

Ingo Hoffmann came to Europe in the mid-1970s and entered the 1975 British Formula 3 Championship. The very next year he joined the Copersucar Formula 1 team as second driver, partnering the double World Champion Emerson Fittipaldi...not an easy task. Over the partial two seasons, he failed to qualify three times and took part in three Grands Prix. His best result was seventh place in his last Formula 1 race, at home in São Paulo in 1977. In April 2015 Aleš Norký and Anthony Valdeffaro had an opportunity to have the following internet conversation with him.

A.N. There was very little of Brazilian presence in Formula 1 before Emerson Fittipaldi showed-up. Was his success the inspiration that made you decide to become a racing driver?

I.H. Emerson was an idol for me when I started racing in 1972, but it wasn't because of him that I chose that path.

A.N. You arrived in Formula 1 with relatively very little experience. I suppose nobody turns down such opportunity, but was it a mistake?

At the time I knew that it was a big risk for me, to accept the F-1 contract and drive for the team. But I had no money to do another season or two in F-3 or F-2 to gain more experience.

A.N. The Copersucar/Fittipaldi project was no doubt a source of pride for Brazil. At the time, did you believe that it really could succeed, or was it more or less doomed from the beginning.



Everybody involved in the project believed that it could be successful.

A.V. If you could go back in time to when they first planned to enter Formula 1, knowing what you know now, what would your advice to them be? Get a big-name designer? Start out buying someone else's chassis, which even Penske and Williams used to do? Or join forces with someone like Walter Wolf from the start?

I don't believe in IFs. I like to say that IF my aunt had balls, she would be my uncle...kkkkkkkkkk. There are no IFs in life. The truth is that

it is very easy to point-out the mistakes today, but at the time, for sure the Fittipaldi brothers believed they were taking the right steps and making the right decisions.

A.V. Do you think Emerson Fittipaldi would have won more World Championships if he'd continued driving for other teams?

He certainly would have been in position to have good chances to achieve that.

A.N. Do you keep in touch with your former bosses Wilson and Emerson Fittipaldi?

I have much more contact with Wilson than with Emerson.

A.N. In 1977 you took a step-down to compete in Formula 2 with Project Four.

Yes, and the initial idea was to do F-2 season in 1976 already, to try to get some more experience, and to learn the circuits as well.

A.N. How did you find working with Ron Dennis...was he already the master of 'ronspeak' back then? And do you ever see him nowadays?

Sorry, don't know what 'ronspeak' means! He was already very competent and organized. Haven't seen him since then, though.

A.N. Once the opportunities in Europe were not available to you anymore, you returned to Brazil and continued racing in stock and touring cars. I understand that you have won over a hundred races and multiple national Championships. Can you tell us more about that?

At the end of 1978 I decided to return to Brazil, basically because I had no sponsorship anymore, and have realized that my international career came to an end. In 1979 I began to race in the Brazilian Stock Car Series, where I stayed until the end of my racing career at the end of 2008. During that time I won the National Championship 12 times.

A.N. Would you give them all up in exchange for one Grand Prix win?

No, I would not exchange all the titles I won for one GP victory. Definitely not, because a single F-1 win would'n had given me the exposure and provide opportunities I got for all those 30 years of racing back here in Brazil.

A.N. Did you ever consider trying your hand in NASCAR?

No, I never considered to go racing in NASCAR. I had a good career going on here in Brazil, I had my kids in school, and I started my tire business.

A.N. Have you been lucky enough to get paid for racing, or did you need the tyre business to support your career?

I earned all my money from motor racing. In the tire business, I lost money.

A.N. What is behind your cancer institute and how deeply are you involved personally?

I founded the 'Instituto Ingo Hoffmann' in 2007. We provide temporary housing for the children and their parents during the period when they are undertaking cancer treatment in the specialized hospital next door. The hospital donated us the land where our institute was built. The families we shelter usually come from very far away, and don't have money to pay for a house or hotel during the time they need to stay. With us they have all they need, all meals, a place to play, library, gym classes, and so on. I decided to do this in appreciation of everything life has given to me. We depend 100% on donations, and these generally come from people and companies that I know through motor racing.



A.N. This surely is a silly question to ask a Brazilian, but here it comes: Prost or Senna?

And here comes the silly answer: Senna.

A.N. After leaving Europe, did you continue to follow Formula 1 or was it something better left in the past for you? How do you feel about the state of the sport today?

In the beginning I followed F-1 a lot, but today I watch it only if I happen to be at home. I think F-1 today is quite boring, and in almost all the races you know beforehand who is going to win.

A.N. In any case, over the past four decades, Brazilians had achieved considerable success in the sport.

Yes, and it all started with Emerson Fittipaldi back in 1970.

A.N. Auto racing has changed a lot over the years, but the biggest change seems to be the amount of money involved in almost every decision made within the sport.

I believe that focus, passion, and determination are still necessary, but unfortunately, all other aspects have changed in some way. Money comes above all. Clearly it's so because the sport had not only become highly professional, but mainly because it also is a very big business.

A.V. When Emerson Fittipaldi went to IndyCar, did you think he'd achieve the success he eventually did? Did you ever want to follow him on that path?

When Emerson went to Indy Cars, it was mostly an unknown category here in Brazil. When he started to win, all the press over here begun to cover his success, of course. As I said before, I had no intention to leave Brazil anymore, because I was enjoying success here, and my family had a life here as well.

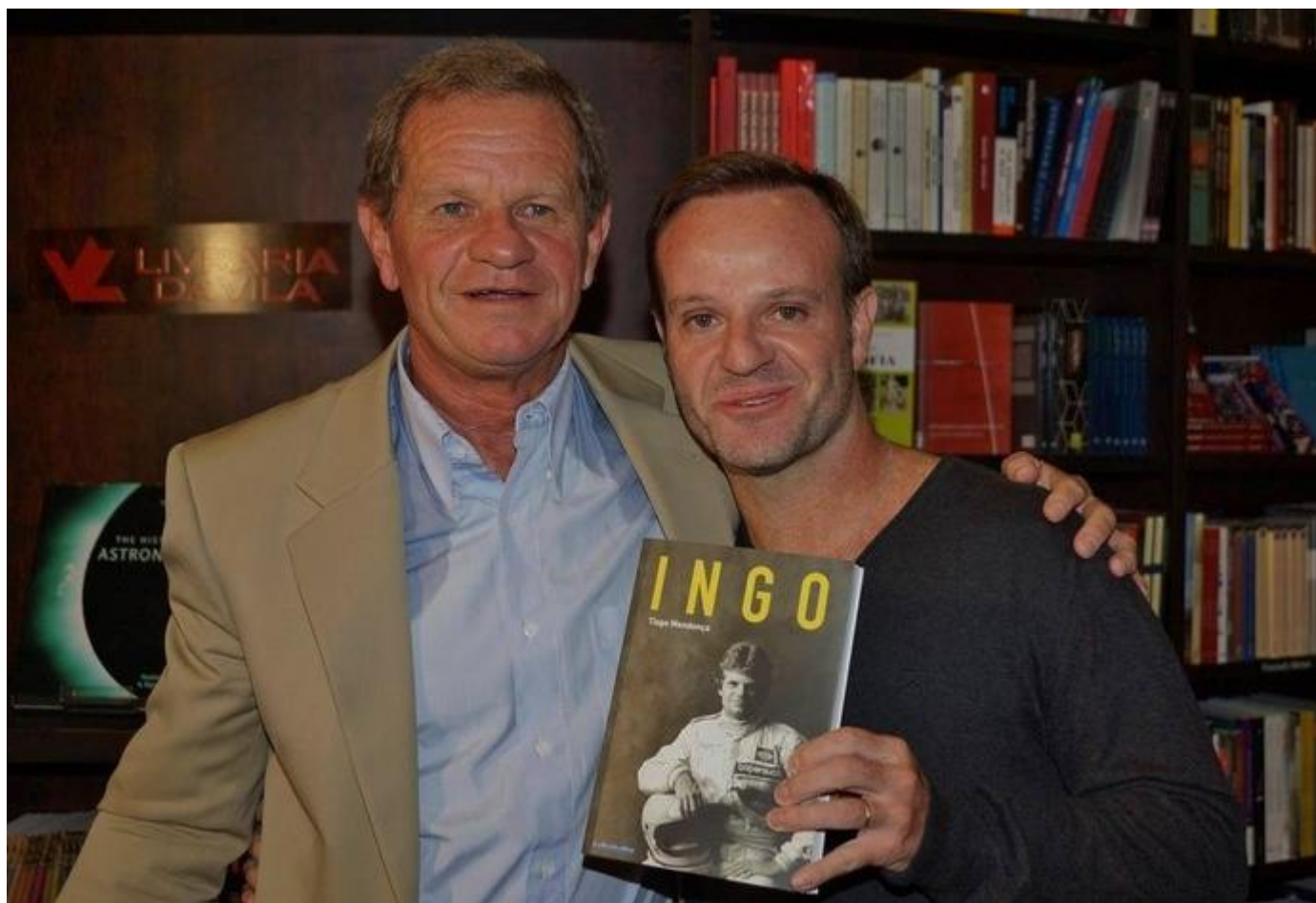
A.V. In the 1970s, did you find Interlagos scary to drive in a Formula 1 car, through curves like Curva 2 and Curva do Sol? If the old track configuration were restored and made smooth, do you think those curves would be flat out in today's cars?

Yes, for me they where scary. Today, Curva 2 would be flat for sure. Curva do Sol...probably not, I don't think so.

A.N. Finally, did I forget to ask anything?

I don't think so.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF INGO HOFFMANN.



Ingo Hoffmann přišel do Evropy v polovině sedmdesátých let a v sezoně 1975 nastoupil do britského mistrovství Formule 3. Hned příští rok se objevil v týmu Copersucar Formule 1, jako druhý pilot po boku dvojnásobného mistra světa Emersona Fittipaldi...ne zrovna snadná pozice. Během dvou částečných sezon se třikrát nekvalifikoval a zúčastnil se tří velkých cen. Jeho nejlepším umístěním bylo sedmé místo v jeho posledním závodě Formule 1, doma v São Paulo roku 1977. V dubnu 2015 Aleš Norský a Anthony Valdetaro měli příležitost s ním provést následující internetovou konverzaci.

A.N. Předtím, než se objevil Emerson Fittipaldi byla Brazílie ve Formuli 1 zastoupena jenom sporadicky. Byl jeho úspěch Vaší inspirací stát se závodníkem?

I.H. Když jsem v roce 1972 začínal se závoděním, Emerson byl můj idol, ale nevydal jsem se na závodní dráhu kvůli němu.

A.N. Ve Formuli 1 jste se objevil s poměrně málo zkušenostmi. Předpokládám, že takovou nabídku je nemožné odmítnout, byla to ale chyba?

Věděl jsem, že přijetí kontraktu závodit pro tým v F-1 je pro mě velkým rizikem. Ale zároveň jsem neměl dost peněz na to, abych mohl další rok nebo dva zůstat v F-3 nebo F-2 a získat tak více zkušeností.

A.N. Projekt Copersucar/Fittipaldi byl pro Brazílii bezpochyby zdrojem národní hrdosti. Věřil jste v té době, že se opravdu může prosadit, nebo bylo od začátku jasné, že předurčen k neúspěchu.

Všichni, kdo do toho byli zapojeni věřili, že to může uspět.

A.V. Když se díváte zpátky s dnešními vědomostmi, co by jste jim poradil, když se chystali vstoupit do Formule 1. Sehnat zkušeného designéra? Koupit ze začátku vůz od někoho jiného, stejně jako to udělali Frank Williams a Roger Penske? Nebo se hned z kraje spojit s někým, jako Walter Wolf?

Nevěřím na nějaké KDYBY. Protože KDYBY moje teta měla koule, tak by byla mým strýcem...kkkkkkkkk. V životě žádné KDYBY neplatí. Jistě je jednoduché teď po letech poukázat na všechny omyly, ale tehdy bratři Fittipaldi bezpochyby věřili, že podnikají správné kroky a dělají správná rozhodnutí.

A.V. Myslíte, že by Emerson Fittipaldi vyhrál další titul mistra světa, pokud by pokračoval jezdit za jiné týmy?

Každopádně by byl v pozici, která by mu poskytla velké šance toho dosáhnout.

A.N. Jste pořád v kontaktu se svými bývalými šéfy Wilsonem and Emersonem Fittipaldi?

S Wilsonem mám mnohem častější kontakt než s Emersonem.

A.N. V roce 1977 jste sestoupil o stupínek níže a jezdil ve Formuli 2 s týmem Project Four.

Ano, původní plán byl jezdit v F-2 už v roce 1976, abych získal zkušenosti a také se seznámil s okruhy.

A.N. Jakým zaměstnavatelem byl Ron Dennis...měl už tehdy zvládnutý ten osobitý způsob vyjadřování známý dnes jako 'ronspeak'? A vidíte ho občas i dnes?

Bohužel nevím, co ten 'ronspeak' je! Každopádně byl už tehdy velmi schopný a organizovaný. Od té doby jsem ho ale neviděl.

A.N. Potom Vaše příležitosti v Evropě prořídly a vrátil jste se do Brazílie, kde jste pokračoval v závodech produkčních a cestovních speciálů. Pokud se nemýlím, vyhrál jste od té doby více než sto závodů a několik národních mistrovství. Co nám o tom můžete říct?

Na konci roku 1978 jsem se rozhodl vrátit do Brazílie, protože jsem ztratil spozora a bylo mi jasné, že moje mezinárodní kariéra je u konce. V roce 1979 jsem začal v brazilském šampionátu Stock Car, kde jsem zůstal až do konce své kariéry v sezoně 2008. Během let jsem dvanáctkrát vyhrál mistrovský titul.



A.N. Vyměnil by jste všechny ty tituly za jedno vítězství ve velké ceně?

Ne, neměnil bych to všechno za jedno vítězství v GP. Určitě ne, protože jediný úspěch v F-1 by mě natolik nezviditelnil a neposkytl by mi takové příležitosti, jako těch 30 let závodění tady v Brazílii.

A.N. Zvažoval jste někdy vyzkoušet si NASCAR?

Ne, nikdy jsem nepřemýšlel o přestupu do NASCAR. Měl jsem tady dobrou kariéru, děti tu chodily do školy, a otevřel jsem tady pneuservis.

A.N. Dařilo se Vám si závoděním vydělat, nebo jste potřeboval svůj pneuservis k tomu, aby jste svou kariéru financoval?

Na živobytí jsem si vždycky vydělával závoděním. V obchodě s pneumatikami jsem peníze prodělal.

A.N. Co stojí za Vaším institutem proti rakovině a jak dalece jste v něm osobně zapojen?

Založil jsem 'Instituto Ingo Hoffmann' v roce 2007. Poskytujeme dočasný útulek rodičům s dětmi, které sem jezdí podstoupit léčbu rakoviny ve specializované nemocnici. Pozemek, na kterém jsme náš institut postavili nám věnovala právě nemocnice, takže je to hned vedle sebe. Rodiny, kterým pomáháme, zpravidla přijíždějí z daleka a nemají peníze na to pronajmout si dům nebo hotel na celou dobu, kterou potřebují zůstat. U nás mají všechno, co potřebují, stravu, místo k zábavě, knihovnu, tělocvičnu s instruktorem, a tak dále. Dává mi to příležitost vyjádřit, jak si vážím všeho, co mi život poskytl. Jsme stoprocentně závislí na darech a dotacích, které většinou poskytují lidé a společnosti, se kterými jsem se seznámil přes motoristický sport.

A.N. Toto je pro Brazilce určitě hloupá otázka, ale tady to je: Prost nebo Senna?

A tady je hloupá odpověď: Senna.

A.N. Sledoval jste Formuli 1 i po odchodu z Evropy, nebo to pro Vás byla uzavřená kapitola. Jak vnímáte situaci v tomto sportu dnes?

Ze začátku jsem F-1 sledoval dost hodně, ale dneska se dívám jenom když jsem zrovna doma. Myslím, že dnešní F-1 je docela nuda, u většiny závodů je předem zřejmé, kdo vyhraje.

A.N. V každém případě dosáhli Brazilci během posledních čtyř desetiletí značných úspěchů.

Ano, a všechno to začal Emerson Fittipaldi v roce 1970.

A.N. Automobilové závody se během let dost změnil, ale největší změnou je určitě množství peněz, které ovlivňují skoro všechna rozhodnutí, která se v rámci tohoto sportu podstupují.

Věřím, že fokus, nadšení a odhodlání jsou stále nutnými předpoklady, ale všechno ostatní se bohužel více nebo méně změnilo. Peníze jsou nade vše. Je jasné, že tomu tak je nejen proto, že se náš sport stal vysoce profesionálním, ale především proto, že je z něho obrovský obchod.

A.V. Když Emerson Fittipaldi odešel do IndyCar, předpokládal jste, že bude tak úspěšný, jak nakonec byl? Uvažoval jste někdy o tom následovat v jeho šlápějích?

Když Emerson odešel do IndyCar, byla to v Brazílii poměrně neznámá disciplína. Když pak začal vyhrávat, začaly všechny noviny tady jeho úspěchy samozřejmě dokumentovat. Jak jsem už říkal, neměl jsem v úmyslu opouštět Brazílii, dařilo se mi tady a moje rodina tady měla kořeny.

A.V. Byla jízda s vozem Formule 1 na Interlagosu sedmdesátých let úděsná, především v zatáčkách Curva 2 a Curva do Sol? Kdyby byl původní okruh uveden do prvotřídního stavu, myslíte, že v by dnešních vozech bylo ty zatáčky možné projíždět na plný plyn?

Ano, bylo to pro mě úděsné. Dnes by se Curva 2 určitě dala projet naplno. Curva do Sol...asi ne, nemyslím, že by to šlo.

A.N. A nakonec, nezapoměl jsem na něco?

Myslím, že ne.

