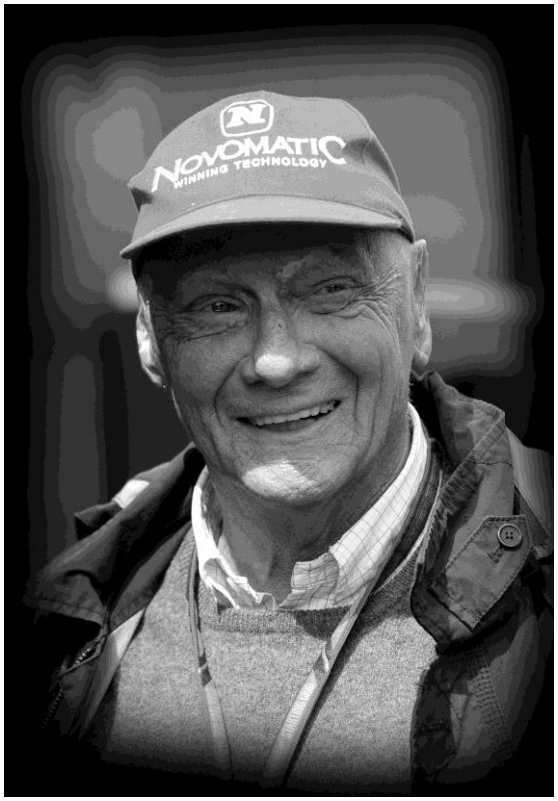
Nachruf Niki Lauda

von Dr. Frank Michael Orthey

„Aus Dir kann was werden“

Kurt Bergmann zu Niki Lauda in Hockenheim 1969



Andreas Nikolaus Lauda, geboren am 12.02.1949 in Wien – gestorben am 20.05.2019 in Zürich

Es war beim 80sten Geburtstagsfest am 28. Februar 2009 von Kurt Bergmann. Alle waren gekommen: Breinsberg, Marko, Quester, Huber, Peter, Braun und natürlich auch Niki Lauda. Ich durfte damals als Vorsitzender der wieder aufstrebenden Formel Vau auch den „Master“ mitfeiern. Und ich wollte Niki, der eine Woche zuvor seinen 60sten Geburtstag gefeiert hatte, gerne ansprechen, ihn als Legende der Formel Vau gewinnen und zu unseren Läufen und Vorhaben einladen. Als er eilig dem Ausgang entgegenstrebte, fasste ich mir ein Herz, kam aber über ein „Herr Lauda …“ nicht hinaus. Mit einem entschiedenen, im netten Ton formulierten „tut mir leid, ich muss zum Flughafen …“ war er weg. So wie er zuvor da war – und wie er auch war. Unaufdringlich, nahezu bescheiden präsent, und zugleich

von großer Klarheit und Entschlossenheit. Wenn's zum Flughafen geht, dann geht's eben zum Flughafen. Punkt.

Bei der 80-er-Feier in der Eßlinger Hauptstraße 13, der legendären Kaimann-Adresse in Wien, stand die Vorstellung des Breinsberg-Buches „Der Niki, der Keke und das Genie aus der Vorstadt" im Mittelpunkt. In der Einladung von damals ist Kurt Bergmanns bekannt gewordener Satz aus Hockenheim 1969 an den jungen Niki Laude abgedruckt: „Aus Dir kann was werden." Und so wurde es denn auch. Und wie! In der Formel Vau nahm Nikis Karriere so richtig Fahrt auf.

Kurt Bergmann und Niki Lauda 2009 in Wien – und 50 Jahre zuvor

Bereits als Jugendlicher war er geleitet von seiner „Affenliebe für Autos" (Lauda 1975, S. 22), fuhr mit dem selbst erworbenen 1949-er VW-Cabrio im Hof auf und ab, lackierte ihn selbst, zerlegte den Motor, hetzte ihn über Privatstraßen und ließ ihn über Sprungschanzen fliegen. Und weil das alles Geld – mehr als das Taschengeld – kostete, verdiente er sich in den Ferien als LKW-Beifahrer etwas dazu. Ein Weg, der weg vom wohlbehüteten „Seicherl" (Wiener Ausdruck für Weichling, Lauda 1975, S. 22) führte, bahnte sich an. 1968 machte er mit dem Einstieg in den Motorsport im Mini-Cooper des österreichischen Tourenwagenmeisters Fritz Baumgartner auf sich aufmerksam. Das erste Rennen war wohl das Bergrennen in Bad Mühllacken, der erste Sieg der am Dobratsch bei Villach. Es folgten Tourenwagenrennen im Porsche mit mehreren Siegen und dem fünften Platz in der österreichischen Staatsmeisterschaft der OSK mit 57 Punkten.

Nun musste der Weg weitergehen: es stand ein Wechsel in die aufstrebende Formel Vau an. Dr. Heinz Lauda, Onkel von Niki und Vorstandsdirektor bei den Veitscher Magnesitwerken erschien mit dem jungen Nachwuchsmann im Schlepptau. Der Onkel kannte Kurt Bergmann von vielen Kartschlachten. „Niki war sehr jung und sah noch jünger aus." So schreibt Erich Breinsberg (2009, S. 63). Auch der Master blieb erst mal skeptisch – und ersann einen Deal mit Win-Win-Charakter: Der Fahrer des Kaimann-Renntransporters hatte Urlaubspläne, Niki eine Affinität zu LKWs und es stand ein Einladungsrennen in Finnland auf dem Programm. Letztlich musste der junge Nachwuchsfahrer wohl

selbst das Zugfahrzeug für den Rennanhänger organisieren (das aber bereits in Linz den Geist aufgab und durch einen schwächlichen Peugeot ersetzt werden musste), das zweite Gespann wurde dem Konvoi in Hannover bei Continental angegliedert. Mit unzähligen Defekten und Herausforderungen wurde der Trip zu „Nikis Ochsentour“. Aber er durfte im Gegenzug den dritten Kaimann fahren! Im hohen Norden raufte er sich beim Rennen am 08.09.1968 in Keimola erfolgreich mit den routinierten Skandinaviern, landete auf dem Stockerl hinter den etablierten Österreichern Günther Huber (St. Pölten) und Helmut Marko, brachte das Auto heil zurück und bewältigte die ewige Rückreise trotz Problemen mit dem Anhängergespann. Lohn der Mühen war ein Werkswagen für das Rennen in Wien-Aspern, dem Heim-Grand-Prix für Kaimann. Der Formel-Einstieg in Österreich war spektakulär: Abflug mit Überschlag, Wagen auf dem Überrollbügel liegend, tropfendes Benzin, Niki herauskrabbelnd. Nikis Erinnerung: „Ich war verrückt, geil aufs Fahren, zu geil, und hab überhaupt nicht nachgedacht. Ich wollte überholen, wo man nicht überholen kann, wie der Andretti, und hab mich gleich überschlagen.“ (Lauda 1977, S. 242) Der Master baute ihm auf sein Bitten das Auto wieder auf und er wurde trotz überhitzenden Motors fünfter - noch vor Starfahrer Peter Peter. Obschon der Herr Papa – vorsichtig ausgedrückt – „not amused“ war von Ambitionen und den Überschlagbildern im Fernsehen, ging Niki seinen Weg unbeirrt weiter. Das war und blieb eines seiner überzeugendsten Merkmale auf all seinen Wegen: unbeirrt und mit Selbstbewusstsein den eigenen Weg, das eigene Ziel verfolgen. Und das hieß damals mit zarten 20 Jahren ganz klar: erfolgreicher Profirennfahrer werden. Und wenn’s 40 Jahre später zum Flughafen gehen sollte, dann war er ebenso: unbeirrt, selbstbewusst, klar, höflich und bestimmt. Niki Lauda zeigte zu Beginn seiner Motorsportkarriere das, was ihn zeitlebens auf allen Lebens- und Karrierepfaden auszeichnen sollte. Hätte er das damals nicht gehabt und genutzt, dann wäre aus dem „Bürscherl“ kein Weltmeister, keine Motorsport- und Unternehmerlegende, kein erfolgreicher Motorsportmanager in der Formel 1 und kein Medienstar geworden. Und auch nicht der Familienmensch, der er auf der anderen Seite der Öffentlichkeit auch wohl war.

Eröffnungsrennen Österreichring 1969: Niki Lauda im Kaimann

Zu den genannten Qualitäten kam eine bereits damals erkennbare Cleverness hinzu, die ihm auch sein Teamkollege Erich Breinsberg bei seiner Herangehensweise an die Rennen attestiert. Er erinnert sich an das Hockenheimrennen 1969, das der Kaimann-Express mit ihm vor Lauda anführte. Niki attackierte nicht, startete keine Angriffe. „Das hätte nur Zeit gekostet und den Gegnern wieder Anschlussmöglichkeiten geboten“, so Erich Breinsberg (2009, S. 76). Lauda griff erst in der letzten Runde in der Sachskurve kurz vor dem Ziel an – mit aller Konsequenz. „Niki bremst mich aus, geht in Führung. Ich hielt dagegen. Wir fuhren Seite an Seite durch die Sachskurve, irgendwann ging uns die Straße aus, die Autos berührten sich. Ganz unschuldig war ich daran nicht, der Schubs war etwas zu heftig.“ Nachdem Breinsberg eher zurück auf die Strecke kam, wurde Lauda zweiter. „So ein Rozbua, was sich der einbildet.“ Soll Breinsberg nach der Erinnerung des Teamchefs kommentiert haben (Lauda 1977, S. 242). Kurt Bergmann scherten die Forderungen des Nummer-1-Piloten Breinsberg nach einer „Stallorder“ wenig, vielmehr freute der sich über ein neues Supertalent im Team. Und er sprach erstmals den Satz aus, der diesem Nachruf den Titel gegeben hat: „Aus Dir kann was werden.“ Dem Talent fehlte noch etwas Erfahrung, um sich in der (sehr!) wilden österreichischen Formel Vau-Meute durchzusetzen. Deshalb folgten weiter zweite Plätze durch kluges Abwarten und auch durch eigene Fehler, wie beim Dreher kurz vorm Ziel in Belgrad. Aber es war klar, wer da heranreifte – und dass der erste Sieg nur eine Frage der Zeit sein würde. In Sopron in Ungarn am 06. Juli klappte es dann. Niki blieb ohne Fehler, Breinsberg wartete vergeblich auf seine Chance und der erste Sieg im Formelrennwagen war perfekt. Hier zeigt sich eine besondere Ausprägung von Laudas Cleverness: er konnte beharrlich warten, dabei Erfahrungen und Erkenntnisse sammeln, Details und Zusammenhänge analysieren, lernen - und dann im entscheidenden Moment alles zusammenbringen für den fälligen Erfolg. Diese Kombination zeichnete auch den Geschäftsmann und Menschen Lauda aus, auch in der Krise, wie bei der Ursachenforschung nach dem Absturz der Lauda-Air-Boeing 767 am 26. Mai 1991 in der Nähe von Bangkok. Nach 8 Monaten beharrlicher Arbeit des damaligen Airline-Chefs war klar, dass es sich um einen Konstruktionsfehler des Herstellers handelte. „Ich wollte einfach wissen, was da los ist.“ So Niki Lauda später. Aufgefallen war ihm schon an der Absturzstelle, dass die Schubumkehr eines der Triebwerke ausgefahren war. Diese Detailwahrnehmung führt letztlich zur Aufklärung des Konstruktionsfehlers im Bereich des Schubumkehrsystems. Klar auch, dass Niki die entstandene Situation im Simulator selbst durchspielte. Niki Lauda war einer, der es – mit akribischem Blick aufs Detail und aufs Ganze - ganz genau wissen wollte. Ausgestattet mit einem anfangs überschaubaren Maß an technischem Wissen, allerdings mit viel technischem Interesse und hoher Aneignungsfähigkeit versehen, diskutierte er auch mal stundenlang mit den Mechanikern. Zeitgenosse und Formel Vau-Mann der ersten Stunde, Reporterlegende Rainer Braun, hatte den Unterschied bemerkt zwischen denjenigen, die „einfach an der Box saßen und losfuhren“ und Niki, der sich akribisch vorbereitete. Der Techniker Fritz Indra hat diese Stärke Laudas einige Jahre später (1973)

formuliert: „Er wirkte motivierend für das ganze Team. Wie er die Mechaniker behandelte, wie er sich um die Vorbereitung des Wagens kümmerte, das elektrisierte alle Beteiligten.“ (Indra in Lauda 1977, S. 254) Das Duell des Jahres 1969 findet im Rahmen des großen Preises von Deutschland am Nürburgring statt. Es lautet: Marko gegen Lauda. Diese Kombination, die fortan bis in unsere Zeit Motorsportgeschichte schreiben sollte, schenkte sich auf der Strecke nichts. Rainer Braun dazu in seinem „Hallo Fahrerlager“-Buch:

> *„Auf der Nordschleife des Nürburgrings kommt es im Rahmen des GP Deutschland 1969 zum ultimativen Showdown der beiden größten Austria-Talente. Jurist Marko, 26, startet inzwischen für den im bayerischen Lenggries stationierten McNamara-Rennstall. Lauda, 21, ist jetzt die neue Kaimann-Speerspitze. Teambesitzer Francis McNamara träumt in einem Anfall von Größenwahn von der totalen Dominanz der Formel V-Szene. In den Eroberungs-Feldzug hat er viel Geld investiert, wovon auch Marko profitiert. Er ist der erste FV-Pilot mit fester Gage. Lauda fährt noch für nix.*
>
> *Beide stehen auf dem Absprung, beide wissen, dass ihnen die Formel 1-Teamchefs am Ring zuschauen. Die Formel V-Motoren haben jetzt um die 80 PS, die 10 Minuten-Schallmauer wackelt. Lauda knackt sie im Training als erster, zaubert 9.58,9 auf den Asphalt. Marko ist nur einen Wimpernschlag langsamer. Es wird ein gigantisches Duell. Beide lassen sich keine Sekunde aus den Augen, einer folgt dem anderen wie ein Schatten. Jede Durchfahrt unter 10 Minuten. In der letzten Runde fährt Marko mit 9.51,7 neuen Rekord und siegt mit 15 Sekunden Vorsprung. Noch während der Siegerehrung beklagt sich Lauda bitter über seinen Landsmann: „Eine Frechheit, der hat mich auf der Geraden brutal ins Gras gedrückt.“ Eisige Atmosphäre auf dem Podium, das Peter Peter als dritter Österreicher komplettiert.“*

Eisige Stimmung auf dem Podium am Nürburgring 1969: Lauda, Marko, Peter

„Fast auf den Tag genau zwei Jahre nach dem denkwürdigen Duell am Nürburgring absolvieren die beiden ehemaligen Formel V-Stars gemeinsam ihre Formel 1-Premiere am Österreichring. Marko im BRM, Lauda im March. Und beim GP von Südafrika im März 1972 stehen sie bereits wieder gemeinsam in einer Startreihe, allerdings noch ziemlich weit hinten.“

Erich Breinsberg resümiert das karriereentscheidende Jahr 1969, das er gemeinsam mit Niki Lauda im Kaimann-Team verbrachte: „Das Jahr mit Niki war sicher das ungezwungenste. Es gab immer irgendeine Hetz. (…) Obwohl Niki konsequent sein Ziel, Profirennfahrer zu werden, verfolgte, war er erfrischend unverkrampft.“ (Breinsberg 2009, S. 90)

Das war ein weiteres Merkmal dieses eindrucksvollen Sportlers und Menschen: Er war in all seiner Konsequenz unverkrampft. Das drückte sich in seiner Kleidung und auch in seiner Sprache aus. Unverkrampft wie er dachte, konnte er es auch zugleich locker und pointiert formulieren und auf den Punkt bringen. Das machte ihn später zum geschätzten Experten im Rahmen der RTL-Grand-Prix-Berichterstattungen. Ausgestattet mit tiefer Systemkenntnis der Formel 1 erklärte der Mann mit dem Kapperl dem TV-Publikum 22 Jahre lang Sport, Strecken, Technik und Leute. Für jede/n verständlich und klar – und manchmal auch garniert mit einer Brise, im Wienerischen vorgetragenen, markigen Humor. „Wir sprechen die gleiche Sprache - Deutsch und Österreichisch. Und das funktioniert.“

Erste Erfolge in frühen Jahren: hier im Start in Budapest 1969 – im Ziel zweiter.

Nach der Schlüsselsaison in der Formel Vau 1969 ging es 1970 mit McNamara in die hochgefährliche Formel 3 mit all den Wahnsinnsglühern und vier Unfällen („Man muss verrückt sein, um in dieser Formel zu fahren. Und ich war verrückt.“ Lauda 1975, S. 15), parallel Tourenwagensport. 1971 dann in Zeltweg die Formel 1-Premiere im March - und natürlich Tourenwagen, u.a. wurde er am 11.07.1971 gemeinsam mit dem Formel-Vau-Europameister von 1967 Günther Huber beim 6 Stunden Tourenwagenrennen am Nürburgring mit dem ALPINA-BMW 2800 CS zweiter im Gesamtklassement. 1972 dann die kreditfinanzierte Saison (Raiffeisenbank) im unterlegenen March Formel 1, erfolgreich

in der Formel 2 mit March, Tourenwagenrennen auf BMW, 1973 der BRM-Formel 1-Deal und Tourenwagen im BMW und Ford Capri. Und dann die Ferrari-Jahre 1974 bis 1977 mit den WM-Titeln 1975 und 1977, die Jahre mit Brabham (1978/1979), Rücktritt am 28.09.1979 in Montreal, 1982 Formel 1-Comeback auf McLaren-Ford, 1984 dritter WM Titel auf McLaren TAG Turbo, 1985 endgültiger Rücktritt in Adelaide. Macht 296 Rennen in 18 Jahren (Lauda 1985, S. 262ff), 171 Formel-1-Grand Prix, 3 WM-Titel, 24 Polepositions, 25 schnellste Runden, 420,5 WM-Punkte, 1620 Runden – 7188 km in Führung (Prüller 2003, S. 141). Das sind die eindrucksvollen Fakten des Rennfahrers Lauda, an die sich leicht ebenso eindrucksvolle unternehmerische Leistungen und die Erfolge im Motorsportmanagement bei Ferrari, Jaguar und Mercedes anschließen lassen. Vielleicht würde Niki Lauda diese oder so manche andere eindrucksvolle heutige Aufzählung mit einem verschmitzten Unterton kommentieren: „Es ist nicht einfach, perfekt zu sein, aber irgendeiner muss es sein.“

Fotofahrt 1975 am Österreichring: Lauda im Ferrari Formel 1, Kurt Bergmann hinter dem Kaimann-Super-Vau-Filmfahrzeug

Erstmalig habe ich Niki Lauda bei meinem ersten Besuch eines Formel 1 Rennens am Nürburgring 1975 im alten Fahrerlager gesehen. Damals, als wir die gesamte Familie mit einer einzigen Karte, die durch den Maschendrahtzaun hinausgereicht wurde zur Mehrfachbenutzung, ins alte Fahrerlager brachten, war Niki bereits Ferrari-Star und fuhr um die Weltmeisterschaft. Er fuhr vor allem gegen Emerson Fittipaldi, Carlos Reutemann, seinen Teamkollegen Clay Regazzoni – und gegen James Hunt. Es bahnte sich das Duell Lauda – Hunt an, das uns Jahrzehnte später einen tollen Film über die beiden Rivalen beschert hat („Rush – Alles für den Sieg.“ Spielfilm, Regie: Ron Howard, Drehbuch: Peter Morgan). Ich fand damals – 1975 – James Hunt toll – und das sah man mir auch äußerlich an. Lauda war für mich das Sinnbild für Perfektionismus, Hunt das für Genussfreudigkeit und Lässigkeit. Die bessere Balance hatte „in Wahrheit“ – so pflegte Niki Lauda übrigens oft seine Einsichten zu bestärken – „in Wahrheit“ also, vermutlich der legendäre Österreicher. Denn es gab neben dem, was ich als

Perfektionismus benannte (und damit womöglich Unnahbarkeit meinte – faktisch bekam ich kein Autogramm, kam nicht in die Tiefe der Box im alten Fahrerlager hinein), auch eine Seite mit Humor und Wiener Schmäh, mit Leichtigkeit und Hetz. So schrieb Niki Lauda Geschichte – und Geschichten, die dieser Tage zuhauf erzählt und geschrieben werden. Es sind Geschichten über ein Multitalent, einen vielseitigen und vielfältigen Menschen, der sich und anderen kaum etwas ersparte. Fritz Indra: „Bemerkenswert war, wie clever er seine Höchstleistung „einteilen" konnte. Er ließ sich oft Reserven, beispielsweise im Training, und wartete auf den günstigsten Zeitpunkt, um dann wirklich absolut voll zu fahren. Er hat überhaupt mehr nachgedacht als die anderen, er hat sich auch in der Vorbereitung das Hirn zerbrochen. Er war ernster als die meisten seiner Gegner (…)." (Indra in Lauda 1977, S. 255)
Die Geschichten und Anekdoten, die wir heute von diesem Multitalent aus Wien lesen, sind bereits selbst legendär – so oft wurden sie aus guten Gründen immer wieder wiederholt. Jeder Rennsportfan kennt sie – meist in etwas anderer Variante, was die Legendenbildung eher befördert. Lauda ist Österreichs bekanntestes Gesicht gewesen. Und das liegt nicht an der Kombination des roten Kapperls mit dem von den Unfallfolgen 1976 gezeichneten Gesicht. Es liegt an den Geschichten, die wir damit verbinden. Sei es die hier ausschnittweise erzählte Formel-Vau-Geschichte, die Geschichte der Finanzierung seines Aufstiegs in die Formel 1 mit – na ja – gewagten finanziellen Konstruktionen, sei es die Geschichte seines Feuerunfalls, die meist gekoppelt daherkommt mit seiner „Auferstehung" in Monza nach nur sieben Wochen. Dass er seinem Nürburgring-Retter Arturo Merzario damals zu danken vergaß, wird heute manchmal sehr kritisch moniert, steht aber für die Fokussierung Laudas. Und die war in Monza klar: Comeback, zurück im Rennauto mit dem Ziel, wieder erfolgreich zu sein. Die Haltung, die dahintersteht, drückt dieser Niki Lauda zugeschrieben Satz aus: „Die Zukunft ist heute und nicht gestern." Lauda war zukunftsorientiert, die Vergangenheit war – in Grenzen – nur analytisch interessant. Und er konnte die Emotionen, die da waren, gezielt ausblenden - um des jeweiligen Ziels willen. Auch wenn es um Angst ging. Der Journalist Herbert Völker fragte 1974: „Aber das kann ein Mensch doch nicht selbst steuern, ob er nun Angst hat oder nicht." Lauda: „Das ist reine Willenssache. Man muss einen starken Willen haben und eine gewisse Sturheit entwickeln." (Lauda 1975, S. 12) Und später dann (1985 in „Meine Story") fragt Völker: „Das klingt nach Standardrezept: Sei gut, sei positiv! Kann man sich den Umgang mit Emotionen wirklich so simpel vorstellen?" Laudas Antwort: „Es muss nicht simpel sein, oft ist es sogar recht kompliziert. Es beginnt mit Selbstbeobachtung. Du musst ganz offen zu Dir selber sein, darfst Dir nichts vormachen. Sobald ich etwas Negatives geortet habe, nehme ich mir Zeit, darüber nachzudenken und diesem Gefühl auf den Grund zu gehen. Sobald ich mir über die Ursachen des Zustandes klargeworden bin, ändere ich entweder die äußeren Umstände oder versuche beispielsweise meinem Innenleben zu erklären, dass es sich unnötige Sorgen macht." (Lauda 1985, S. 208 und 217) Diese Fähigkeit, sich selbst beobachten und deuten, reflektieren zu können, ist ein zentrales Merkmal dessen, was wir heute gerne „Professionalität" nennen. Bei Lauda war es

Haltung geworden und hatte eine Pragmatik, damit das „System Lauda“ gut funktionieren konnte. Sicher ist diese Haltung entscheidend für die vielen Erfolgsgeschichten von Niki Lauda, der auf Völkers Frage, ob er sich für gescheit halte, damals antwortetet: „Im Sinn von bauernschlau. Mit Hausverstand.“ (Lauda 1986, S. 217)

Wilde Zeiten, wilde Geschichten: Niki Lauda (9) und Lothar Schörg sind sich in Innsbruck nicht ganz einig.

Eine Geschichte, die manchmal untergeht in all den Geschichten, ist die seiner späten Aussprache und Entschuldigung mit Arturo Merzario, seinem Retter am Nürburgring. Wohl aber hatte Lauda sich – entgegen der üblichen Geschichten - doch bei Retter Merzario in Salzburg bedankt, eine Woche nach dem Monza-Rennen, wo er mit einem Turban unterm Helm Vierter wurde. Er nahm die Rolex, die er in Monte Carlo für seine Pole Position gekriegt hatte vom Arm und schenkte sie ihm. Den Kontakt hatten sie danach nicht verloren – Arturo flog gerne mit Lauda-Air und Niki als Kapitän. In Havanna 1997, wo Arturo nach dem Lauda-Transfer mit 250 Italienern an Bord ein Rennen fährt, teilt Niki den Umstehenden mit: „Das ist der Mann, der mein Leben gerettet hat.“ Und dann – so Arturo – gab es im Tropicana-Nachtklub Fidel-Castro-Zigarren (Quelle: Bild am Sonntag vom 15.09.2012). 2012 dann die längere, ernstere Aussprache, 36 Jahre nach dem Unfall. Auch das konnte er und es machte ihn aus: zu eigenen Entscheidungen und Fehlern zu stehen, auf die Betroffenen zugehen, sprechen, sich erklären. Das ist Geschichte. Untergegangen sind oft Geschichten von Nikis Engagement für die Sicherheit im Motorsport, die oft undifferenziert an seiner Kritik an der Nürburgring-Nordschleife angedockt und mit dem Unfall mit leichter, manchmal nur wenig unterdrückter Häme verbunden wurde. In Fachkreisen ist sein Verdienst für die Motorsport-Sicherheit unbestritten.

Immer eine Geschichte wert ist der Geschäftssinn des erfolgreichen Geschäftsmannes. Herbert Völker fragte im einleitenden Kapitel des ersten Lauda-Buches „Formel 1. Theorie und Praxis des Grand Prix Sports“ (mein Weihnachtsgeschenk von meinen Eltern 1975): „Deine Forderung für eine

Autogrammstunde entspricht dem Monatsgehalt eines kleineren Direktors. Warum verlangst Du so viel, beim Autogrammschreiben hast Du ja kein Risiko?“ Lauda: „Das sind doch primitive Regeln des Geschäftslebens, dass man den Marktwert berücksichtigt. Die Leute würden mir ja nicht soviel zahlen, wenn ich es ihnen nicht wert wäre. Und von meinem Standpunkt ist es sicherlich gescheiter, ich mache eine Stunde um X Schilling, als fünf Stunden um je ein Fünftel von X.“ (Lauda 1975, S. 12) Genau, sagt sich der Chronist, da hat er recht. Und so denken und sagen es vielleicht auch andere Geschichtenerzähler, die gerne geäußert haben, dass „der Lauda ja nix ohne Geld macht“. Seine Haltung war geschäftlich vernünftig, klar, konsequent und eben auch sehr erfolgreich. Da kannst das Kapperl ziehen. Ziel erreicht. Bereits früh entwickelt hatte Niki Lauda die Fähigkeit, sich abzugrenzen, wenn er bemerkte, dass er überdreht war. Auf die Frage, was er dagegen tue, antwortete er: „Das wichtigste ist, solche Situationen klar zu erkennen. Früher konnte ich das nicht. Anstatt mich nach dem Rennen auszuruhen, hetzte ich gleich weiter von einem Termin zum anderen, bis ich vor Erschöpfung umfiel. Heute überblicke ich mich und verhalte mich dementsprechend.“ (Lauda 1975, S. 13) Niki Lauda war - im heutigen Wording formuliert - „gut balanciert“, in Stimmigkeit und Übereinkunft mit sich selbst. Und wenn er merkte, dass es nicht mehr passt, stieg er aus. Wie 1977 in Kanada („Warum soll ich wie ein Trottel mit den anderen im Kreis fahren?“) oder bei seinem Rückzug als RTL-Experte vor laufenden Kameras 2017.

Und wie dachte Niki Lauda über den Ausstieg aus dem Leben über den Tod? „Ich denke dann darüber nach, wenn es wirklich so weit ist. Selbst nach dem Unfall, als mir ein Priester in der Klinik die letzte Ölung gab, hab‘ ich gewusst, dass ich weiterlebe. Weil ich es wollte.“ (Bild am Sonntag vom 15.09.2012). Am 20. Mai 2019 wollte Niki Lauda es nicht mehr.

Aus Dir ist was geworden!

Wir werden das nie vergessen.

Die internationale DMV Formel Vau fuhr vom 24. bis 26. Mai 2019 in Spa mit diesen Aufklebern „im Gedenken an Niki Lauda“

Literatur

Braun, Rainer: Hallo Fahrerlager. 3 Bände. Kräling Motorsport-Bild-Verlag, Adrenalin Verlag, Speedpool Multimedia Service, 2008, 2008 und 2009

Breinsberg, Erich: Der Niki, der Keke und das Genie aus der Vorstadt. Egoth-Verlag, Wien 2009

Keßler, Thomas/Orthey, Frank Michael/Panten, Lothar: Formel Vau und Super Vau. Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolgs. 2. Auflage, View-Verlag, Bonn 2017

Prüller, Heinz: Unsere Champions. Alles über Österreichs Jahrhundert-Rennfahrer. NP-Buchverlag, St. Pölten, Wien, Linz 2003

Lauda, Niki: Formel 1- Technik und Praxis des Grand-Prix-Sports. Verlag Orac, Wien 1975

Lauda, Niki: Protokoll. Meine Jahre mit Ferrari. Verlag Orac, Wien 1977

Lauda, Niki: Meine Story. Verlag Orac, Wien 1985

Fotos

mbpassion

Archiv Historische Formel Vau Europa