

Text: Mario Steffen; Fotos: pixelrace, Mario Steffen

# MUNTERES ZÜNDEN

Im Jahr 2023 läuft der MZ-Cup in seiner 27. Saison und ist damit der älteste Markencup Deutschlands. Doch woher kommt die Faszination, mit alten MZs Rennen zu fahren? PS probiert's aus!

**E**s ist doch logisch: Motorradrennsport kennzeichnet die Maxime „höher, schneller, weiter“. Und das Gute ist meist nicht gut genug. Klar – je besser die Technik, desto schneller sind auch die Rundenzeiten. Zumindest in der Theorie. Doch ganz ehrlich: Moderne Tausender, die in den Fahrerlagern wie Unkraut aus dem Boden sprießen, überfordern beim flotten Zirkeln nicht selten sogar erfahrene Racer – auch wenn sie es natürlich niemals zugeben würden. Und die Kosten? Astronomisch. Trotzdem wird man den Eindruck nicht los, dass die Dinger der allein glücklich machende Spaßbringer auf dem Kringel sein müssen. Jetzt also ein Moped mit nicht einmal sechzig Pferden? Bah, das kann doch nur öde sein! Jetzt sind wir zum zweiten Mal in diesem Eingangsplädoyer ehrlich: Brettet ein ganzes Feld positiv Verrückter mit nahezu gleichem Material und wenig Leistung um einen Kurs, ist das eine Freude, die ein Superbike wohl nie geben kann...





**Leinen los! Direkt nach dem Start ist das Feld natürlich nah beieinander. Doch glaubt mir: Im Rennverlauf werden keine großen Lücken entstehen**

## Das Runde muss ins Eck

Montagsmorgens, erstes Training. Ich räubere mit der MZ um die Piste und gewöhne mich an die, sagen wir, geringe Leistung. Alle Bremspunkte, die ich in Oschersleben kenne, verschieben sich glatt um hundert Meter oder verschwinden ganz. Nachdem ich den Dreh mit der MZ einigermaßen raus habe, fliegen auf einmal die ganz Flotten aus dem Cup wie Mario Wilhelm, Benjamin Schumann oder Thomas Hörburger regelrecht an mir vorbei. Mit fast schon unglaublichem Kurvenspeed durchschneiden sie die Dreifach-Links,

ohne vom Gas zu gehen, oder nehmen mördermäßig viel Schwung aus dem Shell-S mit – boah! Das meinten also Andre, Andi und Uwe mit „rund fahren“! Den absoluten Vogel schießt aber Nachwuchstalent Luca Göttlicher ab, der auch als Gaststarter mit an Bord ist: In der Hasseröder-Kurve zieht er, den Ellenbogen auf den Asphalt geklebt, außen an mir vorbei. Im Qualifying brennt „Lucky Luc“ dann eine sagenhafte 1:41,1 in den Teer und holt sich die Pole Position. Mit 55 PS und (ur-)alter Technik – absolut irre! Meine Zeit reicht immerhin für P14 von 28 Startern, damit bin ich zufrieden.



**Links: Gaststarter unter sich, aber in völlig anderen Sphären: Luca Göttlicher (#99) siegt souverän – was ein schneller Bub! Unten: Duell mit Uwe Kaßburg. In die Lücke wird noch hineingezogen ...**



# RUND MUSSTE FAHREN, DAS IST DAS A UND O

## Familienangelegenheit

Als ich von PS-Capo Johannes hörte, einen Gaststart im MZ-Cup auf meiner „Haus-und-Hof-Rennstrecke“ Oschersleben bestreiten zu dürfen, war ich direkt Feuer und Flamme. Vor ein paar Jahren konnte ich die wilden Jungs und Mädels auf dem Schleizer Dreieck begutachten und war im Nu angetan von dem engen und fairen Rennsport, den sie auf ihren fliegenden „DDR-Rennern“ zum Besten gaben. Und da jetzt selbst starten? Na aber so was von!

Sonntagabends nimmt mich Uwe Link herzlich in Box 21 in Empfang. Uwe organisiert den Cup seit 2003 mit viel Hingabe in Eigenregie und dreht selbst noch höchstpersönlich ordentlich am Gas. Peu à peu trudeln auch die anderen 27 Cuppies im Fahrerlager ein. Bei lecker Würstchen und Bierchen gibt es Benzingespräche en masse. Was sofort positiv auffällt: Hier ist jeder willkommen, ein familiäres Umfeld wird hier

wahrlich gelebt. Jeder kennt jeden, jeder hilft jedem. Trotzdem wird mir erklärt, dass es auf der Strecke kein Erbarmen geben wird – so soll's sein! Dann der erste Kontakt mit „meiner“ MZ Skorpion (siehe Infokasten S. 91): hat zwei Räder, einen Eintopf-Motor, Rennverkleidung und ein paar Spielereien – mehr braucht's nicht. Elektronik oder sonstiger Schnickschnack? Ein kleines Mäusekino von Koso. Hach, so einfach, und doch so schön – fantastisch! Andre Jäger, „Gelegenheits-Cup-Starter“, und Uwe Kaßburg, der flotte „Hauptstadtracer“ aus dem Cup, geben mir abends noch wertvolle Tipps für das schnelle Zirkeln mit der MZ. Auch Andi Bildl, damals PS-Redakteur und heute Test-und-Technik-Chef bei den Kollegen von MOTORRAD, meldet sich per Whatsapp bei mir. Er fuhr vor zwanzig Jahren schon erfolgreich im MZ-Cup. Bei allen Dreien fällt immer wieder der Satz: „Rund musste fahren, Schwung ist das A und O – sonst verhungerst du kläglich!“ Dann wollen wir mal!







Links: Uwe Kaßburg hat mich im Rennen knapp geschlagen. Sein schelmisches Grinsen unter dem Helm werde ich wohl nie vergessen. Unten: Für die Top Ten gibt es schicke Pokale. Cup-Koordinator Uwe Link (ganz rechts) ist immer mit von der Partie



## Das Einsatzgerät



Braap-Braap: Ein Sportauspuff der Firma Dominator sorgt für kernigen Einzylindersound und ein bisschen weniger Gewicht



Links: Das Federbein kommt von Wilbers, der Ausgleichsbehälter mit Einstellern sitzt rechtsseitig am Rahmen



Mitte links: Digitalisierung olé! Ein Mäusekino von Koso gibt dem Fahrer alle wichtigen Informationen. Als Laptimer dient ein altes Smartphone, das dann oberhalb in der Halterung steckt



Eine feine und edle Brembo-Corsa-Corta-Bremspumpe sorgt für mächtigen Bremsdruck. Fading oder wandernder Druckpunkt? Fremdwörter

## Was ist schon die Moto3?

Endlich das erste Rennen: Wie üblich verhaue ich die Startphase komplett und verliere beim Lostücken mehrere Positionen. Schritt für Schritt erkämpfe ich mir die verlorenen Plätze zurück. Hierbei entwickelt der MZ-Cup dann seine Faszination und lässt das Grinsen unter dem Helm größer und größer werden. Warum? Mangels, oder vielmehr durch gleiche Motorleistung fährt niemand „einfach mal so“ weg. Windschattenfahren und knallhartes Ausbremsen bekommen eine völlig neue Bedeutung. Zu viert nebeneinander auf einen Bremspunkt pfeffern? Ganz normal! Jede noch so kleine Lücke nutzen? Standard! Man fühlt sich wie in der Moto3, überholen und überholt werden ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Trotzdem geht es dabei unfassbar fair zu, jeder lässt sich genügend Luft zum Überleben. So soll Rennsport sein, nicht nur einmal schreie ich während des Rennens „IST DAS GEIL!“ in meinen Helm. In der zweiten Runde habe ich mich an Uwe Kaßburg herangerobbt – er führt die Verfolgergruppe zur Spitze an, die sich schon ein wenig absetzen konnte.

Mit Uwe führe ich dann bis zum Schluss den wohl intensivsten Positionskampf, den ich in einem Rennen jemals hatte. Immer wieder wechseln wir die Positionen, wedeln synchron, teilwei-

# MEHRMALS SCHREIE ICH „IST DAS GEIL“ IN MEINEN HELM

se mit nur wenigen Zentimetern Abstand, durch die Motorsportarena und schenken uns nichts. Dabei kommt zu keinem Moment ein Gefühl von Unbehagen auf, denn hier brilliert die MZ: Da es nie unangenehm schnell wird, ist Reagieren immer möglich. Man hat die MZ stets unter Kontrolle und fühlt sich so sicher, dass selbst die verrücktesten Linien oder bis dato unmöglich erscheinende Überholmanöver machbar sind. Ich gebe alles, doch am Ende hat Uwe dann um ein paar Hundertstel die Nase vorn – Mist! Am Ende springt Platz 14 heraus. Das Ergebnis ist aber nebensächlich, denn im MZ-Cup steht Motorsport mit Herz, Seele und Leidenschaft im Vordergrund. 55 PS – hier reicht das für den ganz großen Racing-Spaß vollkommen aus. ■

## MZ SKORPION/DIE „NUMMER 70“

Im MZ-Cup dürfen ausschließlich MZ Skorpion an den Start gehen. Die Skorpion rollte von 1994 bis 2002 aus den Werkshallen in Zschopau und wird von einem nahezu unzerstörbaren Yamaha-Einzylinder-Motor mit 660 Kubik und etwa 48 PS angetrieben. Das ursprüngliche Reglement des Cups erlaubte nur wenig Änderungen an den Motorrädern. Doch in den letzten Jahren wurde das Reglement, auch aufgrund von Produktionseinstellungen von Ersatzteilen, entschlackt. Trotzdem ist bis heute großes Motortuning (maximal 55 PS) nicht erlaubt. Niedrige Kosten und Chancengleichheit, auch durch Bridgestone-Einheitsreifen (R11), sind wichtige Bausteine des Cups. Im Cup stehen Gaststartern einige MZs „zur Verfügung“, wie die Skorpion mit der Startnummer 70. Die „Nummer 70“ ist das ehemalige MZ-Meistermotorrad von Toni König und wird heute von Teamkollege Ronny „Lohri“ Wünsche aus dem TK911-Team gehegt, gepflegt, eingesetzt oder als Gaststartmoped vorbereitet. Die rein weiße Skorpion läuft wie eine Eins und verfügt über Leckerbissen wie eine Brembo-Corsa-Corta-Bremspumpe, Wilbers-Federbein und Gabelinnereien von YSS. Gaststarts oder die Teilnahme an einer vollen Saison sind immer möglich, mehr Informationen unter [www.mzcup.de](http://www.mzcup.de)