

## Young Rider Trophy, Moto Trophy 2021

### Talente gesucht

Dass deutsche Fahrer im Motorrad Grand Sport mittlerweile Seltenheitswert haben, ist spätestens seit der letztjährigen Saison auch dem letzten Fan bekannt. Mit Marcel Schröter als letzten verbliebenen permanenten Fahrer in der Weltmeisterschaft erreichte der Motorrad-Rennsport einen traurigen Tiefpunkt. Da schönte der als Marquez-Ersatz in aller Eile vom Honda Test- zum Einsatzfahrer beförderte Stefan Bradl nur durch Zufall die Bilanz, obwohl sich der Bayer äußerst wacker in der prestigeträchtige Moto GP-Klasse schlug. Doch wo sind die Zeiten, als beispielsweise sein Vater zusammen mit den vielen anderen deutschen Fahrern um Grand Prix Siege kämpften und Weltmeistertitel errangen?

Auch für die kommende Saison ist keine Besserung in Sicht. Im Gegenteil, der Einsatz von Bradl ist sogar sehr unwahrscheinlich. Das hängt von der Genesung des spanischen Superstar Marquez ab. Bradl soll als Testfahrer mit seinem reichen Erfahrungsschatz Hobndas Grand-Prix-Maschine weiter entwickeln. Somit bleibt Schröter als letzter verbliebener schwarz-rot-goldener Pilot in der Weltmeisterschaft den deutschen Fans erhalten. Ironischerweise hat in Deutschland der Motorrad Grand Prix Sport das Teilnehmerniveau von motorsportlichen Entwicklungsländern, wie Indonesien oder Argentinien erreicht. Selbst die Schweiz, die nicht einmal eine Rennstrecke besitzt und ihre nationale Meisterschaft auf ausländischen Strecken austrägt, stellt mehr Fahrer bei den Weltmeisterschaftsläufen. Dies zu ändern, bedarf es gravierende Eingriffe in vielen Bereichen des Sports bei uns. Angesichts der bestehenden Strukturen des Motor- und Motorradsports in Deutschland mit ihren verschachtelten Organen erscheint dies unwahrscheinlich. Wer will schon seinen Funktionärsposten mit allen Privilegien aufgeben?

Innerhalb des Verbands-organisierten Motorradsports haben sich Organisatoren der Moto Trophy einen Freiraum geschaffen, der sich die Durchführung des Breitensports besonders für Fahrer mit schmalen Geldbeutel auf die Fahnen geschrieben hat. Außerdem bieten die Macher den jüngsten Einsteigern zusätzliche Trainingsmöglichkeiten unter Rennbedingungen. Der Lichtblick heißt Young Rider Trophy. Gleich 3 Nachwuchsserien wird es für die jüngsten Piloten ab 12 Jahren geben, die in die erfolgreiche Veranstaltungsserie integriert sind: Moto 3/Pre Moto 3, Supersport 300 und die Honda Talent Challenge. Bei insgesamt 8 Veranstaltungen und 2 Trainingsevents vor der Saison, können sich die jugendlichen Piloten auf den Rennstrecken in Deutschland und den benachbarten europäischen Ländern messen, die alle unter dem internationalen Regelwerk der FIM ablaufen.

Grundidee ist es, den Fahrer zusätzliche Fahrzeit unter Rennbedingungen zu ermöglichen. Das Format bei den Veranstaltungen umfasst jeweils 3 Trainingssitzungen und 2 Rennläufe an einem Wochenende. Während in Deutschland, wie in den meisten benachbarten Ländern auch, überhaupt keine Moto 3 Klasse ausgeschrieben ist, haben wenigstens die Fahrer der Supersport 300 in unserem Land bei den IDM-Läufen eine Startgelegenheit. Ansonsten bleibt den Moto 3 Fahrern nur der aufwendige, zeitintensive und teure Weg nach Spanien in die Hochburg des Motorradsports.

Erfreulicherweise hat der weltgrößte Motorradhersteller Honda mit seiner Talentserie die Einstiegsklasse bei den Events der Moto Trophy angesiedelt. Damit die Fahrer und vor allem die Helfer nicht alleine gelassen werden, kümmert sich Hondas HRC-Mann für den Rennsport, Adi Stadler, um die Fahrer. Dem ehemaligen Grand Prix Pilot ist der Aufstieg für die allerjüngsten Fahrern aus dem Mini-Bike Cup besonders wichtig. Dort erlernen die Kids im Kindesalter die ersten Schritte mit Hondas NSF 100 im Rennsport auf den Kartkursen. Zusammen mit Reifenpartner Dunlop fördert man den Aufstieg in die Honda Talent Challenge auf die NSF 250 R mit den Grundlagen für die weitere motorsportliche Entwicklung.

In der Young Rider Trophy starten die Honda Piloten zusammen mit den Piloten der KTM RC 250 R Cup-Rennmaschinen in einer Klasse, aber mit getrennter Wertung. Leistungsmäßig sind die beiden für den Rennsport-Nachwuchs konzipierten Rennmotorrädern in aller Welt, ziemlich nah beieinander. Das zeigten die Ergebnisse bei den wenigen durchgeführten Rennen der Moto Trophy der vergangenen Saison, die fahrerischen Qualitäten gaben den Ausschlag über Sieg und Platzierung.

Besser sieht es dagegen in der Supersport 300 Klasse aus. Dort sind grundsätzlich alle Serien- Sportmotorräder der vorwiegend japanischen Hersteller in der Klasse erlaubt. Besonders erfolversprechend in der Vergangenheit war Kawasakis Ninja 400. Dennoch kämpft auch Yamahas R3 aus dem Markencup oder auch KTM's RC 390 um die Plätze mit. Auch für diese Fahrer und Teams ist Platz bei den Events der Moto Trophy, die in der Wertung der Young Rider starten und damit zusätzliche Startgelegenheiten haben.

Damit ist wenigstens ein zusätzliches Puzzleteil in dem großen Bild des deutschen Motorrad-Rennsports gelegt. Nun muss nur noch Corona mitspielen, damit die Saison wunschgemäß beginnen kann. Weitere Details über die Nachwuchsserien und die weiteren Klassen der Moto Trophy sind auf der Homepage unter [www.klassik-motorsport.com](http://www.klassik-motorsport.com) oder [www.honda-talent.com](http://www.honda-talent.com) zu erfahren.



**Auf Europas und Deutschlands Rennstrecken gibt es für den Rennfahrer- Nachwuchs alle 3 Wochen eine Startgelegenheit.**



**Moto Trophy**  
**Events & Strecken 2021**

- TT Circuit Assen, NL  
02. - 04. Juli
- Motorsport Arena Oschersleben, D  
23. - 25. Juli
- Lewisitzring, D  
23. - 25. April
- Frohburger Dreieck, D  
18. - 19. September
- Sachsenring, D  
17. 4. (Roll-out), 7. 7. Mai
- Autodrom Most, CZ  
13. - 15. August
- Circuit Goodyear, LUX  
28. - 29. August
- Hockenheimring, D  
6.3. (Roll-out), 28.-30.5.
- Flugplatz Wolldürn, D  
11. - 13. Juni
- Adria Int. Raceway, IT  
1. - 4. April

[klassik-motorsport.com](http://klassik-motorsport.com)  
Stand: Dezember 2020, Änderungen vorbehalten.