

5 Euro + Autosprint (Italy only)

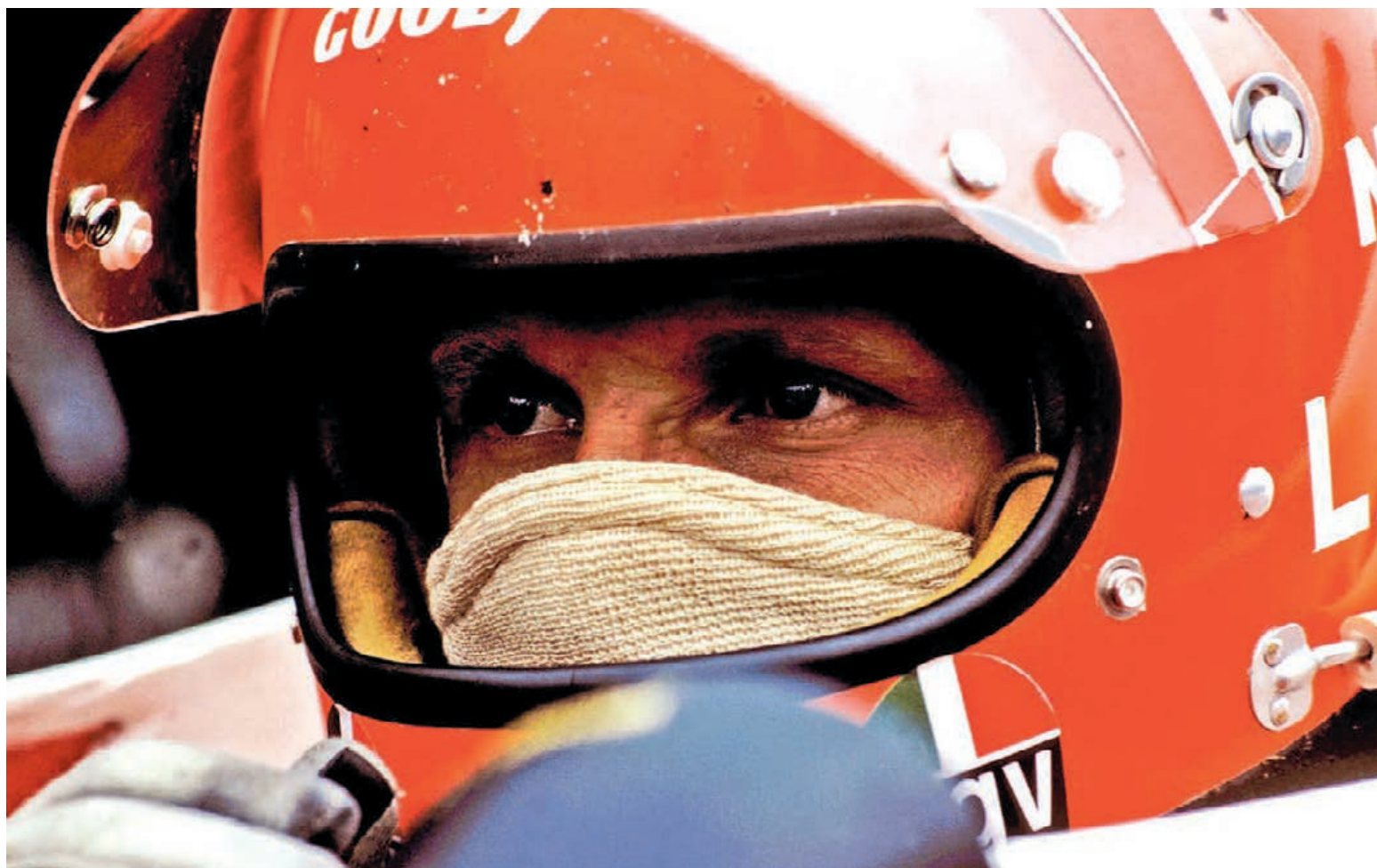
Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

**AUTO
SPRI
NT**

GOLD
COLLECTION

Lauda

FAVOLOSO NIKI 70



”

*Quando sei nell'abitacolo
di una vettura di F.1 pensi solo
a vincere e più il circuito
si addice alle qualità che
possiedi, più spingi.
La vittoria è la droga dei
campioni di Formula Uno*

*Niki
Lauda*

Lauda ad honorem

DI ANDREA CORDOVANI

Un ritaglio di Autosprint di 48 anni fa e una foto che racconta di un giorno felice a Maranello. Sulla scrivania per giorni, due riferimenti in un viaggio dentro 70 anni di Niki Lauda e 50 stagioni abbondanti di motorsport. 70 candeline da spegnere il 22 febbraio per il tre volte iridato in F1. Un gigantesco innesco per raccontare la storia di un uomo dalle mille vite col volto straziato dopo essere sfuggito alla morte.

"Una corsa degna di Lauda". Dice così il titolo del numero 21 di As che esce in edicola il 24 maggio 1971. Per la prima volta quel cognome che ben presto diventerà familiare per gli appassionati compare in buona evidenza sulle pagine del nostro settimanale. Vince nell'Euro 2000 a Salisburgo e nella cronaca si racconta: "La Chevron si è conquistata la posizione di testa nel campionato Marche due litri, per un punto, grazie all'austriaco Nicky (scritto proprio così) Lauda che ha ottenuto una vittoria ben studiata davanti a Merzario, il quale con l'Abarth prototipo ha dato alla Casa i suoi primi sei punti di campionato. Al volante di una Chevron B19, presa in prestito dal Team Red Rose, Lauda ha vinto la 1ª manche delle 2 in cui era divisa la gara di 90 giri, per un totale di km 361,420. La vittoria di Lauda è stata di stretto margine su Merzario, mentre la 2ª manche è stata vinta comodamente dalla Lola T212 di Elford, con Lauda 2° davanti a Hine, con l'altra Chevron del Red Rose, e a Merzario".

Quattro anni più tardi Lauda diventa campione del mondo con la Ferrari. Il Cavallino rompe un digiuno lungo 11 anni: Niki conquista il titolo iridato e la Rossa il titolo marche. Sono giorni sereni a Maranello nel mondo del Drake. 1975 l'anno della luna di miele. Sembra una bella favola. E invece nel '76 arriva il dramma e il fuoco del Ring. Lauda sfugge alla morte e dopo 6 settimane con il volto mangiato dal fuoco torna a correre a Monza. Poi c'è il Fuji. Dove Niki per paura alza bandiera bianca. E niente sarà più come prima. Perderà il titolo contro Hunt in una stagione da film. L'anno dopo si prenderà la rivincita vincendo il secondo Mondiale della carriera con la

Rossa che saluterà a fine stagione con un addio al veleno. Nel suo libro Piloti che Gente, parlando di Niki Lauda, Enzo Ferrari scrive: "Apparve subito un giovane serio, puntiglioso nella sua preparazione e nella messa a punto della vettura che gli riusciva istintiva, naturale. In gara esprimeva subito doti di sicurezza e determinazione. Lo paragonerei a un Collins, come stile e comportamento. In poco tempo diventò un grande, intelligente pilota: questo è fuori discussione. Con la Ferrari ha fatto molto e tanto di più poteva fare. Quanto al suo carattere, io non esprimo giudizi sugli uomini, posso al massimo avanzare delle opinioni, perché sono convinto che nella vita non si possa giudicare un essere umano se non ci si è trovati nelle identiche condizioni nelle quali egli ha agito. Ecco perché ho pensato di scrivere su Niki Lauda, mentre Lauda, quando se n'è andato, ha trovato il tempo di dedicare alla Ferrari e ai suoi uomini un intero protocollo accusatorio, che il temo ha giustiziato. Quando Jody Scheckter vinse il titolo mondiale, Lauda mi inviò un messaggio di felicitazioni al quale risposi: Caro Niki grazie del tuo telex che mi ha suggerito un'amara riflessione: se Lauda avesse ritenuto di restare alla Ferrari potrebbe già aver eguagliato il record di Fangio. Nel 1979 Lauda sor-

prendentemente si ritirò dalla corse comunicando la decisione in occasione del Gp del Canada, esattamente come due anni prima aveva rinunciato a prendere la partenza anche con la Ferrari. Ho sempre pensato che la prima rinuncia non fosse altro che una anticipata sospensione di rapporto di collaborazione, mentre la seconda mi era apparsa onesta e irrevocabile. Mi sono sbagliato: Lauda sembra abbia avvertito in seguito il richiamo dell'ambiente oppure trovato nuove motivazioni.

Non saprei. Fatto sta che con la McLaren è tornato sulla breccia ed è ridiventato campione del mondo, passando poi al terzo ritiro. Possiamo credergli?".

Nel dubbio Lauda ha avuto anche altre mille vite ma da quel mondo che l'ha visto spesso al centro della scena non si è mai allontanato definitivamente continuando a regalarci immagini, storie, e sensazioni mai banali. Buon compleanno, Niki!





Salvatore

leggendario

LE RIGHE CHE TROVERETE SOTTO PROVENGONO
DALL'UOMO CHE HA SOTTRATTO DALLE FIAMME
LA VITA DI NIKI NEL GP DI GERMANIA 1976

DI **ARTURO MERZARIO**

Niki Lauda lo conosco praticamente da quarantasette anni o giù di lì e, contrariamente a quanto tanti di voi penseranno, la prima volta non ci siamo incontrati o scontrati in monoposto, bensì abbiamo preso parte alle stesse gare dell'Euro Marche 2000, campionato ai tempi molto importante e che schierava su prototipi in tiratissime prove sprint piloti quali il sottoscritto, Redman, Bonnier, Bell, Elford e molti, moltissimi altri. Lauda ai tempi era giovane e stava ancora imparando.

In fondo come tanti proveniva dalle moto e cercava di trovare un'identità con un volante in mano, mentre per quanto mi riguarda mi ero fatto un nome vincendo le classiche più importanti con i Prototipi, tra l'altro contribuendo in modo significativo al Mondiale Marche 1972 vinto dalla Ferrari. In poche parole, io avevo, a neanche trent'anni d'età, un curriculum invidiabile e lui invece era un ragazzo che si dava da fare, noleggiando già dal 1971 una March per debuttare in F.1 in Austria, trovando il posto l'anno dopo nella squadra di Herd e Mosley, che è stata di fatto la prima ad affittare sistematicamente macchine nei Gp moderni. Inizio poco formidabile, quindi, per Niki, che nel 1973 va alla Brm e stabilisce un buon rapporto con Clay Regazzoni, che fa di tutto - e riesce - a portarlo con sé alla Ferrari in chiave 1974. Il bravo pilota ticinese si sente compatibile con Niki e nondimeno è convinto in cuor suo che quel giovane austriaco per quanto veloce non potrà mai sopravanzarlo, a parità di macchina. Anzi, avere uno come Lauda in casa anche a Maranello significa non a caso togliersi la possibilità residua di convivenza con Conte delle Ardenne, come io chiamo Jacky Ickx, che in Ferrari sarebbe comunque un cliente molto, molto scomodo, visto che da sempre piace molto a quelli di Torino. Clay, però, se è questo che pensa, sta sbagliando o come minimo facendo i conti senza l'oste. Perché ci sono anche altri fattori, che si riveleranno poi determinanti, cambiando il corso della storia e di quanto da lui auspicato. Anzitutto Clay sottovaluta quanto in Ferrari - e lo stesso Enzo Ferrari per primo - siano affascinati dall'idea di dimostrarsi vincenti

Amici in giro per il paddock

Un'immagine recente di Arturo Merzario e Niki Lauda ad Abu Dhabi a spasso per il paddock, da cari e vecchi amici



avendo al volante un pilota praticamente sconosciuto, perché questo automaticamente implica dare il massimo merito immaginabile alla monoposto e al marchio che rappresenta. Secondariamente, lo stesso Clay non calcola fino in fondo che Niki è ancora giovane, sta immagazzinando ed elaborando esperienze in fretta e ben presto le tradurrà in una crescita fortissima. Tutto questo porta a cose molto sorprendenti, perché di fatto la Ferrari perde il Mondiale 1974 in quanto non supporta fino in fondo Clay Regazzoni, puntando tanto su un illustre sconosciuto, ossia il Niki medesimo. Ecco, il Niki, proprio lui che l'anno dopo va a vincere il Mondiale, portando a compimento questo sogno di Enzo Ferrari, ossia quello di tornare grande facendo guidare un ragazzo allevato da lui, plasmato partendo poco più che da zero, magnetizzando quindi il massimo del merito. Ricordo - e sarà bene che lo ricordiate anche voi - che a fine 1972 c'era stato un pranzo segreto e rivelatore in quel di Maranello, al quale era stato invitato il grande Jackie Stewart, per cercare la via di un clamoroso accordo. Storia semplice. Da una parte del tavolo lo scozzese, dall'altra Enzo Ferrari, il figlio Piero da testimone e Franco Gozzi da traduttore. Stewart comincia a parlare e, oltre la cifra che pretende, comincia a elencare i benefit che desidera, snocciolando una lista bella lunga. Quando arriva, che ne so, ai viaggi in strabussiness class, metti con lo champagne ghiacciato garantito, Enzo Ferrari sbotta, s'infuribondisce e dice in modenese stretto a Gozzi: «Ma cosa cavolo vuole, questo qui, da me, anche la fabbrica??!!». *Fagli pure sapere che gli dico grazie e che è stato un piacere trattare con lui. Cameriere, ci porti pure i caffè!*». Capita l'antifona? Ora, ecco, pensate in una situazione del genere per Enzo Ferrari che tipo di rivincita fosse tornare a stupire e a sbaragliare la F.1 con un ragazzo post-ventenne, simpatico, taciturno e all'inizio quasi senza grosse pretese... Praticamente il sogno dei sogni! Ecco quindi che tutto ha una sua logi-

ca e una sua armonia. Niki Lauda fa nascere nel bene e nel male l'epopea con Ferrari, che avrebbe potuto essere più vincente, proprio perché diventa e sa essere l'uomo giusto al posto giusto. Poi, certo, arriva l'agosto 1976, il Gp di Germania al Nurburgring e nella piega di Bergwerk la storia cambia per sempre. E qui, ovvio, devo dire un po' di cose. Primo, è vero, io storicamente sono l'uomo di cui Lauda in Ferrari prese il posto, però dalla Casa di Maranello sono stato io ad andarmene e non viceversa. Sia ben chiaro. Fui io a migrare verso altri lidi, non Enzo Ferrari ad allontanarmi. Scolpitevelo bene in testa per sempre.

Secondo, arrivando a Bergwerk e vedendo che era scoppiata l'apocalisse, di fatto io non avevo certo tempo per riflettere. C'era un essere umano in pericolo di vita e in uno, massimo due secondi, dovevo prendere una decisione fondamentale per la sua esistenza. E la presi scendendo di macchina, buttandomi tra le fiamme cercando di salvarlo e riuscendoci. Punto. L'avrei fatto per chiunque, per il migliore amico, per uno che mi stava sul cavolo o per un altro indifferente. Sono attimi particolari in cui si è uomini o non lo si è, tutto qui. Io penso che lo fui e nel modo giusto, senza per questo volere, pretendere ovvero meritare lodi o applausi. Fai quello che devi fare, riga. Certo, da lì in poi i rapporti tra me e lui non sono proprio stati del tutto facili, per incomprensioni varie e cose che mi hanno dato un po' fastidio, che non sto qui neanche a riassumere. Morale della favola i rapporti tra me e il Niki sono tornati a normalizzarsi e a diventare carini nel 2006, quando Bernie organizza una vera e propria rimpatriata al Nurburgring, nel trentennale dal salvataggio dal rogo di Bergwerk, con una troupe della Tv tedesca RTL che filma il nostro ritorno sul posto e una specie di cerimonia spontanea simpatica quanto toccante. Quindi, certo, da lì le cose sono molto migliorate tra noi, anche se lo considero - e siamo -



Quella pattuglia assai eroica

A destra, tre dei quattro
salvatori di Niki al 'Ring:
da sinistra, Merzario, Ertl
e l'ex marine, Langer.

A sinistra il crash
a Bergwerk con l'incendio
in atto nel Gp di Germania
1976 e Arturo che sta
per scendere dalla sua
Williams-Wolf

SUTTON-IMAGES.COM

amici-nemici, ecco. Chiaro, restiamo due tipi molto diversi, ma voglio sia chiaro che lo ritengo uno per cui provo qualcosa di forte, di intenso. E lo considero un uomo molto intelligente, scaltro e dalla personalità forte. E poi, non c'è niente da fare, al volante di una monoposto di F.1, parlandone al presente storico, il Niki è uno che indiscutibilmente sa guidare. Anzi è uno che ha insegnato al mondo che si può vincere la guerra a patto di sapersi accontentare e evitare di vincere a tutti i costi tante piccole battaglie. In questo non è stato neanche il primo, nella storia moderna della F.1, se ci pensate bene. Perché io dico che Jackie Stewart è stato il ragioniere fondatore dei Gp, poi è arrivato il Niki che ha aperto nel Circus il primo studio da grande commercialista. Quindi, alla fine, eccoti Alain Prost che diventa professore, docente e luminaire bocconiano. Chiaro, no? Però l'importanza, la valenza e il valore del Niki ci sono tutti. Compreso il merito di far parte in primissima linea della grande Mercedes degli ultimi anni. E dico anche che, quanto al Fuji 1976, posso capire, giustificare e scusare il suo coraggio d'avere paura, dopo quello che gli era successo. Per il resto, come pilota e come uomo, è uno che quando parla sa cosa dice e potrete gustarlo in questa pubblicazione in tante interviste ritrovate, dandomi ragione. Infine, vi confido anche un'altra cosa, con la quale non potrete che concordare. Niki è anche uno che nella vita ha culo. Perché nei suoi momenti più sfortunati ogni volta si ritrova al posto giusto incontrando le persone giuste. Io, per esempio, salvandolo dalle fiamme della Nordschleife gli ho regalato a oggi 43 anni di vita e non sono pochi. Stessa cosa possono dire i medici che l'hanno strappato alla morte trapiantandogli un polmone, operazione molto complessa e non sempre baciata da buon esito. Non c'è niente da fare, a lui le cose vanno bene. Pensiamo anche all'incidente col trattore, una cosa all'apparenza stupida ma che poteva finire molto diversamente. Ecco, la sua è

una storia strana, complessa, molto bella, che dimostra quanto continuo le capacità individuali e quanto possa aiutare la testa laddove riesce a sopprimere e compensare andando oltre, dove non arriva il piede dell'acceleratore. Perché Niki è stato anche questo, come pilota. Il re dei razionali che sa sconfiggere grandi istintivi. Anche per questo è nella storia, per sempre.

E non chiedetemi, però quale sia stata la sua più bella vittoria, perché rispondo da pilota che i trionfi non sono mai calcolabili e classificabili a tavolino. Chissà, certe volte un ottavo posto con la macchina che non va è più eroico di un successo a bordo di una monoposto superiore a tutte le altre, anche se nel caso di Niki devo riconoscere appieno fini doti di collaudatore, tali da migliorare un mezzo e farlo crescere. Però, tagliando corto, dico che la volta in cui ho tifato più per lui è stata l'estate scorsa, quando ha rischiato di nuovo grosso ed è riuscito a farcela, a venirne fuori. E adesso che dire, di fronte ai suoi settant'anni? Sincero? Devo proprio svelarvi e nello stesso tempo dire a lui ciò che penso? Ho qui il suo cellulare segreto, quello che dà a pochissimi al mondo. Be' sfrutterò di sicuro il numero riservato per fargli degli affettuosi auguri. E, resti tra noi, alla fine gli ricorderò un aspetto piuttosto importante della faccenda. Caro Niki, tu sei arrivato a 70 anni, ma guarda che Merzario è a quota settantasei. Non c'è niente da fare, per quanto ne provi, proprio come il giorno in cui ci siamo incontrati in pista la prima volta, l'Arturo ti sta davanti!

Un abbraccio, Niki, ti voglio bene.

AUTO
SPORT

Arturo Merzario

IL SIGNORE DEI GP

Laudata sì, sorella Formula Uno

DA PILOTA-ICONA INFINITA DEL MONDIALE
A UOMO SQUADRA DELLA MERCEDES REGINA.
I MILLE VOLTI DI NIKI MITO DELLE CORSE

DI **MARIO DONNINI**

GETTY IMAGES

”

*Questo non è
uno speciale
su un uomo di
corse, ma una
monografia
dedicata a uno
di testa, a un
affascinante
pensatore che
ama la velocità*

”

Tanto di cappello

Una vita per le corse.
Da pilota, manager
o presidente, poco
importa: Niki le mani
sulla F.1 ce le ha
messe nel 1971 e col
cuore e con la testa è
ancora lì che sta...



Davvero pensate che quella che vi aspetta è solo la lettura di uno speciale dedicata a un uomo di corse? No, non ci potrei neanche credere, se solo v'azzardaste a rispondere di sì. Perché questa antologia corposa di interviste e articoli memorabili di, con e su Niki Lauda - con la scusa del 70esimo compleanno -, non è lo scontato mattinale d'un pilota tosto, bravo e forte, ma un vero e proprio occasionale corpus ideologico-filosofico di un libero pensatore. Dotato d'energia mentale spaventosa e di una razionalità affilata, secca e adamantina. Per dirla alla Panariello, il neosettantenne Niki Lauda è un uomo di spettacolo, ma anche uno spettacolo d'uomo.

Presidente e azionista della Mercedes F.1, la squadra che sta provando a oscurare cifre e palmarés della Ferrari di Schumi, ambendo a divenire l'entità più vittoriosa nella storia dell'automobilismo di tutti i tempi.

Lui che come ex pilota e manager riciclato per tanti anni veniva trattato come mezzo fallito, perché aveva combinato poco alla Ferrari del ritornante Montezemolo prima di lasciare ben presto il posto a Jean Todt che, lui sì, ne aveva (ri)scritto la storia. Peggio gli sarebbe andata anni dopo con la Jaguar, a Niki, con un terzo posto di Irvine a Monza 2002 quale miglior risultato di una gestione fatta d'ombre a pacchi e luce a sprazzi.

Poi da fine 2012 arriva l'occasione in Mercedes e adesso Niki Lauda come presidente è sempre più pronto - guarda tu certe volte dove va a parare la storia quando vuole stupirci - a vincere più titoli mondiali - tra Piloti e Costruttori - proprio dell'immenso amico Luca Cordero di Montezemolo, il che è tutto dire.

Perché se l'austriaco somma i mondiali vinti da pilota a quelli intascati da dirigente, eccolo tramutarsi nell'umana entità più vincente di tutti i tempi, presumibilmente nell'intero mondo dello Sport mainstream.

Con la soddisfazione relativa al dato di fatto che vede Niki perfino azionista del team Mercedes F.1 - così come il connazionale austriaco Toto Wolff -.

Quindi più vince, più guadagna. Cosa questa che non lo ha mai lasciato indifferente, nevvvero?

D'altronde siamo di fronte a un uomo interessante e interessato, monetizzante e monetizzabile in tutto quel che fa.

Efficace, originale, ricco di identità di guida e di personalità come pilota e nobile maschera da palcoscenico.

Capace se non di coniare, di sublimare uno stile al volante perfettamente sposato alle nuove filosofie della F.1 post-eroica. Meno rischio, meno piede, meno vittorie, più punti, più titoli, più soldi.

Niki Lauda sta filosoficamente alla F.1 moderna come il protestante-simo alle radici del capitalismo europeo secondo Max Weber.

È la scaturigine prima dell'era del computer perché lui stesso è il primo pilota che da Cavaliere del Rischio comincia a ragionare e comportarsi selettivamente e asetticamente, da elaboratore elettronico.

Ottimizzando, eliminando ghirigori, spernacchiando l'inutile, l'orpello, il barocco, sia con un volante in mano che davanti a un microfono o a una scelta di vita.

Niki Lauda è in grado di sconfiggere la morte al Nurburgring, nel rogo a lieto fine più terrificante della storia delle corse, reso tale dalle marine fatate di Merzario, Langer, Ertl e Edwards, e anche di lanciare il suo inno alla vita, rigettandosi nel calderone infernale della F.1, in una domenica di settembre a Monza '76, a poche giornate dall'abbruciamiento, sfiorando il podio e centrando la santa leggenda.

Niki Lauda è il solo sfigurato che nella vita reale torna più forte, corazzato e imperforabile del passato a fare le stesse cose che faceva prima dell'incidente ma con ancor più metodica e implacabile perizia.

Ma, attenzione, l'austriaco sa anche essere contrario algebrico di tutto ciò.

In un'affascinante dualismo tra ragione e sentimento, da perfetto eroe decadentista, Niki è anche attore d'una recita la cui cifra stilistica è improntata all'ambivalenza, alla complessità, alla contraddizione inconciliabile che, incastonata nel vissuto, diventa dissonante armonia con l'ordito multicolore del suo stesso vivere.

Ed è il primo e il solo capace di alzare la voce, le pretese e la coda al cospetto d'Enzo Ferrari in persona, rispettandolo come mito della F.1, questo sì, ma al contempo fregandosene bellamente e altamente di concetti quali il timore reverenziale, l'ansia che mette il padrone e la cloroformizzazione che incute la presenza di un patriarca babbo e despota quasi ottantenne e mezzo eterno, che ti guarda dal paravento degli occhiali scuri, ma d'una fama chiarissima e spietata.

Niki risorge dal Ring e se la fa addosso al Fuji.

Niki esalta la F.1 ma la rinnega fuggendo da essa, solo trentenne, salutandola per sempre.

Niki torna tre anni dopo e tempo due primavere rinvince un mondiale, battendo un rivale più forte di lui a parità di macchina, Alain Prost su McLaren-Tag-Porsche. Gestendosi col cervello ma ghermendo il titolo a Estoril 1984, correndo la seconda parte di gara in rimonta disperata, a vita persa, assumendosi rischi pazzeschi.

Niki che come Senna e Zanardi disputa in testa l'ultimo giro della sua carriera in monoposto, finendola con un crash, che però nel suo caso lo vede incolume. «Sono incazzato nero, potevo vincere, sono nel bel mezzo del Gp d'Australia 1985 e scendo furibondo, poi, tac, ci penso meglio e mi dico: lascia stare, Niki. Adesso è finita davvero. Non corre-

”
*Niki è stato
l'unico che ha
trattato Ferrari
e con Ferrari
senza alcun
timore
reverenziale,
facendolo
non a caso
imbestialire...*
”

Riconciliati dopo la bufera

Enzo Ferrari e Niki Lauda nell'ultima fase di carriera di quest'ultimo in F.1, da pilota McLaren (lo è stato dal 1982 al 1985). Dopo la rottura tra il Drake e l'austriaco tornò il sereno, ma dovettero passare anni e anni...



”

*In ogni sua
intervista c'è
una punta di
sagace e utile
sarcasmo. Lui
la logica la usa
per tirare dritto
quasi fosse
in un tratto
misto-veloce*

”

Triade super in Mercedes

Hamilton, Wolff e
Lauda, le tre facce
della Mercedes al
top nell'era
turboibrida. Vicina a
toccare le vette
quantitative vincenti
della Ferrari di
Schumi. In basso
a destra, ecco Niki
da icona Ferrari



rai mai più. E sei vivo. Vivo!». Questo dice, di sé.

In un mondo dello sport a tratti sempre più finto e inutile, Niki Lauda resta un uomo vero e fondamentale.

In ogni intervista, in qualsiasi suo intervento - a volte odioso, provocatorio, sbracato ma mai gratuito - c'è sempre una punta d'utile sarcasmo. Di sagace sillogismo. Di politico candore.

In fondo nella storia dell'allora abbottonatissima semantica mediatica italiana è stato proprio lui a metà Anni '70 nell'ancora culturalmente bernabeiana e democristianissima Rai a sdoganare il termine "Grande Kasino", laddove l'embargo e lo sfavore per il lemma semi-proibito risaliva alle risoluzioni della senatrice Merlin quando, perdonate la buffa e apparente contraddizione, fece di tutto per chiudere e chiuse case che chiuse erano per antonomasia.

Niki Lauda, in poche parole, si configura complessivamente come uno dei pochissimi personaggi di sport e motorsport talmente ricco mentalmente da poter essere definito autore dotato di una sua letterarietà filosofica, di spessore narrativo, financo cinematografico, d'una sua ideologia e di una mercantile dignità volatile ma importante.

Lui ha sempre detto che ormai non è più in grado di dar consigli di guida a nessuno, perché le macchine da corsa di oggi rispetto a quelle di ieri hanno in comune solo il colore delle gomme e neanche tanto, viste le cangianti bande Pirelli.

Ciò che fa di lui un uomo e un consigliere, un punto di riferimento e un think-tank attendibile, a sua detta, è il sostrato imprenditoriale, frutto dell'esperienza con le compagnie aeree da lui create e gestite, la sua capacità d'analisi holding oriented.

Boh, sarà. Semplicemente Niki in F.1 a oggi, che frequenti o meno i Gp per motivi di malferma salute, resta il personaggio più affascinante e popolare di tutti. Il resto conta zero. Nessuno dei piloti che adesso corrono e vincono è nato prima che lui corresse e vicesse già. E così rivivendolo, rileggendolo e ritrovandolo tutti, sfogliando, palpando e carezzando queste pagine, noi e voi torniamo a gustare i nostri favolosi Anni Settanta con la scusa dei suoi favolosi settant'anni.

Fatti coraggio, Niki, non è mica Marilyn Monroe a cantartelo vestita solo di due gocce di Chanel, ma vien comunque dal cuore:

Happy Birthday, Mister President.



SUTTON-IMAGES.COM



”

*Dal punto
di vista del
pensiero, Niki
è così solido
da poter essere
definito
un autore
dotato di una
sua letterarietà
filosofica*

”

*Riflessioni
a Fiorano*

Aprile 1975: a Fiorano
ha appena smesso
di piovere e possono
riprendere i test.
Nel frattempo Enzo
Ferrari, Franco Gozzi
e Niki Lauda sono
assorti nei loro
pensieri



Storia da romanzo

UNO STRAORDINARIO RITRATTO DI NIKI
SCRITTO PER LA RUBRICA TUNNEL DA UNO DEI
PIÙ FIDATI COLLABORATORI DI ENZO FERRARI

DI **FRANCO GOZZI**

AUTOSPRINT N° 47 23 NOVEMBRE 2004

Mi è capitato poco tempo fa di dover fare un paragone tra Michael Schumacher e gli altri grandi campioni del passato e così ho frugato a lungo tra le cartelle dei piloti che ho conosciuto, soffermandomi un po' di più su quella di Niki Lauda che è particolarmente zeppa di fotografie e documenti. Del pilota austriaco sono stato un convinto estimatore e non ho mai smesso di ammirarne anche le vicende umane che considero un singolare romanzo, comprendente anche l'esperienza di morire e tornare poi miracolosamente al mondo.

Quando approdò a Maranello, il biondino Andreas Nikolaus Lauda nato a Vienna nel 1949 e residente a Salisburgo, era soltanto uno dei tanti giovani che periodicamente si affacciano al mondo delle corse con la ferma volontà di sbriciolare tutto quanto ostacola la loro passione. Aveva vinto nel 1968 gareggiando con una Mini Cooper, poi aveva fatto la trafila delle categorie minori, F.VW, F.3, F.2, salendo nel 1972 in Formula 1 dapprima su una March e poi diventando discepolo di Clay Regazzoni l'anno che questi militò alla BRM. Fu proprio Clay a segnalarlo nel 1973: «Lauda è un giovane poco conosciuto, ma sembra in gamba e penso che con la Ferrari possa fare molto». Bene, ecco l'elemento da inserire nella squadra Ferrari 1974 nonostante le ire di sir Louis Stanley, il patron della BRM, risoluto a non mollarlo minacciando carte bollate e maledizioni in parti uguali a Lauda e alla Ferrari. Voleva la guerra, il collerico Stanley, e non capiva che un tale atteggiamento era del tutto inutile nei confronti del pilota già voglioso di cambiare tuta mentre per il vecchio Enzo rappresentava né più né meno

MONTEZEMOLO RICORDA: «NIKI, GLI SCELLINI E IL SOLE 24 ORE»

Fu Luca Cordero di Montezemolo a orchestrare l'arrivo alla Ferrari di Niki Lauda. Ecco che cosa ha raccontato ad Autosprint, in un'intervista del 2017 tornando a quei giorni: «Nel 1973 il mio primo Gp fu a Brands Hatch: mi aveva mandato Ferrari, ricoprivo ancora un ruolo da osservatore. Ci fu un incidente ma la Rossa in qualifica era molto indietro. Ricordo bene che il Commendatore mi disse riportiamo le macchine a casa, non stiamo neanche a iniziare la gara perché mi sembra assurdo partecipare in queste condizioni, non voglio che la Ferrari faccia queste brutte figure. Addirittura in quel periodo la Ferrari si ritirò per qualche gara per poi tornare a Zeltweg dove ero già direttore sportivo solo con una macchina, guidata da Merzario. Decidemmo di prendere Niki Lauda. L'ingegnere avrebbe voluto ingaggiare Jarier, io gli consigliai di pensare a Lauda. Poi lui si convinse e io incontrai Niki all'aeroporto di Linate. Siccome lui mi chiedeva un ingaggio in scellini austriaci io non avevo la minima idea di quanto fosse il cambio e mi ricordo che, dissi a Lauda: "aspetta un momento", andai a un'edicola a comprare il Sole 24 Ore per vedere quanto valeva lo scellino. Sono stati anni meravigliosi».



L'apoteosi di Monza 1975

Monza 1975. È l'apoteosi per Niki Lauda e la Ferrari campioni del mondo a 11 anni di distanza dall'ultimo titolo del Cavallino



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

che un invito a nozze. Così è nato Niki Lauda e credo superfluo rievocare le imprese degli anni 1974 e 1975, mentre nel 1976 aveva già vinto in Brasile, Sud Africa, Belgio, Montecarlo e Inghilterra quando gli capitò l'incidente in Germania quel fatidico primo giorno d'agosto che sconvolse i suoi e i nostri piani. Sulla causa dell'incidente, ovviamente, si scatenò il solito putiferio, dal cedimento della sospensione allo scoppio di una gomma, dalla pericolosità del Nürburgring (bella scoperta!) all'errore del pilota, ipotesi quest'ultima che è sempre un classico nella spiegazione di ogni incidente. Si parlava più di questo che del bel gesto umano di Arturo Merzario fermatosi in pista a salvare letteralmente la vita del collega.

Il povero Niki fu portato in rapida successione all'ospedale di Adenau, al centro ustionati di Ludwigschafen e alla "intensive station" della clinica universitaria di Mannheim. I nostri, Sante Ghedini in particolare, lo videro morente. Ferrari voleva sapere. Soltanto il mattino dopo

gli potei riferire una telefonata del dottore Peter Claus e del professore Lutz: «Niente fratture, testa e mani bruciate, avvelenamento per respiro di gas incandescenti, ancora vivo ma giudicato terminale». Gli fu data l'estrema unzione. Il 2 agosto Ferrari convocò una frettolosa riunione con il figlio Piero, l'ingegnere Mauro Forghieri, il direttore amministrativo Ermanno Della Casa per analizzare i problemi assicurativi e la concluse con un laconico «è perduto» sul quale eravamo tutti amaramente convinti.

Invece, nel giro di due giorni, si verificò la realtà romanzesca: il mercoledì Niki aprì gli occhi, il giorno dopo fece segni alla moglie Marlène muovendo le dita, uno due tre, per conoscere il risultato della gara e, saputo che aveva vinto il suo diretto rivale in classifica Hunt, ebbe un moto di disappunto. Insomma, si avviò un trend di ripresa che ancora oggi, rileggendo la sequenza dei miei appunti, mi appare stupefacente. A fine mese, esattamente il 30 agosto, fu lui in persona a telefonare



samente e si tenne la responsabilità del ritiro. Per me, che ero a Modena e guardavo la corsa in TV senza avere capito un accidente di niente, giunse alle prime luci dell'alba una telefonata di Ferrari: «Vuoi sapere? Si è fermato perché pioveva...».

Il 2 febbraio - siamo ormai nel 1977 - Lauda rilasciò una imbarazzante intervista al quotidiano austriaco Kurier e poi alla rivista Newsweek, Ferrari replicò accigliato sulla stampa italiana e così constatai come fa presto a tramontare un amore. Il 15 febbraio bisognava fare il collaudo delle macchine per il Gp del Sud Africa e sulla pista di Fiorano c'erano dei lavori: Tomaini e Bellentani decisero di andare a Varelunga e per la direzione sportiva, siccome Noretto e Ghedini avevano l'influenza, andai io come tappabuchi a seguire Lauda in quell'operazione che sbrìgò da professionista esemplare.

A cena aprì i suoi pensieri: sapeva che il Vecchio non gli avrebbe mai perdonato il Giappone, capiva di doversi rifare una verginità, voleva tornare a vincere, certo anche per Ferrari ma soprattutto per se stesso. Detto e fatto. In Sud Africa il 5 marzo vinse, e sinceramente vedo in questa vittoria la forza del destino perché in gara rimase senza acqua, raffreddando solo con l'olio a

27 giri dal traguardo, da quando cioè un pezzo di roll-bar della macchina di Tom Pryce (incidentata in modo tanto tragico quanto incredibile, ricordate?) gli si era incastrato nel radiatore. Non poteva arrivare in fondo e invece ci arrivò. Era scritto che vicesse e a fine stagione sarebbe stato ancora campione del mondo.

Nella mia cartella su Lauda ci sono due ultime annotazioni. 29 agosto, comunicazione di Ferrari. Era a casa indisposto e tenne riunione nello studiolo che aveva accanto alla camera da letto: «Il piccolo austriaco - annunciò - se ne va. Aveva giurato che non avrebbe mai abbandonato la Ferrari, mi ha detto che non può mantenere la promessa, non ha motivazioni per restare, vuole cambiare ambiente. Buon viaggio. Ha anche voluto farmi credere che non è questione di soldi». 13 settembre, comunicato stampa del divorzio. Ferrari si era raccomandato di improntarlo a valori sentimentali e così fu fatto, ma poco dopo, il 15 settembre, ci fu a Roma una faraonica presentazione Parmalat dell'ingaggio di Lauda alla Brabham e apparve brutalmente chiaro che il distacco era proprio una questione di soldi. 

“
Di Niki non ho
mai smesso di
ammirarne
anche le vicende
umane che
considero un
singolare
romanzo
comprendente
anche
l'esperienza
di morire
e tornare poi
miracolosamente
al mondo
”

perché riferissi a Ferrari che era «quickly improving», in rapida ripresa, e Ferrari ne fu sorpreso e poi addirittura incredulo quando aggiunsi: «Ha detto che la prossima settimana verrà a provare a Fiorano!».

Impossibile? Il 7 settembre, in mezzo a un incontrollabile marasma di giornalisti e televisioni, con l'assedio di una folla straripante di tifosi, Lauda arrivò per davvero. Era brutto, mostruoso. Quando al box si toglieva il casco doveva stare attento perché parte della calotta di pelle tra orecchio e testa, incartapecorita come un cuoio, si muoveva sanguinando. Fece una trentina di giri, segnando tempi quasi buoni. In tali condizioni il 12 settembre corse il Gp d'Italia a Monza, arrivò quarto e L'Equipe, il più importante quotidiano sportivo d'Europa, titolò: «A Ronnie Peterson la victoire a Niki Lauda la gloire». Colpo di scena il 24 ottobre al Gp del Giappone: rientrò al box al 2° giro con la macchina intatta. Non intendeva proseguire e Mauro Forghieri gli offrì una copertura: «Vuoi che diciamo che si è rotto il motore?». Rifiutò dignito-

Momenti di una vita

SCHEGGE BALENANTI DI UNA
CARRIERA E DI UN'ESISTENZA
SPECIALE, DA PROTAGONISTA

DI PINO ALLIEVI

Periferia di Salisburgo, 24 ottobre 1976, ore 19

L'ingegner Forghieri mi ha detto: se vuoi raccontiamo ai giornalisti che ti sei fermato per un guasto elettrico. Gli ho risposto di no, volevo che si dicesse la verità. Cioè che non me la sentivo di correre in quell'inferno perché era troppo pericoloso. Paura? Se vuoi chiamala così: la pista era allagata, si sbandava in qualsiasi punto. Io accettavo il rischio di

correre viaggiando al limite, non quello di giocarmi la vita gratuitamente».

Ci trovavamo in un posto un po' surreale, l'ufficio di una fabbrica di suo cugino, alla periferia di Salisburgo. Alberi, buio, poca luce anche all'interno. Un tè e qualche biscottino sul tavolo, per rifocillarci. Niki Lauda è appena atterrato col suo aereo privato proveniente da Zurigo, dove tre ore prima era giunto da Tokyo con un volo di linea della Swissair. Non pare affatto stanco, è semplicemente arrabbiato. Anzi, arrabbiatissimo. Del titolo mondiale perso gl'importa, almeno in apparenza, poco. Il nervosismo è tutto per le condizioni disastrose della pista del Fuji nelle quali si è gareggiato nonostante molti piloti non volessero. Lui, dopo soli due giri, ha preso la via dei box, rinunciando a continuare. Hunt invece è rimasto in pista e, piazzandosi terzo, ha conquistato il titolo. Codardia, quella di Lauda, che 55 giorni prima era stato avvolto dalle fiamme al Nurburgring uscendone vivo, ma con profonde ustioni al viso, al capo, ad un polso? C'è chi la giudicò così. E chi, come Enzo Ferrari, restò perplesso e muto dinanzi al comportamento del suo pilota, salvo poi dire che «solo lui poteva sapere quali fossero le condizioni della pista, non certo io».

Ferrari non si divertì affatto a perdere un mondiale in quel modo, lui che aveva corso e visto correre su circuiti impossibili, in condizioni ben peggiori del Fuji. Ma erano altri tempi. E forse altri uomini. Per cui a Ferrari restò il sospetto che Lauda fosse quasi un "ex", non più in grado di battersi a certi livelli. Invece Niki l'anno dopo conquistò il secondo mondiale per il Cavallino. Ma l'armonia si era rotta e alla fine del 1977 si consumò il divorzio. Il Grande Vecchio, probabilmente mai persua-



SUTTON-IMAGES.COM

Fuji 1976, il gran rifiuto

Gp del Giappone 1976: intimidito dalla pioggia, sotto gli occhi di Forghieri Lauda si ritira dal Gp del Giappone, di fatto consegnando il mondiale al rivale Hunt su McLaren





fotografie SUTTON-IMAGES.COM



so del totale recupero di Niki, ingaggiò uno sconosciuto che col rischio - gli avevano detto - aveva una confidenza molto stretta e cordiale: Gilles Villeneuve. Enzo Ferrari volle voltar pagina. Lauda continuò a correre. Altrove.

Montreal, 28 settembre 1979, ore 10,20

«Ma dove stai andando?». Risata: «Torno in albergo, mi sono stancato di correre, sempre la stessa roba, non ne posso più». Il suo uomo di fiducia, Sante Ghedini, lo segue come un'ombra senza dire una parola. Il dialogo avviene nel vialetto che congiunge i box del Circuito di Notre Dame con i garage, 300 metri fra la pista e il lago interno artificiale. Niki sembra di fretta, mi guarda beffardo e saluta. Penso che mi stia prendendo in giro, ha l'aria di aver dimenticato qualcosa, che so, il sottocasco, oppure un amuleto, non ho idea. Non posso credere che se ne stia andando per davvero. Le macchine stanno girando, sono in corso le prime prove libere del Gp del Canada. Penso che tra pochi minuti lo rivedrò. Ma avvicinandomi al box della Brabham-Alfa incrocio il direttore sportivo Herbie Blash che scuote il capo: «Niki ha detto basta, non se la sente più di correre. Ha fermato la macchina è sceso e ha salutato tutti. Ha persino lasciato casco e guanti dentro l'abitacolo. Non so se crederci, mi sembra uno scherzo ma forse non è uno scherzo».

Anch'io, a fatica, mi rassegno: no, non è uno scherzo.

Montreal 29 settembre 1979, ore 15

La sala stampa del circuito di Montreal è angusta, fuori fa un freddo terribile e c'è anche vento. Compongo il numero di telefono che mi ha passato segretamente un amico, chiedo di Niki Lauda e dopo un istante mi risponde: «Sì, sono in un albergo di Los Angeles, mi sono messo d'accordo con Pete Conrad, domani vado a Long Beach a visitare la McDonnell-Douglas, dove costruiscono i jumbo 747. Sto pensando a come implementare la flotta della Lauda Air, mi guardo attorno. Non m'interessa come stanno andando le prove, non parlarmi di Formula Uno. Mi sento come un pittore che ha perso l'ispirazione, è come se a te passasse d'improvviso la voglia di scrivere. Voglio pensare alla mia compagnia aerea, alla mia famiglia. Lukas ha pochi mesi, Marlene è felice che abbia smesso, non se l'aspettava che prendessi una decisione così repentina. Ma è come se fosse saltato il contatore. Tac, via la luce, chiuso, faccio altro. Mi affascina l'idea di affrontare una nuova vita, senza il tempo scadenzato dalle corse. Ho un sacco di progetti, ne riparleremo».

Cambiare vita? Perché no?

Nel 1979 il primo ritiro

Un pensoso Lauda è protagonista del clamoroso primo abbandono alle competizioni nel corso delle prove del Gp del Canada 1979: qui lo vediamo, nella foto in alto, sulla debuttante Brabham Bt49-Ford a Montreal, poco prima della inattesa rinuncia a proseguire

Intermezzo 1

La Lauda Air cresce, ha una trentina di dipendenti, due Fokker 27, un Falcon Mystere. Gli affari non vanno male. Niki è tornato su una pista di F.1 in occasione del Gran Premio d'Austria del 1980, come commentatore tv. Ha parlato delle sue cose, ha dato giudizi su macchine, piloti e situazioni. Non ha nostalgia ma denota una certa curiosità che si accende sempre più, man mano trascorre il tempo. Riprende a guardare i Gran Premi in tv, Ron Dennis lo invita a visitare la McLaren che ha rilevato da Teddy Mayer. È aprile del 1981. Da tre mesi, con la nascita di Mathias, è diventato padre per la seconda volta.

”
Non mi
interessa come
stanno andando
le prove, ti
prego, non
parlarmi più di
Formula Uno.
Sono un pittore
che non ha più
ispirazione
”

”

Ci crediamo tantissimo a Woking. Oggi firmo per tornare in Formula Uno, al volante della McLaren di Ron Dennis. Sono ottimista!

”

Subito ancora vincente

Lauda torna alle corse nel 1982 e a Long Beach, terza gara del mondiale, porta subito al trionfo la McLaren Mp4/1-Cosworth, sotto. Eccolo, a destra, gioire sul podio

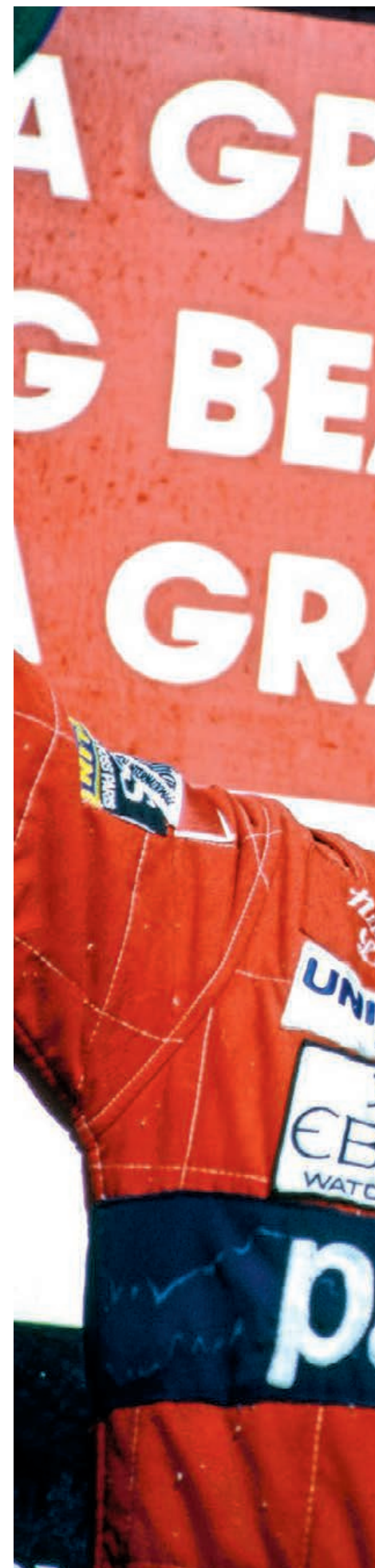
La McLaren di Woking, agli occhi di tutti, si presenta come una realtà nuova, affascinante, c'è un modo diverso di concepire le macchine. All'inizio di maggio Niki si presenta a Imola da spettatore e dice che sì, le corse gli mancano un po'. Dennis capisce che Lauda ha una voglia matta di tornare sulla scena, lo blandisce per settimane di fila, lo incita. E alla fine viene allestito un test, segretissimo, sulla pista di Donington, il 16 settembre 1981. Lo chiamo al telefono: «Per ora mi diverto, poi deciderò che cosa fare. Al momento non so», dice.

18 novembre 1981, in volo tra Vienna e Londra

«Niki ti ha cercato senza trovarti. Chiede se dopodomani puoi recarti da lui a Vienna, c'è una sorpresa», mi dice Sante Ghedini, che di Niki è l'angelo custode. Parto al buio, m'incontro con Lauda negli uffici della sua compagnia, è presissimo, solo il tempo di darci appuntamento in un ristorante del centro la sera. Cena con un paio di conoscenti, finale con una mini-grappa. La mattina dopo, alle 5, nevicata di dirotto. Niki mi viene a prendere con la sua Mercedes 500 blu e andiamo dritti verso l'aeroporto. Dopo un'ora siamo a bordo del suo Falcon e finalmente mi svela il motivo dell'invito: «Ci rechiamo a Woking, oggi firmo per la McLaren, sono felice di tornare in Formula Uno. Sì, l'ho detto a Marlene e ha scosso la testa: "Se ti va devi farlo, ma sei proprio matto". Ho addosso un entusiasmo incredibile, la macchina mi sembra buona e ho già ripreso la preparazione fisica con Willi Dungl. Due anni e mezzo di assenza sono volati. Ho fatto quello che sentivo dovessi fare in quel momento, poi sono stato risucchiato dalla passione. La McLaren mi sembra un'ottima scelta, Dennis sta allestendo una grande squadra. Con me ci sarà John Watson, che è molto veloce e quindi sarà uno stimolo e un buon metro di paragone per vedere se ci sono ancora. Sono ottimista». Trascorrono poche ore e al momento in cui stiamo per decollare per il rientro mi sussurra: «Domani provo al Castellet...». Retropensiero: viva la coerenza!

20 gennaio 1982, Hotel Kyalami Ranch a Kyalami

L'Hotel Kyalami Ranch è un agglomerato di piccoli residence immersi nel verde, a due passi dal circuito sudafricano di Kyalami, periferia di Johannesburg, cui spetta l'onore di inaugurare il nuovo campionato del mondo. Si cena all'aperto, fa caldo, si scherza e nel clima camera-





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

tesco un fotografo belga finisce in piscina vestito. Non la prende bene. Quando esce dall'acqua, fradicio, Clay Regazzoni cerca di riallegarlo ma lui tiene il muso e si arrabbia ancora di più notando l'acqua penetrata nel suo orologio, che comunque non è di pregio. Se lo toglie e con un gesto di stizza, e anche di sprezzo, lo regala a un cameriere di colore.

Un paio di ore dopo, lo stesso cameriere ci serve qualcosa da bere ad un tavolo a distanza di sicurezza dalla piscina. Siamo rimasti in tre: Niki, Regazzoni e io. Si stanno spegnendo le luci, quasi tutti sono andati a dormire, domani si disputano le prime prove.

In Sudafrica c'è l'apartheid, i neri non possono parlare con i bianchi. Lauda cerca di scambiare due chiacchiere col ragazzo e questi, fa cenno di seguirlo in una zona appartata dove il direttore del bar, bianco, non lo può vedere. Ci isoliamo, tutti e quattro, con mille precauzioni e finalmente il cameriere sorride, spiega che non ha i soldi per andare all'università ma che in hotel ha imparato qualche frase in italiano e persino in tedesco. Poi, divertito, aggiunge che ha asciugato l'orologio del fotografo e funziona di nuovo! Ci racconta che guadagna una cifra da miseria. Niki si commuove e gli allunga una mancia sostanziosa, l'altro non sa come ringraziare. *«Ci sono situazioni pazzesche nel mondo, la discriminazione razziale è senza senso, quel ragazzo è uno come noi, ha dei sogni come noi...».*

L'altra faccia di Lauda.

Intermezzo 2

Niki nel 1982 gestisce lo sciopero dei piloti a Kyalami e alla terza gara dopo il rientro sale, a Long Beach, sul gradino più alto del podio. Durante i test di Imola s'incontra con Enzo Ferrari. Non si vedevano, né parlavano, dall'estate del 1977. Cinque anni di silenzio. Nel momento in cui i loro sguardi s'incrociano c'è un caloroso abbraccio che dice molto più di tante parole. È una scena toccante che scuote entrambi. Nel 1984 Lauda si laurea campione del mondo per la terza volta con la McLaren-Tag Porsche. A fine 1985, nonostante un contratto di 5 miliardi di lire e un'offerta doppia della Renault per continuare, decide di smettere per sempre. Lo ritroviamo poi – fra l'altro – consulente della Ferrari, responsabile del Team Jaguar di F.1, sposo di Birgit Wetzinger, padre di due gemelli e via via presidente non esecutivo, oltre che azionista, di Mercedes Motorport. Toto Wolff segue la parte operativa, il business, i regolamenti. Niki dedica molto tempo ai piloti ed elargisce consigli preziosissimi a Lewis Hamilton.

A fine luglio 2018 finisce in ospedale a Vienna per un controllo a causa di una tosse insistente che non se ne va. La diagnosi è pesante: trapianto di polmone. Quasi cinque mesi di degenza e poi eccolo fuori. Gli parlo al telefono prima di Natale, è al settimo cielo: *«È stata lunga, mi sono preoccupato ma non spaventato. È una cosa che non c'entra niente con l'incidente del Nurburgring del 1976. Allora tornai quasi subito in pista, stavolta impiegherò un po' di più. Devo fare una rieducazione intensa qui a Ibiza, nella mia casa. Mi seguono due preparatori. In una trentina di giorni sarò in piena forma».* Invece c'è un pit stop, breve, ancora in ospedale, prima di riprendere la scalata. *«Voglio tornare ad una vita piena, intensa. Come prima»*, dice ancora. Certo, perché no, ti aspettiamo.

E intanto auguri.



***Simbolo
di tante epoche***

Lauda in tuta Brm
nel corso di una
rievocazione dei
vecchi tempi.
In fondo è il solo a
incarnare passato,
presente e futuro
della F.1



GETTY IMAGES

Rischio rivelatore

AD AGOSTO 2018 LE CONDIZIONI DI SALUTE DI NIKI PRECIPITANO. E IN QUESTE RIGHE SI RIVEDE LA SUA VITA COME FOSSE UN FILM

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 32-33 7 AGOSTO 2018

a situazione precipita il 1° agosto, lo stesso giorno di quel pomeriggio maledetto del 1976 sulla Nordscheife, all'altezza di Bergwerk. Quando la Ferrari 312 T2 si schiantò e Niki Lauda fu salvato dal rogo solo grazie all'eroismo di Arturo Merzario coadiuvato da Brett Lunger, Harald Ertl e Guy Edwards.

I polmoni. Allora come quarantadue anni dopo gli organi offesi, gli anelli deboli nella catena della vita sono gli stessi. I polmoni di Niki come il tallone d'Achille. Eroi, leggende della mitologia di ieri e di oggi, forti in tutto e per tutto ma umanissimi e vulnerabili nelle rispettive strutturali debolezze. Destini, simboli, messaggi in codice. Strani segnali di fumo nel cielo d'agosto. La Ferrari e la Mercedes nella F.1 turboibrida così offese, colpite e destabilizzate, tanto da dover fare improvvisamente a meno ai box delle figure più carismatiche, i presidenti esecutivi e non, Sergio Marchionne e Niki Lauda. Mai nella storia del mondiale due team in lizza per l'iride si sono trovati a subire unghiate così maligne, pur così differenti nella loro complessità.

A trent'anni dal saluto al Drake

Nell'era agonistica che non perdonava, erano i piloti a stare come d'autunno sugli alberi le foglie. Ora no. Quasi che nella F.1 post-eroica i veri Cavalieri del Rischio siano quelli che prendono decisioni, responsabilità e, all'occorrenza, stress, critiche o applausi dai consigli d'amministrazione. La Ferrari di ieri e di sempre, invece, si stringe ai tifosi, guarda alla sua storia, sfoglia l'album di famiglia e si commuove pensando che Niki ha cominciato a vedere l'oblò della vita farsi più piccolo nei giorni in cui ricorrono trent'anni dalla scomparsa del Drake. Fa effetto, buca l'anima, fa quasi trasalire l'idea della vulnerabilità recidiva dell'austriaco. Nell'inconscio della psicologia collettiva sembrava quasi uno che aveva già dato, strappato alla morte per sempre, disceso agli inferi, sì, ma ritornato come Enea, Ercole e Dante e per questo mai più lontanamente convocabile nell'Ade. No, purtroppo la vita non è così semplice e poetica, ciascuno vive tanti Nurburgring quanti ne stanno scritti sul proprio incartamento esistenziale, fino alla bandiera a scacchi. Però stavolta sale un nodo in gola.

L'inquietudine di una vita intensa

Perché Lauda, in realtà, coi decenni smette d'essere uomo dei mille dualismi, delle divisioni forti, delle polemiche, dei rapporti belli prima o poi deteriorati, delle rotture di violenza biblica e degli addii incazzati. Perché lui è anche quello delle ricuciture impossibili, dei ritorni di fiamma - oddio, sia detto con tenera licenza -, solista, solipsista, avio-imprenditore e turbocapitalista ma anche dotato del gusto di smentirsi, di darsi torto, di riscrivere daccapo, in bella copia e in poesia, tutte le pagine più brutte della sua vita rovinate da una prosa esistenziale

”

Lauda è fatto a modo suo. Restò tiepidino verso il salvatore Merzario rifilandogli un regalo molto bello ma chiaramente riciclato

”

Non c'è bisogno del ritocco

Lauda è uno pratico: ha evitato operazione di ricostruzione auricolare dicendo che preferisce risparmiare soldi. E poi così al telefono sente meglio...

precoce, immatura, frettolosa, acerba, aspra, secca e tranchant. Lauda amico di Regazzoni e poi contro Regazzoni, scoperto dal Drake - che lo lancia e risorge con quei due anni iridati 1975 e 1977 - e poi iconoclasta nei confronti del vecchio. Cocco di Forghieri e quindi suo sicario, tanto da definirlo su "Protokoll" semplicemente "un pazzo".

Lauda per niente preoccupato di comprarsi coi soldi sonanti l'inizio carriera perché quel che conta è la passione, ma poi idolatrante il dio denaro nel divorzio con la Ferrari. Tiepidino verso il salvatore Merzario tanto da donargli un orologio che è solo un malinconico regalo riciclato. Adoratore di Ecclestone e dei re magi della Granat - ossia la Parmalat, lo sponsor più munifico della Brabham berniana che lo rapisce dalla Rossa - e infine sfanculatore di tutto il mondo della F.1 dopo il primo giorno di prove del Gp del Canada 1979, quando scende, si toglie casco e guanti e buttà là gradevole come una verruca: "Io basta korse, girare tutta la fita in tondo è da kretini". Incredibile.

Ridicolizzò il concetto di vittoria

Dai, riassumiamo. Ridicolizzò il concetto di vittoria e di cuore oltre l'ostacolo, si prese gioco delle battaglie amando far sue le guerre, dimostrando che si potevano vincere mondiali correndo da ragionieri catastali. Però, eroico, tornò a Monza 1976 con le piaghe purulente delle ustioni che gettavano sangue e infine mostrò il coraggio d'avere paura al Fuji, scendendo dalla giostra nell'uragano e consegnando il titolo a James Hunt. Trattò Regazzoni, Forghieri e Enzo Ferrari come mai neanche l'ombroso Fangio aveva mai fatto e si beccò contro una campagna stampa del grande Marcello Sabbatini che su Autosprint lo dipinse - con l'esagerazione dell'invettiva, ma mica con tutti i torti eh - come neanche il mostro di Milwaukee fu mai raffigurato. Di più. Niki svilì e disse il peggio perfino delle corse, salutandole con uno sberleffo, come mai nessuno mai aveva fatto. E tutti pensammo che fosse senza repliche. Perché in fondo di fronte a uno così, uno tanto strano, feribile ma invulnerabile, robotico, algebrico talmente razionalista da sfiorare l'imprevedibile in quanto sempre mosso da logiche oscure ai più, insomma uno mai visto prima, pensavamo, ecco, per dirla con le parole della canzone di Ligabue, che il suo nome fosse mai più.

L'uomo che torna. Quasi con chiunque

E invece no. Lauda torna sui suoi passi. Torna alle corse. Torna ai rapporti sfrangiati e li ritesse. Torna perfino a vincere. Riuoce per quanto possibile con Clay, si riabbraccia con Bernie, torna a scambiarsi messaggi dotati di tepore trasversale con Enzo Ferrari ormai vecchio come un Profeta biblico e pronto a aggiungere - dopo che nel momento del ciclone aveva tuonato «Vedremo tra qualche anno quanto avrà vinto il signor Lauda e quanto avremo vinto noi» -: «Caro Lauda, se fossimo rimasti insieme avremmo vinto così tanto che il record dei cinque titoli di Fangio sarebbe crollato». Niki e Enzo non sono due facili e buoni. Finiscono riconoscendo l'uno la grandezza dell'altro e questo è il mas-







fotografie GETTY IMAGES

Iridato pure con la McLaren

Lauda vince il suo terzo mondiale nel 1984 di mezzo punto battendo a Estoril il compagno Prost, a lato sul podio finale con Dennis, a parità di McLaren-Tag-Porsche, a destra

”

Forghieri dice che Niki resta il suo pilota top. Perché bastava dargli una F.1 ok e lui la portava senza problemi al titolo mondiale

”

simo dei massimi che due così si possono concedere. Niki per quanto possibile riabbraccia Clay, fa pace con Forghieri il quale sorride e lo definisce «Il più grande pilota che io abbia mai avuto. A uno così basta dargli una macchina buona e lui la porta al miglior piazzamento possibile, possibilmente la vittoria. Ma se non vinci con lui, vuol dire che non vinceresti con nessun altro». Addirittura si mette a fare il columnist per Marcello Sabbatini, neo-direttore di Rombo, si rituffa dal 1982 nella F.1 e capeggia la rivolta sindacale dei piloti a Kyalami. Il turboimprenditore, il primo pilota stramiliardario e ipersponsorizzato della storia - ben più di Jackie Stewart -, che va per picchetti, scioperi e agitazioni nel cuore dell'Africa. Manca solo un suo ritratto da Quarto Stato di Pellizza da Volpedo, a capeggiare la torma operaia avanzante e siamo a posto.

Quel meraviglioso 1984

Con la McLaren firma un pluriennale, perché certi amori gettati e rimpianti poi se li ritrovi lì stringi e non ne puoi fare mai più a meno, vuoi che sia per sempre e con la F.1 per lui sarà proprio così. E a trentacinque anni d'età, nel 1984, vive la stagione più intensa e impensabile. La prima da vecchio. Scoprendo cosa vuol dire a parità di macchina - la poderosa e terrificante McLaren Mp4/2 - quanto possa essere mortificante e tombale capir d'essere meno veloci e più stagionati del proprio compagno di squadra, il 29enne e stellare Alain Prost. Il francese lo surclassa in prova, parte sempre meglio e in gara lo mangia sul ritmo. Niki sembra senza scampo come Foreman contro Ali sul ring di Kinshasa, ma ha in mente una trama speciale per il docu-film da leggenda che vede i ciak ogni domenica di Gp sulle piste più belle del



”
*Se fosse
possibile
definirlo
filosoficamente
Lauda
resta il più
postmoderno
tra gli eroi
della F.1
di sempre*
”

***Lo sguardo
che vede tutto***

Niki Lauda in questa F.1 le ha viste proprio tutte. E la sua espressione a lato sembra quasi confermarlo. Nell'altra pagina in basso, l'augurio del Circus di tornare in forma presto, visti i problemi di salute

mondo, in una F.1 ancora maschia e rude. Si può vincere da deboli improvvisamente forti, a patto di infilarsi nelle rare debolezze della forza altrui. Questo il messaggio mentale della sua devastante capacità di non arrendersi. Con una stagione che si tramuta in un anno intero di confronto psicologico snervante, di saggia lentezza relativa di Niki contrapposta all'energetica e quasi marinettiana velocità autoleSIONISTA di Prost. Fino a quell'apoteosi incandescente del finalone d'Estoril. Quando Prost stradomina ma Niki rimonta da metà gruppo combattendo furibondo contro chiunque - perché ai tempi nessun boys di centro classifica si metteva a cul punzone appena vedeva un mito negli specchietti, anzi, faceva di tutto per rovinargli corsa, giornata e carriera -, fino a issarsi terzo, anche se per vincere l'iride ci vuole un secondo posto che proprio non arriva. Fino a che Mansell fa fuori i freni della Lotus e Niki sale nella piazza d'onore vincendo l'iride per mezzo punto. E come Ali a Kinshasa insegna all'Uomo a non arrendersi mai.

Avrebbe avuto solo un altro giorno di gloria nella sua vita di pilota, a Zandvoort 1985, ultima chiamata per dimostrare a Prost che Lauda è Lauda. Occasione sfruttata alla grande, con Niki che tiene dietro il francese già lanciato verso un'inarrestabile vendemmia iridata che lo porterà addirittura a quattro titoli, uno in più dell'autriaco, ma poco importa. Perché oggi Prost lo ricordano soprattutto perché s'è trovato a salire sul ring prima con Lauda e poi con Senna, altrimenti da solo di sentimenti ne ecciterebbe pochini e di nostalgia quasi per niente. Lauda che come Senna lascia la F.1 sbattendo contro un muretto, mentre è in testa, ma con un mare di fortuna in più. In Australia 1985, a 36 anni. Scende incazzato ma autocalmandosi con questi pensieri, poi incastonati nell'autobiografia: "Dai, Niki non fare il coglione, è finita, cosa importa, ne sei uscito vivo. Vivo".

Lauda senatore a vita del paddock

Vivo abbastanza da restare, dagli Anni '90 in poi, uomo di F.1. Senza scadenza. Perché il paddock ormai è il suo climax. Dapprima consigliere di Montezemolo nella lenta, faticosa ma costante rinascita Ferrari, quindi uomo forte nel fallimento Jaguar, quando dichiara: «*Pure una scimmia può guidare una F.1 moderna*», ma poi in pista per un test s'esibisce in una marea di testacoda, superato nella strisciata dei tempi da Cita e dalla ballerina di Gabbani.

Niki è così. Con lui ne vedi di ogni. Anche come guru dei box. Sulle prime sembra solo un ex pilota che non si dà pace, uno che in camiciola a quadri non vincerà mai nulla, ma poi con la Mercedes turboibrida, in veste di presidente non esecutivo e di coequipier al timone con Toto Wolff, darà vita alla squadra capace di segnare una delle strisce trionfali più lunghe della storia, tuttora in corso.

Questo è, anzi, non è, Niki Lauda. Il più postmoderno degli eroi, baumannamente liquido, inerte, apparentemente contraddittorio. Adattabile ma anche tremendamente solido, al contatto con la realtà. Razionale e poetico, lieve e pesante, tattico e sincero, essenziale e ridondante. A turno amico, rivale, idolo, negli anni idealizzato, odioso, stimato e sempre e comunque sorprendente. Mai meraviglioso come



GETTY IMAGES



avremmo sperato, sempre migliore di come i detrattori l'hanno graffiato. Niki è Marlene, le sue ustioni, la sua storia, perfino più bella, improbabile e strappacuore del film girato su essa. Niki è il 2018 ma anche gli Anni '70, la nostra giovinezza, la notizia che la Rai dette una sera di fine 1973, quando il Tg delle venti si confuse, annunciando che "Il nuovo pilota della Ferrari è Luana". Sì certo, citofonare fuori ore pasti, massima discrezione. Niki è la sua vita sentimentale stilosa, la faccia acerba e poi quella martoriata che lascia spazio al volto maturo da vecchia tartaruga, gli occhi di gatto e sotto il sorriso da sorce. L'eloquio buffo e strano, la parola "crande kasino" che viene sdoganata grazie a lui dalla democristianissima Rai Anni '70, a vent'anni dalla legge Merlin che i casini l'aveva vaporizzati. Niki è qualsiasi possibilità. Sintetizzazione umanissima del fatto che si possono sostenere posizioni completamente opposte a distanza di poco tempo perché nella vita solo gli imbecilli non cambiano mai idea.

Sì, Niki è l'uomo che sulle prime tratta con spocchiosa sufficienza l'angelo custode Arturo Merzario e poi quasi mezzo secolo dopo gli si affeziona. Tanto che a Abu Dhabi 2017 è meravigliosa la scena che vede il comasco fuori dai cancelletti del paddock dire al regale Lauda: «Dai, Niki non rompere le palle, tira fuori il doppio dei pass per questi miei amici, che quelli che mi hai dato non bastano! Su, su, muoviti, scattare». E lui: «Tu kiedi me impossibile, Arturo, ma io prova. Aspetta, io torno con altri pass». Fatto. Niki Lauda è la Ferrari che risorge, la F.1 che appare stabilmente nelle Tv e ci entra in casa, prima in bianco e nero e poi per sempre a colori. È sinonimo di storie belle, delle nostre più intense domeniche pomeriggio, da Poltronieri a Vanzini. Niki Lauda è la nostra giovinezza che se n'è andata, ma è anche nella nostra maturità che ci vede sempre lì, a guardare cosa fanno e cosa dicono quelli della F.1. Niki Lauda è la nostalgia, il nome d'arte che da una vita diamo alla nostra voglia d'innamorarci e reinnamorarci di questo stupendo mondo dei Gran Premi. Sì, ormai abbiamo idea di cosa significa Niki Lauda. Da quello che accade in certi pomeriggi targati 1 agosto, verrebbe da pensare che il suo nome è mai più. Ma tutti sappiamo bene che dentro di noi il suo nome sarà per sempre.

ANTO

SUTTON-IMAGES.COM





SUTTON-IMAGES.COM

Su **As** guardo solo le foto

NEL LUGLIO 1974 LAUDA SI CONCEDE
AL NOSTRO SETTIMANALE: «IL GIORNALE
NON LO LEGGO: NON CAPISCO L'ITALIANO...»

DI **MARCELLO SABBATINI**

AUTOSPRINT N° 28 9 LUGLIO 1974

*Niki 4° nella
prima stagione
sulla Rossa*

Nella sua prima stagione alla Ferrari nel 1974 Niki Lauda chiude al quarto posto piazzandosi nell'ordine dietro al campione del mondo Fittipaldi al suo compagno di squadra Regazzoni e a Scheckter

Dicono che io sia un suo denigratore, un suo nemico; perlomeno un giornalista che non la stima. Anche lei lo pensa? E perché?

«Non so. Io Autosprint non lo leggo perché non capisco l'italiano. Guardo solo le pictures (leggi foto). Poi la penso diversamente: cioè, se uno ha visto la cosa in un modo e io non sono riuscito a spiegare il mio punto di vista non posso aver nulla da eccepire. Invece se il mio parere l'ho potuto dare, come avvenuto con de Adamich a Montecarlo, dopo l'incidente di Regazzoni, e leggo che del mio punto di vista non ne è stato tenuto conto, allora me la prendo».

Quali argomenti userebbe - se lo fossi - per convincermi del contrario?

«Io non l'ho vista più da quel giorno d'inverno a Vallelunga prima della trasferta sudamericana. Adesso che ho ripreso i contatti stia sicuro che sarò io a cercarla se avrò da dire qualcosa su quello che scrive. Per dirle le mie ragioni».

Quanto pensa che del suo successo lo si debba alla Ferrari, macchina e ambiente, e quanto a lei? E in genere quanto pensa che si debba del successo nelle corse a un pilota e quanto alla macchina? E che cosa le piace di più in una Ferrari?

“
Non ci sono due
piloti uguali,
così come ogni
uomo è
differente.
Io preferisco
essere io.
Paragono
Regazzoni
a Rindt
”

«Un elemento completa l'altro. Più questa comunione è totale più sono possibili i risultati. Io non so cosa accadeva prima alla Ferrari, so che adesso i risultati ci sono perciò la Ferrari mi piace».

Cosa pensa del suo partner? Ieri alla BRM oggi alla Ferrari?

«Clay è simpatico, è un very nice man. In BRM non era felice, alla Ferrari è felice».

È vero che quando le proposero di correre per la Ferrari condizionò la sua accettazione al nome del partner?

«No, perché non potevo permettermelo. Mi dissero se volevo correre con la Ferrari, mi sottoposero il programma e io accettai. Dopo aver firmato seppi chi avrei avuto in squadra».

Ritiene di essere in tutto alla pari con Regazzoni?

«Certo. Sono alla pari con Regazzoni».

Se la Ferrari fosse una Casa austriaca e avesse ingaggiato un pilota italiano, lasciando lei a correre con una monoposto... Steyr Puch-Marlboro, lei come avrebbe reagito?

«Non avrei avuto niente da dire. Perché è un problema professionale e non credo ormai più conti la nazionalità nel nostro sport».

Come giudica un giornalista che sostiene un pilota connazionale?

«Ripeto, non lo giudico, credo che lui faccia il suo mestiere e penso che spetti a lui regolarsi come crede».

Qual è il pilota, di ieri e di oggi, cui preferisce, o ambisce paragonarsi? Si pensa più simile a Rindt o Stewart?

«Nessuno. Non ci sono due piloti uguali, così come ogni uomo è differente, ogni uomo è un certo tipo di uomo. Io preferisco essere io. Paragono Regazzoni a Rindt; è molto simile a lui...».

Che cosa pensa sia più importante per un pilota, oggi?

«Trovare la migliore combinazione per la macchina nel giorno della gara. Come ha detto? Sul piano umano? Capire la macchina. Lavorare insieme alla macchina».

È superbo?

«What means? Come su-per-bo? Ah! No».

È ambizioso?

«No. Però ho voglia di fare tutto al cento per cento».

È generoso?

«No».

È dongiovanni?

«No ... perché Mariella legge Autosprint».

È un computer?

«Il computer è una macchina, io non sono una macchina».

Le danno fastidio le critiche? La esaltano gli elogi?

«Se spiegano bene la situazione non ho nulla da obiettare alle critiche, ma se mi si viene a domandare qualcosa e non se ne tiene conto, dopo, allora mi arrabbio. Perché io rispondo sempre a tutti. Proprio per evitare che certe critiche abbiano origini inesatte. Gli elogi fanno piacere a tutti, ma non mi esalto se so di meritarmi».

È vero che quando Ickx a Pasqua le regalò a Salisburgo un bell'uovo con un coniglio di pezza, lei quasi si offese?

«No no, anzi fu molto carino».

Come ha cominciato a correre?

«Fu a Mulacken, nel '68. Era una gara in salita e la disputai con una Mini Cooper. No, non arrivai primo, fui secondo».

Niki a segno due volte nel 1974

Con l'accoppiata Regazzoni-Lauda in arrivo dalla BRM, la Ferrari nel 1974 cambia la sua formazione di piloti e chiude al secondo posto nel Mondiale Costruttori a 10 punti dalla McLaren campione del mondo. Nella corsa al titolo piloti Clay si piazza a tre lunghezze da Fittipaldi. Per Lauda saranno due le vittorie artigliate in stagione: in Spagna e Olanda



”

Se sapessi di avere delle super qualità allora dovrei smettere di cercare di migliorare. Piuttosto come so di avere un difetto faccio il possibile per eliminarlo

”

I suoi familiari cosa pensano di questa sua attività?

«Non capiscono le corse di automobili».

L'ha aiutato qualcuno per cominciare? È vero che lei chiese un prestito ad una banca austriaca come per un qualsiasi investimento d'affari, che in questo caso era lei, pilota con ambizioni da professionista della F.1?

«È un po' differente. Fu nel '69, quando dovevo cominciare a correre con la March in F. 2. Avevo bisogno di 16 milioni. La mia banca me li avrebbe dati, mi dissero al ritorno da Londra a contratto firmato, improvvisamente saltò fuori che tutto era cambiato, che i miei genitori avevano messo il veto. E allora andai in un'altra banca, quella che ho attualmente e chiesi un prestito al 6%, così come si fa per un investimento di una casa».

Chi ringrazierebbe per quello che è diventato?

«Nessuno».

E chi rinfaccerebbe?

«Tanto meno».

A Montecarlo considera giusto il suo comportamento in gara con Regazzoni nella fase iniziale? Lo rifarebbe?

«Io non ho fatto nulla di speciale. Non credo che mi si possa attribuire nulla di sbagliato. Facevo la mia corsa. Non ero partito molto bene? Poi c'è stato quel dinoplex».

Si accorda con Regazzoni sulle tattiche di gara? E con il direttore sportivo?

«Sicuro, perché siamo nella stessa squadra e l'obiettivo principale è il successo della squadra. Al verde, al via ci si gioca la corsa».

A che cosa attribuisce l'impasse nei risultati Ferrari tra Jarama e Zandvoort?

«Intendiamoci subito. In tutte le gare, quest'anno, le Ferrari sono state competitive. Si è potuto dare il caso che vi siano stati dei problemi particolari in corsa. In Spagna non ne abbiamo avuti e abbiamo vinto. A Nivelles eravamo altrettanto competitivi, ma Clay ha avuto quel problema con Larrousse e io con le gomme. A Montecarlo eravamo tutti e due in prima fila ed è stata vera sfortuna come è andata. In Svezia è saltato fuori un problema di cambi».

Che consiglio darebbe a un giovane pilota italiano con ambizioni di arrivare alla F.1, magari alla Ferrari?

«Lavorare sodo e duro per farsi esperienza».

E a un giovane pilota austriaco?

«Lo stesso, non cambia nulla. Lavoro sodo per farsi esperienza».

Quale considera il suo pregio e quale il suo difetto? Come uomo e come pilota...

«Se sapessi di avere delle super qualità allora dovrei smettere di cercare di migliorare. Piuttosto come so di avere un difetto faccio il possibile per eliminarlo».

Pensa di diventare Campione del Mondo quest'anno? E quale avversario lo preoccupa di più?

«Non lo so. Non so mai di vincere prima della bandiera a scacchi. Chi temo di più? Clay e Fittipaldi».

C'è da temere il super Cosworth che a Digione si dice lo abbia anche Fittipaldi?

«Io non so di super Cosworth. Non penso ci fosse in Svezia, non c'era a Zandvoort. O se c'era...».

9 pole su 15 Gp Lauda esalta

Due vittorie, tre secondi posti, 9 pole position su 15 Gp e tre giri veloci. Nella prima stagione in rosso di Niki Lauda alla fine saranno 38 i punti messi nel carnierone dall'austriaco che per lunghi tratti in questa stagione ha dato la sensazione di poter riportare finalmente il titolo iridato a Maranello

ALFA ROMEO





Il **banchiere** di se stesso

NIKI LAUDA VINCE IL PRIMO TITOLO IRIDATO
DOPO AVER INVESTITO SULLA SUA CARRIERA.
SONO GIORNI DA FAVOLA ALLA FERRARI

DI **EOIN S. YOUNG**
AUTOSPRINT ANNO 1975

Oinque anni fa, precisamente nello stesso giorno in cui è morto Jochen Rindt nel corso delle prove per il Gp d'Italia a Monza, un altro giovane austriaco, Niki Lauda, era stato coinvolto in un incidente con diverse macchine di F.3 a Zolder, in Belgio. Era rimasto illeso, ma scosso dopo questo incidente e con la fredda determinazione di un uomo che è diventato perfino più freddo e deciso, si è seduto nel suo albergo, quella notte, per decidere sul suo futuro, cioè se doveva rimanere nelle corse o smettere.

Calcolava prudentemente i rischi che comporta una carriera di corridore; aveva 21 anni e stava esaminando le possibilità di arrivare fino in cima e di rimanere in vita, tutto ciò in un giorno in cui il mondo dello sport automobilistico era stato scosso dalla notizia della morte di Rindt. Non era proprio il momento per pensieri razionali su questo argomento, ma Niki è arrivato alla conclusione che i compensi avrebbero dovuto valere i rischi e decise di continuare. Nel 1970, il pilota austriaco di F.3 aveva deciso di diventare Campione del Mondo... È difficile vedere un legame fra il fanciullesco, biondo Lauda con i denti sporgenti e il pilota di GP che ha appena vinto per la Ferrari il primo Campionato del Mondo dal 1964, il pilota che ha stabilito il passo in questa stagione con la sue 9 partenze dalla pole position e con le sue 5 vittorie, un giovane che ha letteralmente dato in pegno la sua vita per sessanta milioni allo scopo di comperarsi la strada che porta alla F.1. Tuttavia, quando si osserva Lauda che lavora con il team Ferrari nei boxes, durante le prove, si comincia a capire che egli non si considera soltanto una rotella nel completo ingranaggio dell'organizzazione Ferrari Gp, ma una componente maggiore che porta la tensione della stessa 312T. Andreas Nikolaus Lauda non è uno di quegli assi che si mettono in mostra davanti ai loro tifosi e che dipendono da loro. Niki vive la sua professione fino al punto da immedesimarsi con ogni parte della macchina, impedendosi di diventare un genere di robot meccanico, ma

**5 vittorie col
primo titolo
iridato di Niki**

Con cinque vittorie e 64,5 punti in graduatoria Niki Lauda con la Ferrari 312T si laurea per la prima volta campione del mondo di Formula Uno



”

*Oggi le corse
sono talmente
competitive che
non c'è più
lavoro di
squadra.
Ognuno deve
lottare per se
stesso e ottenere
i migliori
risultato per se
e per il team*

”

Cavallino davvero Rampante

È una stagione meravigliosa quella del 1975 in casa Ferrari: oltre al titoli Piloti arriva anche quello Costruttori. Un anno indimenticabile con Lauda, Regazzoni e Montezemolo, ds di un Cavallino davvero Rampante



”

Gli italiani sono tanto emotivi. Quando sei vittorioso ti festeggiano in un modo che non si può trovare altrove, ma se perdi ti uccidono quasi: non c'è via di mezzo

”

piuttosto rendendo la macchina una parte viva di se stesso. Il suo meccanico, Ermanno Cuoghi, descrivendo le differenze fra Regazzoni e Lauda dice: «Clay è latino e agisce in questo modo, mentre Lauda, ecco, è più tedesco». Pochi austriaci si sentono volentieri chiamati tedeschi, ma è chiaro ciò che vuole dire Cuoghi. Niki si è totalmente dedicato al compito "successo", il che può soltanto essere descritto con la parola: tedesco. A metà stagione 1974, sembrava che il campionato mondiale fosse sicuro per Lauda, con due vittorie già ottenute, ma dopo tutto è andato storto e, anche se ha stabilito nove volte la pole position, non è riuscito a terminare le ultime cinque corse, per raggiungere un quarto posto, per niente felice, nella classifica del campionato. Quando Lauda cominciava ad ammucchiare i suoi punti in questa stagione si diceva che il motore della Ferrari avesse un vantaggio di 20 cv sui Ford Cosworth e che probabilmente era questa potenza in più a vincere le corse per Niki, piuttosto che l'abilità del pilota. Egli risentiva fortemente di queste osservazioni, dato che credeva che fosse l'intero complesso Ferrari - il telaio, il motore, l'organizzazione e egli stesso - responsabile delle vittorie, non soltanto un vantaggio di cv. A 26 anni e non essendo italiano, Lauda è inevitabilmente sotto pressione alla Ferrari, ma non da parte del team. Questa pressione ha spezzato altri piloti prima di adesso, ma Lauda è deciso a resistere alle richieste di un pubblico ferocemente patriottico. «Gli italiani sono tanto emotivi. Quando sei vittorioso, ti festeggiano in un modo che non si può trovare altrove, ma se perdi, ti uccidono quasi... non c'è via di mezzo. In Inghilterra se vinci, ti festeggiano, ma se non vinci, ok, le corse sono così, forse andrà meglio la prossima volta... ma in Italia è soltanto tutto fantastico o niente».

Una volta Enzo Ferrari dirigeva il suo team dal suo ufficio di Maranello e si aspettava che il suo direttore di squadra, gli ingegneri e i piloti operassero telecomandati. Adesso il Commendatore ha Luca Montezemolo, il tranquillo e abile giovane direttore di squadra che ha studiato legge negli Stati Uniti e che si sta facendo strada nella stratosfera automobilistica italiana, che dirige l'intero operato del team ai boxes, invece che tramite conversazioni telefoniche sconnesse. Ma è veramente possibile per Montezemolo instaurare un qualsiasi genere di disciplina di squadra in uomini come Regazzoni e Lauda? Quest'anno a metà stagione Lauda stava pretendendo lavoro di squadra, ma per aggiudicarsi il titolo a Monza, era contento di lasciar vincere Clay. «Quando sono in pista, sono per Ferrari e per Niki Lauda, allo scopo di fare il meglio per la mia macchina. Tutte queste stupide chiacchiere sul lavoro di squadra: che cosa è lavoro di squadra? A Barcellona teoricamente avremmo potuto fare una buona combinazione con Clay accanto a me in prima fila. Ero più veloce io di lui, perciò diciamo: "d'accordo, tu vai e io fermo il resto...". Così si stabilisce tutto e dopo 500 metri entrambe le Ferrari sono fuori, perciò penso che tutto questo parlare di lavoro di squadra e di collaborazione... non vale niente. Non c'è ragione alcuna di stabilire tutto prima, secondo me. Oggigiorno le corse sono talmente competitive, voglio dire, macchine e piloti sono così pari, che non c'è più lavoro di squadra. Ognuno deve lottare per se stesso e ottenere i migliori risultati per se e per il team. Io lotto per la Ferrari, ma con la mia macchina, la numero 12, da solo».

Che effetto gli ha fatto l'ultima parte della stagione scorsa quando ha visto scappargli il titolo? «Certo non è stato facile perché mi trovavo

Un titolo atteso ben 11 anni

È un titolo atteso undici lunghi anni quello che conquista Niki Lauda con la Ferrari. Era dal 1964, infatti, che un pilota non andava a segno con la Rossa nel Mondiale Piloti. All'epoca era stato John Surtees, stavolta tocca all'austriaco... È festa grande per gli uomini di Maranello





SUTTON-IMAGES.COM

sempre davanti, sono sempre stato competitivo, ma ho sempre avuto tante noie in tutte le maledette corse, che ho sempre dovuto ricominciare da zero. Non ho mai potuto fare 9 punti o 6 e così costruire gradualmente il mio punteggio. Ero sempre lì e poi... niente. La pressione su di me è stata pesante perché tutto sarebbe dovuto salire gradualmente, ma ero su, giù, su, giù e ho dovuto spingere tremendamente per riuscirci. E certamente ho fatto anch'io i miei sbagli ...». Lauda, parlando, si difende del fatto che aveva perso il comando nel Gp del Canada come di uno sbaglio che tutti avrebbero potuto fare, arrivando in una curva e trovandola coperta di terra. È stata una di queste cose bizzarre. Ma non prende affatto l'incidente al GP della Germania alla leggera. «È stata interamente colpa mia, perché non avrei mai dovuto tentare, dopo due curve, di passare Scheckter in frenata proprio in questo punto. Avrei dovuto aspettare...».

Lauda si è finanziato la strada nel mondo delle monoposto ipotecando la sua vita, rischiando il collo per poter correre nel senso più vero della parola. Suo padre, ricco proprietario di una cartiera, non era d'accordo di finanziare ciò che considerava la follia di suo figlio, perciò Niki ha

Scrive il Drake

L'apoteosi della Ferrari nel 1975 vive a Monza il suo punto più alto. Proprio quel giorno arriva l'aritmetica certezza dei titoli e su Autosprint Enzo Ferrari scrive: "La vittoria mondiale di Monza è la dimostrazione di ciò che si può concretare con operosa fedeltà a un'idea. Ci sentiamo debitori nei confronti di Lauda, Regazzoni, dei tecnici, meccanici, fornitori e di tutti gli appassionati ferraristi che da trenta anni provocano in noi la determinazione di continuare"

ideato un progetto di finanziamento che ha iniziato una nuova moda. Si è recato presso una banca locale, in Austria, offrendole di portare i suoi colori in cambio di un finanziamento di dodici milioni per poter correre in F.2. Per la stagione seguente, il 1972, la stessa banca era d'accordo di aumentare la quota e di mettere Niki nella F.1 con la March, ma all'ultimo minuto ci ha ripensato e ha ritirato l'offerta. Lauda si trovava adesso in una situazione estremamente imbarazzante, perché aveva già firmato un contratto con la March sulla base del finanziamento della sua banca e adesso il denaro si era disciolto in aria. Nella sua disperazione ha provato presso un'altra banca, la Raiffeisenkasse, offrendole lo stesso affare. Evidentemente il direttore credeva che stesse scherzando, ma gli ha offerto di anticipare i sessanta milioni di cui Niki aveva bisogno sotto forma di prestito contro impegni diretti da pagare entro tre anni. La garanzia era costituita da una polizza sulla vita di Niki.

Doveva vincere. Quello è stato l'anno della March 721 (X) che aveva il peso concentrato entro il passo e a Lauda fu attribuito il dubbio onore di guidarla. Questa macchina ha rovinato tutta la sua stagione. Ma la macchina era veramente fatta così male o è stata la mancanza di esperienza che ha impedito a Niki di poter affrontare un programma di sviluppo? «Prima di tutto Peterson ha detto che la macchina era buona. L'ha guidata a Brands Hatch e gli è piaciuta per diverse ragioni e l'ha provata per un giorno intero in Spagna. Alla fine Robin (Herd) ha detto che potevo fare 10 o 20 giri con la macchina, ma ho fatto un testacoda immediatamente. Ho fatto altri 20 giri, ma mi sono sentito a disagio come mai in vita mia, perciò ho detto a Robin che personalmente non la ritenevo una buona macchina. Mi ha detto che tutto sarebbe stato a posto quando avessi avuto l'esperienza di Ronnie...».

La stagione di Lauda con la March ha trovato una fine agitata. Egli era stato felice con loro e dice di aver imparato molto lavorando con Peterson, ma voleva fare un nuovo contratto con la March per il 1973 in termini corretti, in modo tale che sarebbero stati loro a pagarlo, invece che lui a pagare loro. «Perfino in Sud Africa, con la piccola macchina sport 2 litri dicevano che il contratto era solo una formalità e abbiamo discusso su come la macchina sarebbe stata e cose come queste, ma quando sono tornato in Inghilterra in novembre, Max dice: "mi dispiace molto, non abbiamo uno sponsor e non possiamo gestire una macchina per te". Questo è stato un momento bruttissimo per me, perché avevo ancora quaranta milioni da pagare alla banca, e neanche una corsa assicurata».

Il suo miglior piazzamento in quella stagione era stato un 7° posto in Sud Africa e, perfino se ci fossero stati dei posti liberi il giovane austriaco non sarebbe stato una proposta particolarmente attraente. Ha chiesto a Louis Stanley se poteva correre con una BRM, ma la scuderia di Bourne era già strapiena con Regazzoni, Beltoise e Schuppan. Tuttavia, Stanley ha offerto a Lauda la possibilità di provare la BRM al Paul Ricard e la sua prestazione ha indotto "Big Lou" a lasciare che Lauda e Schuppan si battessero per un posto nel team. L'idea era che Lauda disputasse le corse in Sud America e che Schuppan facesse la cor-

sa in Sud Africa. Questo ha dato a Lauda il vantaggio di entrare con un piede nella BRM. È insolito sentire un pilota esprimere parole di lode sul team BRM di cui si parla tanto male, generalmente. «In generale la macchina era molto buona, ma il motore mancava di potenza. Per me è stato un anno buono, perché ancora una volta ho imparato molto e mi ha dato la possibilità di paragonare la BRM con la March».

Gran parte della messa a punto della Ferrari deve essere attribuita a Lauda che mette tutto ciò che ha in tutto ciò che fa con la macchina, principalmente perché cerca il successo e la sua determinazione porta frutti a lungo termine. Egli sottolinea che le prove alla Ferrari sono un lavoro duro. «Non bisogna dimenticare che dobbiamo provare dei motori, delle scatole del cambio, tutte cose che gli altri non debbono fare, perché comprano trasmissioni Hewland e usano motori Cosworth. Noi facciamo molte prove, tre volte di più di quelle che fanno gli altri teams».

È diventato importante per Lauda adesso l'anno con la March accanto a Ronnie Peterson, nonostante debba essere stato estremamente frustrante a suo tempo. Peterson gli ha insegnato a mantenere un massimo di pressione per tutto il tempo. «Ho imparato da Ronnie che si dovrebbe sempre spingere fino in fondo nelle prove: nelle prove e nelle corse... se si prova cinque decimi più lenti di quanto si corre in corsa, si arriva alla corsa e tutto è merda».

Lauda ha cominciato a correre con una Mini Cooper all'età di 18 anni, disputando corse in salita locali. Ha passato i suoi esami per entrare nell'università, ma di fatto non è mai progredito oltre con la sua istruzione. Invece andava a correre, passando gradualmente da una Porsche, alla Formula Vee, a una McNamara F.3, a una Porsche 980 e poi alla F.2 nel 1971. Nel 1972, il suo compito con la March includeva la F.2, e egli ha vinto il campionato britannico di F.2 John Player in quella stagione, come un certo compenso per la mancanza di gloria nella F.1. Oggigiorno egli viene alle corse con un Cessna Golden Eagle a 2 motori a turbo compressori, che ha noleggiato per un anno e porta con sé un pilota che è anche istruttore di volo. Sua compagna costante in questi tempi è la sua affascinante ragazza, Mariella, che dà notevole grazia all'aggressività del box della Ferrari. Vivono a Salisburgo, stan-

no costruendo una nuova casa là, ma il matrimonio non fa parte dei loro progetti immediati. Dice Niki «Non abbiamo in programma di sposarci, perché crediamo di essere sposati quanto tutti gli altri. Non abbiamo il documento... e di questo pezzo di carta non sento la mancanza».

La loro nuova casa è in costruzione a 20 km da Salisburgo, ma la notizia ha già raggiunto i tifosi austriaci e nei fine settimana Niki ha già problemi di parcheggio! Lauda è di struttura leggera, pesa 65 kg, ma è orgoglioso della sua costituzione fisica eccellente. Quando ha iniziato in F.1 si è imbarcato in un deciso programma per aumentare le sue forze per corse più lunghe e più difficili. Insieme a Helmut Marko egli ha coperto centinaia di chilometri di campagna accidentata in motocicletta, costruendosi quella resistenza che alla fine gli ha dato il più grande onore nelle corse di Gran Premio.



”
Ho imparato da Peterson che si dovrebbe sempre spingere fino in fondo sia in prova che in gara. Se in prova si è più lenti il Gp è una merda

L'INCONTRO CHE GLI CAMBIÒ LA VITA



COLOMBO

Enzo Ferrari

uomo di cuore

NEL VENTICINQUENNALE DELLA SCOMPARSA
DEL COMMENDATORE, LAUDA RACCONTA
IL SUO RAPPORTO SPECIALE CON IL DRAKE

DI **ALBERTO ANTONINI**
AUTOSPRINT N° 32-33 13 AGOSTO 2013



Interessante, sì, ma anche “difficile” da trattare. Come tu stesso hai avuto modo di verificare, in tanti anni di conoscenza e di collaborazione. Come descriveresti il suo carattere?

«Certo, non era facile trattare con lui. Perché era una persona estremamente complicata. Ma questo è il rovescio della medaglia. Gli italiani sono fatti così, hanno un grandissimo cuore che a volte si riflette in una sorta di egoismo senza fine. Ma proprio da questo suo modo di essere ho imparato tanto; cose che mi sono servite per la vita».

E come riassumeresti, in una frase, questo insegnamento?

«Arrivare il più presto possibile all'obiettivo che ti sei prefisso».

Nei rapporti con Enzo Ferrari, senti di essere stato “diverso” rispetto agli altri piloti che hanno guidato per il Cavallino?

«So che avevo un rapporto particolare con lui. Enzo Ferrari è sempre stato un po'... insomma, non gli sono mai interessati particolarmente i suoi piloti, a parte forse un paio. C'era Gilles Villeneuve, fra questi. E poi, sì, credo che mi abbia rispettato, per quello che sapevo dare in pista. Anche se, naturalmente, nel nostro rapporto ci sono stati alti e bassi. Del resto, lui era fatto così...».

Sei arrivato persino a dirgli che la Ferrari era - testuale - una “macchina di merda”...

«Ma certo! E al primo test con la Ferrari, gliel'ho detto! Tutti quelli che stavano intorno, tutti i tecnici, non si azzardavano a dire niente. Io avevo capito subito che lì la filosofia era quella, ma nonostante ciò, critica la macchina da subito. E questo ci permise, poi, di migliorarla. Se fossi stato zitto... Invece con lui decisi di non risparmiare niente, di dire tutto subito. E da quel momento, Ferrari mi portò rispetto».

Nella F.1 di oggi, ci sarebbe posto per un altro uomo così?

«La cosa più importante sarebbe trovarlo, uno così. Ma non è che capiti tutti i giorni. Magari di uomini così ne nasce uno ogni cent'anni».

C'eravamo tanto amati

È il 1974. Lauda è appena approdato alla Ferrari. Nell'immagine eccolo con Luca Cordero di Montezemolo ed Enzo Ferrari a Fiorano

- Lui era il capo, ma neanche allora poteva gestire una squadra come la Ferrari tutto da solo...

«D'accordo, c'era tutta una squadra. Ma lui era il Commendatore. E senza di lui non si muoveva proprio niente».

Ma in definitiva, per te, era così spietato come è stato descritto?

«Proprio questo è il punto: quando voleva essere duro, arrivare dritto al punto, sapeva farlo. Ma al tempo stesso, quando voleva, poteva trasformarsi in un “mama-mensch”, in una persona piena di sensibilità e attenzione. La sua particolarità era proprio questa, l'essere riuscito a creare questa combinazione che da una parte teneva il carattere e dall'altra anche i sentimenti».

È per questo che, dopo la vostra “separazione” abbastanza turbolenta a fine 1977, quando andasti alla Brabham, non ti serbò rancore?

«Sì. Per la verità, all'inizio era molto arrabbiato con me. Disse che ero andato via per un “mediatore di salumi” (Tanzi della Parmalat, ndr). Ma poi lo incontrai di nuovo a Imola nell'82, ai box del Gp di San Marino. Mi salutò e ci abbracciammo. Enzo Ferrari era fatto così. L'uomo più incredibile che ho mai conosciuto».

ANTO

Niki Lauda oggi ha 64 anni. L'età che aveva Enzo Ferrari quando cercò di mettere sotto contratto Stirling Moss. O quando mise in produzione la Gto, la classica delle classiche del Cavallino. Quarant'anni fa, nel 1973, Niki era “un” pilota. Poi avvenne l'incontro che gli cambiò la vita, non solo la carriera. L'incontro con una persona per la quale ancora oggi ha un ricordo più che particolare.

Hai sempre parlato di Enzo Ferrari come di una persona dal carisma incredibile, quasi inumano. Ma da dove veniva questo carisma? Che cosa ti impressionò di più di lui, la voce, lo sguardo, la gestualità?

«Tutto! Perché tutto quello che faceva Ferrari emanava carisma. Non c'era un tratto particolare, ma semplicemente, in tutta la mia vita, io non ho mai incontrato, conosciuto, visto o parlato con una persona che mi facesse altrettanta impressione. Nessuno altrettanto carismatico, nessuno così interessante come era Enzo Ferrari».



QUELLA TERRIFICANTE OPERA D'ARTE

Autosprint chiuse il 1976 con un memorabile quanto indimenticato numero di AS ANNO, grazie a una cover dedicata al rogo di Niki Lauda al Nurburgring. Come accadeva di regola per lo specialone di chiusura di stagione, non era una foto a riassumere il senso di un anno di corse, ma una vera e propria opera d'arte. Frutto dell'immenso talento del maestro Antonio De' Giusti. Il quale riesce a raffigurare la scena del salvataggio ad opera di Arturo Merzario nella più cruda, plastica e sconvolgente drammaticità, mostrando Niki ancora nell'abitacolo della Ferrari 312 T2, senza casco e con Merzario intento a salvarlo, mentre Edwards e Ertl, altri due colleghi piloti, si stanno dando da fare con gli estintori. Vi riproponiamo l'immagine in prospettiva diversa, orizzontalizzandola, e donandole ancor più terribile e gotico fascino...



Inferno e ritorno

ECCO COME NIKI RACCONTÒ LA TERRIBILE
AVVENTURA DEL NURBURGRING
NEL SUO LIBRO PROTOKOLL USCITO NEL 1977

DI **NIKI LAUDA**

AUTOSPRINT N° 39 25 SETTEMBRE 1984

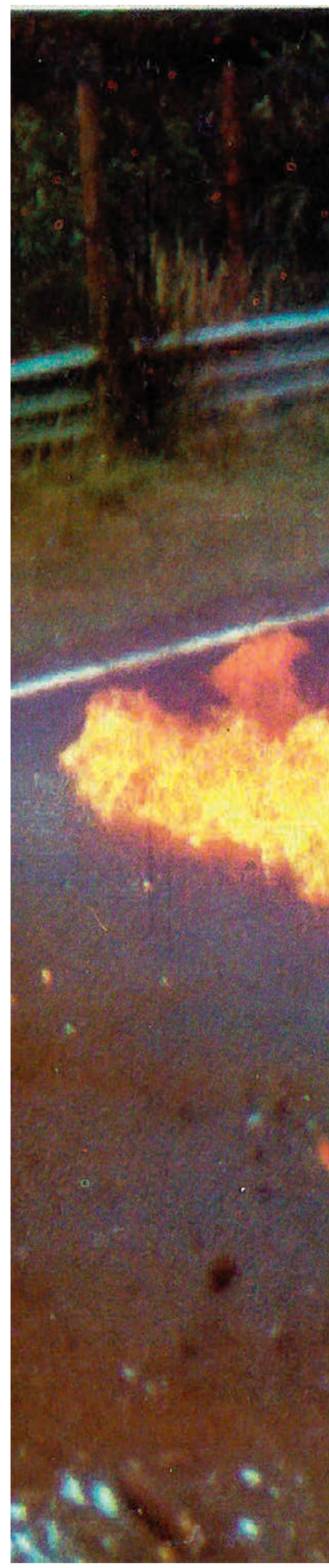
Fui bersagliato dalle polemiche perché avevo criticato la pericolosità del Nurburgring. In parte si cercò di ridicolizzarmi come vigliacco ed in parte si cercò di liquidare le mie parole con delle frasi fatte (ad esempio, Huschke von Hanstein commentò: «*Ci ho corso quarant'anni fa*»). Sostanzialmente, ognuno si sentì obbligato a dire qualcosa di sen-

sato, con o senza riflessione. Vigliacco o non vigliacco, comunque non serve a nessuno fare dell'automobilismo una serie di riti sacrificali. Non serve a nessuno se, in ogni corsa, si ammazzano due persone. Anche usando tutte le moderne misure di sicurezza, non si potranno mai evitare quegli incidenti mortali che metteranno sempre in discussione l'attendibilità del nostro sport. Non si dovrebbe aumentare il rischio già alto, correndo su piste pericolose. E il Nurburgring è assai più pericoloso di tutte le altre piste per il semplice fatto che, essendo così lungo, sulla maggior parte della pista l'intervento della squadra di soccorso può essere effettuato soltanto con un ritardo mortale.

Per me, il Nurburgring non è una sfida, non ne faccio una filosofia. In un primo tempo, questo circuito mi è addirittura piaciuto perché sono il tipo ideale di pilota per esso: è una pista per un lavoro di precisione e di pazienza, una pista per un continuo perfezionamento. Ci correvo bene, perché lo conoscevo bene. Prima di correrci per la prima volta - con la Formula V - mi ero allenato per tutta una settimana. Ho corso in tutte le categorie possibili su questo circuito, ci ho addirittura fatto una 24 ore e non ho mai avuto niente da obiettare riguardo al circuito. Questo però, perché, non mi preoccupavo della sua sicurezza: accanto alla pericolosità normale dell'automobilismo, avevo anche accettato i pericoli supplementari, superflui, senza riflettere. Cerco di ricostruire il momento della mia presa di coscienza. Esso iniziò senz'altro durante la mia permanenza nella F.1. Certo, avevo assistito anche prima a degli incidenti mortali, ma non mi avevano mai toccato così da vicino perché era sempre rimasta aperta la questione se magari il pilota stesso non avesse commesso un errore. Forse aveva bevuto troppo la

Il racconto del rogo del 'Ring

Nurburgring domenica
1 agosto 1976. La
Ferrari di Lauda ha
appena urtato il
terrapieno e sta
scivolando di traverso
alla pista seminando
pezzi. Il fuoco è già
divampato con
violenza e fra un
attimo quello che
resta della monoposto
di Niki sarà urtato
dalle vetture
di Lunger e di Ertl





”

*Sono legato
cieco e muto.
Arriva un
uomo, capisco
che è un prete.
Recita in
maniera
meccanica una
preghiera in
latino come una
sentenza*

”

sera precedente e perciò mancava della dovuta concentrazione; forse era stato generalmente un pilota maldestro e perciò poco adatto a questo sport. Per tali motivi, non mi ero mai posto il problema. Questo mio atteggiamento cambiò soltanto quando entrai a far parte dei piloti di classe internazionale e vidi morire piloti come me: persone di cui potevo giudicare le capacità. Quando uno assiste continuamente alla morte di piloti che non hanno certamente fatto un errore, la faccenda cambia dimensione: deve dare da pensare, uno non lo può più ignorare. Ad esempio l'insufficienza dell'estintore alla morte di Roger Williams (con un estintore come quello, si poteva al massimo estinguere un piccolo fuoco su una scarpata), oppure in Sudafrica dove si ruppero i guardrail quando Peter Revson ci battè contro, la decapitazione di Helmut Koinnig a Watkins Glen. Se uno si trova di fronte a questi fatti e lascia semplicemente le cose come stanno, è un incosciente. E da quando ho preso coscienza di ciò, lotto sempre contro gli evitabili pericoli dell'automobilismo: non importa se al Nurburgring, a Mosport o a Fuji. Per quanto riguardava la situazione 1976, accettai la decisione maggioritaria dei piloti che incoerentemente furono disposti ad un'ultima partenza sul circuito: in alcuni emerge "l'eroe", altri hanno semplicemente poco cervello. Ed anch'io fui incoerente e mi accontentai della promessa che ci avremmo corso per l'ultima volta.

Aveva piovuto con brevi rovesci, c'erano il freddo e la tristezza dell'autunno. La partenza venne spostata più volte, corsero delle voci sul cattivo stato della pista. Una cosa era certa: la pista era per lo più bagnata. Dunque gomme da pioggia. Benché fossi stato nella prima fila, non feci una buona partenza: a causa della pista bagnata, ero partito con la seconda, ma avevo dato troppo gas. Le gomme aveva rigirato a vuoto, cosa che con la seconda è ancora più spiacevole; se si oltrepassa con rapporti più lunghi il punto in cui le gomme fanno appena presa sull'asfalto, si rimane praticamente fermi. Mi accadde esattamente questo. Poi, un primo giro senza avvenimenti eccezionali, la pista era abbastanza sdruciolevole, ma alquanto a posto, ero forse al nono posto. Dato che la pista si stava asciugando rapidamente, andai al box per cambiare le gomme. Un cambio rapido ed accurato.

Sento dei rumori ed a un certo punto capisco: elicottero, sono in un elicottero. Sono a letto e penso che presto tutto sarà finito, sono stanco e voglio dormire e nient'altro m'interessa. Dappertutto sul mio corpo escono ed entrano dei tubi, sento delle voci, vedo un movimento e sento che sto perdendo conoscenza di nuovo, così penso con tutte le mie forze che non devo, semplicemente non devo, svenire, e mi attacco ad una voce come ad una corda, finché sento questa voce, sono ancora vivo, e lotto, lotto, non voglio rassegnarmi ed a un tratto distinguo una parola, Fittipaldi, e riesco a riconoscere la voce; è il medico di Fittipaldi, Grajales, posso riconoscerlo dal suo accento. Questo successo di aver ricordato un nome, mi strappa dalla rassegnazione: sono cosciente di voler vivere. Sento la voce di Marlene. Non posso vederla, non posso parlare, ma posso sentirla, e questo mette in moto i miei pensieri. Capisco la mia situazione: incidente - ospedale - polmoni. Allora mi rendo conto che posso "volere", posso capire delle cose, posso desiderare qualcosa senza poter vedere, parlare o muovermi. Sento dire: "aspirazione bronchiale"; capisco che è molto importante e che farà male, che devo in qualche modo collaborare, essere pronto; sono pronto ed il dolore è crudele. Sono legato, cieco e muto. Arriva un

Il calvario di Niki

A destra, un'altra immagine del rogo del 'Ring e sotto Lauda che viene trasportato all'ospedale di Mannheim. Racconterà Niki: «*Il giovedì successivo al mio ricovero, mi viene dato uno specchio. Devo aprire le palpebre con le dita per vedere bene: la testa è gonfia il triplo del volume normale ed attaccata direttamente sulle spalle, il collo e il naso non si possono distinguere. Se vedi qualcosa del genere, non puoi evitare che ti faccia un certo effetto*».





GETTY IMAGES



”

*Merzario,
Luger, Edwards
e Ertl mi
salvano la vita,
strappandomi
dalle fiamme.
L'atto più
grandioso è
quello di Arturo
che passa
attraverso le
fiamme e riesce
a slacciarmi
le cinture*

”

uomo, capisco, che è un prete. Recita meccanicamente una preghiera in latino, come una sentenza. Di una tale Estrema Unzione si può morire come di uno shock; il prete non dice nulla di incoraggiante, non menziona che forse potrò vivere. Il quarto giorno, pare che il mio quadro ematologico e i miei polmoni, per ora, siano a posto e che vivrò. Il mio vuoto di memoria comincia dalla fermata al box e a parte la breve sensazione, dura fino all'apatia nell'ospedale, fino al primo attivo moto della coscienza nel riconoscere la voce del dott. Grajales. Nonostante ciò, ho addirittura pensato e parlato nel frattempo: così sono venuto a sapere che nell'elicottero ho dato una precisa indicazione a Daniele Audetto; gli ho detto, cioè, dove era la chiave della mia macchina (l'avevo data all'uomo della Bilstein, Hugo Emde). Per quanto precisa fosse stata questa indicazione, appartiene all'ambito del vuoto. Naturalmente ho visto tante e poi tante volte dei film e delle videocassette, riguardanti l'incidente: scendo a livello della miniera, prendo la curva a sinistra all'interno al km 10,6 e al vertice, tocco i cordoli.

La macchina sbanda dal dietro, cerco di correggerla con una rapida sterzata e scivolo, cosa abbastanza normale, nemmeno tanto drammatica a quella velocità (poco più di 200 kmh). Ma ad un tratto, la macchina balza a destra, sfuggendo al mio controllo, le reti di protezione si spezzano, la macchina urta il terrapieno, viene lanciata indietro e a questo punto si spacca il serbatoio del carburante. Intanto un palo di sostegno, con un colpo mi ha portato via il casco. La Ferrari finisce trasversalmente sulla pista, viene investita dalla vettura di Brett Luger che la spinge in avanti per circa 100 metri. Merzario, Luger, Edwards e Ertl mi salvano la vita, strappandomi dalle fiamme. L'atto più grandioso è quello di Arturo Merzario che passa miracolosamente attraverso le fiamme e riesce a slacciarmi la cintura di sicurezza. Le ustioni sulla faccia, sulla testa e alle mani non erano mortali, bensì potevano esserlo i danni ai polmoni e al sangue (avevo respirato i gas velenosi del carburante che stava bruciando).

Sono stato ricoverato nel reparto rianimazione di Mannheim. Il quarto giorno, mi tolgono il tubo dalla bocca e posso parlare per la prima volta. Vengono Marlene ed i miei parenti a visitarmi; indossano dei camici verdi e delle cuffie verdi. «*Che strano aspetto avete!*» dico loro. Sono stati dati loro dei vestiti asettici e sono passati attraverso un ambiente sterile. All'interno ci sono 30 gradi. A causa delle mie ustioni e del particolare pericolo di infezioni ho la doppia protezione di una piccola camera all'interno della mia stanza. Il giovedì successivo, mi viene dato uno specchio. Devo aprire le palpebre con le dita per vedere bene: la testa è gonfia il triplo del volume normale ed attaccata direttamente sulle spalle, il collo e il naso non si possono distinguere. Se vedi qualcosa del genere, non puoi evitare che ti faccia un certo effetto. L'infermiera mi dice che sono stati gli 800 gradi di calore a rendermi così gonfio. Il primo evidente progresso: cammino appoggiato all'infermiera. Poveri diavoli, penso, attraversando il reparto, sono tutti dei casi gravissimi. A uno è scivolato il cric e la macchina gli è caduta sulla testa. Un'infermiera, chinata su di lui, sta cercando di accertare se gli sono rimasti dei riflessi. Gli dice continuamente, ad alta voce: «*Apra gli occhi, apra gli occhi!*». Parla con una forte cadenza dialettale. Ma lui non apre gli occhi.

I giorni e le settimane dopo l'incidente si possono descrivere da diver-



L'esempio di Merzario

Sono già passati diversi secondi, la Hesketh n°24 di Ertl e la Surtees n° 18 di Luger sono già ferme dopo aver urtato il rottame della Ferrari di Lauda. Scheckter scarta i rottami e prosegue, ma si ferma la Williams di Merzario. Arturo salterà giù dalla monoposto e andrà a dare manforte a Ertl. Sarà l'esempio di Merzario a ridare convinzione a Luger ed Edwards che sta già cercando coraggiosamente tentando di forzare il muro di fiamme che avvolge Lauda...



si punti di vista, ad esempio: stato fisico, stato psicologico, pubblico, Ferrari. Lo stato fisico. Nel periodo tra la liberazione dalle fiamme e il ricovero nel reparto rianimazione furono fatti molti errori, addirittura su cose che si possono considerare l'abbicci del pronto soccorso. All'ospedale, però, tutto andò per il meglio: ottimi medici, ottime condizioni, una forte volontà di vivere da parte mia e naturalmente una buona dose di fortuna. Nel caso di bruciature ai polmoni, si tratta di vita o di morte, ma, una volta superata la fase critica, si guarisce relativamente presto. Le bruciature furono più un problema di estetica. I trapianti più importanti di pelle - dalla coscia destra alla faccia - furono effettuati poco dopo il periodo critico ed ebbero buon esito.

Non sopporto più l'ospedale. Prendo delle forti dosi di Valium, eppure non riesco a dormire più di due ore. La comprensione dei medici è meravigliosa: mi credono, quando affermo di poter guarire soltanto a casa mia. Segretamente vengo camuffato, condotto fuori dall'ospedale e portato in aereo a Salisburgo. Se telefoneranno per me all'ospedale, verranno tenuti a bada e, per giorni, soltanto un piccolo gruppo di persone sa che sono già tornato a casa. Dormo subito sei ore; la casa è semplicemente ineguagliabile. Non mi faccio illusioni sul mio stato: zoppico col bastone, ho dolori nei punti dov'è stata portata via la pelle; poi non sono molto bello perché ora porto la coscia destra sulla faccia. Ma questo non m'impresiona.

Poco dopo, il ritmo della guarigione si fece inaspettatamente più rapi-

do: ci misi solo sei settimane a ristabilirmi fisicamente, anche perché avevo un fisioterapista ed allenatore come Willy Döngl e perché ero tanto impaziente di tornare alla vita normale che ero pronto ad accettare qualsiasi terapia sia a Salisburgo che ad Ibiza, dove anche il clima del mare fece la sua parte. Lo stato psicologico. Il fatto che ero ancora vivo era tanto più impressionante dello spavento riguardo al mio aspetto che le mie bruciature non sarebbero mai diventate un serio problema psichico per me. Quando presi la decisione di farmi vedere nuovamente in pubblico, lo feci soltanto, considerando il mio benessere fisico, non l'estetica. Per me la gente poteva anche rimanere scioccata: sarebbe stato un loro problema. Ogni handicappato ha il diritto di svolgere un'attività lavorativa e la società dovrebbe aiutarlo in questo e non impedirglielo. Io, comunque, presi la soluzione che le tracce visibili, l'asciutemi dall'incidente, avrebbero avuto un'importanza secondaria per me.

La famiglia. La presenza di Marlene all'ospedale mi aiutò infinitamente, mi incoraggiò a tirarmi su. In quei giorni mi riavvicinai ai miei genitori ed al mio fratello. Il pubblico. Per quanto riguardava i tifosi, l'eco fu enorme e per il 99% positivo, incoraggiante, talvolta addirittura commovente. C'erano delle persone che, per scritto o per telefono, mi offrivano la loro pelle ed i loro orecchi, mi raccontarono delle loro esperienze di ustioni e trapianti. Un ragazzino mi mandò una Ferrari in miniatura perché aveva sentito che la mia si era bruciata.

**AUTO
SPORT**

NEL 1977 L'ADDIO ALLA FERRARI

Protokoll il libro tutto vetriolo

NIKI ROMPE COL DRAKE E VUOTA IL SACCO
IN UN INSTANT BOOK CHE FA DA MEMORIALE
NEANCHE FANGIO AVEVA OSATO TANTO...

TRATTO DA AUTOSPRINT N° 47

22 NOVEMBRE 1977



Il due volte campione del mondo, il pilota austriaco Niki Lauda, ha scritto un altro libro. È stato ufficialmente presentato sabato a Linz al Racing Show 1977 di Nina Rindt. In esso scrive dei suoi quattro anni alla Ferrari, di Mariella Reinin-ghaus e di sua moglie Marlene. Ma questo "Protokoll, I miei anni alla Ferrari" mette soprattutto bene a nudo il carattere di Niki Lauda, il suo atteggiamento verso il mondo delle corse (dove "Protokoll" vuol dire "Verbale"). Il suo linguaggio, e le cose che dice, non lasciano davvero trapelare un grande amore per questo mondo e per i suoi tifosi, che lo hanno reso famoso e ricco. Così dice, per esempio, che Marlene (sua moglie) sarebbe fuori luogo fra tutte...

«Quelle donnette che si mettono in scena in continuazione e che, ogni giorno vestite meglio, schiacciano qualche cronometro».

Poi un'altra frase caratterizza molto bene questo suo atteggiamento. Siamo al Gp d'Austria 1977, piove e Lauda non è contento della macchina e non si sente bene fisicamente, tuttavia arriva secondo (dietro Jones). Parla della premiazione e dice testualmente...

«L'indegna cerimonia, pugni e spintoni, qualsiasi mano, qualsi-

asi coppa».

Odia gli impegni pubblici e scrive:

«Le onoranze mi annoiano: non sono un campione del mondo per queste cose. Il dono ufficiale d'onore dell'autorità sportiva, un cosiddetto servizio da tavola per 12 persone, trova presto un altro amatore, che sa usarlo meglio di me».

Forse non si rende conto che essere campione del mondo, pagato come un divo, implica certi obblighi, anche morali, specie verso i propri sostenitori. Il libro comincia con il suo ultimo colloquio con Enzo Ferrari. Lauda racconta:

«La domenica 28 agosto ho chiamato Luca e ho detto: "Domani, arrivo, sì, domani, e per dire il vero non voglio più correre per voi". Luca mi richiama il lunedì, prima della partenza e mi fa quasi un'offerta in bianco».

«"Sarà difficile", rispondo io».



Gli ultimi hurrà con la Rossa

Niki con la Ferrari 312T2 al Gp d'Austria 1977, un altro passo in avanti verso il secondo mondiale, dopo il quale dirà addio alla Casa del Cavallino, per sempre



«Ci siamo incontrati alle 16 nell'ufficio di Enzo Ferrari a Modena. Erano presenti: il Vecchio, Piero Lardi, Luca Montezemolo e il ragioniere Della Casa. Il ragioniere aveva davanti a sé la calcolatrice. Ferrari ha aperto la conversazione, mi ha offerto di eliminare tutte le eventuali cose incresciose, come lasciare a casa in futuro Forghieri. Mi ha offerto privilegi e ha detto che il denaro non avrebbe costituito un problema».

«Gli ho confermato che avevo promesso di correre per lui fino alla sua morte; ma che i miei sentimenti erano cambiati e che lo pregavo di lasciarmi libero».

«“Non voglio più correre per voi”, ho detto».

«Il Vecchio è diventato furioso: “C ... cosa vuoi?” ha urlato a voce stridula».

«Cosa voglio? “Niente”, ho detto, è proprio questo, non voglio niente. Voglio soltanto andarmene».

Questa è la versione dei fatti di Lauda. Poi prosegue, raccontando una scena all'aeroporto di Bologna dopo questo colloquio e la pubblicizzazione della rottura con Ferrari.

«Ero allegro, come non più da tempo, leggero e gaio, come se mi fossi appena innamorato o avessi fatto un grosso colpo. Mi sono recato direttamente all'aeroporto di Bologna. Quando ero seduto sull'aereo, ho sentito come prima cosa la voce della torre di controllo: “... Lei ha un ritardo di due ore. Niente più priorità. Lei ha lasciato la Ferrari, bastardo!”».

«Ho risposto: “Siete diventati matti? Mi dia l'autorizzazione di decollare. Tanto rimango in Italia”. “OK”, il tale ha detto e mi ha fatto partire».

Lauda parla anche del suo primo compagno di squadra alla Ferrari Clay Regazzoni.

«È vero, non siamo mai diventati veri amici, ma l'ho sempre stimato. Si adatta tanto bene nel quadro dello sport automobilistico. Donne, brutale, piccolo, tarchiato, baffi. È il classico tipo cinematografico del campione...».

Ciao Enzo...

Il campione del mondo si dilunga anche sulla figura di Enzo Ferrari e sull'atteggiamento degli altri verso il Commendatore, dicendo che «È un mito per gli italiani, una figura sacra davanti alla quale i suoi connazionali si buttano letteralmente con la pancia a terra».

e che lui stesso ha salutato con un

«Ciao Enzo».

Dice che tutti hanno

«...paura di lui e questo è una fonte di malintesi e decisioni sbagliate. Si preferisce fare un piacere al Vecchio, dicendogli qualcosa di gentile (non la verità) invece di qualcosa di meno gentile (ossia appunto la verità)».

Per caratterizzare questo comportamento, cita dettagliatamente una scena descritta dal giornalista austriaco Helmut Zwickl. Siamo al Gp di Gran Bretagna 1977, a Silverstone. Niki Lauda sta per telefonare a Enzo Ferrari per informarlo sulla situazione. Mentre sta aspettando la comunicazione, Mauro Forghieri (il “genio” come lo chiama), è di fian-

”

Siamo al Gp di Gran Bretagna 1977 e sono con Forghieri quando lo vedo al telefono manipolare i tempi che racconta a Ferrari

”

Una saga vincente

Niki e la Ferrari 312 T2, un connubio che avrebbe meritato ancor più gloria, non fosse stato per il rogo in Germania nel 1976. Lo stesso rapporto tra Lauda e la Rossa poteva durare e fruttare di più a entrambi... ma è andata così

”
I rapporti tra me e l'ingegnere Forghieri sono stati uno dei motivi principali del mio divorzio dalla Ferrari alla fine della stagione 1977
”

co a lui. **«...sta cambiando i tempi annotati su un foglio per comunicarli al Commendatore, migliorando di 1/10 di secondo il mio tempo e aumentando leggermente quello di Andretti».**

Poi Lauda si sofferma su Forghieri e sui loro rapporti. Dice che sono stati **«...una delle ragioni principali del mio divorzio dalla Ferrari».**

lo descrive in questo modo: **«...È un uomo buono, gentile, perfino caro ed è un genio dal punto di vista tecnico. Peccato che sia pazzo: perde il lume della ragione, non comprende la realtà, si ostina nelle false realtà e allora non è più aperto a nessun argomento e soprattutto ha la sensibilità psicologica di una vipera della sabbia».**

Naturalmente Lauda parla nel suo libro anche di Daniele Audetto, subentrato a Luca Montezemolo, della cui partenza dal team Niki ha fortemente risentito perché fungeva, come dice lo stesso Lauda:

«Come il mio braccio presso il Presidente »

e come **«...forza equilibrante fra me e Forghieri ».**

Dice che erano stati Luca e lui stesso a suggerire Audetto come nuovo direttore del team.

«...Audetto è uomo che ama la vita in società », scrive Lauda.

«Cenare elegantemente è molto importante per lui, e gli è stato difficile riconoscere che io non ero il giusto compagno per le sue comparse mondane. Ma lentamente si è reso conto, soprattutto tramite la stampa italiana, che lo ammira con rispetto, che posto incredibilmente importante è quello del direttore sportivo della Ferrari. Daniele Audetto è, per così dire, stato travolto dalla propria importanza. Naturalmente Audetto era più vicino a Regazzoni, se non altro per la lingua comune, ma anche per la vita sociale più intensa di Clay. Sta di fatto che a Long Beach Audetto è venuto fuori con l'idea avventurosa di lasciare vincere questa volta Regazzoni. Ho energicamente rifiutato. Tuttavia Long Beach alla fine ha dato proprio il risultato desiderato da Audetto: doppietta Ferrari, Regazzoni davanti a me, ma non per un gioco prestabilito, solo perché la mia macchina accusava delle difficoltà. Ciò è stato, naturalmente, montato enormemente».

E qui di seguito continua la dissacrazione (Ferrari, nella seconda puntata anticipata su Auto Zeitung) del "Protokoll" di Niki Lauda.

La bugia di Flammini

Leggendo ogni pagina in più si avverte un senso di avversione da parte di Niki, all'inizio più generica, ma man mano che si avanza con la lettura questa avversione diventa più specifica. È il personaggio Lauda che diventa sempre meno amabile. E questo non tanto per gli episodi che racconta, ma per il modo con cui li racconta.

È il linguaggio, le sfumature forse nemmeno tanto sottili che danno l'impressione che qui parla il Niki vero, terribilmente sicuro di sé, troppo, senza nessuna modestia; un uomo che si reputa il migliore in pista, il più intelligente, il più saggio... (anche se non lo dice direttamente). È quello che solo il "divorzio" del 29 agosto ha portato alla scoperta presso il pubblico. Quello che, per nostra fortuna, avevamo ben giudicato dal primo giorno. Perché è sempre l'uomo che conta nel vero

Relazioni difficili

Sante Ghedini, grande amico di Lauda, qui con la testa tra le mani, in un momento di evidente scoramento durante la sua pur positiva e feconda militanza in Ferrari



SUTTON-IMAGES.COM

giudizio. Fra l'altro, come mai conferma episodi, ad esempio, l'ordine di scuderia a Long Beach - che allora bollava come «stupide invenzioni» di Autosprint? La seconda puntata inizia con l'episodio del suo incidente del trattore. E c'è un particolare riferimento proprio ad Autosprint. Scrive Niki testualmente:

«...Laggiù (in Italia, n.d.r.) stanno dando i numeri. Marcello Sabbatini, il “papa di AUTOSPRINT”, si impegna presso il Vecchio per mettere il giovane Flammini al volante della mia macchina. Gli italiani debbono essere solidali: un'occasione per Flammini, e così via. Che idea stupida, far correre a mezza stagione un pilota senza alcuna esperienza in F.1! Alcuni italiani sono tanto fanatici che nessuno di loro potrebbe sentirsi scarso e inesperto da non offrirlo come alternativa».

Per dovere di cronaca, essendo chiamati in causa così imprudentemente, bisogna precisare una realtà, che d'altronde i nostri lettori ben conoscono. Non è assolutamente vero che AUTOSPRINT (o il suo direttore) si siano impegnati per l'«occasione» da dare a Flammini. Basta sfogliare la nostra collezione. La voce saltò fuori in un articolo del CorSera e fu Luca Cordero di Montezemolo a riferirne a Lauda per telefono. Fu così che, arrivato poi un inviato del quotidiano Fiat a Salisburgo, per scrivere sull'episodio famoso del trattore, al nome «Flammini», ripetuto, Lauda saltò su inviperito con la famosa storia degli italiani «piloti solo parrocchiali». Giudizio che qui appresso egli rinnova più duramente. Tutto qui. E i nostri lettori lo sanno bene, perché da fine 1973 abbiamo ribadito che non sosterremo più il discorso dei piloti italiani in Ferrari, in quanto è una battaglia inutile, un dovere che nessuno vuole assolvere, né la Fiat né Ferrari. Questa nota è solo impor-

tante per dire che, se tutte le considerazioni di Lauda in questo libro sono fatte con simile rispetto della verità, allora si sa il valore che è opportuno dare a tutto il resto.

Ma leggiamo come Lauda continua a proposito dello stesso argomento.

«... Una delle cause principali di tutto questo caos, sta nel fatto che il Vecchio e la sua gente prendono troppo sul serio ciò che scrivono i giornali. Se non gli venisse un attacco di cuore per ogni notizia falsa e per ogni frecciata, tutto sarebbe più facile... Ho capito presto come vanno le cose in Italia per un pilota straniero in Ferrari. Con una parte della stampa non si ha alcuna possibilità. Puoi correre come un dio, dire tante cose gentili in italiano e mangiare sempre spaghetti, non ti servirà a niente! Ti trascineranno nel fango. Perciò mi sono concentrato sul sistema di informare sempre alcuni giornalisti ragionevoli e di ignorare gli altri, quelli che sono comunque dei nemici, quelli che sbavano soltanto cattiverie (...).».

La presunzione nel linguaggio

«Quando Montezemolo si intromette e vuole discutere il problema Flammini in Spagna con me, dico: “Se non avete niente in contrario e se non è troppo in contrasto con i vostri progetti, sarebbe gentile permettermi, di grazia, di correre in Spagna? ... Se non vi va bene potete leccarmi tutti il culo”... ».

”

*A Long Beach
1976 Audetto
voleva far
vincere
Regazzoni e io
avrei dovuto
collaborare.
Clay fu 1°
ma io non
lo aiutai*

”

La rivalità con Clay

Anche per Regazzoni il trattamento su "Protokoll" non è per così dire in guanti bianchi anche se i due hanno sempre riconosciuto l'abilità di guida dell'altro

(Che raffinatezza di linguaggio!... n.d.r.).

«Dopo la Spagna - prosegue Lauda - si è arrivati alla "soprasaturazione Lauda": vincevo semplicemente, troppo e dovevo lasciarmi dire che fosse colpa mia che lo sport stesse diventando noioso. Non ero mai disposto a discutere di queste stupidaggini. A chi sarebbe servito che il migliore facesse vincere il secondo? Nondimeno, alla seguente corsa (Belgio) a Zolder sono stato nuovamente "confrontato" dal mio famoso direttore di team. Quando ho registrato il tempo migliore in prova e Regazzoni il secondo miglior tempo, si meditava "l'ordine di scuderia" ... Audetto mi disse di rimanere secondo in caso Clay facesse una partenza migliore. Mi avrebbe in questo caso certamente mostrato i cartelli con più o meno e qualche merda del genere».

Le accuse di Ferrari

«Il buon Audetto aveva probabilmente un complesso alla "Neubauer"; si vede che credeva che un grande direttore di team dovesse fare una grossa strategia. Gli ho detto che poteva far uscire dei cartelli finché voleva, cartelli gialli, verdi, rossi, con più e meno, con doppio meno, non ci avrei guardato affatto! E così è successo, ho vinto la corsa e, per sicurezza, subito anche la seguente (Monaco). Ma per me Audetto aveva raggiunto il limite del sopportabile. Era semplicemente sopraffatto dalla propria importanza e con ciò insostenibile. Lui o io, uno di noi due se ne sarebbe dovuto andare alla fine della stagione: questo era sicuro!».

Poi Lauda continua nel suo racconto accennando ad una intervista del "Vecchio" (come chiama lui Enzo Ferrari) al «Corriere della Sera», in cui Ferrari stesso avrebbe detto di quanto lui, Niki, fosse matto per il volo, al punto di non occuparsi più tanto della macchina. Lauda racconta in proposito:

«...Un giorno più tardi sono da lui: e mi dice tutto ciò in faccia! Cioè, quando sono arrivato in ritardo, che cosa ho trascurato... ecc. Diventa sempre più piccino, alla fine tutto si risolve in niente. E così questa agitazione rimane solo come uno degli esempi per la maniera di voler spiegare gli insuccessi non in modo razionale, ma con chiacchiere che hanno lo scopo di confondere». Come nacque l'Ebreo. Segue una dettagliata descrizione della famosa storia dell'Ebreo. Dice Niki: «... Mi trovavo col Vecchio nel ristorante Cavallino, è presente anche un interprete».

Quando Ferrari sente la somma che Lauda chiede:

«... Si è messo a urlare, come non l'avevo mai sentito. Urla come un anima dannata: "È un'insolenza, una porcheria! Che cosa si permette? È diventato matto? - mi dice -. Non importa più parlare, le nostre vie si dividono"».

«Quando prende fiato Piero Lardi traduce presto l'ultima bestemmia... lo dico che Ferrari faccia una controofferta. No, il Vecchio dice che non può fare una controofferta, perché vuole solo piloti felici nel suo team, e la sua controofferta non può rendermi felice».

«... Infine fa una controofferta, ben un quarto al di sotto della mia richiesta, già in lire. Mi arrabbio e dico a Piero: digli che il suo



SUTTON-IMAGES.COM



direttore di team mi ha già offerto qualche milione in più. Mi si vuole prendere in giro? La mia rabbia è sincera, non ho rispetto perché siamo alla pari: lui vuole comperare i miei servigi e quelli costano tanto».

«“Coosa? È vera questa storia di Audetto?” Grida il Vecchio. Dopo un consulto con Audetto acconsente: “Ma questa è la mia ultima offerta”, urla verso di me, come un toro».

«lo dimostro buona volontà e gli vengo incontro nella cifra, molto calmo. E così anche lui si calma, e dice che sono impertinente. Che è una follia, che ha superato il limite, parla dei suoi nervi, e chiede se desidero che muoia. Rispondo a Piero: traduci che la Ferrari senza di me non sarebbe diventata iridata».

Il salvatore disinteressato

«Piero: “Non posso tradurre ciò, non lo faccio”. Gli dico di non essere vigliacco, anzi lo deve dire tranquillamente e presto.

«Piero si raccoglie e traduce con faccia rossa. Allora il vecchio comincia nuovamente ad urlare...». Alla fine Lauda fa l'ultima offerta e scende di un altro quattro per cento. E Ferrari dice: **«Okay, Ebreo»** E Niki: **«Questo può dirlo, è incluso nel prezzo...».**

Ed eccoci arrivati al Nurburgring con alcune frasi di Lauda che mostrano ancora meglio che uomo è, il senso di superiorità con cui crede di poter rendere ridicoli gli altri o di poterli giudicare da un piedistallo. Si parla naturalmente del suo atteggiamento anti 'Ring.

«...Si cerca in parte di rendermi ridicolo come vigliacco. In parte si sentono le saggezze del vecchio zio (Huschke von Hanstein: “Ho già corso lì quarant'anni fa”). Fondamentalmente ognuno crede di dover dire qualcosa di intelligente, con o senza riflettere». Poi del suo ambiente scrive: **«...il gruppo dei piloti di F.1 purtroppo non è molto omogeneo. Alcuni amano giocare all'eroe, altri hanno semplicemente troppo poca testa...».**

Parlando del suo incidente Niki accenna anche ai salvatori e stavolta appare più umano, finalmente, generoso, forse perché era qualcosa di più grosso in ballo: **«Merzario, Lunger, Edwards e Erti mi hanno salvato la vita, tirandomi fuori dal rottame in fiamme. L'azione di Arturo Merzario è la più grandiosa. Egli passa per le fiamme con il buon Dio e riesce ad aprirmi la cintura di sicurezza. La sua opera non ha cambiato i suoi rapporti con me. Non mi poteva soffrire prima e mi ha diffamato ed attaccato nella stampa italiana, così come ha fatto lo stesso dopo. Perciò è veramente stato un salvatore disinteressato: ha tirato fuori un tizio che non poteva soffrire».**

Ha dovuto parlare dei suoi salvatori nel suo libro, ma è comodo non dire niente del suo atteggiamento verso Merzario... Perché non ha raccontato di come lo ha ringraziato? E quando? Sulle reazioni alla Ferrari sull'incidente, Lauda scrive: **«Le reazioni erano in parte commoventi, umanamente toccanti, in parte caotiche, in parte vili. Daniele Audetto, senza rendersi conto, ha fatto per sicurezza subito una dichiarazione, dicendo che l'incidente era stato causato da un errore del pilota. Eppure il rottame era in un tale stato che non si potevano trarre conclusioni, né in un senso né nell'altro».**

”
*Posso dire
che nel mio
incidente
in Germania
1976 la
robustezza
costruttiva
della Ferrari ha
contribuito a
salvarmi la vita*
”

**Una fase di vita
assai intensa**

Lauda, a destra,
con la Ferrari 312 T2
e, in alto, con la moglie
Marlene Knaus,
mentre l'epopea
vissuta con la Ferrari
volge ormai al termine

Riconoscimento alla Ferrari

Finalmente spunta qualcosa di positivo sulla Ferrari, una cosa rara che non bisogna perdersi:

«...Un aspetto importante, tuttavia, è stato commentato troppo poco o in maniera sbagliata. Soprattutto da parte della concorrenza inglese si son sentite delle critiche perché la Ferrari aveva preso fuoco, sul serbatoio staccato e così via. Può darsi che esistano macchine che abbiano un migliore sistema di protezione contro il fuoco di quanto non abbia la Ferrari, ma credo che si debba considerare un fatto relativo a queste maledette macchine di formula. E cioè che urtando a 200 kmh un terrapieno un serbatoio possa non rimanere intatto. Molto più significativo mi sembra il fatto che non ho perso, nè fratturato arti, e che sono ancora in vita. La costruzione robusta della Ferrari mi ha salvato la vita. Non riesco a immaginarmi un'altra monoposto di F.1 dell'anno 1976 che, dopo tutti questi impatti e collisioni, sia in grado di mantenere in vita il suo pilota. In questo caso il traliccio di ferro, rinforzato dall'alluminio chiodato, si è dimostrato pienamente valido. Un lusso di tanta robustezza (e lo svantaggio di un peso più elevato) che si permetteva allora solo la Ferrari. Che sia ancora in grado di ringraziarli per ciò, è un enorme merito dei tecnici della Ferrari!».

Ed eccoci al come Lauda descrive il suo ricevimento alla Ferrari, dopo il terribile incidente, dal punto di vista psicologico, quando decise di tornare subito a correre.

«Un po' di melodramma sull'arrivo e presso i tifosi in attesa, ma soprattutto perplessità. Tutti loro, a cominciare dal Commentatore, non sapevano che cosa farsene di me. Non mi inserivo nel loro piano ambizioso, ero irriverente, perché spaventavo la gente con la mia testa? Ero dannoso per la professione, perché l'incidente mi era scritto in faccia? Ed inoltre che tipo di Lauda ero ora? Uno nuovo, naturalmente...»

Era veramente così? Non c'era veramente nessuno, con abbastanza buon senso per capire il motivo del sollecito ritorno di Lauda nel «...non cercare altro che riprendere al più presto la mia vita di prima»

come lui stesso dice? Niki rivela che:

«...quei giorni sono diventati per me un'importante esperienza in chiave negativa alla Ferrari. Come al solito, non tramite discorsi franchi, ma dal di sotto, con il gioco della pallanuoto. Il Vecchio non mi diceva apertamente in faccia di non desiderare che corressi a Monza, ma più tardi me lo ha rinfacciato come il mio più grande sbaglio. Senza il mio sollecito come-back avremmo perso il Campionato del Mondo "con stile", saremmo stati, per così dire, i vincitori morali, perché un ammalato a letto non si può difendere. Ho buttato via questa occasione, accettando così presto il confronto, mi diceva. In maniera così confusa si pensa a volte alla Ferrari, sommersi dalla preoccupazione di come ci si ritrovi nel giudizio del mondo circostante, dei giornali, della storia. Le opinioni su una faccenda diventano più importanti della faccenda stessa...».



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





Un vero autoritratto

Vale la pena continuare? Vedremo dai contenuti delle prossime puntate. Ma oramai è già sufficiente. Il campione e l'uomo hanno ormai sollevato la maschera; il volto vero è quello che, per nostra fortuna, da sempre avevamo intuito. Non per preconcorso, ma per diversa onestà di mestiere. È la sola cosa che conforta. Anche perché, chi ha pensato a un Lauda diverso e oggi ancora non capisce com'è veramente, significa che è della sua stoffa, della sua presunzione umana. Potrà vincere altri titoli mondiali, potrà sbaragliare il campo, ma l'uomo resterà sempre lo stesso. Quello del Fuji. Perché il coraggio di scrivere, di dire queste cose, doveva averlo nei giorni in cui le subiva, non ora. Se fosse stato un "essere superiore", non ne avrebbe comunque più parlato. Tanto il suo vagone di dollari l'aveva messo a profitto, proprio grazie a quei sofferti quattro anni ferraristi. Nuovolari, quello vero, fece così. Ma era un uomo vero, oltre che un grande campione.

NB. Le dichiarazioni di Niki su "Protokoll" e le polemiche glosse di Marcello Sabbatini ai tempi Direttore di Autosprint, vanno lette con lo spirito d'allora. Fu una bella battaglia, poi finita con una serena riappacificazione, tanto che nel 1982 Niki divenne articolista di Rombo diretto da Marcello. Tra big del volante, della penna e della vita usa così.



Il ventilatore dà sollievo, ma...

NEL 1978 CON LA BRABHAM-ALFA ROMEO, NIKI TRIONFA AD ANDERSTORP CON LA BT46 DOTATA DI VENTOLA, CHE POI VIENE SUBITO BANDITA

DI **GIANCARLO CEVENINI**

AUTOSPRINT N° 25 20 GIUGNO 1978

ANDERSTORP - Sceso dalla macchina e portatala in parco chiuso, il Niki Lauda vittorioso raggiunge i box della Brabham seguito da un codazzo di fotografi cineoperatori e ragazzini che implorano autografi dal campione austriaco. La prima persona che incontra è l'ing. Chiti, gli va incontro a braccia aperte e gli dice: «Finalmente Alfa!», e si abbracciano. Chiti commosso: «Grazie Niki». Poi Lauda va verso Murray e lo abbraccia, stesso trattamento a Ecclestone e finalmente anche alla moglie Marlene.

La domanda più scontata: contento della vittoria?

«Certamente, ci voleva; tutto il team l'aspettava».

Vicino a lui Murray: «Sono 41 gare che aspettiamo». Uno sconsolato Watson vicino: «A me ne sono sfuggite parecchie».

Ma continuiamo con Lauda: «Oggi la macchina è andata veramente bene, devo ringraziare la Parmalat, la Brabham e l'Alfa perché mi hanno dato un mezzo perfetto; ho controllato bene Andretti e quando l'ho ritenuto opportuno l'ho passato dopo aver provato in diversi punti del circuito. Avevo più accelerazione e stabilità».

Stabilità data dal ventilatore-succhiatore?

«No, no, quello non c'entra: è solo un ventilatore per raffreddare meglio la macchina ed estrarre l'aria dal radiatore».

Ma tutti dicono...

«Possono dire quello che vogliono! Inoltre che non tirino in ballo la sicurezza. Dopo tre giri con la pista pulita il ventilatore fa nè più nè meno quello che fanno i pneumatici dei miei amici concorrenti».

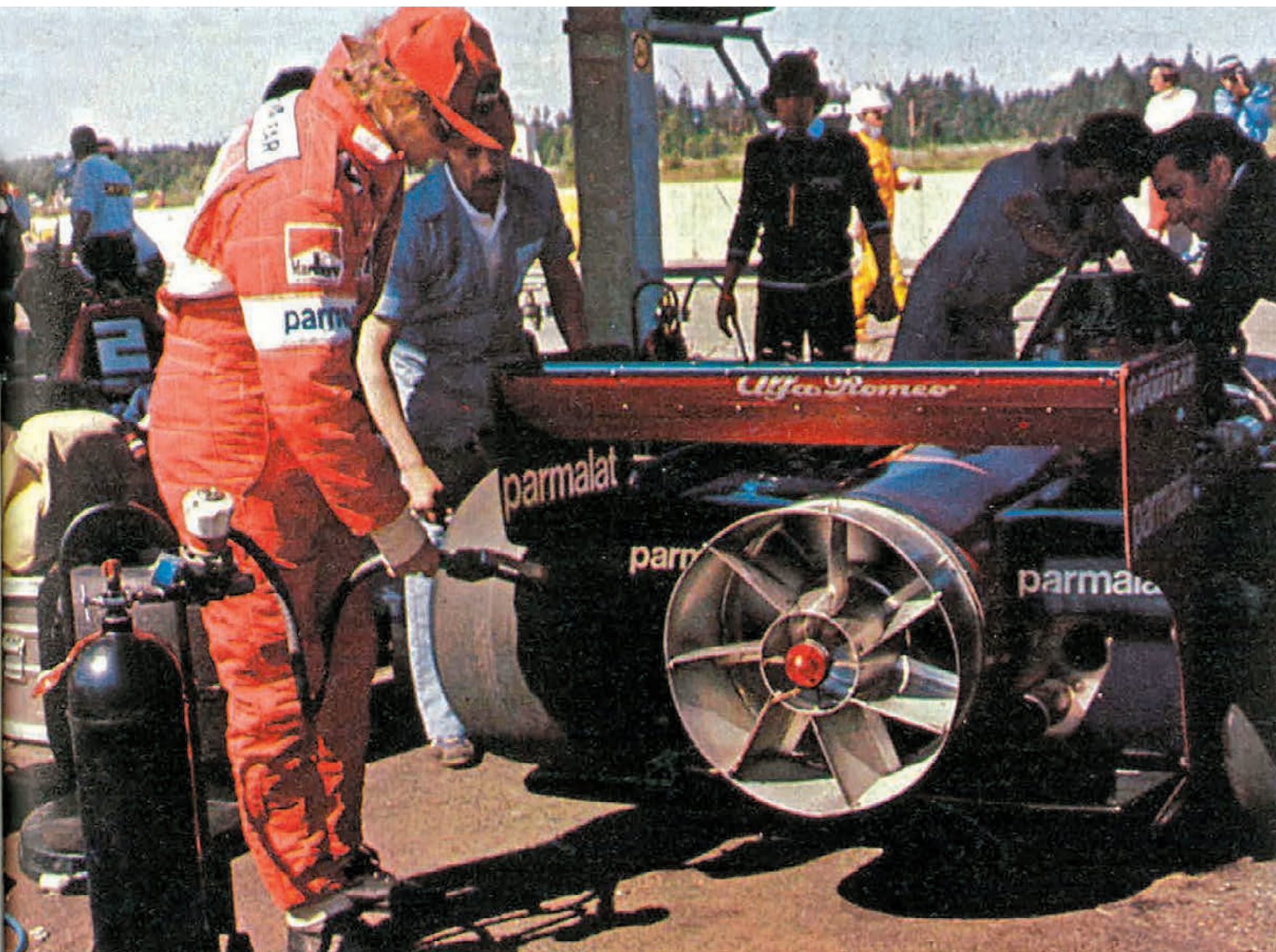
Passa Andretti che sconsolato va verso i box. «Una gara sfortunata, la vittoria di Lauda è irregolare, se continua così fra poco dovremmo usare tutti i ventilatori, la supremazia con quell'affare è troppa per qualsiasi macchina».

Anche la Lotus lo farà?

«Non ce l'ha ancora, ma se dovessero approvarlo bisognerà farlo se si vuole combattere ad armi pari. Nella Can-Am non l'avevano proibito

Soluzione sorprendente

Niki Lauda sulle prime appare curioso e quasi stupito del ventilatore, ma poi sale in macchina, va come un razzo e si incammina verso la vittoria nel Gp di Svezia 1978. Poi la ventola sarà proibita



anni fa? Come può la CSI approvarlo ora? È incredibile: provare per crederci. A stare dietro ti butta addosso tanta di quella polvere e detriti che bisogna fermarsi per pulirsi... Se non mi capitava che si rompesse un pistone, comunque la Brabham stava dietro. All'inizio gli avevo preso 3-4 secondi. Quando la pista ha cominciato ad avere i detriti di gomme lasciati da tutte le macchine e l'aderenza è diventata problematica, la Brabham con il suo ventilatore non ha accusato nulla perché l'aria aspirata da sotto la vettura faceva sì che la macchina non perdesse aderenza».

Lauda intanto se ne era andato verso il suo Cessna Citation che lo porta a Salisburgo, ma dovrà ritardare la partenza perché quando è andato per mettere in moto, l'aereo aveva le batterie scariche. Aveva appena detto a Telesprint con sufficienza: «La Lotus? E chi l'ha vista?». Ne approfittiamo anche per chiedergli notizie sulle voci di un suo contratto con la Ferrari. Lo nega decisamente e dice: «Me ne sono andato perché volevo dimostrare qualcosa in un'altra squadra. Io non ci ritornerei, e tanto meno credo che Ferrari mi riprenderebbe».

SAATCHI & SAATCHI



SUTTON-IMAGES.COM

ITALIA PORTAFORTUNA



Niki passa Gilles al giro 21

Gp Dino Ferrari a Imola, non valido per il Mondiale. Lauda al 21° giro passa Gilles Villeneuve che nella manovra di difesa ci rimette l'alettone anteriore lasciando così il via libera all'austriaco della Brabham Alfa Romeo

La **vittoria** è una **dr**



“
*Alla partenza
non ho pensato
mai nemmeno
minimamente
di fare la gara
per dare un
dispiacere al
Commendator
Ferrari proprio
in casa sua!*
”

1979: LAUDA VINCE A IMOLA CON LA BRABHAM ALFA IL GP NON VALIDO PER IL MONDIALE

DI **BONAVENTURA FRANCO**
AUTOSPRINT N° 38 18 SETTEMBRE 1979

IMOLA - L'Italia, in un modo o in un altro, porta fortuna a Niki Lauda da quando guida per la scuderia Brabham-Parmalat Alfa Romeo. Per gli appassionati vale la pena ricordare che l'anno scorso l'austriaco si vide attribuire la vittoria nel Gran Premio d'Italia a Monza per penalizzazione di Andretti e Villeneuve. Quest'anno, memore del conto sospeso che aveva nei confronti di Gilles Villeneuve, proprio nel Gran Premio "Dino Ferrari" a Imola ha voluto pareggiarlo. I perché del ritorno ad un agonismo, che sino ad Imola era stato latente nel bicampione del mondo, possono essere tanti e per non sbagliarci abbiamo preferito farceli dire direttamente da lui per non omettere o aggiungere qualcosa.

Come mai da un momento all'altro hai ritrovato tanto agonismo?

«Quando sei nell'abitacolo di una vettura di F.1 pensi solo a vincere e più il circuito si addice alle qualità che possiedi, più spingi. La vittoria è la droga dei campioni di Formula Uno».

Non pensi che fare quello che hai fatto al "Dino Ferrari" di Imola sia potuto scaturire da una appendice al tuo libro Protokoll che non hai mai potuto scrivere?

«No, assolutamente. Alla partenza non ho pensato mai nemmeno minimamente di fare la gara per dare un dispiacere al Commendator Ferrari proprio in casa sua. Come dicevo prima, ogni pilota parte per vincere e combatte per arrivare ad afferrare la vittoria».

So che sei stato a Parma, dalla Parmalat, tutto il pomeriggio di venerdì. Non è che da quel meeting sia venuta una nuova spinta a farti combattere, come hai combattuto con Villeneuve?

«Vedi, di meeting se ne fanno tantissimi e si parla sempre. Mi hanno visto nel van della McLaren in Germania ad Hockenheim e tutti hanno scritto che avevo già firmato per quella squadra. Adesso tutti hanno saputo che sono andato con Bernie a Parma e così pensate che abbia già concluso con la Parmalat e la Brabham per la prossima stagione. Quando ci sono problemi economici da discutere è certo che ci debbono essere dei meeting».

Cosa pensi della pista di Imola?

«Ogni circuito sul quale vinci alla maniera in cui ho vinto oggi, rimane un circuito da amare. E poi non pensavo che guidando mi venisse la voglia di guidare».

Oggi hai fatto due cose: hai vinto il Gran Premio "Dino Ferrari" togliendo il gusto della festa alla Ferrari ed hai dato una vittoria nel momento dell'addio al motore Alfa Romeo all'ingegner Chiti. Puoi darci un tuo commento?

«Sembra strano, ma la maggior parte delle volte le feste anche se organizzate non riescono bene; per quanto concerne Chiti invece si è trattato dell'ultima notte d'amore tra due che si debbono lasciare. È bene che sia finita con tanta gloria».

AUTO
SPORT
67



GETTY IMAGES

Niki e quel ritiro che fa scuola a Nico

A PROPOSITO DI ABBANDONI IMPROVVISI
ALLE CORSE, LAUDA NEL 1979 IN CANADA
È PROTAGONISTA DI UN'USCITA CLAMOROSA

DI **MARIO DONNINI**

AUTOSPRINT N° 51-52 20 DICEMBRE 2016



Nei giorni scorsi l'improvviso ritiro dalle corse del neo-iridato Nico Rosberg ha shockato il mondo, nondimeno facendo incazzare il suo ex datore di lavoro Niki Lauda. Il quale è sbottato senza giri di parole, dicendo: «*Nico così facendo non s'è preoccupato della nostra grande squadra. E ci ha fatto fare la figura degli idioti*». Il commento di Nico non s'è fatto attendere. Laconico, ironico e allusivamente furbetto: «*Parla proprio Niki? Lui in Canada nel 1979 fece ben di peggio...*». Già, ma cosa combinò, nel dettaglio, Niki Lauda, austriaco di anni trenta, pilota della Brabham-Parmalat sotto contratto anche per la stagione 1980, il pomeriggio di venerdì 28 settembre 1979, al termine della prima sessione di prove libere, sul tracciato di Montreal?

Prima di scoprirlo, vale la pena calarsi nel momento. In quella strana, anomala e memorabile stagione 1979, snodo fondamentale nella storia della F.1, la quale abbraccia globalmente e senza ricevuta di ritorno la nuova strada delle monoposto a effetto suolo. In questo brodo bollente Niki campa male e scomodo. La Ferrari che ha lasciato malamente a fine 1977 si è appena aggiudicata con Jody

Scheckter il mondiale piloti 1979 e ha trovato in Gilles Villeneuve il nuovo eroe delle folle. Nessuno rimpiange Niki, tantomeno il Drake.

Quanto al pilota austriaco, il suo strapagato passaggio alla Brabham, dal 1978 in poi, si sta rivelando fecondo solo per il conto in banca, mentre il

suo valore di campione s'ammoschia giorno dopo giorno, sfiancato dagli attacchi della stampa italiana -

Autosprint e il direttore Marcello Sabbatini in testa -, e, non bastasse, pure dai modesti risultati. Nel 1978 l'idea del ventilatore sulla Bt46 dura vincente una gara sola, in Svezia, e poi viene vietata. Niki vince a Monza a tavolino - dopo la penalizzazione di Gilles e "Piedone" per partenza

Citazioni che fanno sorridere

Niki Lauda sembra mostrare a Nico Rosberg immagini significative. Che si riferisca alla sua uscita di scena a Montreal 1979?

”

Ecclestone va a chiedere a Rebaque di prendere il posto di Lauda e quindi in extremis, al rifiuto del messicano, trova Zunino

”

anticipata -, ed è poca cosa. Non solo. Il motore V12 che Chiti poi realizza in chiave wing-car '79, abbandonando il Boxer, non si rivela vincente e a aggiungere insulto all'ingiuria ci si mette il rookie Nelson Piquet che a parità di macchina si permette spesso di mettere sale sulla coda del caposquadra Niki. Morale, a fine 1979 il pilota più famoso e pagato della F.1 è solo 14esimo nella generale con miseri 4 punti e il compagno Nelson è addirittura a quota zero.

Per il 1980 Bernie, proprietario Brabham e uomo forte Foca, l'associazione dei Costruttori inglesi, è chiarissimo: le cose devono cambiare. Quindi il rapporto con l'Alfa Romeo termina, con la Casa italiana che va avanti realizzando la sua F.1 completa, mentre la Brabham torna al motore Cosworth sulla nuovissima e snella Bt49 disegnata dal geniale Gordon Murray, più a suo agio con gli ingombri minimi del glorioso Dfv V8. Ed è proprio in Canada che la Bt49 fa il suo clamoroso e anticipato debutto, pochi giorni dopo il successo di Lauda nel Gp di Imola non valido per il mondiale, con la vecchia Bt48-Alfa.

Scendendo nei dati sensibili, a fine settembre 1979 Niki sta terminando il suo biennale alla Brabham. Nell'anno in corso ha guadagnato 800.000 dollari tondi e ha già rinnovato il contratto 1980, ottenendo per la sola annata successiva una cifra doppia. Nel frattempo aumenta il suo interesse per gli aerei: dopo aver comprato un Citation 1 ha in agenda l'acquisto di un McDonnell-Douglas Dc10 per la sua linea aerea di fresco conio. Venerdì 28 settembre, fine della prima sessione di libere. Dopo una manciata di giri svogliatissimi - il suo tempo è 1'36"63 contro 1'34"17 del compagno Piquet, che con la Bt49 lotta già con i migliori - Lauda, scoccati tre minuti dalle fine delle prove, chiede urgentemente di poter parlare col boss Ecclestone. Bernie risponde a Niki che si può fare. L'appuntamento è fissato subito dopo, nel motorhome Brabham.

Niki parla senza preamboli: *«Bernie, io smetto. Non me la sento di proseguire con le corse. Mi sa da cretini continuare a girare in tondo. Se proprio vuoi, finisco la stagione, sennò me ne vado stasera stessa. Preferirei così. E per il 1980 non se ne fa niente, non sarò mai più un pilota di F.1»*. Bernie, finito d'ascoltarlo, lo guarda negli occhi e replica: *«Niki, non posso che accettare la tua decisione. Se non te la senti, non puoi e non devi tornare nell'abitacolo, neppure oggi pomeriggio. Non se ne parla neanche. Non ti preoccupare, è già finita qui, proverò a cercare un sostituto per qualificare la macchina. Vai tranquillo, in bocca al lupo»*. I due si salutano calorosamente e quando Niki fa per andarsene Bernie lo richiama, stile tenente Colombo: *«Un momento, Niki. Un'ultima cosa: resta inteso - e sia ben chiaro - che se nel 1980 non corri per me, non correrai per nessun altro. Niente scherzi»*. *«Per nessun altro. Non correrò mai più nella mia vita»* - replica Niki.

Ecclestone ha pochi minuti per trovare un sostituto sulla Brabham numero 5. Una delle vetture più fiammanti, l'abitacolo più ambito e pagato al mondo, paradossalmente è in cerca del primo che capita per essere occupato, mentre Lauda sta prenotando i biglietti aerei per andarsene prima possibile verso la sua nuova vita. Bernie ha un piano A, che si chiama Hector Rebaque, poi, al limite, ci sarebbe il piano B.

Ecclestone si dirige deciso al box della Rebaque Hr100, nuova monoposto realizzata dall'ominimo miliardario e pilota messicano. Ecco il ricordo di Hector di quei momenti concitati: *«Bernie mi cerca e stavolta ha bisogno lui. Per tutto l'anno ha fatto la caccia al mio team privato,*



GETTY IMAGES

La sceneggiata di Montreal '79

Sopra, i protagonisti della telenovela di Montreal 1979 ci son tutti: da sinistra, Blash, Ecclestone, Lauda, Zunino e Ghedini



negandomi pneumatici buoni, tanto che per protesta ho rinunciato a partecipare al Gp di Monaco. Adesso è lui che ha bisogno di me. Buffa e strana, la vita - racconta Hector -. Intanto la mia squadra è cresciuta, già da Monza ho messo in pista, al posto della Lotus privata, la mia Rebaque progettata da John Barnard e a Montreal sto per allineare al via una F.1 tutta messicana. Quindi per tutto l'oro del mondo non voglio perdermi questo storico appuntamento. Sorry, Bernie, niente di personale. Correrò con la mia macchina». Bernie capisce e se ne va. Resta una sola possibilità: il debuttante argentino Ricardo Zunino.

Zunino è nato in Argentina nel 1949, quindi è coetaneo di Lauda. Vanta esperienze in F.2 e in F.Aurora Afx, la F.1 inglese di serie B, e porta soldi dalla Gallo e dalla Levi's Jeans. Da qualche Gp accompagna fisso Bernie e cerca una chance in F.1. È l'uomo giusto al posto giusto. Ecclestone gli fa la proposta e cioè: «Ricardo, ho una notizia bomba: Lauda smette. Te la senti tra mezz'ora di salire sulla sua monoposto e qualificarla? Te lo chiedo come cortesia personale». Balbettando, l'argentino dice sì. Pronti: il progettista Murray lo sottopone a un corso accelerato per illustrargli la strumentazione della Bt49, Lauda acconsente a prestargli casco, tuta e guanti, anche se Ricardo è di piedino

piccolo, calza il 39, Niki il 43, e così per le scarpe ricorre al paio di riserva di Jacques Laffite. Infine, una'altra sorpresa: calzando i guanti, Zunino scopre che al fondo di ogni dito Niki tiene una moneta. Quando si sa in giro, qualche lingua affilata ipotizza si tratti di una forma di scaramanzia verso la cosa che Niki ama di più: i soldi.

Nel frattempo esplode nel mondo la bomba dell'addio del pilota più famoso, il quale conferma che ritiene ormai da idioti girare in tondo. La sera Niki cena con Merzario, il suo salvatore del Nurburgring, mentre Zunino è riuscito senza problemi a qualificare la Brabham. In gara l'argentino sarà 7°. Gianni Cancellieri che, da lì a poco più di un anno diventerà direttore di Autosprint, racconta: «L'addio di Niki fu la più grande sorpresa della F.1. Lavoravo in un quotidiano e l'inviato ci telefonò la sera tardi dicendo: "Niki non correrà mai più. Stop. A domani". Restammo basiti. Ma certo, mai quanto il suo team...». Ecco quindi che la risposta di Nico a Niki, trentasette anni dopo, appare micidiale quanto calibrata. Per la cronaca nel 1982 Lauda tornò alla corse con la McLaren, due anni dopo vinse il suo terzo mondiale e nel 1985 si ritirò di nuovo e per sempre, lasciando l'abitacolo guarda caso a Keke Rosberg, il papà di Nico. Ma questa è un'altra storia...

Rientro

da 4 miliardi di lire

NEL SETTEMBRE 1981 A DONINGTON NIKI
PROVA LA McLAREN. E GIOCA SUBITO AL
RIALZO DOPO UN TEST MOLTO CONVINCENTE

DI **GIANCARLO CEVENINI**
AUTOSPRINT N° 39 22 SETTEMBRE 1981

DONINGTON - In gran segreto, presenti solo 8 persone, fra le quali il fotografo di fiducia della Marlboro, mercoledì 16 settembre, esattamente due anni dopo aver detto basta perché non aveva più il cuore per correre, Lauda è risalito su una F. 1, ma non era più la Brabham Parmalat come parte della stampa si era affrettata a dire, bensì una McLaren Marlboro MP4, nuovissima, tanto che prima di darla nelle mani di Niki, Watson (suo ex compagno alla Brabham-Alfa Romeo) gliel'ha messa a punto. L'austriaco ha indossato la sua vecchia tuta e, in un circuito che non conosceva, su una macchina che non conosceva, con delle gomme Michelin con cui non aveva mai guidato, ha inanellato in totale 48 giri, facendo fermare il cronometro sul tempo di 1'00"4, mentre Watson aveva girato facendo registrare 59"7. Tutti contenti al termine della prova, anche Lauda il quale ha detto che la macchina è buona e che darà una risposta. Prima di salire sulla MP4 Teddy Mayer aveva fatto firmare a Niki una carta in cui si impegnavo in caso di un ritorno alle corse, a farlo solo per la McLaren, altrimenti non avrebbe guidato nessun'altra F.1. Sono quindi destituite di fondamento le notizie secondo le quali prima di decidere, Lauda guiderà anche la Brabham Parmalat.

“Con le tasse sono a posto”

Le decisione di provare una F.1 Lauda l'aveva nella testa da tanto tempo, mesi fa andò alla McLaren a visitare la fabbrica: «*solo perché mi trovavo da quelle parti...*» disse. Poi ultimamente aveva parlato con Teddy Mayer il patron della McLaren il quale dopo il Gp d'Olanda ci confermò il contatto con Niki, e mercoledì della scorsa settimana a sorpresa (si fa per dire... perché la decisione era stata presa sabato sera a cena a Milano, al St.Ambroeus, quando Niki aveva parlato con

48 giri sulla McLaren MP4

Indossando ancora la vecchia tuta Brabham-Alfa, Niki Lauda torna in pista sulla nuovissima McLaren MP4. A Donington effettua 48 giri. Due anni dopo l'addio alla F.1, l'austriaco dimostra di non aver perso assolutamente lo smalto. Ed è pronto a tornare al volante



”

Ho provato la McLaren perché è l'unica macchina competitiva che non sia in lizza per il Mondiale, le altre come la Brabham e la Williams sono troppo impegnate

”



GETTY IMAGES

l'avvocato Luca Montezemolo assieme a Sante Ghedini (pierre della Parmalat), ha provato la MP4 della McLaren. Montezemolo aveva detto a Lauda che poteva tentare se se la sentiva di tornare con la McLaren, perché la Ferrari era già impegnata... (e anche perché mai Ferrari avrebbe ripreso il suo ex bi-campione del mondo). Assieme alla moglie Marlene, che doveva andare a Londra a fare dello shopping, Lauda è arrivato martedì sera con il suo Mystère 20, è sceso all'Hotel Capital, Sante Ghedini lo ha raggiunto e in macchina, mercoledì mattina, si sono recati in gran segreto a Donington. Abbiamo raggiunto Niki il giorno dopo all'aeroporto di Vienna, alle ore 15, dove era appena atterrato. Negli uffici della Lauda Air gli abbiamo parlato. «Tu contento perché così puoi fare kasino...» dice appena ci vede.

Come stai Niki?

«Bene, niente stanco...».

Come hai trovato la McLaren che hai guidato ieri a Donington?

«È una macchina difficile da guidare, c'è un regolamento stupido in F.1. Non hanno più sospensioni, sembrano dei kart».

Perché dici che il regolamento è sbagliato?

«Perché non serve a nulla essere a 6 cm da terra ai box e a 2 mm appena si va in pista... era meglio con le minigonne, io sarei per rimetterle un'altra volta, oppure si mettono le macchine più alte in modo da non poterle più abbassare come si fa adesso».

Ma tanti piloti-tecnici, come Jabouille, ad esempio, dicono che

La pensione può attendere

Nel test di Donington nel settembre 1981 Lauda chiude a soli 7 decimi da Watson: dopo due anni di inattività, senza conoscere né la pista né la monoposto, né le gomme Michelin, si convince che la pensione può attendere



così le macchine sono meno pericolose, è vero per te?

«No, sono più pericolose adesso di quando c'erano le minigonne, non c'è il minimo dubbio...».

Perché hai provato la McLaren e non la Brabham, visto che sei legato da un contratto con la Parmalat?

(notare la furbizia dell'austriaco nella risposta che segue)

«Ho provato con la McLaren perché è l'unica macchina competitiva che non sia in lizza per il mondiale, le altre come la Brabham e Williams sono troppo impegnate».

Hai provato perché vuoi veramente tornare in F.1?

«Non so ancora con esattezza. Questo test mi è servito per vedere la situazione della macchina, l'ambiente, la mia velocità in curva. Le mie reazioni alla guida di una monoposto dopo due anni di pensione».

E come è andata?

«Bene direi, io ho girato, dopo 40 giri, in 1'00"4. Non conoscevo Donington, non conoscevo la McLaren, Watson è stato più veloce di me di sette decimi».

Proverai ancora?

«No, o perlomeno non subito, tieni presente che io, oltre a non conoscere né circuito né macchina, non conoscevo neppure le gomme Michelin, quindi credo che il mio test sia andato bene».

Si è molto discusso sulla sicurezza di una monoscocca in fibra di carbonio, qual è il tuo parere?

«Ottimo, credo sia una macchina molto sicura. D'altra parte l'uscita di Watson domenica scorsa a Monza lo ha dimostrato».

Se decidi di rientrare in F.1, come farai con lo sponsor Parmalat chi ti ha sempre aiutato, e la Marlboro?

«Quando e se deciderò di rientrare in F.1 per prima cosa chiederò al mio sponsor Parmalat se è disposto a seguirmi, il primo ad essere contattato se prenderò la decisione definitiva di tornare a correre sarà Callisto Tanzi. Ma ricordati, non per i soldi, bensì per l'amicizia che mi lega a lui. Dalla sua risposta vedremo poi cosa decidere, se lui dirà di sì bene, altrimenti sarò costretto a legarmi ad altri».

È vero che devi pagare 600 milioni di tasse arretrate?

«No, non è vero, questa era una cosa di un anno fa che io ho già saldato, oggi con il fisco austriaco sono in piena regola, personalmente e per la mia società».

Quando prenderai una decisione?

«Non so, non c'è fretta, ora ritorno a casa, e questa sera vado in Egitto al Cairo, ho tempo per riflettere. Ciao...».

Chiuso dall'Austria Airlines che gli ha vietato tutti i percorsi brevi in Austria non concedendogli i permessi necessari, oggi Lauda ha affittato i suoi aerei alla Egypt Air, e vola in continuazione al Cairo. È diventato un "taxista del cielo", ma dalla sua conversazione traspare tanta voglia di ritornare, lui dice che è "sì" al 90%, noi crediamo che sia "sì" al 99%. Sui termini economici della trattativa si parla di 4 miliardi!

**AUTO
SPORT**

1984 DA LEGGENDA



SUTTON-IMAGES.COM

Tre...mendo

Una stagione fantastica

Iridato per la terza volta in carriera, Lauda batte il compagno di squadra in McLaren Alain Prost per mezzo punto. È una stagione fantastica. In queste pagine vi riproponiamo la stagione 1984 attraverso un articolo uscito su As Anno

CERVELLO, SEDERE, PIEDE DESTRO: PER MEZZO PUNTO LAUDA È CAMPIONE DEL MONDO PER LA TERZA VOLTA IN CARRIERA

DI **PAOLO FACCHINETTI**

AUTOSPRINT ANNO 1984

In teoria un altro pilota può avere 5 secondi di talento più di me. Ma il mio culo è più sensibile. Ecco il mio segreto: sento prima degli altri se la macchina sbanda e quindi posso correggerlo». Lo disse nel 1978 a "Newsweek" confermando l'impressione che di lui tutti nel tempo si sono fatti: un "sensitivo" della macchina. Enzo Ferrari po-

chi mesi orsono ha detto: "per capire la grandezza di Lauda basta smontare il cambio della sua macchina a fine corsa, è come nuovo". Solo un collaudatore soprafino, allora? No di certo. Piquet è affascinato dalla sua feroce determinazione in gara, altri dalle sue grandi capacità strategiche: Reutemann con una felice similitudine ha definito Lauda un pescecanne che insegue i pesciolini a bocca aperta. Il che per alcuni significa mancanza di combattività e di fantasia, per tanti altri invece precisione e freddezza. Tutto ciò ha portato Niki Lauda a conquistare a 35 anni il terzo titolo mondiale e a collocarlo nella leggenda accanto a Stewart e a Brabham. Il mondiale 1984 Niki l'ha vinto battendo di solo mezzo punto un Prost che pure ha incamerato un numero record di Gp: 7, come solo Clark aveva fatto nel lontano 1963. E quel mezzo punto evidenzia come pochi altri dati la caratteristica principale di un pilota che corre più col cervello (e col sedere) che con il piede. L'Estoril, ultimo teatro della stagione '84, è stato il trionfo della programmazione. Partito in undicesima posizione, Niki ha temporeggiato per venti giri, sordo ai richiami di chi lo sollecitava a non perdere altro tempo. «Volevo vedere se la macchina rispondeva bene», spiegherà poi Lauda. Appurato col celebre "sedere" che tutto era ok, Niki si è scatenato in una serie di sorpassi che tutti fino ad un minuto prima ritenevano impossibili o non alla sua portata. Finché fra lui e Prost è rimasto il solo Mansell. «Mancavano 30 giri alla fine, il mio distacco da Mansell era di 28". Ho calcolato che l'avrei agguantato verso il penultimo giro». La fortuna ha poi aiutato Niki togliendo di mezzo Mansell e assicurandogli senza fatica quel secondo posto che gli è valso il titolo. Tutto comunque stava andando secondo i programmi del "computer".

«È stato il mio titolo più bello, il più sofferto», dirà poi Lauda. Aveva vinto un'altra sfida con se stesso, aveva vinto la «assurda scommessa»: così era stato definito il suo ritorno alle corse, nel 1982, dopo due anni di inattività. È stato scritto che questo terzo titolo iridato ha esaltato più l'uomo che il pilota. È vero, ed è per questo che Lauda campione del mondo è stato accettato da tutti con rispetto, affetto, ammirazione sincera. Prima del 1984 Lauda era sì stato etichettato come il "campione dell'impossibile", ma agli occhi di tutti era anche soprattutto il robot disumano. Tanto da essere, ingenerosamente e in più occasioni, insultato. La critica, dimentica che Niki aveva portato in casa Ferrari un titolo dopo 11 anni, nel 1976 in Giappone lo aveva definito un coniglio; nel '77 quando lasciò Maranello si beccò dell'ingrato e del traditore; nel '79 si disse che aveva lasciato la Brabham e le corse per paura di Piquet. E nell'82, tornato alla F.1 dopo due anni di assenza, si disse che lo aveva fatto solo per un disperato bisogno di soldi. Chissà se in tutta questa ingratitudine verso colui che ha reso popolare la F.1 c'entra Freud... Perché la radice dei giudizi ipercritici su Lauda va sicuramente cercata nei meandri della psiche: nella fantasia della gente Lauda resta l'uomo che ha sconfitto la morte, quello che tra le fiamme del Nurburgring ha esorcizzato il diavolo. Cosa che vorremmo riuscire



SUTTON-IMAGES.COM

”

*In teoria un
altro pilota può
avere 5” di
talento più di
me. Ma il mio
culo è più
sensibile: sento
prima degli altri
se la vettura
sbanda e quindi
posso
correggerlo*

”



*Come vincere
un'assurda scommessa*

A 35 anni, Lauda, qui davanti ad Alboreto sulla Ferrari, conquista il terzo mondiale piloti della carriera. Dopo il suo ritorno del 1982 per molti quella dell'austriaco sarebbe stata solo un'assurda scommessa, vinta due anni più tardi artigliando il titolo iridato

”

*L'allegria
che invade
la sua faccia
cicatrizzata
a fine corsa è
quella nervosa
e spontanea
di un uomo
qualunque che
ha portato
a termine una
grande impresa*

”

Tra Senna e Marlene

C'era anche la moglie Marlene (che non seguiva un Gp da 6 anni) al fianco di Niki nella sfida decisiva per il titolo iridato 1984 in Portogallo. Lauda chiude secondo dietro al compagno di squadra Prost al quale non sarà sufficiente vincere 7 Gp per laurearsi campione del mondo. Le vittorie ottenute da Lauda saranno cinque nella stagione. In alto è festeggiato da Ayrton Senna che in quella stagione debutta in F.1 su Toleman

a fare anche noi, magari correndo meno rischi. Si era sposato con Marlene appena 4 mesi prima. In 9 Gp aveva totalizzato 61 punti vincendo 5 corse, piazzandosi 2 volte secondo e una 3°. Aveva il titolo in tasca: Hunt, 2° in classifica, lo guardava dal basso dei suoi 26 punti. Poi, l'agosto 1976, la tragedia, quelle terrificanti immagini di un rogo che è impossibile cancellare dalla memoria, i lunghi giorni d'ospedale. Lo danno per spacciato. Se vivrà, di certo non salirà mai più su una macchina, si diceva. Invece 40 giorni dopo, il 12 settembre, lui è a Monza. Ha il volto sfigurato, le piaghe ancora sanguinanti, gli occhi appannati dalle lacrime. Lauda, l'uomo che ama le sfide, vuole esorcizzare la paura, vuole superare il trauma. Corre e arriva 4°. Per la folla in delirio è un eroe, un mito, una leggenda. Un mese dopo è un coniglio. 24 ottobre, Fuji, ultima gara. Hunt con la McLaren è a 3 punti da Lauda. Piove. Il via è rinviato di 2 ore. Si parte ancora sotto l'acqua e nella nebbia. Al 2° giro Lauda si ferma: ha paura. Lascia il titolo ad Hunt (che sarà 3°) per un punto. "U s'é caghé adoss", diranno malinconicamente i meccanici modenesi ai box. Lui la mette in un altro modo: *«Ci sono delle cose che sono più importanti del campionato del mondo, come la mia vita, per esempio. Il mio incidente mi ha insegnato che è troppo facile morire. Quando si aggiunge la stupidità è ancora più facile. Comunque, ci voleva più fegato per me a fermarsi che a continuare»*.

La gente però dimentica in fretta e soprattutto non ha tempo di pensare a ciò che può attraversare l'animo di un uomo: Niki è un traditore, e basta. Come l'anno dopo quando, conquistando un altro titolo mondiale, lasciò la Ferrari. Ci vuole del coraggio a lasciare la Ferrari vincente, ma nessuno lo disse. E ci vuole un coraggio ancora maggiore a lasciare la F.1 per tornare dopo 2 anni di vacanza. Succede fra il '79 e l'82. Niki, passato alla Brabham-Alfa, a fine '79 dice addio alle corse. Vi si riaffaccia nell'82, quando la F.1 ha fatto passi da gigante; le macchine sono irriconoscibili. Si parla di assurda "scommessa", di patetico tentativo. Si guarda a Lauda, al suo viso sfigurato, con orrore e diffidenza. Cosa cerca ancora questo qui?

Niki cerca stimoli e denaro e lo fa con l'unico mezzo di cui dispone: la macchina da corsa. Per l'ennesima volta sfida se stesso. E in quanto alla sua faccia, che ostenta con orgoglio, dice: *«La gente bisogna giudicarla per come è dentro, non per come appare fuori»*. James Hunt spiega a tutti: *«La sua personalità è tanto forte che quando si parla con lui ci si dimentica del suo viso sfigurato»*. Al 3° Gp, a Long Beach, Lauda è già vincitore. Ma per tornare grande come vuole lui, dovrà aspettare ancora, lavorare in silenzio, galleggiare nella mediocrità. E nel 1984, 7 stagioni dopo l'ultimo titolo, eccolo di nuovo mondiale. L'antico amore delle folle può riesplodere in espressioni di ammirazione e di incredulità. Anche perché Niki mostra un volto umano che prima era stato restio a svelare. Ha 35 anni, due figli, è maturato. In Portogallo vuole accanto la sua Marlene che da sei anni non metteva piede in un box. Vuole ferocemente il titolo, vuole assolutamente vincere l'assurda scommessa, vuole esorcizzare anni di paura e di mediocrità. L'allegria che invade la sua faccia cicatrizzata a fine corsa è quella nervosa e spontanea di un uomo qualunque che ha portato a termine una grande impresa. Ma nel momento di esaltazione non dimentica di elogiare la grandezza del suo avversario. Prost, e quella dei meccanici. Più tardi, nel rivivere la stagione, non parlerà di motori o di telai. Dirà: *«Il mio momento più difficile è stato quando ho creduto di*





GETTY IMAGES



riscontrare nel team mancanza di sensibilità nei miei confronti». E adesso cosa desidera? «Tornare in Austria con la mia famiglia, come normale cittadino, in modo corretto». A Ibiza si sente un esiliato. Lasciò l'Austria perché perseguito dalle tasse. Vorrebbe tornare a Salisburgo, fra i boschi della sua terra, fra gente della sua lingua. Pare che nella sua carriera abbia guadagnato circa 20 miliardi. «Ho sempre avuto pochi soldi - dice - perché li ho sempre spesi tutti e subito». Una bella casa, una barca, alcune macchine e aerei. Che restano il sogno della sua vita, un sogno per inseguire il quale nel 1979 abbandonò la F. 1. Continuerà a correre? Certo ma fino a che avrà stimoli; il giorno in cui scoprirà che qualcosa lo interessa più di una macchina non esiterà a piantare tutto per attuare una nuova sfida, per fare un'altra "assurda scommessa". Una eventualità, questa, che per ora non appare imminente. Finito il mondiale, Lauda e Prost hanno fatto una specie di giro del globo "promozionale"; dovunque Alain ha detto che l'anno prossimo il titolo non potrà sfuggirgli e dovunque Niki gli ha fatto eco ammiccando con gli occhi agli intervistatori per far capire che invece era sua intenzione proseguire nella "serie". Dunque, per ora Lauda pensa solo ad un poker...

AUTO
SPORT
ET



Correre per vivere

ECCO ALCUNI BRANI DI UN'INTERVISTA A NIKI
PER IL LANCIO DEL SUO LIBRO IL MIO MONDIALE
TURBO PUBBLICATO DALLA CONTI EDITORE

DI **NIKI LAUDA**
AUTOSPRINT N° 35 28 AGOSTO 1984

Il passato? non mi interessa né mi ha mai interessato. Sapere se prima fosse meglio o peggio non ha importanza. Contano solo l'oggi e il domani».

- E le passate vittorie, neppure quelle contano?

«Non conta che una cosa: la prossima vittoria!».

- E tuttavia puoi certo dirci quale sia stata la tua vittoria più bella, quella per te più importante...

«Di volta in volta l'ultima».

Hai dunque cancellato tutto dalla tua memoria, anche gli incidenti, anche il Nurburgring 1976?

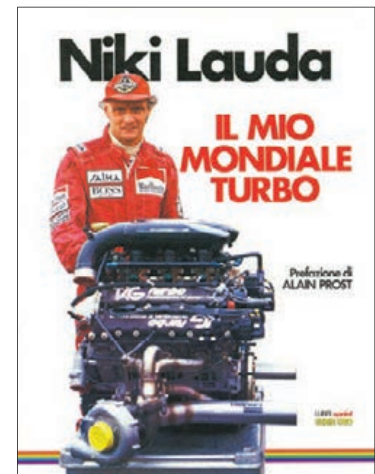
«Esattamente».

Ma devi pur ricordare ogni volta che ti guardi allo specchio!

«È la mia nuova faccia. Non mi fa proprio pensare a nulla. Come tutti, mi rendo conto al mattino se non ho dormito a sufficienza e allora divento di cattivo umore. Altrimenti io non ci faccio attenzione. In caso contrario avrei potuto far ricorso alla chirurgia plastica. Quando, subito dopo l'incidente, ho dovuto fare dei trapianti di pelle attorno agli occhi, mi hanno sottoposto le tariffe per altri interventi: nuove ciglia, trapianto di capelli, un nuovo orecchio e via di seguito. In primo luogo era caro, poi non era per niente certo il risultato e soprattutto io mi trovo molto bene con la mia faccia. Mi manca quasi tutto un orecchio, ma questo non m'ha mai infastidito; al contrario ora mi è più facile telefonare: il ricevitore si trova più vicino al timpano e si sente meglio, soprattutto quando chiamano da lontano».

Enzo Ferrari ha detto che se fossi rimasto con lui oggi saresti il più celebre dei piloti mentre ora non sei che il numero quattro, dietro Jackie Stewart, Jim Clark e Juan Manuel Fangio.

«Innanzitutto questo genere di classifica mi fa solo ridere. Non si possono confrontare le epoche. Quando correva Fangio c'erano solo 6 o 7 Gp all'anno. Oggi c'è l'inflazione: 15 o 16 corse. Enzo Ferrari vuol solo dire che è Ferrari che costruisce le vetture migliori».



Gli anni turbo

Il libro "Gli anni turbo" è la terza fatica letteraria di Niki Lauda. E si tratta di un volume davvero interessante. All'epoca dell'uscita dell'opera nel 1984 la Conti Editore si assicurò i diritti di pubblicazione e traduzione in italiano e andò in stampa con il titolo "Il mio mondiale turbo". Non si tratta di un'autobiografia. Niki non racconta se stesso, la sua vita e la sua carriera, ma prende per mano il lettore e lo accompagna passo passo alla scoperta del mondo della F.1.

Nel 1977, quando hai lasciato la Ferrari dopo il tuo secondo titolo iridato, sono volate parole dure da entrambe le parti. Non si può certo dire che il vostro divorzio sia passato inosservato. Ferrari ha usato termini violenti al tuo riguardo e non è che tu ti sia barcamenato. E oggi? Tutto perdonato e dimenticato?

«Completamente. Io conservo solo i buoni ricordi. Ferrari è un uomo che segue la strada che si è tracciato e come tale va accettato ed è proprio quello che faccio, contrariamente a prima. Ha riscoperto il suo affetto per me ed è stato proprio un gran giorno quando l'ho rivisto per la prima volta dopo anni, a Imola nel 1982, e m'ha subito abbracciato. Mi ha accolto come il figliol prodigo e io ne sono stato felice».

E allora perché, nell'estate del 1982, hai rifiutato una concreta proposta di correre ancora per il Cavallino?

«Ferrari paga molto male i suoi piloti. Lo avevo accettato a suo tempo, ma ora non più. Non mi si può più avere per quattro soldi. In più c'è il fatto che alla Marlboro-McLaren c'era da ripartire da zero, con il nuovissimo Tag-Porsche e la cosa mi attirava. Ritenevo di essere l'uomo giusto per quel compito, volevo dimostrarlo e lo sto facendo, credo».

Prima del tuo rientro, nei due anni in cui sei rimasto lontano dalle corse, hai fatto esperienze nuove e importanti?

«Sì. Da quando avevo lasciato la scuola, non ero stato altro che un pilota da corsa, con la vita del tutto folle che ciò presuppone. Alla fine del 1979, quando mi sono ritirato perché cominciavo ad averne le scatole piene, mi sono buttato anima e corpo in un nuovo progetto: fondare la Compagnia aerea "Lauda Air". È stato allora che ho capito cosa significhi dipendere dagli altri. Gli ingranaggi della società normale girano molto lentamente e ho dovuto ridurre la mia velocità, per adeguarmi. Nel grande circo della F.1, che è un mondo di concorrenza feroce, si può, essendo motivati e buttandosi a capofitto, realizzare grandi cose. Si ha a che fare con persone che sono tutte dentro la gara, nel senso più ampio del termine, e che hanno tutte la stessa maniera di ragionare, di lavorare, di battersi purchessia; e se la notte ti viene un'idea, l'indomani puoi realizzarla. Nessuno all'esterno nella cosiddetta "vita normale", potrebbe concepire che si possa tranquillamente far tabula rasa per ripartire da zero. Ognuno resta nel suo tran-tran quotidiano, senza ridiscutersi. La gente non ha davanti ogni settimana una bandiera a scacchi - mentre noi è proprio quella eh - ci giudica. La maggior parte della gente, d'altronde, non vede una sola bandiera a scacchi in tutta la vita...».

E il pilotaggio? Non c'era nulla di più bello al mondo, per te, che pilotare un aereo. Cosa resta di questo smisurato entusiasmo?

«Non molto. Continuo a pilotare e mi fa sempre piacere essere ai comandi di un aereo, per esempio di un Mystère. Ma non mi affascina più. Il mestiere di pilota d'aereo è assai semplice e c'è la tendenza a sopravvalutare le capacità richieste per esserlo. Credevo che ciò potesse bastare a riempire una vita, ma mi sono sbagliato».

Ti sei svegliato una mattina dicendo: «Voglio correre di nuovo»?

«No. È stata una cosa più graduale, il risultato di una presa di coscienza: mi sono reso conto che pilotare un aereo non è poi la sola cosa fantastica che esista al mondo. Nel 1980, l'anno successivo al mio ritiro, non mi sono interessato per niente di F.1, non ho aperto neppure una sola volta la tv. Il secondo anno, mi sono almeno interessato alle



Comandante Niki Lauda

Il Comandante Lauda si prepara al decollo. Quella di fondare una compagnia aerea è stata un'idea che ha iniziato a prendere forma e consistenza alla fine del 1979. E con l'abbondono al mondo della F.1, nasce la Lauda Air con Niki a pilotare gli aeroplani e a ribadire che il mestiere di pilota d'aereo è assai semplice e a volte sopravvalutato



“
Ferrari ha riscoperto il suo affetto per me: è stato un gran giorno quando l'ho rivisto per la prima volta dopo anni a Imola nel 1982 e mi ha subito abbracciato
”

”

Mi ci vedi davanti alle telecamere mentre dico: “Signori vogliate scusarmi un attimo, ma ho una tale paura che non so se riuscirò a non farmela nelle mutande”

”

telecronache, ma sempre mi dicevo, pensando ai piloti: “Poveri diavoli, ancora lì obbligati a correre”. Durante il Gp d’Austria del 1981, che io ho commentato per la tv, mi accorsi che qualcosa era cambiato: ero contento di esserci ed è stato quello il primo campanello d’allarme. Sono allora partito per Monza, per verificare questa sensazione e il test fu positivo. Allora ho voluto tentare di riprendere il volante di una F.1, cosa poi successa a Donington».

Cos’hai provato, ritrovandoti seduto in una monoposto?

«È stato umiliante. Dopo un solo giro era già tanto se potevo ancora tenere il volante. Non sono mai tornato tanto spesso ai box come quel giorno e sempre con un nuovo pretesto: “Cambiatemi quello ... spostatemi quello o quell’altro ...”. Non potevo mica dire ai meccanici: “Signori: sono una nullità”. Verso sera la situazione è migliorata e ho capito che la velocità non mi avrebbe creato problemi: era solo questione d’allenamento. Willy Dunga mi ha subito preparato un programma di “messa a punto” e, prima del Gp d’esordio, ero di nuovo in sesto».

La Marlboro-McLaren è stata l’unica scuderia a interessarsi al ritorno di Niki Lauda?

«No. Per fortuna c’era anche Williams, altrimenti ci avrei rimesso finanziariamente e non poco ...»

Hai deciso il tuo rientro d’accordo con tua moglie, Marlene, o le hai detto: “A proposito, cara, torno a correre...” »?

«Non credeva alle sue orecchie. All’inizio le avevo detto che tutte le voci su un mio ritorno erano false e lei mi ha creduto con facilità, essendole ben note tutte le balle che possono essere scritte sui giornali. È stato solo quando ho firmato il contratto che le ho detto la verità. A quel punto Marlene ha detto solo: “Tu sei toccato”. Qualche giorno dopo ha sputato il rospo, confessando quanto detestasse questo sport e quanto trovasse stupida la mia decisione».

Quando vi siete sposati, nel 1976, Marlene non aveva un atteggiamento positivo verso l’automobilismo?

«Sì. Vedeva solo la parte migliore ma qualche settimana dopo ci fu l’incidente del Nurburgring: la vettura in fiamme, il reparto grandi ustionati e tutti gli orrori che questo sport può riservarti. Per lei fu uno choc ancora maggiore del mio. Io mi ero preparato da una vita a un rischio del genere, ma questo, non era il suo caso. In seguito ha assistito a pochissime corse. Ora non viene proprio più. Per lei le sole corse buone sono quelle annullate».

Cos’hai provato nel momento, senza dubbio il più difficile della tua carriera, quando sei risalito su una macchina da corsa, dopo il terribile incidente del Nurburgring?

«È successo 6 settimane dopo, a Monza. Avevo il timor panico, la paura che ti fa credere che te la fai nei pantaloni nel giro di un minuto».

Ma tu hai voluto fare l’eroe. Non hai ammesso di aver avuto paura in quel momento...

«Naturalmente. Mi ci vedi davanti alle telecamere mentre dico: “Signori, vogliate scusarmi un attimo, ma ho una tale paura che non so se riuscirò a non farmela nelle mutande”. Avrei dovuto forse dire quello? In situazioni così, si racconta la prima cosa che passa per la testa, tipo “Ho preso male la curva ma mi sento in formissima”. Si cerca di guadagnare tempo per tentare di vederci più chiaro».

E come ci sei riuscito?

«Ora te lo spiego. Sono riuscito a isolarmi dall’atmosfera isterica che

Il ritorno dopo il rogo del ‘Ring

Dopo il rogo del ‘Ring nel 1976, il ritorno ai Gp sei settimane dopo quel terribile crash destò grande emozione. A Monza Niki seppe isolarsi dall’atmosfera isterica nella camera dell’hotel per superare timori e paure e ritrovare fiducia in se stesso



regnava a Monza e nella mia camera all'hotel ho cominciato a riflettere: "Qual è la vera ragione della tua paura?" Risposta subito trovata: in effetti, quel giorno, per le prove, ero assolutamente incapace di governare una F.1 a livello puramente tecnico. Ho reagito male, comportandomi come un debuttante. Poi ho analizzato le cose nel loro insieme, consultando che nelle sei settimane dopo l'incidente non avevo veramente "disimparato": avevo solo bisogno di rassicurarmi. Dovevo ricominciare lentamente, con calma, ed è stato quello che ho fatto dall'indomani e quando il panico fu superato, ho potuto aumentare la velocità e la sera stessa ero già il più veloce dei tre piloti Ferrari. Fu così che ritrovai la fiducia in me stesso per continuare a correre».

La tua prima corsa dopo i due anni di pausa, è stato il GP del Sudafrica 1982. Fu proprio in quell'occasione che ebbe luogo una delle più dure prove di forza tra i piloti, i capi équipe e gli organizzatori. Fosti tu a lanciare il sasso e ad animare lo sciopero dei piloti che seguì. Come mai la critica più viva al mondo della F.1, venne proprio dal pilota più integrato nel sistema?

«Io sono indipendente, non sono legato a nessuno. Se la mia squadra mi mette alla porta, non sono certo finito per questo. È più facile per me che per altri corridori battersi contro i capi per far rispettare i nostri diritti. A Kyalami il momento era ideale. Ero riuscito a convincere gli altri piloti che accettando la superlicenza che ci volevano imporre avremmo dato carta bianca ai capi équipe. Sarebbe stato come permettere loro di fare di noi ciò che volevano. È stata la prima volta, quella, in cui s'è potuta mettere in piedi una vera azione comune, con tutti gli psicodrammi che la cosa comporta. Arrivammo a un compromesso che fu, in effetti, una nostra vittoria. Sfortunatamente accade molto di rado che tutti i piloti si mettano d'accordo su una comune linea di condotta: ce n'è sempre uno che si defila e ciò vale per i piloti, i capisquadra, i funzionari ufficiali e gli uomini politici che si occupano di sport. Nessuno valuta mai il problema globalmente, tutti preoccupati del tornaconto personale. Anche il presidente della Federazione non ha esitato a infilarsi in quello che è "l'imbroglio della F.1"».

Eppure fu proprio grazie ad una azione comune che si riuscì a far proibire le minigonne e i fondi a ventosa.

«Mi stupì anch'io. Nessuno ci avrebbe creduto e parlo del settore nel suo insieme, capace per una volta di aver buon senso. Ognuno aveva

capito che le "wing-car" avrebbero sconvolto tutto».

In effetti tu dovresti essere anche contro il turbo. Non è anche questa una follia?

«Non si possono penalizzare delle imprese che hanno scelto una soluzione tecnica autorizzata, che hanno investito miliardi e che, attualmente, grazie alla loro scelta sensata e al loro ostinato lavoro, sono migliori delle altre. Se un atleta ha gambe di 2 metri e ne salta 5 in alto, non per questo si possono cambiare le regole dell'atletica! La moda del turbo nell'automobilismo è un punto di riferimento e l'industria se n'è avvantaggiata. Molti automobilisti girano con vetture a motore turbo e mostrano il loro interesse per questo tipo di propulsione. L'evoluzione tecnica non è finita e la F.1 può nuovamente giocare il ruolo d'avanguardia che ha sempre avuto. Noi continueremo a girare con motori turbo: non sarà una questione né di moda, né di umore».

A lungo andare significherà, l'estinzione degli aspirati e allo stesso tempo, si vedranno motori da 8-900 cv. Non è follia?

«Non ci si può prendere una tale responsabilità con i circuiti attuali: sarebbe un suicidio. Bisogna ovviamente limitare la potenza dei turbo e non per metterli sullo stesso piano degli aspirati, ma per restare nel campo del ragionevole. Diminuire la cilindrata non mi pare una buona soluzione, perché si annullerebbero anni di ricerca e investimenti notevoli. Piuttosto mi sembra valida la progressiva riduzione della capacità dei serbatoi, sistema già in vigore. Se poi i progressi della tecnica ci sopravvanzeranno permettendo potenze enormi pur diminuendo il carburante, allora bisognerà studiare qualcosa d'altro. Per i prossimi anni, però, serbatoi più piccoli dovrebbero bastare».

Il Niki Lauda che, a 19 anni, esordiva su una Mini Cooper, aveva certamente ogni sorta di illusioni sull'automobilismo, ma ora, qual è il tuo bilancio?

«Non ho mai avuto illusioni, mai! Non ho abbastanza immaginazione. La mia sola preoccupazione è progredire: sempre e continuamente. Dopo la mia prima corsa, nella quale mi ero classificato 2° con la Mini, ho deciso, tanto per dire, di vincere la categoria. In seguito ho sempre agito alla stessa maniera, fissandomi di volta in volta degli obiettivi molto precisi. In ogni modo non ero il tipo che a vent'anni è pronto a giurare "sarò campione del mondo di F.1!". Poiché non mi faccio illusioni, evito le delusioni».

ANTO SPIN NT

SUTTON-IMAGES.COM



Con Gilles staffetta in rosso

A destra, Niki Lauda con Gilles Villeneuve: fu proprio il canadese a prendere il posto dell'austriaco alla Ferrari e nei cuori del popolo rosso dopo la decisione di lasciare il Cavallino alla fine della stagione 1977



”

*Non ero il tipo
che a vent'anni
è pronto
a giurare “sarò
campione del
mondo di F.1”.
Poiché non
mi faccio
illusioni, evito
le delusioni*

”

Incontriamoci al **bar Lauda**

NELL'ANNO IN CUI NIKI DIVENTA
TRI-CAMPIONE DEL MONDO, A KNITFELD VICINO
A ZELTWEG CI SI RITROVA IN UN LOCALE DOVE...

DI **PAOLO FACCHINETTI**
AUTOSPRINT ANNO 1984

L'umanità è solita dare un'etichetta ad ogni anno del nostro tempo, così da poterlo poi meglio visualizzare quando si vada a sfogliare il grande libro della storia. Il 1969, ad esempio, fu l'anno della luna, il 1973 quello delle domeniche a piedi, il 1982 quello dell'Italia mondiale. Il 1984 l'abbiamo ancora troppo sulla pelle per potergli appiccicare una sigla ben precisa. Potrebbe essere l'anno del dollaro impazzito, o del falso Modì, oppure ancora del mafioso pentito: la definizione ultima dipenderà dall'elemento che storicamente avrà influito sulla nostra immaginazione. Alla fine, potremmo anche trovarci concordi con l'etichetta che Orwell più di trenta anni fa appioppò al 1984: l'anno del Grande Fratello; dove naturalmente con questa espressione si voglia intendere Niki Lauda o più genericamente il mondiale di F.1. A pensarci bene, infatti, questo grandioso evento sportivo ci ha assoggettati in maniera inconsueta: prima facendoci sognare con l'arrivo di Alboreto a Maranello e poi, assorbita la delusione Ferrari, coinvolgendoci epidermicamente in quel fantastico sprint che è stata la stagione di Lauda e di Prost. La nostra non è esagerazione di parte, ma semplice registrazione di un aspetto del sociale. Mai come quest'anno, infatti, la F.1, l'automobilismo, ha preso tanta parte delle nostre emozioni e influito sul nostro costume.

Il mondiale era finito da tre giorni e al Teatro Tenda di Bologna andava in scena un music show intitolato "F.1" mentre alla tv riscuoteva entusiastici applausi il disco "Vai Ferrari vai". All'inizio del campionato eravamo stati sollecitati ad usare il profumo "Turbo" mentre i ragazzini, bevuto un bicchiere di latte "F.1", nelle sale giochi si contendevano il video "Pole Position". "Pole Position" a metà estate era stato anche il titolo di un LP che nulla aveva a che fare con le corse se non per il disegno di copertina: ma faceva tanto

moda. Per sapere l'ora, poi, non avevamo che l'imbarazzo della scelta: il prestigioso "FerrariCartier" o il "F.1" della Longines oppure ancora un Eberhard che si pubblicizzava accanto ad una Ferrari dicendo di essere fatto in titanio, proprio come le monoposto di F.1. Gli acculturati intanto nei momenti di relax potevano leggere "Nuvolari" o "Gilles vivo", rispettivamente 1° e 2° al Bancarella Sport. Insomma, il ruggito dei motori ha accompagnato tutti i nostri giorni di questo 1984 bisestile. In un anno in cui la Ferrari è andata male, sono aumentati i Club del Cavallino; in un anno che ha visto insperati trionfi italiani ai Giochi Olimpici e l'arrivo nei nostri stadi di Maradona e Rummenigge, sui giornali si è scritto come non mai di piloti e di auto. In Austria hanno aperto un "Bar Lauda". È lì che adesso si incontrano idealmente tutti gli appassionati per rivivere un '84 ricco di fatti e di fermenti e per parlare di un '85 che è già cominciato. Sconfitti i trucchi dell'aspirato Tyrrell, la F.1 per la prima volta è scattata a tutto turbo, sollecitando nuovi co-

struttori e nuove Case a lanciarsi nell'avventura. Nei rally, pur dominando l'Audi, ha trovato spazio il fenomeno Peugeot mentre nell'euro turismo si è affacciata vittoriosamente la Volvo turbo. È stato un anno no per Ferrari e Lancia ma l'Alfa è diventata europea nel turismo e tre nostri piloti hanno conquistato il titolo continentale (Capelli in F.3, Capone nei rally e Nesti nella salita). E poi tante corse, tanti episodi... Ma al "Bar Lauda" ormai si parla più del futuro che del passato. Il giorno dopo la fine del mondiale di F.1, la Brabham era in pista per provare le Pirelli in vista dell'85. Audi "Corta" e Lancia Delta S4 scalpitano già per lanciarsi nella mischia. E la Ferrari lavora con ferocia per agguantare un mondiale sfuggitole ormai da troppo tempo. Al "Bar Lauda" forse si fanno già i pronostici per la stagione nuova che si preannuncia esaltante: chissà se Alboreto riuscirà a togliere la corona a Niki ...

”

*La stagione '84
è finita ma al
bar Lauda
si fanno già i
pronostici per
il 1985: chissà
se Alboreto
toglierà la
corona a Niki*

COLOMBO

Sport-Cafe Niki Lauda

Nella foto
l'insegna e
l'ingresso
del celebre "Bar
Lauda" a Knittfeld,
vicino a Zeltweg
in Austria





Consulente super per il **Cavallino**

**A FEBBRAIO 1992 AS ANNUNCIA L'ARRIVO
DI NIKI COME CONSIGLIERE DEL PRESIDENTE
MONTEZEMOLO. FERRARI PUNTA SUL CARISMA**

DI **CARLO CAVICCHI**

AUTOSPRINT N° 6 4 FEBBRAIO 1992

Alla vigilia della presentazione della monoposto per il '92 ha preso sostanza il coinvolgimento di Niki Lauda nelle vicende prossime venture della Ferrari. Un nuovo tassello viene quindi ad aggiungersi nel complesso mosaico modenese così che adesso, con Montezemolo, Lombardi, Postlethwaite, Ghedini, Massai, Migeot e Nichols, sono in otto a ballare l'hully gully. Una mossa indispensabile? Una mossa saggia? Una mossa furba? Di fronte a scelte che possono avere un gran peso futuro è d'obbligo andare con i piedi di piombo prima di giudicare anche perché forse solo il 6 febbraio, nell'attesa conferenza stampa, se ne saprà di più sui contorni di un coinvolgimento molto spettacolare e certo di grande presa sugli appassionati. Comunque, al di là di tutto, si può tentare una interpretazione un po' più articolata di quello che troppo semplicisticamente è stato ridotto ad un impiego del tricampione del mondo austriaco come semplice consigliere del presidente Montezemolo.

Il bisogno di una scossa

Arrivato a Maranello dopo tanti anni di assenza, il temerario Luca ha trovato un ambiente ben diverso da quello che ricordava. Anni di amarezze, di cambiamenti radicali di uomini con innesti anche validi ma di scuole molto differenti, hanno reso anonima la ciurma del Cavallino. Quella che un tempo era una squadra di altissimo profilo, con un Montezemolo che a ogni vittoria balzava in pista dal muretto dei box, con un Enzo Ferrari che batteva i pugni, che minacciava la Fisa di scappare in F. Indy se non gli modificavano i regolamenti come voleva o che per dispetto al Potere faceva correre le sue vetture con i colori di una scuderia privata, è oggi una squadra piattamente "normalizzata", tanto all'inglese da sorprendere gli stessi inglesi e incapace di imporsi sia in pista che fuori. I bravi timonieri gli sono apparsi sì impeccabili nel loro aplomb, ma anche deprimenti con le loro facce così serie da apparire persino ammosciate, mentre il resto della banda ha perso il gusto

Avventura di ritorno

Inizio di febbraio 1992.

È in quei giorni che si concretizza il ritorno di Niki Lauda alla Ferrari con il ruolo di consigliere del presidente Montezemolo: ma la sua avventura di ritorno a Maranello non durerà a lungo

”

*Niki Lauda
potrà portare
a spasso
il suo grande
carisma
e terrà a bada,
almeno per
molto tempo,
i critici più
ostinati*

”

1992, un anno difficile

Ivan Capelli, Niki Lauda, il presidente Luca Cordero di Montezemolo e Jean Alesi: la Ferrari 1992 è pronta a scendere in pista. Ma non sarà una stagione da ricordare, senza alcuna vittoria. Per due volte Alesi salirà sul podio (concludendo in entrambe le circostanze terzo), nel Mondiale Costruttori (vinto dalla Williams con 164 punti nel carriera) la Ferrari chiuderà quarta a 21 lunghezze

di sorridere e la convinzione di credere nella riscossa. Un vero esercito in ritirata ormai rassegnato a buscarle sempre e comunque. Brutta situazione, addirittura inaccettabile per un manager come Luca che proprio sull'entusiasmo e sul dinamismo ha sempre costruito le sue precedenti fortune. Ed ecco allora la necessità di immettere nel giro linfa nuova, gente con nel sangue l'adrenalina giusta, che c'era quando si vinceva e che poi, andandosene in tempo, non ha subito il processo di inquinamento da sconfitte. I nomi di Ghedini e di Lauda si possono inquadrare anche sotto quest'ottica, ma non è certo la sola.

Rinfondazione ferrarista

La scuola professionale di Montezemolo non è di tipo tecnico e la sua grande esperienza gli viene esclusivamente dal campo della comunicazione. Bene, sin dal primo momento che ha messo piede a Maranello lui ha operato in maniera evidente in questa direzione per dare una netta svolta con il più recente passato. Si spiega così il lungo silenzio invernale, tanto inusuale per la Ferrari da destare allo stesso tempo curiosità e ammirazione senza nessun particolare motivo reale. «Bravi, finalmente lavorano in silenzio», commenta l'uomo della strada, terrorizzato all'idea di andare incontro a un nuovo inverno carico di premesse e di promesse. La Ferrari gira piano a Fiorano e non gira per niente a Imola? Nessuno si preoccupa più di tanto, addirittura c'è chi si faceva scappare un "meglio così" del tutto illogico, ma ben comprensibile se visto con l'ottica dei tifosi, proprio quella cui finora l'abile Luca ha saputo strizzare l'occholino.

Una grande suspense che verrà rotta in occasione della prossima conferenza stampa, con una monoposto molto originale da far vedere e con un contraddittorio tanto agognato così come accadeva ai tempi del Drake. E nel senso della comunicazione, non solo in quello strettamente tecnico, va inquadrato persino il ritorno di Harvey Postlethwaite. Il progettista inglese non è soltanto uno dei più rinomati sul mercato, ma è anche un simpatico, uno che se l'è sempre cavata al meglio nei rapporti con la feroce stampa di casa nostra. Un Barnard all'opposto, e solo Dio sa di quanta simpatia ha bisogno la Ferrari oggi per poter lavorare in tranquillità. Infine, dulcis in fundo, la ciliegina Lauda. Avete sfogliato i quotidiani nei giorni immediatamente successivi la fuga di notizie sul conto di Niki? Un trionfo, uno spreco di commenti entusiastici. Poco conta che l'austriaco possa dedicare poco tempo alla causa se il semplice nome di per sé può essere già una garanzia. E il nome una garanzia lo è, non per tutto quello che Lauda potrebbe dare e non darà, ma il sapiente uso che certamente il presidente farà di lui. Non è di consigli che Montezemolo ha bisogno, né certamente di direttive, né i due piloti potranno vincere soltanto perché da fuori dell'abitacolo Lauda gli suggerirà questa o quella malizia. Però Niki potrà portare a spasso il suo grande carisma e terrà a bada, almeno per molto tempo, i critici più ostinati. Tutti possono sbagliare, ma stan- ti i pregiudizi, lo stesso errore subirà processi decisamente diversi se a commetterlo è stato «uno che viene dai rally» anziché uno «intelligente e furbo» come Lauda. Stessa la sostanza, ma ben diverso l'impatto e ben diverse le conseguenze. In una squadra da ricostruire e da rendere nuovamente credibile nulla va lasciato intentato e al giorno d'oggi è paradossalmente più immediato l'apparire che l'essere. Ora,



COLOMBO



consiglio di tutto questo come pochi altri, l'esperto di comunicazione Montezemolo sa che per poter arrivare all'essere, alla vera sostanza delle cose, occorre prima mettere dei robusti ombrelli protettivi tali da permettere di lavorare serenamente. Non è cambiato niente da ieri, un anno, dieci o venti anni fa: per vincere ci vogliono sempre una buona monoposto e dei bravi piloti. Però se dentro e fuori il reparto corse più famoso del mondo può tranquillizzare un Lauda ritenuto capace di

dare tanti consigli, di insegnare come si fa a vincere, in grado di andarsene a muso duro a litigare con Ecclestone se un direttore di corsa appioppa dieci stupidi secondi di penalizzazione a un inconsapevole Alesi, ben venga il pilota di jet. Una mossa indispensabile? Una mossa saggia? Una mossa furba? Per ora sembra solo una mossa furba, ma non lamentiamoci del brodo grasso: da quanto tempo non si ricordavano mosse furbe a Maranello?

**AUTO
SPORT
& GT**

Sarò la coscienza dell'ing. **Lombardi**

NELL'INVERNO DEL 1992 LAUDA RITORNA
A MARANELLO E SPIEGA QUALE SARÀ IL SUO
RUOLO ALL'INTERNO DEL CAVALLINO

DI **DIEGO FORTI**

AUTOSPRINT N° 7 11 FEBBRAIO 1992

Niki Lauda, tre titoli iridati e un carisma che nessun pilota moderno può ancora vantare. È lui l'uomo nuovo della Ferrari, l'ultima, almeno per ora, sorpresa, della gestione Montezemolo. E arrivato a Maranello con un giorno di ritardo rispetto alla presentazione della nuova monoposto. Un po' per impegni di lavoro e un po' per non oscurare l'interesse relativo alla F92A. A capo di una compagnia aerea che vale milioni di dollari e che ha centinaia di dipendenti, Lauda sembrava irrimediabilmente lontano dalle competizioni automobilistiche non tanto per motivi di "cuore" quanto di tempo. E, invece, il diabolico Luca è riuscito a recuperarlo alla causa. Ma cosa farà Niki in questa rinnovata Ferrari? Dopo esserne stato pilota, simbolo, avversario e anche denigratore oggi si propone come "analista" senza funzioni direttive, all'interno della scuderia. Ma vediamo in sintesi come Niki Lauda conta di operare per il team di Maranello. «*Lavorerò con Lombardi e a lui, e solo a lui, riferirò come si muove il team e come procede il dialogo fra i tecnici e i piloti - racconta l'austriaco - . Sulla base della mia esperienza e di quello che ho vissuto negli anni in cui sedevo dentro l'abitacolo sono in grado di capire se fra piloti e tecnici la comunicazione funziona; se le informazioni vengono date nella maniera giusta e se vanno nella direzione giusta. Inoltre metterò a disposizione non solo la mia esperienza di ex pilota, ma anche quella di manager di una compagnia aerea. Fornirò la mia opinione oggettiva sulle varie situazioni, registrerò con grande rigore la verità e la riferirò. Fornirò anche tutte quelle informazioni a cui mi sarà possibile accedere grazie anche alle mie conoscenze. Magari attingendo alle mie conoscenze in altre squadre. Esempio: se un amico della McLaren mi dice che c'è un problema di gomme io riporterò alla Ferrari che è possibile che ci sia un problema con le Goodyear. Sarò presente il maggior numero di volte possibile ai test e ai Gp per vedere da vicino come vanno le cose e come lavora la squadra. Non prenderò decisioni, né di*

Stretta di mano per il Cavallino

L'ingegner Lombardi e Niki Lauda nel giorno del ritorno a Maranello del tre volte iridato. Siamo all'inizio della presidenza Montezemolo. Ma l'avventura dell'austriaco non avrà lunga durata...



COLOMBO

carattere tecnico né di carattere sportivo - prosegue Lauda -. Dirò come stanno le cose ma non spingerò perché le decisioni vengano prese in un senso o nell'altro. Questo non è il mio compito ma è quello di Lombardi. Esempio, se il giubbotto è di colore rosso, io devo dirgli "È rosso" se lui decide che invece è blu non è un problema mio e la responsabilità è la sua. Non forzerò le scelte dei piloti. Per intenderci non indicherò la mescola delle gomme da usare, ognuno potrà e dovrà effettuare le sue scelte autonomamente. Non darò suggerimenti sulla tattica di gara. Non sono io il direttore sportivo che, ad esempio, deve decidere quando effettuare il cambio gomme. Non interverrò nei confronti della Fisa e delle autorità sportive per rafforzare o difendere la posizione della Ferrari. In seno alla squadra c'è chi ha questo compito che non è quindi di mia competenza. Non mi occuperò di problemi

logistici o organizzativi. Non sceglierò gli alberghi, né influenzerò le decisioni sui voli. Non sono proprio previste delle trasferte sui 767 della Lauda Air. Non trascurerò la Lauda Air, che rimane la mia attività principale. Ho accettato questo incarico alla Ferrari perché era compatibile con il tempo libero che ho a disposizione. In ogni caso, per me si tratta di una sfida che rende interessante il tipo di lavoro che andrò a fare per il Cavallino. A questo si deve aggiungere che non ho dimenticato i 4 anni passati a Maranello. Non avrei accettato in ogni caso di lavorare per la McLaren o per la Williams. Non prenderò denaro dalla Ferrari. Almeno sino a quando la squadra non risulterà vincente. Questo il mio patto con Luca di Montezemolo: solo viaggi, vitto e alloggio: almeno sino a quando non arriveranno dei risultati positivi e si potrà valutare se il mio lavoro è stato utile o meno».

**AUTO
SPORT
KIT**

INTERVISTA SENZA FILTRI

Ferrari ecco tutta la verità

NEL SUO RUOLO DI CONSIGLIERE DEL CAVALLINO LAUDA SI RACCONTA E SPIEGA COSA SERVE ALLA ROSSA PER RILANCIARSI

DI **ROBERTO BOCCAFOLLI**
AUTOSPRINT N° 14 31 MARZO 1992

SCHWECHAT - «*Okay parliamo, non al telefono però. Ma poi scrivi tutto così come l'abbiamo detto. Mi raccomando: sai che a queste cose in Ferrari ci guardano...*». Gli accordi erano stati semplici, così come sempre con Lauda: l'uomo del sì-o-no, mai del forse. Presente al non entusiasmante debutto della F92A a Kyalami, Niki non era andato in Messico: una infezione ad un dente lo aveva costretto a restare in Austria, sotto le amorevoli cure di Willy Dungal, tenendolo quindi lontano dalla catastrofe di una monoposto e di una squadra improvvisamente scopertisi ben al di sotto anche delle più caute stime di inizio campionato. Martedì della scorsa settimana, al gran completo di Maranello c'era anche lui, Lauda. Ha visto maturare la decisione di continuare sulla strada della F92A, anche se forzando i tempi dello sviluppo tecnico. E, soprattutto, con questa decisione si trova perfettamente d'accordo: «*Perché tornare a una vettura vecchia - si chiede, con la solita capacità di sintesi, nel suo strano inglese, preferito all'italiano perché così parla più a ruota libera - quando quella nuova l'abbiamo?*». Ma andiamo per gradi. Raggiunto nei suoi uffici della Lauda Air, a Schwechat all'aeroporto internazionale di Vienna, Niki dà la conferma di essere ciò che regolarmente sembra quando gli si telefona: un manager impegnato, anzi impegnatissimo, anzi un po' schizzato. Fuori le nuvole viaggiano a trenta metri dal suolo e c'è da ringraziare: in tutta l'Austria orientale, Vienna è l'unica isola scampata alla bufera di neve, che prima di sera avrà quasi paralizzato il traffico di rientro verso l'Italia. «*Andiamo subito nei dettagli*», taglia corto come al solito: per "imbonirlo" gli si era detto che avremmo voluto parlare della Ferrari, sì, ma anche di come avesse trovato la F.1 dopo tanti anni di lontananza. «*Trovo eccezionale il lavoro che sta facendo la Williams. Penso che la nuova McLaren non riuscirà a batterla, semplicemente perché il vantaggio attuale della monoposto di Mansell è superiore di 1" al giro. Quando si presenta una nuova vettura, se questa è di mezzo secondo più veloce della vecchia già si è fatto un buon lavoro. Penso quindi che il vantaggio Williams resisterà per almeno*





”

*Ok parliamo,
ma non al
telefono però.
Ma poi scrivi
tutto così come
l'abbiamo detto.
Mi raccomando:
sai che a queste
cose in Ferrari
ci guardano*

”

***Consulente
a Maranello***

Nel 1992 all'inizio dell'era Montezemolo alla presidenza della Ferrari, Niki Lauda torna a Maranello nel ruolo di consulente del Cavallino. Ma sarà un'avventura più complicata del previsto

”

Sono rimasto stupito da Schumacher: in tutta la mia vita non avevo mai visto un pilota di soli 22 anni guidare in quel modo. Per me è incredibile

”

Niki-Alain ancora loro

Niki Lauda e Alain Prost: ancora loro. Eccoli insieme nel paddock sotto le tende della Ferrari a otto anni di distanza da quel Mondiale 1984 vinto dall'austriaco per mezzo punto sul compagno di squadra

6-7 mesi. Forse - calca il tono sul "forse" - sul finire di stagione la McLaren riuscirà a neutralizzare il gap, ma a quel punto penso che la Williams e Mansell avranno già vinto il campionato. La seconda cosa che mi ha stupito è Schumacher: in tutta la mia vita non avevo mai visto un pilota giovane, di soli 22 anni, guidare in quel modo. Per me Michael è incredibile: è velocissimo e sa usare perfettamente la sua motivazione personale per andare sempre più forte, ma senza errori. Fantastico. Ma adesso parliamo della Ferrari, tanto è lì che dobbiamo finire...».

Bene allora: ti aspettavi un disastro in questo modo?

«Innanzitutto bisogna chiarire un aspetto che la gente fa fatica a capire: la F92A è una monoposto nuova i cui progettisti, eccetto Migeot, non sono più a Maranello. Il nuovo gruppo tecnico messo in piedi da Montezemolo e Lombardi, con Postlethwaite responsabile per il settore telai, ha quindi ereditato questa vettura. Il nostro problema principale, oggi, è che non abbiamo ancora capito ogni dettaglio della F92A. Non ne conosciamo bene i punti deboli. Eccetto uno: il motore, che attualmente è il punto debole principale. Il risultato è che siamo costretti a provare in pista, durante i fine settimana di Gp, ogni modifica che possiamo apportare. In galleria del vento l'aerodinamica dava risultati ottimi, ma una volta in pista si possono creare delle piccole differenze che costringono a provare e riprovare. Ecco perché abbiamo deciso di provare a Nardò - Alesi vi ha girato nel fine settimana - nella speranza di ricavare dati preziosi. Il nostro maggiore problema, però, è il propulsore che non solo è insufficiente in quanto a potenza, ma è anche inaffidabile. E noi abbiamo troppo poco tempo per reagire: fra Sudafrica e Messico non c'è stato tempo per fare niente, ora con il Brasile è lo stesso. Sì, so che secondo i dati dei test invernali il motore andava bene, era soddisfacente. Ma questi sono dati che, una volta in pista, non contano. Se facciamo confronti con il V10 Renault, il nostro 12 cilindri non è abbastanza potente, non ci sono dubbi. Non possiamo accontentarci perché quest'anno il motore è migliore che nel '91: se nel confronto con gli altri perdiamo, allora le cose non vanno bene. Oggi il Renault è il propulsore migliore anche perché è quello che meglio si è adattato alle nuove regole sui carburanti. E infatti non è solo il V12 il nostro problema di oggi: dobbiamo anche capire fino in fondo il nostro carburante. Ecco perché anche il Gp del Brasile per noi sarà difficile: nelle prime due gare abbiamo evidenziato tanti piccoli dettagli che non vanno bene, ma il tempo era troppo ridotto e a Interlagos potremo solo presentare modifiche marginali. L'intervallo giusto per fare un lavoro come si deve è fra Brasile e Barcellona».

Ma tre settimane saranno sufficienti per cambiamenti?

«Non per cambiamenti appropriati - risponde ancor prima che la domanda sia finita - ma almeno per cambiamenti di un certo rilievo. Subito dopo Interlagos, Lombardi dovrà decidere in quali passi dividere lo sviluppo della F92A e quali di questi passi potranno essere fatti prima del Gp di Spagna. Ma più importante ancora sarà utilizzare queste tre settimane per capire profondamente, senza incertezze, quali sono i punti deboli e quali i possibili vantaggi di questa macchina. Solo dopo aver acquisito questi dati sarà possibile cambiare il suo comportamento in pista. E comunque, secondo me le prestazioni della F92A non sono così negative come sembrano: ritengo che il margine di miglioramento sia maggiore di quando si è visto in Messico e in Sudafrica».





”
*Di solito
 in Ferrari
 i problemi sono
 sempre colpa di
 qualcun altro.
 Attualmente,
 invece, tutti
 capiscono
 al 110% qual è
 il problema
 e ognuno
 si assume
 le sue
 responsabilità*
 ”

ca. Risolti i problemi di motore, questa monoposto potrebbe già fare la sua parte. Ma se mi chiedete se la F92A potrà mai essere veloce quanto la Williams, questo non lo so».

Ti aspettavi che le caratteristiche del circuito messicano avrebbero tanto danneggiato la Ferrari?

«Mi aspettavo... - si interrompe per un attimo - Se devo essere onesto, dal Messico non mi aspettavo nessun segno positivo. Ero certo che dopo Kyalami non si era potuto fare nulla, eccetto pulire le macchine e rispeditarle in aereo. Si poteva soltanto scendere in pista in Messico e lì fare dei cambiamenti, nella speranza che portassero a qualcosa. Ma sapevo che sarebbe stata una scommessa».

Da più parti si è detto che Alesi e Capelli non hanno sufficiente esperienza per migliorare questa vettura...

«Ascolta - il tono è superdeciso - oggi i piloti non hanno alcuna colpa. Posso dire senza nessun dubbio che Alesi è veloce, molto veloce, fin dal 1° giro in cui scende in pista; ha un grande talento. E Capelli sa guidare con la testa. Non sono certo loro i problemi della Ferrari di oggi. Onestamente: sono contento dei nostri due piloti. A tutt'oggi non hanno fatto alcun errore e nessuno, nel mondiale, con questa macchina avrebbe potuto fare meglio di loro. No, non sono loro il problema. E che oggi non siamo nella posizione per potere dire quale sia il vero potenziale della F92A: ci serve tempo per capirla a fondo».

Parli di progettisti che non ci sono più: non sarebbe stato meglio tenere Steve Nichols, dato che il progetto era suo?

«No, il perché è molto semplice. Se tu dai responsabilità a un uomo nuovo, come mister Harvey - lo chiama proprio così: mister Harvey - devi anche dargli la possibilità di organizzare un suo team. O credi a lui o credi a chi l'ha preceduto. Se credi in chi l'ha preceduto, allora non hai bisogno di mister Harvey. Ma la Ferrari ha fatto la mossa giusta: Nichols, secondo me, è un ottimo ingegnere di pista, ma penso che non abbia la formazione totale di Postlethwaite. Questo deve essere chiaro. Prendere Harvey significava cambiare le cose, quindi Nichols ha dovuto andarsene. E del resto Nichols non potrebbe certo aiutare un granché a capire la F92A: questo possiamo farlo da soli, è il tempo che ci manca. Il nostro problema, se devo essere onesto - "To be honest": usa sempre questa formula quando sta per dire qualcosa che reputa importante - è che la monoposto è stata finita quando era ormai tempo di andare in Sudafrica...».

Ma ciò è avvenuto per una precisa scelta. Così da dilatare al massimo i tempi di progettazione...

«Lo so, ma ecco a che punto siamo: stiamo facendo i test durante le qualifiche per i Gp. Se fosse andata bene, sarebbe stata una scelta perfetta. Ma con tanto sviluppo da fare...».

Qual è, oggi, il pericolo numero uno per la Ferrari? Postlethwaite ha detto che sta già iniziando a dividere il suo tempo fra la F92A e la vettura del futuro. È una buona idea?

«No, il pericolo è un altro. Io ero a Maranello martedì scorso: quella riunione è stata molto buona. Di solito in Ferrari, almeno, così era quando c'ero io, i problemi sono sempre colpa di qualcun altro. Oggi, invece, tutti capiscono al centodieci per cento qual è il problema, ognuno si assume le sue responsabilità. Non ci sono scuse, non si dicono sciocchezze, non c'è il solito scaricabarile all'italiana, non si parla a vuoto (letteralmente, in "laudese": no excuses, no bullshit, no spa-

Niki difende Alesi e Capelli

Il problema numero uno della Ferrari 1992 è il motore: ha poca potenza e si rompe. È quanto conferma Lauda ad As alla fine del marzo 1992. Secondo Niki, Alesi e Capelli, messi spesso sulla graticola, non hanno colpe. Di Jean nell'intervista Niki sottolinea che è molto veloce e un grande talento, mentre di Ivan dice che sa usare la testa

SUTTON-IMAGES.COM



ghetti, no bla-bla. Potenza della sintesi...). Davvero, oggi la squadra ha solo bisogno di tempo perché tutti stanno lavorando nella giusta direzione. E quando si fa così, i problemi si risolvono. Ma ci vuole tempo. Nella F.1 odierna a un team di gente nuova servono 7-8 mesi per prendere del tutto in mano la situazione. Nessuno è più in grado di prendere una macchina che non va e farla vincere in una gara».

Al di là di questa soddisfazione per l'armonia interna, pensi che il livello tecnico della squadra sia sufficiente?

«Sì, senza dubbio. Penso che il team messo insieme da Montezemolo sia in grado di fare un buon lavoro. Ma nessuno è Dio: bisogna guardare, imparare, aspettare. E poi oggi siamo all'inizio di uno sviluppo che prenderà tempo: prendere oggi decisioni su cosa è giusto e cosa è sbagliato, sarebbe un grave errore. A ognuno deve essere garantita la propria responsabilità; poi, se tutto andrà male, si vedrà. Ma se ora si inizia a discutere, a darsi colpe l'un l'altro, allora non si va avanti».

Si parlava della benzina della Williams: la Ferrari ha chiesto all'Agip particolari sviluppi immediati?

«Non lo so, queste sono cose che gestisce Lombardi. Ma penso che lo sviluppo delle benzine sia continuo».

Si è parlato anche di accantonare la F92A per riesumare, almeno temporaneamente, la monoposto dell'anno passato...

«È sbagliato, completamente sbagliato. Perché dovremmo farlo? - si accalora - Abbiamo una nuova macchina: dobbiamo svilupparla, farla

andare forte, non toglierla di mezzo».

E il motore? Si è detto che sarebbe possibile riprendere la penultima evoluzione e usarla fino a che la più recente migliorerà?

«Questo non lo so: bisogna controllare bene quali sono le caratteristiche di dettaglio, cosa esattamente ha ceduto in Messico. E a tutt'oggi nessuno lo sa perché i motori non sono ancora rientrati in Italia».

Sospensioni a controllo elettronico: la Ferrari ancora non le ha. Pensi che sia un passo ormai essenziale in F.1?

«Dipende da due cose. In primo luogo, devono funzionare perfettamente. E poi la vettura che le utilizza deve avere un'aerodinamica molto sensibile, così da ricevere un consistente vantaggio dall'assetto permanente. Altrimenti non servono a niente. Ma la Ferrari non sta dormendo: si sta lavorando sulla sospensione attiva, e anche in questo caso il progetto è nuovo, diverso da quello precedente. Ma non si può puntare lo sguardo solo sull'elettronica: è il pacchetto vettura che fa vincere o perdere. E l'insieme di motore, aerodinamica, telaio, benzina, pilota. Basta guardare la Williams: vince perché ha l'insieme migliore, pilota compreso: Mansell oggi sta guidando da grande campione del mondo, è migliorato moltissimo, non fa errori, praticamente è imbattibile».

Ultima domanda: hai mai pensato di provare tu stesso la F92A?

«No, non è il mio lavoro. Io devo guardare la situazione, seguire il lavoro degli altri, e riferire a Lombardi. Sono un consigliere, non devo scendere in dettagli. Di nessun tipo: nemmeno su come si guida».

AUTO
SPORT



”

*Nella stagione
F.1 2002
puntiamo
a qualificarci
tra i primi otto,
e ad essere nei
primi cinque
nel Mondiale
Costruttori
a fine anno*

”

L'amico del Giaguaro



La Jaguar di Lauda

È l'inizio del 2002 e Niki vive la prima stagione da responsabile totale della Jaguar F.1 dopo l'uscita di scena di Bobby Rahal

SUL N°1 DI AS 2002, NIKI RACCONTA DELLA SUA NUOVA VITA DA CAPO DI JAGUAR F.1. «BASTA MENATE, ADESSO VOGLIO RISULTATI»

DI **ALBERTO ANTONINI**
AUTOSPRINT N° 1 2 GENNAIO 2002

Oinquantatré anni il prossimo febbraio, trenta e passa di carriera in F.1 (prima come pilota e poi come manager-consulente-factotum). Eppure Niki Lauda rimane uno degli allegri misteri del Circus. Quando correva, aveva la fama di "ragioniere" tutto cervello e niente fegato, ma ha vinto tre mondiali. Smessa la tuta, ha fondato la Lauda Air, che poi è andata a ramengo. Ha fatto il consulente in Ferrari, per tenere viva l'opzione Senna, e l'unico risultato è stato quello di litigare con Jean Todt. Ha collaborato con Ron Dennis, riuscendo soltanto a fare l'autista della McLaren biposto. È riapparso come "salvatore" della Jaguar e, dopo avere professato eterna amicizia e collaborazione con Bobby Rahal, è rimasto da solo al timone. È un profeta del libero cazzeggio, ma si porta cucita addosso l'etichetta di manager freddo ed efficiente. Capacità, fortuna, astuzia? Sta di fatto che per Niki il passato sembra non contare, appartiene alla categoria di quelli che vengono sempre e comunque ripescati. Steve Nichols, direttore tecnico Jaguar e suo ingegnere ai tempi della McLaren, ricorda di lui «l'assoluta determinazione a vincere. Anche quando, nell'84, era sedici punti indietro a stagione avanzata, quando un altro si sarebbe arreso». Eddie Irvine dice che è l'unico interlocutore con il quale condivide finalità e punti di vista, a parte il neo-acquisto Gunther Steiner. Lui, con in testa l'eterno berretto rosso, si appresta a vivere la sua prima vera stagione da responsabile "totale". Rahal è fuori; Jackie Stewart, alla presentazione della R3, non l'hanno neppure fatto vedere. Questa è la Jaguar di Lauda. E dei risultati, nel bene e nel male, risponderà lui.

Che cosa vi proponete e quali sono i vostri obiettivi per questa stagione?

«Puntiamo a qualificarci fra i primi otto, e ad essere nei primi cinque del Mondiale Costruttori a fine anno. Il nostro vero obiettivo è semplicemente quello di fare meglio che nel 2001. La stagione passata avevamo una vettura troppo pesante e sbagliata nell'aerodinamica. Ora aspettiamo che sia operativa la galleria del vento di Bicester, che al momento è ancora da calibrare. Vorremmo averla pronta a metà febbraio. Il nostro programma di test prevede Barcellona questa settimana, poi Valencia, ancora Barcellona, e un altro test prima di una sessione che andrà in scena al Paul Ricard (programmata da Michelin, ndr) per coprire il calendario fino a tutto febbraio».

E intanto, a Valencia, ti metterai al volante della R-2, la monoposto dello scorso anno. L'ultima F.1 che hai guidato era la biposto McLaren. Semplice iniziativa promozionale?

«Ho sempre detto che le F.1 di oggi le può guidare anche una scimmia, no? Bene, ora vedo me stesso come la scimmia al volante. Voglio capire come funzionano il controllo di partenza e di trazione, rendermi

COLOMBO



conto di come cambiano le prestazioni con l'elettronica. Così sarà più facile tradurre ai tecnici le informazioni che mi arrivano dai piloti».

Dai, Niki, a quel test partecipa anche Wolfgang Reitzle, il vicepresidente del gruppo. E non ci risulta che abbia esperienza di F1...

«Già, è proprio così. Ma aspettate e vedrete».

Il contratto di Irvine può essere sciolto alla fine di quest'anno, quando arriverà alla sua scadenza naturale. Avete sondato il mercato piloti, o siete preoccupati dal fatto che Eddie a fine stagione avrà trentasette anni?

«L'età non conta. E il problema dell'anno scorso era la macchina, non i piloti. Prima diamo loro una vettura migliore, poi vedremo. Certo che abbiamo sondato il mercato, anche se certe storie su Hakkinen le sento solo da voi adesso. Di fatto, la maggior parte dei piloti oggi ha con-

A 53 anni test sulla Jaguar R2

Sopra, Niki Lauda nell'abitacolo della Jaguar R2 del 2001 con la quale nel gennaio 2002, all'età di 53 anni, è tornato al volante di una monoposto F1 sulla pista di Valencia. A destra nell'altra pagina, Briatore, Lauda e Steiner



”
*Ho sempre detto
che le F.1 di
oggi le può
guidare anche
una scimmia,
no? A Valencia,
quando proverò
la Jaguar, sarò
io la scimmia
al volante*
”

GETTY IMAGES

tratti blindati a tutto il 2003. Ci sono tanti giovani in circolazione, ma di nomi in giro, di piloti che è possibile prendere, ce ne sono veramente pochi».

Irvine guida la prima R3 nei test di Barcellona. De la Rosa è solo un comprimario?

«No, nel 2001 è arrivato a stagione già iniziata e al principio era più lento di Eddie, ma poi ha recuperato. Il suo problema era la poca costanza in qualifica, ma l'ho già detto, era soprattutto una mancanza della R2».

Quale è stato il primo cambiamento operato all'interno del gruppo, e come mai non hanno funzionato le cose con Bobby Rahal?

«Bobby si muoveva troppo, volava in continuazione fra l'Europa e gli Stati Uniti. In F.1 non si può fare così: guardate gente come Frank

STEINER RICORDA «LAUDA MI VOLLE IN FORMULA UNO»

Anno 2001. Dalle ceneri della Stewart è appena nata la Jaguar Formula Uno. Racconta Gunther Steiner che all'epoca lavorava nei rally con Ford MSport: «Jaguar era sotto il controllo Ford: qualcuno aveva soffiato il mio nome nell'orecchio di Niki Lauda. Un giorno mi chiama la sua segretaria e mi fa? Il signor Lauda vorrebbe parlare con lei. E che problema c'è? rispondo io. Questo è il mio numero, chiamami quando vuole. Quindi mi fermo e ci penso. Gunther hai capito bene? - mi dico - il signor Lauda vuol parlare con te. No, non ci posso credere. Per me Niki è un idolo. Balbetto e gli do rigorosamente del lei quando qualche giorno più tardi mi dice che vorrebbe incontrarmi. Passano due settimane e siamo seduti uno di fronte all'altro in un tavolo di un ristorante di Vienna. Due ore di conversazione: un tempo da record conoscendo Lauda. Il giorno dopo Niki mi chiama. "Non so ancora come ma voglio lavorare con lei". Inizia così la mia avventura in Jaguar e anche un grandissimo rapporto con Lauda. Ci sentiamo spesso. Ed è sempre disponibile a dare consigli. Me li ha dati anche per l'avventura con Haas in Formula Uno, mi è sempre stato d'appoggio. Poi magari mi manda a quel paese, fa parte del gioco, ma lui resta sempre un grande. Questa è la vita che sognavo di fare quando ero un ragazzino. Se solo avessi il tempo per fermarmi a pensare... Si dà: è qualcosa di fantastico. Ho conosciuto tutti i grandi miti... Lauda è uno di questi!».

SUTTON-IMAGES.COM



Williams e Ron Dennis, è totalmente concentrata sui Gran Premi. È stato solo un problema di tempo. Comunque adesso Rahal non c'è più, è totalmente inutile parlarne».

Parliamo di te, allora. Di quello che fai.

«Sul piano organizzativo, quando sono arrivato la Jaguar Racing, la Cosworth e la Pi Electronics erano tre entità separate, tre società diverse. Era una situazione ridicola. Adesso sono a capo della Ppd, Premier Performance Development, che le raggruppa tutte e tre. In questo modo ogni progresso è più rapido. Ma al tempo stesso devo anche occuparmi della squadra. Così in pratica ho due lavori, ma me la sono cercata. Adesso sono io a essere sotto pressione».

L'accordo con la Arrows prevede la fornitura di motori Cosworth, di specifica uguale o appena inferiore ai vostri. È un segno che la Ford ha cambiato politica e che dovete muovervi su altre

”
**Basta
 con le menate
 e adesso
 facciamo
 qualcosa
 di concreto.
 Spendiamo
 meno soldi
 e perdiamo
 meno tempo**
 ”

iniziative commerciali?

«Se parliamo di appoggio economico, no. Anzi, quest'anno abbiamo un budget anche maggiore e viene proprio dalla Ford. Ma la Cosworth è grande abbastanza per fornire due squadre e allora perché non farlo? Così in gara avremo quattro motori in vece che due e alla fine sarà un vantaggio anche per l'affidabilità...».

Quali sono i dettagli della fornitura?

«Abbiamo due programmi paralleli, quello del Cosworth attuale e quello del motore riservato "clienti". Se troviamo qualcosa di buono sul primo, quel miglioramento lo riceverà anche la Arrows. Nel tempo necessario a costruire i pezzi anche per loro».

Però avete scoperto che la galleria del vento di Bedford, che veniva offerta a titolo di pagamento in... natura, non è adatta alle vostre esigenze tecniche. E non la prenderete. Quindi?

«Quindi, finché l'Arrows paga i conti non c'è problema. I primi esemplari di motore glieli abbiamo già mandati in fabbrica».

In ogni caso, alla Jaguar iniziate la stagione con una versione appena aggiornata del Cosworth che ha terminato il 2001. Che altro bolle in pentola per il futuro?

«Abbiamo un motore evoluzione, siglato LK. Lo useremo quando sarà pronto, speriamo per il Gp di San Marino a Imola in aprile. Ma verrà montato soltanto quando si dimostrerà più veloce del propulsore attuale, che intanto segue un suo programma di sviluppo».

Il problema delle qualifiche nel 2001 dipendeva anche dalle gomme?

«Penso che in questo ci aiuterà molto la nuova situazione della Michelin. Quando la Williams era l'unico team di punta con le gomme francesi, la tendenza era di usare mescole più dure che a noi si adattavano meno. Così ci trovavamo spesso con problemi di bilanciamento. Adesso hanno anche la McLaren che, a quanto capisco, avrà esigenze simili alle nostre (confrontare la risposta con quella di fornita da Irvine nelle pagine precedenti... ndr)».

Avete ancora un collaudatore? Alla presentazione della R3 non è stato annunciato nessuno.

«Il nostro primo tester è ancora il tedesco André Lotterer».

Adesso anche il tuo figlio minore, Mathias, si è messo in testa di fare il pilota. Come l'hai presa?

«Devo dire che Mathias mi ha fregato. Ha organizzato tutto suo fratello maggiore. È andata così: eravamo a casa, a cena, e io stavo leggendo il giornale a tavola (che, lo ammetto, non è molto educato). Mathias mi chiede: che ne pensi se facessi qualche gara? Io gli rispondo: levatelo dalla zucca, non se ne parla neanche. E mi rimetto a leggere. Poi, però, ha pensato a tutto suo fratello».

Che cosa prevedi per il prossimo mondiale, in termini di lotta per il campionato?

«Di solito si ricomincia da dove si è lasciato. Per questo suppongo che sarà ancora Michael Schumacher l'uomo da battere, e la Ferrari la migliore macchina. Questo – sottolinea – nell'arco di tutte le diciassette gare del campionato, cioè sul lungo termine».

Fanno bene, in Ferrari, a programmare un inizio di stagione con la monoposto 2001?

«Perché no? Non conosco da vicino la loro situazione, ma comunque direi di sì, se è un'ipotesi conveniente».



GETTY IMAGES

A fine 2002 Lauda saluta

L'avventura di Lauda alla Jaguar finisce al termine del Mondiale F.1 2002. Una stagione impreziosita al terzo posto ottenuto da Eddie Irvine nel Gp d'Italia. Ma rispetto alla stagione 2001 il team incamera un punto in meno nel Mondiale Costruttori



E la McLaren?

«David Coulthard si è tolto una bella pressione di dosso con l'arrivo di Raikkonen al posto di Hakkinen. Adesso è lo scozzese il numero uno in squadra».

Alain Prost e la sua squadra rischiano di non partire neppure per Melbourne. Lui è stato il tuo compagno di squadra e avversario nel Mondiale '84, e adesso è in questa situazione. Ma soprattutto, era stato pianificato un mondiale con dodici squadre e potreste averne da subito una di meno. Ti preoccupa la cosa?

«Il fatto è che l'attuale situazione economica non incoraggia l'arrivo di sponsor. Se Alain non ce la fa a iniziare la stagione, sarà un fatto triste, ma non influenzerà l'andamento del campionato».

Come puoi riassumere la tua filosofia operativa alla Jaguar?

«Basta con le menate e adesso facciamo qualcosa di concreto. Spendiamo meno soldi e perdiamo meno tempo».

**AUTO
SPORT
67**

IN PISTA A VALENCIA

Fuori di testacoda



GETTY IMAGES

16 ANNI DOPO IL SUO ULTIMO GP, NIKI LAUDA TORNA IN PISTA CON LA JAGUAR R2. NON SI RISPARMIA, SI "GIRA" PURE DUE VOLTE E NON MANCA DI DARE GIUDIZI GRAFFIANTI

DI **ALBERTO ANTONINI**

AUTOSPRINT N° 3 15 GENNAIO 2002

Non ha battuto nemmeno il record di Jackie Stewart, classe 1939, che a 58 anni volle provare la monoposto che portava il suo nome (e si lamentò perché non si poteva fare il punta-tacco...). Niki Lauda, che di anni ne compirà fra poco 53, non è il più vecchio ex-pilota a provare l'ebbrezza di una F.1 dei tempi moderni. E con tutta l'im maturità palesata dalla Jaguar R3 nelle ultime prove, qualcuno nell'ambiente pensa che avrebbe fatto a concentrarsi sui problemi veri, invece che mettersi la tuta e provare a Valencia la vettura 2001.

Aiuti elettronici criticati da Niki

A quasi 53 anni Lauda torna in pista per provare la Jaguar F.1 e non manca di criticare gli aiuti elettronici che secondo lui addomesticano il lavoro del pilota



Ma dal punto di vista della Jaguar, bisogna riconoscere che l'iniziativa di domenica scorsa ha avuto una formidabile risonanza pubblicitaria: molto più dei test di Barcellona. Niki non guidava una "vera" F.1 dal 3 novembre 1985, quando andò a sbattere per un guasto ai freni nel suo ultimo Gp, ad Adelaide. Quattro anni fa aveva fatto una breve apparizione scarrozzando i figli sulla McLaren biposto. In questi anni ha messo su pancia e anche un terzo rene (dono del fratello Florian, per salvargli la vita). Ma l'idea del test non l'ha mollata. Una trovata pubblicitaria, mascherata dall'intenzione «di volere verificare come si guida una F.1 di oggi, con tutti gli aiuti elettronici, per capirne di più».

Che si trattasse di una iniziativa promozionale lo dimostra il fatto che al volante si sarebbero dovuti mettere anche gli altri due boss della Jaguar, Wolfgang Reitzle e Perry Jones. L'ultimo ha dato forfait, mentre Reitzle è davvero salito sulla R2. E, in rettilineo, il manager tedesco ha fatto segnare solo 2 Km/h in meno di Niki, che a sua volta (come la squadra ha ampiamente pubblicizzato) teneva la velocità di Pedro De la Rosa... Alla fine del test Lauda - che girava con 50 Kg di benzina, più

la sua zavorra "naturale" - è rimasto sorpreso dai dispositivi elettronici delle F.1 odierne.

«Ai miei tempi dovevi controllare tu la vettura, dosare la frizione e i giri al via. Oggi schiacci il pulsante del launch control e il motore va al regime giusto, anche se tieni tutto il gas giù. Molli la frizione e via! Una partenza perfetta, sempre, grazie al software. E il grip? Le F.1 a effetto suolo dei primi Anni '80 erano una follia, era come guidare sui binari. Tenevano fino a un certo punto e poi sfuggivano di colpo al controllo. Oggi c'è meno pressione aerodinamica, sentivo un certo sottosterzo in ingresso di curva e una tendenza a sbandare in uscita; ma il livello di aderenza, anche con le gomme scanalate e fredde, complessivamente mi sembra più alto». Il che non ha impedito a Lauda di girarsi due volte, sempre nella stessa curva. *«Colpa di De la Rosa, che mi aveva suggerito i punti di frenata».* Da parte sua, Pedro aveva scherzato prima del test: *«Se non gli diamo almeno quattro secondi al giro sarà un disastro».* Be', forse, se i titolari avessero girato sulla stessa pista con la nuova R3...

**AUTO
SPORT
GT**



Così Niki parlò dei suoi **60 anni**

ESATTAMENTE DIECI ANNI FA IL CAMPIONE
AUSTRIACO COSÌ RACCONTAVA I SUOI
FAVOLOSI "SIXTIES", RICCHI DI RIVELAZIONI

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 8 24 FEBBRAIO 2009

Domenica 22 febbraio Niki Lauda ha compiuto 60 anni. Uno in più del mondiale di F.1, che iniziò nel 1950. E fu proprio e in gran parte grazie al campione e al personaggio che seppe essere Niki che la massima formula, tra gli Anni '70 e '80, divenne adulta, globale e telegenica. Perché, insieme a Jackie Stewart, Lauda è il primo vero campione della F.1 moderna. Dialettico, politico, psicologicamente automatizzato, agonisticamente conservativo, ultrarazionale, furbo e allo stesso tempo intelligente, l'austriaco è stato il primo grande uomo sponsor, ma anche lo sceneggiatore calibrato di una carriera fatta di prodezze, drammi, colpi di scena, addii e ritorni clamorosi. Cadute rovinose e rimonte impossibili che alla fine, in una militanza iridata durata dal 1971 al 1985, gli hanno lasciato in tasca tre titoli mondiali, 25 Gp vinti e una schiera infinita di tifosi entusiasti o fieramente avversi, ma nessuno dei quali a lui indifferente. Ed è per fare un regalo a loro, a lui e a noi che abbiamo festeggiato la ricorrenza parlando con Niki. Uno degli uomini più interessanti che il Circus abbia mai saputo esprimere.

Quali sensazioni ti dà adesso l'idea di avere 60 anni?

«Non è un problema».

Tutto qui?

«Francamente non vedo una ricorrenza più inutile. Non serve proprio a niente, non mi piacciono i compleanni e non penso a nulla di particolare».

Aspetti positivi ce ne saranno.

«Sì, è vero. Penso al fatto che mi sento bene, che sono in un perfetto stato di forma e non avverto neanche un dolore. Se ti basta, il mio bilancio è questo».

Raccontaci il giorno del tuo compleanno.

«Già programmato da tempo. Con la riunione della mia famiglia a Ibiza, in Spagna. Tutti insieme e poi via, a una festa in discoteca. Un bel pretesto per divertirsi e stare bene».

Certi traguardi aritmetici nella vita sono solo la scusa per sentirsi autorizzati a guardare dentro noi stessi. E provare a essere

**Icona
della F.1**

Niki Lauda a bordo
di una preziosa
Mercedes da Gran
Premio degli Anni '50.
Un'icona metallica
e un'altra
in carne ed ossa

”

Sbagliai nel 1977 a lasciare la Ferrari per andare alla Brabham. Se fossi restato alla Rossa avremmo vinto molti titoli in più

”



COLOMBO

sinceri. Analizzando la tua carriera, da 60enne, qual è stata la corsa più bella di tutte?

«Okay, ti rispondo da uomo della mia età. La mia corsa più bella resta quella in cui Merzario mi ha salvato la vita. Il Gp di Germania 1976, al Nurburgring, sulla Nordschleife. Se Arturo non avesse fatto quello che ha fatto, scendendo di macchina, correndo verso la mia monoposto in fiamme e tirandomi fuori con immenso coraggio da quel rogo, adesso niente intervista di Autosprint e nessuna festa a Ibiza».

E dire che per un pezzo verso Merzario sei stato freddino.

«Non è vero. Io sempre molto grato».

Uscito dall'ospedale, nell'estate 1976 gli regalasti un orologio d'oro nel weekend del mondiale Prototipi al Salzburgring. Vi siete davvero riparlati solo il sabato sera del Gp del Canada 1979: tu ti eri appena ritirato dalle corse, lui era alla fine della sua avventura di costruttore. Il destino vi fece chiudere quelle parentesi insieme.

«So solo che se sono arrivato a 60 anni il merito è di Merzario».

Con Ferrari mitica epopea

Sopra, Niki al volante della Ferrari 312 T2 nel 1976, stagione al centro della narrazione nel film "Rush"



Quale rapporto vivi col passato?

«Io ogni volta ho cercato di fare il meglio, impegnato al massimo. In pista e non. Quindi ora a cosa serve ripensarci?».

Serve, perché nella vita si commettono errori che solo dopo è possibile ammettere. Tu hai rimpianti?

«Già detto. Io guardo avanti».

Neanche uno? Nessuno è infallibile.

«Uno. Devo ammetterlo. Sbagliai a fine 1977 a lasciare la Ferrari per andare alla Brabham. Se io e la Ferrari fossimo rimasti insieme, ne avremmo vinti di più e tanti, di titoli mondiali».

La tua corsa peggiore?

«Sembra paradossale, ma cito la stessa: Gp di Germania 1976. L'incidente, il fuoco, la paura di morire. Da lì in poi io e la F.1 abbiamo cambiato volto».

Preferisci la Ferrari di quell'epoca a quella di oggi?

«Quella Ferrari fu indimenticabile. La Ferrari di oggi è una squadra competitiva in ogni condizione, quasi perfetta. Sono due diverse e

grandissime Ferrari».

Quale è stata la miglior monoposto che hai guidato in F.1?

«La Ferrari 312 T2 del 1976».

Perché l'hai collegata proprio al 1976? In quella stagione, dopo il fuoco del 'Ring e l'uragano del Fuji, perdesti il titolo in favore di Hunt e della McLaren. In fondo l'anno dopo, con la stessa macchina, vincesti il tuo secondo titolo mondiale...

«Perché mai una Ferrari guidata da me è stata superiore alle altre monoposto come la 312 T2 nel 1976».

Dopo l'addio alla Ferrari e due controverse annate con la Brabham, a fine 1979 ti ritirasti per la prima volta. Non fu una decisione strana?

«Mi sentivo di farlo per carenza di motivazioni e feci benissimo. Poi mi sentii di voler tornare, dal 1982 al 1985. E ebbi di nuovo ragione, tanto che nel 1984, con la McLaren-Tag-Porsche, fui iridato per la terza volta».

Hai corso su tracciati superpericolosi, da F.1 eroica. Ora il Cir-

”
Da quando ho
smesso la
seconda e
ultima volta
non ho più
avuto lo stimolo
di tornare a
prendere parte
a una
competizione
”

cus si muove su piste ben diverse. Cosa ne pensi?

«Non sono di quelli che si commuovono per i bei tempi andati. La F.1 dal punto di vista della sicurezza si è mossa verso la giusta direzione. Sbaglia chi rimpiange la F.1 che fu. Il Circus si è evoluto, ha seguito di pari passo i cambiamenti del mondo moderno e trovo incomprensibile l'atteggiamento di chi ha nostalgia per qualcosa di diverso da quello che abbiamo oggi. Finalmente possiamo dire che rischia molto di più uno sciatore che fa la discesa libera a Kitzbuhel rispetto a un pilota di F.1 e c'è solo da esserne orgogliosi».

Il tuo circuito preferito?

«A che serve averne? Io non ne ho. Non era né sarebbe l'atteggiamento giusto: ogni volta io sono andato in pista e ho fatto il mio lavoro. Tutto qui».

Avrai almeno il tuo favorito, nella F.1 2009.

«Guarda, gente come Hamilton, Massa, Alonso o Raikkonen è al top e ogni volta la vera differenza tra loro è data dalla competitività della monoposto a disposizione. E anche stavolta a decidere sarà la vettura».

Allora come vedi la neonata Ferrari F60?

«Sarà molto, molto competitiva. Sono super-ottimista».

Okay, però il Raikkonen della seconda metà 2008 non ha lasciato un ricordo entusiasmante. Potrà risorgere?

«Sì, lui torna in vetta a patto che abbia una monoposto al top e un team che gli dia fiducia. E Kimi godrà di entrambi questi vantaggi. Sì, potrà tornare grande. Aspettiamo e vediamo».

Cosa pensi dei nuovi regolamenti?

«Le monoposto sono diventate brutte, anzi orribili. In ogni caso trovo molto intelligente la decisione di tagliare i test e apprezzo tutto ciò che è diretto a risparmiare soldi. Però è stato stupido introdurre il Kers ora, considerati i grandi investimenti che richiede e vista anche la crisi economica mondiale. Io avrei aspettato, perlomeno ritardando l'inizio del suo utilizzo».

In questi giorni un tuo ex compagno di squadra in Ferrari, Carlos Reutemann, si è operato per un aneurisma e pare in ripresa. Voi dirgli qualcosa tramite Autosprint?

«Forza, Carlos, rimettiti presto! E continua pure con la tua attività politica, perché vai ancora davvero forte!».

Hai mai avuto voglia dopo il Gp d'Australia 1985, la tua ultima corsa in F.1, di ritornare alle competizioni per una seconda volta?

«No, mai. Da lì in poi ho semplicemente chiuso con le corse vissute dal volante».

E ora, a parte il tuo impegno di opinionista e commentatore di F.1 il Tv, il tuo lavoro è lassù in alto, a quota 10.000 metri...

«Ceduta da anni la Lauda Air, ora opero con la mia nuova compagnia per voli a basso costo, la FlyNiki.com. Ho 12 aerei e posso dire che tutto va splendidamente».

Niki, chi è stato il tuo compagno di squadra più forte?

«Enzo Ferrari».

Cosa?

«Quando correvo per lui, era come se il Drake fosse al mio fianco in pista, ogni giorno, stimolandomi ad andare più veloce e a vincere. Sì, è stato lui il mio team-mate ideale».

**Il saluto
al Drake**

Siamo negli Anni '80 e Niki in tuta McLaren saluta con deferenza Enzo Ferrari. I tempi del brutto divorzio sono lontani. Resta la stima reciproca e un pizzico di rimpianto...





PREMIAZIONI AL VELENO



Caschi 1975

il gran rifiuto

NIKI SCEGLIE DI NON RITIRARE IL PREMIO. E LO ANNUNCIA VIA LETTERA QUANDO NON C'È PIÙ TEMPO PER COMUNICARLO AI LETTORI. CHE LO ATTENDONO INVANO. SCOPPIA IL PUTIFERIO

DI **MARCELLO SABBATINI**
AUTOSPRINT N° 50 9 DICEMBRE 1975

Mentre leggete questo numero di Autosprint, l'annuale premiazione dei Caschi d'Oro si è già svolta. Come l'anno scorso, per aggiornare l'informazione (la rivista era in stampa mentre si aprivano i cancelli del Palasport lunedì 8 dicembre), abbiamo presentato lo special-Casco d'Oro con tutte le informazioni sulla manifestazione alla quale non tutti i nostri lettori potevano presenziare. Nel resoconto della prossima

settimana ci sarà la cronaca effettiva del grande festival dell'arcobaleno, ma in extremis abbiamo il dovere di precisare un particolare essenziale. Nel tardo pomeriggio di venerdì 5 dicembre, mentre "l'inserito" era già stampato, è arrivata una lettera di Niki Lauda nella quale egli annunciava che non sarebbe venuto a ritirare il Casco iridato di campione del mondo F.1. Nella sincerità che ha sempre ispirato la nostra informazione, vi diamo già ora la notizia, anche perché dobbiamo essere grati a Lauda se essa ci permetterà di vederci magari citati con più dovizia del passato in altri giornali. Infatti se non fa in pratica molto notizia un campione che ritira un premio (come il famoso cane che morde l'uomo), certo la fa un campione del mondo che lo rifiuta (l'uomo che morde...)!

Le ragioni le leggete nella lettera che il giovane ricco rampollo salisburghese, che ha da poco coronato il suo sogno di diventare campione del mondo, ha indirizzato al nostro direttore responsabile Marcello Sabbatini. Eccola, nella sua interezza certo maleducata, tono che probabilmente spiega quella tal simpatia umana che, malgrado tutto, Lauda non è riuscito a realizzare appieno anche con i suoi più acclamanti appassionati.

L'arroganza dell'assenza, ha detto di certe abitudini l'avvocato Gianni Agnelli. Per mio conto mi son limitato a rispondere alla lettera di Lauda con la nota telex che leggete a fianco. Penso che non ci sia troppo da aggiungere. Lauda ha certo il diritto umano di avere del risentimento umanissimo con il sottoscritto, ma certo non sta a me spiegargli dove confonde la critica con la cattiva educazione. Personalmente non penso di essere mai stato poco educato con il signor Lauda. Ho espresso critiche che comunque non avevano mai toccato il piano umano, anche se ora egli stesso mi dimostra quanto fossero esatte certe sensazioni nel valutare la sua personalità reale. La vita ci insegna che il difficile per un uomo comincia quando diventa personaggio vincente. Certo che da chi rischia la propria vita quotidianamente pensavo che ci si potesse anzitutto aspettare almeno più franchezza umana nel confronto a viso aperto. Ma invece di anticipare un semplice NO un mese e mezzo fa a Fiorano, nella richiesta diretta, Niki Lauda è ricorso alla banale trovatina della lettera in extremis. Con ciò non ha fatto sgarbo a me (o alla rivista contro la quale, con evidente controsenso, dice di non aver nulla) ma alle centinaia di appassionati, che avevano deciso di venirlo a salutare campione del mondo al Palasport. Era solo a loro che doveva evitare una delusione. Perché, voi lettori lo sapete bene, l'assenza sarebbe stata tranquillamente annunciata in anticipo senza preoccupazione, proprio nel rispetto di quella verità che il signor Lauda mi accusa falsamente di tradire. E la risposta gliel'ha data proprio qualche settimana fa il suo ex d.s. e amico avv. Montezemolo, quando per esempio rivelò come fosse tutto vero quanto scrisse AUTOSPRINT un anno fa sulla diatriba post Gp Montecarlo. Un anno e mezzo c'è voluto per avere giustizia onesta. Posso aspettare altrettanto per tante altre informazioni pubblicate quest'anno e che pare siano spiaciute tanto al campione del mondo '75. E sono verità nelle quali non entrano "emozioni personali" quelle "emozioni" che peraltro per un giornalista equivalgono a passione del proprio lavoro. Come si dice?... in vino veritas. Fosse pure le emozioni il vino della mia verità, è certo che sono altrettanto sincere come il vino migliore. E auguro a Lauda di trovare qualcuno che senta altrettanto emotivamente per lui. Lauda il suo Casco d'Oro l'ha meritato, perciò glielo abbiamo mandato lo stesso a Fiorano tramite i meccanici della Ferrari. Se lo vuole, farà piacere a tutti i suoi appassionati nostri lettori se lo tenga, se non lo vuole lo lasci ai suoi collaboratori che tanto contano per le sue vittorie. Per quanto mi riguarda auguro a Lauda, che possa indirizzarmi ancora molte di queste lettere, se questo deve essere il prezzo perché la Ferrari continui a vincere in F.1.

LA LETTERA DI LAUDA

Caro signor Marcello Sabbatini, sono spiacente di dirle che non parteciperò alla vostra premiazione per le seguenti ragioni: accetto ogni critica e libero opinione da parte della stampa, se essa scrive la verità. Ma non mi piace personalmente che si scriva qualsiasi cosa non vera da parte di qualcuno che, forse, mi attacca per emozioni personali. E questo succede per tutto l'anno. Vorrei mettere in evidenza con decisione che non ho niente contro Autosprint come rivista, ma ho molto contro di lei come giornalista.

Niki Lauda

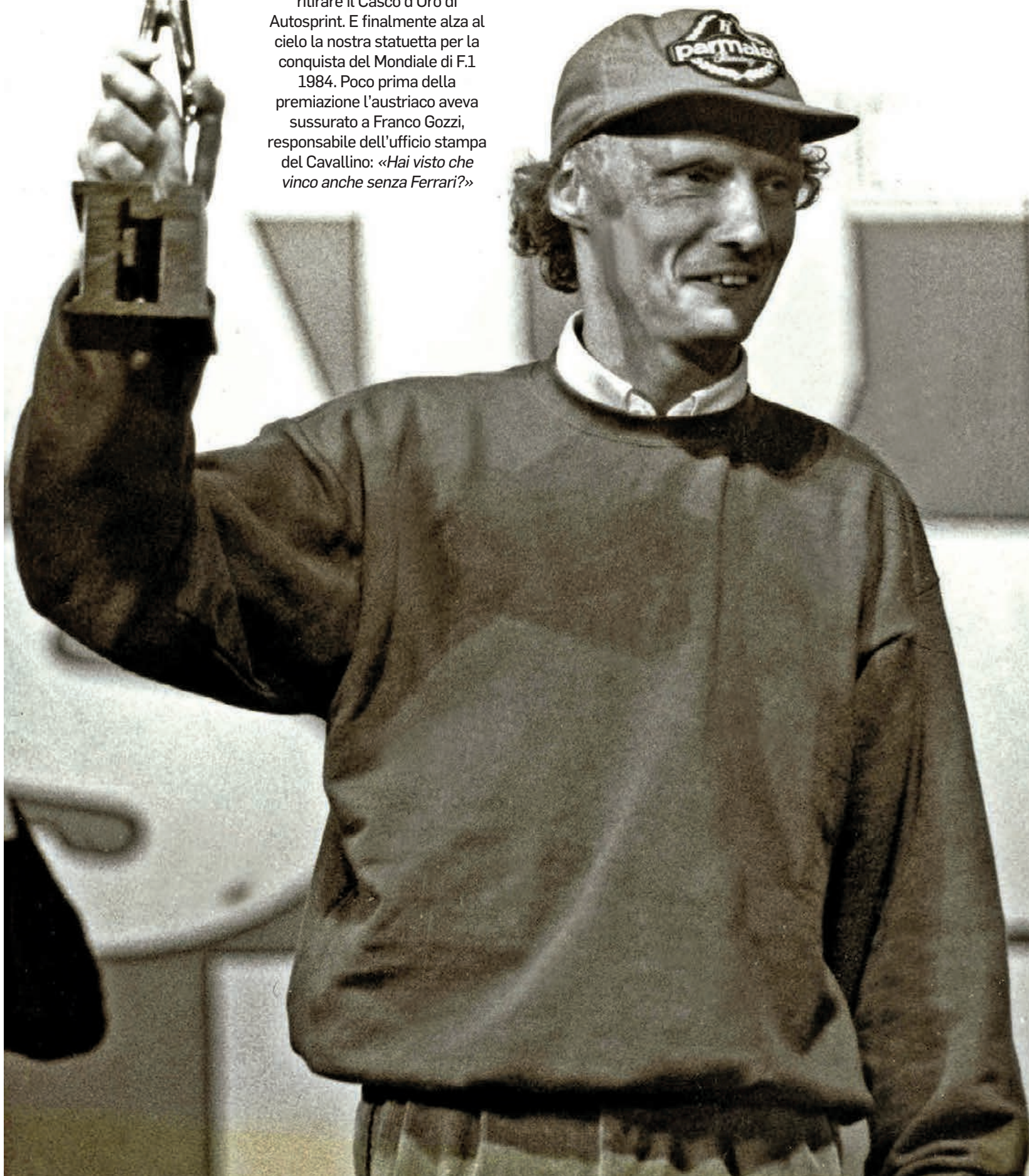
LA REPLICA DI SABBATINI

Ho avuto la sua lettera. Mi preme solo farle notare, perché valuti esattamente il significato della sua assenza, che la premiazione non è di Marcello Sabbatini ma della rivista Autosprint, anche nella persona del suo editore signor Luciano Conti. Avrei preferito che il suo rifiuto me lo avesse detto personalmente a Fiorano il 25 ottobre quando le anticipai l'invito. Vorrà dire che anche questo è un record: sarà il primo Campione del Mondo da sette anni a non ritirare il suo Casco Iridato.

**Marcello Sabbatini
direttore Autosprint**

***«Visto che vinco anche
senza la Ferrari?»***

Dopo aver saltato
due appuntamenti
nel 1975 e nel 1977, Niki Lauda si
presenta all'edizione del 1984 a
ritirare il Casco d'Oro di
Autosprint. E finalmente alza al
cielo la nostra statuetta per la
conquista del Mondiale di F.1
1984. Poco prima della
premiazione l'austriaco aveva
sussurato a Franco Gozzi,
responsabile dell'ufficio stampa
del Cavallino: «Hai visto che
vinco anche senza Ferrari?»



Prima e unica volta ai **Caschi d'Oro**

ALL'INIZIO DI DICEMBRE 1984 LAUDA
SI PRESENTA FINALMENTE A BOLOGNA
PER RITIRARE LA STATUETTA DI AUTOSPRINT

DI **GIANCARLO CEVENINI**
AUTOSPRINT N° 50 11 DICEMBRE 1984

BOLOGNA - «*Ho grossi problemi con Marlene* - dice Lauda appena sceso dal suo Lear jet all'aeroporto Marconi di Bologna -. *Se non torno a casa con mozzarelle di bufala, olio extra vergine di oliva e formaggio grana si arrabbia. Prego Autosprint di trovarmi il tutto ...*». Se non fosse stata quasi l'una (e i negozi chiusi) sarebbe stato tutto molto più semplice, ma la cortesia dell'Osteria del Sole e dell'amico Gaibani ci hanno permesso di far fronte alla richiesta. Lauda è stato preciso, di parola. Ci aveva avvertito via telefono al mattino, dicendoci che sarebbe arrivato alle 12,30. Così è stato, nonostante la nebbia che ha costretto parecchi invitati a vere e proprie peripezie per raggiungere Bologna in tempo utile. Pur pressato da ogni parte da fans indiatolati, Niki ha avuto il tempo per scambiare qualche opinione sul futuro suo e della massima formula.

Pensi che la McLaren possa essere imbattibile anche nel 1985?

«Sì, abbiamo un vantaggio su tutti e anche se gli altri recupereranno credo che saremo in grado di migliorarci. Piuttosto bisognerà lavorare sulle gomme. Con le Michelin la vettura era a punto, ora bisogna sgrossare tutto il lavoro di collaudo con le Goodyear, che danno qualche problema al posteriore».

Sei convinto che Prost sia più veloce di te?

«Se guardiamo al 1984 direi di sì. Ha compiuto due

errori che gli sono costati il campionato e 18 punti. Io ne ho commessi altrettanti ma da... sei punti. Ecco perché ho vinto il titolo».

Quali i team che temi di più?

«Primo di tutti la Brabham, poi la Ferrari che potrà dire la sua e dare del filo da torcere. Per quanto riguarda la Renault non la vedo pericolosa. Sentirà l'assenza dell'ingegner Tetu».

LA FESTA. All'ingresso del ristorante un'ovazione accoglie Niki, che ritrova il suo ex capo meccanico alla Ferrari Giulio Borsari, Cuoghi e il

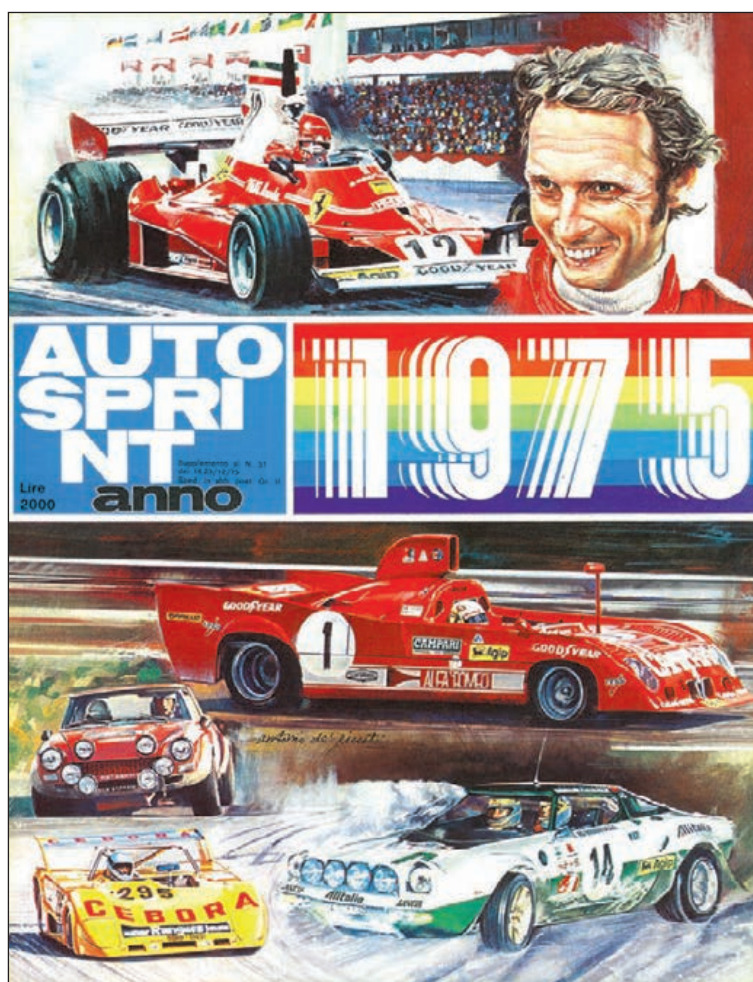
responsabile dell'ufficio stampa Ferrari, Gozzi al quale sussurra: «*Hai visto che sono riuscito a vincere un titolo mondiale anche senza la Ferrari?*». Poi, a festa finita, riparte per l'aeroporto. La nebbia si è alzata, Lauda studia il piano di volo e apprende che ad lbiza ci sono 18°. Ha parlato con Mezger, Niki ha fiducia sul motore Tag-Porsche: «*Va bene così com'è. Ci sono studi per modificarlo ma la versione migliore la tireremo fuori quando la concorrenza ci avrà raggiunto. Ora è importante sviluppare le gomme e Prost sarà al Ricard per le prove che aveva programmato venti giorni fa e che non ha potuto effettuare a causa della pioggia*». Sale sulla scaletta del Lear. È entusiasta della festa: «*Non ero mai stato ai Caschi. Ma ora che ho visto la manifestazione cercherò di essere qui anche i prossimi anni, e ritirare i Caschi iridati che vincerò*». E sparisce alto nel cielo ai comandi del suo sibilante Lear.

”

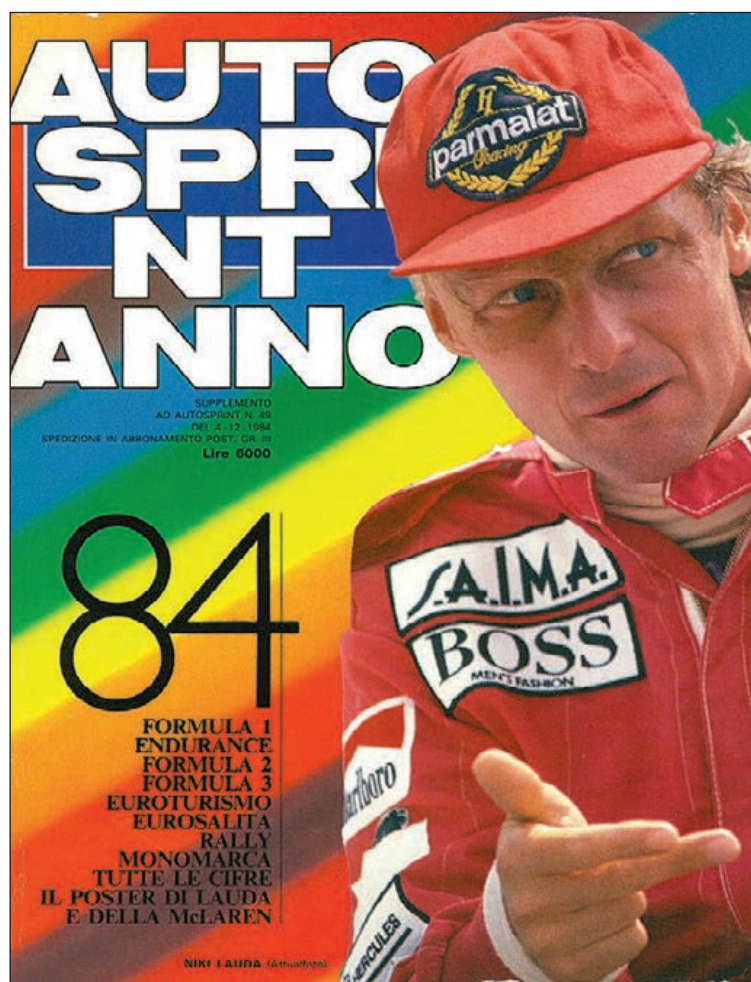
*Non ero mai
stato ai Caschi.
Ma ora che
ho visto la
manifestazione
cercherò
di essere qui
anche nei
prossimi anni*

Tutte le **cover** di **Lauda** su **As**

DAL 1974 FINO AI GIORNI NOSTRI ECCO
UNA COMPILATION DI COPERTINE DEL
NOSTRO SETTIMANALE A LUI DEDICATE



AUTOSPRINT ANNO 1975



AUTOSPRINT ANNO 1984



AUTOSPRINT N. 42 - 15 OTTOBRE 1973



AUTOSPRINT N. 12 - 18 MARZO 1974



AUTOSPRINT N. 14 - 1 APRILE 1974



AUTOSPRINT N. 18 - 24 APRILE 1974



AUTOSPRINT N. 22 - 28 MAGGIO 1974



AUTOSPRINT N. 26 - 25 GIUGNO 1974



AUTOSPRINT N. 30 - 23 LUGLIO 1974



AUTOSPRINT N. 35 - 27 AGOSTO 1974



AUTOSPRINT N. 36 - 3 SETTEMBRE 1974



AUTOSPRINT N. 47 - 19 NOVEMBRE 1974



AUTOSPRINT N. 50 - 10 DICEMBRE 1974



AUTOSPRINT N. 16 - 15 APRILE 1975



AUTOSPRINT N. 19 - 4 MAGGIO 1975



AUTOSPRINT N. 20 - 13 MAGGIO 1975



AUTOSPRINT N. 22 - 27 MAGGIO 1975



AUTOSPRINT N. 24 - 10 GIUGNO 1975



AUTOSPRINT N. 25 - 15 GIUGNO 1975



AUTOSPRINT N. 26 - 24 GIUGNO 1975



AUTOSPRINT N. 28 - 8 LUGLIO 1975



AUTOSPRINT N. 31 - 29 LUGLIO 1975



AUTOSPRINT N. 36 - 2 SETTEMBRE 1975



AUTOSPRINT N. 38 - 16 SETTEMBRE 1975



AUTOSPRINT N. 50 - 9 DICEMBRE 1975



AUTOSPRINT N. 5 - 27 GENNAIO 1976



AUTOSPRINT N. 11 - 9 MARZO 1976



AUTOSPRINT N. 23 - 1 GIUGNO 1976



AUTOSPRINT N. 32 - 3 AGOSTO 1976



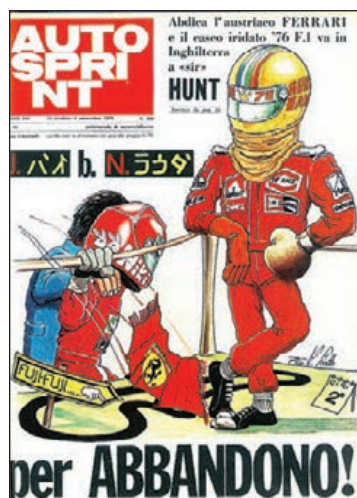
AUTOSPRINT N. 33 - 17 AGOSTO 1976



AUTOSPRINT N. 41 - 12 OTTOBRE 1976



AUTOSPRINT N. 42 - 19 OTTOBRE 1976



AUTOSPRINT N. 43 - 26 OTTOBRE 1976



AUTOSPRINT N. 44 - 2 NOVEMBRE 1976



AUTOSPRINT N. 10 - 8 MARZO 1977



AUTOSPRINT N. 31 - 2 AGOSTO 1977



AUTOSPRINT N. 33 - 17 AGOSTO 1977



AUTOSPRINT N. 34 - 23 AGOSTO 1977



AUTOSPRINT N. 35 - 30 AGOSTO 1977



AUTOSPRINT N. 40 - 4 OTTOBRE 1977



AUTOSPRINT N. 44 - 1 NOVEMBRE 1977



AUTOSPRINT N. 48 - 29 NOVEMBRE 1977



AUTOSPRINT N. 19 - 9 MAGGIO 1978



AUTOSPRINT N. 25 - 20 GIUGNO 1978



AUTOSPRINT N. 35 - 29 AGOSTO 1978



AUTOSPRINT N. 2 - 9 GENNAIO 1979



AUTOSPRINT N. 22 - 29 MAGGIO 1979



AUTOSPRINT N. 38 - 18 SETTEMBRE 1979



AUTOSPRINT N. 19 - 28 AGOSTO 1981



AUTOSPRINT N. 39 - 22 SETTEMBRE 1981



AUTOSPRINT N. 41 - 6 OTTOBRE 1981



AUTOSPRINT N. 48 - 24 NOVEMBRE 1981



AUTOSPRINT N. 14 - 6 APRILE 1982



AUTOSPRINT N. 29 - 20 LUGLIO 1982



AUTOSPRINT N. 15 - 10 APRILE 1984



AUTOSPRINT N. 16 - 17 APRILE 1984



AUTOSPRINT N. 21 - 22 APRILE 1984



AUTOSPRINT N. 30 - 24 LUGLIO 1984



AUTOSPRINT N. 33 - 14 AGOSTO 1984



AUTOSPRINT N. 34 - 21 AGOSTO 1984



AUTOSPRINT N. 35 - 28 AGOSTO 1984



AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 1984



AUTOSPRINT N. 41 - 9 OTTOBRE 1984



AUTOSPRINT N. 42 - 16 OTTOBRE 1984



AUTOSPRINT N. 43 - 23 OTTOBRE 1984



AUTOSPRINT N. 50 - 11 DICEMBRE 1984



AUTOSPRINT N. 35 - 27 AGOSTO 1985



AUTOSPRINT N. 14 - 31 MARZO 1992



AUTOSPRINT N. 6 - 4 FEBBRAIO 1992



AUTOSPRINT N. 5 - 31 GENNAIO 1995



AUTOSPRINT N. 3 - 15 GENNAIO 2002



AUTOSPRINT N. 32-33 - 7 AGOSTO 2018

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs. 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
e **ROBERTO RINALDI**

Sceita fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie **COLOMBO - GETTY IMAGES - ORSI - SUTTON IMAGES.COM**

**AUTO
SPRI
NT**

GOLD
COLLECTION

AUTOSPRINT GOLD COLLECTION
È UNA COLLANA DI **12 VOLUMI**.
TUTTE STORIE DA 24 CARATI. CON
IL PRIMO NUMERO **È IN REGALO**
ANCHE LO **SPECIALE COFANETTO**
RACCOGLITORE PER CUSTODIRE
GELOSAMENTE
I VOSTRI NUMERI DA COLLEZIONE



PERCHÉ RACCONTARE IL MOTORSPORT
È LA NOSTRA PASSIONE

NON PERDERE IL **NUMERO 2**
DI AS COLLECTION USCIRÀ IL 20 MARZO
E VI RACCONTERÀ DEI **70 ANNI**
DI ABARTH E LA GRANDE EPOPEA
DELLO SCORPIONE NEL MOTORSPORT

