

7. November 2005, Neue Zürcher Zeitung

Mit Kalkül zum Triumph

Thomas Lüthi in Valencia dank kontrollierter Fahrt Motorradweltmeister

Die Sportwelt hat einen neuen Champion. Der 19-jährige Thomas Lüthi aus dem 1300-Seelen-Dorf Linden im Emmental sicherte sich vor über 120 000 Zuschauern in Valencia den WM-Titel in der 125er-Kategorie. Obwohl sein letzter Rivale im WM-Kampf, der Finne Mika Kallio, siegte, genügte Lüthi ein 9. Rang zum Titelgewinn.

Von unserem Redaktor Remo Geisser

Valencia, 6. November

In der Motorrad-WM sind die 125er-Fahrer die Randfiguren. Sie blochen am Vormittag, um die Stimmung im Publikum anzuheizen, bevor die Stars ihre schweren Maschinen auf die Startlinie fahren. Zum Saisonabschluss beschränkte sich die Spannung aber weitgehend auf die kleinste Kategorie, denn in den grösseren Hubraumklassen waren die Titelentscheidungen schon vor Wochen gefallen. Der Italiener Valentino Rossi, der Superstar dieses Sports, war in der Königsklasse MotoGP schon Ende September in Sepang Weltmeister geworden. Der nunmehr siebenfache Titelgewinner jagte in Valencia einen der wenigen Rekorde, die noch nicht unter seinem Namen aufgelistet sind: Mit dem zwölften Saisonsieg hätte er die Marke des Australiers Mick Doohan aus dem Jahr 1997 egalisiert.

Pedrosa - Rossi, das künftige Duell

Doch Rossi verpasste sein Ziel. Nach einem Sturz im Qualifying vom Samstag arbeitete er sich zwar vom 15. Startplatz bis in die dritte Position vor, aber der Rückstand auf das Spitzenduo war zu gross. Es siegte schliesslich Rossis Landsmann Marco Melandri, der zwei Wochen zuvor in Istanbul erstmals in der MotoGP-Klasse triumphiert hatte. Das Rennen in der 250-cm³-Kategorie gewann Daniel Pedrosa, der schon seit drei Wochen als Weltmeister feststand. Der Spanier feierte in Valencia den achten Saisonsieg und wird nun in die höchste Klasse aufsteigen, um Rossi das Leben schwer zu machen.

Als Pedrosa und später Rossi sich in die Kurven legten, gab Thomas Lüthi bereits Interviews. Er habe das längste Rennen seines Lebens hinter sich, sagte der glückliche, aber sichtlich müde Fahrer. Er hatte sich mit einer taktisch perfekten Fahrt den WM-Titel gesichert. Als er nach einigen Rutschern in der ersten Kurve merkte, dass es ihm nicht gelingen würde, sich vom Feld abzusetzen, beschränkte er sich darauf, sich mit einer defensiven Fahrt die nötigen Punkte zu sichern. Das sei viel schwieriger gewesen, als auf Angriff zu fahren, sagte der Berner. «Es ist anstrengend, kein volles Risiko zu nehmen und doch konzentriert zu bleiben.» An der Spitze machte sein Titelrivale Mika Kallio alles richtig: Er fuhr in einer Gruppe mit, suchte sein Glück aber nie mit unüberlegten Aktionen. Er habe zwei-, dreimal ausprobiert, was in der letzten Kurve vor der Zielgeraden möglich sei, sagte der Finne nach dem Rennen. In dieser Kurve ging er in der Schlussrunde ans Limit und fing damit den führenden Italiener Mattia Pasini noch ab.

Fünf Punkte - ein schmaler Vorsprung

Das Rennen war entschieden, aber in der Box des Elit-Teams von Lüthi, wo sich rund 30 Personen zum Daumendrücken versammelt hatten, blieb es still. Lange 20 Sekunden dauerte es, bis der Schweizer auf die Zielgerade einbog, dann hob er die Hand zum Triumph, und in der Box fielen sich die Menschen schreiend in die Arme. Thomas Lüthi war Weltmeister. Vieles musste stimmen, damit dies möglich werden konnte. Als Symbol dafür stehen die fünf Punkte, die am Ende den WM-Ersten vom Zweiten trennten. Es waren genau die fünf Zähler, die Gabor Talmacsi seinem KTM-Teamkollegen Kallio in einer kopflosen Aktion im GP von Katar weggeschnappt hatte. Bei Punktgleichheit und identischer Anzahl Siege (je vier) wäre Kallio Weltmeister geworden, weil er in dieser Saison mehr zweite Ränge eingefahren hat als Lüthi.

Vierstündiger Interview-Marathon

Die Honda-Chefs montierten ein Transparent am Boxeneingang und liessen sich davor fotografieren, Lüthi wurde ein T-Shirt mit einer grossen «1» übergestreift, ein Sponsor drückte ihm einen Helm mit Inschrift in die Hand - der Sportler wurde herumgeschoben, bejubelt und betatscht. Als dann ein Radiojournalist endlich mit dem Mikrophon in die Nähe des Helden kam, wollte er wissen, wie man sich fühle als Champion. «Es ist noch zu früh», antwortete Lüthi. Nach Tagen der Konzentration waren die Emotionen zu diffus, der Fahrer merkte gar nicht richtig, was da mit ihm passierte. Er analysierte nüchtern seine Saison, sagte, dass der wichtigste Schritt zum Titel der Sieg eine Woche nach seinem schweren Unfall in Japan gewesen sei. Und wurde schon bald weitergeschoben. Vier Stunden dauerte der Interview-Marathon.

Die Geschichte des Thomas Lüthi wurde in den vergangenen Wochen immer wieder erzählt. Es ist die Geschichte des Bauernbuben, der im Weiler Barschwand bei Linden im Emmental mit Stecken unter den Armen über die Wiesen rannte und dazu Motorgeräusche machte. Mit 6 fuhr er Mofa, mit 10 bestritt er sein erstes Töffrennen, und nun - mit 19 - ist er Weltmeister. Hunderte reisten aus der Schweiz nach Valencia, um seinen Triumph zu sehen, und 3000 drängten sich in Linden vor einer Grossleinwand. Jetzt wird gefeiert und geehrt. Bundesrat Schmid will dem Champion persönlich die Hand drücken, Honda spendiert ihm eine Testfahrt auf einer MotoGP-Rakete, und alle Welt wird ihm auf die Schulter klopfen. Irgendwann aber wird der Weltmeister wieder in Barschwand sitzen und den Blick über die Landschaft schweifen lassen. Die Idylle dort oben ist fast schon kitschig. Hier finde er Ruhe und Kraft, sagt Lüthi. Wahrscheinlich ist das die Antwort auf die Frage, wie ein so junger Mann den Trubel und Stress der vergangenen Wochen mit grösster Gelassenheit über sich ergehen lassen konnte.





7. November 2005, Neue Zürcher Zeitung

Lehrabschluss in Gold

Thomas Lüthi ist Weltmeister. Als erster Schweizer seit 20 Jahren gewann der 19-jährige Berner auf der 125er-Honda die Jahreswertung einer Motorrad-Soloklasse. Nach Luigi Taveri (1962, 1964, 1966) und Stefan Dörflinger (1982 bis 1985) ist er der dritte Vertreter dieses Landes, der in dieser Sportart reüssiert. Interessanterweise kamen alle diese Erfolge erst nach dem Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz im Jahr 1958 zustande. Taveri, Dörflinger und Lüthi mussten ins Ausland gehen, um ihre Karrieren zu lancieren.

Lüthi's Titel ist ein Produkt seiner Konstanz auf höchstem Niveau. Nur gerade einmal schied er aus: zum Saisonstart in Jerez de la Frontera, als Sand den Motor seiner Honda blockierte. In allen anderen Rennen klassierte sich der Berner unter den ersten zehn - in 8 von 16 Läufen stand er auf dem Podest, 4-mal siegte er. Allerdings hatte Lüthi auch Glück: Im GP von Japan wurde er nach einem Sturz als Zweiter klassiert, weil das Rennen unmittelbar nach seinem Unfall abgebrochen werden musste.

Lüthi's Konstanz und Sicherheit mögen auf den ersten Blick erstaunen, denn noch vor einem Jahr war er der «Bruchpilot» im Feld der 125er-Maschinen. Aber die Fortschritte des jungen Sportlers sind das Produkt langfristiger Planung. Als Daniel Epp den talentierten Burschen 2001 für das Team Elit Grand Prix unter Vertrag nahm, bot er ihm nach einer Einführungsphase einen dreijährigen Lehrvertrag an. Lüthi sollte sein Metier strukturiert lernen, und gleichzeitig würde Epp die Strukturen Schritt für Schritt verbessern. Wie umsichtig dies geschah, zeigte sich in der Saison 2004, dem zweiten Lehrjahr. Als Lüthi mit Stürzen und schlechten Leistungen kämpfte, begann Epp, auf verschiedenen Ebenen nach Lösungen zu suchen.

So bildete sich nach und nach das Umfeld, das Lüthi heute die Sicherheit gibt, die er für grosse Leistungen braucht. Dazu gehören neben Teamchef Epp als weitere Schlüsselfiguren der Cheftechniker Sepp Schlögl, die Mentaltrainerin Marlies Bernhard und der Driving-Coach Andy Ibbot. Speziell in der Schlussphase dieser WM fiel auf, wie ruhig und konzentriert das gesamte Team arbeitete. Der Erfolg stellt Fahrer und Betreuer ein gutes Zeugnis aus: Besser als mit einem WM- Titel kann man eine Lehre nicht abschliessen.

Aber der Triumph auf der untersten WM- Hierarchiestufe ist nur ein erster Schritt auf dem Weg zur grossen Karriere. Lüthi's Chef denkt strategisch. Der Basler, der in den neunziger Jahren in Tschechien die Firma Elit mit heute 550 Mitarbeitern und 70 Millionen Euro Umsatz aufbaute und ein reicher Mann wurde, lässt sich auch in seiner zweiten Laufbahn nicht durch Verlockungen des Augenblicks ablenken. Lüthi wird noch eine Saison in der kleinsten Hubraumklasse absolvieren, alle Verträge aber sind darauf ausgerichtet, für 2007 ein kompetitives 250er- Team aufzubauen. Später soll der Sportler in die Königsklasse MotoGP aufsteigen. Das ist nur konsequent, denn das Interesse von Motorradindustrie und Sponsoren fokussiert sich immer mehr auf die grössten Maschinen. Das grosse Geld und die breite Aufmerksamkeit werden nur dort gewonnen.

Der Weg nach oben ist für Lüthi aber noch weit. Vorerst hat er in seiner Heimat eine Sportart revitalisiert, die schon am Tropf hing. Zu Beginn der Saison wollte das nationale Fernsehen aus den Übertragungen aussteigen, nun erzielt es mit Motorradsport hervorragende Einschaltquoten. Aus Valencia sendete es mehr als vier Stunden live. Auch die Printmedien steigerten sich in eine Lüthi-Euphorie. Doch das alles ist ein Phänomen, das sich auf die engen Grenzen der Schweiz beschränkt. Aus Lüthi einen internationalen Star zu machen, wird eine schwierige Aufgabe sein. Dass er auch im Moment des grössten Triumphs mit beiden Füßen auf dem Boden bleibt und seine Betreuer nie den Blick für die Realität verlieren, könnte langfristig das grösste Plus für den jüngsten Schweizer Motorradweltmeister sein.

reg.

rei. Als Stefan Dörflinger am 21. Juli 1985 in Le Mans zum vierten Mal hintereinander die Weltmeisterschaft der tiefsten Hubraumklassen gewann, war der Motorradrennsport schon oder noch en vogue in unserem Land. Mit Ausnahme der Kategorie der Halblitermaschinen rollten in allen anderen GP-Disziplinen einige Schweizer an den Start - wenn nicht als Favoriten, so doch mit ernsthaften Ambitionen. Die Medien nahmen dies zur Kenntnis: gemässigt, erfreut, eher noch an hinteren Stellen im Zeitungsband oder mit bescheidenen Fernseheinschaltquoten, aber doch in Rechnung der trotz Rennverbot ausserordentlichen Beliebtheit motorsportlichen Treibens. Keine Spur vom sonntäglichen Hype, der auf mancher Privatrado-Station oder am Boulevard an die Ausrufung des Schlaraffenlandes gemahnte. Doch die Zeiten und Befindlichkeiten ändern sich, vernünftige Dimensionen sind wegen des seit langem vom Schweizer Fernsehen kultivierten Hurratriotismus auch hierzulande längst flöten gegangen. Während sich heute die hiesigen Sympathien im WM-Circuit auf den voll normalen und hochtalentierten Bauernburschen aus dem Bernbiet fokussieren, tanzten im Sommer 1985 die Landsleute gleich auf mehreren Hochzeiten. Stefan Dörflinger, der als in Deutschland Aufgewachsener ein Jahr zuvor erst die Schweizer Staatsbürgerschaft erhalten hatte, entschied als 37-Jähriger die 80-cm^[3]-WM im letzten Rennen. Bruno Kneubühler spielte als 39-Jähriger das Zünglein an der Waage der Achttelliterklasse-Entscheidung und musste selber als «ewiger» Privatfahrer wieder mit Gesamtrang 5 vorlieb nehmen. Jacques Cornu hielt mit im Feld der 250er. Und Rolf Biland / Kurt Waltisperg, die Leader der «stärksten Gespann-Macht der Welt» («Sport»), verpassten einen weiteren WM-Titel nur infolge permanenter Defekte. «Das Alter ist des Motorradrennfahrers Erntezeit», überschrieb der Autor des Fachblattes «Sport» damals die Schweizer Grosserfolge. Bestätigt wurde die These nochmals 1994, als Biland als 43-Jähriger und in seiner 22. Wettkampfsaison (!) die siebente Gespann-Weltmeisterschaft einfuhr. Heute muss sich derselbe Journalist als «Blick»-Chefreporter an Juniorenmeisterschaften wähen, wenn er aus Valencia vom Triumph des 19-jährigen Lüthi berichtet. Doch wenn das Erfahrungspotenzial ähnlich wichtigen Einfluss behält, hat der neue junge Schweizer Weltmeister alle Zeit, um Stefan Dörflinger, die Regelmässigkeit in Person, als bis heute erfolgreichsten Schweizer Solo-Motorradrennfahrer (ein Titel mehr als Luigi Taveri) abzulösen.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter: <http://www.nzz.ch/2005/11/07/sp/articleDAV78.html>

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG