

# AYRTON SENNA

---

NEUE BILDER EINER LEGENDE



**GP-BRASIL  
VAI FUNDO, AYRTON.**



**JP John Player Special JP**



# Inhalt

---

Von der Terrasse in Monte Carlo **S. 10**

---

**Pino Allievi**

Senna und die Franzosen **S. 32**

---

**Carlo Cavicchi**

Senna-Prost: Zweikampf  
über ein Jahrzehnt **S. 86**

---

**Roberto Boccafogli**

Mein Ayrton **S. 136**

---

**Carlos Sanchez**

Senna aus der Sicht eines Prost-Fans **S. 180**

---

**Interview mit Giorgio Piola**



# Gegner Nummer eins

**R**oberto Boccafoli, einer der Autoren dieses Buches, hat vor Jahren in einem Band über Cesare Fiorio ein einzigartiges Dokument veröffentlicht: den Entwurf eines Vertrags, mit dem Ayrton Senna die Rennsaisons 1991–1992 für Ferrari fahren sollte. Nach langen Verhandlungen, die Fiorio selbst geführt hatte, war »alles bereit«, wie es so schön heißt, es fehlte nur noch die Unterschrift. Doch aus diversen, eher strategischen als sportlichen Gründen sollte Senna nie für Ferrari starten.

Für mich als echten »Ferrarista«, der ich damals bedingungslos war, wie ich gestehen muss, wäre Senna als offizieller Fahrer für Ferrari ... seltsam gewesen.

Denn in jenen absolut erfolglosen Jahren, in denen so unterschiedliche Fahrer wie Alboreto, Berger, Alesi oder Capelli sich das Steuer eines Ferrari-Boliden in die Hand gaben und Senna auf der Strecke dann meist nur aus der Ferne sahen, war und blieb er der Gegner schlechthin, derjenige, der uns nur bittere Niederlagen bescherte, der trotz allem immer vorn lag, unerreichbar für die hinterherfahrenden »Roten«. Schauen wir auf 1988, das Jahr von Sennas erstem Weltmeistertitel in der Formel 1: Er und Alain haben eine ganze Grand-Prix-Saison lang die ersten beiden Plätze auf dem Treppchen unter sich ausgemacht. Auf Platz drei, zugegeben, kamen oft Berger oder Alboreto, aber mit Abständen wie bei den Dolomiten-Etappen des Giro d'Italia.

Er war nicht immer nur Gegner, aber trotzdem Feind Nummer eins für die gesamte italienische Öffentlichkeit, der Hauptschuldige, wenn nicht sogar der »verhasste« Senna – nach den Ereignissen von Suzuka 1990, als er direkt am Anfang die Träume der Tifosi zunichtemachte, indem er Prosts Ferrari absichtlich in der ersten Kurve »rammte« und uns damit

einen Weltmeistertitel in der Fahrerwertung nahm, der noch niemals so nah wie in diesem Moment gewesen war.

Ich gebe zu: Als an diesem schicksalshaften Sonntag in Imola die Fernsehkameras der RAI auf den Williams umschwenkten, der nach der Kollision mit der Mauer wieder auf die Strecke geprallt war, war das Erste, was mir durch den Kopf schoss, dass im Grunde Berger, der da gerade Dritter war, nun einen Gegner weniger vor sich hatte, den Gegner par excellence. Mein zweiter Gedanke galt ebenfalls Berger, aber auch anderen Fahrern wie Alboreto oder Piquet, die eben in der Tamburello-Kurve ähnliche, wenn nicht gar schlimmere Unfälle erlitten hatten. Diese hatte überlebt, und daher war ich bei Ayrton überzeugt, dass es genauso sein würde. Warum auch nicht, denn im Grunde war sein Williams gar nicht so schlimm zerlegt; bei Berger hatten wir 1989 das Schlimmste befürchtet, als die Schrottteile seines Ferrari sich zu diesem schrecklichen Feuerball türmten. Diesmal nichts dergleichen; du wirst sehen, gleich steigt er aus und läuft zur Box.

Doch stattdessen hat sich die Formel 1 in diesem Moment verändert, und im Grunde war sie danach nie mehr dieselbe wie vorher. In dem Moment ging eine Epoche zu Ende, aber wie so viele hatte ich das da noch nicht begriffen.

*Leonardo Acerbi*



## Von der Terrasse in Monte Carlo



Unsere erste Begegnung? Das war am Freitag, dem 01. Juli 1982, in Zandvoort beim freien Training für den Großen Preis der Niederlande der Formel 1. In der Box von Ferrari lief ein junger Mann in einer weißen Windjacke herum. Er kontrollierte die Zeiten, die Didier Pironi und Patrick Tambay auf der Strecke verzeichneten, fieberte mit, ab und zu lief er zu dem kleinen Begrenzungsmäuerchen der Box hin. Irgendwann winkte der Technische Direktor Mauro Forghieri, der sich über ihn wunderte, Pietro Corradini, den Chefmechaniker von Ferrari, zu sich und fragte ihn: »Entschuldige mal, wer ist dieser Typ, der in unserer Box herumrennt und mit dir redet?« »Das ist Ayrton Da Silva, ein Brasilianer – er ist in Italien Kart gefahren und nimmt hier an den Europameisterschaften der Formel Ford teil, ein Freund von mir ...« Forghieri sagte nichts darauf, bedeutet ihm nur, dass das in Ordnung ginge, dass er kein Problem damit habe. Nach dem Freien Training stellte Corradini den jungen Mann auch mir vor, und wir kamen ins Gespräch, da dieser ausgezeichnet Italienisch konnte.

Zwei Tage später lief der Wettbewerb in der Formel Ford, und Da Silva gewann vor den Augen aller großen Teamchefs der Formel 1,

darunter auch Mauro Forghieri, der sich einige Runden von ihm aus der Box von Ferrari gemeinsam mit Corradini ansah. »Der fährt gar nicht schlecht, dein Freund ...«, sagte er dann. Ich weiß noch, dass Da Silva seinen Erfolg auch in der Box von Ferrari feiern wollte. Er brachte eine Flasche und ein paar Plastikbecher mit, um mit den Mechanikern anzustoßen, die ihn am Tag davor dort aufgenommen hatten und mit denen er sich angefreundet hatte. Dies war sein erster Kontakt mit Ferrari.

In jenem Jahr begegneten wir uns mehrmals, auch in der folgenden Saison, als Da Silva in der Britischen Formel 3 debütierte und dort Sieg um Sieg einfuhr, so viele, dass alle wichtigen Rennställe in der Welt der Formel 1 ihm anboten, ihre Wagen probefahren, mit der Aussicht auf einen möglichen Vertrag. Ich traf Da Silva tatsächlich, nachdem er heimlich den Williams auf einer englischen Rennstrecke getestet hatte. »Wie findest du ihn?« »Großartig.« »Wirst du ihn dann nächstes Jahr fahren?« »Ich hab mich noch nicht entschieden, aber ich glaube nicht.« Genauso verlief wohl auch das Gespräch, als er in das Cockpit des McLaren stieg.

Ich hingegen war wieder am Circuit Paul Ricard dabei, als Da Silva an einem sonnigen, stürmischen Tag dort den Brabham-BMW



Turbo testen sollte. Bernie Ecclestone wollte sehen, was er drauf hatte. Auch Nelson Piquet war zugegen, die offizielle Nummer eins des Teams, der ihn aufmerksam beobachten sollte. Senna fuhr einen starken Test, aber auch die anderen beiden Fahrer, die man eingeladen hatte, machten ihre Sache gut. Ich fragte Piquet nach seiner Meinung, und er fand lobende Worte für diese beiden, aber nicht für Senna. Und da Ayrton ganz in der Nähe stand, kam er auf mich zu, nachdem ich Nelson verlassen hatte. »Der hat sicher bei dir schlecht über mich gesprochen«, zischte er mir zu, ohne eine Antwort abzuwarten.

Am Ende der Saison unterschrieb Da Silva – damals nannte er sich noch so, obwohl er manchmal schon den Namen seiner Mutter, Senna, anfügte – zur allgemeinen Überraschung einen Dreijahresvertrag bei Toleman, er hatte den verlockenden Versprechungen von Alex Hawkridge, dem überzeugenden Teamchef des englischen Rennstalls, nachgegeben. »Weißt du«, sagte er zu mir, »ich möchte die Formel 1 ganz langsam kennenlernen. Toleman ist ein kleines, gut ausgerüstetes Team, das mir keinen Druck machen wird. Und ich werde in aller Ruhe beobachten und viel lernen können.«

Diesem kurzen Gespräch entnahm ich, dass Ayrton mit seinen gerade mal 23 Jahren genau wusste, was für eine enorme Begabung er hatte, und sich einfach nur darauf vorbereiten wollte, Champion zu werden, ohne dabei im Licht der Scheinwerfer zu stehen. Er plante voraus, er wusste, wohin er wollte und wie. Mit Williams oder McLaren hätte er sich sofort im Auge des Sturms befunden, noch mehr bei Brabham, wo er Nelson Piquet neben sich gehabt hätte, mit dem er sich aus mir unbekanntem Gründen überhaupt nicht verstand.

Das waren Sennas erste Schritte auf der europäischen Rennbühne, wie ich sie erlebt habe. Ich hatte ja keine Ahnung von seiner Zeit davor im Kart und der ersten Saison in der Formel Ford 1600, sonst hätte ich früher gemerkt, wie viele Leute schon um seine exzellenten Fähigkeiten wussten. Und um sein Ausnahmetalent, wage ich zu behaupten, denn jemand erinnerte sich, ihn bei den Kart-Weltmeisterschaften 1978 in Le Mans gesehen zu haben, seinem ersten Rennen im Ausland, wohin er nur gekommen

war, um zu gewinnen und danach nie wieder an Autorennen zu denken. Doch Senna gewann dort nicht, und so machte er weiter. Aber es war ein Beweis dafür, wie sehr dieser gut aussehende brasilianische Junge, der so verschlossen war und so selten lächelte, ausgesprochen (und schon viel zu früh) unter dem Druck litt.

1984 saß er dann also am Steuer eines Toleman. Gelassen? In gewisser Weise, denn er unterschätzte zunächst das Können von Johnny Cecotto, seinem Teamkollegen, den er nicht beachtete, und der ihm dann überraschend davonfuhr, obwohl er viel weniger Erfahrung im Monoposto hatte. Beim Großen Preis von San Marino qualifizierte sich der Venezolaner gar für das Rennen und Ayrton nicht, eine ungeheure Demütigung. Doch dann hatte Cecotto einen schrecklichen Unfall in Brands Hatch, der seine Karriere in der Formel 1 auf brutale Weise beendete, während Senna sich allmählich steigerte und sein unglaubliches Format zeigte. Der Große Preis von Monaco, wo er im Sturzregen als Dreizehnter startete und alle überholte, darunter zwei Weltmeister wie Niki Lauda und Keke Rosberg, und schließlich sogar Alain Prost mit dem McLaren die Führung streitig machte, ist ein eindrucksvoller Beweis von Klasse und Talent, die einen sprachlos macht. Zum ersten Mal hatte Senna gezeigt, wer er war. Sowohl auf der Strecke als auch danach, denn nachdem ihn die rote Flagge vielleicht daran gehindert hatte, auf dem ersten Platz zu landen, äußerte er einen Satz, der nichts anderes war als eine Kriegserklärung: »Die haben nicht gewollt, dass ich gewinne!« Das war sein erster Protest gegen das System. Und gegen Alain Prost, der nichts mit der Entscheidung des Rennleiters Jacky Ickx, das Rennen zu beenden, zu tun hatte, den Senna aber von diesem Moment an als das »Böse schlechthin« ansah.

Senna hatte immer die Tendenz, die Welt in Freund und Feind einzuteilen. Darin bestärkte ihn eine ganze Meute an Speichelleckern, die ihm, um sich anzubiedern, oft fantasievoll ausgeschmückte Geschichten über Konkurrenten, Techniker, Journalisten, Fotografen, Leute aus den Boxen zutrug, denn Ayrton wollte immer alles über alle wissen, das Revier von Anfang an kontrollieren, da ihm bewusst war, dass er es früher oder später dominieren würde. Zu seinen Informanten, die sich als seine Freunde betrachteten, da er ihnen das Gefühl gab, über Privilegien und (falsche) Geheimnisse zu verfügen, hatte er eine Beziehung aufgebaut, die mehr einer



Sergio Tacchini

Sergio Tacchini

psychoanalytischen Übertragung glich als einer normalen Form von gegenseitigem Respekt oder Bewunderung.

Ich erinnere mich, dass Lionel Froissart, ein kluger und sachkundiger Kollege der Zeitung *Liberation* schon überraschend früh schrieb, Senna sei gleichzeitig Dr. Jekyll und Mr. Hyde, Engel und Teufel, »mit einer Entschlossenheit, die ihn auf der Rennstrecke oft zu Extremen verleitet, die schwer zu rechtfertigen sind«. Tatsächlich hatte Ayrton eine gespaltene Persönlichkeit, in der alle Elemente der brasilianischen Kultur versammelt waren, eine verquere Mischung aus Mystizismus, Aberglauben, hier und dort aufgelesenem philosophischem Gedankengut und Heidentum, in der er sich bewegte und gern verlor. Als er am 30. Oktober 1988 in Japan seinen ersten Weltmeistertitel holte, sagte er doch glatt, er habe in der Startaufstellung Gott gesehen, wie er ihn anfeuerte. Und er nahm es gar nicht gut auf, als ich ihm bei einer Begegnung ein paar Stunden nach dem Grand Prix erklärte, Gott habe an jenem Tag vielleicht ein paar wichtigere Dinge für die Menschheit zu tun gehabt, als sich das Rennen in Suzuka anzusehen. Es hatte jedoch keinen Zweck, ihn umstimmen zu wollen: Sein enger Bezug zur Religion, die ständige Lektüre der Bibel, die Nähe zu seiner extrem gläubigen Schwester Viviane hatten ihn mit einer zielgerichteten Spiritualität ausgestattet, die sich gepaart mit seinem Können zu einer mörderischen Kraft entwickelt hatte. »Ich bin nur glücklich, wenn ich siege«, sagte er überzeugt, als könnte es in seinem Leben nichts anderes geben. Für ihn war Platz eine Pflicht, eine Mission in der Askese. Mit anderen Worten, er musste auf jede Art und Weise den Bösen vertreiben, der es wagte, diesen göttlichen Plan zu durchkreuzen. Manche Leute erklären damit die vielen Entgleisungen, die Senna während seiner Karriere begangen hat. Ohne die er übrigens genauso viele Rennen und Weltmeisterschaften gewonnen hätte. Aber es war typisch für ihn, dass er brutal und fast immer ungerechtfertigt gegen seine Konkurrenten vorging.

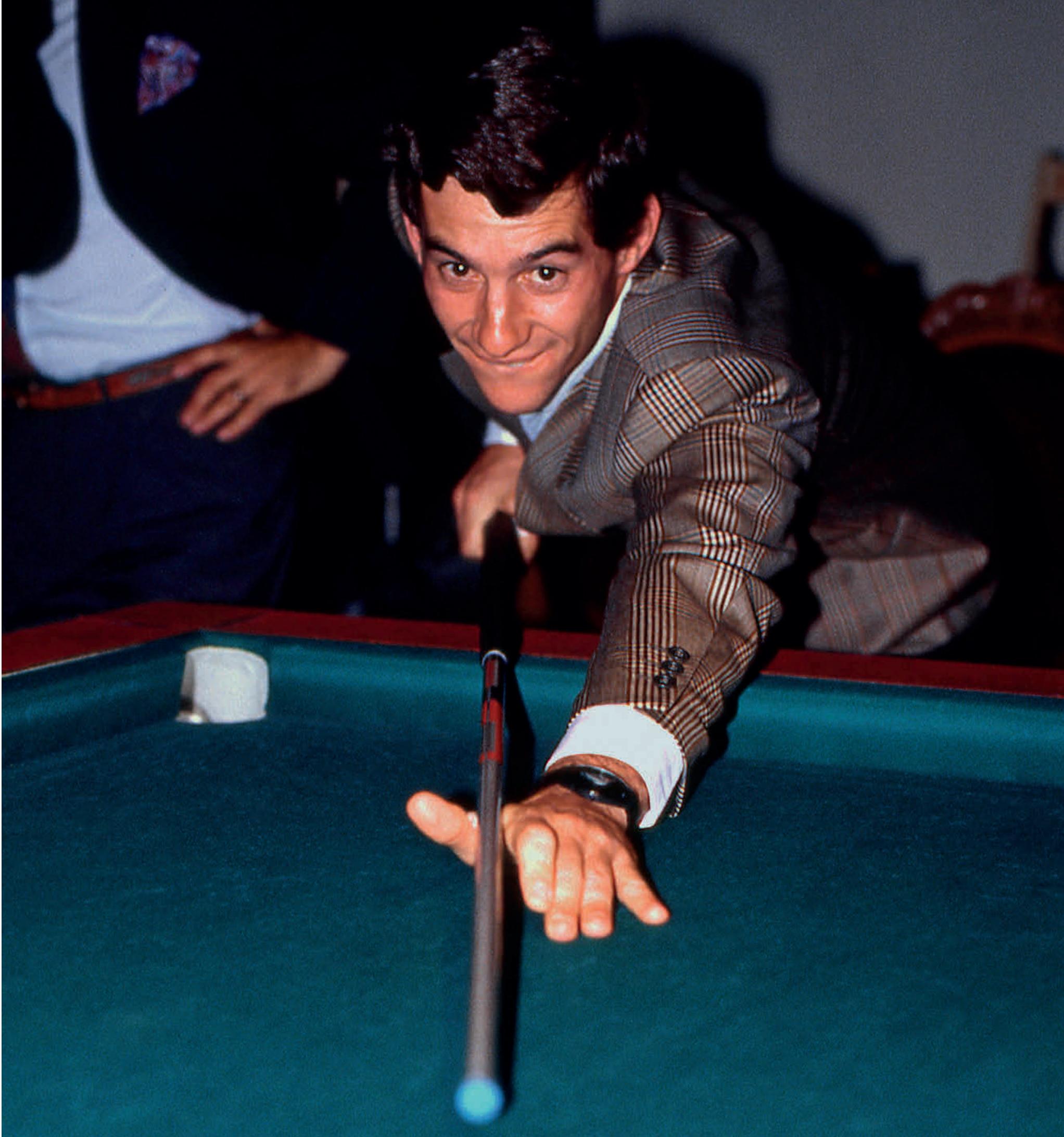
Dann gab es den anderen Senna. Einen sanften jungen Mann, sensibel, der dir handgeschriebene Weihnachtsgrüße schickte oder dich anrief, um sich zu erkundigen, wie es dir ging, weil du beim letzten Rennen nicht so gut drauf warst. Und dann hatte man das Gefühl, dass der rüpelhafte Fahrer, den man ein paar Tage

davor auf der Strecke gesehen hatte, jemand anderer gewesen sein musste und dass man ihn vielleicht falsch beurteilt und zu Unrecht kritisiert hatte.

Einmal lud er mich zum Frühstück in seine Wohnung in Monte Carlo ein, sie lag nur ein paar Schritte von der Portier-Kurve entfernt. Als Erstes führte er mich durch alle Räume und erklärte mir bis ins letzte Detail alle farbenprächtigen Bilder an den Wänden. Aber da die Wände, die Möbel, Tische, Sessel, alle weiß waren, fühlte er sich, um meiner Frage zuvorzukommen, zu der Erklärung verpflichtet, dass es ihm so gefalle, und »außerdem ist Weiß ja die Farbe der Reinheit«, jener Reinheit, nach der er sich sehnte. Oder der er sich zugehörig fühlte.

Er überraschte mich, als ich ihn später fragte – wir saßen auf seiner Terrasse, vor uns das blaue Meer und ein Tag, der wunderschön zu werden versprach –, wie er sich sein Leben in zehn, fünfzehn Jahren vorstellte. Er lächelte. »Ich hätte gern eine Familie, Kinder. Ich glaube nicht, dass ich dann noch in der Formel 1 bin, denn diese Zeit sehe ich als eine vorübergehende Phase in meinem Leben an, durch die ich mir einen gewissen Bekanntheitsgrad verschaffe, nicht so sehr als Sportler, sondern als Vertreter von Ideen und Idealen. Die Welt schaut auf mich, die Leute hören mir zu: Das ist ein fantastischer Vorteil, den ich in Zukunft als Streiter für gesellschaftliche Anliegen im Kampf für mehr Ökologie nutzen muss. Ist dir eigentlich bewusst, dass wir die Umwelt zerstören, in der wir leben? Ich als Brasilianer beobachte mit Trauer und Besorgnis das Werk der Vernichtung, das seit Jahrzehnten im Amazonasgebiet begangen wird. Man muss diese Katastrophe stoppen, indem man alles unternimmt, damit die Menschen, die Völker die großen Probleme der Menschheit zur Kenntnis nehmen ...«

Ich beobachtete ihn, während er dies sagte, und war mir sicher, dass er es ernst meinte. Ayrton war zutiefst von dem überzeugt, was er sagte. Das Qualifying für den Großen Preis, das am nächsten Tag ausgetragen werden sollte, war für ihn Lichtjahre entfernt. Senna blickte weit darüber hinaus. Er ist seinen Weg weitergegangen, und vielleicht quält es ihn noch mehr, was ein Vierteljahrhundert später, in der heutigen Welt, passiert, ohne dass sich irgendjemand bequemt, auch nur einen Finger zu rühren.





## ZWIESPÄLTIGER BEGINN

Ayrtons Abenteuer in der Formel 1 beginnt für ihn zu Hause. Beim Großen Preis von Brasilien 1984 trifft der junge Neueinkauf von Toleman in der Jacarepaguá, Rio de Janeiro, endlich auf seine Konkurrenten in der Weltmeisterschaft.

Das Ergebnis ist enttäuschend (rechts oben): Nach nur acht Runden muss er als Führender in diesem Rennen aufgeben.

Zwei Wochen später läuft es viel besser in Kyalami/Südafrika (rechts unten), wo er den ersten Punkt in seiner Karriere einfährt.









## WENDE IN MONTE CARLO

Das Rennen 1984 in Monaco enthüllt der Welt das Talent des jungen Brasilianers, der erst seit knapp zwei Monaten in der Formel 1 antritt. Sein Training ist nicht vielversprechend, er fährt gegen den Bordstein (oben).

Aber beim Rennen im strömenden Regen (daneben) zeigt er seine erste große Leistung, mit der er bis zum vorzeitigen Abbruch des Rennens Alain Prost beinahe den Sieg streitig macht.

© 2019 Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano)  
Die italienische Originalausgabe mit dem Titel „Senna. Inedito“  
erschien 2019 bei Giorgio Nada Editore Srl.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in  
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage  
ISBN 978-3-667-12354-1  
Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen beim Verlag Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld.

Aus dem Italienischen von Barbara Neeb und Katharina Schmidt

Projektleitung: Leonardo Acerbi  
Redaktion: Giorgio Nada Editore  
Bildquellen: Archiv Giorgio Nada Editore, Massimo Campi, Enrico Mapelli, Carlos Sanchez  
Lektorat: Hanno Vienken  
Umschlaggestaltung und Layout: Jörg Weusthoff, Weusthoff & Reiche Design, Hamburg  
Druck: Print Consult GmbH, München  
Printed in the European Union 2022

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise  
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer  
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld  
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115  
E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)  
[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

