

For everybody interested in motorsport, the name Walter Lechner is most closely associated with the Interserie. And rightly so: In the 1970s and 1980s this was major international championship for Le Mans style prototypes...and this Salzburg resident had won it no less than four times (1983, 1987, 1989, 1994). But it is not the only reason Lechner stands amongst the largest personalities of European motorsport. He himself acknowledges that his popularity abroad is probably greater than at home, where he needs to 'compete' with giants like Rindt, Lauda or Berger. On 4 August it was 70 years since he was born in Vienna, and he celebrated with sons Robert and Walter Jr. in the Budapest paddock. Among very few invited guests was (next to complete crew from Austrian TV station ORF) also Roman Klemm. Of course, great opportunity to chat and look back at the colorful career of a man, who today is the king of Porsche Carrera Cup.



R.K. You did not discover motorsport until relatively late in life...

W.L. Yes. My learned trade was hospitality and I trained as head waiter at the renowned Hotel Sacher in Vienna. My interest in racing was sparked largely by the success of Jochen Rindt. He was hugely popular in Austria and the young generation really looked-up to him. I was working in Paris when an opportunity presented itself to visit the 1968 French Grand Prix at Rouen. My hero was on the pole position, but retired early. I still remember the victory lap of Jacky Ickx in a Ferrari. I was really mesmerized by the whole spectacle...eventhough it included that tragic accident in which Jo Schlesser perished. I was still in Paris in September, so I made another trip to Le Mans, where the beautiful Ford GT of Bianchi and Rodriguez won. By the way, I hitch-hiked to both these races, because I certainly did not have any money to 'waste'. That sums-up the first stage of my trek to automobile racing.

And the second stage?

That was Jim Russell's racing school at the Salzburgring, which I attended in 1975. Driving came to me naturally and by then, I had enough money saved to afford Formula Ford Lotus 69. We started our own team together with Peter Kröber. I was active there until 1980, but I never made it to the Formula Ford Festival at Brands Hatch. The British did not open it to foreign drivers back then. So I drove in the Golden Lion Trophy that de facto counted as European Championship.

As we already said, you did not exactly come from within the racing community...how did you acquire technical knowledge?

We were equal partners with Peter, and he took care of all things technical...

One cannot stay in Formula Ford forever, though...

In 1979 I took my own car to German Formula 3 series. And that concluded the third stage of my arrival on the professional racing scene. It was a successful year, but it definitely opened my eyes in one particular way: I've realized that my financial circumstance can never get me to Formula 1. So I decided to let that dream go right there and then.

So there were enough of other interesting and prestigious opportunities?

Right. We've put different engine into my Ralt F3 and took it to Formel Super-V. After that, I took one year sabbatical.

After which you decided to concentrate on sport prototypes?

Exactly, but in the meantime, I managed to win the Formula V European Cup. And our team remained in Formula Ford for many years still, because we certainly were amongst the best in Europe. Names of the drivers who drove for me speak for themselves. They included real stars like Stefan Bellof, Roland Ratzenberger or Michael Bartels... But for myself, I decided to do Interserie for the British team Cobra of Colin Bennett, driving modified March F1.



In 1984 you and Bennett even travelled across the pond for the famous Can-Am...

We did reasonably well and I managed a race win, but the geography was in the way. At that time, both my boys were born and I did not like to be away from family for such a long time. We considered moving to the US, but decided against it. The truth is that Can-Am had its negatives...dangerous circuits, crashes, and lot of injured colleagues all around. In the end, Bennett closed shop anyway, I bought his two F1 based cars from March and Williams. Took them back to Europe and prepared for the next season.

So, firm return to the European scene.

Yes, sportscar racing was really healthy here at the time. I drove in the Interserie and Deutche Rennsport Meisterschaft (later SAT1 Supercup) and was really enjoying myself. It was teeming with very good drivers and top equipment from the world championship. And it was rather lucrative financially. Probably my best time in motorsports. I even had some opportunities to drive in the endurance championship for Walter Brun, and also Jürgen Kannacher and Günther Gebhardt, with Miroslav Adámek at Hockenheim 1985. And then there was Le Mans...without doubt the summit for every driver's career. And I even got paid...in 1988 Camel gave me 25000 DM! I was lucky enough to start there twice, but each time we retired early. As for Lechner Racing, we were reaching the highest levels as well, fielding cars in the Interserie, DRM, and the world championship. During that time, today's top managers like Arno Zensen (principal of Team Rosberg in DTM) or Franz Tost (Toro Rosso principal in F1) got their start with us. Toto Wolff (Mercedes AMG principal) was one of our drivers and for years an instructor at Walter Lechner Racing School.

Then you won the Austrian touring car championship with Ford Escort.

Yes, I stopped driving prototypes in 1991 and tried touring cars instead. But when you switch from a monster like Porsche 962C with 1000 horses under the hood, to almost production grade Ford Escort-Cosworth...you definitely feel the difference. Personally, I did not find enjoyment in driving such comparatively 'weak' machine. Then I stopped racing altogether, there weren't any other options anyway. Robert was just starting, and we made the decision to put our financial and technical resources behind his development.

What was your opinion in regards to your sons' abilities?

Robert has shown in Formula Ford, Renault and F3 that he had potential. He started on a path that could have taken him all the way. Then he had a problem in Japanese F3, where he drove for Toyota factory outfit, and for various reasons did not deliver during the first half of the year. Better results came in later, but it was already too late. He thought that he would get another chance to prove himself...but that was a mistake. Maybe he wasn't hungry enough...he knew that he could always come home and race here. Still, when he returned to Europe, he did a successful test in F3000. We put together €600000 to get him Astromega drive, but certain Spaniard called Fernando Alonso bought that seat with €800000. We had further negotiations with David Sears, but he chose to hire David Saelens, who brought budget from Fina... Robert was forced to go into full-body cars and later moved on to the V-8 Series. And that effectively ended his career trajectory towards Formula 1. He had proved his worth in GT cars more than once, but he never had any regrets. He was able to see his situation for what it was. In this sport, sometimes everything hinges on a single moment when you must shine. If you miss it, then...

Younger Walter also had what it takes. He was winning in Formula Ford at age 16. When he graduated to then reestablished Formula V, he was the best there. But he had a bad accident and VW eventually pulled out of single seaters. He was disappointed when F1 became unreachable, but not too much...after the experience with Robert, it was clear to us that our finances simply cannot carry us over there. With Walter, we couldn't even get a budget for F3, so he went to Porsche Cup...and in time, our entire team gravitated there as well. Then his career was cut short by serious illness. The fact that our team is one of the most successful in the history of Porsche Cup is all due to Walter's switch from the single seaters...setback turned into opportunity.

How do you see the future of Walter Lechner Racing?

The boys are taking over running of the entire organization. In not too distant future I will give them the promotion of the Arabian Porsche Carrera Cup. There is no way around it, although I feel fine, none of us are getting younger. I certainly won't be seen wobbling around the paddock with a walking cane! My ego would not bear it.



What do you consider to be the highlight of your career?

Tough to respond to that. If I think about it, the biggest success lies in the fact that one becomes respected. Franz Tost or Toto Wolff stop by to chat...and Alex Wurz just told me that discussions and consultations we have together, are the most valuable he ever received in this sport. Maximum integration into the environment...that probably represents the absolute value. The biggest success of my career is the feeling of recognition from the motorsport community, and knowing that I am part of it.

Yet, there were bitter moments as well. I remember the last race at the old Österreichring in 1994, which you did manage yourself. I still see you at the press conference with tears in your eyes...

That surely was most terrible experience. That weekend I was the track manager, race promoter, team principal and driver. I felt lot of pressure, financial as well as organizational. And another driver, Hannes Wustinger, was killed. Now imagine that it was me, who had to inform his family. Pure horror...we did not know what to do, stop the race or keep going. Wustinger family assured me that Hannes would want us to let the race continue.

You've said that Lechner Racing enjoys greater reputation abroad than at home in Austria. I can assure you that the same applies to your personal popularity in the Czech Republic...

The Czech events were always unique. In the days of socialism, the fan support and attendance for Interserie were de facto at a F1 Grand Prix level. I have good memories from those days. The fans were everywhere and the new circuit in Most was absolutely top-notch facility. I have not been there for years, until just recently. And still there were people seeking autographs..!

Well, once again happy 70th birthday! And may your days continue to be as rewarding as ever.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Pro každého znalce automobilového sportu v Česku bylo a je jméno Walter Lechner úzce spjato především s Intersérií. A jak by ne: V 70. a 80. letech se jednalo o jedinou mezinárodní sérii sportovních prototypů typu Le Mans, kterou mohli komunistickou diktaturou omezení fandové shlédnout doma na vlastní oči...a Rakušan ze Salzburgu tento šampionát vyhrál hned čtyřikrát (1983, 1987, 1989 a 1994). Ale nejen to vedlo k tomu, že je Lechner jednou z největších osobností evropského motorsportu. Sám přitom dobře ví, že je v zahraničí často populárnější, než doma, kde přeci jen musí o přízeň veřejnosti 'soupeřit' s giganty jako Rindt, Lauda nebo Berger. Letos 4. srpna slavil vídeňský rodák své 70. narozeniny a vedle Lechnerových synů Roberta s Waltrem juniorem patřil v Budapešťském paddocku do úzkého kruhu vybraných hostů (vedle kompletního týmu rakouské televize ORF) i Roman Klemm. Jaká to výborná příležitost k rozhovoru a ohlednutí za opravdu pestrou kariérou bývalého „Sacherova pingla“, který dnes kraluje objemné říši Porsche Carrera Cupu.

R.K. Automobilový sport jsi objevil poměrně pozdě...

W.L. Ano, vyučil jsem se vrchním v renomovaném vídeňském hotelu Sacher. Ohledně mého zájmu o závody hrály ohromnou roli úspěchy Jochena Rindta. Byl u nás v Rakousku neuvěřitelně populární a my mladí jsme k němu vzhlíželi. Pracoval jsem právě v Paříži, když se mi v červenci roku 1968 naskytla možnost navštívit velkou cenu Francie v Rouenu. Můj hrdina startoval z pole position, ale nedojel. Dodnes pamatuji vítěznou jízdu Jackyho Ickxe na Ferrari. Byl jsem tím celým divadlem prostě nadšen...i když v závodě tragicky zemřel Jo Schlesser. Hned v září jsem se proto z Paříže vydal i do Le Mans, kde vyhrál ten nádherný Ford GT Rodrigueze a Bianchiho. Mimochodem jsem oba výlety absolvoval stopem, protože peníze na 'rozhazování' jsem rozhodně neměl. To byla tak nějak má první etapa cesty za automobilovým sportem.

A ta další etapa?

Tou byla závodní škola Jim Russella na Salzburgringu, do které jsem se přihlásil v roce 1975. Šlo mi to a měl jsem už něco naspořeno, takže jsem si mohl koupit Lotus 69 Formule Ford. Společně s Peter Kröberem jsme založili vlastní tým. V této třídě jsem byl aktivní vlastně až do roku 1980. K Festivalu Formule Ford v Brands Hatch jsem se ale nikdy nedostal, Britové ho tehdy ještě vypisovali jen národně. Jezdil jsem tedy o Golden Lion Trophy, což de facto odpovídalo mistrovství Evropy.

Jak již bylo řečeno, nejsi zrovna 'od fochu'...kde jsi získal technické znalosti?

Tým jsem vedl společně s Peterem a technickou stránku zastával on...

Ve Formuli Ford ale nelze zůstat navěky...

V sezoně 1979 jsem nastoupil s vlastním vozem i do německého šampionátu Formule 3. To představovalo onu třetí a rozhodující etapu ohledně vstupu na profesionální scénu. Ten ročník byl sice úspěšný, v jednom ohledu mi ale opravdu otevřel oči: Realita, že mé finanční možnosti nikdy nebudou stačit na Formuli 1. S tímto snem jsem se tenkrát hned a nadobro rozloučil.



Našlo se dost jiných, zajímavých a prestižních sérií?

Přesně tak. Do šasi mého Raltu-F3 jsme zabudovali jiný motor a jezdili s ním Formel Super-V. Pak jsem si dal jednu sezonu pauzu.

Poté jsi své síly soustředil směrem sportovních prototypů?

Správně, ještě jsem ale stihnul vyhrát evropský pohár Formule V. I jako tým jsme ještě dlouhá desetiletí zůstali i ve Formuli Ford, kde jsme bezesporu patřili mezi absolutní evropskou špičku. Jména jezdců, kteří za mne jezdili, hovoří za vše. Najdete mezi nimi i hvězdy jako Stefan Bellof, Roland Ratzenberger nebo Michael Bartels... Já sám jsem ovšem začal jezdit Intersérii, na přestavěném voze March Formule 1, v Britském týmu Cobra Colina Bennetta.

S Bennetem jsi se pak roku 1984 dokonce vydal do věhlasné americké Can-Am...

Celkem se mi dařilo a vyhrál jsem i jeden závod, byl tu ale geografický problém. Oba mí chlapci už byli na světě a nelíbilo se mi být tak dlouho pryč od rodiny. Zvažovali jsme přesun do USA, rozhodl jsem se ale jinak. Ono Can-Am mělo i své zápory...dosti nebezpečné okruhy, nehody a hodně zraněných kolegů všude kolem mě. Bennett pak svůj tým stejně zavřel, sám jsem odkoupil jeho dva vozy na bázi F-jedniček March a Williams. Vzal jsem je s sebou zpátky do Evropy a připravil na další ročník.

Tak tedy pevně zpět na evropskou scénu.

Ano, ta byla tehdy na sektoru sportovních vozů velmi zdravá. Jezdil jsem Intersérii a Deutche Rennsport Meisterschaft (později SAT1 Supercup), a strašně se mi to líbilo. Bylo tam plno špičkových jezdců s výborným materiálem z mistrovství světa. Také finanční stránka věci byla velmi výhodná. Asi to byla má nejhezčí doba v motorsportu vůbec. V tom období jsem měl možnost startovat i za tým Waltera Bruna v mistrovství světa vytrvalostních závodů. Ten šampionát jsem jezdil i za stále Jürgen Kannacher and Günther Gebhardt, například roku 1985 v Hockenheimu společně s Miroslavem Adámkem. No a pak tu bylo Le Mans...zajisté prestižní vrchol v kariéře každého závodníka. A bylo to dokonce za honorář...sponzor Camel mi v roce 1988 zaplatil 25.000 DM! Měl jsem tu čest tam startovat dvakrát, pokaždé jsme ale předčasně odpadli. I jako tým Lechner Racing jsme se paralelně vypracovali na nejvyšší úroveň a začali jsme obsazovat vedle Intersérie a DRM i podniky mistrovství světa. Svou kariéru v tomto sportu tehdy u nás zahájily manažerské osobnosti jako Arno Zensen (dnes ředitel týmu Rosberg v DTM) nebo Franz Tost (dnes vede stáj Toro Rosso v F1). Také Toto Wolff (sportovní ředitel Mercedes AMG) za nás jezdil a byl dlouho instruktorem závodnické školy Walter Lechner Racing School.

Na Ford Ecsort jsi se pak stal rakouským mistrem cestovních vozů.

Ano, s prototypy bylo roku 1991 konec a přisedlal jsem tedy na cestáky. Když ovšem přisednete z takového monstra jako Porsche 962C s 1000 koníky pod kapotou, na téměř sériový Ford Escort-Cosworth, tak je to opravdu znát. Mě osobně už jízda s tak ve srovnání 'slabým' vozem nebavila. Se závoděním jsem pak přestal, stejně jsem neměl ani jinou možnost. Robert právě začínal a rozhodli jsme se, že naše finanční a technické zázemí soustředíme směrem jeho postupu.



Jaký sportovní potenciál jsi viděl u svých chlapců?

Robert dokázal ve Formulích Ford a Renault i v F3, že potenciál má. Šel cestou, která ho mohla dovést hodně vysoko. Problém byla jeho sezona v Japonské F3. Jezdil tam za tovární tým Toyoty a z různých důvodů se mu začátkem roku moc nedařilo. Výsledky přišly až později, to už ale bylo pozdě. Myslel, že má čas se prosadit...to ale byla mýlka. Možná, že nebyl dost cílevědomý...vždycky věděl, že se může vrátit domů a pokračovat i tady. Přesto, když se pak vrátil do Evropy, absolvoval dobrý test s F3000. Dali jsme pro tým Astromega dohromady rozpočet 600.000 Euro, přišel ale jistý Španěl jménem Fernando Alonso...a ten

kokpit dostal za svých 800.000. Jednali jsme i s Davidem Searsem, ten ale raději vzal Davida Saelense s jeho penězi od Finy... Robert tedy musel do uzavřených vozů, později pak přestoupil na V8-Series...což byl de facto konec jeho cesty směřující do Formule 1. Ve vozech GT pak několikrát ukázal co umí. Nikdy ale netruchlil, viděl svou situaci naprosto realisticky. V tomto sportu prostě někdy záleží na jediném okamžiku, ve kterém se musíš blýsknout. Když ho propásneš, tak...

Také mladší Walter měl ohromný potenciál. Ve Formuli Ford vyhrával již v šestnácti. Postoupil do znovuvzkřísené Formule V, kde byl nejlepší. Měl tam ale těžkou nehodu a VW pak své angažmá v monopostech stejně zastavil. Zklamání z toho, že se do F1 nedostane, nebylo u Waltera tak velké...po zkušenostech s Robertem jsme již předem věděli, že na to finančně prostě nemáme. U Waltera jsme nesehnali peníze ani na F3, proto přisedlal do Porsche Cupu...a časem se tam začal angažovat celý náš tým. Otázku jeho další sportovní kariéry pak stejně negativně vyřešila těžká nemoc. Za to, že jsme dnes jedním z neúspěšnějších týmů historie Porsche Cupu tedy vlastně vděčíme Walterově tehdejšímu přestupu z monopostů...z nouze cnost.

Jak vidíš další vývoj pro Walter Lechner Racing?

Hoši ode mě krok po kroku přebírají vedení celé organizace. Jednoho brzkého dne jim předám i organizaci arabského šampionátu Porsche Carrera Cup. Nemusíme si nic předstírat, jsem sice ještě naprosto fit, všichni ale stárneme. A já určitě odmítám belhat se po paddocku o holi! Ta představa prostě neodpovídá mému egu.

Co považuješ za největší úspěch své kariéry?

Těžká to odpověď. Když se nad tím ale zamyslím, tak je největším úspěchem skutečnost, že je člověk uznáván. Franz Tost nebo Toto Wolff přijdou občas poklábosit...a teprve dnes mi Alex Wurz prozradil, že pro něj rozhovory nebo porady se mnou znamenají největší obohacení, které v tomto sportu zná. Prostě maximální integrace v prostředí...to asi představuje absolutní hodnotu. Největším úspěchem mé kariéry je cítit uznání motoristické scény a patřit k ní.

Byly tu i trpké chvíle. Vzpomínám třeba na poslední závod na starém Österreichringu v roce 1994, který jsi sám organizoval. Vidím Tě ještě dnes před sebou při tiskové konferenci se slzami v očích...

Jistě, to byla zlá zkušenost. Ten podnik jsem zažil jako jeho organizátor, promotér a k tomu i jako šéf týmu a aktivní jezdec. Cítil jsem tedy ohromný tlak, jak finanční, tak i sportovní. No a právě tam se zabil kolega Hannes Wustinger. Představ si, že jsem to byl já osobně, kdo o tom neštěstí musel informovat jeho rodinu. Naprostý horor...nevěděli jsme, zda to celé odpískat, nebo pokračovat. Wustingerova rodina mě ale ujišťovala v tom, že by bylo v Hannesově zájmu jet dál.

Zmínil jsi, že se Lechner Racing těší v zahraničí možná většího uznání, než doma v Rakousku. Mohu Tě ujistit, že to platí i v rámci Tvé popularity v Čechách...

Závodit v Čechách bylo vždy něco zvláštního. V dobách socialismu tam měl závod Intersérie, co se návštěvnosti týče, de facto úroveň Grand Prix Formule 1. Moc rád na to vzpomínám. Byli jsme permanentně obklopeni fanoušky a nový mostecký okruh byl tehdy i pro nás non-plus-ultra kvality. V Mostě jsem několik let nebyl, teprve zase nedávno. A opět tu byli lidé, kteří chtěli podpisy na fotky a modely..!



Tak tedy ještě jednou: Vše nejlepší k sedmdesátinám! A ať se Ti nadále daří proplouvat životem tak úspěšným způsobem!