



Ob in der Formel Ford 1976 ...

Formel 3 ...

Walter Lechner Story

# Vaterfigur

Für Motorsport-Österreich ist 2009 ein echtes Jubeljahr: 50 Jahre Gerhard Berger, 60 Jahre Niki Lauda, 70 Jahre Dieter Quester. Da passt es nur allzu gut, dass am 4. August ein Pionier des heimischen Motorsports seinen 60. Geburtstag feiert: Mit Walter Lechner sen. gibt einer der erfolgreichsten Sportwagenpiloten und Teamchefs seit über 35 Jahren Vollgas – und es ist kein Ende in Sicht. Ein Portrait über einen Spätberufenen, der die brutale Gruppe C-Ära überlebte und als Teamchef die Branche revolutionierte.

■ Wir schreiben das Jahr 1975: Ein gewisser Niki Lauda ist gerade Held der Nation, ganz Österreich hat Benzin im Blut. Wen wundert es da, dass ausgerechnet in diesem Jahr auch eine andere Motorsportkarriere ihren Anfang nimmt. Am Salzburgring besucht Walter Lechner einen Kurs der Jim Russel Racing Drivers School – und sitzt zum allerersten Mal hinterm Steuer eines Rennwagens. Ein Erlebnis, das sein Leben nachhaltig verändern sollte.

■ Dabei war der gebürtige Nieder-

österreicher mit 26 selbst für die ungewöhnlichen Verhältnisse der wilden 70er-Jahre bei weitem kein Motor-

sport-Junior mehr – Jahrgangskollege Lauda war um diese Zeit bekanntlich bereits Formel-1 Weltmeister.



Can Am Serie 1983 ...

■ Doch in solchen Sphären schwebte der junge Walter ohnehin nie. „Mich hat ganz einfach das Fahren interessiert, also habe ich es gemacht.“ So einfach war das. 1979, am Höhepunkt seiner Formel-Karriere, war Walter Lechner mit 30 bereits ein Monocoque-Opa. „Während andere Leute höhere Ambi-



und Formel Super VW in den Achtzigern ...

tionen für mich gehegt haben, war ich bereits vollauf zufrieden damit, überhaupt das Geld für den Motorsport zu haben – und letztendlich auch zu überleben.“ Doch immer schön der Reihe nach.

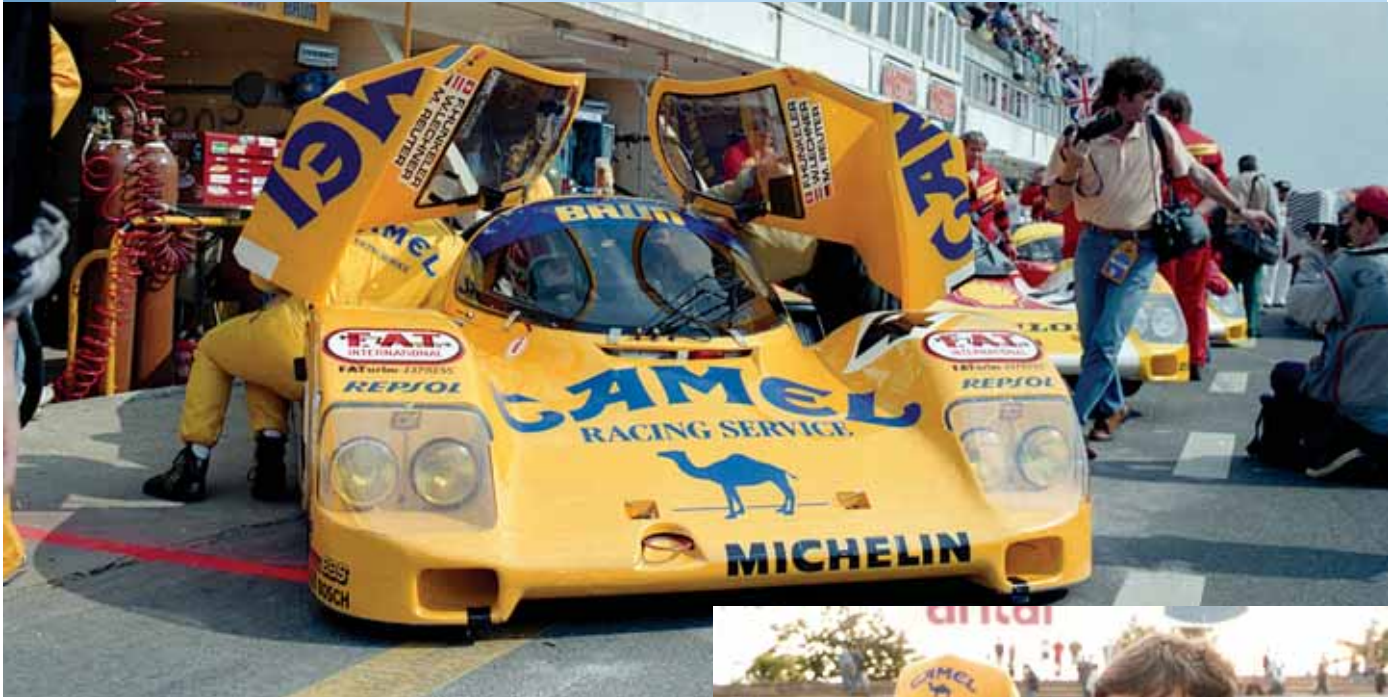
## Vom Tellerwäscher zum Europameister

Ehrgelitz und Talent zeigte Walter Lechner schon immer – nicht nur auf der Rennstrecke: Vom sprichwörtlichen Tellerwäscher im Wiener Hotel Sacher hatte er sich binnen sechs Jahren in der Schweiz und Frankreich zum vielversprechenden Hotelmanager hochgedient.

■ Als einer der wenigen Ausnahmen unter den österreichischen Vorzeigemotorsportlern hat er somit nicht nur einen ordentlichen „Zivilberuf“ erlernt, sondern sich auch das Geld für seine Starts selbst verdient. Und mehr als



... oder im Porsche 962 in der Interserie, Walter Lechner feierte überall Erfolge



das: 1974 pachtete er im beschaulichen Örtchen Faistenau bei Salzburg eine Diskothek und machte daraus eine wahre Goldgrube.

■ Kaum ein Jahr danach eröffnete er in der Stadt Salzburg zusätzlich ein eigenes Kaffeehaus – um es schon ein Jahr später für drei Millionen Schilling zu verkaufen. Nicht nur für damalige Verhältnisse viel Geld, das in Folge zu 100 Prozent in den Motorsport investiert wurde.

■ „Ich wurde damals oft gefragt, ob ich nicht ganz dicht bin. Es hätte sicher einfachere Wege gegeben, als mit Mitte 20 in die ausgesprochene Nach-

## Die Formel-Zeit

■ Obwohl der Erfolg groß und das Preis-Leistungsverhältnis in der Formel-Ford vergleichsweise human war, erkannte der gewiefte Geschäftsmann rechtzeitig, dass „die Gaudi eine Menge Geld kostet, das vorher auch verdient werden will.“ So stieg der frischgebackene Formel-Ford-Europameister von 1978 nicht nur in die deutsche Formel-3 auf, sondern kümmerte sich auch noch ums Geschäft.

■ 1977 setzte Walter Lechner als Teamchef des gleichnamigen Racing



Gemeinsam mit Franz Konrad im Le Mans-Einsatz anno 1988

Tross auf sieben Fahrzeuge und drei Lkw angewachsen. Den reinen Rennfahrer Walter Lechner hat es also nie gegeben, schon in den ersten Jahren war er Fahrer und Teamchef in Person.

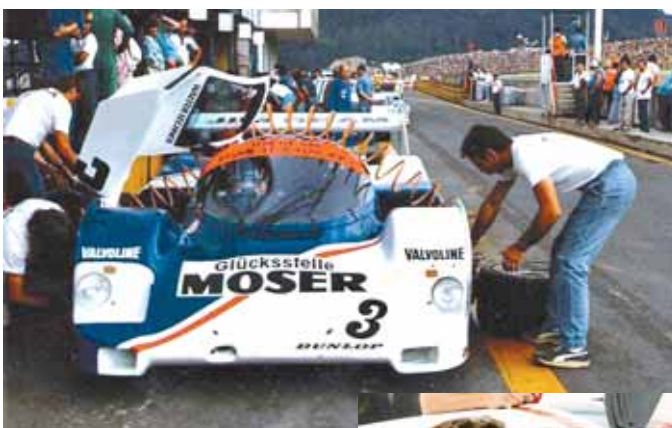
■ Das Geschäftsmodell dahinter war gleichermaßen nervenaufreibend wie erfolgreich: „Wir hatten damals meist fünf, sechs Projekte gleichzeitig laufen: Zwei davon haben nix eingebracht, eines war gerade so am Break Even, zum Überleben mussten drei gut funktionieren.“ Pro Wochenende vier bis fünf Rennen als Teamchef, dazu zwei Starts als Fahrer waren also keine Seltenheit.

■ Dass es trotz dieses nervenzerfetzenden Marathonprogramms sportlich wie wirtschaftlich stetig nach oben ging, verdankt Walter Lechner nicht zuletzt außerordentlich fähigen Mitstreitern: So managte niemand geringerer als der heutige Toro Rosso-Boss Franz Tost fünf Jahre lang das Lechner'sche Formel-Ford Team, schrieb sogar die Abschlussarbeit seines Sportmarketing-Studiums über die Racing School.

## Internationaler Durchbruch

Als deutscher und europäischer Meister in der Formel Super-VW hatte Lechner 1982 bis dahin jede Serie unter den ersten Drei beendet. Bei einem Formel-2-Lauf am Nürburgring wurde der Teamchef des englischen Cobra-Rennstalls auf den schnellen Wahlsalzburger aufmerksam. „Die suchten damals europäische Fahrer, die sich den Stress der Überseerennen zutrauten. Mit Mitte 30 wollte ich mir die Formel 2 ohnehin nicht mehr antun, da kam das Angebot aus Amerika wie gerufen.“

■ Es folgten drei beinharte Jahre in der US-Can-Am-Serie, die für ihre fehleranfälligen und waghalsig konstruierten 1000-PS-Kanonen berüchtigt war. „Wir waren nichts anderes als Stuntmen, mehr als einmal habe ich alle meine Schutzengel gebraucht, einen Unfall spüre ich noch heute“, berichtet Walter Lechner ohne Pathos. „Damals ist mir in Sears Point in Kanada ein Dreieckslen-



wuchslige Formel-Ford zu gehen“, urteilt Lechner heute. „Doch ich war damals schon extrem ehrgeizig – und drei Jahre später Europameister.“ Seinen ersten Sieg feierte Walter Lechner bei einem Formel-Ford EM-Lauf am Nürburgring. Aus heutiger Sicht beinahe unglaublich: 70 Boliden fuhren damals bei strömendem Regen drei Runden auf der Nordschleife.



mit Klaus Ludwig im Porsche 962

Teams bereits sechs Formel-Autos in drei Rennserien ein, 1980 war der



Im Jahr 1995 gewann Walter Lechner die Österreichische Tourenwagenmeisterschaft gegen Dieter Quester und Wolfi Tremel

ker gebrochen, Überschlag bei 280 km/h, vom Auto waren danach nur noch Fetzen übrig. Da vergeht dir das Lachen.“ Trotz haarsträubender Crashes beendet Lechner die Meisterschaft '84 als Fünfter. Die Belohnung: der Umstieg in die damals hochkarätige Interserie und damit die sportliche Rückkehr nach Europa.

## Wahnsinn mit Kalkül

■ Es folgte jene Ära, die Walter Lechner bis heute als die aufregendste und erfolgreichste seines Lebens bezeichnet. Die Interserie war damals eine von der FIA anerkannte offizielle Europameisterschaft und ordnete sich leistungsmäßig nur geringfügig unterhalb der Sportwagen-Weltmeisterschaft ein. Das Reglement erlaubte alles, was nicht ausdrücklich verboten war.

■ In diesem Umfeld trieben teils skurrile Blüten, im Feld hochgezüchteter PS-Monster mit oftmals über 1000 Turbo-PS kamen auch umgebaute Formel 1-Renner zum Einsatz. Der erste derartige Umbau, ein ehemaliger F1-March stammte – erraten – von Walter Lechner. „Der große Anreiz war damals, als kleine Privatmannschaft gegen die großen, werksunterstützten Teams wie Joest oder Brunn zu bestehen – und auch zu gewinnen“, erzählt der Jubilar und bei seinen Schilderungen leuchten seine Augen noch heute. Bis 1996 trat Lechner als David gegen die Werks-Goliaths an und verschaffte sich bei Branchengrößen wie Hans-Joachim Stuck gehörig Respekt.

Seine größten Erfolge als Fahrer feierte der Selfmade-Champion aber auf Porsche: Gleich beim ersten Einsatz eines angemieteten Porsche 956 besiegte er

1985 am Österreichisch sensationell die damalige Lichtfigur Klaus Ludwig – nach eigenem Dafürhalten sein bestes Rennen überhaupt. Im Jahr darauf kaufte er einen Porsche 962, mit dem er in sechs Jahren insgesamt 11 Rennen und zwei Meisterschaften gewann. Noch heute schmückt der 962 im unverkennbaren Jim Beam-Design die Lechner-Werkshalle in Faistenau.

## Porsche: Gegenwart und Zukunft

■ Nach dem Turbo-Verbot 1991 wurde der 962 schließlich eingemottet, in den darauffolgenden Jahren feierte Lechner auf teils arg unterlegenen Fahrzeugen in der Interserie noch einige Achtungserfolge. 1995 gewann er die damals



Arabische Kontakte: hier mit dem Kronprinzen von Bahrain...

noch voll im Saft stehende Österreichische Tourenwagenmeisterschaft gegen Dieter Quester, 1996 beendete er nach 21 Jahren und dutzenden Rennsiegen seine aktive Rennkarriere – auch zugunsten seiner aufstrebenden Söhne Robert und Walter junior.

■ Die neue Aufgabe als Manager und

Teamchef der sensationell schnellen nächsten Lechner-Generation sorgte für einen nahtlosen Übergang im Alltag. „Seither bin ich mindestens genauso oft von Zuhause weg, wenn nicht sogar öfter.“ 2003 steigt Lechner Racing erfolgreich in den Porsche Carrara Supercup ein und wird 2005 überlegen Meister.



...mit dem saudiarabischen Prinzen Adulaziz Al Faisal

ne Porsche-Serie in Saudi-Arabien und Bahrain, in der 15 Cup-Porsches zum Einsatz kommen. Für Spannung ist also auch in Zukunft gesorgt.

■ Das Schlusswort gehört mit Dieter Quester einem langjährigen Freund und harten Konkurrenten auf der Rennstrecke: „Als Fahrer war es eine Freude gegen Walter zu fahren, er war nicht nur extrem schnell, sondern auch immer zu 100 Prozent fair. Für seine Erfolge als Teamchef bewundere ich ihn umso mehr. Aus eigener Erfahrung weiß ich, wie problematisch Rennfahrer manchmal sind. Diesen Stress würde ich mir niemals antun.“ In diesem Sinne: Alles Gute, Walter Lechner!

Text & Fotos: Florian T. Mrazek