

Forty years ago, the Austrian Grand Prix was held in mid-August and local fans had it all figured out: they would come to the Österreichring to celebrate the second title for their favorite Niki Lauda, and at the same time see three local debutants in the World Championship, Hans Binder, Otto Stuppacher, and Karl Oppitzhauser. Two weeks before the race things took a nasty turn. Lauda had his terrible accident at the Nürburgring, and instead of celebrating the home success, was fighting just to stay alive. Oppitzhauser has no fond memories of August 1976 either. His (as he believed) meticulous preparations for entering the world of Grand Prix racing have unraveled in curious circumstances. Yet, the man who made a fortune as dealer for several passenger car manufacturers, is still racing today. At the onset of summer in Salzburg, he shared memories from those days with Roman Klemm.

R.K. In the mid-1970s you certainly were a known entity in touring cars. Your planned entry into Formula 1, however, had surprised many. To what extent were you a professional racing driver and what experience did you have with single seaters?

K.O. I had 14 seasons of successful racing behind me then, and was a complete professional under contract with the factory supported Schnitzer-BMW team. People forget that my career started in single seaters. Already in 1962 I was racing Formula V on all our hills and airstrip circuits like Aspern, Innsbruck, or Zeltweg. In 1973 I did an entire season in Formula 3 with Lotus. In my opinion, I did have plenty of experience



You have bought a March Ford outright. Why not take the path established by Niki Lauda and others, and buy a drive with an already established team?

None of the cars I ever drove were rented. I always own the cars I am racing with. At the Nürburgring, I was able to watch how the cars were being prepared, and saw nothing that my people could not handle. March gave me some assurances in regard to technical support.

Was it a brand new car?

Yes. Max Mosley sold me a new March 761 (*British observers familiar with Mosley's business practices assumed that Max sold him one of the chassis damaged by Vittorio Brambilla earlier*). The F1 adventure had cost me 300000 schillings, paid from my own pocket. I could afford it, so why not to try? I got the necessary A-class license without any problems, based on my prior performance, and I still hold it today. Must be a world record...40 years

with A-class license (*he pulls it out for proof*). Today, drivers have to spend 100 times more to reach Formula 1, which is sort of funny.

How did you prepare? It was your home Grand Prix, after all.

After the Nürburgring and one week before our race, all the Formula 1 teams were testing at the Österreichring, because of the newly installed turn 1 chicane. I took part and all went very well. I had no problems with the car nor any other drivers, and my times were extremely competitive.

Everything unfolded quite differently a week later, though...

Of course. In addition to A-class license, one needed certain amount of 'performance points' and according to the gentlemen at the Austrian autoclub OSK, I did not have enough. So I told them that I could present a petition signed by all drivers, certifying that none of them had an issue with me participating in the race. All the GPDA stars have signed it, but OSK still would not let me have a go. Instead, they claimed that I was still short two (!) performance points! They simply did not want me to drive. I could have referred the whole thing to my attorney and I am confident that we would have won, but I did not want to smear that affair any further.

Wasn't it strange for the autoclub to maneuver in this way against one of their own?

I knew that it was all about politics and of course money. Some timber salesman (*Oppitzhauser does not refer to Binder in any other way*) was there trying for a debut as well with Ensign Ford, and Raiffeisenbank paid the bill. I was clearly faster than him in testing and they were afraid that I would beat him in qualifying and get all the attention from local fans. So the Raiffeisen folks made sure to iron it out with the OSK in this way. I had no sponsors or any lobbying power on my side. At least I did not have to explain anything to some disappointed benefactor afterwards (*Raiffeisenbank also were the title sponsor for the 1976 race*).

Did you consider trying your luck in Formula 1 at one of the next events? There still were two more European races at Zandvoort and Monza. Your colleague Stuppacher, who too was excluded in Austria, successfully entered races in Italy, Canada, and the USA.

Frankly, after Lauda's accident I became bit worried about safety. Terrible accidents were happening much too often and Formula 1 started to look quite dangerous to me. I still did about four races in the British Aurora series after that, but then was happy to go back to touring cars. The open wheel chapter of my career was closed.

What happened to your March 761?

I exchanged it for a touring car with some chap from Wörgl. Then the car just vanished from the face of the earth. Today, I am sorry that I did not keep it for my personal collection.

Presumably, Zeltweg 1976 should have been the high point of your career, but it never materialized. What do you consider to be your greatest success?

I have good memories of Deutsche Rennsport Meisterschaft (1972-1985) with the turbo special Schnitzer-BMW 320, class 5. Those cars had well over 1000 horses already in the 1970s and '80s. Schnitzer has built tree of them before the DRM disappeared. I still have one of those monsters in my garage. During the 1990s I have won the Ferrari Challenge Cup six times, and I am proud of that.



And you are still racing...

Yes. I continued racing in the European Touring Car Championship with aces like Walter Lechner and Georg Pacher. Once at Spa-Francorchamps I even had Jean Paul Belmondo as my co-driver! I thought that I would stop at 70, but now I am 74 and still driving. So my new retirement age is set at 75...but something tells me that I might extend that a bit.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF
ROMAN KLEMM ARCHIVE

Svou velkou cenu Formule 1 pořádali Rakušané před 40 lety v polovině srpna a před tímto velkopodnikem byla situace pro fandů v podání jasná: pojedou se na Österreichring u Zeltwegu podívat, jak jejich favorit Niki Lauda získá druhý titul mistra světa a jak se tam představí tři domácí debutanti, Hans Binder, Otto Stuppacher a Karl Oppitzhauser. Dva týdny před závodem se ale mnohé negativně zvrtilo. Lauda těžce havaroval na Nürburgringu a místo oslav plánovaného domácího triumfu bojoval o holé přežití. Také Oppitzhauser na srpen 1976 nevzpomíná v nejlepším. Z jeho (jak si myslel) pečlivě připraveného vstupu do světa Grand Prix za velmi podivných okolností nečekaně sešlo. Přesto tento muž, který nahromadil velké jmění prodejem osobních vozů od několika výrobců, závodí dodnes. Roman Klemm si s ním událostech té doby popovídal začátkem léta v Salzburgu.

R.K. Ve kategorii cestovních vozů jste v polovině sedmdesátých let jistě nebyl neznámou veličinou, Váš plánovaný start ve Formuli 1 ale mnohé překvapil. Do jaké míry jste tehdy byl profesionálním závodníkem a jaké byly Vaše zkušenosti s monoposty?

K.O. Měl jsem tehdy za sebou již celých 14 sezon s dobrými úspěchy a byl jsem na absolutně profesionální úrovni jako smluvní jezdec továrně podporovaného týmu Schnitzer-BMW. Hodně lidí zapomíná, že jsem svou kariéru začal klasicky v monopostech. Od roku 1962 jsem jezdil s Formulí V na všech našich kopcích a tehdejších letištních okruzích, jako Aspern, Innsbruck nebo Zeltweg. V roce 1973 jsem dokonce s Lotusem absolvoval kompletní sezonu Formule 3. Zkušeností jsem tedy podle mého názoru měl dost.

Pro svůj debut jste si koupil March Ford. Proč jste nešel podobnou cestou jako Niki Lauda nebo jiní a nezaplatil si jen za místo v nějakém zavedeném týmu?

Žádné z aut celé mé kariéry nebylo jen pronajmuté. Vozy, se kterými závodím mi vždy patří. Byl jsem se předem podívat na Nürburgringu a prohlédl jsem si, jak ta auta připravují. Neviděl jsem v tom problém, svedli bychom to také. March mi po technické stránce přislíbil jistou podporu.

Jednalo se o zcela nový vůz?

Ano, Max Mosley mi prodal nový March 761 (*britští pozorovatelé a znalci Mosleyova obchodního počínání ovšem vycházeli z toho, že Max mu prodal jedno z šasi, které Vittorio Brambilla během sezony poškodil*). Dobrodružství F1 mě stálo 300000 šilinků a vše jsem financoval bez sponzorů z vlastní kapsy. Měl jsem na to, tak proč bych to nezkusil? Potřebnou A-Licenci jsem na základě mých dřívějších úspěchů bez diskuzí obdržel a mám ji dodnes! Držím světový rekord, 40 let s A-Licencí (*na důkaz Oppitzhauser aktuální licenci ukazuje*). Dnes musí jezdců za vstup do Formule 1 zaplatit stonásobek, což je až komické...

Jak jste se na domácí velkou cenu připravil?

Mezi Nürburgringem a naším závodem, tedy týden před GP Rakouska, testovala celá Formule 1 na Österreichringu, který byl poprvé vybaven šikanou v první zatáčce. Jel jsem s nimi a dařilo se mi výborně. S vozem, nebo s ostatními jezdci na trati jsem neměl problémy a dosáhl jsem vynikajících časů.

O týden později ale najednou všechno vypadalo jinak...

Ovšem. Mimo A-Licence tehdy člověk potřeboval jakési určité množství 'výkonnostních bodů' které mi dle pánů rakouského svazu OSK najednou chyběly! Řekl jsem jim tedy, že seženu podpisy všech jezdců F1, kteří mi potvrdí, že nic proti mému startu nenamítají. Všechny hvězdy GPDA podepsaly, OSK mě ale na trať stejně nepustil a tvrdil, že mi stále ještě chybí dva (!) výkonnostní body! Prostě mě nenechali jet. Celou věc bych mohl předat svému právníkovi a jistě bych spor vyhrál, nechtěl jsem ale celou záležitost ještě více rozmazávat.

Není podivné, že automobilový svaz tak manévroval proti domácímu jezdci?

Dobře jsem věděl, že za tím vězí politika a samozřejmě peníze. Jeden obchodník se dřevem (*Oppitzhauser Bindera jinak nenazývá*) měl debutovat na Ensign Ford, což mu zaplatila Raiffeisenbank. Při testech jsem byl jasně rychlejší a obávali se, že ho porazím i v kvalifikaci a tím strhnu pozornost veřejnosti na sebe. Páni od Raiffeisenky to pak u OSK tímhle způsobem vyžehlili. Já sponzora a takovou lobby neměl...za všechno jsem platil sám. Alespoň jsem to fiasko pak nemusel vysvětlovat žádnému zklamanému mecenáři (*Raiffeisenbank byla roku 1976 též hlavním sponzorem velké ceny Rakouska*).



Nechtěl jste tedy zkusit své štěstí ve Formuli 1 při jednom z příštích podniků? V Evropě se přeci ještě jelo v Zandvoortu a v Monze. A kolega Stuppacher, kterému v Rakousku rovněž zamítli účast, se poté s úspěchem přihlásil do velkých cen Itálie, Kanady a USA.

Musím přiznat, že jsem si po Laudově nehodě tenkrát dělal dost starostí ohledně bezpečnosti. Těžké nehody se odehrávaly příliš často a Formule 1 mi připadala nebezpečná. Zúčastnil jsem se potom už asi jen čtyř závodů britského šampionátu Aurora a raději jsem se vrátil k cestovním vozům. Kapitola monoposty tím pro mne byla ukončena.

Co se stalo s Vaším March 761?

Vyměnil jsem ho tehdy za cesták s nějakým maníkem z Wörglu. Ten March poté jakoby zmizel ze zemského povrchu. Dnes je mi dost líto, že jsem si ho tehdy nenechal pro vlastní sbírku.

Zeltweg roku 1976 se měl jistě stát vrcholem Vaší kariéry. Co považujete za své největší úspěchy, když to tehdy nevyšlo?

Rád vzpomínám na závody v Deutsche Rennsport Meisterschaft (1972-1985) s přeplňovaným speciálem Schnitzer-BMW 320, skupiny 5. Ta auta měla na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let daleko přes 1000 koní. Schnitzer je postavil tři, než DRM zanikla. Jedno z těchto monster dodnes mám. V devadesátých letech jsem šestkrát vyhrál pohár Ferrari Challenge a na to jsem hrdý.

A závodíte dodnes...

Ano. Pokračoval jsem pak v mistrovství Evropy cestovních vozů, společně s esy jako Walter Lechner a Georg Pacher. Jednou byl dokonce ve Spa-Francorchamps mým co-pilotem Jean Paul Belmondo. Říkal jsem si, že v sedmdesáti skončím. Teď je mi čtyřasedmdesát a jezdím pořád. Mou novou důchodovou hranicí je 75 let...počítám ale, že ji znovu prodloužím.