



MAXI-BUHK.DE

MAXI BUHK NEWSLETTER

04.09.2018 AUSGABE 03

KOLUMNE



Liebe Motorsportfans,

In den letzten Wochen war bei mir motorsportlich einiges geboten – Positives, aber auch weniger Positives. Zu den absoluten Highlights meiner bisherigen Saison zählt sicher der Sieg im Samstags-Rennen des ADAC GT Masters auf dem Nürburgring. Ganz ehrlich: Nachdem so oft irgendwelche Kleinigkeiten schiefgegangen waren, kam dieser Erfolg für meinen Teamkollegen Indy Dontje und mich genau richtig. Ich meine, du fängst ja nicht an zu glauben, dass du das Rennfahren komplett verlernt hast. Aber irgendwann fragst du dich schon, was zum Kuckuck da eigentlich los ist.

PUNKTESTÄNDE

Blancpain Endurance

1. Marciello	48
2. Engel/Stolz/Buurman	47
3. Krognes/Eng/Blomqv.	43
15. Buhk/Götz	24

ADAC GT Masters

1. Pommer/Götz	105
2. Jaminet/Renauer	97
3. Kirchhöfer/Keilwitz	86
5. Buhk/Dontje	57

RENNEN 2018

Blancpain Endurance

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

ADAC GT Masters

Von daher war das Wochenende in der Eifel eine echte Erleichterung. Indy und ich haben das ganze Wochenende über zu den Schnellsten gezählt. Er hatte am Samstag ein Super-Qualifying hingelegt, und dass ich dann im Rennen den Zakspeed-Mercedes niederkämpfen konnte, war zugegebenermaßen auch ein bisschen Balsam fürs Ego. Umso ärgerlicher war dann leider die Strafe nach meinem zweiten Startplatz im Sonntags-Qualifying. Trotz der 30 Kilo Erfolgsballast, die wir nach dem Sieg am Vortag zuladen mussten, war unsere MANN-FILTER-Mamba auch im zweiten Lauf richtig schnell. Ein Podestplatz wäre allemal wieder drin gewesen. Und mit diesen Punkten sähe es auch in der Tabelle für uns deutlich freundlicher aus. Aber hätte, hätte, Fahrradkette – in Konjunktiven zu sprechen, war im Motorsport immer schon sinnlos.

Zandvoort war vom Speed her auch wieder bestens. Leider ist mir am Samstag dieser blöde Dreher passiert. Nicht dass er mir egal wäre, ganz im Gegenteil, aber ich habe schnell einen Haken dahinter gemacht. Der Audi hatte den ganzen Verein aufgehalten, ich war schneller, musste es aber im Infield probieren, und das geht in Zandvoort eben nicht ohne Risiko. Solche Situationen erlebt man als Rennfahrer immer wieder. Meistens klappt es, ab und zu klappt es halt nicht. Das gehört zum Spiel. Hätte ich es nicht versucht, hätte ich mich viel mehr geärgert.

Insgesamt waren die Rennen auf dem Nürburgring und in Zandvoort aber sehr erfreulich. Ich habe es vor allem im Qualifying besser verstanden, die kalten Reifen richtig anzufahren. Das ist wirklich eine Kunst, denn je nach Belag, Asphalt-Temperatur und anderen Faktoren kommt der Reifen früher oder später ins richtige Temperaturfenster. In Zandvoort, wo der Asphalt sehr rau und aggressiv ist, war gleich die erste fliegende Runde die schnellste, auf dem

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

Nürburgring, der einen viel feineren Belag aufweist, war es die zweite. Das muss man spüren und im richtigen Moment eine freie, fehlerfreie Runde erwischen. Alles nicht so einfach ... Ich wusste, woran es liegt, konnte es aber nicht umsetzen. Doch dann habe ich mich ein bisschen umgestellt, und auf einmal hat's klick gemacht. Ich war in beiden Qualifyings schnellster HTP-Pilot. Auch gut fürs Selbstvertrauen.

Die beiden Einsätze für Strakka Racing bei den 24 Stunden Spa und den 10 Stunden von Suzuka liefen dafür eher bescheiden. Jeder weiß, welch enormes Potenzial der Mercedes-AMG GT3 hat, aber wir bekommen es einfach nicht umgesetzt. In Spa waren wir teilweise zwei Sekunden langsamer als die Spitze. Das ist dann wirklich ernüchternd. Suzuka lief kaum besser. Wir sind im Rennen zwar Sechste geworden, was in diesem Klassefeld und bei der brutalen Hitze in Japan ganz ordentlich war. Aber es ist eben auch nicht mein Anspruch. Schon gar nicht, wenn zwei andere Mercedes-AMG GT3 auf dem Podest stehen. Unser Schwesterauto mit der 43 ist im Rennen ein anderes Set-up gefahren als wir, und wie mir Max Götz sagte, stellte das auch einen Fortschritt dar. Ich hoffe, dass wir bei den beiden noch ausstehenden Rennen mit Strakka, dem Finale zum Blancpain GT Series Endurance Cup in Barcelona sowie den 8 Stunden von Laguna Seca, von diesen Erkenntnissen profitieren können. So wahnsinnig optimistisch bin ich da aber, ehrlich gesagt, leider nicht ...

Nun wollen wir aber zusehen, dass wir im Saison-Endspurt des ADAC GT Masters nochmal richtig zuschlagen, damit wir mit dem MANN-FILTER Team HTP am Sonntagabend in Hockenheim was zu feiern haben. Kräftiges Daumendrücken ist übrigens hilfreich und ausdrücklich erwünscht ...

Bis bald!

AUSBLICK

Showdown in der Liga der Supersportwagen

Für Maxi Buhk und seine Stallgefährten aus dem MANN-FILTER Team HTP geht es in den nächsten zweieinhalb Wochen ans Eingemachte. In den letzten zwei Saisonveranstaltungen des ADAC GT Masters auf dem Sachsenring (8./9. September) und in Hockenheim (22./23. September) kämpfen die Besatzungen der beiden gelb-grünen Mercedes-AMG GT3 um nichts weniger als den Gewinn der Teamwertung. Dort führt die Truppe aus Altendiez derzeit mit 34 Punkten Vorsprung auf das Porsche-Team Precote Herberth Motorsport. Der vermeintlich komfortable Vorsprung kann sich aber als trügerisch erweisen, wie Maxi sehr gut weiß: „Vor allem der kurvenreiche Sachsenring sollte unserem Mercedes-AMG GT3 zwar wieder gut liegen, andererseits hat uns die neue Balance of Performance 15 Kilogramm Zusatzgewicht beschert. Die werden sehr weh tun. Dennoch werden wir alles daransetzen, in allen vier noch ausstehenden Rennen wenn möglich ums Podium mitzukämpfen.“

In der Fahrerwertung der „Liga der Supersportwagen“ liegen Buhk und sein niederländischer Partner Indy Dontje als Fünftplatzierte 48 Punkte hinter ihren führenden Teamkollegen Götz/Pommer zurück, haben bei 100 noch zu vergebenden Zählern also ebenfalls noch mathematische Titelchancen. „Auf die Tabelle brauchen wir bei diesem Rückstand aber kaum zu achten“, sagt Maxi. „Wir versuchen einfach, viermal das Maximum rauszuholen und schauen dann, wo wir stehen. Und natürlich werden wir unsere Teamkollegen unterstützen, wenn das nötig ist. Zwar gibt es im MANN-FILTER Team HTP keine Stallregie, und wir werden auch ganz sicher keine unfairen Aktionen reiten, aber natürlich wären mir meine Teamkollegen als Champions lieber als ein Porsche- oder Corvette-Duo.“

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

4.9.2018

Maxi Buhk Newsletter

This email was sent to ml@htp-motorsport.de
[why did I get this?](#) [unsubscribe from this list](#) [update subscription preferences](#)
Maximilian Buhk · Bargkoppel 3 · Dassendorf 21521 · Germany

