**Hochsommer-**

**Zittern**

**Der Rennbericht zur 14. Auflage des**

**„CLASSIC 100“**

***Das* Endurance Race der MASTERS OF INSANITY**

**Am Ende des Rennberichtes – für zahleninteressierte Leser - noch eine Auswertung der Erfolge der einzelnen Starter bei den insgesamt 14 bisher gefahrenen CLASSIC 100 Rennen.**

**Großbeeren, Samstag den 02. Juli 2022**

Alles anders! Die Zeit. Sie flieht vor sich selbst. Die Welt verändert sich rasant. Und mit dem Wort „Krieg“ muss man dramatischerweise wieder behutsam umgehen. Es ist angesichts der aktuellen Lage nicht mehr legitim im Sport oder im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben von „Krieg“ zu sprechen.

Zum GESCHEHEN in Großbeeren:

Von 11 ursprünglich gemeldeten Piloten waren letztlich 9 am Start. Maik Müller und Svenja Abel mussten aus Termingründen absagen.

Dazu gab es eine einschneidende Veränderung im Reglement. Der Fahrzeugwechsel – bislang ein NO GO – dieses Rennens, war bis Minute 90 erlaubt und zwar ohne Angabe von Gründen.

Diese Reglung – so verlautete die Rennleitung - war geschaffen worden, um das am Start befindliche Rookie-Team (Basti Rumpel/Dominique Babenschneider/Svenja Abel) nicht im Falle von technischen Problemen zur Aufgabe zu zwingen.

Was auch bedeutet, dass diese Regelung ab 2023 wieder rückgängig gemacht werden wird. Und zwar in Gänze. Will heißen, auch ein nicht mehr reparables Auto ist ab 2023 nicht mehr zu tauschen. Ganz im Sinne des 1:1-Motorsports.

Soviel zur Zukunft. Zurück zur Gegenwart.

Das Rennen über 3 Stunden fand coronabedingt letztmals 2019 statt und alle im Fahrerlager waren sich einig: Dieses Highlight hat man schmerzlich vermisst.

So sehr, dass selbst ein z.Zt. inaktiver Fahrer wie Mirco Jäger wieder am Start war. Und: Ganz besonders zu erwähnen: Der Aufsteiger der Jahre 2018 bis 2021 und Vizechampion in der WM, André Dietrich, reiste aus dem fernen Westen (350 Kilometer) an um hier nochmals seine Fahrkünste unter Beweis zu stellen. Eindeutig: Dieses CLASSIC 100 hat eine unglaubliche Anziehungskraft.

Man könnte auch von Suchtpotential sprechen. Wir sind stolz und glücklich so ein Rennen fahren zu dürfen!

*Das Wichtigste:*

**Die Zusammensetzung der 4 Teams**

**Team 1/ Spur 1: Horst Carl, Mirco Jäger**

**Team 2/Spur 2: Basti Rumpel, Dominique Babenschneider**

**Team 3/Spur 3: Frank Howest, Max Knobel**

**Team 4/Spur 4: Jörg Abel, Martin Mecke, André Dietrich**

Die Zusammensetzung der Teams 1, 3 und 4 erfolgte per Los. Team 2 wurde als ROOKIE Team festgelegt.

Für die Team 1, 3 und 4 standen die Herren Horst Carl, Frank Howest und Jörg Abel als Teamleader fest. Die weiteren Piloten wurden zugelost. Die Spuren wurden sämtlich per Los bestimmt. Klar war lediglich, dass das Rookie Team nicht auf die Spur 1 kommen würde.

S P E K U L A T I O N E N

Oh ja. Die gab es im Vorfeld natürlich reichlich nachdem bei der letzten WM die Auslosung erfolgt war und die Team- und Spurbesetzungen bekannt waren.

Team 3 mit Frank/Max war nach übereinstimmender Meinung klarer Favorit. Sowohl die Rennerfahrung, die Siegquote der beiden Piloten, und die im Vorfeld gezeigten Testergebnisse (Topauto stand zur Verfügung), sowie die dem Team zugeloste Spur 3 ließen keinen Zweifel, wer hier die Favoritenrolle besetzte.

Dicht dahinter das Team 4. Auch hier sehr viel Erfahrung, mit der Spur 4 zwar einen schnellen aber nicht ganz so smooth zu fahrenden Slot, 2 Topautos die das Team aber schon in die Qual der Wahl brachten, und als kleinen Unsicherheitsfaktor natürlich zwangsläufig der dritte Mann, André, dem es natürlich an Testerfahrung (7 Monate nicht gefahren) deutlich mangelte.

Eher Außenseiterchancen für das Team 1. Mit Horst einen erfahrenen Mann der aktuell seine WM-Runden dreht. Mit Mirco einen Piloten den jeder der ihn erlebt hat, als Naturtalent in diesem Sport sehen wird, dem aber die Rennroutine aufgrund seines Status als Inaktiver fehlt und dazu die schwierige Spur 1. Auch die zur Verfügung stehenden Boliden nicht ganz so zackig abgestimmt.

Die Rookies selbstredend in der Außenseiterrolle. Erfahrung sammeln, Rennroutine bekommen. Unter dieser Überschrift lief hier der Einsatz des jungen Personals.

**W A R M U P 30 Minuten**

Nach dem Fotoshooting (Cara zeichnete dieses Mal als Fotografin verantwortlich für das Gruppenfoto der MASTERS hinter dem KIK Markt Großbeeren) ging es in das 30 minütige Warm Up.

Die S P E K U L A T I O N E N wurden hier mehr oder minder bestätigt. Die Teams 3 und 4 richtig schnell unterwegs. Die Teams 1 und 2 haderten. Auch damit, welches Auto denn nun wirklich zum Auftakt des Rennens eingesetzt werden sollte.

Zur Verfügung standen in allen Teams überwiegend Ford Daytona 500 und in den Teams 4 und 2 je ein Ginetta LMP 2.

Kurz noch zu den äußeren Bedingungen: Maske wurde nicht getragen. Die Lufttemperatur lag an der Strecke bei 22 Grad Celsius. Angenehm. Juli gleich Hochsommer. Aber am Renntag sehr moderat im Vergleich zu dem was dann in diesem Dauerhitzesommer folgen sollte. Doch an diesem Samstag wusste davon noch niemand etwas, und so geht es hier nur um den 2. Juli 2022.

Die 30 Minuten wurden umfangreich genutzt. 30 Minuten können so rasant vergehen! Man probierte nochmals Schleifer aus. Man ließ natürlich überwiegend die Piloten an den Stick, denen es an Fahrroutine aktuell mangelte. Und alles entwickelte sich recht gut. Auch wenn die ROOKIES noch Verunsicherung zeigten so waren auch sie „heiß“ auf dieses Rennen. Ein Rennen, das alle Facetten des Slotracings bot. 20 Minuten lange Stints. Fahren im Dunkeln, bei Hitze und sauerstoffarmer Luft, technischen Unwägbarkeiten, Unfallgefahren, Hektik und Unruhe, Angespanntheit und gespannter Konzentration.

So. Die 30 Minuten waren um.

Die Würfel gefallen.

30 Minuten Pause vor dem Rennstart waren vorgeschrieben. So soll den Teams Zeit verschafft werden, ggf. noch technische Änderungen an den Boliden vornehmen zu können und natürlich auch Zuckerspiegel und körpereigenen Flüssigkeitsgehalt aufzufüllen.

Vor dem Rennstart hatten die einzelnen Teams der Rennleitung die Startreihenfolge der Fahrer mitzuteilen. Das Reglement sieht vor, dass die Teams in einer festgelegten, immer abwechselnd zu fahrenden Reigenfolge die einzelnen Stints zu absolvieren haben.

Und das sah dann so aus:

Team 1: Startfahrer: Horst/ Fahrer Nr. 2: Mirco

Team 2: Startfahrer: Dominique/ Fahrer Nr. 2: Basti

Team 3: Startfahrer: Max/ Fahrer Nr. 2: Frank

Team 4: Startfahrer: Martin/Fahrer Nr. 2: André/Fahrer Nr. 3: Jörg

9 Stints a 20 Minuten. 10.800 Sekunden Fahrzeit. Prognostiziert über 1.500 Runden pro Team.

Je 14 Kurven auf eine Runde.

Maximallast für Mensch und Technik. Autos. Regler. Zeitmessung. Netzgeräte.

Alles muss passen. Ohne Wenn und Aber.

Wir sehen 4 Ford Daytona 500. Ein einziger (Team 1) in goldfarbener Lackierung. Der Rest in blau-weiß oder blau-weiß-rot gehaltenen Farben.

……..die Uhr tickt.

Es ist kurz nach 12.00 Uhr MESZ

D E R S T A R T

STINT 1 (0-20 Minuten)

Mit gewaltiger Kraft, mit mächtigem Brausen schnellen die 4 Boliden nach dem Erlöschen der 5 Ampellichter aus ihren Startpositionen. Mangels Qualifikation alle 4 aus Reihe 1.

Immer und immer wieder beeindruckend. Mit konzentriertem Blick in Hochspannung die 4 Akteure an den Sticks, voll auf die Rennfahrzeuge fokussiert. Schnell sein. Den Rhythmus finden. Den Anschluss nicht verpassen. Keinen Fehler machen. Das Auto „fühlen“. Wie arbeiten die Reifen? Übersteuern? Untersteuern? Wie ist er auf der Bremse? Ist die Gasannahme aus den Kurven raus perfekt? Hoffentlich keine Motoraussetzer. Wie ist die Topspeed auf der langen Geraden?

Schnelle Antworten gibt es in der Regel nicht. Die ersten Rutscher passieren. Die ersten Fehler. Auch die Marshalls sind „unter Strom“. Höchste Aufmerksamkeit. Schnelles Einsetzen der aus der Spur gerutschten Boliden. Niemand soll benachteiligt werden. Sportlich und fair soll das beste Team am Ende gewinnen.

Nein, nein, nein! Was für Rundenzeiten da in die Bahn gebrannt werden. Das kann nicht sein. Das Tempo ist abnorm hoch. Das kann so nicht über die volle Distanz funktionieren. Klar. Alle wollen eine Duftmarke setzen. Wollen der Konkurrenz zeigen was möglich ist. Denn: Niemand weiß was noch kommt. Da ist ein früher Vorsprung dienlich.

Die Rookies in Trouble. Das Auto läuft nicht. Dominique meldet schlechtes Ansprechverhalten, wenig Leistung. Die Rundenzeiten sind miserabel, ein Fahrzeugtausch wird schon jetzt diskutiert.

Auch 20 Minuten können sehr lang werden. So wie der erste Stint immer lang erscheint. Mit fortschreitender Renndauer scheinen die 20 Minuten dann immer kürzer zu werden. Die Zeit verfliegt. Bis auf Ausnahmen. Diese 20 Minuten können auch wieder sehr lang werden. Doch dazu später mehr.

Team 4 bolzt als gäbe es keine weiteren 8 Stints. Das Ur-Renntier Martin Mecke ist ins Rollen gekommen. Es ist sein Bolide aus der aktuellen WM den das Team einsetzt. Und der Martin hat den Tunnelblick. Lässt es krachen

Rast 196 mal um die 14 Kurven. Und hält das ebenfalls sehr gut performende Team 3 (Max am Steuer) satte 9 Runden auf Distanz (187 Runden). Team 1 mit Horst verkauft sich gut. 185 Runden dreht der Altmeister. Die Rookies schon jetzt weit abgeschlagen: 159 Runden sind keine schlechte Leistung und am Piloten Dominique lag es wahrlich nicht.

Martin fährt Runden unter 6.000 Sekunden, während die Rookies bei um die 7.000 Sekunden liegen.

Der Zwischenstand nach STINT 1:

***P1: Team 4, 196 Runden (Durchschnitt: 6.122 sec.)***

***P2: Team 3, 187 Runden (Durchschnitt: 6.417 sec.)***

***P3: Team 1, 185 Runden (Durchschnitt: 6.486 sec.)***

***P4: Team 2, 159 Runden (Durchschnitt: 7.547 sec.)***

Oh ha! Das sind schon gewaltige Differenzen. Und Team 4 unglaublich souverän. Wer sollte sie stoppen? Und würde es wirklich zu einem Duell Team 3 vs. Team 1 um P2 kommen? Zumindest schien es überraschend, dass Horst so dicht an Max bleiben konnte. Und ebenso überraschend, dass Team 4 so überlegen das Tempo diktierte. Da hatte es früh einen Rollentausch gegeben. Team 3 war nun nicht mehr favorisiert. So schnell kann es gehen.

Doch jetzt, im STINT 2, wurden die Karten neu gemischt. Denn: Für Team 1 musste Mirco ran. Naturtalent allenthalben, aber ohne aktuelle Rennroutine.

Für Team 4 würde André übernehmen: Für ihn galt exakt das Selbe.

Und Team 3 würde von Frank vertreten. Aktuell Zweitplatzierter in der laufenden Weltmeisterschaft. Und voll im Saft. Wie würde sich Basti bei seinem ersten Zwanzigminutenstint überhaupt schlagen können?

Und bahnten sich bereits in dieser frühen Phase die ersten, dann unumkehrbaren, Fahrzeugwechsel an? Denn: Sollten die dann eingewechselten Boliden schlapp machen gab es kein Zurück mehr. Ein nochmaliges Wechseln war nicht erlaubt.

 STINT 2 (21-40 Minuten)

Nichts zu holen. So könnte man kurz und knapp zusammenfassen, was das Anrennen der Teams 1 bis 3 gegen die Bastion TEAM 4 erreichte.

André hatte sich recht bald wohlgefühlt. Spult die Runden schneller und schneller werdend ab. Hat das führende Fahrzeug übernommen und will es dort auch lassen.

Dennoch: Das Tempo ist gedrosselt. Bei allen Teams. Der erste heiße Atem ist verflogen. Man besinnt sich der noch zu gehenden Marathonstrecke und kann es sich nicht leisten alles zu riskieren.

Der STNT ist erst 3 Minuten alt als sich Team 2 entschließt, das Fahrzeug zu wechseln. Der Daytona 500 ist aus dem Rennen. Auf der Strecke im Slot 2 jetzt, nach 23 Minuten Renndauer, ein Ginetta LMP2, Eigner ist Basti Rumpel, und er darf den Wagen in herrlicher matttarnfarbener Lackierung mit dezent abgesetzten orange-weißen Streifen, jetzt auch fahren. Das alles kostet erst einmal Zeit. Der Wechsel an sich, das zuvor noch 3 Minuten dauernde Hadern (Wechsel oder nicht Wechsel), der Versuch den Ford doch noch irgendwie zu trimmen, so dass am Ende dieses zweiten STINTS für das Team nur magere 141 Runden zu Buche stehen. Nur 3 Minuten später (Minute 26 des Rennens) entschließt sich auch Team 1 zum Wagenwechsel. Hier wird der goldfarben lackierte Daytona 500 (Eigner: Horst) von der Strecke genommen und der Daytona von Mirco eingesetzt. Er selbst ist dann auch Fahrer. Und nach Anlaufschwierigkeiten macht er seine Sache durchaus ordentlich. Aber auch hier hat die Entscheidungsfindung sowie der Austausch des Wagens natürlich Zeit gekostet. So stehen am Ende für Team 1 nach STINT 2 lediglich magere 154 Runden auf dem Zähler.

Aber es geht ja weiter. Frank (Team 3) lässt ordentlich Federn. Auch hier läuft es nicht rund (161 Runden). Alles läuft für Team 4. Die 178 Runden von André sind meisterhaft und reichen natürlich aus, den Vorsprung noch einmal deutlich nach oben zu korrigieren. Satte 26 Runden sind es nun auf Team 3. Team 1 ist bereits 35 Runden zurück und die Rookies ganze 74 Runden dahinter.

Und das nach 40 der 180 zu fahrenden Minuten. Team 3 und 1 trennen jetzt 9 Runden was auf die Gesamtdistanz gesehen noch immer wenig ist. Der Zweikampf um P2 tobt also nach wie vor, wenn auch Frank hier ganze 7 Runden zusätzlich zwischen sich und Mirco bringen konnte.

**Zwischenstand nach 2 von 9 STINTS**

**P1: Team 4, 374 Runden (in Stint 2: 178 Runden;**

 **Durchschnitt im Stint 2: 6.742 sec.)**

**P2: Team 3, 348 Runden (in Stint 2: 161 Runden:**

 **Durchschnitt in Stint 2: 7.453 sec.)**

**P3: Team 1, 339 Runden (in Stint 2: 154 Runden;**

 **Durchschnitt in Stint 2: 7.792 sec.)**

**P4: Team 2, 300 Runden (in Stint 2: 141 Runden;**

 **Durchschnitt in Stint 2: 8.511 sec.)**

**STINT 3 (41 bis 60 Minuten)**

Fahrerwechsel erfolgt. Und erster Renneinsatz an diesem Tag für Fahrer Nr. 3 des Teams 4. Jörg Abel übernimmt den in der Gesamtwertung führenden Wagen. Und fährt jetzt gegen Horst (Team 1), Dominique (Team 2) und Max (Team 3). Und Jörg gibt Gas! Fährt den Ford Daytona traumwandlerisch sicher. Das er am Ende „nur“ 180 Runden zusammenbringt muss, wie bei allen anderen Fahrern, natürlich stets relativiert werden. Denn: In den STINTS gibt es natürlich unfallbedingte „Auszeiten“, in denen der Rennleiter das Rennen komplett unterbricht um die Bergung verunfallter Fahrzeuge zu ermöglichen. Da die Rennleiter das je nach Gusto auch unterschiedlich handhaben, ergeben sich mal mehr und mal weniger dieser „Stop-Signale“.

Kurzum: Die Rundenzeiten die ein Jörg, ein Max und auch ein Horst in STINT 3 zeigen sind auf hohem Niveau. Und auch im Team 2 (Rookies) hat man mit dem Ginetta einen guten Kompromiss gefunden. Dominique ist in der Lage Rundenzeiten im Bereich 6.xxx zu fahren und am Ende des STINTS mit 155 Runden wieder annähernd an seine Leistung aus STINT 1 (159 Runden) heranzukommen.

Max kann für das Team 3 lediglich doch recht magere 170 Runden einfahren und so baut Jörg die Führung des Teams 4 weiter aus. Einzig der Altmeister (Horst) überrascht mit 172 Runden, was bedeutet, dass der Kampf um P2 nach einer von drei zu fahrenden Stunden wieder vollkommen offen scheint. Team 1 liegt nur noch 7 Runden hinter Team 3 zurück. 7 Runden sind umgerechnet keine 50 Sekunden nach 3.600 Sekunden Renndauer. Ein kleineres technisches Problem und der Vorsprung ist weg.

Team 4 hingegen kann wuchern. 36 Runden Vorsprung auf Team 3 und 43 Runden auf Team 1 stellen sich in Zeit mit knapp 4 Minuten Differenz doch schon recht deutlich dar.

Sollte ein klarer Start/Ziel-Sieg für Team 4 bereits nach einem Renndrittel besiegelt sein? Mit diesen wenig spannungstreibenden Aussichten ging es in die „Nacht von Großbeeren“ die nun über das AUTODROMO CARLOS hereinbrach. Doch bevor es dunkel wird noch einen Blick auf das viertplatzierte Team. Die Rookies waren mit 99 Runden Rückstand auf das führende Team weiter zurückgefallen. Selbst auf P 3 fehlten nunmehr bereits 56 Runden.

Doch die Dunkelheit verschiebt in der Regel das Gefüge zugunsten der jungen Piloten.

Man durfte gespannt sein…

Zunächst aber der

Zwischenstand nach 3 der 9 STINTS

P1: Team 4, 554 Runden, im STINT 3 180 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 3: 6.667 sec.

P2: Team 3, 518 Runden, im STINT 3 170 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 3: 7.059 sec.

P3: Team 1, 511 Runden, im STINT 3 172 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 3: 6.977 sec.

P4: Team 2, 455 Runden, im STINT 3 155 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 3: 7.742 sec.

**STINT 4 (61 bis 80 Minuten)**

Es ist dunkel. Externes Restlicht alleine von den beiden Monitoren sowie der Lichtbrücke bei Start/Ziel. Ansonsten fahren die Boliden natürlich mit ihrem fahrzeugeigenen Licht.

Und es gab einen weiteren Fahrzeugwechsel. Frank/Max (Team 3) haben ihr Auto gewechselt. Auch jetzt ist es ein Ford Daytona 500. Wurde zunächst zum Start der Wagen von Max aus der laufenden WM eingesetzt, so wechselte man jetzt auf den Wagen von Frank. Und der ging deutlich besser. Damit haben bis auf Team 4 alle Teams vom möglichen Fahrzeugtausch Gebrauch gemacht. Und das weit vor der 90. Minute, bis zu der ein Fahrzeugwechsel reglementseits möglich war.

Die Augen. Sie müssen jetzt Schwerstarbeit leisten. An den Sticks jetzt: Mirco (Team 1), Basti (Team 2), Frank (Team 3) und für die führende Crew Martin (Team 4).

Prompt ist zu beobachten, dass die Rundenzeiten auf ein anderes Niveau kommen. Das Toptempo ist erst einmal passé. Zu diesem Zeitpunkt werden auch erste Stromabnehmerwechsel vorgenommen. Die so genannten „Schleifer“ bauen nach Hunderten von Runden erwartungsgemäß ab. Verlieren an Substanz und damit an Stromabnehmerfähigkeit was die Leistung insbesondere beim Beschleunigen und auch beim Bremsen negativ beeinträchtigt.

Team 2, hier Basti, hat seinen Rhythmus gefunden. Jung eben. Und fährt im ersten Nachtstint gleich Rundenbestleistung für sein Team (162 Runden).

Bester Mann: Frank Howest. Er fühlt sich mit dem gewechselten Ford offenbar pudelwohl und zum ersten Mal in diesem Rennen liegt er in diesem STINT mit 176! Runden vor der führenden Mannschaft für die der Martin 172 Runden dreht.

Kann man gelassen sehen, wenn der gigantische Vorsprung innerhalb eines STINTS um 4 Runden schrumpft. Alles im grünen Bereich. Die Eisenhüttenstädter fahren quasi auf selbem Niveau in dieser Rennphase. Und auch Mirco macht seine Sache ordentlich. 169 Runden sind nur 3 Runden hinter dem Führenden.

So nimmt auch die Nachtfahrt allmählich Schwung auf. Die Augen der Beteiligten (denn die Marshalls müssen sich selbstverständlich ebenso an die veränderten Sichtverhältnisse gewöhnen) haben sich umgestellt. Natürlich bleibt es ein anderes Fahren als das im Taglicht der Fall ist. Insbesondere die sehr wenig bis gar nicht extern ausgeleuchteten Ecken des anspruchsvollen Kurses wie die OMEGA Kurve und die sehr schnelle FORD BANK Kurve sind doch eminent gewöhnungsbedürftig.

Fassen wir das Ergebnis zusammen und zeigen den Stand des Rennens nach 80 Minuten.

Zwischenstand nach 4 der 9 STINTS

P1: Team 4, 726 Runden, im STINT 4 172 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 4: 6.977 sec.

P2: Team 3, 694 Runden, im STINT 4 176 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 4: 6.818 sec.

P3: Team 1, 680 Runden, im STINT 4 169 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 4: 7.101 sec.

P4: Team 2, 617 Runden, im STINT 4 162 gefahrene Runden

 Durchschnitt im STINT 4; 7.407 sec.

STINT 5 (81 bis 100 Minuten)

Und weiter geht es durch die Nacht. Das Rennen scheint, was die Positionen angeht, schon seit einiger Zeit festgefahren. Auch wenn im STINT 4 erstmals nicht Team 4 die Bestrundenmarke setzen konnte. Noch hat die führende Mannschaft 10 Minuten Zeit einen Fahrzeugwechsel durchzuführen. Denn während dieses jetzt laufenden fünften STINTS wird die Halbzeit des Rennens erreicht werden und damit die zweite Stufe des Rennens gezündet.

André pilotiert jetzt den Daytona auf P1 liegend. Als Wechselfahrzeug stünde der Ginetta aus dem Rennstall von Jörg zur Verfügung. Eine schnelle Alternative ganz ohne Frage. Wenn auch in Sachen Handling kritischer als der Ford, was insbesondere für den lange pausierenden André von Nachteil sein müsste.

Schlussendlich entschließt sich das Team beim Ford zu bleiben. Die 90 Minuten sind verstrichen und damit heißt es nun: Durchfahren mit dem Daytona. Der jetzt mehr als 800 Runden zurückgelegt hat. Und der beginnt seine Problemchen zu bekommen.

Die Konkurrenz in Gestalt von Horst (Team 1) und Max (Team 3) macht gehörig Druck. Noch nicht direkt sichtbar, aber schleichend scheint sich eine Trendwende in diesem Rennen anzubahnen. Team 2 kämpft mit riesigen Problemen, Dominique, bisher recht souverän, stürzt regelrecht ab, wird am Ende nur 131 Runden gefahren haben. Hektik. Rege Kommunikation. Es wird unruhig im Team 2. Aber nicht nur da wie wir gleich erleben werden.

**Zwischenstand nach 5 der 9 Stints**

**P1: Team 4, 889 Runden, im STINT 5 163 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 5: 7.362 Sekunden**

**P2: Team 3, 855 Runden, im STINT 5 161 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 5: 7.453 Sekunden**

**P3: Team 1, 841 Runden, im STINT 5 161 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 5: 7.453 Sekunden**

**P4: Team 2, 748 Runden, im STINT 5 131 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 5: 9.160 Sekunden**

**STINT 6 (101 bis 120 Minuten)**

Es bleibt dunkel über dem AUTODROMO CARLOS

Am Steuer jetzt für Team 1 Mirco, Team 2 Basti, Team 3 Frank und Team 4 der Jörg.

Konnte Team 4 im STINT 5 auch seinen Vorsprung wieder um 2 Runden auf nunmehr 34 Runden ausbauen, so blieb da ein Unbehagen. Und dieses Gefühl trog nicht. Denn jetzt machte Frank von Position 2 aus mächtig Druck. Und sicherte das Team 3 gleichzeitig ordentlich nach hinten ab. War der Altmeister im STINT 5 noch auf Augenhöhe mit Max unterwegs, so konnte Frank Mirco jetzt deutlich in Schach halten und den Vorsprung auf Team 1 ausbauen. Gleichzeitig wurde der Druck auf das führende Team 4 derart groß, dass man sich hier für den ein oder anderen Schleiferwechsel entschied. Die Schlagzahl konnte mit Ausnahme Team 3 (da war sie schon sehr hoch!) auf allen Slots erhöht werden. Auch die Rookies steigerten sich wieder, kamen mit dem Ginetta immer besser zurecht, lernten Technik und Handling des Briten mit dem italienisch klingenden Namen immer besser zu verstehen. Das Fahren in Dunkelheit war zur Routine geworden. Auch wenn Jörg jetzt erstmals in diesem Rennen in Dunkelheit unterwegs war. Die Augen hatten sich auch während des Zuschauens als inaktiver Pilot (Streckenposten) natürlich auf die Lichtbedingungen eingestellt.

Nicht recht gelingen wollte die Fahrt des Mirco Jäger. Am Ende standen 154 Runden zu Buche was einen Malus von 12 Runden auf das vor ihm liegende Fahrzeug des Teams 3 in der Hand von Frank bedeutete. Da ging nicht viel und der Kampf um P2 war leider ein Wenig entschärft worden.

Und schauen wir auf den Kampf um die Spitze so war es nach STINT 3 der zweite STINT in diesem Rennen in dem Team 3 den Abstand zu den Führenden des Teams 4 verkürzen konnte. Zwar war es lediglich eine einzige Runde die Frank dem Jörg abnahm, was bei 34 Runden Vorsprung für das Team 4 nun wirklich kein ernstes Problem darstellte; und dennoch: zeichnete sich da eine Trendwende für die Schlussphase ab? Korrespondierend mit den hektischen Schleiferwechseln des Team 4 und der entsprechend regen bis aufgeregten Kommunikation, witterten Frank/Max Morgenluft.

Und der „Morgen“ stand ja unmittelbar bevor. Denn ab STINT 7 – und damit zu Beginn des letzten Renndrittels, der letzten Rennstunde also, - wurde es wieder Licht über der Strecke.

Die ersten beiden Teams durchbrachen in diesem STINT die 1.000 Runden Grenze, Team 1 kurz darunter und Team 2 würde planmäßig im STINT 7 die 1000er Marke knacken.

**Zwischenstand nach 6 von 9 STINTS**

**P1: Team 4, 1.054 Runden, im STINT 6 165 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 6: 7.273 Sekunden**

**P2: Team 3, 1.021 Runden, im STINT 6 166 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 6: 7.229 Sekunden**

**P3: Team 1, 995 Runden, im STINT 6 154 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 6: 7.792 Sekunden**

**P4: Team 2, 894 Runden, im STINT 6 146 Rundengefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 6: 8.219 Sekunden**

**STINT 7 (121 bis 140 Minuten)**

Licht! Wie es uns antreibt. Belebt. Neue Energie verschafft.

Die Rundenzeiten purzelten schlagartig. Das Feld wurde schneller. Sicherlich kein Vergleich zum ersten Renndrittel wo man insbesondere im STINT 1, also unmittelbar nach dem Start, losspurtete als gäbe es keine weiteren 8 STINTS.

Jetzt aber ging es nochmals richtig ab. Endlich Sicht. Endlich freie Fahrt. Einzig die 2 Rennstunden steckten in den Zeigefingern und auch im Kopf was der Konzentration nicht förderlich war. Aber Max in seinem Element. Die Rolle des Jägers liegt ihm in diesem Wettbewerb ganz besonders. Und was treibt den Jäger mehr an als das Wissen, das der Gejagte Schwächen zeigt, vielleicht gar verwundet ist. Doch Martin Mecke kennt das Spiel. Und kann antworten. Kann auch nach 2 Stunden Zähne zeigen und mit einer unglaublichen Aggressivität zu Werke gehen. Nicht falsch verstehen: Aggressivität der fairen Art. Aggressivität umgemünzt in bombastisch schnelle Runden. Aber Max ist schneller. Mit stoischer Miene verfolgt er seinen Boliden und treibt ihn zielsicher Runde für Runde um die 14 Kurven. Und auch Horst für das Team 1 hat Witterung aufgenommen und versucht alles ihm Mögliche dran zu bleiben; das Unmögliche möglich zu machen. Und Rookie Dominique wächst über sich hinaus. Fährt sage und schreibe 174 Runden in diesem STINT. Zeit des Erwachens bei allen 4 zu Werke gehenden Piloten. Es wird nach STINT 1 – so viel darf verraten werden ohne dem Rennergebnis vorzugreifen – der schnellste STINT des Rennens 2022.

Und: Nach STINT 3 nimmt Team 3 dem Team 4 hier erstmals wieder 4 Runden ab. Natürlich bei dem gegeben Vorsprung für Team 4 noch immer keine ernsthafte Gefahr. Nach wie vor bewegt man sich auf sicherem Terrain. Aber: Es gibt ein Problem. Unbestreitbar. Und das schien sich zu verschärfen. Der blau-weiße Daytona lahmte. Und Schleiferwechsel kurierten ihn nicht wirklich. Und Jörg rechnete. Und versuchte der Mannschaft klar zu machen, dass die Schleiferwechsel das Allheilmittel nicht sein konnten. Denn sie kosteten mehr als sie an Rundenzeit einbrachten. André und Martin hingegen waren der Meinung, irgendwann den alles wieder gut machenden Schleifer finden zu können. Denn die Kräfte des Daytona schienen am Ende. Und damit wollte man sich nicht abfinden müssen.

HEKTIK. Ein schlechter Ratgeber; aber manches Mal unabwendbar. Wenn ein Wagen in der Hand dieser Topleute langsamer wird, kann es nicht am menschlichen Faktor liegen. Da ist grundlegend an der Technik etwas in Schieflage geraten.

Diese Alarmsignale machen den Gegner stärker. Und die Signale lassen sich auf engstem Raum auch nicht verbergen. Team 3 hatte nichts zu verlieren. Die Distanz zu Team 1, und damit P3, war sehr komfortabel. Und plötzlich ging da nach vorne noch was. Sollte es wirklich möglich sein, in den letzten 40 Minuten das Rennen noch zu drehen? Aus 33 Runden Rückstand hatte Max 29 gemacht. Ein weiter Weg bis an die Spitze. Und die Uhr läuft unerbittlich ab.

Fassen wir zunächst den aktuellen Stand nach 140 Minuten zusammen bevor wir uns die Aussichten auf die letzten 40 Minuten zu Gemüte führen.

Denn jetzt bekam das Rennen, nachdem es lange in Sachen Reihenfolge bzw. Platzierungen wie festgeschraubt schien, eine völlig neue Dimension.

Dieser einmalige Thrill. Den nur dieses Rennen kennt. Nichts ist berechenbar.

**Zwischenstand nach 7 von 9 STINTS**

**P1: Team 4, 1.232 Runden, im STINT 7 178 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 7: 6.742 Sekunden**

**P2: Team 3, 1.203 Runden, im STINT 7 182 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 7: 6.593 Sekunden**

**P3: Team 1, 1.173 Runden, im STINT 7 178 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 7: 6.742 Sekunden**

**P4: Team 2, 1.068 Runden, im STINT 7 174 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt im STINT 7: 6.897 Sekunden**

**STINT 8 (141 bis 160 Minuten) DRAMATIK PUR**

Oh ja! Das Rennen drohte – zumindest in Sachen P1/P2 zu kippen.

An den Sticks waren jetzt für den führenden Wagen des Teams 4 André Dietrich, für Team 3 (auf P2) Frank Howest, für das auf P3 liegende Team 1 Mirco Jäger, und für das Rookie Team auf P4 der Basti Rumpel.

Die Aktivitäten des Teams 4 hatten einen neuen Höhepunkt erreicht. Ständige Boxenstopps zwecks Austausch des Schleifers waren eingeleitet. Teamboss Jörg Abel war im Grunde strikt gegen diese Maßnahmen da seiner Berechnung nach auch mit den jetzt sich deutlich verschlechternden Rundenzeiten der erarbeitete Vorsprung knapp bis ins Ziel reichen müsste. Die Stopps brachten letzten Endes keine Verbesserung in Sachen Speed des Autos und kosteten darüber hinaus natürlich zusätzlich (Stand-) Zeit.

Die Rundenzeiten des führenden Wagens brachen eklatant ein. André meldet ein beinahe nicht mehr zu beherrschendes Handling Zeiten über 7.000 Sekunden waren zur Normalität geworden. Der Daytona sehr unruhig auf der Hinterhand. Dabei sollte es sich um ein Schleiferproblem handeln? Eher unwahrscheinlich. Reifen wurden natürlich gecheckt. Alles in Ordnung. Man war ratlos. Der Vorsprung schmolz dahin. Frank/Max hatten natürlich längst realisiert, dass die Führenden „in trouble“ waren. Entsprechend wurde das Tempo gnadenlos forciert. Wie Rennleiter und Streckensprecher Horst auch offiziell feststellen und verkünden durfte, war Frank eine halbe Sekunde pro Runde schneller unterwegs. Probleme auch bei Team 1. Die Leistung des Ford bewegte sich auch hier nur in eine Richtung: nach unten. Die Rookies kämpften erneut mit Unwägbarkeiten und konnten in der Folge selbst mit den mit Problemen hadernden Teams nicht mitgehen. Und Frank machte Dampf. Packte alles aus was nach knapp 150 Minuten noch drin war. Fuhr den drittschnellsten STINT für das Team. Und machte sagenhafte 12 Runden auf das vorne liegende Team 4 gut. Vorsprung jetzt, nach 160 Minuten, noch ganze 17 Runden.

Das war jetzt an Dramatik kaum noch zu überbieten. Die Stimme des Streckensprechers überschlug sich beinahe beim Verkünden der Rundenzeiten. 17 Runden. Das waren in Zeit keine 2 Minuten mehr. Bei noch gut 20 Minuten Renndauer. Und der Wagen des führenden Teams 4 wurde ja nicht schneller. Im Gegenteil.

Luft holen. Tief durchatmen.

Zwischenstand anschauen und festschnallen. Für STINT 9. Das Finale.

**Zwischenstand nach 8 von 9 STINTS**

**P1: Team 4, 1.397 Runden, in STINT 8 165 Runden gefahren**

 **Rundendurchschnitt in STINT 8: 7.273 Sekunden**

**P2: Team 3, 1.380 Runden, in STINT 8 177 gefahrene Runden**

 **Rundendurchschnitt in STINT 8: 6.780 Sekunden**

**P3: Team 1, 1.336 Runden, in STINT 8 1S63 gefahrene Runden**

 **Rundendurchschnitt in STINT 8: 7.362 Sekunden**

**P4: Team 2, 1.223 Runden, in STINT 8 155 gefahrene Runden**

 **Rundendurchschnitt in STINT 8: 7.742 Sekunden**

**STINT 9 (161 bis 180 Minuten) Schlussakkord/ 9. Akt**

**Die Fahrerbesetzung:**

**Team 1: Horst Cal; Team 2: Dominique Babenschneider; Team 3: Max Knobel; Team 4: Jörg Abel**

Welch ein Furiosum! Schien das Rennen zwischen STINT 2 und STINT 6 bereits „entschieden“, um nicht zu sagen eher wenig aufregend (also beinahe langweilig), so hatte sich jetzt eine Dynamik entwickelt die in Worte schlecht zu kleiden ist. 14 Runden hatte Team 3 im letzten STINT aufgeholt. Im vorletzten STINT waren es 4 Runden. Konnten es jetzt 17 Runden werden? Sollte man zum zweiten Mal in der Geschichte dieses Wettbewerbs ein rundengleiches Finale P1/P2 erleben? Und wenn ja: Wer würde dann vorne liegen? Szenario 2: Team 4 konnte auch noch komplett ausfallen! Das Auto schwerst angeschlagen. Wechsel nicht möglich. Reparatur viel zu zeitaufwändig. Und Voraussetzung dafür: Den Fehler finden. Ein Ausfall würde bestenfalls P3 am Ende bedeuten. Schlimmstens P4.

Das in Führung liegende Team 4 wirkte beinahe paralysiert. Schlussfahrer Jörg hatte jetzt ganz sicher den schwierigsten Job im Feld. Nerven behalten. Schlechter werdende Rundenzeiten stoisch hinnehmen. Und die Zeiten des angreifenden Teams 3 möglichst ignorieren.

Eine wahre Herkulesaufgabe. Wir erinnern uns. Als klarer Favorit war Team 3 in dieses Rennen gegangen. Dieser Rolle war das Team in den ersten 6 STINTS nicht gerecht geworden. Und zwar nicht aufgrund eigener mangelnder Leistung. Sondern aufgrund der herausragenden Gesamtperformance des Teams 4. Das als Paket etwas überraschend schon im Warm UP unangreifbar erschien. Ein hervorragend abgestimmtes Auto, ein André Dietrich der trotz monatelanger Pause mit richtig guter Speed unterwegs war, und dazu natürlich mit Jörg/Martin zwei Toppiloten aus der laufenden WM.

Das das alles wie ein gut geöltes Räderwerk perfekt ineinander griff, war auf dem Papier so nicht zu erwarten gewesen und Ruckzuck war das Team 3 die Favoritenrolle los.

Jetzt aber, in dieser alles entscheidenden Schlussphase befand sich Team 3 in bester Ausgangslage.

Max am Stick. Und die Chance für ihn hier einen weiteren Sieg seinen bereits vielen Siegen folgen zu lassen, ließe ihn fliegen. Max in seinem Element. Und ein mitfiebernder Frank. Der den jungen Piloten immer wieder ermunterte. Dieser Ermunterung bedurfte es nicht wirklich. Max fuhr perfekt. Runde um Runde knabberte er den Rückstand auf Team 4 ab. Wer würde dieses Rennen gewinnen? Diese Frage war offener denn je.

Das alles wurde natürlich mit angehaltenem Atem von den Streckenposten verfolgt.

Jörg lenkt das führende Fahrzeug. Und hält nicht zum Schleiferwechsel an. Denn für ihn ist längst klar, dass es am Stromabnehmer nicht liegen kann und jeder weitere Stopp Zeitverlust bedeutet. Also gibt es nur eins: Durchfahren und das Auto irgendwie ins Ziel bringen. Und das möglichst ohne die Führung abzugeben.

Die Sekunden und Minuten dehnen sich zu Unendlichkeiten. Für Team 4 und Fahrer Jörg Abel. Die Sekunden und Minuten verfliegen mit Lichtgeschwindigkeit. Für das Team 3 und seinen Fahrer Max Knobel. Denn Max benötigt jede Minute, jede Sekunde, doppelt. Und jede Unterbrechung durch den Rennleiter (in STINT 9 ist da Mirco Jäger) wegen irgendeines Zwischenfalls minimiert die Möglichkeit für Max Boden gut zu machen. Denn die Uhr tickt auch weiter, wenn sich auf der Stecke kein Rad bewegt. Ein Unfall. Das Auto blockiert mindestens eine weitere Spur oder es ist schwierig zu bergen und schon gibt der Rennleiter das STOP-Signal. Alle Wagen müssen anhalten. Die Uhr läuft. Die letzten Minuten sind angebrochen. Und Jörg hat nur noch 5, 6 Runden Vorsprung. Die Nerven aller Beteiligten sind auf das Äußerste angespannt. So viele Gedanken rasen schneller als alle Rennwagen durch die 9 Köpfe.

Wird der Wagen des Teams 4 durchhalten? Kann Max Fehler vermeiden und dennoch ein Höllentempo fahren? Wird Jörg mit dem jetzt deutlich angeschlagenen Boliden mit seinem grottenschlechten Handling den Angriff von Max abwehren können?

So wie das Auto sich jetzt fährt, wird Jörg bei einem direkten Zweikampf keine Chance haben eine Attacke zurückzuschlagen.

Aber noch ist es ein Fernduell. Noch ist Max nicht in derselben Runde wie das führende Auto.

Anspannung hoch Zehn. Es ist kaum auszuhalten. Wer wird das bessere Ende für sich haben? Und welches Ergebnis wäre jetzt verdient? Beide Teams haben eine meisterhafte Leistung abgeliefert. Und gewinnen kann nur eine Mannschaft. Und „safe“ ist hier gar nix mehr.

Noch 4 Runden Vorsprung. Das sind keine 30 Sekunden mehr. Nach jetzt gut 10.600 gefahrenen Sekunden. Das kleinste Problem am Führungswagen (über die bestehenden Probleme hinaus) wird die Niederlage einläuten.

Die Zeit steht still. Wie in Trance werden die letzten Minuten, ja die letzten Sekunden, runtergezählt. Die Teams 1 und 2 spielen nur noch Nebenrollen. Für sie ist die Birne geschält. Die Platzierungen festgenagelt.

Max zaubert. Wo ist das Kaninchen? Kann er es dem staunenden Publikum präsentieren? Fällt Jongleur Jörg am Ende der letzte der 9 rotierenden Teller zu Boden?

Oh, Leute. Was für ein Krimi! Was für ein Finale. Dieses CLASSIC 100 wird Geschichte schreiben.

Wer hat die Macht jetzt ein gerechtes Urteil zu fällen? Wie nennt sich derjenige der hier und heute in diesen Minuten „Schicksal“ sein möchte?

Der Renngott will sich nicht entscheiden. Und muss es am Ende doch.

Da fehlt ihm dann der Mut. Der Mut den Fleiß und die hauchdünn überlegene Performance zu bestrafen.

Nein. Heute nicht. Da kann Max noch so sehr seinen nicht unberechtigten Einwand er sei einer der in der langen Historie dieses Rennens besten Fahrer im Feld geltend machen.

An diesem 2. Juli 2022 will die oberste Instanz nicht 8 überlegen gefahrene STINTS einfach vergessen machen und löschen.

Heute muss der lange Atem belohnt werden. Und auch die 700 Kilometer. Die der André in Kauf genommen hat. Und das arbeitsame Testen was überwiegend der Jörg übernommen hat. Dieses wundervolle, wenn auch am Schluss waidwunde Auto auf die Bahn zu stellen.

Wir sind am Ende angelangt. Der Weg hat sich gelohnt. Ein herausragendes Rennen ist zu Ende.

Und Team 4, unter Leitung von Jörg Abel, fährt als Sieger über die Linie!

3 Runden! 3 kleine Runden. 72 Meter. Nach 37.536 Metern, also 37,536 Kilometern, rettet Jörg vor Max.

Irgendwo bei 21 Sekunden. Nach 10.800 abgelaufenen Sekunden!

Ein großartiger Kampf dieser 5 Männer. Wer will entscheiden was Gerechtigkeit ist?

Am Ende siegt die überlegene Ausdauer. Die Technik hat ihnen beinahe einen Strich durch die Rechnung gemacht. Denn nicht irgendein Stromabnehmer war für dieses Drama verantwortlich. Nein! Martin Mecke schraubt das Auto Stunden später auf. Und entdeckt die wahre Ursache. Eine angeknackste Hinterachsaufhängung, kaum sichtbar, hat den Ford Daytona beinahe in die Unfahrbarkeit gestürzt. Hat diesen Start/Ziel-Sieg um ein Haar zunichte gemacht. Dem Kampfgeist der 3 Piloten und der Souveränität des Schlussfahrers Jörg Abel war es am Ende zu verdanken, dass dieser harten Arbeit der verdiente Lohn folgen durfte. Team 3 hat sich zu Beginn vermutlich verpokert. In der ersten Stunde das Auto von Max einzusetzen. Ab Stunde 2 war man mit dem Wagen von Frank schneller. Hätte man dieses vom Start weg gefahren, dann, ja dann….wer weiß es…

SIEG im CLASSIG 100. HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH! BESTLEISTUNG TEAM 4!!

***Die drei Siegfahrer durften je einen funkelnagelneuen Boliden von SCALEXTRIC in Empfang nehmen.***

Ein historischer Sieg. Ein grandioser Sieg. Und für alle 3 Piloten natürlich nicht der erste Sieg wie die nach dem Rennergebnis aufgeführte Statistik aller 14 bisher gefahrenen Rennen zeigt.

Dazu natürlich, wie stets, die DATEN, FAKTEN, HINTERGRÜNDE zum „Rennen des Jahres 2022“.

**Das abschließende Rennergebnis nach 9 von 9 STINTS (180 Minuten)**

**Sieger: Jörg Abel/Martin Mecke/André Dietrich**

 **(Team 4) 1.564 gefahrene Runden, im**

 **STINT 9 167 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 9: 7.186 sec.**

 **Renndurchschnitt in Summe: 6.905 sec.**

**Platz 2: Frank Howest/Max Knobel**

 **(Team 3) 1.561 gefahrene Runden, im**

 **STINT 9 181 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 9: 6.630 sec.**

 **Renndurchschnitt in Summe: 6.919 sec.**

**Platz 3: Horst Carl/Mirco Jäger**

 **(Team 1) 1.506 gefahrene Runden, im**

 **STINT 9 170 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 9: 7.059 sec.**

 **Renndurchschnitt in Summe: 7.171 sec.**

**Platz 4: Basti Rumpel/Dominique Baben-**

 **Schneider (Team 2)**

 **1.380 gefahrene Runden, im**

 **STINT 9 157 gefahrene Runden**

 **Durchschnitt im STINT 9: 7.643 sec.**

 **Renndurchschnitt in Summe: 7.826 sec.**

**Kurze Erläuterung zur nachfolgend aufgeführten „EWIGENSTATISTIK“ des CLASSIC 100.**

Zunächst: Namensherkunft.

In den ersten Jahren führte das Rennen über 100 Minuten Renndauer. Daher die 100 im Namen.

Das Rennen wurde seit 2007 bis 2019 jährlich ausgetragen.

2020 und 2021 fand das Rennen pandemiebedingt nicht statt.

2022 war somit die 14. Auflage

An diesen 14 Rennen beteiligten sich bisher 26 Fahrerinnen und Fahrer.

Über die Jahre gab es mehrere „Gaststarter“. Das waren Piloten, die nicht an der jeweils laufenden Weltmeisterschaftsjahreswertung der MOI teilnahmen und nur bei diesem Endurance Rennen starteten.

Das waren Carsten Müller, Jens Anschütz, Jürgen Huyer und Yannick Sahl. Keiner der genannten Gaststarter konnte das Rennen mit seiner Mannschaft gewinnen.

**Nachfolgend alle Starter gelistet nach Anzahl ihrer Starts bei dem CLASSIC 100 und ihren Siegen.**

**Im Anschluss dann noch die „Erfolgsquote“ ermittelt aus Starts und Siegen in Relation.**

**Nach Sieganzahl erfolgreichster Pilot bisher: Mark Schwolow.**

**Hier die Übersicht.**

Mark Schwolow, 13 Starts, 5 Siege

Horst Carl, 14 Starts, 4 Siege

Mirco Jäger, 11 Starts, 4 Siege

Max Knobel, 8 Starts, 4 Siege

Martin Mecke, 8 Starts, 4 Siege

Frank Howest, 9 Starts, 3 Siege

Jörg Abel, 7 Starts, 3 Siege

André Dietrich, 3 Starts, 2 Siege

Martin Carl, 9 Starts, 2 Siege

Laura Kahlisch, 5 Starts, 1 Sieg

Cara Carl, 6 Starts, 1 Sieg

Basti Müller, 1 Start, 1 Sieg

Stefan Barth, 4 Starts, 1 Sieg

**Das sind die 13 Pilotinnen/Piloten die siegreich waren.**

**Nachfolgend die Piloten/Pilotinnen die keinen Sieg einfahren konnten (ebenfalls 13 an der Zahl).**

Maik Müller, 10 Starts

Karsten Löchert, 7 Starts

Christoph Knobel, 3 Starts

Svenja Abel, 3 Starts

Thomas Juschkus, 2 Starts

Jörg Mennicken, 1 Start

Carsten Müller, 1 Start

Jens Anschütz, 1 Start

Jürgen Huyer, 1 Start

Uwe Dietrich, 1 Start

Yannick Sahl, 1 Start

Dominique Babenschneider, 1 Start

Basti Rumpel, 1 Start

Erfolgsquote

Ganz klar wäre hier Basti Müller vorne. Bei einem Start einen Sieg (100%)

Freilich ist 1 Start natürlich wenig repräsentativ.

Daher hier die anderen SiegfahrerInnen die alle tatsächlich (keiner der Sieger war weniger als 3 Mal dabei/Ausnahme s.oben) mindestens 3 Mal am Start waren.

André: 66,67%

Martin Mecke und Max Knobel: jeweils 50%

Jörg Abel: 42,86%

Mark Schwolow: 38,46%

Mirco Jäger: 36,37%

Frank Howest: 33,33%

Horst Carl: 28,57%

Stefan Barth: 25,00%

Martin Carl: 22,22%

Laura Kahlisch: 20,00%

Cara Carl: 16,67%

Soweit die Statistik.

Nun noch – wie gewohnt bei den Rennberichten – die

***Daten, Fakten, Hintergründe zum 14. CLASSIC 100***

* Die 1.564 Runden die das siegreiche Team 4 zurückgelegt hat, entsprechen einer Distanz von 37.536 Metern, also 37,536 Kilometern. Team 3 (auf P 2 eingekommen) legte lediglich 72 Meter weniger zurück.
* Bei Team 1 (auf P3) waren es 36.144 Meter und damit 1.392 Meter weniger als die Sieger. Die Rookies (auf P4) fuhren mit ihren 1.380 Runden immer noch 33.120 Meter weit.
* In Summe wurden somit im Rennen selbst 144.264 Meter, also 144,264 Kilometer zurückgelegt. Dazu kommen die Runden aus dem 30 Minuten dauernden Warm Up (hier wurden in Summe etwa 750 Runden gefahren, was nochmals 18.000 Meter entspricht. So das an diesem Tag gut und gerne 162 Kilometer auf dem AUTODROMO CARLOS gefahren wurden.
* 7 Autos waren im Renneinsatz. Ausgenommen Team 4 (Sieger) wechselten alle Teams innerhalb der ersten 60 Minuten die Fahrzeuge.
* 9 Piloten waren am Start. Das ist im Vergleich zu allen anderen bisher gefahrenen CLASSIC 100 Rennen eine eher niedrige Starterzahl
* Der Motor des Siegerteams musste vom Erlöschen der Startampel bis zur Überquerung des Zielstrichs 1.706.181 Umdrehungen machen. Das entspricht ungefähr 80 Minuten Volllast (Vollgas).
* Ausgenommen Team 2 setzten alle Teams ausschließlich Ford Daytona 500 ein. Und auch Team 2 benutzte dieses Modell im STINT 1.
* Für die Teams 1, 3 und 4 war der erste STINT jeweils auch der schnellste. Team 1 legte hier 185 Runden, Team 3 187 Runden und Team 4 196 Runden zurück.
* Nur Team 2 hatte im STINT 6 (am Steuer Dominique Babenschneider) seinen besten STINT: 174 Runden waren es.
* Die schlechtesten STINTS: Für die Sieger: die STINTS 6 und 8 mit jeweils 165 Rennrunden; Für Team 3 die STINTS 2 und 5 mit jeweils 161 Runden; für Team 1 die STINTS 2 und 6 mit je 154 Runden und für Team 2 (Rookies) STINT 5 mit 131 Runden, was zugleich die geringste Rundenzahl in allen 9 STINTS im gesamten Rennen war.
* Den besten Nacht-STINT fuhr Team 3: In STINT 4 fuhr Frank sagenhafte 176 Runden in der Dunkelheit.
* Bitter für Max Knobel: Die 3 Runden, die dem Team 3 auf den Sieg fehlten hätten gereicht um Max mit einem Sieg zum absolut erfolgreichsten Fahrer des CLASSIC 100 überhaupt zu machen. Er wäre dann auf 5 Siege (wie der jetzt tatsächlich führende Mark Schwolow) gekommen und hätte mit einer Erfolgsquote von 66,67 % auch die beste Erfolgsquote gehabt, denn André, der dann ja nicht gewonnen hätte, wäre auf 33,33% stehen geblieben (3 Rennen, 1 Sieg). Somit fehlten Max nach den weit über 10.000 in seinen 8 CLASSIC 100 Rennen gefahrenen Runden, diese 72 Meter (3 Runden).
* Die größte Distanz während des Rennens zwischen P1 und P2 ergab sich nach STINT 3: Hier führte das Team 4 mit satten 36 Runden auf Team 3.

Nächstes Event der MASTERS OF INSANITY: Die 95. Weltmeisterschaft (Part III/2022) am 24.September 2022.

Horst/ im August 2022