

In the late 1990s, Salzburg's own Robert Lechner was thought of as the next best Austrian prospect to graduate to Formula 1. Today, the 38-year old, together with his brother Walter, run their own racing outfit that will compete in 2016 German and Italian Formula 4 Championships. The team has just moved to its new and ultra-modern facility in Thalgau, near the Salzburgring circuit. This investment should begin to write a new chapter to the already successful story of Lechner Racing. In March, Lechner sat down with his one-time Formula Ford rival Roman Klemm to discuss his career, future plans, and motorsport in general.

R.K. I would like to split this conversation into two sections: 'Robert Lechner the Driver' and 'Robert Lechner Team Manager and Entrepreneur'. From the 1970s into the 1990s, your father Walter Lechner Sr featured among the top European racing drivers. I still remember the Austrian TV broadcast from Österreichring, where after a victory in the Interserie he stands on the podium not only holding a trophy, but also both his boys. Was the career path therefore laid out for you and your brother Walter Jr well in advance? Was there any pressure coming from your dad?

R.L. Motorsport definitely was part of our lives that we felt every day. Dad was always travelling and was successful, so we were quite popular among the school friends. The fact that our house was frequented by motorsport personalities like Roland Ratzenberger or the current Toro Rosso boss Franz Tost did not register as anything special in our minds. Every now and then, Roland (*who was killed behind the wheel of Formula 1 Simtec Ford in Imola 1994*) even helped out as our babysitter! As far as pressure...there was none. Not at all...zero. Quite the opposite, actually. From my current perspective I have to say that it would have been better, if our father took the initiative to steer us toward the world of motorsport earlier and firmer. I never had a go-kart, for example, and in the garages at the races I used to envy the other kids who were whizzing around on their monkey-bikes. Dad was and continues to be a realist, who knew the sport better than most, and was acutely aware of how expensive and dangerous it can be.



Your father was European Formula-V Champion, Interserie Champion, Le Mans competitor, and owner of his own racing team. Surely you must have been aware that your household is not completely routine?

As I have already said...it was normal for me. Of course, sometimes I felt pride. For example in Czechoslovakia, where the Interserie races were attended by enormous crowds...hundreds of thousands! When we arrived at the Hotel Murom in Most, hundreds of fans already waited there and swarmed my dad with autograph and sticker requests. I just thought that my father was like a rockstar! Nonetheless, another memory that stuck in my mind is the terrible border crossing. We had to wait forever, there was barbed wire, machine guns... I just sunk into my seat and felt frightened. Even the mind of a child recognized that something was not right there. By the way, Interserie was paying very well in those days, but under Czechoslovak law, the money could not be taken out of

the country. So me and Walter...all our toys were Czech made. I distinctly remember Barum air mattress, and our kitchen was full of Czech chinaware. Dad had to spend that money somehow...

So how did it happen that you started racing as well?

Dad had his own racing school at the Österreichring, where we could help out during school holidays...which meant cleaning the shop and washing the cars. Walter Penker operated his own go-kart track there, and one day let us drive around for fun. Franz Wurz (*father of driver and GPDA Chairman Alexander*) took my dad to the side and persuaded him to let me race in few upcoming events. This was 1991, and I did reasonably well in a borrowed kart, which led to more racing and success at the national level during 1992 to 1994. The technical side was cared for by a friend, and my mom or grandfather had to drive me to the races. Dad was busy elsewhere and came to see me only once a year, just to check how I was doing. He did not want to get involved, really...his background was not go-karts and he basically did not know that scene. Quite simply, he was cast from a different mold than the likes of Senna or Schumacher.

Then you graduated to single-seaters in 1995...

Yes, and Alex Wurz was the key factor in that. He is one of the graduates of our racing school, together with Stefan Bellof or Christian Klien, for example. Back then, I thought that he was totally cool. Champion in Formula Ford, had his own car, girlfriend...I was mesmerized and wanted the same thing! Dad thought that I was doing alright and agreed to support me for one season. Then, at the end of the year, we would sit down, look at the results and decide on what to do next. And the results came right away. I won the Austrian Championship and late in the season went to Brands Hatch, where I beat Bas Leinders and won the European Championship race. The next day I entered the Formula Ford Festival, which is sort of World Championship for this class, and finished 4th behind Mark Webber. Before we left England, Ralph Firman Sr (*another father of former F1 driver*) of Van Diemen Cars offered me a factory car for the next year's British Championship. Mark Webber would have been my teammate.

The next few years belonged to Robert Lechner. You won the Austrian Formula Ford title again, then stronger Formula Renault Germany, and in 1998 became the vice-Champion in the prestigious German Formula 3 series. The future was clear: F-3000 and finally Formula 1. Yet, we never saw you in a Grand Prix, so what went wrong?

After the 1998 season, I had multiple offers from F-3000 and some opportunities for testing in Formula 1. Mercedes and Opel wanted me for DTM. Messages also came from big managers, such as Schumacher's Willi Weber, Peter Cramer, or WWP, who all wanted to sign me to a contract. I brushed them all off...and none ever called back. At the time, my father thought that it is all unfolding too fast. I was just this skinny kid and he wanted to protect me from the perils lurking around in the big world. Must say I understand that now. So I stayed in Formula 3 for another season. As vice-Champion, I was obviously a favorite and now I also had big sponsors and lots of media attention...and expectation. The amount of pressure surprised me and kept growing even bigger! In that situation, only the title would do...and I did not win it. Although in 1999 I was faster and better than ever before, I also had several accidents and that determined everything. At the end of the year, I was hoping to smooth things out with a good result in Macau. I was in second place behind Jenson Button when I crashed again...yet, it was right there that I proved to myself that I was a top driver. Despite another crash in qualifying, I still posted 3rd fastest time and had good pace in the race. But no matter how well I was driving, almost nobody could see anything beyond my accident.



Like Ratzenberger, Ralf Schumacher, or Eddie Irvine before, you decided to spend a year in Japan.

I had two options for 2000. Either F-3000 or Japanese Formula 3. Dad wanted me to go to F-3000 and I tested for Super Nova and Astromega at Jerez. My teammate with Astromega was young Fernando Alonso. And this Spanish youngster was very fast...I had to admit that he was better than me. But that was naive, I know now that he simply had to be quicker, because he knew the track very well, while it was brand new to me. In any case, I chose Japan. There were more compelling reasons for that, though. Boss of the TOM's Toyota factory team liked me and talked to me already in Macau. A contract with him meant that I would finally be able to get paid. Besides, I wanted to show everybody that I can succeed without my father's help. Well, and I simply wanted to be a factory team driver away from the European media.

But your Japanese plan did not work out as intended...

Not quite. I was still winning races, but far away from Europe...and before the internet era that proved to be a significant problem. News regarding my results were not visible here and any success I have achieved was in this regard de facto worthless. In the beginning, I was roommates with Alex Yoong, but I never got used to the language and cultural differences. They still wanted to sign me for the Nippon F-3000 and GT Championships, but after one year I decided to come back home. However, the world of motorsports has short memory, and I soon realized that here I no longer had any sponsors or a manager.

In retrospect, what do you see as the defining error in management and planning of your career?

I should have capitalized on my success in 1998. I should have gone to DTM and sign Formula 1 testing contract alongside. I believe that back then, my sponsor A1 Telecom would have been able to secure all that. Also, I should not have managed myself. That is best done by professionals with important connections and experience. Well, it always seems more obvious when looking back...

Later you managed to fight back and reach the top in GT and SportsCar racing.

I really had nothing going on at all, when one day former Lechner Racing mechanic, then running the MIS team in V8-Star series, asked me to substitute for one race here at the Salzburgring, because his regular driver fell ill. I was happy to oblige...and won the race ahead of Johnny Cecotto! That was a breakthrough. I got an offer from Zakspeed and drove for them in V8-Star for the next two years alongside former F1 driver Pedro Lamy. Those cars had great sound and I was winning again. Those two years with Zakspeed were the best of my entire racing career!

Single best moment of that career?

The win in the 24-hours Nürburgring in 2002. We won together with Pedro Lamy and Peter Zakowski driving a Dodge Viper. And it is special to be able to celebrate with your colleagues.

And the moment of greatest sorrow?

I have to think about that one. Well, I remember the evening in Suzuka hotel during my first race weekend in Japan. I was missing three-tenths on the fastest cars and had no clue how to gain them. I felt really lonely and powerless. For a moment, I really felt sorry for myself and wondered what am I doing here at all?

Which brings us to the second part of this interview: Robert Lechner, Team Owner, manager and instructor.

I drove my last race for Aston Martin at the Nürburgring in 2008 with my good buddy Tomáš Enge. But already in 2005, myself and my brother founded a PR agency that specialized in certain presentations. Part of it was our involvement in putting together and running the Mini-Cooper Challenge. At that time, we had no plans to establish our own racing team, however. As the company grew, we were approached by Polish lubricant company in 2012 with an offer of joint entry for the Porsche Supercup. We had a lot of success there from 2013 to 2015.

How is the cooperation between brothers Lechner going?

One of our co-workers defined it perfectly when she said that Robert is the software of the company and Walter is the hardware. I have a degree in economics, so my role is to take care of finances and marketing. Walter is in charge of logistics and the technical side.

You have just moved into new headquarters here near Salzburgring. How many employees does Lechner Racing have and what are your plans for 2016?

We want to go back to our roots and therefore will field three cars in German and Italian Formula 4. Our drivers Michael Waldherr, Yannik Brandt and Tommy Preining all graduated from Lechner Racing School and have great potential. We have 17 full-time employees, but next to the racing team we also maintain the racing school and a consultancy firm.

What differences do you see between Formula 4 and junior categories of your era 20 years ago?

In principle, drivers today make the same mistakes as back then, so nothing has changed there. But I have to say that today it is lot more competitive. Everybody is coming to single-seaters from go-karts and in this sense, they are all experienced racers already. The environment has changed as well. In my time, all these managers, coaches and physiotherapists simply did not exist.

How do you choose your drivers?

We get about 15 requests from people looking for a race seat every week. First we talk on the phone, and invite those who we feel are the most promising to our factory for a face-to-face meeting. Then we evaluate the entire picture, not least the financial aspect, because a season in Formula 4 today requires a budget of 300000 Euro. We are also building a modern simulator, but the bottom line is that all our drivers must first graduate from our racing school.

This new complex is the cornerstone of assurance that your organization’s success continues in the future. What are your plans for the next several years?

I can certainly see Lechner Racing in DTM and the next big goal would be Le Mans. Then there still is this thing called Formula 1. Although I have never made it as a driver, I am convinced that I will get there through management and administration sectors. I know that with my contacts and experience there is a lot I can achieve there. It is funny that today, one of the managers of Mercedes AMG is Toto Wolf, another student at Walter Lechner Racing School. The most important thing I have learned through my 25 years in motorsports is the fact that there is only one path to success, and it requires optimizing the combination of talent, connections, and sensible decision making...



Koncem devadesátých let platil Robert Lechner ze Salzburgu za největší rakouskou naději pro Formuli 1. Dnes vede osmatřicetiletý Lechner společně s bratrem Walterem vlastní závodní stáj, která letos nastoupí v německém a italském šampionátu Formule 4. Celý tým se teprve před měsícem nastěhoval do nových hypermoderních prostor v obci Thalgau, nedaleko okruhu Salzburgring. Tato investice se má postarat o další kapitolu v už úspěšné historii Lechner Racing. V březnu pohovořil Lechner se svým bývalým soupeřem z Formule Ford, Romanem Klemmem, o své kariéře, plánech a motorsportu vůbec.

R.K. Rád bych náš rozhovor rozdělil na dvě části: zaprvé 'Robert Lechner Závodník' a pak 'Robert Lechner Šéf Týmu a Podnikatel'. Tvůj otec, Walter Lechner senior, patřil od poloviny sedmdesátých až hluboko do devadesátých let k závodnické elitě Evropy. Ještě dnes se mi před očima vybavují obrázky rakouské televize, kde po vítězství v závodě Interserie na Österreichringu nedrží v náručí jen poháry, ale i své dva chlapce. Byla tedy Tvoje kariéra a kariéra Tvého bratra Waltera juniora jaksi předznamenána? Byli jste vystaveni otcově tlaku?

R.L. S motorsportem jsme vyrůstali. Byli jsme ve středu jeho víru. Táta byl pořád s úspěchem na cestách a kamarádi ve škole o tom se mnou samozřejmě rádi mluvili. To, že u nás doma běžně procházely velké osobnosti sportu, jako Roland Ratzenberger nebo dnešní šéf stáje Toro Rosso Franz Tost pro nás ale bylo zcela normální. Roland (*který v Imole 1994 zahynul za volantem vozu Formule 1 Simtek Ford*) dokonce občas směl být naší chůvou! Co se týče tlaku...ne, nebyl na nás tlak. Vůbec ne...prostě nula. Spíše obráceně. Z dnešního hlediska musím podotknout, že by asi tenkrát bylo lepší, kdyby nás táta do motoristického sportu nasměroval mnohem dříve a silněji. Nikdy jsem například neměl vlastní motokáru a na závodech v depu jezdců jsem záviděl jiným dětem, které se směly prohánět na Monkey-Biku. Můj otec ale byl a je realista, který tento sport znal lépe, než mnozí ostatní a přesně věděl, že je nejen drahý, ale i nebezpečný.

Tvůj otec byl mistrem Evropy Formule-V, šampion Intersérie, účastník 24h Le Mans a majitel vlastního týmu. Muselo Tě přeci napadnout, že se kolem Tebe děje něco zvláštního?

Jak jsem již řekl...pro mě to byla normálka. Jistě, byly tu příležitosti, kdy jsem cítil zvláštní hrdost. Například v Československu. Závody Intersérie tam tehdy na ochozy přilákaly statisíce diváků. Když jsme v Mostě přijeli před hotel Murom, tak tam již čekaly stovky fandů na autogramy a nálepky. Když se pak vrhli na tátu, tak jsem si myslel, že je jako rocková hvězda! Na druhé straně si dodnes dobře pamatuji na ty strašné hranice. Dlouho jsme museli na něco čekat, všude byly ostnaté dráty, samopaly...krčil jsem se v autě a měl jsem hrozný strach. Už jako dítě jsem tušil, že tady něco nebylo v pořádku. Ach, a při tom mě napadá, že v Interserii se tehdy daly vyhrát pěkné peníze. Jen je nikdo nesměl z Československa vyvézt. Proto jsme měli s Walterem doma téměř výlučně české hračky. Pamatuji si na matračky Barum a kuchaň plnou českého cibuláku! Za něco táta ty peníze utratit musel...

Jak se tedy nakonec událo, že jsi začal závodit i Ty?

Táta měl na Österreichringu závodnickou školu a během prázdnin jsme tam s Walterem směli vždy pár týdnů pomáhat...tedy uklízet dílny a pucovat auta. Walter Penker tam tehdy vedl motokárovou dráhu a jednoho dne nás nechal jen tak z legrace jet. Franz Wurz (*otec pilota a předsedy GPDA Alexandra*) si pak vzal tátu stranou a navrhl mi, aby mě v malém rámci nechal závodit. Roku 1991 jsem tedy jel pár klubových závodů. Motokáru nám půjčil známý. Vedl jsem si celkem dobře, protože jsem pak v letech 1992 až 1994 slavil úspěchy v národním šampionátu. Po technické stránce se ale o mě staral pořád ještě ten známý a k závodům mě vozila máma, nebo děda. Táta měl dost své vlastní práce a podívat se přišel jen jednou za rok, aby si udělal obrázek o mém vývoji. Nechtěl se do toho míchat, protože sám nepřicházel z motokárové scény a nevyznal se tam příliš dobře. Prostě nebyl ze stejného těsta jako generace Sennů a Schumacherů.

Od roku 1995 jsi pak postoupil do monopostů...

Ano, a i tentokrát hrál Alex Wurz klíčovou roli. Byl jedním z absolventů tátovy závodnické školy, stejně tak jako například i Stefan Bellof nebo Christian Klien. V mých očích byl Alex hrozně 'cool'. Byl mistrem Formule Ford, měl vlastní auto, přítelkyni...to mi moc učarovalo a chtěl jsem to také! Táta byl s mým vývojem spokojen a rozhodl se, že mě na jednu sezonu podpoří. Na konci roku jsme pak chtěli zhodnotit výsledky a rozhodnout, jak pokračovat dál. Výsledky byly výborné. Stal jsem se hned rakouským mistrem a koncem sezony jsem dokonce před Bas Leinderssem v Brands Hatch vyhrál závod mistrovství Evropy. Příští den jsem tam nastoupil do Festivalu Formule Ford, jakéhosi světového šampionátu této třídy a dojel jsem za Markem Webberem čtvrtý. Ještě v Anglii mi šéf Van Diemenu, Ralph Firman (*další otec bývalého pilota F1*) nabídl pro příští rok bezplatně tovární vůz pro britské mistrovství. Webber měl být můj týmový kolega.

Je známo, že příští léta byl Robert Lechner k vidění všude. Opět jsi se stal mistrem rakouské Formule Ford, pak šampionem silnější Formule Renault v Německu, a roku 1998 jsi byl vicemistrem prestižního mezinárodního německého šampionátu Formule 3. Tvé cíle se jasně rýsovaly na obzoru: Formule 3000 a konečně Formule 1. Na startu Grand Prix jsme Tě ale nikdy neviděli. Kde se stala chyba?

Po sezoně 1998 jsem měl hned několik nabídek ohledně přestupu do F-3000 a možnosti testů Formule 1. Mercedes a Opel se mnou chtěli jednat o vstupu do DTM. Ozvaly se mi i velké manažerské skupiny jako Schumacherův Willi Weber, Peter Cramer, nebo WWP a chtěli se mnou sepsat smlouvu. Všem jsem ale odřekl...a oni se už podruhé neozvali. Táta byl ale přesvědčen, že je to všechno příliš brzy. Byl jsem tenkrát takový maličký hučeňourek a on mě chtěl chránit před nástrahami velkého světa. Dobře tomu dnes rozumím. Zůstal jsem tedy další rok ve Formuli 3. Jako vicemistr minulé sezony jsem platil za favorita. Měli jsme velké sponzory a i média měla zájem a jistá očekávání. Tlak byl obrovský a překvapilo mě, že s časem ještě rostl! V takové pozici by mi pomohl jen titul...a ten jsem bohužel nevyhrál. Přestože jsem v roce 1999 byl rychlejší a lepší než kdy předtím, měl jsem několik nehod, které rozhodly. Koncem sezony jsem doufal, že všechno vyžehlím dobrým výsledkem v Macau. Byl jsem zrovna druhý za Jenson Buttonem, když jsem zase vlétl do bariéry...bylo to ale právě tam, kde jsem si sám sobě definitivně potvrdil, že jsem špičkový jezdec. V kvalifikaci jsem měl také nehodu, přesto jsem docílil třetího nejrychlejšího času a v závodě jsem držel vysoké tempo. Většina pozorovatelů byla ale tak povrchní, že můj celkový výkon kvůli té nehodě v závodě zapadl.



Šel jsi pak, tak jako předtím Rattenberger, Ralf Schumacher, nebo Eddie Irvine na rok do Japonska.

Pro ročník 2000 jsem měl dvě možnosti. Buď postup do F-3000, nebo Japonskou Formuli 3. Táta mě tlačil směrem k F-3000 a dokonce jsem v Jerezu testoval pro týmy Super Nova a Astromega. U Astromegy tam byl mým týmovým kolegou mladý Fernando Alonso. Tenhle Španělský mladík byl neuvěřitelně rychlý a v nitru duše jsem uznal, že je lepší, než já. Bylo to naivní. Dnes je mi jasné, že prostě rychlejší být musel...celý rok na té trati jezdil, zatímco pro mne byla úplně nová. Nicméně jsem se rozhodl pro Japonsko. Mělo to více důvodů. Šéf továrního týmu TOM's-Toyota mi jednoznačně věřil a oslovil mě už v Macau. Smlouva s ním znamenala, že jsem konečně mohl sportem vydělávat peníze. Mimo to jsem chtěl všem dokázat, že to zvládnu i sám...bez táty. No a také jsem chtěl prostě být továrním jezdcem daleko od Evropských médií.

Tvůj Japonský plán ale nevyšel...

Ne úplně. Dokázal jsem sice i tam vyhrávat závody, byl jsem ale příliš daleko od Evropy. Což se před érou internetu projevilo jako velký problém. Zprávy o mých výsledcích zde nebyly moc dobře viditelné, moje úspěchy tedy v tomto směru byly de facto bezcenné. Ze začátku jsem tam bydlel společně s Alexem Yoongem, s jejich řečí a kulturou jsem se ale nějak nedokázal sblížit. Nabídli mi sice, abych zůstal a jezdil jejich Nippon F-3000 a GT, po roce jsem se ale rozhodl, že se vrátím domů. Svět motorsportu je ovšem velmi zapomětlivý a po mém návratu jsem si brzy uvědomil, že jsem se tu ocitl bez sponzorů a bez manažera.

Co tedy retrospektivně vidíš jako rozhodující chybu v plánování své kariéry?

Měl jsem lépe využít tu vlnu úspěchu sezony 1998. Měl jsem tehdy přestoupit do DTM a vedle toho vzít program testování Formule 1. Myslím, že by to můj tehdejší sponzor, telefonní společnost A1, finančně zařídil. Také jsem se neměl manažovat sám. Měl jsem to přenechat profesionálům s důležitými vztahy a zkušenostmi. Zpětně je člověk vždy chytřejší...

Později jsi se ale přeci jen dokázal vypracovat mezi špičku jezdců GT a sportovních vozů.

Neměl jsem opravdu nic v ruce, když mě jednoho dne oslovil bývalý mechanik Lechner Racingu. Jeho tým MIS potřeboval pro závod seriálu V8-Star náhradu pro závod tady na Salzburgringu, protože jejich jezdec onemocněl. Rád jsem tedy zaskočil...a ten závod jsem před Johnny Cecottem vyhrál! Znamenalo to můj průlom. Pro příští dva roky jsem dostal smlouvu s týmem Zakspeed a jezdil jsem za ně ve V8-Star společně s bývalým pilotem F1 Pedro Lamym. Auta měla senzační zvuk a znovu jsem vyhrával. Tyhle dva roky u Zakspeed byly nejlepší z celé méjí závodnické kariéry!

Pokud by jsi měl vybrat nejhezčí okamžik té kariéry?

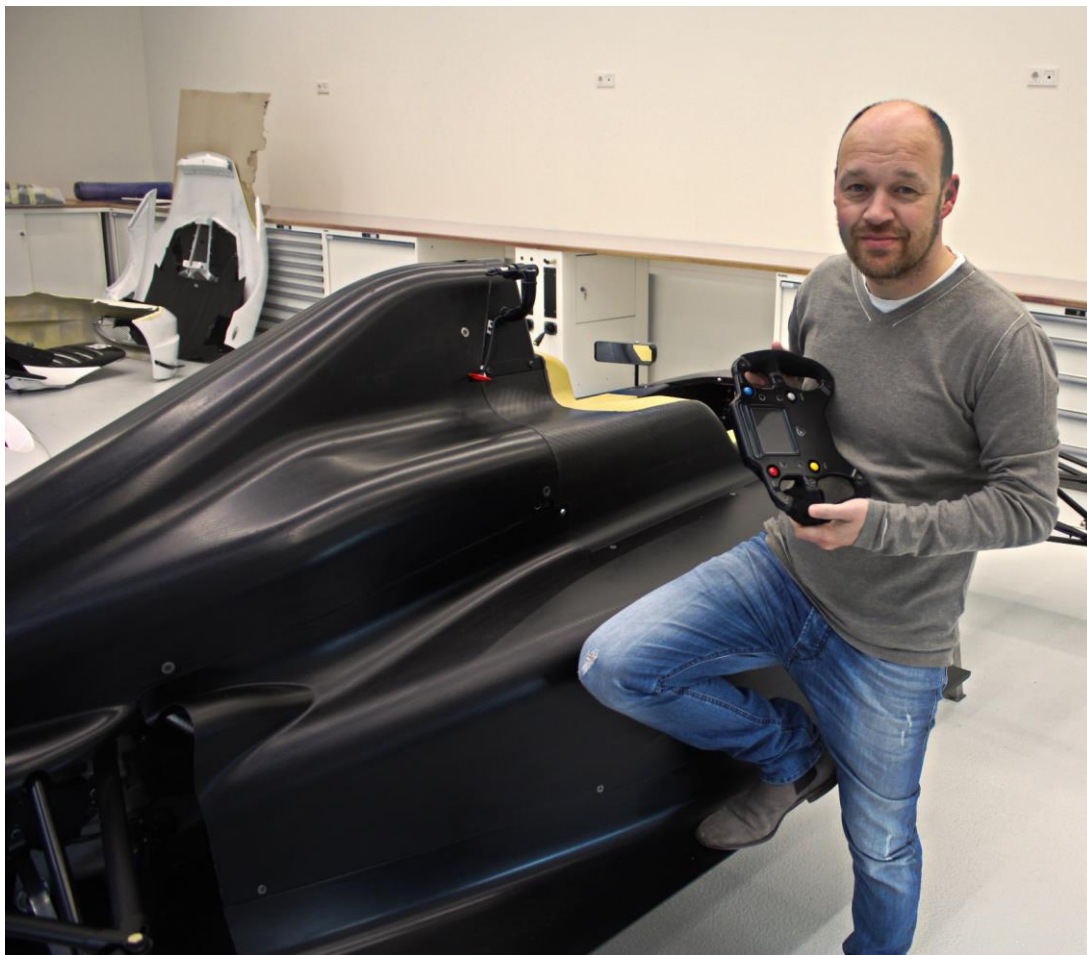
Tak bych vybral vítězství při čtyřadvacetihodinovce na Nürburgringu roku 2002. Vyhráli jsme společně s Pedro Lamym a Peter Zakowskim na Dodge Viper. A je to zvláště pěkné, když se můžeš radovat s kolegy.

A okamžik největšího zármutku?

Tak to musím opravdu hodně dlouho přemýšlet. Ano, vzpomínám si na jeden večer v hotelu v Suzuce během mého prvního závodního víkendu v Japonsku. Na nejrychlejší vozy mi chyběly tři desetiny a já neměl tušení, kde je najít. Cítil jsem se tehdy hrozně sám a bezradný. Oči mi zvlhly a ptal jsem se, jestli to nebyla chyba, že jsem se tam vůbec vydal?

Čímž bychom dospěli ke druhé části rozhovoru: Robert Lechner, majitel týmu, manažer a instruktor.

Můj poslední závod jsem jel roku 2008 na Nürburgringu za Aston Martin, společně s mým dobrým kamarádem Tomášem Enge. Už v roce 2005 jsme ale s bráchou založili PR agenturu, která se specializovala na různé prezentace a akce. Jednou takovou akcí byl náš podíl na provedení a organizaci šampionátu Mini-Cooper Challenge. Konkrétní plány ohledně založení vlastní stáje jsme tehdy ale ještě neměli. Firma se dost dobře vyvíjela a v létě roku 2012 nás oslovil jeden polský olejářský koncern, zda bychom s ním nechtěli nastoupit do Porsche Supercup. V letech 2013 až 2015 jsme tam slavili ohromné úspěchy.



Jak vypadá dělba práce mezi bratry Lechnerovými?

Jedna z našich spolupracovnic to velmi výstižně definovala: Robert je software podniku a Walter hardware. Jako vystudovaný ekonom se starám především o finanční stránku a marketing. Walter je odpovědný za logistiku a techniku.

Zrovna jste se přestěhovali do vašeho nového 'hlavního stanu' u Salzburgringu. Kolik zaměstnanců má teď Lechner Racing a jaký je váš program sezony 2016?

Chtěli bychom se vrátit zpátky ke kořenům a proto pojedeme se třemi vozy Formuli 4 v Německu a Itálii. Naši jezdci Michael Waldherr, Yannik Brandt a Tommy Preining všichni prošli naší závodnickou školou a mají velký potenciál. Máme 17 pevných zaměstnanců a mimo závodní stáje dále vedeme i naši školu a konzultační agenturu.

Jaké vidíš rozdíly mezi dnešní Formulí 4 a dorosteneckými šampionáty Tvé éry před dvaceti lety?

V zásadě dělají jezdci dnes ty stejné chyby jako tenkrát. V tom ohledu se tedy nic nezměnilo. Musím ale přiznat, že dnes vládne mnohem větší vyrovnanost. Všichni přicházejí do monopostů z motokár a jsou tedy do značné míry již ostřílenými závodníky. Také okolí se hodně změnilo. Za mého času ještě neexistovali všichni ti manažeři, trenéři a physioterapeuti.

Jakým způsobem vybíráte vaše jezdce?

Týdně se u nás hlásí kolem patnácti zájemců o kokpit. Po telefonickém rozhovoru ty nejslibnější pozveme k nám. V osobním pohovoru si pak uděláme celkový obrázek, protože se nesmí opomenout ani finální stránka věci. Rozpočet na jednu sezonu Formule 4 se pohybuje kolem 300.000 Euro. Stavíme i moderní simulátor, v zásadě je to ale tak, že kdo chce za Lechner Racing závodit, musí předem projít naší školou.

Stavbou nového komplexu jste položili základ k pokračování úspěšné budoucnosti Vaší organizace. Jaké jsou Vaše plány pro příštích několik let?

Dovedl bych si Lechner Racing docela dobře představit v DTM. Naším dalším velkým cílem je nastoupit v Le Mans. No a pak je tu pořád ještě i Formule 1. Jako pilot jsem se tam sice nedostal, jsem si ale jistý, že to dokážu v oblasti vedení a administrace. S mými zkušenostmi a kontakty tam mohu jistě hodně dokázat. Za úvahu možná stojí to, že dnes je ředitelem sportovního oddělení Mercedes AMG Toto Wolff, další z žáků školy Walter Lechner Racing. Nejdůležitější poznatek mých pětadvaceti let strávených v motorsportu totiž je to, že k úspěchu vede pouze optimální souhra talentu, vztahů a správných rozhodnutí...