

MOTORSPORT

Koa Englisch

Motorrad-Exweltmeister Toni Mang trennte sich nach 15 erfolgreichen Jahren von seinem Mechaniker Sepp Schlögl – schuld ist eine Frau.

Zeit seiner Karriere war Anton Mang, 37, den Frauen zugetan. Die säumten die Motorrad-Rennstrecken dieser Welt und wünschten sich zuweilen nichts sehnlicher, als dem kernigen Bayern den Lockenkopf zu streicheln. Treu aber war dem fidelen Toni („mir gefallt jed's Madel“) immer nur ein Mann.

15 Jahre lang schraubte Sepp Schlögl, 39, ein Schulfreund aus Mangs Heimat-

Tonis Frau. Seit die gebürtige Südafrikanerin Colette im März 1985 in Inning einheiratete, fährt Mang nicht mehr mit Schlögl zusammen im Transporter zu den europäischen Rennen. Er kutschiert mit Gattin im eigenen Wohnmobil.

Seither läßt sich der ehemalige Serien-sieger kaum mehr in heimischen Gaststätten und Bierzelten blicken. Seither speist Mang Fisch und Krabbencocktail statt Leberkäse und Weißwurst. Anstelle geliebter Mehlspeisen und Bier serviert Colette Salatblätter und Mineralwasser.

Der alternde Champion soll nicht mehr als 62 Kilogramm auf die Waage bringen. In seinen besten Tagen siegte Mang freilich auch mit 66 Kilo.

Konsterniert verfolgen ehemalige Weggefährten Mangs Wandel vom spaßig-leutseligen Bayern zu einem mürrischen



Ex-Weltmeister Mang, Ehefrau Colette: Krabbencocktail statt Leberkäse

ort Inning, dem Rennfahrer Motoren und Maschinen zusammen. Auf denen fuhr Mang der Konkurrenz davon und holte sich vier Weltmeister-Titel. Mang sei ein außergewöhnlich guter Fahrer, befand die Konkurrenz. Schlögl aber, rühmte die Branche, „ist ein begnadeter Tüftler“. Mehrfach erhielt der Mechaniker von anderen Rennställen gutdotierte Angebote, die ablehnende Antwort war immer gleich: „I bleib beim Toni.“

Nun kam es anders – der Toni hat unlängst seinen Sepp verlassen. Schlögls mangelhafte Englischkenntnisse, die wegen des engen Kontakts zu den Monteuren des Motorradherstellers Honda unerlässlich seien, führten laut Mang zur Trennung. Freunde wissen es besser. Hinter der Scheidung „einer der erfolgreichsten Ehen im deutschen Motorrad-Rennsport („Frankfurter Rundschau“) steckt eine Frau.

schen und herablassenden Menschen, der selbst einstige Busenfreunde, wie den ehemaligen Seitenwagen-Weltmeister Werner Schwärzel, nur noch ungern in seiner Nähe duldet.

Auch die trinkfesten „Spezln“ vom Inninger „Immerfeicht Racing Team“ sind out. Sie hatten – Briefträger, Metzger und andere ehrenwerte Gemeindeglieder – Mang zu Beginn seiner Karriere finanziell geholfen. Selbst Mangs Liebe zur heimatischen Idylle ist erkaltet. Dort war der Motorradfahrer lange mit der Bürgermeisterstochter Waltraud Pupeter liiert. Deren Vater ernannte den vermeintlichen Schwiegersohn zum Ehrenbürger und taufte die Straße vor dessen Tür in Toni-Mang-Ring um.

Nun will der vierfache Weltmeister ausziehen und sich in einer nobleren Gegend niederlassen – am Starnberger

Wer an Automatisierung denkt, sollte automatisch an PSI denken.

Mit der Erfahrung von 400 weltweit realisierten Projekten und über 270 hochqualifizierten Mitarbeitern zählt PSI zu den führenden Unternehmen auf dem Sektor Automatisierung und Organisation mit Computern.

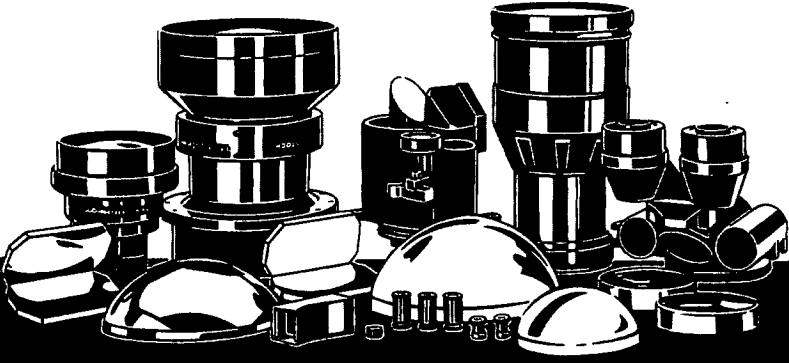
Schwerpunkte sind Anwendungen bei der industriellen Fertigung, Energieerzeugung und -verteilung und Kommunikationstechnik.

Das Leistungsspektrum reicht von der Planung und Konzipierung von Investitionen über die Realisierung bis hin zu Ausbildung und Betreuung.

PSI Gesellschaft für Prozeßsteuerungs- und Informationssysteme mbH
Aschaffenburg, Velbert, Alphen/Holland
und mit dem Hauptsitz in
1000 Berlin 31, Heilbronner Straße 10.

Für die Zukunft PSI.

PSI



**Präzisionsoptik von Rodenstock
in Systemen und Komponenten**

Rodenstock entwickelt und fertigt präzisionsoptische Baugruppen und Komponenten für industrielle und wissenschaftliche Anwendungen.

- Elektrotechnik/Optoelektronik (optische Datenspeicher, Laserbeschriftung usw.)
 - Wehrtechnik (Bildverstärker-, Laser-, Wärmebild- und Suchkopf-Technik)
- Kommunikationstechnik (Telekopierer, Mikrofilm-, Kopier-, Drucktechnik usw.)
 - Medizin (Objektive für Röntgenbildverstärker und Schirmbildfotografie)
 - Raumfahrt (Fernerkundungs-Objektive für Space Shuttle)

Eine 16seitige Broschüre, die wir Ihnen gerne kostenlos zusenden, zeigt, was Rodenstock zu wesentlichen Entwicklungen dieser Bereiche beiträgt.
Bitte schreiben Sie uns.

Optische Werke G. Rodenstock
Geschäftsbereich Präzisionsoptik

Rodenstock

Isartalstr. 43 8000 München 5
Tel.: (089) 7202-0

280 DM*

Les Arcs bedeutet für Sie Skilau-
fen und Freiheit auf der Fläche von 15.000 Hektar Schnee mit 71 Liften. Zu Les Arcs
gehört aber auch der Charme der kleinen savoyardischen Dörfer, die in dieser
Region liegen.

Les Arcs, 150 km ausgeschilderte Pisten, die Sie für DM 280 pro Person und
Woche, einschliesslich Skipass, in Studio 4 Personen (vom 13. bis 20.12.86, vom
10. bis 24.01 und vom 25.04. bis 03.05.87) erleben können.

Les Arcs, mit der atemberaubenden Abfahrt der Aiguille Rouge in 3200 m Höhe
für DM 819 pro Person und Woche im DZ, einschliesslich Skipass und Vollpension
in Hotel-club de La Cache (vom 13. bis 20.12.86 und vom 03. bis 31.01.87).

Wenn Sie mehr über Les Arcs erfahren wollen, bekommen Sie Informationen und Prospekte über
folgende Anschrift: Tourarc GMBH - Steinweg 2 - 6 Frankfurt/Main - Tel.: 069/28/56/57.

Name : _____ Adresse : _____

Les Arcs  **Les Arcs**

See, wo Prominenz aus München resi-
diert.

Das neue Leben des alten Freundes
nahm der wortkarge Sepp Schlögl an-
fangs eher belustigt zur Kenntnis. An
Trennung dachte er nicht. Schließlich
verdankte Mang dem Geschick seines
Mechanikers nicht nur einen hohen An-
teil an 33 Grand-Prix-Erfolgen, sondern
auch den Einstieg in die internationale
Rennsportszene.

1970 erkundigte sich Schlögl, der als
Motoren-Tuner bei dem ehemaligen
Weltmeister Dieter Braun arbeitete, ob
der nicht einen zweiten Helfer brauchen
könne. Ein gewisser Toni Mang wäre an
so einer Aufgabe für ein Butterbrot
interessiert. Braun stellte Mang ein und
erinnert sich heute, der gelernte Werk-
zeugmacher Toni sei vielseitig verwend-
bar gewesen. „Manchmal ließ ich mir
sogar von ihm die Haare schneiden.“

Als Mang 1986 seinen einzigen Saison-
sieg in Monza mit Ehefrau Colette und
Champagner, aber ohne ihn feierte, rea-
gierte Schlögl erstmals grantig. Abge-
schoben vertraute er Freunden beim
Bier an, Colette behandle ihn und den
zweiten Mechaniker wie Menschen zwei-
ter Klasse. „Für die“, so Schlögl über die
Südafrikanerin, „sind wir jetzt die
Neger.“

Der Rausschmiß war entsprechend.
Daß Mang die Trennung mit den man-
gelhaften Fremdsprachen-Kenntnissen
seines Mechanikers begründete, verletzte
Schlögl zutiefst. Er habe bewiesen,
daß man, um Weltmeister zu werden,
„koa Englisch“ brauche, und überdies
spreche „der Toni nur ein paar Brocken
mehr“.

Zudem hatte Mang eigens wegen der
Sprachschwierigkeiten für die Saison sei-
nen langjährigen Freund Alfons Zender
als Team-Koordinator verpflichtet. Zen-
der sollte die Kontakte zu Mangs Motor-
radhersteller Honda und zur Reifenfirma
Dunlop aufrechterhalten und zwischen
Schlögl und den japanischen Werkstech-
nikern vermitteln.

Doch Schlögl verstand sich mit den
Japanern besser als mit Zender, der des
öfteren in kurzer Hose und mit nacktem
Oberkörper in der Sonne lag, während
Schlögl schwitzend in den Eingeweiden
der Werks-Honda NSR 250 wühlte.

Eine Arbeit erfüllte Zender indes zur
Zufriedenheit seines Chefs Mang, der
ihn auch dazu angestellt hatte, „mir alle
unnötigen Belästigungen vom Leib zu
halten“. Zu Saisonbeginn hing vor dem
Camp des ehemaligen Weltmeisters ein
„No entry“-Schild, Interviews gab Mang
nur noch zu vereinbarten Zeiten. Fach-
journalisten hielten sich nun immer häu-
figer an Schlögl, der seinerseits fragte:
„Was hat denn mein Chauffeur erzählt?“

Erfolge gab es ohnehin nicht zu mel-
den, denn Mang stürzte in der vergan-
genen Saison öfter als insgesamt in drei
Jahren zuvor und belegte in der Welt-
meisterschaftswertung lediglich einen
enttäuschenden vierten Platz.

„Der Toni“, mahnte Schlögl in der Fachzeitschrift „Motorsport aktuell“, „sollte vielleicht lieber mit dem Rennsport aufhören, bevor er sich ernsthaft verletzt.“ Er selbst arbeitet in Zukunft für den Deutschen Reinhold Roth.

Mang will allerdings entgegen der Warnung seines Mechanikers weiterfahren und sein vor knapp zwei Jahren gegebenes Versprechen einlösen. Bei der Unterzeichnung des Vertrages mit Honda sagte er: „Ich werde so lange bei der Firma bleiben, bis ich den fünften Weltmeister-Titel in der Tasche habe.“

Die alten Freunde vom „Immerfeicht Racing Team“ sind skeptisch. Ohne den Sepp, so sagen sie, werde der Toni diesen Freudentag nie erleben. Dafür aber habe er sich einen Traum aus turbulenten Junggesellentagen erfüllt. Die vermögende Colette entspreche exakt Mangs Vorstellungen, die er am Stammtisch einmal so erläuterte: „Für meinen armen Vater kann ich nix; aber wenn ich arm heirate, bin ich selber schuld.“

SEGELN

Schöner Schein

Mit einem Robot-Viermaster wollen amerikanische Reeder Windjammer-Freunde zur Kreuzfahrt unter Segeln locken.

Was jahrhundertlang Landratten und Seeleute gleichermaßen faszinierte, soll nun wieder – freilich mit Komfort und wochenweise buchbar – Realität werden: „das Segelerlebnis großer Windjammer“. Die Reederei Windstar Sail Cruises in Miami will in eine „neue Ära des Seetourismus“ aufbre-

chen – mit „dem längsten Segelschiff, das je gebaut wurde“.

Die 134 Meter lange „Wind Star“, im französischen Kanalhafen Le Havre gebaut, bietet 170 Gästen Platz, samt und sonders in bequemen Außenkabinen. Auf der Jungferreise in die Inselwelt der Grenadinen (Start: 13. Dezember), versichert die Reederei, werde „der Traum vom Gleiten unter prallen Segeln zur exquisiten Wirklichkeit“.

Die Sehnsucht vieler Seetouristen nach ächzenden Masten und knatternder Leinwand paßt den Eignern der „Wind Star“ ins Konzept. An Deck des neuen Viermasters, meinen die Amerikaner, würden Erinnerungen an die große Zeit der Seefahrt geweckt und nostalgische Gefühle der Passagiere voll befriedigt. Mit alten Großseglern wie der schnellen „Preußen“, die 1903 etliche Geschwindigkeitsrekorde aufstellte, oder der Viermastbark „Pamir“, die 1957 im schweren Sturm vor den Azoren sank, hat die „Wind Star“ gleichwohl kaum mehr gemeinsam als Gottlieb Daimlers erste Motorkutsche aus dem Jahre 1886 mit einem Mercedes 500.

„Auf dem Ami-Schiff“, spotten die Konkurrenten aus der diesel- oder turbinengetriebenen Musikdampfer-Branche, „ist doch alles nur schöner Schein.“ In Wahrheit sei die „Wind Star“ allenfalls eine „Windjammer-Imitation“.

Tatsächlich erinnert an Bord vieles an die Kulissenwelt berühmter Hollywood-Filme. Der Rumpf und die vier jeweils 57 Meter hohen Masten sind nicht aus Holz, sondern aus Metall gefertigt. Die sechs Dreiecksegel mit einer Gesamtfläche von 2.000 Quadratmetern sind aus reißfester Kunstfaser gewebt, und in die Rahen wird kein einziger Matrose klettern – die Knochenschinderei des Segelsetzens und Reffens wird von zentral

Stefan Welzk

BOOM

OHNE ARBEITSPLÄTZE

Gewinnexplosion und Steuertricks –
Arbeitsplatzexport und Kapitalflucht –
Steueroasen und Briefkastenfirmen –
Der Betriebsrentenskandal –
Scheinkredite und Bankenkrise –
Wertpapiere statt Maschinen –

Bosch BASF Dresdner Bank
Siemens KHD Gutehoffnungshütte
Bayer Deutsche Bank Hoechst
Schering Daimler Benz

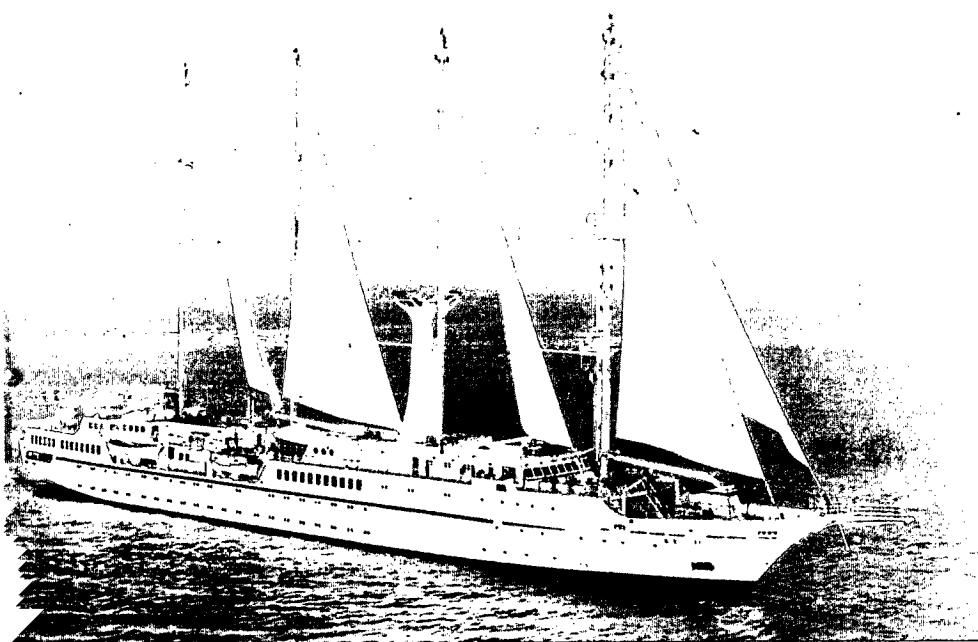
Kiepenheuer
& Witsch

Broschur. DM 19,80

Die finanziellen Opfer der letzten Jahre waren sinnlos oder sogar schädlich, die Lohnkürzungen ebenso wie die Schnitte im Sozialen. Die Arbeitslosigkeit ist dadurch nicht verschwunden, sie resultiert auch nicht in erster Linie aus weltwirtschaftlichen Schicksalsschlägen oder der Unbescheidenheit der Lohnabhängigen. Die letzte wie die nächste Krise sind hausgemacht – von Regierungen, Zentralbanken und Konzernvorständen.



Verlag
Kiepenheuer
& Witsch



Pseudo-Windjammer „Wind Star“: „Elektronik wie in einem Boeing-Jumbo“