

## Prefazione di Jackie Stewart

Jochen era maturato come pilota. Negli ultimi diciotto mesi della sua vita si era staccato dall'idea fissa di voler vincere le corse. Prima, secondo me, ci provava disperatamente. Faceva di tutto per vincere un Gran Premio, era il suo più profondo desiderio. Ma dopo aver ottenuto la sua prima vittoria, si era reso conto che non era poi così difficile. Capita lo stesso con molte cose della vita: il traguardo sembra irraggiungibile, prima di arrivarci, e poi ti viene incontro.

Io l'ho capito chiaramente nel 1969 a Watkins Glen: questo non rimarrà l'unico Gran Premio che Jochen vincerà. E, in effetti, ne vinse altri cinque in rapida successione. E ci riuscì proprio, perché non guidava più con l'impeto che credeva di dover mettere per dimostrare di essere il migliore. Sono convinto che nelle ultime gare Jochen abbia corso rilassato, senza fatica, senza sforzo. In poche parole: vincere non è difficile. È facile vincere, ma è difficile perdere. Devi lottare duramente per arrivare secondo o terzo. Ma quando vinci, ti capita assai di rado di dover guidare al massimo per l'intera gara.

Nella carriera di un grande pilota di Formula 1 sono poche le corse in cui è necessario dare tutto per l'intera gara. A Monte Carlo non credo che Jochen lo abbia fatto. Lo affermava, ma non penso che fosse così. Credo piuttosto che l'ultimo terzo della corsa abbia influenzato il suo ricordo. Sono convinto che non si sia impegnato al massimo nel primo terzo, e quindi neppure per tutta la corsa. Ma ha ottenuto un'ottima prestazione. Dopo che gli altri piloti avevano incontrato delle difficoltà, si è trovato in una posizione dalla quale poteva vincere. Conosceva le sue possibilità, le ha sfruttate al massimo, secondo le sue capacità, e naturalmente ha vinto.

Ha lottato duramente nel Gran Premio d'Inghilterra, dove è stato incalzato per tutta la corsa da Jack Brabham. Ma le altre vittorie sono state facili, sono arrivate come le voleva lui. Jochen sentiva di avere l'auto migliore, perciò ha guidato in modo da risparmiarla. In questo era maturato. Secondo me la sua vita era cambiata. Era meno combattuto, più disteso. Era evidente non solo quando veniva a trovarmi a casa e si rilassava più facilmente rispetto a prima, bensì anche nel suo modo di guidare, più disinvolto e tranquillo, senza alcuna tensione. Credo che si vedesse anche negli aspetti tecnici. È qualcosa che ho notato in lui più di tutto il resto.

Dopo la morte di Jim Clark, Jochen è stato l'unico pilota che mi sembrasse un vero avversario. Era l'unico della cui presenza avevo sempre totale consapevolezza. C'erano altri piloti, che in determinati giorni correvano molto veloci, ma sentivo sempre che Jochen era l'unico in grado di battermi sul serio o che avrebbe lottato con me - o contro il quale avrei dovuto lottare. Praticamente correvo sempre contro Jochen.

Nel corso della nostra carriera condivisa abbiamo combattuto una serie di duelli davvero eccezionali. Ricordo in particolare due battaglie: Karlskoga 1967, una gara di Formula 2 all'interno

del Gran Premio di Svezia, quando, dopo una breve battaglia contro Jimmy, abbiamo preso il comando. Jochen ed io, dopo aver staccato Jimmy Clark, abbiamo iniziato un duello accanito, dandoci il cambio senza pause al comando; e il Gran Premio di Inghilterra 1969, dove abbiamo guidato con grande impegno. Credo che in quell'occasione abbiamo toccato entrambi il nostro limite assoluto. Una corsa concitata, finché nei doppiaggi abbiamo incontrato un po' di traffico e Jochen ha guadagnato un vantaggio di due o tre secondi, che ha mantenuto. Ma abbiamo dovuto continuare a guidare sempre al limite delle nostre capacità: io per non perdere posizioni e Jochen per non perdere il suo vantaggio. Abbiamo fatto la stessa cosa.

Jochen è sempre stato l'avversario, contro il quale ho combattuto più duramente. Ed era proprio per questo che ci rispettavamo molto. Nel 1969, a Monza, abbiamo corso una gara molto equilibrata. La vinsi io e Jochen arrivò secondo. Fu una lotta tremenda, ruota a ruota, dall'inizio alla fine. Fummo al comando più spesso di tutti gli altri, e ci capivamo molto bene. È questo ciò che ho apprezzato di più durante la nostra carriera insieme: al mondo, c'è appena una manciata di persone, di cui ti puoi fidare ciecamente e con le quali puoi collaborare davvero. Nell'automobilismo, uno di loro era Jim Clark. Per me anche Dan Gurney. Pure per Jochen nutrivò questo rispetto, la consapevolezza di potermi fidare di lui. Non era semplice stima, era il fatto che, durante una corsa, sapevamo capirci. Ci rispettavamo e nello stesso tempo stabilivamo un contatto durante le corse. In nessuna occasione, per nessun motivo, ci sarebbe venuto in mente di usare tattiche scorrette nei confronti dell'altro. Non ricordo neppure una singola volta in cui Jochen abbia dovuto dire a me, oppure io a lui: «Santo cielo, guarda che cosa hai combinato!» Non succedeva mai, perché ciascuno di noi due lasciava passare l'altro, quando riusciva a metterti in una situazione sfavorevole, costringendoti a fargli posto. Non abbiamo mai cercato di sfidarci, fino a vedere chi dei due sarebbe uscito di pista. Entrambi capivamo che sarebbe stata solo una perdita di tempo.

Quando abbiamo assunto insieme il comando a Monza, abbiamo capito che potevamo superare insieme la concorrenza. A Reims, un classico esempio, ci siamo accordati alla partenza: «Partiamo appaiati, tu vai avanti alla prima curva ed io alla seconda.» Sapevamo che lo avremmo fatto. In questo modo abbiamo tenuto i nostri avversari più temibili dietro di noi; i piloti di cui avevamo paura, non fisicamente, ma perché sapevamo che avrebbero potuto usare tattiche pericolose.

Tra noi c'era comprensione reciproca. Era naturale fino all'ultimo giro. Non ricordo di aver mai dimenticato questo rispetto reciproco, neanche quando si trattava di vittoria o sconfitta. Lui non faceva mai niente per buttarmi fuori, e neppure io. Era impensabile. Non perché fossimo gentlemen, ma semplicemente perché riconoscevamo ciascuno il talento dell'altro.

Credo che in futuro questo mi mancherà tantissimo. Verso Jimmy avevo questo rapporto ma in misura inferiore, perché all'epoca non possedevo né la vettura né l'esperienza sufficienti per competere con lui.

Per me la bravura di Jochen come pilota è indiscutibile. Esistono solo due piloti con i quali ho gareggiato che ricordo davvero come due grandi: Jimmy e Jochen, gli unici che godevano del mio massimo rispetto. E la mia stima per Jochen è più fresca di quella per Jimmy. Quando conobbi Jimmy ero alle prime armi nell'automobilismo. Ero il novellino e veneravo Jimmy. Jochen ed io siamo entrati insieme in Formula 1, nel giro di pochi mesi, addirittura nel giro di poche gare, e abbiamo progredito insieme. Inizialmente ero in condizioni migliori, perché nei primi anni di carriera disponevo di materiale migliore rispetto a Jochen. Ma alla fine Jochen è diventato il pilota numero uno della Lotus, il che significava che era l'avversario principale.