was auch den Mini-Renner mit modernster Technik für Leistungen zu entlocken sind. Mit im Feld dabei auch die 50er Klassiker mit den Schmalspurreifen und ehemaligen Grand-Prix-Fahrern.

Mit zum Wochenend-Programm gehört auch die Seitenwagenklasse. Eingeteilt in 2 Hubraumklassen unterscheiden die Techniker in Kurz- und Langgespanne sowie Frontaussteiger und Hecksteiger.

Der Auftakt in die neue Saison mit den 7 Veranstaltungen findet im April mit zwei Trainingstagen und viel Fahrzeit auf der neu gebauten Rennstrecke in Mirecourt in den Vogesen, nur etwa 130 Kilometer von Straßburg entfernt.

Aktuelles auf der Homepage unter www.klassik-motorsport.com oder www.honda-talent.com.



**Foto oben links:
Strahlende Gesichter.
Das wollen die Jungs
noch werden: Ehrung mit
Weltmeister Dieter Braun**

**Foto oben rechts: Honda-
Test- und Vertragsfahrer
Stefan Bradl betreut die
Jüngsten auf dem
Production-Racer NSF
250 R.**

**Foto links: Der 14-jährige
Richard Irmischer gewann
2023 die Honda Talent
Challenge.**