

Il mondo della Formula 1 piange la morte di Niki Lauda, pilota leggendario legato indissolubilmente alla Ferrari, vittima dello spaventoso incidente del Nürburgring

nel 1976, dal quale si riprese in fretta, ma non senza conseguenze. Tornò a correre, poi diventò imprenditore, infine dirigente a stretto contatto con aerei e motori, le sue passioni.

LA CIFRA

Titoli di campione del mondo
3

Un mito che resisterà

di Paolo Spalluto

Segue dalla Prima

Certe sue esternazioni da uomo libero e parzialmente arrogante non erano apprezzate dalla casa della stella, ma ugualmente era di lui amabile la chiarezza delle risposte in una F1 spesso noiosa.

La sua avventura con la 'Lauda Air' dopo il ritiro finì con un fallimento della compagnia che poi, dopo alcuni anni di silenzio, aveva cercato di far ripartire con l'insegna della 'Niki'. La sua passione, oltre ai motori, è stata sempre il volo. Fu infatti tra i primi piloti ad avere un jet personale.

Il cappellino sponsorizzato

Arrivò un giorno a Balocco per provare la Alfa Romeo di F1. Non c'era nessuno in giro, erano già anni difficili per il Biscione. Carlo Chiti lo voleva assolutamente. Lui entra e vede la sua monoposto con un cane che fa la pipì sul cerchione. Resta allibito, parla con l'ingegnere pistoiese, al quale chiede che team sia quello. Gli viene risposto di avere fiducia, che ogni additivo va bene, ai fini della vittoria.

Un giorno, ai tempi della sua permanenza alla Brabham, indossa per primo un cappellino di F1 con il marchio di un noto sponsor. I giornali lo fotografano. Lui manda la fattura allo sponsor per la pubblicità effettuata. Da allora - anche per nascondere la pelle del cranio devastata dalle bruciature - venderà sempre il cappellino che indosserà.

Che tempra

Lauda fu anche l'uomo che tornò a Monza ustionato e con le ferite ancora sanguinanti, pur di ricominciare a correre, quando tutti nel paddock lo davano per finito, o quantomeno costretto a una degenza molto più lunga. Lui in quella gara si classificò addirittura al quarto rango, a dimostrazione di una tempra non comune.

Fu spesso definito un calcolatore, un freddo, un raziocinante: non è facile



La Ferrari in fiamme il 1° agosto del 1976

KEYSTONE

dare opinioni definitive, ma Lauda fu certamente l'uomo che regalò dei Mondiali straordinari alla Ferrari. Seppe farsi pagare, per questo, e in generale mai lasciò il suo cuore a qualcuno o qualcosa.

Merzario, che lo estrasse dalla macchi-

na in fiamme, non ricevette per lungo tempo nemmeno un grazie. Accadde però che, a un Gran Premio, Lauda capì l'errore commesso e portò al collega un Rolex d'oro in dono. Il mitico Arturo lo prese e lo lanciò oltre alla linea dei box con parole non esattamente cortesi.

Lauda non è sempre stato amato, è indubbio, ma resta un'icona della storia delle corse: veloce in prova, meticoloso nella messa a punto, veloce come pochi, lento sul bagnato che mai ha amato, capace di vincere, ritirarsi e poi tornare di nuovo campione.

Molte opinioni e storie dette o raccontate sul suo conto, ma da ieri, vi è da essere certi che lungo le strade del paradiso sfrecci veloce un austriaco che ha scritto pagine memorabili della Formula 1, senza mai lasciarsi conoscere davvero.



Che rivalità, con James Hunt

KEYSTONE

DAI PRESTITI AI TRIONFI

Una vita e una carriera sconvolte dal terribile incidente del Nürburgring

Dai tre titoli Mondiali, di cui due con la Ferrari, all'incredibile finale del campionato 1976, quando rinunciò a correre sotto il diluvio sul circuito giapponese del Fuji "consegnando" il titolo al rivale di sempre James Hunt e incrinando irrimediabilmente i rapporti con la 'Rossa'. Una vita da film, quella di Niki Lauda, diventato imprenditore e uomo Mercedes.

Una vita e una carriera sconvolte dal terribile incidente al Nürburgring, che lo lasciò sfigurato: fu estratto incosciente, ma vivo, e con ustioni di terzo grado su tutto il corpo, dall'abitacolo della sua

monoposto dal collega italiano Arturo Merzario. Si salvò e ricominciò a correre quasi subito. Oltre alle fiamme che ne segnarono il volto per sempre, il pilota austriaco fu fiaccato dalle inalazioni dei velenosi fumi di benzina che evidentemente ne danneggiarono i polmoni.

Quei polmoni che proprio otto mesi fa lo costrinsero a un trapianto che gli prolungò miracolosamente la vita fino alla notte che se lo è portato via, lasciando un grande vuoto nel mondo della Formula 1, dello sport più in generale.

Nato il 22 febbraio del 1949 da una ricca

famiglia di banchieri viennesi, Lauda si avvicinò all'automobilismo fin da giovane. I suoi genitori, però, non intendevano sostenerlo, in quanto ritenevano che questa sua passione per i motori li avrebbe screditati agli occhi dell'alta società. Nel 1968 decise di abbandonare gli studi universitari e, grazie a un prestito di alcune banche del Paese, comprò la sua prima vettura per prendere parte a competizioni automobilistiche. Partecipò quindi al campionato di 'Formula Vee'. Successivamente passò alla Formula 3. La sua carriera, però, sembrava essere

ormai a un punto morto quando, grazie a un altro grosso prestito bancario, garantito anche da una polizza di assicurazione sulla vita, riuscì a garantirsi un posto nella scuderia 'March' in Formula 2. Da lì in poi un successo dietro l'altro fino all'approdo a Maranello nel regno di Enzo Ferrari, nella dimensione della popolare 'Rossa'. Divenne per tre volte campione del mondo di Formula 1 (nel 1975 e nel 1977 con la Ferrari, nel 1984 con la McLaren). Ha disputato 171 Gran Premi, vincendone 25, segnando 24 pole position e altrettanti giri veloci.

AMICI NEMICI

Quel 'grazie' in ritardo a Merzario che lo salvò dalle fiamme

Gli salvò la vita e Niki Lauda si ricordò di ringraziarlo solo trent'anni dopo. A raccontare il rapporto di amore-odio, tra la pista e il paddock, con la leggenda della Formula 1 è Arturo Merzario, il pilota italiano dell'Alfa Romeo che il 1° agosto 1976 al Nürburgring, in occasione del Gran Premio di Germania, si fermò per soccorrere il collega austriaco e fece appena in tempo a estrarlo dalle lamiere della Ferrari in fiamme prima che fosse troppo tardi. «Eravamo nemici-amici. Gli salvai la vita e mi ringraziai solo 30 anni dopo - ricorda Merzario -

Nelle competizioni eravamo super nemici ma nel privato eravamo amici, quando mettevamo il casco era come se andassimo in guerra». Sull'incidente del 1976, Merzario ricorda che «all'inizio non riuscivo a slacciargli la cintura di sicurezza, si era contorto il telaio, c'era il pericolo che le lamiere mi ferissero. Riuscii a salvarlo, quei due minuti furono fondamentali per tenerlo in vita e far intervenire i medici».

È vero che non la ringraziai per averlo soccorso? «Sì, mi ringraziai solo dopo,

nel 2006. C'era troppa rivalità, eravamo davvero nemici-amici. Allora i piloti erano così, in pista non si guardava in faccia nessuno, ma non c'era l'avidità di adesso e c'era di sicuro un grande senso di solidarietà nei momenti difficili. Quando si verificava un incidente, ritardavamo la partenza per consentire al nostro collega coinvolto di ripartire. È una cosa che ora non succede più».

Negli ultimi tempi i due si sentivano spesso. «Ultimamente ero in contatto con il figlio Mattia. Quando Niki uscì dalla clinica, mi disse che stava meglio

ma sapevamo che aveva i giorni contati. Era costretto a vivere con una bombola d'ossigeno. Dopo l'operazione ai polmoni sapevamo che ogni giorno che passava era un giorno guadagnato. È riuscito a sopravvivere alcuni mesi, ed è stato già tanto. Certo, però, che aveva fatto trenta, e poteva fare trentuno - chiude Merzario con una punta di amarezza -. Poteva vivere almeno altri dieci anni. E ora senza la sua presenza nel team della Mercedes guidata da Toto Wolff, non escludo che possa cambiare qualcosa».



Vince 25 Gran Premi

KEYSTONE