



MAXI-BUHK.DE

MAXI BUHK NEWSLETTER

29.06.2018 AUSGABE 02

KOLUMNE



Liebe Motorsportfans,

Seit meiner letzten Kolumne hat sich einiges getan bei mir. Für mich privat eine tolle Sache war der Umzug in meine neue Wohnung nach Hamburg, wo ich mich mittlerweile gut eingelebt habe und richtig wohlfühle. Und natürlich habe ich das Trauerspiel unserer deutschen Kicker mitverfolgt. Einen Kommentar erspare ich euch und mir. Nichtsdestotrotz werde ich mir die WM weiter ansehen, weil ich ganz einfach ein Fan von gutem Fußball bin. Und viel wichtiger ist ja ohnehin der direkte Wiederaufstieg des HSV ...

Auch motorsportlich war einiges los. Es begann mit dem kurzfristigen Gasteinsatz für das Team GroupM

PUNKTESTÄNDE

Blancpain Endurance Cup

1. Vanthoor/Riberas/Mies	37
2. Seefried/Klien/Costa	35
3. Christodoul./Marciello	33
5. Buhk/Götz	24

ADAC GT Masters

1. Kirchhöfer/Keilwitz	86
2. Jaminet/Renauer	62
3. Pommer/Götz	52
13. Buhk/Dontje	22

RENNEN 2018

Blancpain Endurance Cup

21./22.04.	Monza
19./20.05.	Silverstone
01./02.06.	Paul Ricard
28./29.07.	24 h Spa
29./30.09.	Barcelona

Intercont. GT Challenge

03./04.02.	Bathurst
28./29.07.	24h Spa
25./26.08.	Suzuka
27./28.10.	Laguna Seca

Racing in Buriram. Mein Teamkollege Alexander Matschull und ich hatten in Thailand ein kleines Handicap, weil erfolgreiche Teams in der Blancpain GT Series Asia beim nächsten Rennen mit Extra-Standzeiten beim Boxenstopp „belohnt“ werden. Und weil Alex gemeinsam mit Raffaele Marciello das letzte Rennen davor gewonnen hatte, mussten wir in Buriram bei den Stopps jeweils 15 Sekunden länger stehen. Nachdem Alex im ersten Rennen ein Konkurrent ins Auto gefahren war, ging es in Lauf 2 richtig gut. Wir haben gewonnen, und gewinnen macht eben immer Spaß ...

Vor allem, wenn es sonst nicht ideal läuft. Im Blancpain GT Series Endurance Cup tun wir, das heißt, wir Fahrer und die Mannschaft von Strakka Racing, uns seit Saisonbeginn ziemlich schwer, eine vernünftige Balance ins Auto zu bekommen. Was die Streckencharakteristik beim Auftakt in Monza noch weitgehend kaschieren konnte, kam zuletzt in Silverstone und beim 6-Stunden-Rennen in Le Castellet voll zum Tragen. Weil der Mercedes-AMG GT3 sehr gut mit den Reifen umgeht, wirkt sich das Problem über einen Ein-Stunden-Stint insgesamt nicht so gravierend aus, deswegen sind wir im Rennen tendenziell konkurrenzfähiger unterwegs. Aber im Qualifying tun wir uns enorm schwer, und bei der Leistungsdichte im Endurance Cup musst du vorne starten, wenn du im Rennen was reißen willst.

Eine schlechte Balance bedeutet übrigens nicht einfach nur Unter- oder Übersteuern, schlechte Traktion oder was auch immer. Es kann verschiedene Faktoren beinhalten und dazu führen, dass du ein Problem beseitigst und dir dabei zwei neue einhandelst. So ging es uns in den letzten Rennen. Wir schrauben das Auto rauf und runter und drehen uns dabei im Kreis. Andere Mercedes-Teams haben das besser im Griff, wobei die das Auto auch deutlich länger und besser kennen als die Strakka-Jungs. Irgendwie finden wir in der ja nicht so üppigen Trainingszeit im Moment den einen entscheidenden Baustein nicht. Wobei ich da vor allem Maximilian

ADAC GT Masters

14./15.04.	Oschersleben
28./29.04.	Most
09./10.06.	Spielberg
04./05.08.	Nürburgring
18./19.08.	Zandvoort
08./09.09.	Sachsenring
22./23.09.	Hockenheim

Götz und mich als AMG Performance-Fahrer in die Pflicht nehme, gemeinsam mit den Ingenieuren eine Lösung zu finden.

Auch im ADAC GT Masters bin ich gerade nicht vom Glück verfolgt. Wobei ich gestehen muss, dass ich selbst mich mit der Rennserie schwertue, obwohl wir mit dem MANN-FILTER Team HTP eine exzellente technische Basis haben. Und unser Schwesterauto hat ja gezeigt, dass die Chancen da sind und man sie halt nutzen muss. Und da rede ich jetzt, wohlgemerkt, nicht von der Regenlotterie im Sonntagsrennen am Red Bull Ring. Vielmehr muss ich mich selber hinterfragen.

Vor allem in den Qualifyings habe ich es bislang nicht hinbekommen, die maximale Performance aus dem Auto zu kitzeln, so wie es etwa Max Götz gelingt. Er schafft es meist, ganz am Ende, wenn die Strecke in der Regel am besten ist, nochmal eine rauszuhauen. Ich tue mich schwer, mit den ungeheizten Reifen rauszufahren und dann nach einigen Runden den richtigen Moment zu erwischen, wo sie ihren Peak haben. Dazu brauchst du in diesem Moment dann auch noch eine freie Strecke, was bei 36 Autos im Feld so eine Sache ist. Aber Fakt ist: Ich hole im Moment nicht das aus dem Paket raus, was drinsteckt. Das sind zwar nur Nuancen, in Most war es sogar nur eine Kurve, aber bei der brutalen Leistungsdichte im ADAC GT Masters bedeuten zwei Zehntel eben schnell mal vier Startreihen oder noch mehr.

Wer mich kennt, der weiß, dass Kopf-in-den-Sand-Stecken und Mit-dem-Schicksal-Hadern für mich keine Optionen sind. Es wird nur durch harte Arbeit besser, und es gibt auch keinen Grund, weshalb Götz schneller fahren sollte als ich. Das Thema ist durchaus komplex, weil zu schnellem Rennfahren eben auch eine gewisse Lockerheit gehört. Stattdessen neigt man in einer Situation, wo es nicht perfekt läuft, eher dazu, zu viel zu wollen und das Auto zu überfahren. Diese Selbstverständlichkeit, die ich in den letzten zwei Jahren im Cockpit hatte, geht mir gerade ein

bisschen ab. Sie wird aber auch wieder zurückkommen, daran habe ich keinen Zweifel.

Jetzt freue ich mich erst mal riesig auf die 24 Stunden Spa. Dieses Rennen wird von Jahr zu Jahr immer noch härter und anspruchsvoller. So liebe ich das.

Bis bald!

AUSBLICK

24 Stunden Spa = 24 Stunden Vollgas!

Zwar steht für Maxi Buhk im Juli nur ein Rennen auf dem Programm, doch das hat es wahrlich in sich: Die 24 Stunden von Spa-Francorchamps gelten seit vielen Jahren als das größte GT-Rennen der Welt. Auch die 70. Auflage des Langstreckenklassikers am 28./29. Juli, der zum Blancpain GT Series Endurance Cup wie auch zur Intercontinental GT Challenge zählt, bildet da keine Ausnahme. Mehr als 60 größtenteils exzellent besetzte GT3-Boliden von nicht weniger als 13 Herstellern stehen am Start des Marathons auf der 7,0 Kilometer langen Berg- und Talbahn in den belgischen Ardennen. Mit einem Langstreckenrennen alter Prägung, als Materialschonung und Ankommen oberstes Gebot waren, hat der Mega-Event längst nichts mehr tun. „24 Stunden Spa heißt 24 Stunden volle Pulle“, weiß der Hamburger, der sich den Mercedes-AMG GT3 des Mercedes-AMG Team Strakka Racing wieder mit dem Franken Maximilian Götz und dem Portugiesen Alvaro Parente teilt. „Um dort ein Wörtchen ums Podest mitreden zu können, muss absolut alles passen – die Vorbereitung, das Set-up, die Boxencrew, aber natürlich auch die Fahrer. Ein technischer Defekt kann dir ein Top-Ergebnis ebenso ruinieren wie ein Ausrutscher oder blöde Strafen.“ Am 3. Juli stimmen sich die Teams beim offiziellen 24-h-Testtag auf das Saisonhighlight ein.

IMPRESSIONEN



Copyright ©2018 BUHK Motorsport All rights reserved.

Our mailing address is:

media@maximilian-buhk.de

Want to change how you receive these emails?

You can [update your preferences](#) or [unsubscribe from this list](#)

ml media - Marcus Lacroix - Im Tiergarten 30 - 78465 Konstanz