

GT racing is becoming quite popular in Germany and the blossoming ADAC-GT Masters Cup managed to lure out of semi-retirement even one of the all-time Formula 1 greats. Heinz Harald Frentzen is one-half of the superstar Chevrolet squad at Buchbinder-Callaway, partnering ski jumping World Champion and Olympic winner Sven Hannawald behind the wheel of their Corvette. Roman Klemm spoke to him about his racing comeback in 2011 at the Red Bull Ring, Austria.

R.K. After leaving Formula 1 at the end of 2003, the three-time Grand Prix winner and 1997 vice-Champion Frentzen found new home in the prestigious German touring car championship DTM. But just as many other F-1 refugees before him, including David Coulthard, Jean Alesi, Mika Häkkinen or Ralf Schumacher, he found the life there to be rather hard. It was not easy to be competitive against the specialists of this class, and big success did not come his way. He started with Team Holzer in an Opel-Vectra, which was not the best choice, as Mercedes-Benz and Audi dominated the series. His best finish in 2004 was sixth place in Brno, but he believed that hard work would bring out the car's true potential and stuck with Opel for another year, this time at Phoenix Racing. There he was able to show more class by achieving two third places at Brno and Zandvoort, and became the best Opel driver in DTM. But the manufacturer from Rüsselsheim decided to leave the series shortly afterwards. Heinz Harald's farewell to Opel almost ended in disaster, when he suffered heavy crash in the last race of 2005 at the Hockenheimring that left him hospitalized for days with concussion. But Frentzen was still looking for a future in the DTM and tried his luck with Audi works team Abt the following year. What he did not realize was the fact that the established hierarchy at Audi would make it quite difficult for a newcomer to get recognized, even for a big name like his. He made it to the lowest step of podium twice again, but those were not the results he was expecting. He felt quite strongly that Audi was not able to offer all its drivers equal technical support, and made his views public. Audi-Sport boss Dr. Ulrich did not like that very much and the two parted company at the end of 2006 in not so friendly way. After that, Frentzen initiated a rather revolutionary motorsport project by financing the HHF-Apollo Hybrid GT car, constructed by another former Audi man Roland Gumpert. Heinz Harald reportedly invested around 700,000 Euro and even recruited former Toyota F-1 engineer Norbert Kreyer, who was assigned the task of making Apollo's V8-Biturbo engine compatible with an electro-generator fed by lithium-ion batteries that were recharged by harvested braking energy...similarly to the KERS system in Formula 1. Frentzen himself introduced the car in 2008 at the 24-Hours at Nürburgring race. The hybrid system run reliably, but gearbox problems thwarted any chance at good result. Heinz Harald took a break after that, enjoying family life in Monaco with wife Tanja and their daughters Lea, Sarah and Fenja. But then motorsport came knocking again in form of Hannawald's manager Axel Watter, who was charging ahead with his plan to enter GT racing in 2011 in a big way with Sven. The team was ready and the sponsors were on board, all he needed was No.1 driver. Watter allegedly announced to the organization that it would be Frentzen, before even speaking to him. It took months after the negotiations started, but by the end of February, Frentzen agreed to the deal. So, even though he competed in 156 Grands Prix and spent three years racing in DTM, the world was beginning to forget about the racing driver Heinz Harald Frentzen. Yet here he is racing full time again and fresh from a fourth place finish, his best result thus far.

HHF: I tried some GT cars back in 2007 but it was not the right time and place for me then. But I now realize that only racing can give me the unique feeling of relaxation and satisfaction. I missed all the people, the competition, the fun, and teamwork. That is why I decided to come back.

Your family was surely glad to have the father at home. What was their reaction when you told them about your plan?

They knew how much I missed racing. Besides, GT Masters is not very time consuming. There are just eight events and almost no testing...so I am not away from home that often.

How did your accommodation to this class go?

I was surprised by the high level of this Championship, both technically and driver wise. I am not the only Formula 1 driver here and there are several GP2 and F-3 drivers involved, plus of course super touring professionals. I thought it would be easier, but even so it is nothing compared to the pressures we had in Formula 1, so it's OK. Our manager Axel does not want to hear it, but GT is almost like a hobby for me. Which does not mean that I do not want to be competitive and win!

What are your targets for 2011?

To catch up with the top teams. To be competitive, to improve steadily and to help my teammate Hannawald.

What do you think about your teammate, former World Champion and Olympic winner?

Sven started in motorsport rather late and without adequate background. But we really respect one another. I do not think that racing in Formula 1 cars needs more bravery than ski jumping. And I can see that in his driving style...he simply does not know fear! I never have to tell him to brake later, on the contrary. He is an ultimate late-braker and sometimes I ask him to press the pedal a bit sooner before the next corner.

What about your team and car?

Callaway Competition is an absolutely professional organization and Watter's company Emotional Engineering had secured perfect financial backing. So it is up to the two of us behind the wheel. We have chosen this car because of its 50:50 weight distribution. That makes the Corvette Z06.R GT3 a good-natured GT car and that is good for Sven.

We cannot forget about Formula 1...what are the most dominant memories looking back?

I am not a man who is melting away by remembering details. I had a fine time in F-1 with some highs and some lows. The biggest factor was my relationship with Peter Sauber. He watched over me since my F-3 days and called upon me to drive for his F-1 team in 1994, when I was racing in Japan. But our relationship was rather complicated. We parted and came together again. For sure, the fact that Sir Frank Williams offered me his car for 1997 was a sort of commendation, and I am proud of it. But it was not all rosy and sweet even with Williams.



How closely do you follow current Formula 1 and how do you like it?

Oh, I follow it faithfully. The FIA called on me twice already to serve as driver steward at a Grand Prix, and I believe that this is a very positive development. We were always asking for an experienced driver to be involved in decision-making during my active time with the GPDA. I have to say that the FIA were listening and in my opinion acted in a correct way. Only a former racer can really judge whether there are dirty tricks going on.

And the technical side of F-1?

Yes, for that I have to praise the FIA again. Formula 1 is moving in the right direction. They had done the right things to make overtaking easier and I love that! Just compare the races in 2011 with F-1 racing of my time. Some of our races were really boring. The only thing the FIA should try to improve is streamlining all the regulations.

What are you doing when you are not racing?

I live with my family, spend time with my three girls. We have houses in Monaco and in Spain, where my mother comes from. We have a good life thanks to the money earned in F-1 and DTM, and I am not involved in any particular business. I do this and that...sometimes even help out at my father's funeral home. So if you ever need any advice about that...(laughs).

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

Automobilové závody třídy GT v Německu získávají na popularitě a pohár ADAC-GT Masters dokonce vylákal z předčasného důchodu i jednoho z velikánů historie Formule 1. Heinz Harald Frentzen tvoří jednu polovinu hvězdné posádky Chevroletu v týmu Buchbinder-Callaway, kde se s ním za volantem Corvetty střídá mistr světa a olympijský vítěz ve skoku na lyžích Sven Hannawald. Roman Klemm s Frentzenem o jeho návratu na závodní dráhy mluvil v roce 2011 na rakouském Red Bull Ringu.

R.K. Po odchodu z Formule 1 na konci roku 2003 našel trojnásobný vítěz Grand Prix a vicemistr z roku 1997 Frentzen nový domov v prestižním německém mistrovství cestovních vozů DTM. Podobně jako řada dalších uprchlíků z F-1 před ním, mezi které patřili David Coulthard, Jean Alesi, Mika Häkkinen nebo Ralf

Schumacher, i on brzy pochopil, že to pro něj bude tvrdý chleba. Prosadit se proti cest'ákovým specialistům nebylo lehké a žádné velké úspěchy se nedostavily. Navíc začal u týmu Holzer s vozem Opel-Vectra, což se v sérii ovládaně auty Mercedes-Benz a Audi neukázalo jako příliš moudré. Jeho nejlepším výsledkem sezony 2004 bylo šesté místo v Brně. Přestože přestoupil do týmu Phoenix Racing, rozhodl se pokračovat s Opelem i další rok, protože věřil, že dobrá příprava z auta vyždímá jeho skutečný potenciál. Skutečně dosáhl lepších výsledků, včetně třetích míst v Brně a v Zandvoortu a byl nejúspěšnějším jezdcem Opelu v DTM sezony 2005. Jenže krátce na to se továrna z Rüsselsheimu rozhodla sérii opustit. Frentzenova rozlučková jízda pro Opel málem skončila tragicky, když v posledním závodě sezony na Hockenheimringu těžce havaroval a strávil několik dní v nemocnici s otřesem mozku. Přesto se stále snažil v DTM prosadit a proto přešel do stáje Abt, továrnímu týmu Audi. Co si ale neuvědomoval byl fakt, že zavedená hierarchie uvnitř Audi v podstatě nedovolovala jakémukoli nováčkovi se prosadit, což platilo i pro nováčka s velkým jménem. Znovu se sice dvakrát postavil na nejnižší stupínek 'bedny' ale to nebyly výsledky, které očekával. Došel k přesvědčení, že Audi není schopno zajistit pro všechny své piloty rovnocennou technickou podporu, a nijak se se svým názorem netajil. Šéfovi Audi-Sport Dr. Ulrichovi se taková publicita pochopitelně nezamlouvala a proto se s Frentzenem rychle rozešel ve zlém. Po této epizodě Heinz Harald rozjel v motoristickém sportu docela revoluční projekt, když se rozhodl financovat HHF-Apollo Hybrid GT, jehož konstrukcí byl pověřen další přeběhlík od Audi, Roland Gumpert. Frentzen investoval zhruba 700.000 Euro a dokonce pro věc získal Norberta Keyera, bývalého inženýra Toyoty F-1, který dostal za úkol napojit V8-biturbo Apollo k systému elektro-generátoru poháněného lithiovými bateriemi, dobíjenými energií z brzd vozu...ne nepodobné konceptu KERS ve Formuli 1. Frentzen sám usedl za volant při premiéře vozu v závodě 24 hodin na Nürburgringu v roce 2008. Všechny elektronické systémy šlapaly jako hodinky, ale dobrému umístění zabránily potíže s rychlostní skříní. Heinz Harald si po tomto projektu potřeboval trochu odpočinout a ponořil se do rodinného života. Žena Tanja a dcery Lea, Sarah a Fenja si ho doma v Monaku opravdu mohly užít. Motorsport ale znovu začal klepat na dveře, tentokrát v podobě Hannanwaldova manažera Axela Wattera, který byl na rok 2011 odhodlán se Svenem vstoupit do závodů GT. Měl tým a měl sponzory, jediné, co mu chybělo byl zkušený pilot. Watter údajně všem zainteresovaným stranám oznámil, že jedničkou týmu bude Frentzen ještě před tím, než s ním vůbec mluvil. Když k jednáním opravdu došlo, trvalo celé měsíce, než se mu Frentzena podařilo přesvědčit, ale Heinz Harald nakonec smlouvu koncem února podepsal. Přestože startoval ve 156 velkých cenách a tři roky závodil v DTM, svět na automobilového závodníka Frentzena přeci jenom už trochu pozapoměl. A teď tu sedí, znovu za volantem na plný úvazek a právě zpátky ze čtvrtého místa v závodě...jeho prozatím nejlepší umístění.

HHF: GTéčka jsem zkoušel i v roce 2007 ale tehdy to pro mě nebyla ta správná doba. Dnes si uvědomuji, že jenom závodění přináší tu unikátní kombinaci odpočinku a uvonění. Chyběli mi lidé, soutěživost, legrace, týmová práce. Proto jsem zpátky.



Vaše rodina byla jistě ráda, že měla tátu konečně doma. Jak na vaše rozhodnutí reagovali?

Věděli, že mi závody chybí. Mimo to, GT Masters není časově až tak náročné. Osm podniků a téměř žádné testy, takže nejsem pryč zase tak často.

Jak jste se v této třídě zabydlel?

Překvapila mě vysoká úroveň tohoto mistrovství, jak po technické tak i jezdecké stránce. Nejsem tu jediný bývalý pilot F-1 a k tomu zde působí několik jezdců z GP2 a F-3, plus samozřejmě mnoho specialistů na super cestáky. Představoval jsem si to tu lehčí, ale přesto se toto prostředí nedá srovnat s tlakem, pod kterým jsme byli ve Formuli 1. Náš manažer Axel to sice neslyší rád, ale závody GT beru skoro jako hobby. Což ovšem neznamená, že nechci vítězit.

Jaké jsou vaše letošní cíle?

Dotáhnout špičku, být konkurenceschopný, stále se zlepšovat a pomoci v tom i Svenovi.

Jak vlastně svého stájového kolegu, mistra světa a olympijského vítěze vnímáte?

Sven začal s motorsportem velmi pozdě a bez adekvátní průpravy. Máme ale k sobě vzájemný respekt. Nemyslím, že by skoky či dokonce lety na lyžích vyžadovaly méně odvahy, než závodit s vozem Formule 1. A je to vidět na jeho stylu jízdy...on prostě nezná strach! Nemusím mu proto nikdy říkat, aby zkusil brzdit trochu později, spíše naopak. On je absolutně poslední kdo před zatáčkou šlápne na brzdu a občas se ho snažím přesvědčit, aby na to dupnul trochu dříve.

Jak jste spokojen s týmem a s vozem?

Stáj Callaway Competition pracuje naprosto profesionálně a Watterova firma Emotional Engineering zajistila perfektní finanční zázemí. Je to tedy na nás dvou za volantem. Pro tento vůz jsme se rozhodli kvůli jeho 50:50 rozložení hmotnosti. To z Corvetty Z06.R GT3 dělá velmi přátelský vůz GT. A to je pro Svena výhoda.

Při rozhovoru s Vámi nesmí chybět téma Formule 1. Které vzpomínky jsou nejsilnější?

Nejsem člověk, který se babrá v detailech. Byl to hezký čas, který měl své výšky i pády. Největší roli jistě hrál můj vztah k Peter Sauberovi. Všiml si mě již ve Formuli 3 a roku 1994 mě do F-1 povolal z Japonska, kde jsem tehdy jezdil. Náš vztah byl ale často komplikovaný. Šli jsme od sebe a zase jsme k sobě našli cestu zpátky. Také na skutečnost, že si mne v roce 1997 vybral Sir Frank Williams jsem hrdý. Ale ani u Williamse to neprobíhlo tak hladce, jak se mohlo zdát.

Do jaké míry sledujete dnešní F-1 a jak se Vám líbí?

Formuli 1 pozoruji dosti přesně. Již dvakrát jsem byl za bývalé piloty povolán do role komisaře FIA a to je samo o sobě velmi pozitivní vývoj. Dříve jsme v GPDA vždy bojovali za to, aby ředitelství závodu stál po ruce někdo se zkušenostmi z kokpitu. Musím říci, že páni od FIA nás vyslyšeli a udělali správnou věc. Jen bývalý jezdec totiž dokáže správně ohodnotit, zda se na trati dějí špinavosti, nebo ne.

A sportovně-technická stránka?

I zde musím FIA pochválit. F-1 se vyvíjí správným směrem! To, že usnadnili předjíždění se mi moc líbí. Když srovnáš závody dnes s dobou, když jsem jezdil já, musíš uznat, že dříve to kolikrát byla nuda. Jediné, na čem by FIA ještě mohla zapracovat by bylo zjednodušení pravidel.

Čemu se věnujete ve volném čase?

Rodině, trávím čas se svými třemi děvčaty. Máme domy v Monaku a ve Španělsku, odkud pochází moje matka. Díky penězům, které jsem vydělal v F-1 a DTM si nežijeme vůbec špatně a nemám zájem se věnovat nějakému podnikání. Spíše se občas zapojuji do různých věcí...buď to nebo tamto. Někdy vypomáhám i ve funebrácké službě mého otce, takže pokud potřebuješ s něčím poradit...(smích).