



Toni Mang, Doppelweltmeister 1981 in der 250er- und in der 350er-Klasse, fährt seit vier Jahren auf Kawasaki. Er ist der erfolgreichste deutsche Solomotorradrennfahrer seit 1953. Foto: Werek

Der Triumph des „Manganello“

Das Gespann Toni Mang und Sepp Schlögl war nicht zu schlagen

Ein deutscher Motorradfahrer ist Doppel-Weltmeister! Das hat es schon seit Jahren nicht mehr gegeben. Einen für deutsche Verhältnisse sensationellen Triumph feierte der Inninger Anton Mang letzte Woche nach seinem Sieg beim Großen Preis von Finnland in Imatra.

Nach seinen ersten Erfolgen in der Weltmeisterschaft gaben ihm seine südamerikanischen Konkurrenten den Spitznamen „Manganello“, der Schlagstock. Doch ganz so gefährlich und brutal, wie der Name vermuten läßt, fährt der Bayer nicht.

Seine Karriere begann, als er 1971 nach Abschluß seiner Lehre zum Werkzeugmacher als Mechaniker bei Dieter Braun anheuerte. Dem damals 21jährigen fiel es natürlich schwer, nur die Maschinen zu betreuen, und so wurde der Drang, einmal selbst zu fahren, immer stärker.

Dieter Braun war denn auch der erste, der das Talent Mangs erkannte. Als Toni auf einer Morbidelli 125 seine ersten Gehversuche in der Weltmeisterschaft machte, bekam er nur deshalb eine Chance, weil Braun bei den Veranstaltern ein gutes Wort für den Nachwuchsfahrer einlegte.

Braun behielt recht, und Mangs Erfolg ließ nicht lange auf sich warten: 1976 gewann er als Außensei-

ter den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring.

Dieter Braun beendete schließlich seine Karriere nach einem Unfall auf dem Salzburgring, und so lagen alle Hoffnungen der deutschen Motorradfans auf Toni Mang. Nach einigen Achtungserfolgen wurde auch Kawasaki auf den Bayern aufmerksam: Mang zögerte keinen Augenblick, den ihm angebotenen Vertrag zu unterschreiben.

„Die ganzen Rennen aus eige-

ner Tasche zu finanzieren ist schon eine kostspielige Sache. Mit dem Vertrag bekam ich gleich vier Werkmaschinen“, erinnert sich der doppelte Weltmeister.

Gleich im ersten Jahr als Kawasaki-Werksfahrer gewann er 1978 den Großen Preis von England in Silverstone. Auch dieses Jahr erzielte er auf der englischen Strecke einen großen Erfolg. Nachdem Mang im letzten Jahr den WM-Titel in der 350-ccm-Klasse dem Südafrikaner Jon Ekerold überlassen

mußte und nur Vizemeister wurde, fuhr er diese Saison allen Konkurrenten davon. In Silverstone konnte er vorzeitig den Titel holen, da sein schärfster Verfolger Ekerold wegen einer Verletzung nicht starten konnte.

Einen großen Anteil am Erfolg trägt sein Mechaniker Sepp Schlögl, der auch schon bei Dieter Braun für die technische Sicherheit gesorgt hatte. „Sepp habe ich es zu verdanken, daß meine Maschine seit Beginn der letztjährigen Saison noch kein einziges Mal ausgefallen ist. Aber er kennt auch jede Schraube an den Maschinen, die ich nun schon im vierten Jahr fahre“, kann sich Toni Mang vollkommen auf seinen Mechaniker verlassen, „mit diesem Rückhalt ist es nicht schwer, alles aus der Maschine rauszuholen, ohne sofort ein Risiko einzugehen.“

Obwohl der 31jährige Inninger bereits nach seinem 16. Grand-Prix-Sieg in Imola/Italien (12. 7.) Deutschlands bester Solofahrer war, schossen bei dem ruhigen Bayern noch keine Sektkorken. „Nach dem Rennen bin ich sehr kaputt, und ein Bier ist mir dann zehnmal lieber als Sekt“, erklärt Mang. So fehlte aus den Sektflaschen gerade nur die Menge, die er nach einem Sieg über das Publikum ergoß.

Die Sektfrage änderte sich spontan, als Mang in Silverstone erfuhr, daß Ekerold nicht starten würde. Das war sein erster Weltmeistertitel in diesem Jahr, doch der zweite folgt sogleich. Gut eine Woche ist es jetzt her, daß Mang auch seinen zweiten Titel – in der Klasse bis 250 ccm Hubraum – beim Großen Preis von Finnland in Imatra sicherstellen konnte.

Damit ist der Kawasaki-Werksfahrer seit 1953 der beste deutsche Solofahrer und der erste überhaupt, der Doppel-Weltmeister in den Klassen 250 und 350 ccm werden konnte.

Das Glück, das vor 28 Jahren Werner Haas hatte, nämlich genau am 8. September gleich beide WM-Titel zu gewinnen (125 ccm und 250 ccm), blieb dem Inninger jedoch verwehrt: „Schade. Aber was macht das schon? Ich habe es geschafft und die Saison ohne Unfälle und Ausfälle überstanden. Das ist wohl die Hauptsache“, freut sich Mang über seine Erfolge.

Nach diesem Karriere-Meilenstein stellt sich die Frage, ob Toni Mang jetzt nicht in die sogenannte Königsklasse (bis 500 ccm) aufsteigen will. Neu wäre ihm diese nicht: bereits 1977 hatte der Inninger auf einer Suzuki in Hockenheim drei und in Imola einen WM-Punkt geholt. Doch der Doppelweltmeister wehrt noch ab: „Ich hätte sehr großes Interesse an dieser Klasse, aber dann müßte ich nur noch fahren. Außerdem könnten der Sepp und ich die Maschine nicht genügend betreuen, so wie wir es jetzt tun.“

Da der Erfolg jedoch gerade in diesem Gespann Schlögl/Mang liegt, bleibt eine Antwort auf diese Frage noch abzuwarten.

Die Erfolgsmaschinen

Kawasaki KR 250

Motor: wassergekühlter Zweitakt-Zweizylinder mit Drehschieber-Einlaßsteuerung, 34-mm-Vergaser, 248 ccm, Bohrung x Hub = 54x54 mm, 62 PS bei 12 200 U/min.

Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h

Gewicht: 102 kg

Getriebe: Sechsgang

Bremsen: Scheibenbremsen (vorne 300 mm, hinten 230 mm)

Reifen: Dunlop

vorne: 18x275"
hinten: 18x375"

Kawasaki KR 350

Motor: wassergekühlter Zweitakt-Zweizylinder mit Drehschieber-Einlaßsteuerung, 35-mm-Vergaser, 348 ccm, Bohrung x Hub = 64 x 54 mm, 70 PS bei 11 000 U/min.

Höchstgeschwindigkeit: 258 km/h

Gewicht: 102 kg

Getriebe: Sechsgang

Bremsen: Scheibenbremsen hinten und vorne

Reifen: Dunlop

vorne: 18x275"
hinten: 18x375"