

In both of the past two GP3 seasons, Marvin Kirchhöfer finished 3rd in the final standings. This year he was able to put together enough financial backing for a move up to GP2, where he is joining a top team led by Trevor Carlin. One of the premier single-seater championships in the world, GP2 welcomes the 22-year old from Leipzig as one of its more promising rookies. Shortly after the first Barcelona test in March, Marvin talked to Roman Klemm about the experience.

R.K. I should begin by congratulating you for the well-deserved advance to GP2. Now, when you have concluded your first test, what can you say to sum it up?

M.K. I am pleasantly surprised, but you must look beyond the time sheets. Unlike some others, our strategy did not include fast runs on soft tyres. Plus, we were slightly delayed by a technical glitch on the first day.

You have briefly tasted a GP2 car already two years ago (for team Hilmer). That notwithstanding, did anything about the step-up from GP3 to GP2 machinery surprise you?

One is always somewhat surprised after a long winter break. But the GP3 and GP2 cars really have very little in common. The speed and satisfaction of driving are much, much greater in GP2, and then there are those carbon brakes. Once you hit them, you can really feel how your head wants to rip off your neck. I am very happy to be here.

How much have you been able to adapt to the car thus far? Could you find the limits, or are there still reserves?

GP2 is fairly complicated piece of machinery, and one cannot completely understand it all after just three days. Some guys before me took three years to fully adapt here. Of course there is more for me to learn and improve. But the overall feeling is quite positive.

Another new area for you will be the pit stops.

Yes. We did not practice them yet here in Barcelona and plan to do that in Jerez. Learning an optimal take-off with new set of tyres will be important. Use of mandated tyre compounds would of course play into the strategy planning...all that is new for me. In GP3, the race was usually decided already in qualifying, but here will be opportunities to play some poker during races.

Trevor Carlin made it clear that after pulling out of World Series by Renault, all his energy will be focused on success in GP2. Yet, he continues to maintain strong presence in North America. Will he personally attend all your races?

That is the plan. He already was here in Barcelona. After the disappointment last year, GP2 is very important to him and he pushes the whole team to succeed. I know he is counting on me to deliver.

In Barcelona, your car featured only one sponsor logo: ClinicAll. Is there more to come?

Yes, we have more supporters, primarily from the Leipzig region. In addition, there are ongoing talks with three other potential investors. Right now, my season is 75% funded and that is OK. We used to start other seasons in the past in the same position. Hopefully, success on the track will bring us some bonuses and I must say that I am quite optimistic in that regard.

Carlin has not officially announced the new team yet. Are they still deciding who would drive the second car?

Yes, once everything is finalized there will be an official announcement.

Do you have any preferences when it comes to your teammate?

Strictly from the sporting aspect, I need someone whom I can use as solid reference. Just like what I had in Esteban Ocon last year with ART. I am a rookie here and really could use someone with prior experience already now during testing. I would not wish to have a colleague who can bring a lot of money with him, but be two seconds slower than me in the car.

What sort of result would you consider to be a success this year?

It is hard to say right now, we are only testing. We will learn the true distribution of performance at the first race. When I first came to GP3 I was aiming for the top-five, and did better than that. I realize that this is going to be harder here, but top-five overall and few battles for race wins must be my goal again.



This is going to be your first time driving for a British team. So far, how do you find working with Englishmen different from being in a French team?

Each nationality has its own particularities, but we have hit it off right away with the Carlin boys. We have greater understanding of each other, maybe because the language barrier is narrower. But I have a feeling that they respond to my suggestions faster and better. And everybody works really hard for team success...that was obvious immediately!

Do you know who will be your race engineer?

I think so...his name is Andrew. He is very intelligent and whatever he does makes sense to me. And that works for me, of course.

Are you going to move to Great Britain?

No, no, I am happy to be home in Germany. That said, I will be spending a lot of time there. Already all next week I am going to be with the team in order to prepare for the Jerez test.

Are you done with school, so you could concentrate on being 100% professional driver?

No again. My final exams are in May, so that is another thing that I need to keep in mind.

Besides GP2 and DTM, were you looking at other options for 2016?

Yes. We were thinking about the Renault 3.5 series. But when the offer came from Trevor Carlin, it immediately became the best option for us, and I am really happy with this outcome.

There will be four Germans in Formula 1 this year, but when it comes to the junior categories, you are the only one. What is going on in this wealthy nation?

The problem is the money and it gets tougher every year. I hear that even in F-4 a season costs €300000! How is some talented kid coming out of go-karts supposed to deal with that? His sponsors are used to invest maybe €80000 and suddenly there is such a huge increase. What is missing here is any support from organizations like ADAC (*German Auto Club*) and big companies like Deutsche Post DHL. They should select five talents each year and invest in them. But that is precisely what is not happening...

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Marvin Kirchhöfer skončil v posledních dvou ročnících šampionátu GP3 jako třetí. Letos se mu podařilo najít finanční podporu pro postup do GP2, kde nastoupí za špičkový tým Trevora Carlina. Dvaadvacetiletý mladík z Lipska v jednom z nejvyšších monopostových šampionátů světa jistě patří mezi nejslibnější nováčky a krátce po prvních březnových testech v Barceloně poskytl Romanu Klemmovi následující rozhovor.

R.K. Začít bych chtěl gratulaci k zaslouženému postupu do GP2. Máš teď za sebou první testy v Barceloně, můžeš své dojmy krátce shrnout?

M.K. Jsem skutečně překvapen, jak dobře se nám tam dařilo. Nesmíš při tom koukat jen na tabulky dosažených časů. Nastoupili jsme s jinou strategií, než někteří soupeři a nejeli jsme na čas s měkkými pneumatikami. Mimo to nás první den trochu zbrzdil malý technický problém.

Již před dvěma lety jsi mohl vůz GP2 (u týmu Hilmer) krátce vyzkoušet. Přesto bych se zeptal, zda Tě skok z monopostu GP3 do vozu GP2 něčím překvapil?

Malé překvápko člověk zažije po několikaměsíční zimní přestávce v každém případě. Vozy GP3 a GP2 se opravdu nedají srovnat. Rychlost a uspokojení z jízdy s GP2 jsou mnohem, mnohem větší! A pak ty karbonové brzdy. Když na ně dupneš, tak letí tvá hlava opravdu kupředu, jako by jí to chtělo urvat. GP2 je senzační, moc se mi líbí.

Do jaké míry jsi se během těch tří dnů s vozem spřátelil? Rozeznal jsi již jeho hranice, nebo ještě vidíš rezervy?

GP2 jsou komplikovaná auta, kterým za tři dny naplno nelze porozumět. Byli tu jezdci, kteří potřebovali tři sezony, než si opravdu zvykli. Jistěže jsou tam ještě místa, kde se mohou přiučit a zlepšit. Celkově se ale v autě již cítím dost dobře.

Také zastávky v boxech pro Tebe budou novinkou.

Ano. V Barceloně jsme je ještě nezkoušeli. Chceme se na to téma vrhnout v Jerezu. Zvláště optimální odpich po výměně pneumatik bude důležité si natrénovat. No a pak je tu samozřejmě strategie použití předepsaných pneumatik...to je pro mě všechno úplně nové. Závody GP3 byly zpravidla rozhodnuty již po kvalifikaci. V GP2 se dá během závodů více hrát poker.

Trevor Carlin hovořil po stažení svého týmu z World Series by Renault o tom, že se jeho stáj letos bude naplno koncentrovat na úspěchy v GP2. Mimo to se ale stále silně angažuje i v Severní Americe. Bude osobně přítomen u všech Tvých závodů?

Bude a už byl i u testů v Barceloně. GP2 je pro něho po minulém, poněkud bezvýsledném ročníku, moc důležitá. Tlačí celý tým směrem k úspěchu a dává mi najevo, že mi hodně věří.



Na tvém voze byl v Barceloně vidět jen jediný sponzor: ClinicAll. Máš zajištěné i další mecenáše?

Ano, máme i další sponzory, zvláště z Lipského regionu. K tomu právě hovoříme s dalším třemi potenciálními investory. Sezona je již teď na 75% finančně zajištěna. To je normální, dělali jsme to tak i minulé roky. Další bonusy by měly přijít s úspěchem na trati...jsem v tom ohledu velký optimista.

Carlin svůj tým ještě oficiálně nepředstavil. Čeká se, až bude jasno ohledně druhého jezdce?

Ano. Až bude rozhodnuto o obsazení druhého kokpitu, tak bude tým oficiálně oznámen.

Apropos druhý kokpit: jaký typ týmového kolegy Ti vyhovuje nejvíce?

Ze sportovního hlediska potřebuji někoho, jehož výkony mi poskytnou jistou orientaci. Tak jako Esteban Ocon u ART minulý rok. Jsem v GP2 'rookie' a u teď při testech bych tu potřeboval někoho, kdo svými zkušenostmi pomůže i mně. Nemyslím, že by mi něco dal kolega, který sice týmu zaplatí hromadu peněz, pak ale bude o dvě vteřiny pomalejší než já.

Jaké výsledky by jsi tento rok považoval za úspěch?

Teď po testech je dost těžké to odhadnout. Myslím, že opravdové rozvržení sil poznáme až při prvním závodě. Když jsem nastupoval do GP3, tak jsem se chtěl umstit v první pětce...a dopadl jsem lépe. Je mi jasné, že to tady bude mnohem těžší. Mým cílem by znovu mělo být konečné umístění mezi nejlepšími pěti. A k tomu několik opravdu špičkových umístění v závodech.

Budeš poprvé spolupracovat s britským týmem. Jak se Ti s Angličany v porovnání s Francouzi jedná?

Každý národ má své 'speciality', s chlapci od Carlinu jsme si ale hned rozuměli výborně. Myslím, že s Angličany se dá vycházet lépe...možná už ohledně řeči. Zdá se mi, že jednoduše rychleji a lépe reagují na mé návrhy. Všichni tady makají, abychom měli úspěch...to jsem poznal hned!

Víš už, kdo bude Tvůj inženýr?

Asi ano. Jmenuje se Andrew. Je velmi inteligentní a to, co dělá, má hlavu a patu. Moc mi vyhovuje.

Budeš se stěhovat k týmu do Velké Británie?

Ne, ne! Jsem spokojený tady doma v Německu! Ale hodně času u nich strávím, to ano. Celý příští týden například budu u týmu při přípravách na testy v Jerezu.

Jsi již hotov se školou a budeš letos na sto procent profík?

Taky ne. V květnu dělám zkoušky, takže na školu si musím ještě také dát pozor.

Sledovali jste pro tento rok mimo GP2 a DTM i jiné možné cíle?

Ano, přemýšleli jsme i o přestupu do formule Renault 3.5. Trevor Carlin nám ale nakonec nabídl velmi výhodnou smlouvu pro GP2 a jsem šťasten, že to takhle dopadlo!

Ve Formuli 1 sice letos pojedou čtyři Tví krajané, na sektoru mezinárodních dorosteneckých formulí ale jsi jediným Němcem široko daleko. Co není v pořádku v této bohaté zemi?

Problém je, že je motorsport rok od roku dražší. Slyšel jsem, že mladíci už za sezonu F-4 platí kolem 300.000 Euro! Jak má nějaký talent z motokár, které ho stály kolem 80.000 Euro takový skok prodat sponzorům? V Německu prostě chybí podpora velkých podniků a organizací, jako ADAC (*německý autoklub*) a Deutsche Post DHL. Měli by každý rok vybrat kádr pěti talentů a investovat do nich. A to je právě to, co se neděje...