

# LEICHT GEMACHT



Für Kinder ist es einfacher denn je, Motocross-Luft zu schnuppern - und für die Eltern auch! Wir haben ein Szenario durchgespielt und zeigen Möglichkeiten für den Einstieg in den Motocross-Sport auf.

TEXT UND BILDER: TOBIAS KLOETZLI

Noah wird beim Schnupperkurs im Enduro Fun Park ans Fahren im Gelände herangeführt und bei seinen Fortschritten begleitet.



SJMCC

## DER EINSTIEG IN DEN RENNSPORT

Der Schweizerische Jugend Motocross Club (SJMCC) ist seit bald 40 Jahren für den Nachwuchs die Anlaufstelle schlechthin. Der Grossteil der heutigen Motocross-Elite hat seine ersten Jahre in SJMCC-Trainings und -Rennen auf 50ern, 65ern oder 85ern durchlaufen. Einige von ihnen haben von der Talentschmiede den Weg bis in die WM gefunden (z. B. Jeremy Seewer, Randy Krummenacher oder Dominique Aegerter). Fleiss, Durchhaltewillen, Disziplin, Mut, Spass, Leidenschaft, Fairness und Freundschaft werden hier gross geschrieben. Der Austausch unter den Beteiligten, die Crossbörse und Schnuppertrainings erleichtern den Einstieg. Seit 2018 sind in den Rennklassen 50 cm<sup>3</sup> und 65 cm<sup>3</sup> auch Elektro-Töff zugelassen. Damit will der SJMCC mit dem Trend gehen und den Einstieg erleichtern.

«PAPA, GEHEN WIR MAL TÖFFFAHREN?» Natürlich freut es den leidenschaftlichen Töfffahrer, wenn der Sohnmann die Begeisterung zu teilen scheint. «Ja das machen wir!», antwortete ich meinem ältesten Sohn Noah (6). Nur wie und wo? An verschiedenen Töff-Rennen gibt es Kinderparcours, wo auf kleinen Automatik-Töff relativ einfach Runden gedreht werden können, aber passt das auch, wenn der Kleine keine Ahnung vom Töfffahren hat? Und was, wenn die Sache ernsthafter angegangen werden soll? Wenn es um die Anschaffung von Töff und Ausrüstung geht oder gar das Debüt im Rennsport als Option auf den Plan tritt?

**SCHNUPPERKURS**  
Der Enduro Fun Park in Villmergen AG (endurofunpark.ch) bietet nicht nur Er-

wachsenen die Möglichkeit, sich im Gelände auf Elektro-Crossern zu vergnügen (Bericht in MSS 18/2017), er führt auch Kinder ab etwa 5 Jahren unter idealen Bedingungen ans Offroad-Vergnügen ran, hat Ausrüstung und passende Crossover-Töff - der ideale Ort also, nicht nur fürs erste Mal.

**DER TÖFF WÄCHST MIT**  
Enduro-Fun-Park-Betreiber Marc Ryser setzt für Kindertrainings auf die vielseitigen Elektro-Crosser HVR 50.4. Deren Motor kann über eine App individuell konfiguriert und dem Können des Fahrers angepasst werden: Die Maximalgeschwindigkeit kann zwischen 5 und 70 km/h vorgeählt werden, aber auch das Ansprechverhalten, die Leistung/Beschleunigung und die Motorbremse (Rekuperation) können individuell eingestellt werden.

An dem von uns besuchten Schnuppertag im Enduro Fun Park war auch Nina Deitermann, die Entwicklerin der HVR, vor Ort.

**GEFÜHRT AUF DIE PISTE**  
In Villmergen im Fun Park wird Noah mit der passenden Leih-Schutzausrüstung eingekleidet. Es kann losgehen. An unserem Schnuppertag kümmert sich Enduro-Schweizermeister (National Open) Ronny Rhode um Noah. Er erklärt ihm den Töff und wie er damit umgehen soll. Als ich, vom natürlichen Vater-/Helferinstinkt getrieben, gutgemeinte Ratschläge einbringen will, schickt mich Ronny weg. Noah und sein Instruktor sind ein Team - perfekt! Ronny rennt dann auch mit Noah die ersten Runden auf der Piste voraus bzw. mit - die HVR ist noch auf 15 km/h gedrosselt - um den Moto-

cross-Lehrling unterwegs zu instruieren und die Linie zu zeigen. Der Kleine macht Fortschritte, seine Erfahrungen auf dem Fahrrad helfen da sicher, und er hat sichtlich Freude. In den Pausen redet er mit anderen Rookies «Benzin» und tauscht Räubergeschichten. Am Nachmittag stellen wir die HVR auf 20 km/h und geben etwas mehr Leistung: next Step! Jetzt kurvt Noah ganz alleine auf der ausgewachsenen, gut überschaubaren Piste in Ryser's Garten herum und will trotz sichtlichen Ermüdungserscheinungen nicht mehr aufhören. Zeit, die Notbremse zu ziehen! Wir kommen wieder!

### IDEAL AUCH FÜR DIE ELTERN

Am Streckenrand komme ich mit anderen Eltern ins Gespräch, und da gibt es bereits «Wiederholungstäter», und dies nicht nur aus der Region. Darunter sind auch solche, die sich bereits eine HVR gekauft haben. «Wir haben ja mechanisch keine Ahnung, aber an dem Töff musst du auch nichts machen», heisst es da etwa. Ohne Benzin und Öl kann der 42 kg schwere Elektrocrosser auch einfach in den PW-Kofferraum gelegt werden. Mit der App gibt's sogar ein Diagnosesystem, über das vom Werk direkt auf die Elektronik zugegriffen werden kann. Am zweektägigen Schnupperkurs fanden zwei weitere Bikes einen neuen Besitzer.

**HVR MIT AUSDAUER**  
Je nach Bedingungen hält die Ladung der verbauten 50,4-Volt-Batterie sehr unterschiedlich lange: Unter einem erfahrenen Wettbewerbspiloten sollen es selbst im Schlamm noch 45 min sein, in Noahs Tempo hält sie den ganzen Tag. Mit dem mitgelieferten Ladegerät kann sie in drei Stunden geladen werden, ein optionales Schnellladegerät erledigt das in einer Stunde. ///



### HIGH VOLTAGE RACING ELEKTROCROSSER

Die vom Offroad-Virus infizierte Deutsche Nina Deitermann hat sich nach sechs Jahren bei KTM, wo sie bei der Entwicklung der Freeride-E mitgewirkt hatte, selbstständig gemacht. In ihrem Start-up-Unternehmen entwickelte sie die HVR 50.4, die dort auch selber gebaut wird. «Wir beziehen die Rahmen, Fahrwerke, Bremsen, Plastikteile und dergleichen von Zulieferern. Teile wie das Batteriegehäuse und die Zellenhalterung stellen wir im 3D-Druck selber her. Die grosse Sache war die Entwicklungsarbeit an der Elektronik.» Das Feedback der Kundschaft sei durchwegs positiv. «Da wir keine Fliehkraftkupplung brauchen, die plötzlich greift, ist der Elektromotor sehr einfacher zu fahren. Die Einstellbarkeit der Elektronik ist ein Riesenvorteil, denn so können Geschwindigkeit und Leistung unabhängig voneinander begrenzt werden.

Die Einstellungen ändert man privat zwar nicht so oft, doch so kann das Motorrad über Jahre mit dem Fahrniveau in kleinen Schritten mitgehen.» Als Wartungsarbeiten würden an der HVR etwa Fahrwerk, Reifen, Bremsen, Kette usw. anstehen, der bürstenlose Elektromotor sei hingegen wartungsfrei. «Bei der Batterie rechnen wir mit einer Lebensdauer von mindestens 1000 Stunden Fahrzeit. Für ein Motorrad, das nur langsam geht, wäre der Preis der HVR 50.4 zu hoch, doch die HVR kann auch richtig schnell, das haben wir bei Jugendercross-Rennen gegen Benzinern bereits bewiesen.» Ein und dasselbe Motorrad können Nachwuchscrosser also von den ersten Metern bis etwa ins Alter von 10 Jahren begleiten. Eine Periode, die ansonsten durch mindestens zwei Motorräder abgedeckt wird. Die HVR 50.4 für CHF 3890.- entspricht bezüglich Grösse und Leistung etwa einer 50er. Es soll aber auch eine «65er» mit grösseren Rädern, höherem Sitz, stärkerem Motor und grösserer Batterie hinzukommen. Auch sei gerade eine Traktionskontrolle in Arbeit, die über die App wie alle anderen Software-Updates auch auf bereits verkaufte Modelle aufgespielt werden kann.



Vielseitiger Elektrocrosser; 3D-Druck-Batteriegehäuse.