🏁 Templin – Rennbericht vom 4.– 5. Juli 2025

Zweimal Platz 4 –Wenn Leistung nicht immer belohnt wird,
aber Charakter sichtbar wird.

Anreise: Der lange Weg nach Templin

Schon die Anreise war ein Statement: 580 km, eine der weitesten Strecken – aber für mich war klar, das ist es wert.

Der Templiner Ring ist nicht irgendeine Strecke. Er ist anspruchsvoll, kurvig, technisch. Keine langen Vollgas-Geraden, sondern Konzentration und Gefühl in jeder Kurve. Genau mein Ding.

Wir sind am Donnerstag losgefahren, locker, ruhig, fokussiert. Spät in der Nacht – gegen 1 Uhr – kamen wir im Fahrerlager an. Unser Team hatte uns einen Platz freigehalten. Da standen wir. Müde, aber bereit. Es war diese Stille vor dem Sturm.

Freitag – Ankommen, spüren, einschätzen

Ich war seit einem Jahr nicht mehr dort. Also habe ich morgens erst einmal einen Streckenspaziergang gemacht. Man kennt jede Linie, aber man muss sie fühlen – Kurvenwinkel, Asphaltzustand, Bodenwellen – all das will man im Kopf haben, bevor man das Gas überhaupt anfasst.

Papa hat, währenddessen Frühstück gemacht, das Bike vorbereitet, wie immer. Es ist eingespielt bei uns. Verlass.

Im Freien Training hat sich sofort gezeigt: das Fahrwerk arbeitet top. Keine Änderungen nötig. Dadurch konnten wir uns direkt auf die Übersetzung konzentrieren. Ich wusste: Aus den Kurven raus muss ich explosiv sein. Viele meiner Konkurrenten sind 15–20 Kilo leichter. Ich muss das über Technik, Linie und Motorabstimmung ausgleichen.

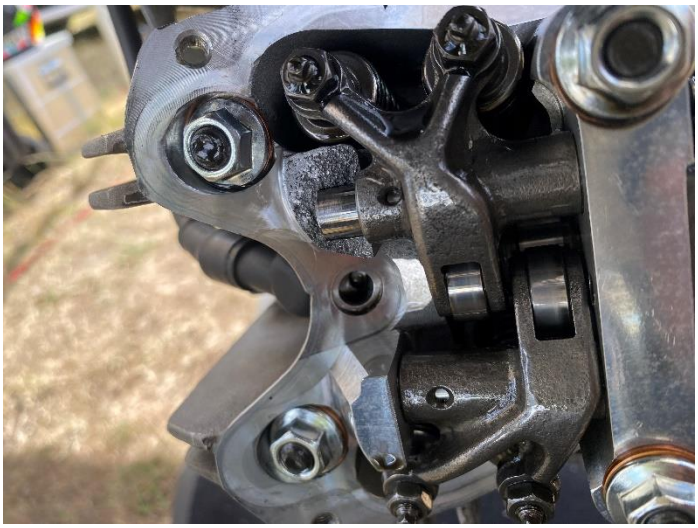
Zwei Übersetzungen kamen in die engere Wahl. Plan: morgens im ersten Qualifying die erste testen – wenn sie nicht passt, wechseln wir zur zweiten im zweiten Qualifying.

Das Gefühl auf dem Bike war direkt stark. Ich war in der Spur, ich war bei mir. Der Fokus war da – und das Ziel klar: Samstag Podium.

Samstagmorgen – Ein Motorschaden, der alles verändert

Samstag-Renntag. Ich war wach, konzentriert – bereit. Papa wie immer schon an der Maschine, ich mit ein paar Jungs kurz auf der Strecke, locker bleiben vor dem Ernst.

Dann, beim ersten freien Training: plötzlich laute Geräusche aus dem Motor. Ich wusste sofort, da stimmt was nicht. Sofort raus, Papa hebt den Ventildeckel – Kopfschaden. Gehäuse der Nockenwelle gebrochen. Materialfehler. Ich war kurz wie leer.



Doch dann kam Hilfe, Maik Schäfer von Ohvale- und Pirelli Reifenservice hatte zufällig noch einen neuen Motor dabei.

Papa und André haben in einer Stunde den Ersatzmotor eingebaut. Für mich ein Wahnsinnszeichen: Teamgeist, Erfahrung, absolute Leidenschaft. Ohne das hätte ich nicht weiterfahren können.

Ich war wieder auf der Strecke. Nicht 100 Prozent Vertrauen in den neuen Motor – aber ich wollte ihn nicht überfahren. Ruhig aufbauen.

Qualifying: Hundertstel entscheiden über Welten

Im ersten Zeittraining fahre ich eine 53.741. Ich weiß, da ist mehr drin – aber ich will den frischen Motor nicht quälen.

In der zweiten Session steigere ich mich auf 53.477. Technisch sauber, aber die Konkurrenz war diesmal brutal eng beieinander.

Was ich nicht sofort gemerkt habe: Der Belgier hing mir im Windschatten. Ich habe ihn mitgezogen, er macht durch mich seine beste Zeit – springt von konstanten 54.6 auf 53.9. Da war ich natürlich sauer. Aber so ist Racing.

Die Top 5 trennten nur Sekundenbruchteile:

- P1: 52.228
- P2: 52.441
- P3: 52.706
- P4: 53.450
- Ich: P5 mit 53.477

Alles dicht gepackt – hier entscheidet jeder Scheitelpunkt.

Rennen 1 – Chaos, Schmerz, Aufholjagd

Um Punkt 16 Uhr geht's los. Ich war mental bereit, hörte Musik, war fokussiert. Mein Ziel: Podium.

Der Start – katastrophal. Ich kam gut weg, wollte überholen, doch der Inder vor mir zog plötzlich rüber. Gleichzeitig war Ole (Startnummer 5) rechts neben mir. Wir waren vier Fahrer nebeneinander – dann ging alles schief. Ich kollidierte mit Ole, er stürzte und riss mich mit. Dann krachte ein dritter Fahrer in uns rein. Ich lag unter dem Bike, das Bein eingeklemmt.

Für einen Moment alles still. Dann kommt Papa angerannt. Gemeinsam mit dem Kommissar zieht er mich frei.

Ich komme zum Glück mit einem blauen Fleck davon – aber Ole schlägt mit dem Kopf auf. Der RennArzt verbietet ihm den Start…Bitter.

Doch mein Team reagiert unfassbar. In 10 Minuten bauen sie die Maschine wieder auf. Ich kann erneut starten. Unglaublich.

Re-Start: Ich verliere einen Platz, bin P6. Dann beiße ich mich zurück. Erst P5, dann P4. Doch ab Runde 6 beginnt die Vorderradbremse zu schwächeln – wie damals in Faßberg.

Ich fahre mit mehr Hinterradbremse, muss sauberer arbeiten, weniger attackieren. Ich kann den dritten Platz nicht mehr holen. Zu gefährlich ohne volle Bremse.

Ziel: P4. Nach einem Crash und mit Technikproblemen? Das ist stark – aber nicht genug für mein Gefühl.

Rennen 2 – Alles oder Nichts

Wir wechseln alles, was geht: Öl, Filter, Bremsflüssigkeit, Beläge.

Ich spüre: Bike ist gut. Ich bin gut.

Der Start – perfekt. Ich bin direkt auf P3. Drei Runden halte ich die Position, dann kommt der Inder. Am Kurvenausgang hat er mehr Schwung – sein Gewichtsvorteil gibt ihm den Zug, den ich nicht habe.

Er zieht vorbei. Ich bleibe dran.

Es entwickelt sich ein ehrliches Duell: Ich zieh innen rein – er blockt. Ich gehe außen – er kontert. Zwei Runden lang geben wir uns nichts. In der letzten Runde hole ich alles raus.

Meine beste Runde: 53.561. Seine: 53.627.

Aber er ist 0,645 Sekunden vor mir im Ziel. Wieder P4.

Fazit: Templin hat geliefert – ich auch

Zweimal Vierter. Zwei Mal knapp am Podest vorbei. Aber das ganze Wochenende war ein Beweis: Wir können technisch, wir können taktisch, und wir können kämpfen.

- Ersatzmotor in Rekordzeit verbaut
- Bike trotz Crash repariert
- Top-Speed trotz Bremsproblemen gehalten
- Stärkere Zeiten als direkte Podestgegner

Ich bin enttäuscht – ja. Denn ich weiß, ich kann aufs Podium fahren. Aber ich bin auch stolz: Wir haben aus allem das Maximum gemacht.

In der FIM MiniGP Serie liegen wir aktuell auf einem soliden vierten Platz in der Meisterschaft.

Der Rückstand auf den Drittplatzierten ist gering – es trennen uns nur wenige Punkte.

Im ADAC Mini Bike Cup stehen wir aktuell auf Platz 5. Auch hier ist der Abstand nur minimal.

Die Konkurrenz ist stark, doch wir bleiben dran – fokussiert, hungrig und mit dem festen Ziel, weiter nach vorn zu fahren.

Nächster Halt: Wittgenborn – 19. Juli

Die Strecke in Wittenborn liegt mir am Herzen, dort habe ich in der Vergangenheit schon starke Resultate geliefert. Ich kenne jede Kurve, jede Bremspunkt.

Ziel: Podium. Ohne „Fast“, ohne „Beinahe“.

Luca#64