A black and white close-up portrait of Clay Regazzoni. He is looking slightly to the right with a thoughtful expression. His hair is dark and wavy. He is wearing a light-colored jacket with a ribbed collar. The background is blurred, showing what appears to be a track or pit area.

CLAY REGAZZONI

Der unerschrockene Rennfahrer  
mit dem grossen Herzen

Texte von

Pino Allievi, Nicola Nenci, Cristiano Chiavegato, Cesare De Agostini,  
Piero Ferrari, Mauro Forghieri und Alessia Giorgetti Regazzoni



# Preis von



## Einleitung

*Viele Siege machen noch keine Legende. Das ist für einen Mythos sekundär. Denn Mythen und Legenden sind mehr. Sie gehen weit über das Fassbare hinaus. Niemen sich zwar zunächst im Kopf ein, bleiben aber für immer im Herzen haften. Lieben das Unbewusste mehr als das Vordergründige. Clay Regazzoni war und ist noch immer eine Legende. Weil Legenden zeitlos sind. Clay fasziniert immer wieder aufs Neue – gerade auch diejenigen, die ihn weder gekannt noch erlebt haben. Denn was er in den zahlreichen Interviews sagte, die er im damals noch schwarzweissen Fernsehen gab, vermittelt eine auch heute noch aktuelle Botschaft. Der Gesichtsausdruck ist oft ironisch und provokativ, schafft aber ein Vertrauen, das die Zuschauer in einer von immer lauterem „Vielversprechern“ dominierten und so völlig zurecht Misstrauen säenden Welt in den Bann zieht. Mit Clay konnte man nächtelang heftig streiten, er überschüttete einen geradezu mit missbilligenden Faxen. Aber irgendwann war dann plötzlich Schluss: Thema ausdiskutiert, Schwamm drüber; kein Groll, kein Ressentiment. Er war kein pflegeleichter Zeitgenosse, wie alle Persönlichkeiten, die etwas zu sagen haben. Sein Charisma hatte einen kulturellen Ursprung, es entsprang unterschiedlichen Arten, sich mit Problemen auseinanderzusetzen und sie anzugehen – auch auf die Gefahr hin, für die Konsequenzen persönlich geradzustehen.*

*Es gibt Champions, an denen sich die Geister scheiden. Doch Regazzoni hatte mit seinem offenerzigen und heiteren Gemüt stets alle auf seiner Seite. Sogar seine Rivalen, die er regelmässig in den Schatten stellte, mochten ihn – was in einem Umfeld, in dem das Ego über sämtliche Gefühle herrscht und eine schier unüberbrückbare Barriere bildet, äusserst selten ist. Ohne diese Gabe wäre es Clay schwerlich gelungen, sich ein Leben „danach“ aufzubauen. Ein Leben wie dasjenige „davor“, aber mit anderen Zielen, die auch und gerade die Schwächsten einbezogen – ein aussergewöhnliches Engagement für einen Mann wie ihn, Star und Symbol einer doch eher exklusiven Sportart, die eigentlich keinen Blick dafür hat, was sich abseits des Siegerpodests tut.*

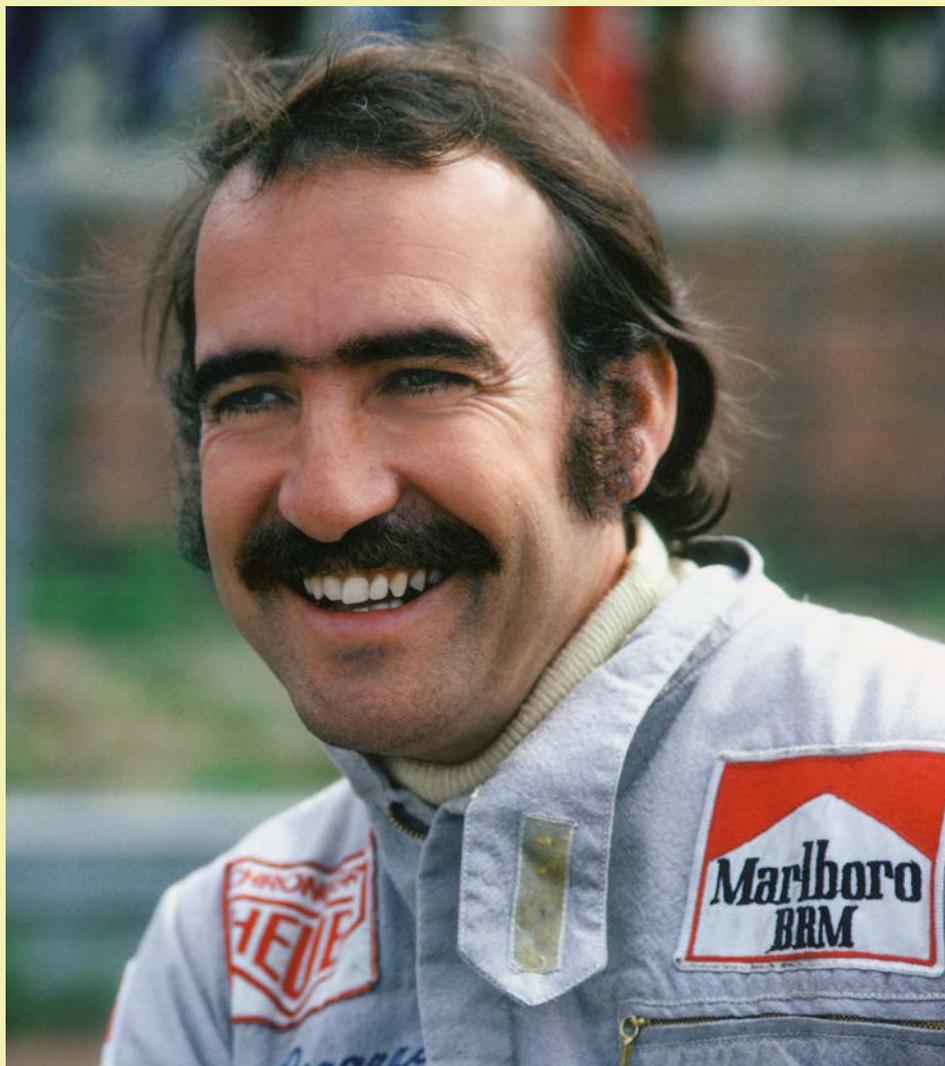
*Regazzoni, der gebürtige Schweizer mit italienischen Wurzeln und ebensolchem Gemüt, war der Liebling, wo immer er Rennen fuhr. Denn diese waren eine Metapher für seine Art, das Leben zu leben: ernst- und gewissenhaft, engagiert und entschlossen, aber stets auch mit einem zufriedenen Lächeln, denn er wusste genau, dass er seine Leidenschaft zum Beruf gemacht hatte und genoss es – ein leuchtendes Beispiel für all jene, die nie den Mut aufgebracht hatten, ihrer wirklichen Berufung nachzugehen. Ein sympathisches Schlitzohr. Ein Anachoret der Geschwindigkeit, der einen tiefen Eindruck hinterlassen hat. So locker nachhaltig, dass es einen nicht wundern würde, wenn er plötzlich wieder zurückkäme.*

Seite I:  
Ein ausdrucksstarkes  
Porträt des jungen Clay.

**Pino Allievi**

Links:  
Der strahlende  
Clay Regazzoni auf  
dem Podium des  
GP von Deutschland,  
Nürburgring, 1974.

## Biografie



Clay (Gian Claudio) Regazzoni wird am 5. September 1939 in Lugano geboren. Sein Vater Pio ist Bürgermeister der Gemeinde Porza und Inhaber einer gutgehenden Karosseriewerkstatt in Mendrisio, wo Clay nach der obligatorischen Schulzeit in Lugano zu arbeiten beginnt. In diesen Jahren erwacht in ihm die Leidenschaft für den Rennsport und wird immer stärker.

Erst 1963 steigt er aber aktiv in den Rennzirkus ein und bestreitet mit einem Austin Sprite verschiedene Rennen der Schweizer Meisterschaft. 1964 nimmt er mit einem Morris Cooper daran teil. 1965 erwirbt er einen Formel-3-Rennwagen von De Tomaso, den er kurz danach gegen einen Brabham eintauscht. Mit diesem fährt er 1966 für den Rennstall Martinelli + Sonvico in der Formel 3. Abseits vom Rennzirkus findet er in

diesem Jahr die Zeit, um seine Verlobte Mariapia zu ehelichen. Nach Saisonende wechselt er zum Formel-3-Werksteam der italienischen Firma Tecno. Am 5. Januar 1967 erblickt Tochter Alessia das Licht der Welt. 1967 nimmt Clay an der «Temporada Argentina» sowie an der Formel-3-Europameisterschaft teil. Am 28. April 1968 wird Sohn Gian Maria geboren und Clay feiert seinen ersten Sieg in der Formel 3. Die ganze Rennsaison dieses Jahres bestreitet er für Tecno, und zwar sowohl in der Formel 3 als auch in der Formel 2. Am 31. Dezember 1968 unterzeichnet er mit Ferrari einen Vertrag für die Formel 2. Die enttäuschenden Resultate veranlassen ihn aber ziemlich bald, zu Tecno zurückzukehren. 1970 gewinnt Clay den Europameistertitel in der Formel 2. Und er erlebt seine ersten grossen Triumphe. Es ist

Ein fröhlich lachender Clay vor dem Start in die neue Saison mit BRM, GP von Argentinien, Buenos Aires, 1973.

das Jahr, in dem er wieder zu Ferrari stösst, für den berühmten Rennstall aus Maranello in der Formel 1 debütiert und gleich den vierten Rang belegt. Neben Formel-1- bestreitet er aber auch Formel-2-Rennen und bei seinem vierten Start in der Königsklasse (dem Grossen Preis von Italien in Monza) feiert er am Steuer des roten Ferrari-Boliden mit der Nr. 4 seinen ersten GP-Sieg. Die Saison beschliesst er als Dritter der Fahrerweltmeisterschaft – trotz insgesamt nur sieben bestrittenen Grand-Prix-Rennen. Und das ist noch nicht alles: Im gleichen Jahr nimmt er mit einem Ferrari 512 S Sport Prototipo am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teil. Regazzoni ist nun endgültig ein Stern am Motorsporthimmel und widmet sich ab 1971 fast nur noch der Formel 1. In diesem Jahr gewinnt er zwar in Brands Hatch (Grossbritannien) beim Race of Champions, in der WM reicht es jedoch nur zu drei dritten und einem sechsten Platz, während er mit den Prototypen die 9 Stunden von Kyalami gewinnt. Die WM beendet er auf dem siebten Rang. Auch 1972 erweist sich als nicht sehr erfolgreich: In der Formel-1-WM landet Clay auf Rang 6, mit den Prototypen gewinnt er die 1000 km von Monza und erneut die 9 Stunden von Kyalami. 1973 wechselt er zu BRM, schafft es aber nicht über zwei sechste Plätze hinaus. 1974 kehrt Clay wieder zu Ferrari zurück. Es geht als Jahr des knapp verpassten WM-Siegs in die Annalen ein. Regazzoni gelingt zwar nur ein Sieg (nämlich beim GP von Deutschland), aber dank einer Reihe von Top-Platzierungen kämpft er bis zum Schluss um den Titel. Am Vorabend des letzten Rennens der Saison steht er punktgleich mit Emerson Fittipaldi an der Spitze des Klassements: Der GP der USA wird zum alles entscheidenden Duell. Leider ist Clays Wagen nicht in bester Verfassung, weshalb er Fittipaldi ziehen lassen muss. Diesem genügt am Schluss ein vierter Rang, um dem Schweizer Piloten den WM-Titel gleichsam vor der Nase wegzuschnappen. Auch 1975 fährt Clay für Ferrari: Die Resultate lassen sich sehen (er gewinnt unter anderem den GP von Italien), die WM beendet er auf Rang 5. Den gleichen Schlussrang belegt er auch im Jahr darauf, in dem er den

GP der USA gewinnt. 1976 findet allerdings auch das Kapitel Regazzoni-Ferrari seinen endgültigen Abschluss.

1977 wechselt Clay zu Ensign, mit deren Wagen er unter anderem zwei gute fünfte Plätze verbuchen kann. Erstmals nimmt er am 500-Meilen-Rennen von Indianapolis teil, und zwar am Steuer eines McLaren: Nach 25 Runden muss er aufgeben, trotzdem wird es für ihn zu einem unvergesslichen Erlebnis. 1978 wechselt er zu Shadow, aber mit den Wagen dieses Rennstalls kann man nicht um Siege und schon gar nicht um den Titel kämpfen; als bestes Ergebnis schaut ein fünfter Rang in Brasilien heraus. Anfang 1979 bietet sich Regazzoni erneut eine einmalige Chance: Er wird von Frank Williams engagiert, der in ihm denjenigen sieht, der ihm den ersten Sieg mit seinem Wagen sichern könnte. Clay enttäuscht ihn nicht: Er gewinnt den GP von Grossbritannien und glänzt mit weiteren guten Platzierungen; am Ende der Saison ist er WM-Fünfter. 1980 kehrt er wieder zu Ensign zurück, aber dieses Jahr setzt seiner Formel-1-Karriere ein jähes Ende. Am 30. März 1980, während des GP in Long Beach, versucht Clay in der 51. Runde nach der Shoreline-Drive-Geraden bei 250 km/h zu bremsen – aber das Pedal bricht ihm unter dem Fuss weg, er prallt ungebremst auf eine Betonmauer und bleibt schwer verletzt liegen. Das Verdikt: querschnittgelähmt! Nach 132 GP-Teilnahmen, 5 Siegen, 13 zweiten und 10 dritten Plätzen sowie zahlreichen weiteren guten Platzierungen und nicht weniger als 15 schnellsten Runden muss Regazzoni der Formel 1 Adieu sagen.

Es folgen vier Jahre Spitalaufenthalte und insgesamt mehr als 60 Stunden chirurgische Eingriffe bis definitiv feststeht, dass Clay nie mehr gehen können wird. Er lässt sich aber nicht behindern und entwickelt Handgasvorrichtungen, um weiter Rennen fahren zu können, nimmt mehrmals am Rallye Paris-Dakar teil, fährt auch Kart- und Oldtimer-Rennen und wird zu einem Rallye-Raid-Spezialisten.

Er stirbt am 15. Dezember 2006 bei einem tragischen Unfall auf der Autostrada del Sole unweit von Parma.



## Clay Regazzoni und seine Heimat

von Nicola Nenci\*



Links:

Clay im De Tomaso vor dem Sitz  
des Martinelli + Sonvico Racing Team,  
Lugano, 1965.

Auf dieser Seite:

Clay neben dem von Silvio Moser  
geliehenen Brabham in Montlhéry  
(Frankreich), 1965.

Clay mit Silvio Moser neben dem „frisiereten“ Austin Sprite, mit dem er das Bergrennen Freiburg-Schauinsland (Deutschland) bestritt, 1963.

Trotz seiner Übersiedlung nach Monte Carlo und des Engagements bei Ferrari, das ihn praktisch zu einem „virtuell italienischen“ Rennfahrer gemacht hatte, blieb Clay Regazzoni seiner Heimat stets tief verbunden. Seine Heimat, das war das Tessin, sein Haus in Lugano, seine Arbeit in der Karosseriewerkstatt in Mendrisio, sein Zugehörigkeitsgefühl zur Schweiz und zur kleinen „guten alten Welt“ seiner unmittelbaren Umgebung, die ihm manchmal (auch) mit neidvollem Blick begegnete. Wie sagt man so schön? *Nemo propheta in patria*. Doch zwanzig Kilometer weiter südlich, in Italien, war er ein Idol. Dank seiner „Heirat“ mit Ferrari, aber auch wegen seines südländischen Aussehens und Auftretens, wurde er dort auf Händen getragen, eine auf allen Spruchbändern verehrte Ikone, im Fernsehen von Sendung zu Sendung herumgereicht und gefeiert, vom Publikum heiss geliebt und angehimmelt. Trotz seines englischen Rufnamens war er Clay, der Italiener. Auf „seiner“ Seite der Grenze, im Tessin, war alles etwas unterkühlter. Oder vielleicht einfach gemässiger, gedämpfter, bedächtiger. Gian Claudio kam so rasend schnell auf die Welt, dass man ihn Furio nennen wollte. Die Mutter hatte aber in der Zeitung einen anderen, etwas exotischeren Namen entdeckt: Jean Claude. Daraus wurde – italianisiert oder „tessinisiert“ – Gian Claudio. Für die Familie war er Gian Claudio. Der Junge, der in der Karosserie in Mendrisio das Autofahren erlernte, indem er die Wagen der Kunden auf dem Vorplatz hin- und herschob und sich so mit Lenkrad, Brems- und Kupplungspedal vertraut machte. Der Junge auch, der eine strenge, an starken Werten und einer festen moralischen Ordnung orientierte und nicht zuletzt dem Glauben verpflichtete Erziehung durchlief. Die so erworbenen Charaktereigenschaften werden ihm nützlich sein, um als erfolgreicher Rennfahrer zu bestehen. Aber sie werden auch später, in den Jahren im Rollstuhl, zur Geltung kommen, gleichsam als Treibstoff und Turbokompressor, um auch seinem zweiten Leben den gleichen explosiven Schub zu verleihen wie dem ersten. Seine Rennfahrerkarriere nahm 1963 ihren Anfang, mit einem Austin Sprite, dem sein Bruder Reno die Frontpartie „frisierete“, um ihn aerodynamischer und aggressiver zu machen. Clay nahm an verschiedenen



Rennen in der Schweiz und in Monza teil, bevor er im November des gleichen Jahres auf einen Mini Cooper S umstieg, mit dem er auch 1964 Rennen fuhr.

1965 kaufte er bei Mario Casoni einen De Tomaso, doch als er dem Wagen auf der Ferrari-Teststrecke des Aerautodromo in Modena auf den Zahn fühlte, stellte sich dieser als ziemlich leistungsschwach heraus – nie war der Gedanke stärker als an jenem Tag, von da an nur noch als Carrossier zu arbeiten.

Wenig später bot sich ihm jedoch eine unvorhergesehene Chance: Silvio Moser schlug ihm vor, mit seinem alten Brabham die «Temporada Argentina» zu bestreiten. Ohne diesen Freund hätte Clay seinen Traum niemals verwirklicht, sondern wäre einer der vielen rennbegeisterten Jungen geblieben, die zwar beginnen, ihrer Leidenschaft zu folgen, aber bald einmal wegen Mangels an den nötigen Mitteln aufgeben müssen. Kennengelernt hatten sich die beiden an einem Donnerstagabend im Restaurant «Galleria» – Zeit und Ort waren damals für Motorsportliebhaber ein Muss, denn das Lokal war Sitz des SAR (Schweizerischer Autorennsport-Club), der im ganzen Land Ableger hatte. Clay und Silvio verstanden sich auf Anhieb und waren bald unzertrennlich. Zwischen den beiden entstand eine tiefe Freundschaft, gegründet auf der gemeinsamen Leidenschaft für den Rennsport. Freitags, manchmal sogar schon am Donnerstag, verliess Clay die Werkstatt und fuhr mit ihm los – ohne um Erlaubnis zu bitten. Seinem Vater passte das überhaupt nicht, aber Clay scherte sich nicht darum.

Noch im gleichen Jahr absolvierte er im französischen Montlhéry einen Rennfahrerkurs am Steuer des Brabhams, den ihm Moser ausgeliehen hatte, und schloss diesen als Bester der über 200 Teilnehmer ab.

Das Martinelli + Sonvico Racing Team am GP von Zolder (Belgien), 1965.

Unten:  
Clay im Tecno F2 beim GP Lotteria, Monza, 1968.



Die Freundschaft mit Silvio begünstigte den Start von Clays Rennfahrerlaufbahn. Nachdem die zwei Tessiner zu dem nach ihren zwei Begründern Amilcare Martinelli und Aldo Sonvico benannten Rennstall «Martinelli + Sonvico Racing Team» gestossen waren, erfuhr sich Clay 1965 und 1966 einige gute Platzierungen. Trotz nicht weniger Unfälle vermochte er sich mit seiner starken Fahrerpersönlichkeit in Szene zu setzen, was ihm ein Engagement als Pilot bei dem von den Gebrüdern Luciano und Gianfranco Pederzani aus Bologna gegründeten italienischen Werksteam Tecno einbrachte.

Im Tessin machte Clay auch ausserhalb des Cockpits von sich reden. So eröffnete er 1973 einen Pub in Pregassona – den «Clay's Pub». Ein Lokal in typisch englischem Stil, mit zahlreichen Fotos an den Wänden (unter anderem ein grossformatiges Bild des BRM, den Clay in jenem Jahr fuhr) und einem riesigen Formel-1-Pneu als Willkommensgruss beim Eingang. Stilgerecht war auch die Eröffnung, mit allem Drum und Dran sowie Mike



Hailwood, dem legendären Motorrad- und Automobilrennfahrer, als Ehrengast.

Das schönste (Fahr-)Spektakel bot Clay seiner Stadt jedoch mit einer ebenfalls als legendär zu bezeichnenden Autoausstellung: «Esposauto», so der Name dieses alle zwei Jahre (in den ungeraden Jahren) im Messequartier von Lugano organisierten Events, brachte die ganze Magie des Automobilsports in die Stadt. Dank seiner vielen Freunde im Rennzirkus konnte Clay praktisch alle in der jeweiligen Saison aktuellen Formel-1-Boliden unter dem Dach seiner Ausstellung vereinen und dazu noch deren Fahrer, die in der Haupthalle den Besuchern für Gespräche und Autogramme zur Verfügung standen. Wer hier eintrat, fühlte sich wie im Paddock-Bereich eines GP, mit Stars wie Villeneuve, Peterson, Cévert, Laffite, Piquet, Patrese, De Cesaris, Nannini, Surer oder Alboreto, die sich mit Clay als Gastgeber unter die Leute mischten. Für eine Ausgabe von «Esposauto» liess er von Jeb's, der Marke seiner Helme, eine originalgetreue Replik für Kinder produzieren: Auch in Sachen Marketing war Clay immer eine Wagenlänge voraus.

Im Jahr 2000 wurde er zum Tessiner Sportler des Jahrhunderts gekürt. «Diese Ehrung bewegt mich sehr», so sein Kommentar. «Ich habe viele Preise in meinem Leben gewonnen, aber diejenigen, die mir mein Land und meine Tessiner Freunde verliehen haben, sind mir besonders wichtig.»

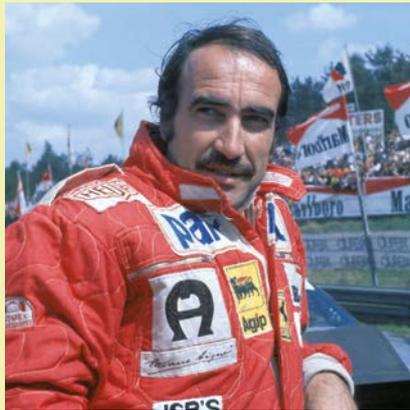
\* **Nicola Nenci**

Journalist bei der Tageszeitung  
«La Provincia di Como».



# Ein Sieg der Willensstärke

von Pino Allievi\*



**Links:**

Clay im Ferrari 312 T2,  
GP von Frankreich,  
Le Castellet, 1976.

**Auf dieser Seite:**

Clay beim GP von Italien,  
Monza, 1975.

Der Ensign mit der Nr. 14, mit welchem Clay dem dramatischen Wendepunkt seines Lebens zufährt, Long Beach (USA), 1980.

Es ist zehn Uhr morgens, und die Schwüle über Lugano ist bereits unerträglich. Doch dank der leichten Brise, die ab und an über die Terrasse im obersten Stockwerk seines zwischen See und Bergen gelegenen Hauses weht, fühlt man sich besser. Wir trinken etwas Kaltes, das er aus dem Kühlschrank holt:

«Bei allem, was ich mache, habe ich das Gefühl, ich täte es zum ersten Mal. Ich sehe mein Haus ganz anders als früher, die Stufen hinab zur Garage sind mir zum Beispiel nie aufgefallen, jetzt sind sie ein Hindernis: das Leben ändert sich rasant.»

Einen Augenblick später sind wir wieder im Haus, in seinem Zimmer oder Büro oder Studio – schwer zu sagen, was genau es ist. Er zeigt mir die Briefe, die er bekommen hat, andere gebe ich ihm; als er noch in der Klinik im kalifornischen Long Beach lag, hatte er mich gebeten, sie für ihn aufzubewahren. Wir lachen, als wir sie ansehen, das Bikinifoto einer jungen Deutschen, die er noch nie gesehen hat und die ihm die allerherzlichsten Grüße schickt. Dann die Briefe von Menschen, die ihm Mut machen wollen, ihn zum Essen einladen, zu Treffen, zu sonstigen Anlässen, zur Rückkehr ins normale Leben. Denn so ist es ja: Die Zeit der Rennen ist vorbei, es ist sinnlos, sich etwas vorzumachen. Aber Clay ist Clay geblieben, mit seiner bewundernswerten Moral, seiner etwas sperrigen Persönlichkeit und seinem Feingefühl, mit dem er anderen ein echtes Stück Hoffnung geben kann. Er zeigt mir den Entwurf für die „neuen“ Bedienelemente, mit denen er seinen Jaguar fahren kann, und erläutert, wie das System auch bei seinen anderen Autos funktionieren wird. Da klingelt das Telefon: Mario Poltronieri drängelt, er solle den Vorschlag annehmen, für die RAI die Rennen der Grand-Prix-Saison zu kommentieren. «Was meinst du?», fragt er mich. Ich sage ihm, dass er es machen soll, denn schliesslich weiss ich, dass er es will. Er ist erst seit ein paar Tagen aus dem Paraplegiker-Zentrum in Basel zurück, wo er glaubte, dass ein Wunder geschehen und er seine Mobilität wiedergewinnen würde, um dann feststellen zu müssen, dass sie ihm stattdessen beibrachten, sich wie ein Paraplegiker zu verhalten, also wie ein Mensch, der zwar seine Beine nicht mehr bewegen, sonst aber weiterhin alles machen kann,



wenn er sich mit der Situation abfindet. Er hat sich nur zum Schein abgefunden. Innerlich quälte er sich und dachte auch daran, allem ein Ende zu setzen. Einen Augenblick lang, vielleicht auch zwei. Die Reaktion in seinem Innersten war heftig: «Ich selbst habe zu mir gesagt: Du bist verrückt, so etwas zu denken, das hat doch keinen Sinn. Dieses entschlossene Nein war die Triebfeder für meinen Willen, weiterzumachen.» Nun ist er sich seiner Lage bewusst, aber er hat nicht resigniert: «Früher oder später werden sie mich wieder auf die Beine stellen», meint er mit einem halben Lächeln. Er kann es kaum erwarten, den Kontakt zu den Menschen wieder aufzunehmen, die ihm wichtig sind, und sich nach Monaten voller Stress eine Zeit völliger Ruhe zu gönnen. Er fragt mich nach Jacques Laffite und Jean-Pierre Jabouille, nach Enzo Ferrari und nach vielen anderen, die ihm nahestanden; er spricht wieder über Rennen, aber ohne Groll über sein Schicksal:

«Ich habe mit Morris Nunn, dem Gründer von Ensign, über den Unfall gesprochen; das Bremspedal ist durchgebrochen, das hätte nicht passieren dürfen, aber so etwas kommt vor, ich gebe niemandem die Schuld. Es ist passiert und basta.»

Kein Groll gegen niemanden, diese Einstellung hilft ihm, jede Bitterkeit zu überwinden.

Es ist mitten im Winter, als mich aus der Redaktion der «Gazzetta dello Sport» in Catania die Nachricht erreicht, dass ein örtlicher Rechtsanwalt namens Donati lange mit Clay gesprochen und ihm erzählt habe, wie ihm nach einem Verkehrsunfall, bei dem er eine ähnliche Wirbelsäulenverletzung erlitt, ein Schutzengel wieder auf die Beine half.

Unglaublich, aber wahr. Ich denke natürlich an all die Scharlatane, die Wunderheilungen versprechen, und am Ende erweist sich alles als ein grosser Schwindel. Doch der Anwalt Donati ist ein ernsthafter Mensch und angesehenen Bürger, es gibt Belege für seine Behinderung, und man kann sehen, dass er genesen ist. Clay informiert sich und fliegt nach Washington, wo Professor Kao ihn praktisch sofort operiert. Der mikrochirurgische Eingriff dauert fast 17 Stunden! Es klingt wie Science Fiction, als Regazzoni mir alles am Telefon erzählt und erklärt, dass sich die Ergebnisse bereits in wenigen Wochen zeigen müssten. Im Moment wohne er in einer Suite im Watergate Hotel, Zimmer 202.

Und dort besuche ich ihn, ohne Ankündigung, nur ein kurzer Anruf vom Flughafen Washington aus. Er freut sich auf das Wiedersehen, und da es schon 18 Uhr ist, erwartet er mich zum Abendessen. Mit dem Taxi fahre ich in mein Hotel, stelle mein Gepäck ab und dusche kurz, dann mit einem anderen Taxi zum Watergate, nur ein paar Schritte vom US-Kongress entfernt. Die Kirschbäume an der Strasse gegenüber stehen in Blüte. Ich betrete seine Suite und stehe im absoluten Chaos. Das Apartment wimmelt von fröhlichen Tessiner Freunden, die ich alle seit Jahren kenne. Die Stimmung ist euphorisch, überall klirren Gläser mit eisgekühltem Weisswein. Clay liegt lachend im Bett, glücklich, mich zu sehen. Ich reiche ihm die Zeitungen, die ich aus Italien mitgebracht habe, wir wechseln ein paar Worte über das letzte Spiel von Inter Mailand. Wie geht's? Statt einer Antwort hebt er die Bettdecke und zeigt, wie er die Zehen bewegen und die Beine, eines nach dem anderen, etwa 40 Zentimeter anheben kann. «Die Ärzte sind optimistisch. Ich liege einfach hier und schaue zu, was passiert.»

Mariapia giesst die Spaghetti ab, teilt das Ragù aus, und alle wollen, dass Clay zum Tisch kommt. Auf einer Seite stützt ihn Pablo Foletti, der am Fernsehen der italienischen Schweiz von seinen Heldentaten berichtet, auf der anderen seine Frau. Regazzoni bewegt die Beine ganz langsam, setzt einen Schritt vor den anderen und erreicht nach ein paar Metern den Tisch. Grosser Beifall brandet auf, wie früher, wenn er als erster die Ziellinie passierte. Aber heute ist es ein anderes Ziel.

Es ist spät am Abend, ich glaube, im Februar. Wir sitzen in Codogno, zwischen Mailand und Piacenza, bei einem Abendessen auf Einladung eines Clubs der Freunde von Beppe Gabbiani, dem jungen Hoffnungsträger des italienischen Motorsports, dessen Fahrweise und heiteres Wesen hin und wieder an Regazzoni erinnern. Clay spielt das Spiel mit, obwohl er weiss, dass die Ähnlichkeiten gar nicht so gross sind. Beppe gefällt ihm, auch wenn er an ihm eine gewisse Disziplinlosigkeit wahrnimmt, die er selbst nie hatte. Die Stunden verfliegen, der Wein fliesst, Erinnerungen werden ausgetauscht, Luftschlösser gebaut und leere Versprechungen gegeben, dass man sich bald wieder trifft. Das ist immer so an solchen Abenden. Aber dann erzählt Clay, dass er Kontakt zu einigen jungen Motorsportlern aufgenommen hat, die bei einem Unfall eine Querschnittlähmung davongetragen haben:

«Sie dachten, jetzt wäre alles vorbei, aber ich habe ihnen versprochen, sie wieder auf die Piste zu bringen, sie wieder Rennen fahren zu lassen. Ich habe beim italienischen Verband angeregt, Rennen für Behinderte zu veranstalten. Jetzt habe ich mehr Zeit als früher, und es macht mir Spass, so etwas zu organisieren. Giacomo Tansini und einige andere Leute werden mir dabei helfen. Sie wollen etwas dazu beitragen, dass das Leben für Menschen wie mich weniger beschwerlich wird.»



Schlagartig verstummt das Gespräch. Hier spricht ein Regazzoni, den niemand kennt. Erst gab Clay seinen Freunden das, was sie hören wollten: Anekdoten, Geschichten

Umringt von einer Carabinieri-Eskorte und begeisterten Tifosi stürmt Clay dem Podium des GP von Italien entgegen, Monza, 1975.

Unten:  
Clay posiert für ein Foto neben einem Polizeibeamten, São Paulo, Brasilien, 1973.



über Frauen, über die Formel 1, über Duelle auf der Rennstrecke. Dann fing er mit etwas anderem an, sprach von dem, was ihm wirklich auf dem Herzen lag.

Es ist nach zwei, als wir aufbrechen, und der Freund, der mich im Auto aus Mailand mitgenommen hatte, ist schon weg, sagte, er habe sehr früh am Morgen einen Termin. Draussen herrscht dichter Nebel, und mir bleibt nichts anderes übrig, als Regazzonis Angebot anzunehmen, in seinem 3er-BMW mitzufahren. Der Motor dröhnt wie bei einem Rennen. Die ersten Kilometer fährt Clay ganz langsam. Mir wird bewusst, dass ich seit seinem Unfall nicht mehr mit ihm im Auto gefahren bin. «Er hat sich geläutert», denke ich, und mir fallen Orte ein wie Rio de Janeiro, als wir in

den Tagen des Grand Prix auf der Rückfahrt nach einem Restaurant-Besuch durch Copacabana, Ipanema und Leblon bretterten, an keiner einzigen Ampel anhielten, sondern bei Rot nochmal extra beschleunigten. Es raubt mir noch heute den Schlaf, wenn ich daran zurückdenke.

Da sind wir also, auf der Autostrada, ziehen an der Mautstelle ein Ticket aus dem Automaten und los geht's. Sichtweite nahe Null, aber Clay drückt voll aufs Gas. Wir überholen einen Lastwagen rechts, dann zurück auf die Überholspur. Ich wage nicht, auf den Tacho zu schauen, schaffe es aber auch nicht, die Augen zu schliessen. Ich bitte ihn inständig, mich irgendwo rauszulassen, wo immer es ihm recht ist, will zu Fuss, aber lebendig nach Hause kommen. Er grinst: «Weisst du, je schneller man aus dem Nebel wieder raus ist, desto besser!» Und schon sind wir an der Ausfahrt nach Mailand. Kurze Zeit später bin ich zuhause: «Na, du hast doch nicht etwa Angst gehabt, weisst doch, wie ich fahre ...»



Ein anderer fröhlicher Abend, diesmal in Bologna. Wir gehen zum Essen ins «Diana» unter den Arkaden, ein Traditionsrestaurant, das von bekannten Persönlichkeiten besucht wird. Wir sind zu dritt, nehmen an einem Tisch Platz. Kurz danach setzen sich

Im Endspurt beim GP von Grossbritannien, der mit Clays erstem Sieg für Williams enden wird, 1979.

ein paar weitere Gäste an den Tisch neben uns, darunter Adriano Panatta, der italienische Tennisstar, der gerade seine Karriere beendet hat. Umarmungen, Küsschen, wie schön, euch hier zu treffen. Wir schieben die Tische zusammen, und dann beginnen Clay und Adriano mit einer Vorstellung, die ich nie vergessen werde. Der eine führt uns die schönen und die hässlichen Seiten der Formel 1 vor, der andere dasselbe aus der Welt des Tennis, mit Geschichten über Frauen, Flirts, vornehme Hotels, Abenteuer und Reisen à la Boccaccio – kurz, der Sport einmal aus einem etwas anderen Blickwinkel. Es wird wieder zwei Uhr, ich habe meine Reisetasche dabei, hätte um neun meinen Zug nach Mailand nehmen sollen. Höflich wie immer bietet mir Regazzoni an, mich mitzunehmen: «Komm, ich nehme dich mit, in eineinhalb Stunden bist du zuhause ...» Ich lehne dankend ab, lüge ihm einen Termin in Bologna vor und nehme mir ein Zimmer im Carlton.

«Weisst du, dass ich fast nicht mitgekriegt habe, dass ich gewonnen hatte? Zuerst kam es mir ganz normal vor. Aber als ich heute Morgen aufgewacht bin, habe ich kapiert, dass etwas ganz Besonderes passiert war. Ja, ich hatte direkt nach dem Rennen mit Enzo Ferrari gesprochen, und er war begeistert, genau wie sein Sohn Piero, der auch in Monza war, ich mag ihn sehr. Aber jetzt ruft die ganze Welt bei mir an, ich sehe die Bilder im Fernsehen und die Schlagzeilen in den Zeitungen ...»

Es ist der 7. September 1970. Am Tag zuvor hatte Regazzoni den Grossen Preis von Italien gewonnen. Die Rennstrecke, auf der die Boliden zuvor ihre Runden gedreht hatten, war – und das hatte es so noch nie gegeben – von den vor Begeisterung nicht mehr zurückzuhaltenden Fans regelrecht gestürmt worden, um sich vor dem Podium zu sammeln und Clay zuzujubeln: einem Fahrer, der nach nur drei Formel-1-Rennen schon ganz oben stand.

Es ist der Beginn einer leidenschaftlichen Liebesgeschichte zwischen Clay und Ferrari. Enzo Ferrari sieht in Clay den furchtlosen Piloten, der alles – gelegentlich auch zu viel – wagt, und so das Beste aus seinen Autos herausholen kann. Regazzoni sieht in Ferrari den zentralen Bezugspunkt seiner



Rennfahrerkarriere. Die beiden sind eng verbunden: sprechen viel miteinander, scherzen, streiten, vertragen sich wieder. Als Ferrari auf Clays Empfehlung Niki Lauda ins Boot holt, besteht der technische Direktor Mauro Forghieri darauf, dass Regazzoni für die Einstellung des Wagens sorgt. Und als Clay im letzten Rennen der Saison 1974 den Weltmeistertitel verpasst, leiden alle mit ihm: Sein Ferrari gerät plötzlich aus der Spur, bis heute weiss niemand, warum. Aber Regazzoni lebt nicht nur für Ferrari. Er wechselt zu Williams und verschafft mit 40 Jahren dem britischen Team den ersten Formel-1-Sieg in Silverstone, wo 1950 die Weltmeisterschaft ihren Anfang nahm. Ein grosser Triumph, zu einer Zeit übrigens, als Williams von einer Gruppe arabischer Unternehmen gesponsert wurde, darunter einer Baufirma, die dem Vater des (später) zu traurigem Ruhm gelangten Osama Bin Laden gehörte.

«Stell dir vor, auf dem Siegerpodest gab es einen Fruchtsaft! Ekelhaft. Ich hätte nie gedacht, dass die wegen der saudi-arabischen Sponsoren keinen Alkohol auschenken! Für mich ist ein Sieg ohne Champagner kein Sieg. Aber später, am Abend, haben wir doch noch ordentlich angestossen ...»

Das war sein letzter Erfolg vor der Zeit des Dunkels. Beziehungsweise vor dem Neuanfang.

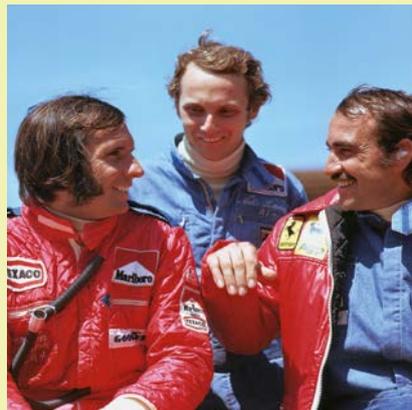
#### \* Pino Allievi

Leitartikler der «Gazzetta dello Sport» und RAI-Kommentator für die Formel 1. Viele Jahre lang verfolgte er mit Regazzoni die Grand-Prix-Rennen überall auf der Welt. Er ist Gewinner des Journalismuspreises «Dino Ferrari» und Autor zahlreicher Bücher zum Motorsport.



# Ein grossartiger Rennfahrer, ein grossartiger Mensch

von Cristiano Chiavegato\*



Links:

Vorstellung des Ferrari 312 T  
auf der Teststrecke von Fiorano.  
Am Steuer des Monopostos  
sitzt Niki Lauda, 1976.

Auf dieser Seite:

Clay mit Niki Lauda und Emerson Fittipaldi.

Clay im Ferrari  
312 B, GP von  
Italien, Monza,  
1971.



Ich erinnere mich noch an den Tag, an dem Regazzoni sein Debüt in der Formel 1 gab. Es war der 21. Juni 1970, im holländischen Zandvoort. Ich war nicht vor Ort. Ich hatte ihn kurz zuvor in Maranello kennengelernt und verfolgte nun sein erstes Rennen im Fernsehen, kommentiert von Mario Poltronieri. 20 Fahrer gingen an den Start, Jochen Rindt gewann, Clay erreichte den vierten Platz – ein hervorragendes Ergebnis für einen Anfänger. Mein erstes Gespräch mit ihm führte ich allerdings bei einem anderen, ebenfalls ganz besonderen Ereignis. Am 24. August 1975 fand im französischen Dijon ein bisher noch nie dagewesener Grand Prix der Schweiz statt, der aber nicht als Weltmeisterschaftslauf gezählt wurde. Der Tessiner ging als Dritter im Feld an den Start, und mit vollem Einsatz gewann er das Rennen.

Unmittelbar nach der Siegesfeier auf dem Podium gab er mir ein Interview:

«Ehrlich gesagt hätte ich lieber einen Weltmeisterschaftslauf gewonnen. Aber dieser „kleine“ Grand Prix der Schweiz gibt mir natürlich Hoffnung für die nächsten Rennen in Monza und in Amerika. Bis jetzt hatte ich ziemlich viel Pech, ich brauche einen Erfolg, der mich moralisch aufbaut. Wie oft war ich bei einem Rennen an der Spitze oder zumindest ganz vorn und bin dann nicht mal ins Ziel gekommen? Die Formel 1 hat sich zu einer exakten Wissenschaft entwickelt:

da gewinnt man nur, wenn wirklich alles stimmt. Die kleinste Kleinigkeit, ein winziges technisches Detail, das fehlt, und schon ist alles aus. Der Fahrer zählt leider wenig, es ist der Wagen, der gewinnt. Aber hier in Dijon ist es gut gelaufen, und ich wäre froh, wenn es so weiterginge. Mein Wunschtraum ist ein Sieg in Monza. Lauda könnte den Weltmeistertitel holen, und ich könnte ganz oben auf dem Siegeretreppchen stehen. Das wäre fantastisch.»

Der Traum wurde wahr: Regazzoni setzte sich im Grossen Preis von Italien durch, und der österreichische Champion errang den ersten seiner drei Weltmeistertitel. Clay liess im Lauf seiner Karriere viele Vorzüge deutlich werden: auf der menschlichen Ebene Sympathie und Loyalität, auf der Rennstrecke Mut und Entschlossenheit. Das bestätigt jeder, der ihn kannte: Teamkollegen, Gegner, sportliche Leiter, Konstrukteure. Der grosse Jacky Ickx, der drei Saisons lang zusammen mit ihm für Ferrari fuhr, gestand mir:

«Er stieg ein und gab Gas. Sofort. Beim Rennen 1970 in Monza ging es sehr eng zu, aber Regazzoni setzte sich gegen alle durch, auch gegen Stewart, den amtierenden Weltmeister. Die Stimmung war nach dem tödlichen Unfall von Jochen Rindt beim Training gedrückt. Clays Sieg mit dem legendären 312 B sorgte nach dem traurigen Ereignis vom Vortag wieder für Begeisterung.»

Clay auf einem Roller unterwegs in der Boxengasse; auf dem Rücksitz Giulio Borsari, sein treuer Chefmechaniker.

Links:  
Clay mit Mauro Forghieri auf dem Circuit Paul Ricard, Le Castellet (Frankreich), 1971.

Jackie Stewart war beeindruckt vom Talent des Schweizer Piloten. Der Schotte schilderte mir ein Ereignis im Jahr 1972:

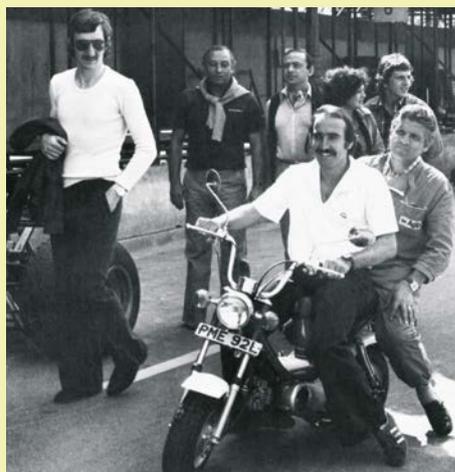
«Menschlich verstanden wir uns bestens, er hatte Sinn für Humor und brachte mich zum Lachen. Ein toller Kerl und ein feiner Mensch. Aber auf der Piste war er knallhart. Ich fuhr am Nürburgring für Tyrrell, er für Ferrari. Sein Motor war etwas stärker, und immer, wenn ich ihn überholen wollte, zog er davon. Ich hoffte noch auf den Titel, bremsen ging nicht mehr, und in der letzten Runde drängte er mich im Streckenabschnitt Hatzenbach aus der Kurve. Ich landete in der Leitplanke und war stinksauer, doch aus Wut wurde dann Freundschaft. Clay ist ein grossartiger, faszinierender Mensch, eine Lichtgestalt des Sports.»

Mauro Forghieri war in vier der sechs Jahre, die Regazzoni für Ferrari fuhr, technischer Direktor in Maranello. Er kannte ihn sehr gut, in jeder Hinsicht:

«Clay war das Paradebeispiel eines Menschen, der alles zu schätzen weiss, was ihm das Leben bietet. Ich muss sagen, dass er sein Verhalten im Privaten oft auch ins Berufsleben übertrug. Er konnte das nicht immer sauber voneinander

trennen. Aber er fuhr hervorragend, war ein grossartiger Pilot. Vor allem konnte er sich an die Wagen anpassen, die wir ihm in die Hand gaben, und das ist nicht wenig. Viele starke Fahrer verlangen, dass das Fahrzeug an sie angepasst wird, und das ist nicht immer möglich. Sie sollten einsehen, dass es manchmal genau umgekehrt laufen muss. Regazzoni holte hingegen immer alles aus dem Wagen heraus, was möglich war, sei es ein Formel-1-Bolide oder ein Prototyp. Etliche grosse Piloten haben nicht alles gegeben, was möglich gewesen wäre, weil sie nicht so waren wie er. Auch heute gibt es noch einige davon.»

Der Mechaniker Pietro Corradini wurde in dem Jahr bei Ferrari angestellt, als Regazzoni mit den roten Rennern debütierte. Er kannte ihn sehr gut, auch weil Clay anders mit den Männern des Teams umging als einige Kollegen, die bewusst auf Abstand blieben:



«Er war im Rennteam, ich hatte zunächst mit den Motoren zu tun, vor allem bei den Sportwagen. 1975 kam ich dann in sein Team, Giulio Borsari war der Chef und ich fürs Chassis zuständig. Clay war einer von uns, ein bisschen aufschneiderisch, einer, der das Leben genoss. Er war ein Kumpel, mit ihm fühlte man sich wohl. Er scherzte gerne, sobald er das Visier seines Helms hochklappte, wurde er ein normaler Mensch. Er hat sogar Lauda zum Mitmachen gebracht. Der hatte bis dahin nur seine Rennwagen im Kopf. Clay war irre schnell, fand ich, und die Daten der Techniker bestätigten das. Er war schneller, als seine



Rennergebnisse verrieten. Manchmal hatte er auch Pech, denn bei Rad-an-Rad-Duellen gab er nicht nach. Er wollte Spass auf der Piste haben, gehörte nicht zu den Piloten, die den Ingenieur spielen wollen. Er war ein unvergesslicher Kumpel, der alle ins Geschehen einbezog, auch Mario Andretti und Jacques Laffite waren dabei, man arbeitete, fuhr Rennen und hatte Spass.»



Auch der analytische, bisweilen sogar übergenaue Niki Lauda, oft als Computer der Piste betrachtet, hat viel von Regazzoni gelernt:

«Clay, dem Teamkollegen und extrem schnellen Konkurrenten verdanke ich etwas sehr Wichtiges: Er hat mir beigebracht zu leben, zu verstehen, dass der Sport zwar wirklich Hingabe verlangt, aber nicht das Einzige ist, für das es sich zu leben lohnt. Da gibt es auch Emotionen, Freude, Unbeschwertheit. Dieses Lebensgefühl machte ihn nicht nur zum Champion auf der Piste, wo er mit seiner unbedingten Leidenschaft alles gab, sondern auch ausserhalb – weil er es schaffte, im richtigen Augenblick Stress abzubauen und zu entspannen.»

Luca Cordero di Montezemolo, von 1973 bis 1977 Sportdirektor bei Ferrari, erlebte Regazzonis Rückkehr zur Marke mit dem springenden Pferd zusammen mit dem Teamkollegen Lauda persönlich.

«Ich habe nur gute Erinnerungen an Clay. Er schien mir fast wie ein neapolitanischer Schweizer. Extrovertiert, grosszügig, kontaktfreudig. Ein sympathischer und mutiger Mensch. Auch auf der Piste war er so, er nahm niemals den Fuss vom Gaspedal und löste grosse Begeisterung aus. Leider verlor er 1974 durch unsere Schuld die Weltmeisterschaft. Beim letzten Rennen in Watkins Glen (USA) lag Regazzoni punktgleich mit Emerson Fittipaldi an der Tabellenspitze. Es war unglaublich, Clay startete hinter dem Brasilianer, schaffte es aber, ihn zu überholen. Dann bekam er ein Problem mit der Hinterradaufhängung, und der McLaren-Pilot, der als vierter durchs Ziel ging, gewann den Titel. Es war übrigens Regazzoni, der Ferrari empfahl, den jungen Niki Lauda ins Team zu holen, mit dem er im Jahr zuvor für BRM gefahren war. Enzo Ferrari wollte den Franzosen Jean-Pierre Jarier, aber Clay



Oben:  
Clay mit Luca Cordero di Montezemolo und Niki Lauda, 1974.

Pause mit Niki Lauda während der Trainingsläufe für den GP von Monaco, Monte Carlo, 1976.

überzeugte ihn. Der Rest ist bekannt: Der Österreicher holte Sieg um Sieg, und Regazzoni meinte, dass wir Niki bevorzugten. Aber was zählte, waren die Ergebnisse. Er hatte alles gegeben und verliess enttäuscht das Team. Am Ende blieben wir aber doch Freunde. Eine Geschichte kann ich noch erzählen. Wir waren bei Enzo Ferrari in Maranello, als die Nachricht eintraf, dass die Regierung Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen wollte. Das Sekretariat bemühte sich um einen Termin für uns in Rom. Man sagte uns, dass wir um 15 Uhr Premierminister Giulio Andreotti treffen könnten. Es war kurz vor Mittag. Clay sagte: Ich fahr dich hin. Wir stiegen in einen Ferrari, bretterten los und kamen rechtzeitig in Rom an. Mir standen allerdings die Haare zu Berge ... er war wirklich ein aussergewöhnlicher Fahrer.»



Doch Regazzoni hatte auch andere, menschlichere Facetten, die vielleicht eher seinem wahren Wesen entsprachen. Man muss dazu nur lesen, was Luca Pancalli über ihn gesagt hat, der Präsident des italienischen paralympischen Komitees, der nach einem Sturz vom Pferd beim modernen Fünfkampf seit 1981 im Rollstuhl sitzt:

«Ich habe Clay nach seinem Unfall über Stefano Venturini, einen gemeinsamen Freund kennengelernt. Zusammen haben wir die „Federazione Italiana Sportiva Automobilismo Patenti Speciali“ gegründet, den italienischen Motorsportverband für Behinderte, um jungen Behinderten, die sich als Sportautofahrer versuchen wollten, neue Möglichkeiten zu bieten. Wie es seinem Temperament

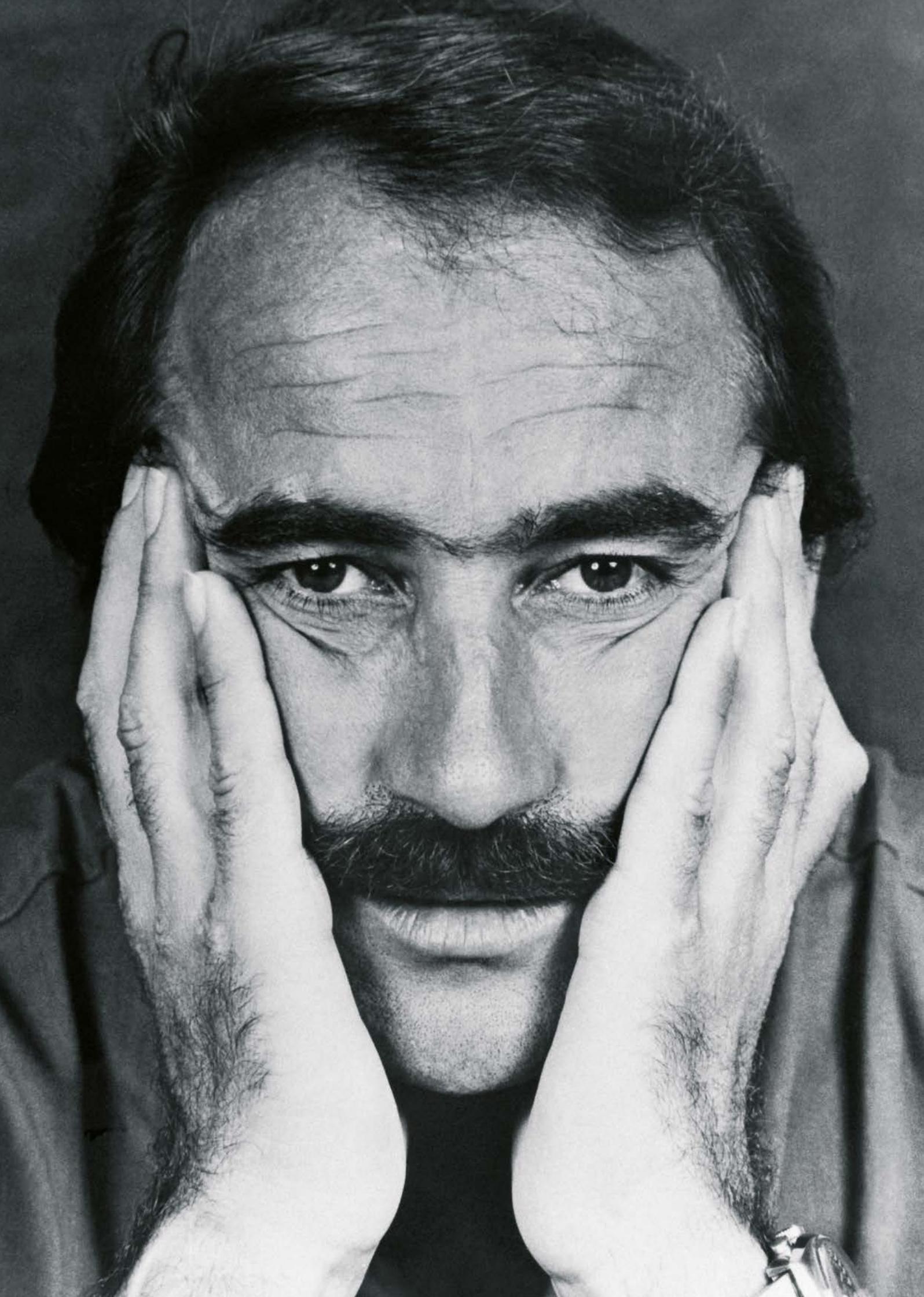
entsprach, stürzte sich Clay voller Leidenschaft in dieses Abenteuer. Er war eine authentische, spontane Persönlichkeit und gleichzeitig – etwas überraschend nach allem, was ich gehört hatte – pedantisch und penibel, professionell auf typisch schweizerische Art. Ich habe viel von ihm gelernt und stehe in seiner Schuld. Dass er sich für Behinderte engagieren konnte, ohne die Welt des Motorsports zu verlassen, die sein Ein und Alles war und der er sich zutiefst verbunden fühlte, machte sein Engagement nur noch leidenschaftlicher. Sein grösstes Verdienst bestand wohl darin, dass er Behinderten die Welt der Motoren zugänglich machte und so zwei Universen zusammenführte, die bis dahin Lichtjahre voneinander entfernt schienen. Er war ein fröhlicher Mensch und nie traurig, ging Probleme stets voller Heiterkeit als permanente Herausforderung an. Clay war ein Pionier, ein Mensch, der Türen aufgestossen hat, die zuvor fest verschlossen schienen.»

Zum letzten Mal sah ich Clay Regazzoni am Abend jenes tragischen 15. Dezember 2006. Ich war bei einem Weihnachtsessen in Maranello und wusste noch von nichts. Dann kam ein Anruf von meiner Zeitung, ich solle nach Parma fahren und über den Unfall schreiben. Als ich im Spital ankam, war es bereits Nacht. Kein Mensch war mehr unterwegs. Die Freunde, die ihn bei der Veranstaltung des «Club Italia» erwartet hatten, hatten sich bereits erschüttert zurückgezogen. Auf der Suche nach Clay sah ich ein Hinweisschild: Institut für pathologische Anatomie. Direkt daneben war der Aufbahrungsraum ... ein Augenblick unendlicher Trauer.

**\* Cristiano Chiavegato**

Journalist. Korrespondent der Tageszeitung «La Stampa», Reporter bei über 500 Grand-Prix-Rennen der Formel 1 rund um die Welt, Autor verschiedener Bücher über den Motorsport.

Clay mit Enzo Ferrari in Maranello im Beisein der von Maria Teresa de Filippis angeführten GP-Veteranen.



## Die geheime Ader des Herzens

von Cesare De Agostini\*



Links:

Der intensive Blick des Rennfahrers.

Auf dieser Seite:

Die Überreste von Regazzonis Ensign nach seinem dramatischen Unfall, eingeklemmt zwischen Betonmauer und als Aufprallschutz aufgestapelten Autoreifen, Long Beach (USA), 1980.

Clay und Cesare De Agostini bei der Arbeit an der ersten Biografie des Rennfahrers, Lugano, 1983.

Clay Regazzoni war Protagonist einer Zeit, die sich dem Geschwindigkeitsmythos verschrieben hatte, nicht zuletzt dank technischer Entwicklungen, die zu erstaunlichen Ergebnissen führten. Es war die Zeit der Formel-1-Ritter, die bei Tempo 300 übers Land donnerten.

Und es war die Zeit der Formel-1-Schamanen, für die das Rennfahren auf einer Strasse oder einer Piste eine Abkehr vom Normalen bedeutete, eine Möglichkeit, im Aussergewöhnlichen aufzugehen.

Geboren als Gian Claudio verlebte er die ersten Jahre als Clyde und wurde schliesslich zu Clay. Ein kurzer, schneller, unkomplizierter Name, der zu einem Gesicht wie dem seinen passte, dem eines antiken Griechen. Am 30. März 1980 ging er beim Formel-1-Weltmeisterschaftsrennen in Long Beach an den Start. Am Ende einer langen Geraden raste er mit Tempo 280 auf eine Kurve zu, die man mit 60-70 km/h durchfahren kann. Er wechselte mit dem rechten Fuss blitzschnell vom Gaspedal auf die Bremse – und trat ins Leere. Kein Widerstand, nur Luft, unnötiger Totraum ... das Pedal war nicht mehr da. Sein Ensign knallte zuerst gegen einen in der Auslaufzone stehenden Wagen, dann gegen einen Reifenstapel und schliesslich gegen eine Betonmauer und einen Metallzaun.

Ein heftiger Schmerz schoss ihm in den Rücken. Erst abwärts bis zu dem unablässig drückenden Plastiksitz, und dann ganz nach oben, bis zum Hals. Er kam mit dem Leben davon, aber ein zynisches Schicksal raubte ihm alle Zukunftsaussichten und legte den Sinn seines Lebens neu fest: Die Beine trugen ihn nicht mehr; er wurde wie ein Baumstamm, der nur durch seine dünne Rinde am Leben gehalten wird, in der auf wunderbare Weise ein Minimum an Saft aufsteigt.

Nach der Notfallversorgung in einem amerikanischen Krankenhaus wurde er in die Schweiz verlegt, ins Basler Paraplegiker-Zentrum, wo man auf die Behandlung schwerer Wirbelsäulenverletzungen spezialisiert ist. Das war ein Fehler. Er wurde hartnäckig mit der falschen Physiotherapie behandelt. Man wollte ihn davon überzeugen, dass zwischen Laufen und Nicht-Laufen nur eine dünne Linie liegt, fast wie ein Haar, oder wie ein Fluss, gesehen aus zehntausend Meter Höhe.



Es war ein Ineinanderfliessen düsterer Tage, beherrscht vom Warten. Aber worauf?

Was ihm noch blieb, waren das Erinnern und das Erzählen, so wahrhaftig und dicht wie möglich. Ein Artikel, eine Sonderausgabe, ein Buch? Ja genau, ein Buch. Sein Buch. Im Paraplegiker-Zentrum war ein langer Korridor mit orangen Wänden, eine schwere graue Tür mit der nüchternen Nummer 204, hinter dieser Tür ein Einzelzimmer: dort lag er, mit seiner ganzen Vergangenheit als Rennchampion.

Doch ein Zweifel bremste die Entschlossenheit und sogar den Willen, an diese Tür zu klopfen. Es brauchte Mut, ihm entgegenzutreten, und das war nicht der beste Ort.

Die drei Ziffern der Zimmernummer – die 2, die 0, die 4 – hingen ernst und reglos an der Tür, ein Prüfstein für jeden, der eintreten wollte. Die Phase der Unentschlossenheit war lang. Man musste klopfen, den Türgriff betätigen, die schwere Tür öffnen, den Blick auf ihn richten und ihm dann fest in die Augen schauen. Und dann der Gruss, so überzeugend wie möglich.

Soll man ihm die Hand reichen oder nicht? Wie geht das, wenn der andere im Rollstuhl festgenagelt ist? Ein Arm, der sich hebt, ein anderer, der sich nach unten streckt. Und dann? Nach ein paar Sekunden dann unmerkliches Luftholen und ein zaghafter, vorsichtiger Schubs gegen die Tür. Ein «Ciao» erklang und löste alle Verlegenheit auf.

Es war nicht nötig, ihm in die Augen zu blicken und die Schranke zu überwinden, man musste ihn nicht aufmuntern, schütteln oder zum Reden bringen, alles ging ganz von allein. Er kam wie selbstverständlich mit dem Rollstuhl näher, und es war, als würde er gleich aufstehen und locker und ungezwungen herumlaufen, so wie ihn jeder kannte.

Die ersten Worte, der erste nostalgische Atemzug galten weder den Boliden noch der Rennpiste, nicht einmal dem Tempo, sondern dem Tennisplatz, dem langen Netz, gegen das der Ball hin und wieder prallte, den kräftigen, präzisen Schlägen mit dem Racket und den raschen Spurts, die die Beine erlaubten: «Stell dir vor, wir würden eine schöne Partie Tennis spielen!»

Er sah kurz ins Leere, senkte den Kopf und richtete den Blick auf Oberschenkel, Knie und Füße: «Na ja, es war Schicksal... aber warum gerade ich?» Und weiter:

«Früher schien ich ein junger Kerl wie viele andere zu sein. Aber tief in mir drinnen war eine geheime Ader, die sich einen Weg bahnte, um mir wiederum einen Weg zu einem Ziel zu zeigen, das ich mit einer Wahrscheinlichkeit von eins zu tausend erreichen konnte. Ich denke, diese geheime Ader führte zum Herzen.»

Die Worte hatten die verschwommene Form eines Gedankens, eines Bedauerns angenommen. Seine Brauen umrahmten die Lider, die Augen und alles, was tief in seinem Inneren steckte. Doch es war die Stimme, die traf. Sie konnte schaukeln, auftrumpfen und im nächsten Augenblick tausendfach wiederhallen oder vielleicht in tausend Stücke zerfallen, weggerissen, wer weiss, bei Tempo 300, für ihn etwas ganz Normales.

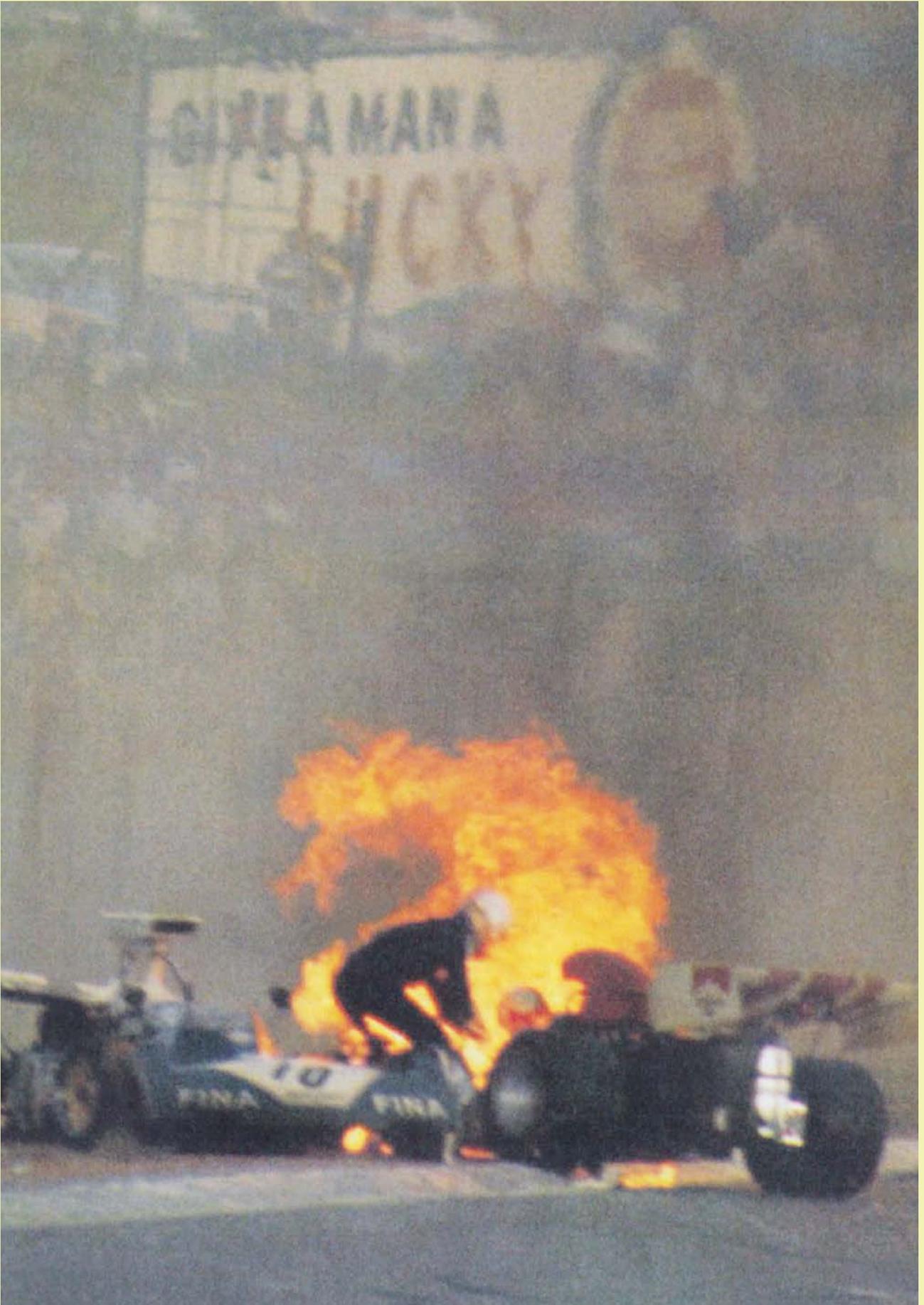
Dass er Tennis als den Sport nostalgischer Erinnerungen wieder hervorholte, war überraschend. Hatte er denn nichts anderes? Er ging sofort über zum Motorsport, erzählte, wie er ein festes Ritual hütete, das ihn bei jedem Grossen Preis bis zum Senken der Startflagge begleitete: die Schutzbrille aufzusetzen. Was später kam, die Integralhelme, Visier runter und Visier hoch, das alles liess ihn kalt. Aber dieses Aufsetzen der Brille, das Zurechtrücken zwischen Stirn und Augen, hatte etwas Magisches, das ihn verändern, ihn einer besonderen Schwingung aussetzen konnte. Er wurde steif, ausdruckslos, eisig. Fast wie ein Roboter.

«Ja, ein Roboter», meinte er. Er verzog die Lippen auf jene besondere Weise, die teils Überraschung, teils Verwunderung signalisierte. Dieser innere Roboter hatte ihn in seinem ganzen bisherigen Leben nie an die Risiken denken lassen, die er einging und die er weder verdrängte noch verleugnete. Auch wenn sie anderen, deren Krankheit die Normalität war, absurd erschienen.

Mai 1965. Ein besonderer Tag in Monaco. Seit 1929 gibt es hier alljährlich ein Autorennen mitten durch die Stadt, heute wie damals völlig absurd und gespickt mit den Launen der Strasse. Eher die Ausgeburt einer Art Motorsport-Sadismus als eine normale Rennstrecke. Clay entdeckte diesen Parcours bereits als ganz junger, hoffnungsvoller Fahrer eines kleinen Formel-3-Einsitzers.

Regazzonis fürchterlicher Unfall beim Qualifikationstraining für den GP von Monaco (Formel 3), den er auf wundersame Weise heil übersteht. Monte Carlo, 1968.





Schon bei den Proberunden fiel allen auf, wie sich ein gewisser Regazzoni (den noch keiner kannte) auf die Strecke stürzte. Grösste Gefahr, volles Risiko, das eigene Leben am seidenen Faden. Und tatsächlich, im Streckenabschnitt am Hafen verlor er die Kontrolle über den Wagen und landete in der Leitplanke – mit Blick aufs Meer.

Die Schnauze des Einsitzers schob sich unter der Planke weiter nach vorn. Noch ein Zentimeter, und dem Fahrer wäre der Kopf abgetrennt worden. Unten hätte er kaum mehr durch gepasst. Ein erstes Foto hält es fest: Fahrer und Wagen direkt vor der Leitplanke.

Aber auch ein zweites Foto, eine Sekunde später aufgenommen, lügt nicht: derselbe Kopf, derselbe Helm und dieselben Schultern auf der anderen Seite der Planke.

«Ich kann mich aber nicht erinnern, dass ich den Kopf gesenkt hätte ... ich hatte einfach zu viel Wucht.»

Jahre danach ging er das Wagnis der 500 Meilen von Indianapolis ein. Nur vier Kurven und vier Geraden. Der Rundendurchschnitt lag über 300 km/h. Auf einmal hob sein Wagen ab:

«Die Geschwindigkeit war so hoch, dass ich gar nichts mitbekam.»

Er landete heil auf dem Boden, und nur wenige Minuten später legte ihm ein Arzt das Stethoskop auf die Brust: Sein Herz schlug langsamer als bei der Kontrolluntersuchung vor der Zulassung zum Rennen.

Ein unempfindliches Herz, losgelöst von den Nerven, von der Angst, von allem. Niemand wollte es glauben.

Es folgten Tage voller Gespräche von Angesicht zu Angesicht. Nur so gelang es nachzuhaken, zu provozieren, ihn hinabzuschicken in die innersten Bereiche seines Ichs.

Nach und nach verblasste der sympathische, extrovertierte, aufschneiderische Regazzoni am Horizont, und hervor kam der nachdenkliche, konzentrierte Clay, der sich – vielleicht zum ersten Mal – selbst Rechenschaft ablegen musste.

In diesen Stunden sprach er von seiner Enttäuschung darüber, wie ihm Ferrari Ende 1976 den Laufpass gegeben hatte; beschrieb das unglaubliche Verhalten von Frank Williams, dem er 1979 den ersten Sieg beschert hatte, ohne auch nur ein Dankeschön zu bekommen; erzählte, wie

ihn der Formel-1-Boss Bernie Ecclestone zu Brabham holen wollte und die bereits mündlich vereinbarte Gage dann innerhalb eines Monats halbierte.

«Ich bin Profi, das kann ich nicht akzeptieren.»

Clay wurde zu einem der wenigen Menschen, denen das Schicksal auferlegt hat, einen so drastischen Verlust wie den der Gehfähigkeit nicht nur zu erleiden, sondern auch zu zeigen, wie man damit umgehen kann.

Die Strasse, die Piste verschwammen zu etwas Unklarem, das sich am Horizont verliert. Unklar, aber nicht unmöglich. Nach den verrückten Formel-1-Rennen stellte er sich jetzt den grossen Rallyes, endlosen Marathons wie der Paris-Dakar und sogar Kartrennen.

Nach wie vor galt er als ein Held, der instinktiv und nach eigenen Regeln lebte und ein natürliches Charisma besass. Sein Profil, sein Charakter, sein Verhalten, sein Alltagsleben, sein Lächeln, seine Anfälle von Ungeduld und sein ganzes Schicksal machten ihn zu einem modernen Helden. Energisch, draufgängerisch, faszinierend.

In kürzester Zeit von 300 km/h auf null zu kommen, war eine Erfahrung über alle Grenzen hinweg gewesen, sie hatte ihn acht Monate im Paraplegiker-Zentrum, fünf Operationen und mehr als 60 Stunden in Narkose gekostet. Doch er fügte sich wieder in den Alltag ein, war bereit, eine neue Seite des Lebens zu erforschen.

Die unzähligen Einladungen annehmen, an alte Freundschaften anknüpfen, sich wieder in den Strom des Lebens einfädeln, sich unbefangen bewegen – das war ein Wiederfinden des Ichs, während alles vor seinen Augen zur echten Herausforderung wurde.

«Ich musste das Eis brechen», erinnerte er sich.



Links:  
Beim GP von Südafrika gerät Clays BRM nach einer Kollision mit dem Surtees von Mike Hailwood und dem Ferrari von Jacky Ickx in Brand. Der bewusste Regazzoni wird von Hailwood, der sich mutig in die Flammen wirft, gerettet. Kyalami, 1973.

Rechts:  
Rallye London-Mexiko auf Mercedes, 1995.

Am Steuer eines grossen Iveco 110 legt Clay 15'000 km zurück, Paris-Dakar, 1986.

Unten:  
Der Truck Tatra T815 beim Rallye von Tunesien, 1988.



Sein erster öffentlicher Auftritt fand am 30. November 1980 im italienischen Bassano del Grappa statt, bei der Vorstellung des Buchs «Cisitalia», den prestigeträchtigsten italienischen Automobilhersteller der Nachkriegszeit. Die Idee zu dem Band stammte von seinem Freund Nino Balestra, einem leidenschaftlichen Chronisten der Autos jener Zeit. Clay begrüßte das zahlreiche, aufmerksam zuhörende Publikum mit folgenden Worten: «Entschuldigen Sie, ich würde Sie gerne im Stehen begrüßen, aber das ist mir leider nicht möglich.»

Langer Applaus. Als wieder Stille eingetreten war, sagte er mit seiner unverwechselbaren Stimme, eine merkwürdige Laune des Schicksals habe ihn wieder in die Öffentlichkeit katapultiert:

«Man kann den Ruf zurück ins Leben nicht ignorieren. Tag für Tag wenden sich viele Behinderte an mich, wollen wissen, wie sie sich verhalten sollen, an wen sie sich wenden können und ob Hoffnung besteht. Aber leider führt keine Strasse zur Wunderfabrik.»

Schnell wurde klar: Hier sass ein Mann im Rollstuhl, der stark genug war, den Sinn der Vergangenheit, die Kontrolle über die Gegenwart und die Hoffnung auf eine Zukunft zu finden.

Hier war Gian Claudio Regazzoni, der Junge, der nach und nach zu Clyde geworden war und dann zu Clay, erst mit italienischer und schliesslich mit englischer Aussprache. Ein Name ohne Grenzen.



Natürlich lehnte sich ein solcher Mensch gegen den Rollstuhl auf. Natürlich interessierte er sich für die schweren Probleme derer, die nicht laufen können. Natürlich überlegte er, wie er ihnen ein Steuer in die Hand geben und die Fähigsten unter ihnen sogar auf die Piste schicken konnte. Nach mehreren „Lehrstunden“ wählte er sieben Jungs aus und schickte sie ein paar Stunden vor dem Grossen Preis von Italien auf die Rennstrecke von Monza. Eine bessere Arena

Rechts:  
Clay im Lancia  
Aurelia B20  
(zusammen mit  
Cesare De Agostini)  
bei der «Mille Miglia»,  
1985.

Unten:  
Clay auf der nördlich  
von Rom gelegenen  
Autorennbahn von  
Vallelunga, Sitz der  
von ihm gegründeten  
Fahrschule für  
Behinderte, mit dem  
mit Handgasvorrichtung  
ausgerüsteten  
Alfa Romeo 1.3 TI,  
1984.

gab es nicht. Vorne er, Clay, der Schweizer Italo, der nicht gezögert hatte, seinen Namen und sein Schicksal aufs Spiel zu setzen. Vor dem Start ein kurzes Briefing, klipp und klar: «Jungs, wir müssen niemandem etwas beweisen. Am Steuer sind wir Menschen wie alle anderen.»

Natürlich setzte er sich sofort an die Spitze, gefolgt von den Jungs, die er vorbereitet hatte. Es wurde eine aussergewöhnliche Show, wie es sie in Italien noch nie gegeben hatte. Er freundete sich wieder mit den Motoren, Reifen, Lenkrädern, Helmen, feuerfesten Overalls an. Zudem schloss er einen Waffenstillstand mit den Ärzten und einen umfassenden „Pakt“ mit seinen Beinen. Er hatte die Herausforderung angenommen, jetzt musste er bis an die Grenze gehen.

Ihm schwebte etwas Extremes vor, das berühmteste Rallye der Welt: die „unmögliche“ Paris-Dakar, das Unberechenbare in Reinform, das letzte motorisierte Abenteuer unserer Zeit.

Es waren zweiundzwanzig Tage, in deren Verlauf er so viele Kilometer am Steuer seines Iveco 110 mit der Nummer 627 zurücklegte wie bei 50 GP-Rennen.

Drei Wochen, in denen er den Atem, den Wind und die Sonne der Wüste spürte, Glut Hitze am Tag und Eiseskälte in der Nacht.

«Beim Fahren leidest du und fluchst, bist sicher, dass es unmöglich ist, völlig irrational. Aber ich wollte auf jeden Fall in Dakar ankommen, als Sieger oder als Verlierer, im Rennen oder aus dem Rennen.»

Er, der alles auf den Punkt bringen konnte, fasste das Gefühl dieser verrückten Tage mit zwei Worten zusammen: Unendlichkeit und Unruhe.



Seite für Seite schrieb er sich in das Goldene Buch einer zweiten Rennfahrerkarriere ein, mit jedem Fahrzeug, das vier Räder und einen Motor besitzt, vom Truck zum Kart. Nur eines bedauerte er: nie die echte «Mille Miglia» gefahren zu sein, das legendäre Tausend-Meilen-Rennen von Brescia nach Rom und zurück.

«Noch heute träume ich von den 1600 km mit vollem Tempo auf den Strassen durch halb Italien. Ich habe es nicht geschafft, bin einfach zu spät geboren.»

Mehrmals fuhr er bei der Neuauflage der «Mille Miglia» mit, der historischen Reminiscenz an das sagenumwobene Rennen, an der Champions, Halbchampions, Gentlemen und Sonntagsfahrer teilnahmen. Da ging es nicht ums Tempo, es war eher so etwas wie eine leicht beschleunigte Gleichmässigkeitsprüfung.

An den Kontrollstellen kannte man ihn, die Leute traten neben seinen Wagen und hielten ihn mit ihrem Beifall auf, feuerten ihn lautstark an und schlugen mit der Faust auf die Fahrzeughaut.

Am Strassenrand drängten sich Männer, Frauen, alte Leute und Kinder. Aber auch organisierte Sportlergruppen, die Fahnen und Spruchbänder schwenkten und auf Plakaten ihre grosse Leidenschaft zum Ausdruck brachten.

«Am Futapass fiel mein Blick auf eines dieser Plakate, auf das jemand ein Herz und zwei Wörter gemalt hatte: „Grazie, Clay.“»

#### \* Cesare De Agostini

Journalist und Schriftsteller, gilt als der grösste Kenner des legendären Rennfahrers Tazio Nuvolari. 1983 Gewinner der Literaturpreise «Bancarella Sport» und «Premio CONI».





Ausonia

Marlboro  
CLAY  
REGAZZONI  
Marlboro

Agip

Goodyear

Clayton

Vorhergehende  
Doppelseite:  
Clay im Ferrari  
312 T2, Monte Carlo,  
1976.

### Bibliografie

DE AGOSTINI, CESARE, *E la corsa continua*, Sperling & Kupfer, Milano, 1988.

DE AGOSTINI, CESARE, *Regazzoni. È sempre questione di cuore*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone, 2011.

HILTON, CHRISTOPHER, *Regga: the Extraordinary Two Lives of Clay Regazzoni*, Haynes Publishing, Sparkford, Somerset (UK), 2008.

REGAZZONI, CLAY – DE AGOSTINI, CESARE, *È questione di cuore*, Sperling & Kupfer, Milano, 1982.

### Filmografie

«Destin: Clay Regazzoni», Dokumentarfilm von Antoine Bordier, TSR 1997.

### Websites

[www.clayregazzoni.com](http://www.clayregazzoni.com)

[www.clubclayregazzoni.it](http://www.clubclayregazzoni.it)

[www.irp.ch](http://www.irp.ch)

## Wissenswertes

**ANDRETTI, MARIO** (geb. in Montona, 1940), US-amerikanischer Automobilrennfahrer italienischer Herkunft. 1969 Gewinner des 500-Meilen-Rennens von Indianapolis. 1970 beendet er am Steuer eines March zum ersten Mal ein Formel-1-Rennen, und zwar als Dritter beim GP von Spanien. 1978 Gewinner der Formel-1-Weltmeisterschaft.

**BORSARI, GIULIO** (geb. in Montale, 1925, gest. 2013), Mechaniker bei Maserati und Ferrari, Gründer und Präsident des «Club Meccanici Anziani F1». Von 1974 bis 1976 Leiter des für den Wagen von Regazzoni zuständigen Mechanikerteams.

**BRABHAM**, Formel-1-Rennstall, gegründet 1962 vom ehemaligen Weltmeister (1959 und 1960) Jack Brabham und dem Ingenieur Ron Tauranac. Gewann vier Fahrer-WM-Titel (1966, 1967, 1981, 1983).

**BRM**, British Racing Motors, englisches Formel-1-Motorsportteam. Konnte insgesamt 17 GP-Siege feiern und gewann 1962 den Konstrukteurs-WM-Titel.

**CASONI, MARIO** (geb. in Finale Ligure, 1939), Präsident des KMU-Verbands «Piccole industrie italiane» und Vizepräsident des Arbeitgeberverbands «Confindustria». Neben seinen aussergewöhnlichen unternehmerischen Fähigkeiten kommt schon früh auch seine grosse Leidenschaft für den Motorsport

zum Ausdruck: So gewinnt er in der Saison 1963-1964 den «Trofeo della Montagna» (Bergrennen) und wird 1964 auf der Piste Zweiter. Mit einem Ferrari Dino nimmt er auch an Formel-2-Rennen teil. Er ist bis 1970 Werksfahrer, schränkt dann aber seine Motorsportaktivität zunehmend ein und hört 1983 endgültig auf.

**CORRADINI, PIETRO** (geb. 1947), historischer Mechaniker von Ferrari, wo er 1970 eintrat.

**ECCLESTONE, BERNIE** (geb. in Ipswich, 1930), britischer Unternehmer und ehemaliger Rennfahrer. Gehörte 1974 zu den Gründern der Verbände FOCA (Formula One Constructors Association) und FOA (Formula One Management), welche die Fernsehrechte an der Formel-1-Weltmeisterschaft vermarkten.

**ENSIGN**, britisches Formel-1-Rennteam, gegründet 1973 von Morris Nunn.

**FERRARI, ENZO** (geb. in Modena, 1898, gest. 1988). Gründete 1929 in Modena den berühmten Rennstall, der seinen Namen trägt. Wurde in seiner aussergewöhnlichen, langjährigen Karriere mit zahlreichen Preisen und Ehrungen ausgezeichnet, so etwa 1952 mit dem italienischen Arbeitsverdienstorden «Cavaliere del Lavoro» und 1979 mit dem Titel «Cavaliere di Gran Croce della Repubblica italiana».

**FITTIPALDI, EMERSON** (geb. in São Paulo, Brasilien, 1946), brasilianischer Autorennfahrer, Formel-1-Weltmeister 1972 (auf Lotus) und 1974 (auf McLaren). 1989 Gewinner der 500 Meilen von Indianapolis und der IndyCar-Meisterschaft.

**FOLETTI, PABLO** (geb. in Lugano, 1937, gest. 1998), auf den Automobilsport spezialisierter Journalist, Fernsehkommentator und Schriftsteller. Mitgründer der Rennwagenausstellung «Esposauto».

**FORGHIERI, MAURO** (geb. in Modena, 1935), italienischer Ingenieur und Konstrukteur von Formel-1-Wagen, technischer Direktor des Ferrari-Rennstalls von 1962 bis 1971 und 1973 bis 1984. Unter seiner Leitung gewann das Team aus Maranello vier Fahrer-WM-Titel.

**GABBIANI, GIUSEPPE** («Beppe», geb. in Piacenza, 1957), italienischer Automobilrennfahrer. Nahm unter anderem in den Jahren 1978, 1979 und 1981 auch an Formel-1-Rennen teil.

**HAILWOOD, MIKE** (geb. in Great Milton, 1940), wegen seiner einzigartigen motorradfaherischen Fähigkeiten auch als «Mike the Bike» bekannt, gilt als einer der besten Motorradchampions aller Zeiten. Er errang 76 Siege und neun Titel in der Motorrad-WM. Er bestritt zudem nicht weniger als 49 Grosse Preise in der Formel 1 und ist damit einer der wenigen Rennfahrer, die sowohl auf zwei als auch auf vier Rädern zur Weltspitze gehörten.

**ICKX, JACKY** (geb. in Brüssel, 1945). Nach seinem Einstieg in den Motorport als Motorradrennfahrer wechselt er zum Autorennsport und zur Formel 1, wo er von 1966 bis 1979 insgesamt acht Siege, 13 Pole-Positions, 14 schnellste Runden sowie vier Hat-tricks erzielt. Ickx, Vizeweltmeister 1969 auf Brabham und 1970 auf Ferrari, gilt als einer der besten Fahrer aller Zeiten, die keinen WM-Titel gewinnen konnten.

**JABOUILLE, JEAN-PIERRE** (geb. in Paris, 1942), französischer Automobilrennfahrer, war 1976 Formel-2-Europameister und errang 1979 und 1980 je einen GP-Sieg in der Formel 1. Er ist insbesondere dafür bekannt, dass er als erster Rennfahrer den Renault F1 zu einem Sieg führte (1979).

**JARIER, JEAN-PIERRE** (geb. in Charenton-le-Pont, 1946), französischer Automobilrennfahrer. Fuhr sowohl in der Formel 1 als auch in der Formel 2, wo er 1973 die Europameisterschaft gewann. Seine wohl besten, aber leider verpassten Siegchancen hatte er 1978, als er von Lotus als Ersatz für den beim Grossen Preis von Italien tödlich verunglückten Ronnie Peterson verpflichtet wurde.

**LAFFITE, JACQUES** (geb. in Paris, 1943), französischer Automobilrennfahrer, 1973 Europameister in der Formel 3, 1975 in der Formel 2. Gab sein Formel-1-Debüt 1974 und fuhr bis 1986 in dieser Klasse, wo er insgesamt sechs Siege feiern konnte, bevor er nach einem schweren Unfall seine Karriere jäh beenden musste. Derzeit ist er unter anderem als Sportkommentator für das französische Fernsehen tätig.

**MOSER, SILVIO** (geb. in Zürich, 1941, gest. in Locarno 1974), Schweizer Automobilrennfahrer von internationalem Ruf. Unvergessen bleibt die Saison 1964 mit den Siegen an der «Temporada Argentina» und in der

Europameisterschaft der Formel 3. Moser war der erste Tessiner, der in der Formel-1-Weltmeisterschaft Punkte gewinnen konnte (1967–1971). Mitgründer der Rennwagenausstellung «Esposauto».

**NUNN, MORRIS** (geb. in Walsall, 1938), britischer Ingenieur, in den 1970er-Jahren Gründer und Besitzer des Formel-1-Rennstalls Ensign.

**PANCALLI, LUCA** (geb. in Rom, 1964), italienischer Fünfkämpfer, Schwimmer, Sportfunktionär und Politiker. Nach einem schweren Unfall während eines Reitwettbewerbs (1981), der ihn auf den Rollstuhl zwang, liess er sich nicht brechen und trieb weiter Sport auf höchstem Niveau: So nahm er an vier Ausgaben der Paralympischen Spiele teil, wo er insgesamt acht Gold-, sechs Silber- und eine Bronzemedaille gewann.

**POLTRONIERI, MARIO** (geb. in Mailand, 1929, gest. 2017), italienischer Journalist, Automobilrennfahrer und Sportkommentator. War fast 25 Jahre lang die „Formel-1-Stimme“ an der öffentlich-rechtlichen Fernsehanstalt RAI.

**RINDT, JOCHEN** (geb. in Mainz, 1942, gest. in Monza, 1970), deutsch-österreichischer Automobilrennfahrer, 1970 Weltmeister in der Formel 1. Er ist der einzige Fahrer, dem der WM-Titel posthum verliehen wurde.

**STEWART, JACKIE** (geb. in Milton, 1939), britischer Automobilrennfahrer, Gewinner der Formel-1-Fahrer-WM 1969, 1971 und 1973.

**TYRRELL**, Formel-1-Rennstall, Ende der 1960er-Jahre von Ken Tyrrell gegründet. Errang insgesamt 24 GP-Siege und gewann 1971 die Konstrukteurs-WM; im gleichen Jahr holte sich der erste Fahrer des Teams, Jackie Stewart, auch den Fahrer-WM-Titel. Nach einem jahrelang währenden sportlichen Niedergang wurde Tyrrell 1998 vom Team British America Racing aufgekauft.

**WILLIAMS, FRANK** (geb. in South Shields, 1942), britischer Unternehmer und Rennwagenkonstrukteur, Gründer der Firma Williams Grand Prix Engineering Limited, die 1973 in der Formel 1 debütierte und in der Folge insgesamt neun Konstrukteurs-WM-Titel gewann.

Quellenangaben: [www.treccani.it](http://www.treccani.it),  
[www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de)



## Clay Regazzoni: Erinnerungen an einen Champion



«Clay? Was für ein toller Kerl! Er war insgesamt sechs Jahre lang mit einer kurzen Unterbrechung bei uns und wird unvergessen bleiben. Sein Tod war für uns äusserst schmerzvoll, denn er war einer von uns, er gehörte sozusagen zur Familie. Mein Vater holte ihn 1973 wieder nach Maranello, denn er schätzte ihn sehr und liebte vor allem seine locker-unbefangene Art, an die Rennen heranzugehen – die gleiche Art wie damals, als Papa selbst Fahrer war und Mut, Draufgängertum und Bravour gleichermaßen gefragt waren. Dazu kam, dass Clay ein sehr umgänglicher und geselliger Typ war, der mit meinem Vater über alles Mögliche, von Fussball bis Frauen, reden konnte. Fest in meiner Erinnerung bleibt auch, dass er es war, der empfahl, Niki Lauda ins Team aufzunehmen: eine faire Geste, auch wenn die beiden dann als Teamkollegen die ärgsten Rivalen waren. Was die WM 1974 angeht, die Regazzoni knapp verlor, möchte ich hervorheben, dass dahinter keine Verschwörungen steckten, sondern nur unglückliche Umstände aufgrund gewisser Entscheide zum Renntimm und anderen technischen Details. Das Verhältnis zwischen Clay und mir war ausgezeichnet, sehr freundschaftlich, ja sogar fast Komplizenhaft. Er war ein grossartiger Fahrer. Und ein grossartiger Mensch.»

### **Piero Ferrari**

Geboren 1945 in Castelvetro di Modena, Unternehmer und Sportfunktionär, einziger noch lebender Sohn von Enzo Ferrari.



«Er war ein fantastischer Typ, es war schön mit ihm, sowohl auf als auch neben der Rennstrecke: Er steckte einen regelrecht an mit seinem Optimismus und seiner Heiterkeit. Und er gab niemals auf, auch wenn es nicht rund lief. Auf der Rennstrecke begeisterte er alle mit seinem unbändigen Mut. Er hatte vor nichts Angst, selbst nach den schrecklichsten Unfällen fand er sofort wieder zu seinem Lächeln zurück. Die Tatsache, dass er die gleiche Sprache wie wir sprach, und seine mitteilungs-freudige Art erleichterten die Dinge erheblich, gerade auch wenn es darum ging, die Rennwagen richtig einzustellen. In den Tests ging Clay sehr schnell ans Limit, was uns erlaubte, die Schwachstellen, aber auch die Stärken, jedes Wagens rasch auszumachen. Bei der Einstellung der Wagen war er natürlich sehr gut, auch weil er ein unermüdlicher Arbeiter war. Die schönste Erinnerung? Der Sieg in Monza 1970, mit dem Publikum, das auf die Rennstrecke strömte und zu unserer Box stürmte, wo wir uns alle begeistert umarmten.»

### **Mauro Forghieri**

Geboren 1935 in Modena. Der studierte Maschinenbauer hat sein Leben dem Automobilrennsport gewidmet. Als Formel-1-Autokonstrukteur und langjähriger technischer Direktor hat er den Rennstall mit dem springenden Pferd nachhaltig geprägt. Unter seiner Leitung gewann Ferrari vier Fahrer-WM-Titel.

Links:  
Clay auf dem Siegerpodest des Race of Champions, Brands Hatch (Grossbritannien), 1971.

Oben links:  
Mit Enzo Ferrari.

Oben rechts:  
Mit Mauro Forghieri.



## Mein Vater Gian Claudio, für alle nur Clay

von Alessia Giorgetti Regazzoni\*



Links:

Regazzoni mit der Familie auf der Terrasse  
seines Hauses in Cassarate, Lugano, 1970.

Auf dieser Seite:

Söhnchen Gian Maria an Vaters Hand, 1970.

Clay und Familie  
mit dem legendären  
Vélosolex, Cassarate,  
Lugano, 1970.



Alle Welt kannte Clay. Doch Clay war das öffentliche Gesicht meines Vaters. Ich möchte hier hingegen von Gian Claudio erzählen, der grösstenteils im Schatten von Clay lebte, aber für mich und meine Familie wichtiger war.

Im Gegensatz zu Clay, dem mondänen Lebemann, war Gian Claudio ein Mann des Glaubens, geformt von der strengen Erziehung seiner Eltern. Dieser Glaube war es, der ihn in der zweiten Hälfte seines Lebens – derjenigen als Paraplegiker – leitete und ihn zu einer klaren moralischen Erkenntnis führte: «Wenn es mir zugestossen ist, dann deshalb, weil ich berühmt bin und ein Beispiel in der Welt der Behinderten sein kann.» Der Begriff der Integration hatte für ihn absoluten Vorrang. Mit seiner Unbeugsamkeit hat er vielen Rollstuhlgängern bewusst gemacht, dass sie eine zweite Chance im Leben haben können. Zu sehen, wie ein Querschnittgelähmter so unheimlich schwierige Rennen wie das Rallye Paris–Dakar meistert, vermittelt automatisch ein Signal der Stärke, erweckt den Willen zum Kämpfen.

Tatsächlich hielt der Unfall in Long Beach weder den Menschen Gian Claudio noch den Rennfahrer Clay auf – ganz im Gegenteil! Er gab ihm die Möglichkeit, ein neues und nicht weniger faszinierendes Kapitel seiner Lebensgeschichte zu schreiben. Sein unbezwingbarer, nichts und niemanden fürchtender Geist lässt ihn nicht nur das physische,

sondern auch das psychologische Trauma überwinden, und zwar erhobenen Hauptes, ohne eine Spur von Selbstmitleid. So gelingt es ihm, sich wieder als „vollwertiger“ Mensch zu behaupten und durchzusetzen. In dieser neuen Rolle hat er vielen Menschen Hoffnung gegeben, die dachten, dass ein Handicap ein „normales“ Leben verunmöglicht.

War Clay der Playboy des Paddocks, so war Gian Claudio der Familienmensch, der Ehemann, der Vater. Häufig abwesend, aber doch immer irgendwie da. Hatte ich ein Problem, war er zugegen. Stellte sich mir ein Hindernis in den Weg oder hatte ich sonst eine Schwierigkeit, half er mir mit seinem unerschütterlichen, stets nach vorne schauenden Optimismus. Aber auch mit seiner Strenge und Gewissenhaftigkeit hat er uns beigebracht, niemals aufzugeben und sich bis zum Äussersten anzustrengen, um die eigenen Träume zu verwirklichen. Er lehrte uns, in Einfachheit zu leben, sich an den kleinen Dingen zu erfreuen, denn in den kleinen Dingen liegt das Glück.

Clay unterschrieb Verträge. Gian Claudio hatte nie einen Manager gewollt und vertraute blind meiner Mutter – bei der Verwaltung seines Geldes wie bei der Erziehung der Kinder und der Führung des Haushalts. Er lehrte uns, keine Angst zu haben, denn die Angst bestünde aus nichts. Mit anderen Worten: Es gibt sie nicht.

Auch das Wort «Problem» gab es für ihn nicht: Probleme waren nur kleine Hindernisse, die es zu überwinden galt. Mein Bruder und ich konnten darauf zählen, dass er unsere Wünsche und Anliegen – selbst die ausgefallensten – erfüllen würde, auch wenn es, wie das Amen in der Kirche, am Schluss immer hiess: «Fragt Mama». Dazu eine kleine Anekdote. Es war im Sommer 1980. Papa befand sich in der Reha im Paraplegiker-Zentrum in Basel, während Gian Maria und ich für einen Studienaufenthalt in der Romandie weilten. Eines Tages bot sich uns die Gelegenheit zu einem Rundflug über dem Genfersee an Bord einer kleinen Piper, doch es brauchte die Einwilligung der Eltern. Ich rief vom Büro des Schuldirektors aus Basel an, aber statt Papa antwortete Mama, die sofort auf mich einzuschimpfen begann und fragte, wie wir auf eine solche Schnapsidee kommen konnten. Da ich aber genau wusste, dass Papa einverstanden gewesen wäre (denn eine solche Chance hat man nicht jeden Tag), überhörte ich Mamas Missbilligung und sagte dem Direktor einfach, wir hätten die Genehmigung. Von der ganzen Schule starteten nur wir beide zu diesem Flug!

Clay war der Mann, der aus Steuergründen nach Monte Carlo übersiedelt war. Gian Claudio jedoch war der Patriot, der jedesmal gerührt war, wenn er die Landeshymne hörte, und der Schweizer Sportler oder Mannschaften lautstark anfeuerte.

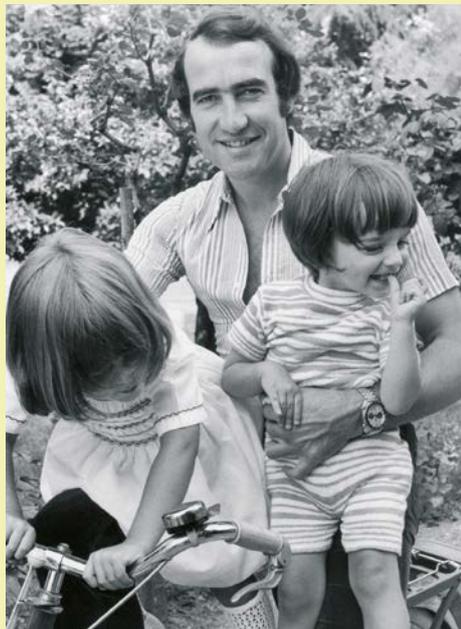
Clay verliess zwar Ferrari mit einigem Getöse, doch Gian Claudio unterhielt danach weiter einen innigen Briefaustausch mit dem «Commendatore», um ihm seine Anerkennung und Dankbarkeit zu bekunden.

Clay und Gian Claudio blieben leider bis zum bitteren Ende getrennt: Der unerschrockene Clay fuhr mit 300 Sachen durchs Leben, Gian Claudio starb bei einem dummen Unfall mit 80 Stundenkilometern.

Und so ruht unser Gian Claudio denn auch nicht in Hollywood oder Monte Carlo, sondern im Friedhof von Porza, oberhalb von Lugano. Der sichere Hafen: dort, wo alles – auch die Leidenschaft für Autos – begonnen hatte.

Bleibt nur noch, *last but not least*, ihm zu danken. Wem, Clay oder Gian Claudio, das muss jeder für sich entscheiden. Wir führen seinen Kampf weiter und sammeln Geld, um die Paraplegie-Forschung zu unterstützen. Herz und Motor dieser Initiative ist und bleibt meine liebe Mutter.

\* **Alessia Giorgetti Regazzoni**  
Clays Tochter



Mit den Kindern  
Alessia und  
Gian Maria, Cassarate,  
Lugano, 1970.



## Clay Regazzoni Memorial Room

Als mein Vater einen Tag vor seinem Tod ein Grundstück im Quartier Pregassona von Lugano kaufte, hätten wir uns kaum vorstellen können, dass wir hier einen seiner Erinnerung gewidmeten «Memorial Room» errichten würden. Es war meine Mutter, die ziemlich bald nach jenem Tag auf die Idee kam, eben an diesem Ort einen Raum für Papas ehemalige Autos, Helme, Siegerpokale sowie Fotos und mit seiner Rennfahrerkarriere verbundene Gegenstände einzurichten. In der Folge sollte der «Memorial Room» zu einer Art Brücke zwischen der Erinnerung an den Rennfahrer Clay und dem Hauptantrieb seiner zweiten Lebenshälfte werden: dem Einsatz für Paraplegiker, der Präventionsarbeit zur Verminderung der Unfallzahlen auf den Strassen, der Verbreitung der Botschaft, dass das Leben auch im Rollstuhl weitergeht. Diese Mission hatte ihn erfüllt, und er hatte sie mit der gleichen Leidenschaft und Entschlossenheit ausgeübt, mit denen er seine Fans am Steuer seiner Formel-1-Boliden begeistert hatte. Mit dem gleichen Enthusiasmus, dem gleichen Mut, der gleichen Lebenslust, dem gleichen Optimismus, der gleichen Unbeschwertheit. Alles für einen guten Zweck.

Ich erinnere mich noch an die ersten Kurse mit speziell angepassten Fahrzeugen. An das Leuchten in seinen Augen, wenn er von der Begeisterung seiner Schüler erzählte. Der «Memorial Room» ermöglicht uns, dieses Engagement fortzusetzen – durch Informationsarbeit, Prävention und Spendensammlung. Wir arbeiten mit Schulen und verschiedenen Organisationen zusammen. Dabei hat uns die Erfahrung gelehrt, dass eine Lektion über Verkehrssicherheit und Paraplegie mit Kindern und Jugendlichen im «Memorial Room» eine ganz andere Wirkung hat als in irgendeinem Schulzimmer. In diesem Zusammenhang kommt mir immer wieder in den Sinn, was mein Vater sagte:

muss man den Kleinen den gegenseitigen Respekt und alle anderen wichtigen Prinzipien beibringen, damit aus den Kindern von heute die rechtschaffenen Erwachsenen von morgen werden. Wenn ich mit einem Freund ins Restaurant gehe, kommt es immer noch vor, dass der Kellner die Bestellung bei meinem Begleiter aufnimmt. Dieses Verhalten kann ich nicht ertragen. Es ist Ausdruck eines Kultur Mangels, den es endlich zu beheben gilt, denn wenn einer nicht gehen kann, heisst das nicht, dass er nicht denken kann – im Gegenteil. Ganz zu schweigen von den sogenannten „architektonischen Barrieren“, die auch vor allem Ausdruck mangelnder Kultur sind.»



Tja, die Erinnerungen. Eine jagt die andere. Da ist zum Beispiel der Ferrari 312 B3, mit dem Papa 1974 Vizeweltmeister wurde. Den brachte uns ein passionierter Schweizer Sammler – er dachte, der Wagen wäre hier viel besser aufgehoben als bei ihm zuhause! Oder der Tecno, mit dem mein Vater 1970 die Formel-2-Europameisterschaft gewann. Dazu seine drei mit Handgasvorrichtung „frisierten“ Lieblingsautos: ein Ferrari Daytona, ein Ferrari F40 und ein Mustang, mit denen er in der Stadt herumfuhr oder auch an verschiedenen Events teilnahm. Dann sind da die Fotos, viele Fotos. Und alle mit dazugehöriger Legende, manche aus dem Familienalbum. An den Wänden grossformatige Bilder, die erzählen, was Clay für

Links:  
Eine Auswahl der vielen Trophäen, die Clay Regazzoni im Laufe seiner erfolgreichen Karriere gewann.

Rechts:  
Der «Memorial Room» in Lugano.

«Der Staat sollte die jüngere Generation erziehen. Schon im Kindergarten

die Fans bedeutete. Der Sprung auf dem Nürburgring mit dem B3 beim Grossen Preis von Deutschland 1974, den er gewann. Und dann noch ein weiteres wunderschönes Foto: Clay wie er 1975, nach dem Sieg beim Grossen Preis von Italien, zu Fuss und ohne Helm dem Podium entgegenrennt, glücklich lachend, die begeisterte Menge im Rücken, die ihm wie der Schweif eines Kometen folgt. Da sind die Trophäen, darunter der Siegerpokal, dem ihm sein Teamgefährte Jacky Ickx schenkte, nachdem er ihm einen Sieg überlassen hatte. Lachen muss ich in diesem Zusammenhang immer wieder über die bizarre Idee, mit der Clay uns eines Tages überraschte: all seine Pokale einzuschmelzen und vom grossen französischen Bildhauer César zu einem einzigen Riesepokal formen lassen. Wo hätten wir den bloss hingestellt? Da sind auch die Helme. Der erste ist der von Tecno, mit der roten Blende, auf der das Schweizerkreuz prangt. Der zweite, etwas individueller gestaltet, ist der vielleicht bedeutendste, denn er trug ihn bei seinem ersten Sieg in Monza 1970. Dann folgen die Integralhelme. Mein Vater war einer der letzten Fahrer, die den Integralhelm übernahmen – zu sehr hing er am Ritual des Aufsetzens der Schutzbrille vor dem Start. Mit den Führungen, die wir im «Memorial Room» organisieren, versuchen wir, den Besuchern die menschliche Dimension des Motorrennsports näherzubringen, Interesse und Neugier für den Werdegang von Papa zu wecken, das Bewusstsein für die Bedeutung der Sicherheit im Strassenverkehr zu schärfen und Daten und Informationen zur Paraplegie zu vermitteln. Dank dem über einen Monitor einsehbaren ergänzenden audiovisuellen Material kann man sich ein gleichzeitig zusammenfassendes und ganzheitliches Bild der für die sportliche Laufbahn meines Vaters bedeutendsten Prinzipien und Leitwerte machen. Bei unseren Begegnungen mit interessierten Schulklassen können wir dabei auf die wertvolle Zusammenarbeit mit Persönlichkeiten wie Alvaro Franchini von der Tessiner Kantonspolizei (Verkehrserziehung) und Giampaolo Donghi vom Rollstuhlclub «InSuperAbili» (Sensibilisierung zum Thema Paraplegie) zählen.

Die Leute vom Rollstuhl zu befreien, war Papas Traum. Zusammen mit meiner Mutter haben wir alles unternommen, um die Verwirklichung seines Traums und damit sein vor mehr als 30 Jahren begonnenes Hilfs- und Unterstützungsprojekt für Paraplegiker weiter voranzubringen. Der «Clay Regazzoni Memorial Room» ist Teil einer gemeinnützigen Initiative mit dem Zweck, die Paraplegie-Forschung zu unterstützen und Querschnittgelähmten zu helfen, und zwar über die 1994 von Papa ins Leben gerufene Vereinigung «Club Clay Regazzoni – Aiutiamo la Paraplegia» und die in Genf beheimatete «Internationale Stiftung für Forschung in Paraplegie – IRP» (die er 1995 mitbegründete und in deren Ratsgremium er einsass).

Abschliessend möchte ich noch bemerken, dass der «Memorial Room» für mich ein ganz spezieller und sehr vertrauter Ort ist. Vielleicht auch wegen des Grossbilds von meinem lachenden Vater, der auf dem Sofa daheim zu sitzen scheint, wie damals, wenn er mir von seinen Abenteuern erzählte und mich dazu ermunterte, immer positiv zu denken und der Zukunft mit Freude entgegenzugehen. Und dabei immer gegenzulenken.



#### **Alessia Giorgetti Regazzoni**

Anmeldung und Führungen:

Tel.: +41 91 972 68 33

E-mail: [info@clayregazzoni.com](mailto:info@clayregazzoni.com)

[www.clayregazzoni.com](http://www.clayregazzoni.com)

Drei Generationen  
im «Memorial Room»:  
Gattin Mariapia,  
Tochter Alessia mit  
der kleinen Sofia  
und Sohn Gian Maria.

Clay, bereit für eine neue Herausforderung mit seinem Ensign, 1977.



#### Zitatquellen

##### Zahlenteil und hintere Umschlagseite

Die Recherche und die Auswahl der Zitate im Zahlenteil und auf dem Umschlag wurden von Pino Allievi und Alessia Giorgetti Regazzoni besorgt.

##### Fotonachweis Zahlenteil und hintere Umschlagseite

- © LiveGP: hintere Umschlagseite.
- © Actualfoto: S. 38 (farbig).
- © Archivio Famiglia Regazzoni: S. 20 (s/w).
- © Collezione Adriano Cimarosti: S. 30 (s/w).
- © Getty Images: S. 8 (farbig), S. 20 (farbig).
- © Olympia: S. 13 (s/w).
- © Rainer W. Schlegelmilch: Seiten 4-5.
- © Roger Swan: S. 8 (s/w).
- © Studio Ercole Colombo: Seiten 13 (farbig), 14 (farbig und s/w), 30 (farbig).

##### Fotonachweis Kulturteil zu Clay Regazzoni

- © Actualfoto: Seiten XIX (mit G. Borsari), XXVI.
- © Collezione Adriano Cimarosti: S. XXII.
- © DPPI, Paris: S. I.
- © La Stampa: S. XXXV (mit M. Forghieri).
- © Getty Images: S. XXV.
- © Gianni Vescovi: Seiten XXX-XXXI.
- © Loris Di Girolamo: S. XL.
- © PCE Vaduz: S. XXXIV.
- © Roger Benoit: S. XIV (Clay in Brasilien).
- © Studio Ercole Colombo: Seiten IV, X-XIII, XV, XVIII, XX (mit N. Lauda), XLIII.

Die übrigen Fotografien stammen aus dem Archiv der Familie Regazzoni (Archivio Famiglia Regazzoni).

#### Danksagungen

Für die freundlicherweise zur Verfügung gestellten Fotografien danken wir:

- Archiv von «La Stampa», Turin.
- Mariapia Regazzoni, Lugano.

#### Anmerkungen

Die Texte geben die Meinung der jeweiligen Autoren wieder; Banca Popolare di Sondrio (SUISSE) übernimmt diesbezüglich keine Haftung.

Banca Popolare di Sondrio (SUISSE) erklärt gegenüber den Inhabern von Rechten an Bildern, deren Eigentümer nicht identifiziert oder ausfindig gemacht werden konnten, ihre Bereitschaft, den gesetzlichen Pflichten nachzukommen.

KONZEPT UND REALISATION

Andrea Romano

in Zusammenarbeit mit Lucas Häfliger

EDITING

Alessandra Dolci

GRAFISCHE GESTALTUNG

Petra Häfliger

*Lucasdesign, Giubiasco*

ÜBERSETZUNG

CB Service

*Lausanne*