

Η ζωή, πολλές φορές στήνει τα πιο ανατρεπτικά σενάρια. Στο μοτίβο αυτό εξελίχθηκε και η ζωή του Αυστριακού οδηγού J. Ri ndt , του πρώ του και μόνου, ελπίζουμε και τελευταίου, που ανακηρύχτηκε πρωταθλητής F 1 μετά θάνατον. Γεννημένος τον Απρίλιο (18) του ’42 στο M ainz - am - Rheim της Γερμανίας, από πατέρα εύπορο (είχε μύλους μπαχαρικώ ν) και μητέρα δικηγόρο, αναγκάστηκε να μετοικίσει στο Graz της Αυστρίας σε ηλικία ενός έτους, όταν και οι δυο γονείς του έχασαν τη ζωή τους σε αεροπορικό βομβαρδισμό . Παππούς και γιαγιά ανέλαβαν το μεγάλωμα του, και ο μικρός Jochen θεωρήθηκε πλέον Αυστριακός.

Στα γενέθλια των 18 του χρόνων ο παππούς, του αγόρασε το

πρώ το αυτοκίνητο με το οποίο συμμετείχε σε αναβάσεις και σε ράλυ, αλλά λίγο αργότερα, όταν ο δωρητής άφησε τον μάταιο τούτο κόσμο, χρησιμοποίησε κάθε τέχνασμα και τελικά έπεισε τη γιαγιά να του αγοράσει μια Alfa Romeo με την οποία πέτυχε την πρώ τη γνωστή νίκη του, το ΄62 στο Aspen. Το ’64 κάνει την τολμηρή κίνηση. Στα 22 του χρόνια αποφασίζει και πουλά όλη την γονική επιχείρηση, οτιδήποτε του ανήκει, και αγοράζει μια Brabham BT 10 προκειμένου να αγωνισθεί στο πρωτάθλημα F 2. Την επόμενη χρονιά, στο Le Mans ο 23χρονος Rindt με τον Masten Gregory διασώ ζουν το γόητρο της Ferrari με μια ιδιωτική συμμετοχή καθώ ς κερδίζουν με το νο 21 στις πόρτες μιας 250 LM. Ο Αυστριακός είναι ο νεαρότερος νικητής του αγώ να (θα χρειαστεί να περάσουν 30 χρόνια για να έρθει ένας συμπατριώ της του, ο Alex Wurtz

, προκειμένου να σπάσει αυτό το ρεκόρ. Ακολουθεί μια περίοδος με διφορούμενα αποτελέσματα σε διάφορες ομάδες. Το 1966 τερματίζει 3
ος
στο πρωτάθλημα με
Cooper
Maserati
όταν ο πρωταθλητής
team
mate
του
J
.
Surtees
συγκεντρώ νει 4 βαθμούς περισσότερους. Το 1968 δίπλα στον
τρις παγκόσμιο
sir
J
.
Brabham
τερματίζει 12
ος
, με 8 πόντους, όταν ο
Jack
μαζεύει μόλις 2 πόντους στην 23
η
θέση.

Η τελευταία χρονιά της δεκαετίας, τον βρίσκει στην Lotus που πενθεί ακόμα την απώ λεια του πελώ ριου Jim Clark. Μαζί του οι G. Hil l , M .

Andretti
,
M
.
Atwood
. Τερματίζει το πρωτάθλημα 4
ος
μαζεύοντας σχεδόν τους μισούς βαθμούς της ομάδας που είναι τρίτη. Το 1970, ίσως όλα να κρίθηκαν στον αγώ να του πριγκιπάτου.Ένας άκεφος
Rindt
χαμένος κάπου στην επτάδα γύριζε χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Κάποιες εγκαταλείψεις μια δυο κερδισμένες θέσεις τον έφεραν τρίτο με 15 δεύτερα διαφορά από τον πρώ το
Brabham
. Ο Αυστραλός οδηγούσε μια φρέσκια BT 33, είχε κερδίσει τον εναρκτήριο αγώ να στο K
yalami
, κάνοντας και
pole
στην
Jarama
.Ήταν η στιγμή που ο αμνός μεταμορφώ θηκε σε λύκο. Οδηγώ ντας την αρχαία (για τα μέτρα του Μαίου του ’70)

Lotus
49
C
ο Αυστριακός ροκάνιζε τη διάφορα σπάζοντας αλλεπάλληλες φορές το ρεκόρ του γύρου, δικαιώ νοντας απόλυτα τον
Colin
Chapman
τόσο για τις επιλογές του όσο και για την άποψη που είχε, καθώ ς πίστευε, ότι
ο
Jochen
αν δεν ήξερε ότι μπορούσε να νικήσει, οδηγούσε αδιάφορα. Εκμεταλλευόμενος κάθε τι, ακόμα και την ατυχία του
sir
Jack
, που κάτω από την πίεση, έχασε τη συγκέντρωσή του και βγήκε, ο
Rindt
τον πέρασε στην τελευταία στροφή του τελευταίου γύρου και κέρδισε την πρώ τη νίκη της σεζόν.

Τα προβλήματα νεότητας που παρουσίασε η 72 με την οποία είχε ήδη ένα ατύχημα στις δοκιμές εξέλιξης με τα

εμπρόσθια φρένα, ανάγκασαν τον οδηγό να ρωτήσει τον ομαδάρχη: ***«Μπορώ ως το τέλος της σεζόν να οδηγήσω την 49 με κάποιες βελτιώσεις;»***
. Ο
Colin
αρνήθηκε. Λίγες εβδομάδες αργότερα έχασε τη ζωή του ο
Bruce
McLaren
στο
Goodwood
. Χωρίς να έχει μια σφικτή σχέση μαζί του ο
Jochen
, σοκαρίστηκε.
Οδηγώ ντας στους επόμενους αγώ νες την 72, θα ανέβει στο ψηλότερο σκαλοπάτι του podium άλλες τέσσερις φορές και μάλιστα στη σειρά , καθώ ς κέρδιζε από τον Ιούνιο στο
Zandvoort
, έως τον Αύγουστο στο

Hockenheim
. Στην Ολλανδική πίστα πάντως κανείς δεν είχε κέφι για πανηγυρισμούς. Ένας σκυθρωπός και αμίλητος
Rindt
ανέβηκε στο βάθρο αφού είχε χάσει κατά την διάρκεια του αγώ να τον πολύ καλό του φίλο
Piers
Courage
όταν η
Williams
που οδηγούσε βγήκε από το δρόμο και ανεφλέγη.

Υπάρχει μάλιστα και μια στιχομυθία ανάμεσα στον αυστριακό και τον Bernie Ecclestone, που τότε ήταν μάνατζέρ του, η οποία έλαβε χώρα στο ταξί που τους πήγαινε στο αεροδρόμιο, μετά το νικηφόρο αγώνα του Zandvoort

.

- J.R. «Στο τέλος του χρόνου θέλω να αποσυρθώ»

- B.E. «Αν νοιώθεις ότι θέλεις να αποσυρθείς, κάντο τώρα.»

- J.R. «Δεν μπορώ από υπευθυνότητα προς την ομάδα. Έχω ένα καθήκον.»

Την ίδια εποχή, σύζυγός του Nina σχεδόν τον εκβίαζε.
«Θα πάρω την κόρη μας και θα φύγω μέχρι να τα παρατήσεις. Ο
Servoz
Gavin
είναι πιο τολμηρός από εσένα, που το έπραξε»
του έλεγε.

Το παιχνίδι της τύχης συνεχίστηκε με άλλες τρεις σερί νίκες, και η μια μάλιστα στο Brands Hatch ανέλπι στη καθώς ο επικεφαλής

Brabham
έμεινε από καύσιμα στον τελευταίο γύρο. Ο
Jochen
ήταν μεταξύ σφύρας και Άκμονος. Ήθελε να φύγει, αλλά η ανδρική του φύση, του το απαγόρευε. Έλεγε ότι το η 72 ήταν καταπληκτικό μονοθέσιο αλλά φοβόταν πολύ την αξιοπιστία του, ειδικά με το σύστημα πέδησης.

Στον Αυστριακό GP νιώθοντας και έξτρα πίεση από τους συμπατριώτες του σχεδόν ανακουφίστηκε όταν εγκατέλειψε από κινητήρα, καθώς είχε θορυβηθεί από το άσχημο ατύχημα του team mate του,
John
Miles
όταν κατέρρευσε το εμπρός δεξιό σύστημα των φρένων του. Ο μηχανικός
Dave
Sims
θυμάται ότι οι άξονες που συγκρατούσαν το σύστημα πέδησης ήταν κοίλοι, με ραβδώσεις όπως και η κάνη των τυφεκίων, πολύ ακριβοί, πολύ εξελιγμένοι πολύ δύσκολοι στην κατασκευή. Ξανασχεδιάστηκαν, ξανακατασκευάστηκαν, με μεγαλύτερη διάμετρο,

προσεκτικότερες ραβδώσεις, αλλά κανείς δεν μπορούσε να προβλέψει τι θα γινόταν μετά από μερικές βίαιες επιβραδύνσεις, κραδασμούς και πιέσεις.

Μολαταύτα, ο Rindt, απολαμβάνοντας μια διαφορά της τάξης των 20 βαθμών, φθάνει στο Ιταλικό
G
.
P
. Πήγε οδικώς από την Ελβετία στην Monza μαζί την Nina
σε μια 2.800 B.M.
W
. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της εξομολογήθηκε:

«Δεν μπορώ να σταματήσω. Θέλω τον τίτλο,. Ακόμα όμως και αν τον κατακτήσω, δεν θέλω να σταματήσω. Τώρα είναι η ώρα για το πολύ χρήμα.» Ο Ecclestone συ μφώνησε.
«Δεν υπήρχε περίπτωση πια να σταματήσει. Οι αγώνες ήταν στο αίμα του.».
Συζητούσαν μάλιστα για το αν θα μείνει στη

Lotus
ή αν θα πήγαινε σε άλλη ομάδα. Ο
Bernie
τον είχε ήδη προειδοποιήσει ότι αν έμενε θα ήταν ρίσκο.

Την Παρασκευή το βράδυ παραβρέθηκε μαζί με τον Ber nie
και τον
Giacomo
Agostini
σε μια τελετή. Το Σάββατο 5 Σεπτεμβρίου,
θα πάρει το πρωινό του μαζί με τον E
merson
Fittipaldi
θα
και
φύγει ήρεμος από το
Hotel
de
Ville
.
Αργότερα θα γευματίσει με την
Nina
και το ζεύγος

Oliver
. Ακολούθως έδωσε μια συνέντευξη στην Αυστριακή τηλεόραση και ήρθε η ώρα των δοκιμών. Δέθηκε στην 72/2. Στο κιβώτιο, είχε σχέσεις που θα του επέτρεπαν να ξεπεράσει τα 325 χλμ/ωρ, φρέσκο μοτέρ Cosworth, καινούργια ελαστικά και τακάκια. Δεν είχε σκοπό να κυνηγήσει την
pole
. Πιο πολύ ήθελε να δοκιμάσει τις ρυθμίσεις για το slipstreaming
που στον αγώνα θα είχε μεγάλη σημασία.

Βγήκε στην πίστα, μονομάχησε λίγο με τον Denny Hul me
,
τον πέρασε αμέσως μετά τη
Lesmo
και καθώς το ζευγάρι ετοιμάστηκε σε κλειστό σχηματισμό για τη
Parabolica
, μόλις ο προπορευόμενος
Jochen
ακούμπησε τα φρένα, το μπροστά αριστερά κατέρρευσε. Ανεξέλεγκτο το μονοθέσιο στράφηκε αριστερά, χτύπησε με βία τις μπαριέρες, η μύτη αποκολλήθηκε. Η σύγκρουση ήταν τρομακτική. Ο

οδηγός ήταν νεκρός.

΄Ηταν ο πέμπτος στη σειρά παγκόσμιος πρωταθλητής (μετά τους A. Ascari, N. Farina, M. Hawthorn, J. Clar k) που έχανε τη ζωή του μέσα σε αυτοκίνητο, ο πρώτος, και ο μόνος μέχρι στιγμής, που κατέκτησε τον τίτλο μετά θάνατο , και ο δεύτερος πιο νέος στα 28 του (τότε), μετά τον Clark οποίος κέρδισε τον πρώτο του τίτλο στα 27. Και οι δύο πιλότοι με Lotus , και οι δύο χωρίς να υποπέσουν σε κάποιο σφάλμα.

Το δυστύχημα του στη Monza 40 χρόνια νωρίτερα υπάρχει πια και στο διαδύκτιο: http://www.youtube.com/watch?v=Mze8qk7sN2o

αναρτήθηκε και στο wmotors.gr