

Die zwei Leben des Clay Regazzoni

Der Tessiner war der erfolgreichste Schweizer Autorennfahrer. Sein Museum zügelt nun von Lugano an den Bodensee.

Cyril Aregger

Der Raum an einem Hügel am Rande von Lugano ist nicht gross, aber beeindruckend. Unzählige Pokale stehen in Vitrinen. In der Mitte des Raumes: fünf Autos. Alle rot, alle schnell – und trotzdem ganz unterschiedlich. Ein Ferrari F40, dieser Supersportwagen aus den späten 1980ern, ein Tecno Formel 2, ein Formel-1-Ferrari 312B3 von 1974, ein Ferrari Daytona von 1969 sowie ein Alfa Romeo Giulia Spider.

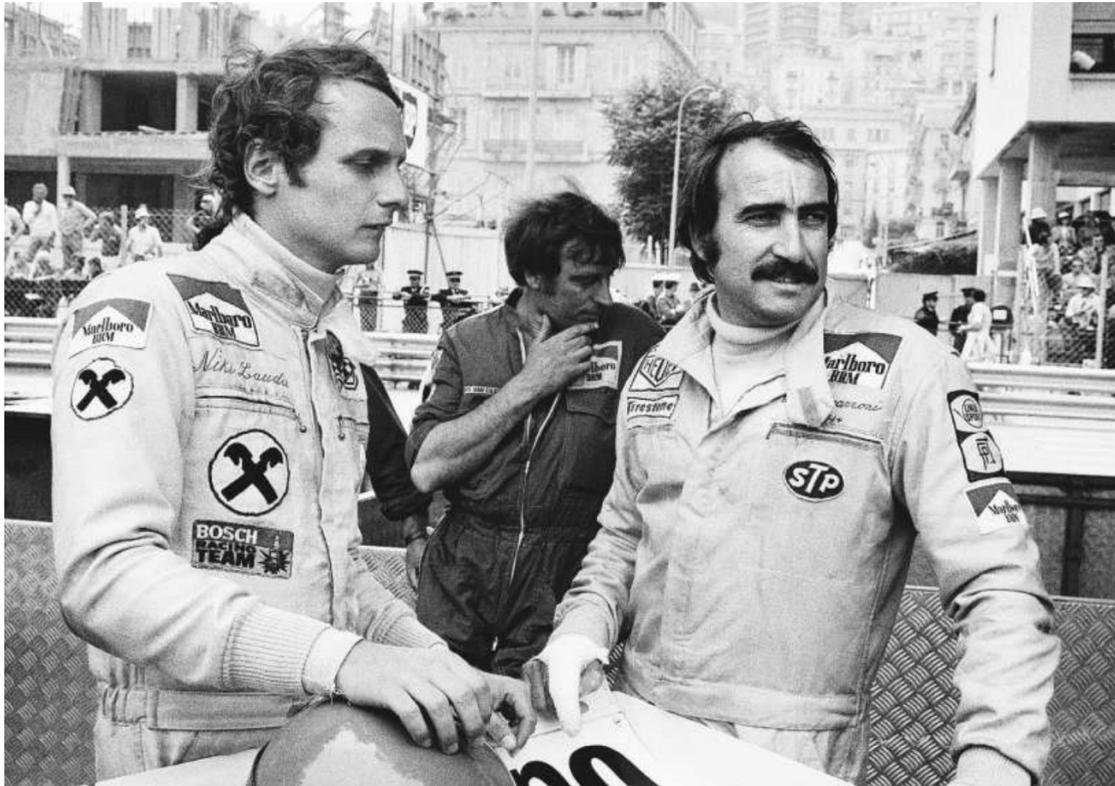
Es sind Autos, die im Leben von Gian-Claudio Giuseppe – besser bekannt als «Clay» – Regazzoni (1939-2006) wichtige Rollen gespielt haben. Während die Rennwagen und der Daytona hauptsächlich für Regazzonis erstes Leben stehen, dasjenige des wohl erfolgreichsten Schweizer Autorennfahrers bis heute, stehen der Ferrari F40 und der Alfa für das zweite Leben des Tessiners, der am Sonntag vor 82 Jahren in Lugano zur Welt kam. Der F40 ist auf der Fahrerseite modifiziert, ein spezielles Lenkrad erlaubt es dem Fahrer, mit den Händen Gas zu geben und zu Bremsen. Unterhalb der Fahrertür prangt ein Klebestreifen über einer Delle, die der Rollstuhl des Fahrers hinterliess. Clay Regazzoni war seit einem schweren Unfall 1980 während des Formel-1-GPs von Long Beach (USA) querschnittgelähmt.

Und plötzlich war der Behindertenparkplatz da

Nach dem fürchterlichen Unfall – bei seinem Ensign-Rennwagen brach vor einer Kurve das Bremspedal, Regazzoni prallte erst gegen einen abgestellten Brabham, dann in eine kaum geschützte Betonmauer – bestand zunächst die Hoffnung, dass sich die Wirbelerkrankungen heilen lassen würden. Sie erfüllte sich trotz mehrerer Operationen nicht. Regazzoni, der Kämpfer, liess sich davon aber nicht beeindrucken. Er wollte sein Leben wieder in die Hand nehmen, selbstständig sein – und auch anderen Menschen helfen. «Er war sich bewusst, dass er privilegiert war», sagt Mariapia (77), Regazzonis Ehefrau, die den «Clay Regazzoni Memorial Room» betreut. «Wenn er mit dem Rollstuhl irgendwo hin wollte, wurde ihm das möglich gemacht. Er wusste aber auch, dass andere Menschen mit demselben Schicksal einfach an der Türschwelle stehen gelassen werden. Das wollte er ändern.» Besonders die Kinder habe er erreichen wollen, so Mariapia Regazzoni. «Die seien noch offen, nicht so borniert, sagte er immer.»

Geärgert hat ihn beispielsweise, dass es vor einem Mailänder Flughafen, den er häufig benutzte, keine gut platzierte Behindertenparkplätze gab. «Er stellte deshalb seinen Wagen einfach vor dem Eingang ab, stieg aus und flog davon. Weil es der Wagen von «Signora Regazzoni» war, stand er bei seiner Rückkehr immer noch da, niemand getraute sich, ihn fortzuschaffen», erinnert sich Mariapia Regazzoni. «Irgendwann gab es dann plötzlich entsprechende Parkplätze beim Eingang.»

Regazzoni engagierte sich für die Paraplegie-Forschung, sammelte Gelder, half bei der Entwicklung von Fahrhilfen für Querschnittgelähmte mit und gab Rennfahrerkurse für Fahrer im Rollstuhl. «Am Steuer sind wir Menschen wie alle anderen», sagte er. «Einmal durften seine Fahrlehrer während des Grand-Prix-Wochenendes von Monza im Autocorso die Strecke abfahren. Das war für die Teilnehmer das Grösste», erzählt Regazzonis Tochter Alessia und lacht: «Im Vorfeld wies er die Teil-



Clay Regazzoni (rechts) und Niki Lauda, von 1974 bis 1976 Teamkollegen bei Ferrari.

Bild: Keystone



Links: Mariapia Regazzoni mit Tochter Alessia betrachten den Ferrari 312B3 im «Memorial Room» in Lugano. Rechts: Fredy Lienhard im Porsche Spyder RS, seinem letzten Rennwagen. Bilder: Cyril Aregger/Reto Martin (18. August 2021/Romanshorn, 14. Oktober 2017)



nehmer zurecht, wenn sie nicht auf der Ideallinie fahren – dabei waren die einfach glücklich, fahren zu können. Er war eben durch und durch ein Rennfahrer.» Tatsächlich bestritt Regazzoni weiterhin Autorennen. Sportwagenrennen, historische Rallys oder gar extreme Wettbewerbe wie die Wüstenrally Paris-Dakar. «Er hatte einfach vor nichts Angst. Er war einfach glücklich, wenn er unterwegs sein konnte», sagt Mariapia Regazzoni.

Unterwegs war Regazzoni auch am 15. Dezember 2006. Nachdem er von einer Rally in Argentinien zurückgekehrt war, machte er kurz in Lugano halt, wo er am 14. Dezember noch das Grundstück kaufte, auf dem heute der Memorial Room steht (Mariapia: «Es musste schnell gehen – wie immer bei ihm»). Nun war er auf der Fahrt zu einer Veranstaltung in Parma. Kurz vor dem Ziel prallte sein Chrysler Voyager

«Am Steuer sind wir Menschen wie alle anderen.»

Clay Regazzoni
1939–2006

ins Heck eines Lastwagens. Regazzoni war sofort tot. Das Wetter war gut, gesundheitliche Probleme konnten keine festgestellt werden, ebenso wenig ein technischer Defekt oder überhöhtes Tempo. «Wir wissen nicht, was geschehen ist», sagt Alessia Giorgetti-Regazzoni. «Und dabei wollen wir es auch belassen.»

Schnell, spektakulär und risikobereit

Regazzonis erstes Leben als Rennfahrer begann spät, 1963, mit 24. Nach seiner Schulzeit arbeitete Regazzoni zunächst in der familieneigenen Karosserie-Werkstatt. Nebenbei fuhr er Rennen – zum Missfallen seines strengen Vaters, den die rennbedingten Absenzen seines Sohnes störten. In den «richtigen» Rennsport rutschte er schliesslich eher zufällig. Doch Regazzoni war schnell. Über die Formel 3 und 2 kam er 1970 in die Formel 1, wo er mit Ferrari in Monza gleich den ersten Grand-Prix-Sieg feierte und in der Fahrer-WM am Ende den dritten Platz belegte. Zusammen mit Jo Siffert (1936-1971) hatte die Schweiz 1970 und 1971 in der Formel 1 somit gleich zwei Grand-Prix-Sieger am Start. In der Formel 2, die Regazzoni in diesem Jahr ebenfalls noch bestritt, wurde er mit dem italienischen Rennstall Tecno Europameister.

Regazzoni, der wegen Streitigkeiten mit den Tessiner Behörden nach Monaco zog, aber immer stolz drauf war, Schweizer zu sein, faszinierte mit seinem spektakulären Fahrstil, mit seiner kämpferischen Einstellung. Fünf Grand

Prix gewann er insgesamt, 1974 wurde er mit drei Punkten Rückstand auf den Brasilianer Emerson Fittipaldi Zweiter der Fahrer-WM. Regazzonis Risikobereitschaft führte immer wieder zu gefährlichen Situationen, so 1973 in Südafrika, wo er einen schlimmen Unfall nur überlebte, weil der britische Pilot Mike Hailwood sofort reagierte und den bewusstlosen Regazzoni aus seinem brennenden Wagen zog. Schwere Verletzungen zog s er ich aber nie zu – was ihm den Übernamen «der Unzerstörbare» eintrug. Bis zum 30. März 1980.

In Romanshorn soll nun Regazzonis Erbe weiterleben

Pokale, Bilder und Autos des Memorial Rooms in Lugano sind nun auf dem Weg nach Romanshorn, wo sie im eindrücklichen Neubau der Autobau Erlebniswelt von Fredy Lienhard ab dem 16. Oktober präsentiert werden. «Das ist ein grossartige Gelegenheit», sagt Mariapia Regazzoni, die bislang die Ausstellung betreute. «Ich liebe den Kontakt mit den Besuchern, die Gespräche – aber ich werde ja auch nicht jünger und möchte dem Memorial Room eine Zukunft sichern. Zudem bin ich sicher, dass im Autobau noch mehr Fans Clays Geschichte entdecken werden. Und Fredy hat mir den Schlüssel für die Ausstellung versprochen.»

Hinweis

Weitere Infos zu Clay Regazzoni finden Sie auf www.clayregazzoni.com und zum Autobau in Romanshorn unter www.autobau.ch

Nachgefragt

«Er schaute immer nach vorne»

Clay Regazzonis Autos, Pokale, Fotos und weitere Dokumente finden in der Romanshorer Autobau Erlebniswelt eine neue Heimat. Gründer des 2009 eröffneten Museums ist Unternehmer Fredy Lienhard (73). Er übernahm 1970 nach dem Tod seines Vaters die Firma Lista und entwickelte das Unternehmen zu einem international führenden Hersteller von Betriebseinrichtungen. 2014 gab er sein Mandat als Verwaltungsratspräsident der Office Group ab. Nebenbei war Lienhard bis 2008 auch als Rennfahrer aktiv. Zunächst in der Formel V und der Formel 2, später hauptsächlich in Langstreckenrennen.

Wieso übernehmen Sie die Sammlung Regazzoni?

Fredy Lienhard: Ich dachte da eigentlich nie dran, die Anfrage kam von Mariapia Regazzoni. Wir kannten uns auch durch einige Gedenkveranstaltungen für Clay. Wir sind beides «Passionati», haben dieselbe Wellenlänge. Für mich ist es eine grosse Ehre und natürlich zugleich Verpflichtung, dass wir die Sammlung übernehmen und in die Zukunft führen dürfen.

Welches Verhältnis hatten Sie zu Clay Regazzoni?

Auf der Rennstrecke sind wir uns in seiner Aktivzeit kaum begegnet. Später haben wir uns dann immer wieder einmal getroffen und ausgetauscht.

Was macht für Sie die «Faszination Regazzoni» aus?

Da ist einerseits natürlich seine Karriere als Rennfahrer. Er war ein Kämpfer, hat immer viel riskiert, war aber gleichzeitig ein sehr charismatischer Mensch. Er ist bis heute der erfolgreichste Schweizer Pilot. Aber noch eindrücklicher ist für mich sein Leben nach dem schweren Unfall von 1980, der ihn an den Rollstuhl fesselte.

Weshalb?

Er schaute immer nach vorne, liess sich nie entmutigen und hat seine Energie dafür eingesetzt, anderen Menschen zu helfen, denen ähnliches Widerfahren ist und weniger privilegiert waren als er.

Mit dem Memorial Room in Lugano sammelte die Familie Regazzoni auch weiter Spenden für Paraplegiker und die Forschung. Führen Sie dieses Engagement weiter?

Ja, das wollen wir. Zudem werden wir das Thema Paraplegie natürlich weiter thematisieren und die Besucherinnen und Besucher im «Autobau» für das Thema sensibilisieren.

Träumten Sie selber nie von einer Formel-1-Karriere?

Dazu hatte ich gar keine Gelegenheit. Nach dem überraschenden Tod meines Vaters übernahm ich Lista mit 22 Jahren. Rennen fahren war für mich immer eine Faszination. Wichtig war für mich das Teamerlebnis, das Abschalten vom Geschäft. Ein Rennwochenende war für mich wie drei Wochen Ferien. Und dank der finanziellen Unabhängigkeit konnte ich dem Rennsport lange frönen – bei meinem letzten Rennen 2008 fuhren wir mit Jan Lammers und Didier Theys in Silverstone nochmals aufs Podest. Das war ein perfekter Abschluss. (ca)