Lauda vor seinem ersten WM-Titel 1975
Emotionsloser Geist in gesundem Leib

ham-Boß ist Bernie Ecclestone, der auch die Vereinigung der Rennstallbesitzer und Konstrukteure anführt. Ecclestone setzt die Startgelder fest, die von den Veranstaltern an die Rennwagen-Besitzer gezahlt werden müssen.

Da Lauda auch der Fahrer-Kommission vorsitzt, die über Sicherheit auf den Rennstrecken entscheidend mitspricht, vermag er Bahnen still zu legen oder zu beleben.

Den Nürburgring lehnte er ab, weil er mit 22,8 Kilometer Länge der weitaus längste und durch seine 174 Kurven und fast 170 Steigungen auch der lebensgefährlichste Kurs sei. Es nutzte nichts, daß für 20 Millionen Mark Leitplanken gebaut, Kurven begradigt und ausgebaut, zu nahe stehende Bäume weggeholzt wurden.

Das nächste Opfer Laudas scheint der italienische Kurs von Monza zu werden. Besonders nach dem Weggang von Ferrari ist diese Strecke für ihn „ohnehin kein Heimspiel mehr", wie sich Nürburgring-Veranstalter von Hanstein ausdrückte. Lauda: „In Monza findet das unorganisierteste Rennen statt." Außerdem bringen die italienischen Veranstalter kaum noch 300 000 Dollar für Startgelder auf. Schon 1978 sei Monza, so Lauda, aus dem Rennen.

Dagegen dürfte der enge Monte-Carlo-Kurs, der kaum Überholmanöver zuläßt, noch lange alle Vorrechte auf günstige Termine, preiswerte Kosten und Verschonung durch Umbauten aus Sicherheitsgründen genießen. Der Meister liebt die Strecke.

„Eines Tages wird der Niki noch Ehrenbürger von Monte und Verkehrsminister beim Fürsten", spottete Rivale Jody Scheckter. Nur höhere Gewalt scheint den Weltmeister aus Österreich noch entthronen zu können. Künftig sitzt der Tüftler in einem nahezu unfallsicheren Wagen. Er fährt auf Bahnen, die so gebaut und abgesichert sind, wie er es mit Nachdruck empfiehlt.

Laudas Vorrangstellung und sein Sicherheitsfeldzug gefährden allerdings auch den größten Anreiz der Formel-1-Rennen: „Der präsumptive Blutzoll", so das Fachblatt „Auto, Motor und Sport", lockte bislang die Hälfte der Zuschauer an. Das Spektakel stürzender Wagen, brennender Fahrer und mit Sirenengeheul anbrausender Rettungswagen füllte die Ränge.

Doch das ficht den Meister nicht an. Gemäß der Ecclestone-Devise „Wir werden mit Brabham 1978 Weltmeister" sollen die Großen Preise nur noch dort verteilt werden, wo die Brabhams und Dollars besonders gut rollen.

Lauda, der noch vor zwei Jahren Rücktrittsabsichten hatte und lieber eine Fluggesellschaft gründen wollte, plant jetzt auf Jahre hinaus, Autorennen zu fahren. Womöglich so lange, bis nur noch Lauda Lauda besiegt — durch die alljährliche Weltmeisterschaft.

Kein Gott, aber gottähnlich

SPIEGEL-Mitarbeiter Hans Halter über Weltmeister Niki Lauda

„No problems", sagt Niki und streckt den geschundenen Leib auf einem Eisenregal im Ferrari-Werkstattwagen aus, „ich war der absolut Schnellste." Vorsichtig schiebt er eine Metallkiste unter seinen Kopf. Seit gestern schmerzt ihm das Genick. Da hat der Weltmeister das Gas eine halbe Sekunde zu lange stehen lassen und sich, mit 200 Stundenkilometern, ein paarmal gedreht. „Brain-Fehler. Passiert mir nur einmal im Jahr und nur im Training."

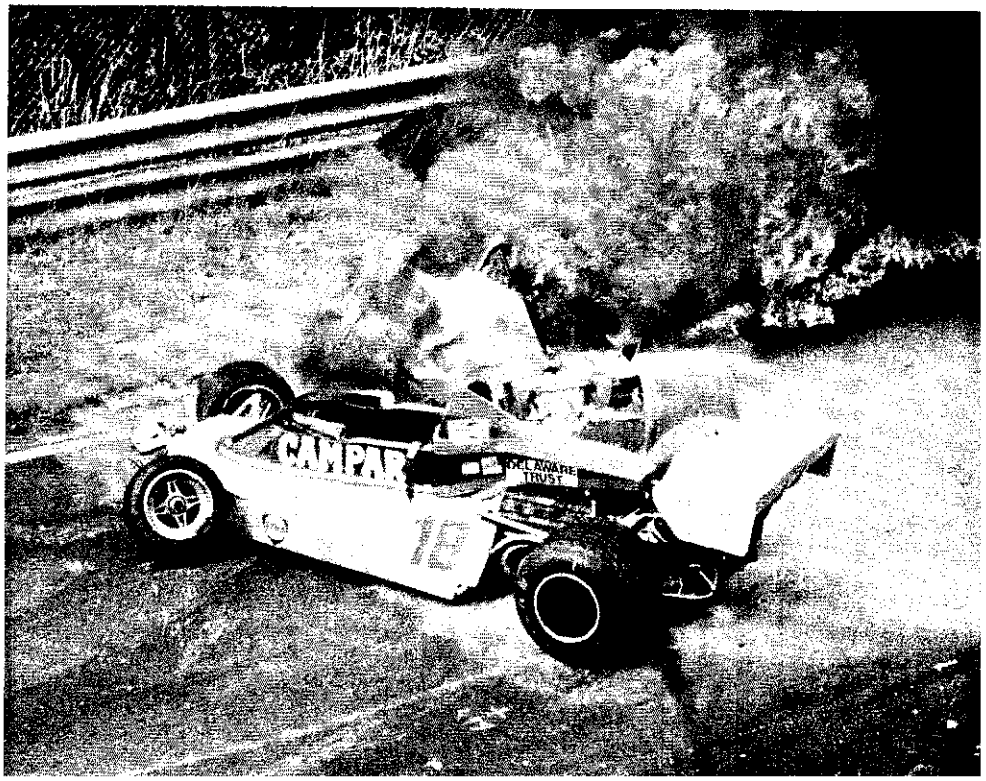
Heute, am Renntag, wo es in Monza wieder mal um Sein oder Nicht-mehr-Sein geht, hat er dem Risiko Adieu gesagt. „Gerade war ich beim Patrese", erläutert Niki Lauda seine Vorsorge, „der steht beim Start neben mir." Das ist gefährlich. Ricardo Patrese ist erst 23 Jahre alt, nur wenige Monate Grand-Prix-Pilot und dazu Italiener.

Mit so einem muß man Tacheles reden: „Ich bin der Lauda und fahr' hier um die Weltmeisterschaft. Du weißt, was das heißt. An der ersten Schikane kannst du machen, was du willst. Fahr' vor mir oder fahr' hinter mir. Aber touch mich nicht!"

Zwar wirft ein kleiner Schubser im Gedränge Nikis Ferrari nicht aus der Bahn, doch erschüttert er womöglich das Filigran der Blechflügel. Diese wiederum, vorn und hinten montiert mit einer Toleranz von ganzen zwei Millimetern, hindern das Auto am Davonfliegen.

Das Auto? Ein 495-PS-Motor auf vier profillosen Gummiwalzen, ohne Fenster, ohne Türen, 130 Phon laut, mehr als 300 Stundenkilometer schnell, oben offen, ein unnütz Ding. Mit so einem Gerät kann man nichts transportieren außer Lärm, Lust und den Tod;

Brennender Lauda-Ferrari (hinten) 1976 auf dem Nürburgring: 45 Sekunden im Feuer

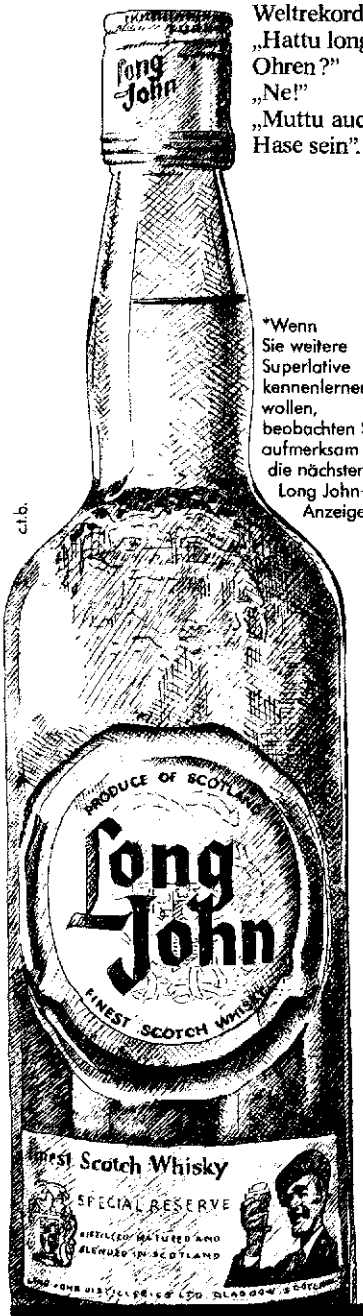


Scotch Report Nr. 21*

Wer hat die longsten Ohren?

61 cm long sind die Löffel des Kaninchens „Loppy" aus der Zucht von Ken Edwards in Berhamstead/England und bilden damit den bisherigen Weltrekord.
„Hattu longe Ohren?"
„Ne!"
„Muttu auch Hase sein".

*Wenn Sie weitere Superlative kennenlernen wollen, beobachten Sie aufmerksam die nächsten Long John-Anzeigen.



c.t.b.

Alleinimport: ROLAND MARKEN-IMPORT KG · 2800 Bremen 1

Über kurz oder long sind Sie doch bei Long John.

sogar der eine Mann, ohne den es nicht vorwärts geht, findet im Vehikel keinen Sitzplatz vor, sondern eine torpedoförmige Röhre, in die er von fremder Hand hineingeschoben wird.

Da liegt er nun, der Weltmeister, mit seinem „sensiblen Hintern" sechs Zentimeter über der Straße, und reckt den Kopf nach oben. So gewinnt er, aus Kniehöhe, einen Überblick. Ehe das Rennen losgeht, legt Niki Lauda die Fingerspitzen beider Hände aneinander und blendet alle banalen Ablenkungen aus. Das Gezappel des Ferrari-Mechanikers („Mein Auto!"), die konfuse Wichtigtuerei der Streckenposten.

In den Minuten vor dem Start ist Nikolaus Lauda taub und stumm und blind. In beiden Gehörgängen stecken Wachs und Watte. Über den Kopf ist eine Kappe gezogen aus Gewebe, das dem Feuer trotzt. Die Maske, ein Henkersmützchen, läßt nur die Augen frei. Unter dem roten Overall trägt Lauda ein Trikot aus der gleichen Asbest-Faser, und schließlich ist auch der Helm feuerfest. Bitter nötig bei einem Auto, das fünf Benzintanks hat, körpernah und lebensfeindlich, gefüllt mit 250 Liter Super.

„Die Flammen schlugen über ihm zusammen", erinnert sich Formel-I-Fahrer Arturo Merzario an Niki Laudas Feuertaufe, letztes Jahr auf dem Nürburgring. „Er schrie um Hilfe. Seine Schreie waren schrecklich." 45 Sekunden sitzt Lauda im Feuer, festgezurrt durch einen Sechs-Punkt-Gurt, den er nicht lösen kann. Die Gewalt des Aufpralls hat den Sturzhelm vom Kopf gerissen, ein paar Knochen zerbrochen und das feuerfeste Trikot an Handgelenken und Ellenbogen zerstört.

Die im Cockpit eingebaute Löschanlage, ein Modell ohne Automatik, versagt. Flammen versengen Laudas schmales Gesicht. Er atmet die giftigen Gase ein, die entstehen, wenn Kunststoff und Gummi in Benzin verbrennen. Ein schwarzer Rauchpilz steht über der Eifel.

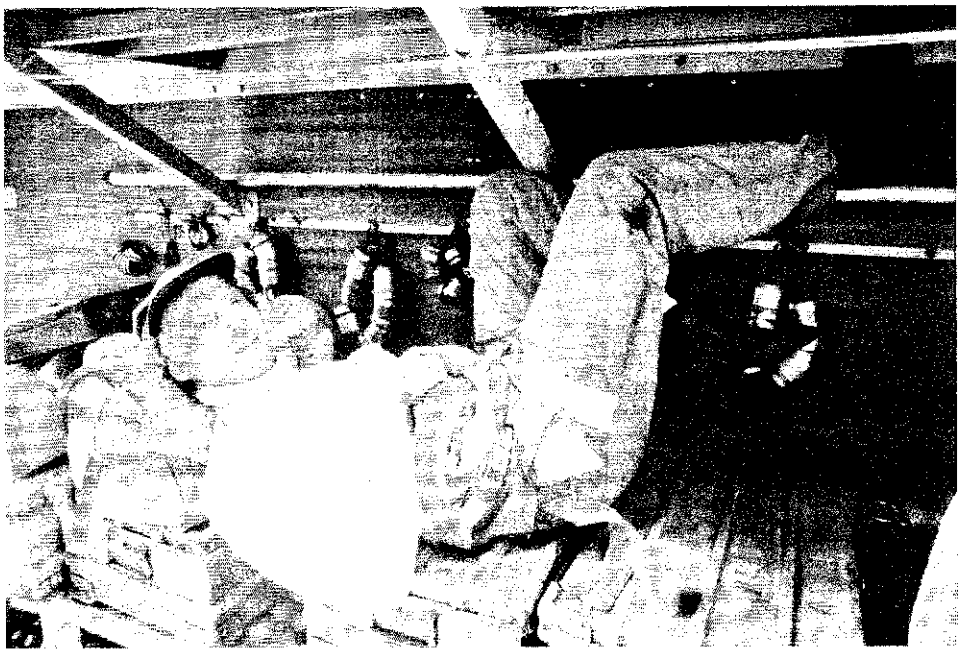
Lauda schreit nicht mehr, als ein letzter Versuch von drei Grand-Prix-Piloten, ihn gemeinsam aus der Hölle zu holen, gelingt. Blut läuft über sein Gesicht. Leise fragt er: „Wie sehe ich aus?" „Nicht so schlimm", lügen die Retter.

Lauda in Spezialklinik Ludwigshafen (1976): „Immer tiefer in einen Brunnen"

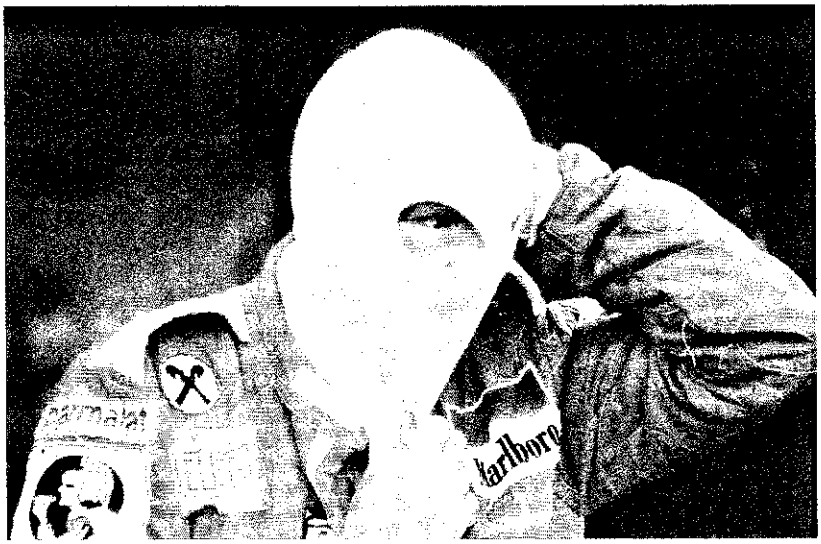
Niki Lauda kann sich an all das nicht mehr erinnern. Ihm fehlen 45 Minuten Film. Er weiß nichts mehr vom Abtransport und vom Krankenhaus Adenau, obgleich er dort, auf der Trage liegend, dem brasilianischen Rundfunk ein Telephoninterview gegeben hat.

Erst im Rettungshubschrauber, auf dem Flug in die Spezialklinik Ludwigshafen, findet er sich selbst wieder: blind, weil die Augen durch verbranntes Gewebe zugequollen sind; atemlos, denn Bronchien und Lunge sind durch das Giftgas verätzt; benommen, weil seine roten Blutkörperchen milliardenfach zugrunde gehen. „Mir war, als wenn ich immer tiefer in einen dunklen Brunnen sinke."

Ganz unten ist er nicht angekommen. Vielleicht hat ihn die Letzte Ölung davor bewahrt. Er hat sie nicht erbeten, und als er begriff, was in Gottes Na-



Entspannung im Ferrari-Werkstattwagen



Im feuerfesten Schutzanzug

Vor dem Start

Lauda beim Großen Preis von Monza (1977)
„Touch mich nicht"

men mit ihm geschah, da war er „nicht deprimiert, sondern nur verärgert". Die Emotion „jetzt gerade nicht" gab ihm Auftrieb (und rechtfertigt auch die Kirche, die ihre Letzte Ölung neuerdings lieber „Krankensalbung" nennt).

Laudas Vorsatz damals: „Jetzt machst du alles 300prozentig, was die Ärzte sagen." Also saugt er sich freiwillig alle zehn Minuten die tiefen Bronchien ab, trotz der Qual. Klaglos erträgt er Infusionen und Transfusionen, Narkose und Operation. Am Ende wird er dem Leben und Beruf zurückgegeben — als ein anderer Mensch.

Sein intelligentes Jungengesicht ist für immer zerstört. Wo früher nur der Vorbiß, eine von der Mutter ererbte Eigentümlichkeit der Kiefer, dem Kopf Profil gab, setzt jetzt die Verbrennungsnarbe das Zeichen. Sie zieht sich, knittrig wie dunkles Pergament, rund um die Augen, bedeckt die Stirn und den vorderen Teil der Kopfhaut. Die rechte Ohrmuschel ist zur Hälfte abgebrannt. Hellrosa und wulstig die Narbe, welche von dort nach vorn geht. „Manche" sagt Niki Lauda, „sind häßlicher geboren, als ich jetzt aussehe."

Im übrigen: „Es ist doch nicht mein Problem, ob mich jemand wegen der Narbe nicht mehr mag. Das ist doch seine Sache." Der Verehrung des von den Toten Auferstandenen hat das Feuerzeichen natürlich keinen Abbruch getan, im Gegenteil. Weil die Fans des Rennsports ihre Helden nicht nur brennen, sondern auch siegen sehen wollen, schwingt sogar im Häschen-Witz ein bißchen Liebe mit: „Hattu Ohren?" „Nee". „Hattu Haare?" „Nee." „Bittu Niki Lauda."

Das Feuer, durch das er gegangen ist, hat seinen Charakter — sagen die Kollegen Rennfahrer — geläutert. Während der Österreicher, ein Sohn aus bestem Hause (was genauso schrecklich sein kann, wie ganz arm geboren zu werden), vor dem Crash seine Gemütsarmut kokett zeigte und selbst brutalen Egoismus als Tugend ausgab, fühlt er sich jetzt sozial verpflichtet: Wenn's brennt, würde er anhalten und löschen. Auf den Gedanken ist er früher nie gekommen.

Vom Retten aus gemeiner Gefahr mal abgesehen, ist die Nummer 1 freilich auch für strenge Arbeitsteilung: „Der Schlosser soll schrauben, der Ingenieur zeichnen, und ich soll fahren." Das erledigt er ungewöhnlich penibel. Kein zweiter Grand-Prix-Pilot nimmt den Beruf so bitter ernst wie Niki Lauda. Ein Dutzend Lebensregeln, ineinander verschachtelt, dienten dazu, den Menschen Lauda an die Maschine Ferraris (und umgekehrt) anzunähern.

Lauda raucht und trinkt nicht. Er trabt täglich durchs Grüne, um den Kreislauf zu kräftigen. Zehn Stunden Schlaf sind sein behüteter Bedarf. Logisch, daß er seine 64 Kilo Idealgewicht (bei 1,73 m) nicht durch Freßsucht gefährdet, schließlich „muß jedes Kilo beschleunigt und abgebremst werden". Weil aber nur ein emotionsloser Geist in einem gesunden Leib siegen kann, filtert er auch den Zorn.

Mit dem letzten Rest vom Wiener Charme, dem falschen, bedient er einen depperten Türsteher, der den Weltmeister nicht unkontrolliert an die Boxen lassen will. Also macht er den Motor seines Privatwagens aus, geht zum Kofferraum, holt die Windjacke raus,

fingert nach seinem VIP-Ausweis. „Aah! Niki La-u-da!", staunt der Wächter und ahnt nicht, wie gut er es mit Hans Mosers Landsmann, küss die Hand, getroffen hat. Jody Scheckter nämlich, unerkannt geblieben, hat in gleicher Situation schon mal so hingelangt, daß das Wächteramt verwaiste.

„Wenn ich mich wegen irgendeines Volltrottels aufregen würde", nuschelt Niki milde, „fahr' ich vielleicht nicht mehr optimal." Und heutzutage kommt es beim Grand-Prix-Sport wirklich schon auf eine hundertstel Sekunde an. Etwa zehn Formel-I-Piloten sind gleich gut — reaktionsschnell, erfahren, selbstbewußt. Auch die Wagen unterscheiden sich bei den Besten kaum mehr (sonst würde Lauda wohl niemals den Stall wechseln). Am Ende der Saison hat jener Fahrer die Nase vorn, der sein Gerät im Training jeweils am korrektesten „abgestimmt" hat — auf Lufttemperatur, Streckenführung, Renndistanz.

Während des ersten Trainings zum Großen Preis von Italien rollt Niki Lauda alle paar Minuten an die Boxen. Mal läßt er einen neuen Vorflügel montieren, mal die Räder tauschen. Schließlich, fünf Minuten vor zwölf, fährt er die schnellste Trainingszeit. Die Ferrari-Crew freut sich. „Für die ist Monza wie Weihnachten." Für ihn selber eher ein Karfreitag.

Die alten Mauern, die den Hochgeschwindigkeitskurs im ehemals Königlichen Park umgrenzen, erinnern Lauda an einen Friedhof. Hier, in Monza, starb Alberto Ascari, für die Italiener der größte Rennfahrer aller Zeiten. Er wurde von einem Ferrari erschlagen.

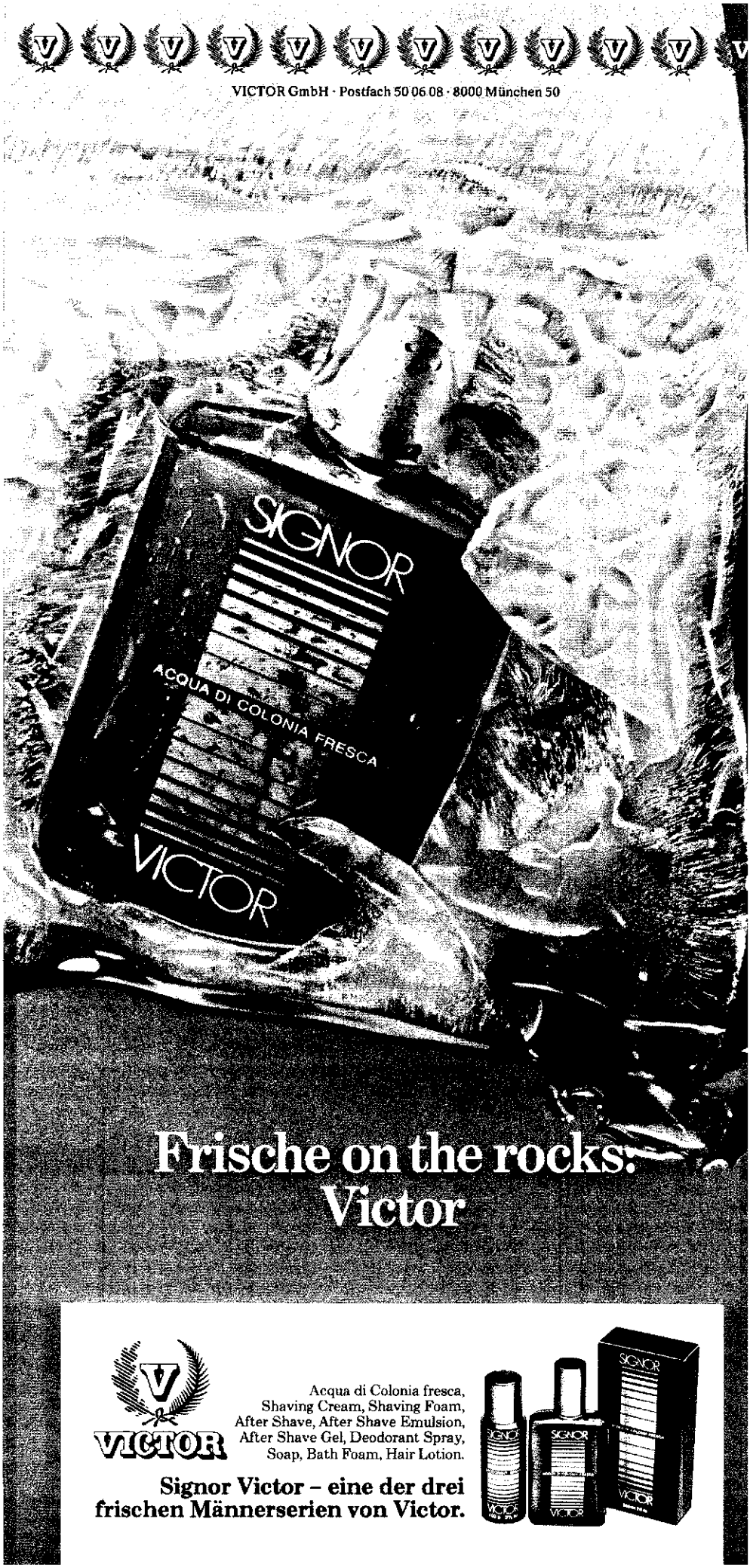
Die umgebaute Strecke war durch den Mailänder Kardinal Montini, den jetzigen Papst Paul VI., frisch geweiht, da ließ Graf Berghe von Trips sein Leben. Schließlich schaffte man auf einer Bahre den Österreicher Jochen Rindt in Monza von der Straße. Er hatte alles gewonnen und zugleich alles verloren — er war Weltmeister und tot.

Der letzte Führerschein, der noch gefehlt hat.

Mit solchen Erinnerungen gibt sich Nikolaus Lauda nicht gern ab. Sein ungewöhnlich schaltschnelles Gehirn rastet nicht ein: „Sonst müßte doch der Punkt kommen, an dem einer sagt: Ist doch alles Wahnsinn. Man muß ja nicht Rennfahrer sein, es muß auch gar keine Rennen geben." Weil er sich aber einmal entschieden hat, diesen seltsamen Beruf auszuüben, nimmt er die Rennen, wie sie kommen.

Nie hat er sich, wie der Psychoanalytiker Erich Fromm, gefragt, weshalb die „Menschen heutzutage fasziniert sind vom Mechanischen, von der mächtigen Maschine, vom Leblosen und in zunehmendem Maße von der

VICTOR GmbH · Postfach 50 06 08 · 8000 München 50



Ball Pentel
Der Pentel für alle.

Ball Pentel schreibt neu,
schreibt leicht wie ein Faserschreiber,
schreibt flüssig wie ein Füllhalter,
schreibt durch wie ein Kugelschreiber,
schreibt schwarz, rot, blau und grün.

Pentel®

Pentel GmbH · Postfach 70 13 49 · 2000 Hamburg 70

Zerstörung". Ihm ist wohl auch schnuppe, was der große Wiener Sigmund Freud von seinem Tun halten würde. Zum Beispiel: es als Versuch zu begreifen, sich gegen einen starken Vater aufzulehnen, ihn zu überholen und sich gleichzeitig dafür zu bestrafen. Oder, Freudsche Ideen fortgesponnen: den Rennwagen als Phallus zu sehen, die bezwungenen Kurven als Jungfrauen und die Champagnerdusche auf dem Siegerpodest zu guter Letzt als Ejakulation.

„Ich arbeite sonntags von zwei bis vier", pflegt Niki Lauda zu scherzen, „weil ich Angestellter bin. Ich brauche das Rennfahren nicht. Wenn ich will, werde ich aufhören." Das meint er ernst. Spätestens seit dem Tag, an dem er aus dem Feuer kam, ist ihm die Arbeit nur noch Beruf, nicht mehr Berufung. Dem ganzen Drumherum entgeht er wenn möglich durch die Flucht.

Wer wollte ihm das verargen? Selbst bei gutem Willen könnte Niki Lauda nicht alle Heilserwartungen seiner Fans erfüllen. Für diese Leute ist er eine mythische Figur. Sie wollen ihn anfassen, er soll die Köpfe ihrer Söhne segnend streicheln, für Familienphotos posieren und sein Hemd immer wieder in Stücke reißen lassen. Doch Lauda kann nicht mal hinsehen, wenn jemand nach ihm ruft, denn „Niki! Niki!" schreit es ohne Pause von allen Seiten. Ein Champion ist eben nicht Gott, nur gottähnlich.

„Hier in Monza", erläutert der Stigmatisierte vom Nürburgring, „ist alles besonders schlimm." Vor allem: „No crowd-control." Wie viele Grand-Prix-Fahrer ist auch Lauda für strenge Zucht und Ordnung (so bekämpft man den Rebellen in sich selbst).

Kaum ist das Rennen abgewinkt, stürmen Tausende die Boxen. Niki Lauda rettet sich in einen vergitterten Polizeiwagen. Für die 100 Meter zum Siegerpodest braucht die Grüne Minna fünf Minuten. Den Rückweg zum Hubschrauber-Landeplatz knüppelt die Polizei mit Schlagstöcken frei. Nikis Freunden und Helfern assistiert eine französische Einsatzgruppe, die deutsche Schäferhunde auf italienische Sportfreunde hetzt.

Der Weltmeister entfernt sich derweil aus dem Chaos, indem er in die Luft geht. Das ist ohnehin seine wirkliche Leidenschaft — fliegen, fliegen, fliegen. Mit einem Klein-Jet von Salzburg via Island, Grönland, Kanada nach Kalifornien; sieben Tankstops, 23½ Stunden, am Knüppel Niki Lauda. Oder mit seinem Freund Nikolaus („Nick") Cook, 27, und dem Bell-Jet-Hubschrauber vom Motodrom in Monza nordwärts zum ruhigen Hotel am Comer See. Seit letzter Woche, über San Francisco, sogar am Steuer eines großen Düsen-Clippers, denn dieser Flugschein hat ihm gerade noch gefehlt.

Flugpilot Lauda: „Einen Jumbo zu beherrschen wäre das Nonplusultra"

„Einen Jumbo zu beherrschen, das wäre das Nonplusultra", träumt Niki Lauda. Für ihn, den Millionen als Supermann verehren, ist Pilotenfreund Nick der einzig wirkliche große Meister. Dieser Engländer, mit seinem Knatterding mal in Alaska, mal über der Nordsee zugange, liefert auch in Italien ganz locker ein Bravourstück. Er setzt, gegen scharfen Wind, den Hubschrauber am gischtigen Como-See rückwärts in einen baumumstandenen Vorgarten, der nicht größer ist als ein Wohnzimmer.

SPIEGEL-Photographin Monika Zucht, mit von der Helikopter-Partie, über Nick und Niki: „Nur Jux im Kopf. Und das einen Meter überm Wasser." Fragt uns der Weltmeister: „Ist Nick nicht wunderbar?" Na klar. ◆