

man sich gegen Höchstgebot einkaufen. Beziehungsweise, wie Lauda schnell herausfand, mit genügend Geld, um March am Leben zu erhalten.

Lauda wollte unbedingt einen Platz im nagelneuen Formel-2-March, dem 712M. Das Team bot ihm die Möglichkeit, sich mit den besten Fahrern der Welt zu messen – im Gegenzug musste er eine halbe Million Schilling (damals 80 000 DM) beisteuern. Lauda besaß allerdings kaum 1000 Schilling. Einen Teil der fehlenden Summe kratzte er aus verschiedenen Ecken zusammen, für den Rest nahm er einen Bankkredit auf, der mit einer Lebensversicherung abgesichert war. Für Lauda war das alles nur ein Mittel zum Zweck: Seine Resultate würden für sich sprechen, dachte er. Mit ihnen würde er sich für einen Platz als bezahlter Fahrer empfehlen, und als regulärer Grand-Prix-Pilot hätte er dann Einnahmen, mit denen er die Schulden peu à peu begleichen könnte. Eigentlich war alles ganz einfach.

Mit diesem Plan kam Lauda im März 1971 nach Mallory Park und zu seiner ersten Fahrt mit einem nagelneuen Formel-2-Boliden im Gelb des Sponsors, dessen Name im Programmheft so bizarr falsch geschrieben worden war. Solche Probleme waren John Watson fremd, denn er hatte keinen Sponsor. Der Nordire stand vor seiner zweiten Saison als Privatfahrer. Es war der Auftakt zu seiner späteren Karriere als Grand-Prix-Pilot und Laudas Teamkollege in der Formel 1 – was er sogar zweimal war. Watson erzählte:

Wie alle anderen [Fahrer] auch habe ich damals jede Woche die Rennsportzeitschriften gelesen und in den Ergebnislisten nachgesehen, wie die einzelnen Fahrer so abschnitten. Der Name Niki Lauda sagte mir nichts, und es drängte sich einem auch nicht unbedingt der Eindruck auf, dass er irgendwann dreifacher Weltmeister werden könnte. Von seinem Auftritt an diesem Wochenende in Mallory Park ist mir vor allem in Erinnerung geblieben, dass er mit einem nagelneuen Porsche 911S ankam und in Begleitung von Mariella Reininghaus war, einer grazilen, klassischen Schönheit. Ich weiß noch, wie ich dachte: „Verdammt! Der Typ weiß, was wirklich wichtig ist.“

In der Qualifikation wurde Lauda Zehnter. Mit 1,8 Sekunden Rückstand auf den Trainingsschnellsten Peterson war er auf jeden Fall nicht der Langsamste von den sechs March, die teilnahmen. Das Rennen ging über zwei Läufe. Im ersten musste Lauda, an achter Stelle liegend, wegen einer nicht festgeklemmten Benzinleitung aufgeben – vermutlich waren die March-Mechaniker mit den vielen Wagen, um die sie sich kümmern mussten, schlichtweg überfordert. Der zweite Lauf verlief zunächst deutlich vielversprechender. Lauda hatte sich auf einen beeindruckenden vierten Rang vorgearbeitet, bevor dann in der 29. von 40 Runden der Ford-Cosworth-Motor seinen Geist aufgab.

Die Schlagzeile des Tages gehörte jedoch Peterson. Im ersten Lauf fuhr er mit komfortablem Vorsprung dem erwarteten Sieg entgegen, als beim Einlenken in eine schnelle Rechtskurve ein Kugelgelenk der linken Vorderradaufhängung brach. Der March wurde

über die Böschung katapultiert, überschlug sich und landete kopfüber ein Stück vor dem Maschendrahtzaun, der den Zuschauerbereich von der Strecke trennte. Peterson kroch schlammbespritzt und leicht unter Schock stehend aus dem Wrack, während sich die Streckenposten vielleicht ausmalten, was alles hätte passieren können, wenn der March nur wenige Meter weiter geflogen wäre. So kam nur ein kleiner Junge zu Schaden, der durch herumfliegende Plastikteile leichte Schnittwunden im Gesicht davontrug. Zumindest den ersten Schrecken hatte dieser jedoch rasch vergessen, als er freudestrahlend von Peterson ein signiertes Stück der zerstörten Verkleidung überreicht bekam.

Nach Petersons Ausfall hatte das Rennen für die meisten Zuschauer den Reiz verloren, wie der Autor selbst bezeugen kann. Voll Vorfreude hatte ich damals dem Beginn der Saison entgegengefiebert und war mit anderen Rennsportenthusiasten über die M1 aus London angereist. Mir Zutritt zu der als Fahrerlager dienenden Wiese zu verschaffen, war leicht gewesen, auf Zäune und Absperrungen war aus Mangel an Bedarf und Kostengründen verzichtet worden.

Während ich am Morgen des Renntags die Atmosphäre dort genoss und zwischen Lastwagen und Ersatzteillagern herumspazierte, sah ich, wie Lauda ganz ruhig in das Cockpit seines 712M stieg. Nur ein Mechaniker war bei ihm, die meisten Zuschauer und March-Mitarbeiter drängten sich in einiger Entfernung um Petersons Wagen. Zu diesem Zeitpunkt spürte ich noch keinerlei Neigung, Motorsportjournalist zu werden, wenn überhaupt sah ich mich als Fotograf. Ich ging näher ran und machte eine Aufnahme dieses nicht gerade vielversprechenden Milchbubis. Warum, weiß ich bis heute nicht.

Vierzig Jahre, vier Monate und acht Tage später zeigte ich Niki Lauda diese Schwarzweißaufnahme zum ersten Mal.

KAPITEL 1

Der Wahnsinn der frühen Tage

„Ich schau ja aus wie ein Schulbub! Wo ist das?“

„Das war in Mallory Park, März 1971. Dein erstes Rennen in der Formel 2.“

„Könnte sein ... Erinnern kann ich mich ned. Wo hast du das her?“

„Selbst geschossen! Damals war ich einfach nur Fan und zu der Zeit kam man noch problemlos in die Boxen. Ich hab allerdings keine Ahnung, warum ich dich fotografiert hatte, zu der Zeit warst du noch ein Nobody!“

„Stimmt! Interessant ist der Ring, den ich hier trage. Das war der Siegelring meiner Familie, schau, hier ist das Familienwappen. Mein Großvater und mein Vater hatten ihn vor mir getragen.“

„Ein echtes Erbstück also.“

„Kann man so sagen. Ich hab ihn bekommen und zu dem Zeitpunkt war ich auch noch deppert genug, ihn zu tragen! Meine Familie ist wer in Österreich, Aristokraten, wenn man so will. Merkwürdige Leute. In England gibt's davon einen Haufen, in Österreich weniger. Na ja, ich war halt sehr jung – siehst, wie ich hier ausschau – und ich hab gedacht, es wär richtig, den Ring zu tragen.“

„Du trägst ihn links, das wirkt so, als ob du verheiratet wärst.“

„Ich war ned verheiratet, überhaupt ned. Ich hatte keine Ahnung, wie man ihn richtig trägt, das zeigt nur, wie deppert ich war. Ein sehr interessantes Bild, vielen Dank, dass du mir das gezeigt hast. Dass ich den Ring zu Beginn meiner Rennkarriere noch hatte, war mir komplett entfallen. Ich weiß noch, dass ich ihn bald danach weggeschmissen hab. Ich hab alles hinter mir gelassen, das ganze Aufwachsen in der Familie und die guten Manieren, all dieses Zeug, und mich dazu entschieden, ein richtiger Rennfahrer zu werden!“

Laudas Versuche, 1971 in einem Formel-2-Wagen als „richtiger Rennfahrer“ aufzutreten, hinterließen – zumindest zu Beginn – zu wenig Eindruck bei den Eigentümern von March Engineering. Aber das mussten sie auch nicht. Für March – der Firmenname setzte sich aus den Initialen der Gründer zusammen – Max Mosley, Alan Rees, Graham Coaker und Robin Herd – ging es ums nackte Überleben. Zuallererst interessierte die Briten an den Mächtgernchampions das Geld, das man ihnen abknüpfen konnte. Die eigentlichen Erfolgchancen waren eher zweitrangig.

Coaker hatte Erfahrung in Verwaltung und Produktion, Rees – selbst als Formel-2-Fahrer hoch gehandelt – war Teammanager, der geniale Herd, der sein Oxford-Studium in Physik und Maschinenbau jeweils mit Bestnote abgeschlossen hatte – kümmerte sich um Technik und Design, Mosley – Rechtsanwalt und früherer Amateurfahrer – vertrat eloquent und mit Verve das Unternehmen nach außen. Mosley erzählte:

March war knapp bei Kasse. Niki kam und traf sich mit Alan Rees, nicht mit mir. Er verfügte über 8000 £, was damals eine Menge Geld war. Alle mochten ihn, als Mensch hat uns Niki sehr beeindruckt. Er war ausgesprochen intelligent. Ich erinnere mich an ein gemeinsames Abendessen mit ihm und meiner Frau Jean in einem indischen Restaurant in South Kensington. Man fühlte sich sehr wohl in seiner Gesellschaft. Jean und ich waren von London nach Oakley gezogen, in die Nähe des March-Werks in Bicester, und Niki mietete kurzzeitig unsere Wohnung in Victoria. Wir hielten ihn als Fahrer nie für besonders schnell, er war es einfach nicht. Er war nicht so schnell wie Ronnie – aber so schnell war damals keiner, glaube ich.

Es war typisch für Lauda, dass er sich permanent mit Peterson, der einen ähnlichen Formel-2-Boliden fuhr, verglich – an ihm konnte er seine Fortschritte messen. Damals teilte er sich eine Wohnung mit Mike Hailwood, dem vormaligen Motorradweltmeister, der zu der Zeit in der Formel 1 fuhr. Das Appartement war günstig gelegen (im Bezirk Heston, nahe dem Flughafen Heathrow), zudem lebten Peterson und seine Frau Barbro im selben Haus. Lauda erzählte:

Ronnie und Barbro hatten die Wohnung unter mir gemietet. Für mich war Ronnie „der Meister“. Ich fuhr häufig mit ihm im Mercedes nach Bicester [zum March-Werk] und ich kann mich gut daran erinnern, dass er immer mit links bremste. Ich wollte wissen, warum er das machte – der Wagen hatte schließlich eine Handschaltung, also hätte er eigentlich mit rechts Bremse und Gas betätigen müsse. Er meinte, er mache das als Training. Damals hatte ich noch keine Ahnung, wofür er damit trainierte. Aber Ronnie war so anpassungsfähig, man merkte als Beifahrer überhaupt nicht, ob er nun mit rechts oder mit links bremste. Da war er unglaublich geschickt. Mich hat er in jeder Hinsicht beeindruckt. Wenn ich gegen ihn fuhr, dann habe ich gemerkt, worauf es beim Rennfahren eigentlich ankommt. Ronnie war zu der Zeit einfach der Schnellste.

Peterson probierte auf den Fahrten nach Bicester noch andere Dinge aus. Mosley berichtete davon:

Auf der Strecke nach Bicester gibt es eine Stelle – zwischen Long Crendon und Oakley –, an der die Straße erst bergauf verläuft, dann einen Knick nach rechts und schließlich einen nach links macht. Diese Kurve war ziemlich berüchtigt, und Ronnie war davon überzeugt, sie nehmen zu können, ohne vom Gas gehen zu müssen. Einmal nahm er einen Reporter aus Skandinavien mit, der mir hinterher erzählte, dass Ronnie wissen wollte, wie schnell er in der Kurve war. Er wusste bereits, dass er sie Vollgas fahren konnte, jetzt interessierte ihn die Geschwindigkeit. Also musste der Reporter den Tacho im Auge behalten, während sich Ronnie aufs Fahren konzentrierte. Wenn man durch diese Kurve fährt, dann ist die Vorstellung, da in einem Mercedes mit Vollgas ... nun ja ... anscheinend hat er's gemacht. Der arme Reporter war kreideweiß, als er davon erzählte. Und Niki, da bin ich mir sicher, wird bei Ronnie im Auto ähnliche Aktionen miterlebt haben.

Abgesehen von einem bemerkenswerten sechsten Platz auf dem Nürburgring, gab es für Lauda in der ersten Saisonhälfte angesichts von zahlreichen Ausfällen nicht viel zu feiern. Und einmal verpasste er sogar die Qualifikation – ausgerechnet in Crystal Palace, einer in einem Park gelegenen Rennstrecke, auf der sein Landsmann Jochen Rindt mit einem spektakulären Sieg seinen internationalen Durchbruch gefeiert hatte. Dann ging es für Lauda zum ersten Mal aufwärts. Am 27. Juni wurde in Rouen-Les-Essarts gestartet, auf einer zum größten Teil über öffentliche Straßen führenden Rennstrecke, die vor allem für die rasanten Bergabpassagen mit einem entsprechenden Anstieg auf der Gegenseite und einer sehr schnellen Zielgeraden bekannt war. Lauda berichtete:

In der Formel 2 war ich einmal schneller als Ronnie. Das war in Rouen und lag nur daran, dass die March-Leute unterschiedliche Heckflügel ausprobierten. Bei Ronnie hatte man einen neuen, kleineren Flügel montiert, der auf der Geraden besser war. Ich hatte den normalen Flügel – und hängte ihn mühelos ab, weil ich wegen des Heckflügels auf den Bergabpassagen deutlich schneller war. Das fühlte sich total seltsam an, denn, wie gesagt, Ronnie war wirklich der Meister.

Bei diesem Rennen wurde Lauda Vierter, sein bestes Resultat in dieser Saison. Peterson gewann am Ende locker die Formel-2-Europameisterschaft 1971, Lauda lag in der Gesamtwertung auf Platz 10. John Watson erzählte:

Je länger die Saison dauerte, umso deutlicher traten Nikis Qualitäten zutage. Nicht nur als kompetenter Rennfahrer, sondern als intelligenter Mensch, der Robin Herd und dem Team gut erklären konnte, wie er sich die Abstimmung des Wagens wünschte und was man zusätzlich noch verbessern könne. Vor allem wegen dieser Rückmeldungen wurde er vom Team mehr und mehr geschätzt. Man bekam mit, dass sich die Techniker und Mechaniker immer häufiger an ihn wandten, um von