

The interview was conducted in **German**. **English** and **Czech** translations are below the original.

Nico Rosberg, der damals frischgebackene Weltmeister, machte Ende 2016 mit dem Rennsport Schluss und mit dem letzten Rennen der Saison 2017 verlor Pascal Wehrlein sein F1-Cockpit. Deutschland gehen langsam aber sicher die Grand Prix Fahrer aus. Heuer sind es nur noch zwei, wobei nur Sebastian Vettel realistische Aussichten auf Siege vorweisen kann. In Sachen „Nachschub“ sieht es relativ übersichtlich aus. Neben dem „irgendwann F1-gesetzten“ Mick Schumacher (der allerdings seine Qualifikation noch bestätigen muss) tummelt sich im Vorhof der Formel 1 eigentlich nur ein einziger Deutscher, dafür jedoch mit ausgezeichneten Aussichten: Der 20jährige Maximilian Günther aus dem bayerischen Oberstdorf steht vor seiner ersten Formel 2-Saison und gilt daher als Deutschlands größte Nachwuchshoffnung. Roman Klemm sprach mit ihm während der offiziellen Testfahrten in Le Castellet.

R.K. Fangen wir doch mit der obligatorischen Frage an: Wie kommt ein Junge aus Oberstdorf im Allgäu zum Rennsport?

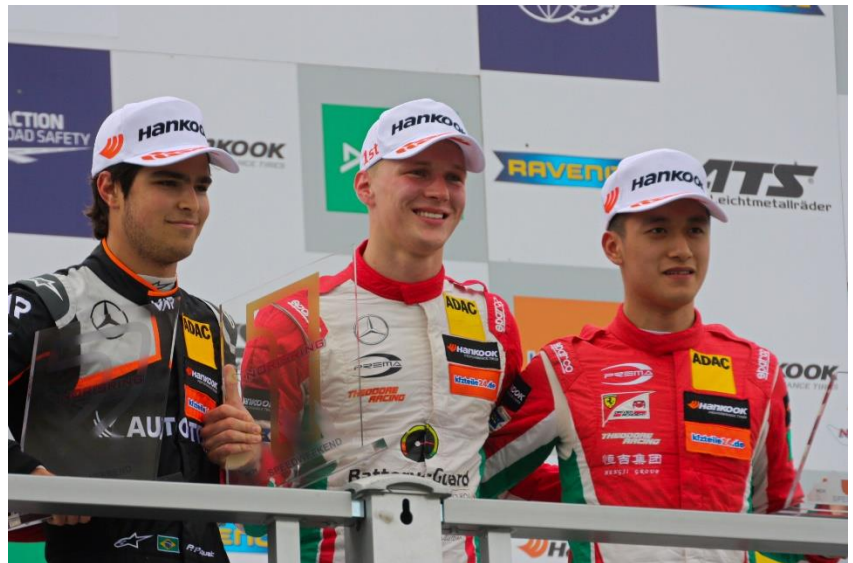
M.G. Sicher, in unserer Gegend tendiert man eher in Richtung Wintersport... Seit meiner frühen Jugend habe ich aber mit meinem Papa sehr interessiert die Formel-1-Rennen im Fernsehen geschaut und eines Tage probierte ich ein Kart aus. Das war toll und ich blieb 3 Jahre im Kart-Slalom, wo ich auch recht gute Ergebnisse erzielte. Uns war aber klar, dass über diese Klasse kein weg in die Formel 1 führt, also stiegen wir auf Rundstrecken um...

...was ja an sich schon ein in jeder Hinsicht sehr aufwändiger Sport ist.

Ja, besonders deshalb, da wir absolut kein motorsportlichen Hintergrund hatten! Mein Vater ist zwar technisch recht fit, im Renngeschäft musste aber auch er erst alles neu erlernen. Die Familie stellte sich aber voll hinter mich. Neben Erfolgen mussten wir auch einige Rückschläge hinnehmen, die aus der Tatsache resultierten, dass wir über das verwendete Material, die Teams und das Business generell nichts wussten.

Dann folgte via Formel BMW und F-ADAC Dein Einstieg in den Automobilrennsport.

Das war nur Dank der Unterstützung vieler kleinerer Sponsoren möglich, sie im Regelfalle Papa auftrieb.



Nach dem Du auch da Talent bestätigt hast, musste die Formel 3 folgen, was finanziell eine noch viel höhere Liga ist.

Ohne die Unterstützung von ADAC und Mercedes wäre es nicht möglich gewesen. Aber es lief auf Anhieb optimal. Der 2. Platz in der EM-Endabrechnung 2016 hinter Lance Stroll war ein sensationelles Ergebnis! Leider konnte ich es letztes Jahr nicht wiederholen oder gar verbessern. Das Kräfteverhältnis in der Formel 3 hat sich da aber etwas zu Premas Ungunsten verschoben. Plötzlich waren zwei andere Teams da, die etwas besser aufgestellt waren. Trotzdem war ich wieder konkurrenzfähig. Habe lange die Tabelle angeführt, gewann das traditionelle Rennen in Pau und wurde Gesamt-Dritter.

Apropos Pau, Du warst ja auch in Macao stark unterwegs – magst Du Stadtkurse?

Ja, würde schon sagen, dass sie mir besonders gut liegen Ich freue mich heuer schon sehr nach Monaco!

Heuer debütierst Du in der Formel 2, Du hast für Mercedes aber auch in der DTM getestet. Wie ernst war dieser Versuch?

In die DTM umzusteigen war absolut eine realistische Option! Dann kam aber die Mercedes-Bekanntgabe über deren Rückzug nach 2018 und nur ein Jahr in dieser Serie ergab für mich keinen Sinn.

Du trägst den Stern immer noch auf Deinen Helm...

Ja, ich bin aber kein Mercedes Junior mehr. Man hat mich aber drei Jahre lang entscheidend unterstützt, wofür ich Mercedes sehr dankbar bin.

Gab diese Geschichte den Ausschlag für die Orientierung Richtung Formel 2?

Nein, die Formel 2 und mittelfristig die Formel 1 waren schon immer mein Hauptziel.

Diesem Ziel bist Du sicher näher gekommen, als Dich Mitte 2017 der Sponsor „BWT“ in sein Programm aufnahm. Wie kam das?

Es bestand einfach ein gegenseitiges Interesse. Ich war erfolgreich unterwegs und damit für „BWT“ als deutscher Fahrer im Focus. Ab Spielberg war dann mein Auto rosa.

Gab es wegen der abweichenden Farbgebung kein Problem mit Prema Powerteam, die ja als Ferraris Junior-Team in rot antraten?

Nein, überhaupt nicht. Der Sponsor und die Farbgebung standen mir frei.

Du fährst auch heuer im BWT-Rosa. Auch das zweite Arden-Fahrzeug ist aber in deren Farben lackiert.

Ja, das war eine Bestandteil des Deals. „BWT“ wollte beide Autos. Es ist ein sportbegeistertes Unternehmen, das professionell als Team präsentieren möchte.

Sind Dir auch noch einige Deiner kleinerer Sponsoren treu geblieben?

Ja, MS Automotive und einige weitere Partner unterstützen mich seit vielen Jahren.



Du hast sicher mehrere F2-Teams beobachtet, warum hast Du dann bei Arden Motorsports unterschrieben?

Mir gefiel deren Struktur. Im Bezug auf Arden hatten wir einfach das beste Gefühl bei der Entwicklung eines neuen Autos.

Wie bewertest Du, nach zwei Jahren mit einem italienischen Team, die Zusammenarbeit mit den Engländern?

Bei Prema fühlte ich mich sehr wohl. Es ging sehr familiär zu. Bei Arden ist es nicht anders, ein sehr familiär und professionell geführtes Team.

Wie schwer fiel Dir die Umstellung vom F3-Wagen auf den neuen F2-Dallara turbo?

Es war nicht sehr schwer. OK, man braucht hier ein anderen Fahrstil – besonders wegen der Reifen. Sie machen den Hauptunterschied aus. Und die Bremsen sind sehr beeindruckend. Hier in Le Castellet kann man das Auto richtig fliegen lassen! Wir haben leider nur 2 x 3 Tage zum Testen, was recht knapp ist. Deshalb dürften erfahrene Fahrer in den ersten Rennen einen Vorteil besitzen.

Du bist ein Vollprofi?

Ja. Nach dem ich 2016 mein Abi gemacht habe, konzentriere ich mich voll auf den Rennsport. Mit meinen Verpflichtungen in der Formel 2 und dazu auch in der Formel-E mit Dragon geht es nicht anders. Es bleibt kein Raum für etwas anderes. In der rennfreien Zeit versuche ich mich optimal vorzubereiten. Ich arbeite schon 5 Jahre mit einem Sportwissenschaftler zusammen.

Welche Ziele hast Du Dir für heuer gesteckt?

Habe keine konkreten Ziele. Natürlich will ich siegen und absolut zufrieden wäre ich nur mit dem Gewinn der Meisterschaft. Das ist aber nicht der richtige Ansatz. Ich will einfach das Optimum rausholen – mal sehen, wie das gelingt.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE

Nico Rosberg ended racing career at the conclusion of his title winning 2016 season, and when Pascal Wehrlein lost his seat last year, it meant that Germany is down to only two drivers in the World Championship. The once Formula 1 powerhouse is running out of race drivers, as is well evidenced by the look at the lower categories. Beside Mick Schumacher, who simply must be destined to reach Formula 1 one day (although his performances thus far are not convincing) there is only Maximilian Günther. His chances appear to be brighter. After solid results in Formula 3, the 20-years old from the Bavarian town of Oberstdorf is about to make his entrance into Formula 2...with support from one rather dynamic sponsor. Roman Klemm talked to Günther at the pre-season test in Le Castellet.

R.K. Let's begin with the obvious: How does a boy from the winter resort of Oberstdorf become interested in racing cars?

M.G. Of course, young people from our area generally gravitate to winter sports. I remember my childhood afternoons spent with my dad in front of the TV, watching Grand Prix races. One day I had a chance to try a go-kart and liked it immediately. Over the next three years I had a lot of success in slaloms, but it was clear that that won't take me all the way to Formula 1. So we switched to circuits...

...which in itself is demanding category.

Yes, in our case further amplified by complete lack of technical background! My father is fairly handy, but he was not familiar with the racing culture and needed a lot of patience to learn it all. I had full family support and there were highs as well as lows along the way. We simply had no experience with various materials, team structures, regulations and the whole environment.

In time you joined Formula BMW junior squad and moved up to F-ADAC to drive the real cars.

That was made possible by the support of several small sponsors found by dad.



Once you proved your talent, Formula 3 followed...much more demanding financially and otherwise.

Yes. I was lucky to be accepted into support programs offered by ADAC and Mercedes. My instantly good results in F3 did not hurt either. I was second in European Championship to Lance Stroll in 2016, my first year, and that was sensational. Unfortunately, last year proved less successful. The distribution of power within Formula 3 had shifted against my team Prema. All of the sudden other teams eclipsed us. I was still competitive, led the points for a while and won the traditional race in Pau, but in the end could only finish 3rd overall.

You mention Pau, but your drive in Macau was strong as well. I take it you like city street circuits?

You bet. I feel good on street circuits and cannot wait to drive around Monaco this year!

You will drive in Formula 2 this year, after also having tested DTM car for Mercedes. How serious was the consideration of switching to that series?

A move to DTM was absolutely realistic, but then Mercedes announced that they will withdraw after 2018...and commit for only one year did not make much sense to me.

Was that the determining factor in your switch to Formula 2?

No. Formula 2 and then Formula 1 were always my primary targets.

You still display their star on your helmet...

Yes, although I am no longer their junior driver. But they supported me for three years at crucial time of my career, and I am grateful for that.

Now you are a step closer to your goal, because since mid-2017 you are backed by strong sponsor BWT. How did that happen?

It was mutual interest. My success combined with the fact that I am German helped us to come into their spotlight. And since Spielberg, my car was painted pink.

Were there any objections from Prema Powerteam? They were, after all, Ferrari supported outfit.

Not at all. Sponsors and car livery were in my competence.

This year, both Arden cars are wearing BWT colors.

Yes it is in the contract, BWT wanted both cars. This is a company that loves the sport and they want to be presented in the upmost professional way.

Were you able to maintain your smaller sponsor relationships?

Yes. MS Automotive and several others, who are with me for years now.

You must have looked at several teams in F2. Why Arden Motorsports?

I liked the structure. We simply had the best feeling about Arden...especially when it comes to their ability to develop new car.

After two years with Italians, how do you feel inside a British team?

I felt great at Prema, it was family atmosphere. And it is no different at Arden. The team is run as family business, but professional in every way.

How difficult was it to step from Formula 3 into the more powerful Formula 2 Dallara turbo?

Not so bad. For sure one needs different style, especially when it comes to tyres. I would say that tyres represent the biggest difference. The brakes are awesome, too. Here in Le Castellet the car is really flying. Unfortunately, a couple of three-day tests before the season is not enough. For the early races, the more experienced drivers will have an advantage.

Are you a complete professional?

Certainly. Right after high school in 2016, motorsport became my sole focus. Between Formula 2 and my commitments with team Dragon in Formula E, there is no other way. No time for anything else. When I am not racing, I look after my fitness level. For the past five years, I have been training on scientific basis with specialized sports instructor.

What results would satisfy you this year?

I have no concrete goals. Of course I want to win races and the ultimate satisfaction could only be winning the title. But that is not the correct way to think about it. I need to achieve the maximum from my situation and circumstances...then we will see how am I doing and where it could take me.

Nico Rosberg, tehdy novopečený mistr světa, ukončil svou kariéru po sezoně 2016 a když pak koncem minulého roku ztratil sedačku Pascal Wehrlein, zbyli Německu jen dva piloti Grand Prix. Někdejší velmoci F1 docházejí jezdcí, přičemž je pohled do dorosteneckého sektoru v tomto ohledu dost přehledný. Vedle Mick Schumachera, který se do Formule 1 někdy prostě dostat musí (přestože zatím pro tento postup ale neprokázal schopnosti) to je pouze Maximilian Günther, kdo se zdá být na správné cestě. Zato ale mnohem slibněji. Dvacetiletý mladík z bavorského Oberstdorfu nastoupí po silných výsledcích ve Formuli 3 letos poprvé ve Formuli 2...a to s podporou velmi vítálního mecenáše. Roman Klemm hovořil s Güntherem při testech v Le Castellet.

R.K. Začněme zaběhlou otázkou: Jak se dostal chlapec ze zimního střediska Oberstdorf k závodním autům?

M.G. Jistě, v našich končinách tíhnou mladí lidé spíše směrem zimních sportů. Už od dětství si ale pamatuji na odpoledne strávená s tátou před televizí, při přenosech závodů Grand Prix. Jednoho dne jsem si vyzkoušel motokáru. Moc se mi to líbilo a s velkými úspěchy jsem pak tři roky jezdil slalomy. Bylo nám ale jasné, že tudy cesta do Formule 1 nevede a tak jsme se vrhli na okruhy...

...což už je dosti náročná disciplína.

Ano, v našem případě zvláště proto, že jsme neměli žádné motoristické zázemí! Táta je sice technicky zdatný, kolem závodů se ale nikdy nepohyboval a všechno se musel trpělivě učit. Rodina se postavila pevně za mě a vedle úspěchů jsme museli spolknout i nejedno trpké zklamání. Bylo to prostě tím, že jsme neměli zkušenosti ohledně materiálu, struktur týmů, pravidel a toho prostředí vůbec.

Pak následoval výběr do kádru juniorů Formule BMW a nástup do F-ADAC, tedy Tvůj přestup k automobilům.



Dovolit jsme si to mohli jen díky příspěvkům několika menších sponzorů, které obstaral táta.

Poté, co jsi i tam potvrdil talent, následovala Formule 3...i z finančního hlediska mnohem vyšší třída.

Ano. Mým štěstím bylo, že jsem se probojoval do podpůrných programů klubu ADAC a Mercedesu. Dobré bylo, že se mi v F3 hned výborně dařilo. Mé druhé místo v konečném hodnocení mistrovství Evropy roku 2016 za Lance Strollem bylo senzačním výsledkem. Bohužel jsem minulý rok takový výsledek nedokázal zopakovat. Rozvržení sil ve Formuli 3 se prostě trochu změnilo v nevýhodu mého týmu Prema. Najednou tu byly jiné týmy, které měly navrch. Přesto jsem byl znovu konkurenceschopný. Dlouho jsem vedl v tabulce, vyhrál jsem tradiční závod v Pau a nakonec skončil třetí celkově.

Zmiňuješ Pau, ale výborně jsi jel i v Macau. Zřejmě Ti vyhovují městské okruhy?

To bych řekl. Cítím se na nich velmi dobře a strašně se letos těším do Monaka!

Letos sice budeš debutovat ve Formuli 2, pro Mercedes jsi ale testoval i vůz DTM. Jak vážné bylo Tvé laškování s touto třídou?

Přestup do DTM byl naprosto reálnou možností. Pak ale Mercedes ohlásil ukončení svého angažmá v DTM koncem roku 2018...a uvázat se tam jen na jeden rok mi nedávalo smysl.

Rozhodlo to o Tvém přeorientování se směrem k Formuli 2?

Ne. Formule 2 a pak Formule 1 vždycky představovaly můj hlavní cíl.

Na přílbě ale pořád ještě prezentuješ jejich hvězdu...

Ano, nejsem už ale jejich juniorem. Tři roky mne ovšem rozhodujícím způsobem podporovali, za což jim jsem moc vděčný.

Ke svému cíli jsi se dostal o velký krok blíže, když Tě v polovině roku 2017 pod svá křídla vzal velmi potentní sponzor BWT. Jak k tomu došlo?

Byl tu prostě oboustranný zájem o spolupráci. Měl jsem úspěchy a jsem Němec, proto jsem se dostal do jejich hledáčku. Od Spielbergu pak bylo moje auto nalakováno růžově.

Nevyskytly se kvůli tomuto zbarvení problémy s týmem Prema Powerteam? Italové přeci jen byli farmou Ferrari?

Ne, vůbec ne. Sponzoři a zbarvení vozu byly mou věcí.

V barvách BWT pojedáš i letos, když.sponzorují i druhý vůz Ardeny.

Ano, je to součástí smlouvy, BWT chtělo obě auta. Jedná se o podnik, který miluje sport a chce se tady prezentovat naprosto profesionálním způsobem.

Zůstali Ti věrni i někteří z Tvých menších sponzorů?

Ano, MS Automotive a několik dalších partnerů, kteří mne již léta podporují.

Jistě jste hodnotili několik týmů F2, proč jste se nakonec rozhodli pro Arden Motorsports?

Líbila se mi jejich struktura. Ohledně Ardeny jsme prostě měli nejlepší pocit...zvláště co se týče jejich schopnosti vývoje nového vozu.

Jak hodnotíš...po dvou letech s Italy...spolupráci s britským týmem?

U Premy jsem se cítil výborně, vládla tam rodinná atmosféra. A u Ardeny tomu není jinak. Tým je veden rodinným způsobem, přesto ale naprosto profesionálně.

Jak těžký Ti připadal přestup z Formule 3 na silnější Formuli 2 Dallara turbo?

Nebylo to tak zlé. Dobrá, potřebuješ jiný styl, zvláště kvůli pneumatikám. Řekl bych, že pneumatiky představují hlavní rozdíl. Taky brzdy mě ohromily. Tady, v Le Castellet, to auto doslova letí krajinou. Bohužel máme před sezonou jen dvakrát tři dny testů, což je dost málo. Zkušené piloti proto budou mít v prvních závodech jistě výhodu.

Jsi naprostým profesionálem?

Určitě. Po maturitě v roce 2016 se soustředím již jen na motorsport. Vedle mých závazků ve Formuli 2 a s týmem Dragon ve Formuli E by to jinak ani nešlo. Na nic jiného prostě nezbývá čas. Když nezávodím, tak se snažím nabrat kondici. Již pět let proto spolupracuji se specializovaným sportovním instruktorem a trénuji na vědecké bázi.

Jaké výsledky by Tě letos uspokojily?

Nemám žádné konkrétní cíle. Samozřejmě chci vyhrávat a absolutní uspokojení by nakonec přinesl jen zisk titulu. To ale není ten správný způsob uvažování. Potřebuji prostě z mé situace a daných možností vyčerpát maximum...pak uvidíme jak se to povede a kam mi to pomůže.