

Niki goes Samba in Hangar 7



De luis-in-de-pels van een nationale airline: Branson is het al jarenlang met Virgin. Martin Schröder en John Block waren het in Nederland. CrossAir mangelde Swissair. En Niki Lauda is het kunstje in Oostenrijk al voor de tweede keer aan 't flikken.

In 1985 richtte hij Lauda Air op. Deze low-cost-airline-avant-la-lettre werd vervolgens in 2000 opgeslokt door Austrian Airlines, onder het motto *if you can't beat them, buy them*. Lastige Lauda bleef grootaandeelhouder, maar hield de stroperige vergaderingen van de grote club al snel voor gezien.



Oerlikon, bekend van ons eigen luchtafweergeschut in de Tweede Wereldoorlog, is al jaren HOOFD-sponsor van Lauda.

De voormalige Formule-1-coureur begon meteen opnieuw. Stichtte rond de eeuwwisseling Niki. Een speelse low cost maatschappij met - inmiddels - een negental grijszilveren jets, die een groot, quasi-slordig Niki-logo op de staart dragen. Plus op de romp een plaatje van een enorme, cartooneske bromvlieg. Grappig. Zeker in combinatie met de uitnodigende slogan: FLY NIKI!

In 2004 verkocht Lauda al weer 24% aan het succesvolle Air Berlin. Niki gaat best lekker. Al is elke mededeling over succes of failure in de luchtvaart momenteel volledig Jomanda-geleuter, dus daar houd ik me verre van.

Embraer

Mei tweeduizendnegen. De hele Oostenrijkse luchtvaart- en roddelpers is uitgenodigd voor het feestje van de geblakerde racekampioen. Jongeren kennen hem al niet meer, die kennen Schumil, maar voor de generatie die in de luchtvaart momenteel de baas speelt, is het nog steeds een *celebrity*. De man is een wandelende pr-machine en maakt daar natuurlijk handig gebruik van. Aanleiding is de nieuwe E-190, die vers uit Sao José dos Campos is

overgevlogen. Het toestel is de eerste van een *firm ordered* serie van vijf, terwijl Niki voorrang heeft bij de bestelling van nog eens vijf exemplaren.

Het *fiesta grande* begint op Vienna Airport VIP & Business Centre, waar we worden uitgenodigd door een nogal suffige Braziliaanse sambaband en vervolgens naar Salzburg vervoerd in de *nagelneue* E-190. Prachtig om die gloednieuwe flaps soepeltjes te zien *extenden*, zonder een spootje olie, FOD-prut of grafiet.

Ter plekke aangekomen sluizen vlotte platformboys in Red-Bull-T-shirts de hele bubs - reporters, crew en talloze Oostenrijkse en Braziliaanse bobo's - meteen door naar de inmiddels beroemde Hangar 7. Want waar kun je als Oostenrijks airline-CEO nou beter een feestje geven dan in de beroemde Hangar Sieben, van die andere vlieggekke Oostenrijkse ondernemer, Dietrich 'Red Bull' Mateschitz?

Vriend

"Dietrich is een vriend van me. Ik kom hier graag", zegt Lauda even later aan tafel, met de pet nog op. We eten een nogal merkwaardige *nouvelle cuisine*; in elk gerecht lijkt wel Red



Lauda benadrukt, in tegenstelling tot veel andere airlines, graag de Braziliaanse herkomst van de E-190.



Hangar 7, de miljoenenhobby van Red Bull directeur Mateschitz.



Caipirinha, u weet wel.

Bull verwerkt. Ik vraag de man waarom het nu juist een Embraer is geworden.

"De E-190 heeft precies de specificaties die we zochten om nieuwe lijnen te ontwikkelen, die we dan later met onze Airbusen uit kunnen bouwen. De opstartkosten voor een nieuwe lijn zijn laag en zo kun je als airline lekker flexibel bezig zijn. De passagiers merken er weinig van, want het comfort aan boord ligt al minstens op het niveau van een *medium-haul-jet*. En ik vond het bovendien prettig om zaken met de Brazilianen te doen. Ik ken ze nog uit mijn Formule-1-tijd. Harde, maar faire tegenstanders. Dat bleek ook wel tijdens de onderhandelingen; je moet dagenlang knokken voor een korting van een procentje. Maar goed, we zijn eruit. De *hundertneunzig* is hier en nu is het feest."

Twee Engelse reporters willen vervolgens het naadje van de kous weten over de samenwerking met Air Berlin en de precieze kostenstructuur van Niki en nog meer van die zwaarfinanciële lulkoek. Maar Lauda heeft geen zin om hier op in te gaan. Alleen de verschillende overheden, die deels uit onbenulligheid, deels uit favoritisme de hardwerkende *low cost car-*

rier het leven zuur maken, geeft hij telkens weer vegen uit de pan.

Dat wordt eentonig, dus ik gooi er nog maar een persoonlijke vraag tussendoor: ligt hij nou meer wakker van de risico's die hij als coureur liep of van de financiële die hij nu als ondernemer loopt? Lauda lacht, schuift de eeuwige Oerlikon-pet even naar achteren. Dit soort boulevardjournalistiek ligt hem meer. "*Ein Mißverständnis!* Formule-1, daarbij heb je helemaal geen gecalculeerde risico's! Het is totale geestelijke chaos. Je wéét dat je moet remmen voor een bocht en dat doe je dan gewoon niet. En dan kijk je of het goed afloopt. Meestal wel. Wat dat betreft zijn de risico's die ik nu neem kinderspel." ❏



Spiffe pet, Niki is een ludieke airline.