**S P E E D**

**Training und Rennen der 48. Weltmeisterschaft der Slotracer in Großbeeren am 26./27. März 2011**

*Der offizielle Rennbericht*

* *Mit allen Daten, Fakten, Hintergründen*

**Samstag, 26. März. Free practice und Qualifying**

**7.**Die „masters“ in Unterbesetzung. Mark mit argen Rückenproblemen. Unfähig ins Cockpit zu steigen. Stefan mit Zeitmanagementproblemen (er hatte allerdings sein Kommen für Sonntag zugesagt, so dass er als 8. Mann jeweils von P4 in den EM-Rennen würde starten können). Die 7 Piloten die sich an diesem Samstagmorgen versammeln sind natürlich, nur 6 Wochen nach dem Saisonauftakt, in Bestform. Da gibt es kein Vertun! Es wird auch heute wieder um jede Tausendstel Sekunde gekämpft.

Die Rennleitung hat sich entschieden, trotz der verminderten Starterzahl drei Startgruppen zu belassen. Nur so ist zu verhindern, dass Martin, der extra am Freitag angereist war um auf seiner Spur 3 zu testen, auf die Spur 4 wechseln müsste.

So wurde denn diesem Umstand Rechnung tragend das freie Training von 10 auf jeweils 7 Minuten gekürzt. Selbiges hatte man beim Saisonauftakt im Februar schon praktiziert um einfach den samstäglichen Zeitrahmen nicht zu sprengen.

**Die freien Trainings** boten üblicherweise schon ein Abbild des Leistungspotentials der einzelnen Fahrer und ihrer Boliden in den unterschiedlichen Rennklassen. Auf dem **ultraschnellen Highspeedtrack** ist der Takt ein ganz anderer als auf dem mit 13 Kurven gespickten, wesentlich längeren Classictrack. Hier galt es nun 8 Kurven und ziemlich lange Vollgaspassagen zu meistern, wobei sich das mit dem Meistern in den schnellen Passagen mehr auf die Feinabstimmung des Stromabnehmers bezieht. Denn nur für den Fall dass das hochdrehende Poweraggregat optimal mit Voltbrennstoff versorgt wird, kann die Rennmaschine ihre Leistungskraft voll entfalten.

Sicherlich: **In diesen Grenzbereichen** hagelt es auch mal Trümmerteile auf der Strecke. Nur wer an die Grenzen geht, ist in der Lage, die eine schnelle Runde pro Qualifikationsabschnitt hinzubekommen die er für sein Weiterkommen so dringend braucht. Und natürlich fahren in den freien Sessions alle Piloten schon mit der um jeweils gegenüber der Rennpower um 0.7 Volt erhöhten Leistung. Rennabstimmung ist am Samstag Nebensache. Hier gilt es ausschließlich den Sprung in das WM-Rennen zu packen.

**Die INDY CARS**

In der Zusammenfassung der 3 Qualisessions. Jeweils 4, 3 und 2 Minuten standen zur Verfügung. Je Q musste bei 7 Startern der jeweils zeitlangsamste Pilot aussteigen. So standen am Ende 4 WM-Teilnehmer fest. Die ausgeschiedenen drei Fahrer starteten dann im EM-Rennen unter Teilnahme Stefan`s(Mann ohne Zeit/im doppelten Wortsinn).In der Startgruppe 1 traten mit Mirco und Horst nur 2 Piloten an. Desgleichen in der Startgruppe 3. Hier agierten die beiden **Rookies 2011** Basti und Maxi. Die Startgruppe 2 war mit Maik, Karsten und Martin dichter besetzt.

Im 4 Sekundentakt donnern die Rennwagen um den Kurs. Auch für die Streckenposten kein einfaches Geschäft. Kommt es doch in den Qualifikationssitzungen auf jede Sekunde die man freie Bahn hat wirklich an.

Die Indy Cars hatten in den Jahren bewiesen, dass aufgrund der Tatsache dass ausschließlich baugleiche Dallara-Renner am Start sind, eine maximale Zeitendichte erreicht wird. Natürlich auch infolge des hohen fahrerischen Niveaus das hier anliegt. Mehrere Fahrer im Zehntelsekundenbereich sind keine Seltenheit. Und ein Verpassen der Qualifikation im Tausendstelsekundenbereich nicht die Ausnahme.

Betrachtet man die Zeiten aller 7 Fahrer aus Q1, und nimmt dann die Zeiten der noch unerfahrenen Rookies raus, so wird mit einem Blick die ganze Dramatik der Situation deutlich: Horst: 3.698 sec., Mirco: 3.714 sec., Karsten 3.759 sec., Maik: 3.729 sec. und Martin 3.690 sec.! Und riskiert man einen zweiten Blick, dann braucht es sofort auch noch den dritten: **Martin schnellster Mann! Das war eine echte Überraschung für die Konkurrenz! Es roch förmlich nach der ersten WM-Qualifikation des Mannes aus Sachsen.**

Nachgetragen: Maxi in 3.836 und Basti in 3.853. Beide schenkten sich nichts. Und waren dem extrem hohen Niveau der Altmeister unter Einbeziehung des Umstandes dass beide hier erst ihre zweite WM bestritten und zum allererstenmal auf dem Highspedtrack unter Echtbedingungen unterwegs waren, sehr nahe gerückt. Hallo Haudegen! Ihr könnt Euch warm anziehen in der zweiten Saisonhälfte! Da kommt ein Unwetter auf Euch zu dass es in sich hat.

Leider musste Basti hier im Q1 bereits aussteigen. Ärgerlich. Hat er mit dem Gulf-Dallara wirklich ein Auto zur Verfügung, das das Potential hat. Gut. Einen muss es treffen, und es hat an diesem Samstag noch nicht so gepasst wie es noch passen wird, da bin ich sicher.

Die anderen sechs waren jetzt mal weiter, und Maxi wusste: Da musste eine erhebliche Steigerung her.

Denn die Meute würde ja im **Q2 nicht nachlassen. Im Gegenteil: Die Witterung war aufgenommen, Basti‘s Blutspur noch frisch; und** jetzt sollte die Hatz erst richtig beginnen.

**Horst war aufgewacht**. Die phantastische Zeit seines Bruders sollte fallen. Und so geschah es: 3.588 sec. auf dem jetzt im Coca Cola-Look dahinrasenden Dallara setzten neue Maßstäbe.

Mirco hatte einen Rückschritt hinzunehmen: 3.722 sec. sollten vielleicht reichen, hatten aber nicht das Potential den Puls auf „Halblang“ zu drosseln.

Aber auch bei Karsten lief es nicht rund: Der Coca Cola- Mann in 3.777 sec. zu langsam. Und Mirco war durch.

Maik in 3.756 sec. war ebenfalls langsamer. Wurde hier gepokert? Alle Power nach Q3?

Martin in 5.715 sec. souverän dabei (P2 hinters einem Bruder), aber auch langsamer geworden. Und auch Maxi: 3.896 sec.! Für ihn allerdings war das Spiel zu Ende. P6.

**Q3** sah alsojetzt ein Feld, dass – Horst`s Zeit im Q2 ausgenommen – innerhalb weniger Hundertstel Sekunden lag. Und P5 war das Aus.

Sollte es wieder Martin erwischen (wie so oft in den Jahren zuvor)? Oder sollte Karsten dieses Mal die Nerven verlieren? Oder „es“ (**dieses widerwärtige „ES“)** doch den Rookie aus 2010 treffen? Denn Horst und Maik schienen doch recht sicher dabei, auch wenn Maik schon ein Problem hatte seine Rundenzeiten wirklich nach unten zu drücken.

Und genau das wurde die entscheidende Bruchstelle: Maik wurde vollkommen entgegen aller Erwartungen und Erfahrungen auch im Q3 langsamer: 3.820 sec. waren P5. Nicht qualifiziert. Ein Rückschlag zweifelsohne. Eine Zeit über 3.800 sec. reicht hier längst nicht mehr für einen WM-Lauf.

Eins, zwei, drei vier. Eine einfache Rechnung. **Und Martin war drin!**  Und zwar mit exakt derselben Zeit wie in Q1: 3.690 sec.! P3! **Das Wochenende hatte seine erste positive Sensation! Es hätte P2 werden können, bei dem von ihm gezeigten Niveau. Aber Mirco hat dann doch gezaubert! Wie? Keine Ahnung! Richtig schnell war er halt!**

Den Rest zeigt die nachfolgende Übersicht. Ein Hingucker: Die gewaltige Steigerung Mirco`s:

**Die Qualifyings der Indy CARS im Überblick**

**Pole Position: Horst Carl in 3.551 sec. (Rundendurchschnitt: 4.46 m/sec.)**

**P2: Mirco Jäger in 3.659 sec. (4,53 m/sec.)**

**P3: Martin Carl in 3.690 sec. (4.50 m/sec.)**

**P4: Karsten Löchert in 3.714 sec. (4.39 m/sec.)**

**P5: Maik Müller in 3.820 sec. (4.15 m/sec.)**

**P6: Maxi Knobel in 3.896 sec. (4.26 m/sec.)**

**P7: Basti Müller in 3.853 sec. (4.23 m/sec.)**

Interessant für Zahlenfans: Karsten fuhr im Q3 dieselbe Zeit wie Mirco im Q1. Horst kam dem absoluten Rundenrekord (3.509 sec. aus der 46. WM, erreicht in der F1 im Q2) sehr nahe. Zu bedenken ist, dass in 2011 das Reglement hinsichtlich der Reifenfrage geändert wurde und infolge dessen insgesamt das Gripniveau sich rückläufig entwickelt hat, so dass generell mit den schnelleren Zeiten aus den Jahren zuvor nicht mehr zu rechnen ist. In der absoluten Geschwindigkeit war Mirco aufgrund der längeren Spur 3 im Vergleich zur Spur 1 die Horst befährt der schnellste Mann.

**Die GTS-Klasse (Tourenrennwagen)**

**Viper vs. R8.** Das mittlerweile bereits zur Gewohnheit gewordene Duell dieser beiden großen Marken. Dodge gegen Audi. Bisher stets mit dem besseren Ende für die U.S. Amerikaner. Aber: Die Schar der Audi wächst beständig. 3 Piloten setzten dieses Fabrikat bereits ein. Und an diesem Wochenende waren es auch wieder drei obgleich Mark, einer der Audi Werksfahrer, fehlte. Aber: Martin hatte einen Audi aus dem Stall von Horst zur Verfügung. Dazu Maik, der die GTS-Suppe gerne auch mit einer Prise Ferrari (F 430) Opel Vectra und Aston Martin würzt. Die Zutaten für ein abwechslungsreiches Menü waren also vorhanden.

**Im Q1** eröffneten dann Horst und Mirco den Schlagabtausch. Beide die bis dato erfolgreichsten Vertreter der eben genannten Markengiganten. Und beide Kontrahenten unterboten auf Anhieb die magische 4.000-Sekundengrenze. Mirco in 3.831 sec.!, Horst in für ihn sensationell guten 3.991 sec. Horst jubelte. Eine Zeit unter 4 Sekunden hatte er nicht erwartet. Der Audi ging höllenmäßig gut. Natürlich war auch Mirco`s Viper in Topform. Beide mit 18 Km/h Topspeed unterwegs. Das waren Zeiten die die Indy Cars im Rennen erreichen.

Maik in 4.048 sec. um den Kurs konnte sich damit des Einzuges ins Q2 sicher sein. Karsten auf seiner Viper in 4.097 sec. enttäuschte. Damit stand Mirco ziemlich allein auf weiter Flur die Ehre der Viper zu verteidigen.

Martin setzte unterschiedliche Renner ein. Von der Viper über einen Nissan Skyline bis zum Audi R8. Mit 4.192 sec. konnte er persönlich recht gut leben. Verglichen mit der Konkurrenz war es natürlich ein Rückstand. Die Rookies: Basti in 4.192 sec. auf die Tausendstel gleich schnell wie Martin. Und das auf einem Exoten: Maserati. Maxi auf seinem Ferrari P330 in schnellen 4.150 sec. schon eine Runde weiter.

Und **Martin und Basti mussten ins Stechen. Eine Minute zeit solo eine schnelle Runde hinzubekommen..**  Und jetzt machte Basti (leider auf Anraten seines Vaters) einen Fehler: Er wechselte auf den Opel Vectra. Und kam damit nicht so zurecht wie erdacht. Zumal das Auto auch auf die Spur 1 abgestimmt war und Basti es auf Spur 2 einsetzen musste. Und das Unheil nahm seinen Lauf: Martin war schneller! Und Basti zum zweiten Mal an diesem Wochenende auf dem unglücklichen Platz 7. Enttäuschung ohne Frage.

Sechs Piloten zogen weiter. Denn in 180 Sekunden sollte sich ihr Schicksal entscheiden. Und die beiden Topfavoriten wurden wieder schneller: Mirco in 3.815 sec.! Horst in für den Audi nie dagewesenen 3.926 sec.! Euphorie! Das **Q2 begann mit einem Feuerwerk.** Und ließ einiges erwarten für Q3.

Maik in 4.106 erlebte wieder einen Einbruch. Er, der sich sonst von Q zu Q steigern kann. Langsam wuchs ein wenig Verzweiflung in seiner Brust. Drohte eine erneute Nichtqualifikation? Es ist beunruhigend, wenn man von den Leistungen der Konkurrenten abhängt. Also keinen Spielraum hat selbst irgendetwas zu verbessern.

Karsten auf der Viper konnte einige Hundertstel finden und sie erfolgreich über Bord werfen. Wenn er mit 4.057 sec. auch weit von Mirco entfernt war, und nicht einmal Horst`s Audi gefährlich werden konnte (was an anderer Stelle am Sonntag dann schlagartig anders werden sollte; doch dazu später im Text mehr).

Martin stürzte ab: 4.305 sec.. Das war die schlechteste Zeit dieses Wochenendes überhaupt bisher.

Maxi, der in dieser Klasse mit seinem Ferrari richtig glücklich ist, mit 4.171 sec. zwar langsamer geworden, aber im Q3! Hut bzw. Helm ab! Eine saubere Leistung; und er konnte wirklich Maik aus dem Feld der etablierten Fahrer gefährlich werden. Sollte er sich verbessern können und Maik erneut langsamer werden, dann konnte das was werden mit Maxi`s WM-Qualifikation an diesem Wochenende.

Aber Maik wäre nicht Maik und nicht **„greatest driver of the galaxy 2009**, wenn er sich für **Q3,** die entscheidende Schlacht nicht noch einen Pfeil im Köcher behalten hätte. 4.084 sec.. Maxi in 4.178 sec. war geschlagen. Und das Potential des P330 aufgezeigt. Mehr ging an diesem Wochenende mit diesem Renner nicht. Und Maik atmete durch. P4. Drin! Das war gut. Und das war verdient.

Der Rest ist Statistik. Die Positionen waren festgefahren. Und Mirco hatte zum wievielen Mal eigentlich? die Pole bei den Tourenrennwagen rausgefahren. Und wenn es noch so nach Routine aussieht: Diese Zeit die er gefahren hat, muss man erst mal hinkriegen. Und diese Konstanz ebenso. Glückwunsch!

**Die Qualifikation der GTS in der Übersicht:**

**Pole Position: Mirco Jäger** **in 3.815 sec. (4.35 m/sec.)**

**P2: Horst Carl in 3.900 sec. (4.06 m/sec.)**

**P3: Karsten Löchert in 4.040 sec. (4.04 m/sec.)**

**P4: Maik Müller in 4.084 sec. (3.88 m/sec.)**

**P5: Maxi Knobel in 4.178 sec. (3.97 m/sec.)**

**P6: Martin Carl in 4.305 sec. (3.85 m/sec.)**

**P7: Basti Müller in 4.192 sec. (3.89 m/sec.)**

Horst mit seinem Audi total happy. Und voller Optimismus für das Rennen. Baut doch der Audi in der Regel infolge der um 0.7 Volt (4,4% Differenz Qualifying- zu Rennpower) reduzierten Power für das Rennen nicht so ab wie der schärfste Konkurrent die Dodge Viper. Und auch wenn die Zeiten hier recht weit auseinander scheinen, so konnte es durchaus infolge der wie erwähnt besseren Rennperformance der Audi R8 im Vergleich zu den Dodge ein spannendes Rennen geben. Denn – vorbehaltlich der Entscheidung welchen Boliden Maik einsetzen würde – lief es auf einen Kampf Viper gegen Audi heraus.

**P A U S E**

**Ein kurzes Resümee.** Die Hälfte der 4 Klassen war durch. Horst, Mirco und Karsten waren zu 100% erfolgreich. Wobei die beiden erstgenannten Fahrer auch noch je eine Pole Position geholt hatten, und somit je einen wichtigen Punkt im Jahresgesamtklassement. Martin hatte bereits jetzt seinen größten Erfolg eingefahren: WM-Qualifikation bei den Indy Cars. Maik die erste Schlappe erlitten. Basti war beide Male im Q1 gescheitert. Es konnte nur besser werden. Maxi konnte ganz zufrieden sein auch wenn P5 mit dem Ferrari sicherlich enttäuschte. Da war mehr drin. Aber wenn man jetzt schon eine Zeit unter 4.100 sec. fahren musste um in den WM-Lauf kommen zu können, war sein Ergebnis keine Schande.

**FFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFF1111111111111111111111**

**S p e e d.** Ist *auch* eine Droge. Aufgebaut aus Amphetamin. Sie kann den Konsumenten in höchste Höhen des Glücks steigen lassen. Sie kann die Hölle entfachen. Die Amphetamine in diesem Fall heißen: McLaren F1, BrawnGP, Honda F1, Renault F1 Williams-BMW, Ferrari F1.

Beherrschen lassen sich diese Suchtstoffe nicht. Nur eventuell mittelmäßig kontrollieren und in ihrer Wirkung begrenzen**.( Da hilft auch kein Fragen beim Arzt oder Apotheker**) Und genau das, die Grenzen nämlich, werden schnell erkannt. Werden sie durchbrochen, ist der Teufel in seinem Element. Das Staunen über das Zusammenwirken entfesselter Kräfte wechselt in Sekundenbruchteilen in schieres Entsetzen. Da werden Leitplanken weggefetzt, da werden Reifenstapel zu Schießbudenfiguren. Da wird sich an Fangzäunen festgebissen als seien sie schmackhaft. Und da wird „Devils Gate“ durchschritten als sei es die Himmelspforte zum Paradies. Da fliegen Teile über die Strecke von denen man bis zu diesem Moment nicht wusste, dass es sie überhaupt gibt.

Eine solche Qualifyingsession wäre, die Droge in Laienhände gegeben, in Sekunden vorüber. Aufgeraucht. Weggeschmissen. Vernichtet. Unbrauchbar.

7 masters im **Q1** haben gezeigt das es funktionieren kann. **Und diese Renner sind so schnell obgleich sie mit rund 13 % weniger Strom (15.8 Volt: 13.7 Volt) auskommen als alle anderen Klassen an einem WM-Wochenende.** Mirco in 3.779 sec. auf seinem mit einem wunderbaren Handling ausgestatteten BRAWNGP, dem es bedauerlicherweise stets an der Topspeed mangelt.

Horst in 3.628 sec. (McLaren) mit der drittbesten Zeit des Wochenendes gleich zu Beginn der F1 Qualifikation.

Karsten auf dem von Horst zur Verfügung gestellten Williams-BMW in 3.804 sec. nicht ganz happy. Martin im zweiten Horst-McLaren in 4.025 sec. deutlich unter dem Mensch/Maschine-Potential. Maik in altem Glanz zurück: 3.694 sec.! (Renault/Williams). Klasse!

Die Rookies haben es hier besonders schwer. Die am schwersten zu beherrschende (pardon: zu kontrollierende! S.o.) Klasse an einem WM-Wochenende. Maxi mit dem Ferrari total unglücklich: 4.275 sec.. Langsamer als mit seinem GTS-Ferrari!

Basti auf dem Honda von Horst: 3.894 sec.! Das musste der Konkurrenz Respekt abnötigen. Schneller als Maxi sowieso aber auch schneller als Martin. Aber: Sicher im Q2 und doch nicht sicher im Q3. Da mussten Kohlen nachgelegt werden.

Und die beiden Spur 1-Piloten auf P1 und P2! Da geht doch was.

Es war überhaupt nicht sicher, welcher der verbliebenen 6 Piloten **Q2** unbeschadet überstünde. Sicher musste Basti am ehesten fürchten. Wobei: gefürchtet wird sich immer in der F1.

Horst souverän. Wenige Runden genügen ihm für eine 3.586 sec.-Runde. Und damit bereits die zweitschnellste Runde des Wochenendes. Nur seine eigene Pole-Zeit mit dem Indy Car war schneller.

Mirco: Ein Rückschritt in gefährliche Niederungen: 3.827 sec.. Da konnte auch Basti hinfahren! Mirco aber sowieso immer mit der F1 hadernd. Und sich stets über das Auto beklagend. Und dann am Ende doch wieder schnell fahrend. Ein Wellenbad der Emotionen und Gefühle.

Karsten: Auch er im Tief: Der Highspeedtrack liegt ihm ohnehin schon nicht so. 3.919 sec.. Auch diese Zeit war Basti zu toppen in der Lage.

Martin: 3.973. Er hatte sich gesteigert. Aber Basti konnte da schneller sein.

Und er fuhr zum Schluss. Solo. Da ging was: 3.899 sec. 5 Tausendstel langsamer als in Q1. Aber durch! Endlich. Q3 erreicht. Jetzt war alles möglich. Und Martin war raus. P6. Nicht sein F1-Tag heute am 26. März 2011.

Es war wie verhext; Maik wurde schon wieder im Q2 langsamer: 3.755 sec.. Es war unerklärlich. Aber es war so.

Die Anspannung der verbliebenen fünf Fahrer war überdeutlich zu spüren. In 120 Sekunden sollte es jetzt passen. **Q3. Die Droge war nochmals angereichert worden.** Hoffentlich hatten sich die Cracks im Labor nicht verhauen. Der goldene Schuss musste mit einer Wahrscheinlichkeit von 1:4 einen der fünf treffen.

Natürlich nicht Horst. Der McLaren hätte schon auf allen 4 Rädern platt kriegen müssen um hier ein Waterloo zu erleben: 3.548 sec. war die schnellste Zeit dieses Wochenendes (kann so stehen bleiben). Und bloß knappe 4 Hundertstel vom absoluten Rundenrekord entfernt!

Und Mirco auf den Punkt top: 3.717 sec.! Das sollte ausreichend sein. Bisher war nur Maik schneller gefahren.

Und der hatte erneut Probleme: 3.793 sec.! Das war eine Zehntelsekunde langsamer als noch im Q1. Rätselhaft. Und zum Zittern einladend.

Jetzt hing sein Schicksal an dem von Karsten und Basti (auch noch der eigene Sohn!). Und Karsten haute daneben: 3.908 sec. Das war zu wenig. Ein Trost: Auch seine persönlich schnellste Zeit aus Q1 hätte nicht gereicht um Maik zu schlagen.

Soloauftritt Basti: Was war in gut 25 Runden für ihn zu machen? 3.930 sec.. Wie der Vater so der Sohn: schlechteste Zeit ausgerechnet in Q3 (oder war da eine Familienstallregie ausgegeben worden?). Maik drin. Und Karsten auch. Und Basti fehlten 23 Tausendstel!

Die F1 hatte wieder einmal ihre Sieger und ihre Verlierer. Die F1 war die Königin unter den Drogen.

**Die Glücklichen und die Unglücklichen zum Nachlesen in Zahlen:**

**Pole Position: Horst Carl in 3.548 sec. (4.47 m/sec.)**

**P2: Mirco Jäger in 3.717 sec. (4.46 m/sec.)**

**P3: Maik Müller in 3.793 sec. (4.18 m/sec.)**

**P4: Karsten Löchert in 3.908 sec. (4.17 m/sec.)**

**P5: Basti Müller in 3.930 sec. (4.15 m/sec.)**

**P6: Martin Carl in 3.973 sec. (4.18 m/sec.)**

**P7: Maxi Knobel in 4.275 sec. (3.88 m/sec.)**

Basti knapp an seiner in seiner jungen Karriere ersten WM-Qualifikation vorbeigeschrammt. Die magische Grenze von 4.50 m/sec. wurde nicht durchbrochen. Und der alte Rundenrekord bleibt bestehen. Horst mit riesigem Zeitvorsprung klarer Rennfavorit. Der Rest des Feldes recht dicht beieinander. Und Maik der auf die Spur 4 ausweichen muss im Rennen. Die Spur die er aus den Vorjahren allerdings gut kennt. Wenn da die Rennabstimmung des F1 passt…

**Die Endurance-Klasse**

5 Runden am Stück. Nur 2 Zeitsessions. Und alle Fahrer nacheinander Solo unterwegs beginnend mit dem Gesamtsieger des Vorjahres in absteigender Folge.

5 Runden vollste Konzentration mit Boliden, die in dieser Saison eine um 50% reduzierte Downforce mittels Magneten haben. Rutschen, driften, ausbrechen. Und einem bunt gemischten Feld in Punkto Hersteller: Peugeot, Aston Martin, Porsche und MG Lola sind dabei. Die nachfolgende Schilderung folgt nicht der tatsächlichen Startreihenfolge.

Beginnen möchte ich beim in dieser Klasse scheinbar unschlagbaren Favoriten: Nach den Testfahrten und freien Sessions gab es nur einen der diese Rolle einnehmen konnte: Maik Müller auf seinem Peugeot 908 HDI! Da ist kein Kraut gewachsen. Das Ding geht höllenschnell und Maik mit Erfahrung und dem nötigen Feeling setzt dieses Potenzial gnadenlos um: **Seine 5 Runden im Q1 spult er in 22.59 sec. runter. Das ist mit stehendem Start eine Hammerzeit.**

Horst auf einem Aston Martin: Und er patzt. Quersteher in der 4. Runde: 24.60 sec.. Da muss gebangt werden und die Konkurrenz wittert Morgenluft. Im Q1 wird 1 Pilot, im Q2 werden 2 Piloten ausscheiden müssen.

Mirco auf seinem Porsche Spyder: 23.78 sec.. Damit ist er in Q2. Und Horst weiterhin raus.

Karsten ebenfalls auf einem Porsche Spyder: 26.55 sec. Auch er hatte gepatzt und den Porsche letztlich nicht fehlerfrei um die Strecke gebracht. Horst war drin. Karsten draußen.

Martin. Auf einem Lola von Horst: 25.68 sec. Das reichte vollkommen.

Die Rookies:

Basti: 24.04 sec. Ziemlich locker auf dem eigenen Porsche Spyder. Gutes Handling, gute Speed.

Maxi auf dem 908 seines Vaters: 27.65 sec. Und Karsten war gerettet. Maxi hatte es nicht geschafft, den richtig rund laufenden Peugeot fehlerfrei zu bewegen.

Er damit ausgeschieden. 6 Fahrer im **Q2.**

Und zwei mussten raus. Die Nerven lagen blank. Maik sicherlich mit begründetem Optimismus. Auch wenn seine 22.91 sec. langsamer waren als in Q1 so hatte die 23-er-Marke bislang niemand geknackt.

Horst in fehlerfreien 23.47 sec.. Der Aston Martin deutlich unruhiger auf der Hinterachse als die Peugeot und die Porsche. Das war offensichtlich ein Reifenproblem. Denn gerade an diesem Gummi hängen diese Autos wie der Junkie an der Nadel. Da müssen die Reifen absolut passen.

Karsten. Nervös wie stets. Das ist nicht sein Modus hier in dieser Klasse. 24.44 sec. Dieses Mal passte alles. Maik war jetzt bereits im WM-Rennen!

Mirco. Der Porsche unglaublich gut unterwegs. Mirco sicher. 23.80. Langsamer als Horst, schneller als Karsten. Das war noch nicht die Qualifikation. Martin. Verbessert sich, muss Gas geben. Denn nur fehlerfrei reicht nicht. Die Rundenzeiten müssen schon um die 4.7 liegen: 24.78 sec. Mirco ist drin. Und Martin raus. Lediglich Karsten hängt jetzt an der Leistung von Basti, der als Letzter in seine Session geht. Und er packt es! Sensationell! Basti in 24.08 sec.! Das ist die WM-Qualifikation. Seine erste in der zweiten Weltmeisterschaft! Und das auf eigenem Auto (vielleicht sollte er öfter eigene Renner einsetzen!)

Und da verliert er einschließlich Reaktionszeit nur etwa 2 Zehntelsekunden pro Runde auf die Bestzeit seines Vaters! Und lediglich z.B. eine Zehntelsekunde auf den amtierenden „greatest driver“ Horst.

Das versprach ein heißes WM-Rennen am Sonntag zu werden.

**Endurance Qualifying in der Übersicht:**

**P1: Maik Müller in 22.91 sec.**

**P2: Horst Carl in 23.47 sec.**

**P3: Mirco Jäger in 23.80 sec.**

**P4: Basti Müller in 24.08 sec.**

**P5: Karsten Löchert in 24.44 sec.**

**P6: Martin Carl in 24.78 sec.**

**P7: Maxi Knobel in 27.65 sec.**

Der Samstag war vorüber. Viereinhalb Stunden wurde gekämpft und gezittert, geschwitzt und reagiert. Fasst man diese 270 Minuten zusammen dann liest das sich in etwa wie folgt:

Mirco und Horst in allen WM-Läufen dabei. Martin mit seiner ersten WM-Qualifikation überhaupt (P3/Indy Cars). Desgleichen Basti (P4/Endurance).

Damit sind endgültig letzte Lücken geschlossen. Im gesamten „masters“-Team gibt es keinen Piloten mehr, der nicht zumindest einmal für einen WM-Lauf qualifiziert war.

Keine WM-Qualifikation dieses Mal für Maxi. Schade. In der GTS hätte es klappen können.

Durchweg eine hohe Leistungsdichte der 7 Fahrer. Horst mit beiden Pole Positions in den Formel-Klassen zeigt, dass ihm diese besonders liegen.

Karsten bestätigt eindeutig seinen Aufwärtstrend. Auch wenn er sich auf dem Highspeedtrack nicht ganz so wohl fühlt wie auf dem Classictrack: Bisher seine beste Saison, dieses Jahr 2011. Immerhin auch dieses Mal 3 von 4 mal im WM-Rennen dabei.

**Der Sonntag konnte kommen! Spannende Rennen waren garantiert.**

**Sonntag, 27. März 2011, Renntag**

**WM-Rennen den INDY CARS**

**Distanz: 99 Runden**

Harmonie! Die Indy Cars sind der optimale Einstieg in ein Championat mit 8 Rennen. Smart und agil ziehen diese Rennboliden ihre Bahnen. 3 Minuten Warm Up. Die 4 WM-Teilnehmer hatten überhaupt keine Probleme die U.S.-Renngeräte im Renntempo zu bewegen. Ebenfalls bewährt und optimal: Stefan als Rennleiter und Kommentator. Immer im Bilde was das aktuelle Geschehen auf der Strecke angeht. Den Monitor im Blick und auch die sich auf der Strecke entwickelnden Kämpfe. Stefan war also wie angekündigt an diesem Sonntagvormittag dazugestoßen und sollte heute zumindest die 4 EM-Rennen jeweils von Startplatz 4 aus bestreiten. Als Mann ohne Zeit (am Samstag nicht gefahren) hatte er so immerhin die Chance, 12 Punkte einzufahren (4 Siege a 3 Punkte).

Zurück zu den Indys.

*Startaufstellung:*

**Horst , Spur 1 (Klein Tool-Coca Cola-Dallara/3.556 sec.)**

**Mirco , Spur 3 (Klein Tool-Dallara/3.659 sec.**

**Martin, Spur 4 (Klein Tool-Dallara/3.690 sec.)**

**Karsten, Spur 2 (Coca Cola-Dallara/3.714 sec.)**

***Start!***

Das ganze Feld kommt gut weg.

Die erste Runde in der Reihenfolge der Startaufstellung: Horst 4.155, Mirco 4.157, Martin 5.017, Karsten 4.435.

Horst und Mirco quasi gleichauf. Martin gleich von Karsten überholt.

Lap 2: Horst: 4.043, Mirco 4.182, Martin 5.008, Karsten 4.368. Horst vergrößert seinen Vorsprung, Martin fällt weiter zurück. Die Spur 4 ist nicht seine.

Runde 3: Horst 4.025, Mirco 7.380 (Unfall), Martin 6.291 (Unfall), Karsten 4.327. Und Karsten ist auf P2. Horst komfortabel in Führung. Und das sollte sich auch nach 99 Runden nicht geändert haben. Einzig Mirco ist in der Lage was die Rundenzeiten anbelangt richtig zu pushen. Karsten steigert sich ebenfalls kommt aber in Punkto Rundenzeiten nicht an Horst und Mirco ran. Martin auf ziemlich verlorenem Posten und damit auf 4-Punkte-Kurs. Der Klein-Tool-Renner von Horst im Coca Cola-Gewand ist ziemlich ungefährdet. Fehlerfrei über 99 Runden im Spitzentempo. Das ist schon Vettel-like. Lediglich in Runde 37 wir der Leader durch eine ziemlich lang anhaltende Gelbphase gebremst.

Und obgleich Mirco wesentlich schnellere Zeiten fährt als Karsten, reicht es nicht zu P2. Den erreicht Karsten in recht souveräner Manier. Mirco hat dann halt doch den ein oder anderen Fehler zu viel. Dennoch, die ersten drei bei Zieleinlauf dicht zusammen. Wie die nachfolgende Übersicht zeigt.

Rennergebnis des WM-Laufes der INDY CARS im Überblick:

**Sieger: Horst Carl, Klein-Tool-Coca Cola Dallara, 99 Runden in 7:04:68 Minuten (Durchschnitt: 4.289 sec.)**

**P2: Karsten Löchert, Coca Cola Dallara, 98 Runden in 7:11:15 Minuten (Durchschnitt: 4.399 sec.)**

**P3: Mirco Jäger, Klein-Tool Dallara, 97 Runden in 7:09:32 Minuten (Durchschnitt: 4.425 sec.)**

**P4: Martin Carl, Klein-Tool Dallara, 79 Runden in 7:11:03 Minuten (Durchschnitt: 5.468 sec.**

Martin mit einer letztlich doch enttäuschenden Leistung in seinem ersten WM-Rennen. Da ist mit einem Klein-Tool Dallara wesentlich mehr rauszuholen. Karsten wieder einmal in einer Formel-Klasse richtig stark unterwegs gewesen. Mirco sicherlich enttäuscht. Da ist mehr drin, zumal wenn man die jeweils beste Rennrunde der einzelnen Piloten vergleicht: Horst 3.910 sec.! Mirco: 3.943 sec.! Karsten: 4.026 sec., Martin: 4.560 sec.

Horst fuhr seine schnellste Runde in Turn 25, Mirco seine in Turn 27, Karsten in Turn 82 und Martin in Umlauf 14.

Karsten also mit dem besten Potential am Ende des Rennens, was zeigt das der Bolide mit den Reifen richtig gut umgeht. Die Zeitenübersicht macht auch deutlich, wie eng das Feld an der Spitze zusammengerückt ist.

**Das EM-Rennen der INDY CARS**

**Distanz: 74 Runden**

*Die Startaufstellung*

**Maik , Spur 1 (Dallara/3.820 sec.)**

**Maxi , Spur 3 (Dallara/3.896 sec.)**

**Basti , Spur 2 (Gulf-Dallara/3.853 sec.)**

**Stefan, Spur 4 (Dallara/o. Zeit)**

Sicherlich Maik in der Favoritenrolle. Was aber bei einem EM-Rennen dennoch nicht der zwingende Garant für einen Sieg ist. Denn: Die EM-Rennen laufen in aller Regel recht unruhig ab. Zwei Rookies im Feld haben es nicht einfach und müssen ja schließlich irgendwie und irgendwo ihre Rennerfahrung machen. Und schaut man auf die Qualizeiten dann liegen die ersten drei Piloten in 7 Hundertstel!

Die erste Runde sieht ein dichtes Feld: Maik 4.248, Maxi 4.361, Basti 4.533 und Stefan 4.261. Die erfahrenen Piloten also gleich mit den schnellsten Zeiten. Maik vor Stefan, Maxi und Basti. In Runde 2 werden alle schneller: Maik 4.193, Maxi 4.265, Basti 4.280 und Stefan 4.146 mit der schnellsten Runde.

In Runde 3 werden alle nochmals geschlossen schneller und das Vorurteil des chaotischen Rennablaufs scheint tot. Maik: 4.145, Maxi 4.141, Basti 4.232 und Stefan wieder schnellster Mann: 4.082. Das ist jetzt ein Kopf an Kopf Rennen mit Maik. Und Maxi lauert, nur Basti ein Wenig abgesetzt. Auch in Runde 4 werden bis auf Maxi alle wieder schneller. Wie lange kann das gut gehen? Maik: 4.109, Maxi 4.203, Basti 4.211, Stefan 4.077. Jetzt in Führung. Und so unglaublich es erscheinen mag: Der erste Zwischenfall ereignet sich erst in Runde 18. Zwischendurch hat sich Maik schon auf eine Zeit unter 4.000 sec. gesteigert und sich damit sowohl die schnellste Rennrunde als auch die Führung zurückerobert. In der Rennmitte kracht es dann doch hier und da nochmal. Insgesamt aber ist es ein wesentlich ausgeglicheneres Rennen als erwartet werden konnte.

**Das Rennergebnis des EM-Laufes der INDY CARS in der Übersicht:**

**Sieger: Maik Müller, 74 Runden in 5:41:65 Minuten (Durchschnitt: 4.252 sec.)**

**P2: Basti Müller, 72 Runden in 5:48:58 Minuten (Durchschnitt: 4.841 sec.)**

**P3: Maxi Knobel, 70 Runden in 5:47:98 Minuten (Durchschnitt: 4.971 sec.)**

**P4: Stefan Barth, 67 Runden in 5:42:08 Minuten (Durchschnitt: 5.105 sec.)**

Doppelsieg für die Müller`s! Schnellste Rennrunde von Maik in 3.942 sec. (Runde 17). Nur ein anderer Pilot schaffte in diesem Rennen eine Zeit unter 4.000 sec. Stefan mit viel zu vielen Fehlern. Die Basisspeed ist top bei ihm. Aber das Ganze dann über 74 Runden umzusetzen ist das Problem. Sieht man sich den Rundendurchschnitt an, dann kann man eine Überlegenheit Maik`s nicht verhehlen.

Von Stefan`s Problemen profitiert die Konkurrenz. Hier insbesondere in Gestalt von Basti der in unauffälliger Manier völlig unspektakulär (schnellste Runde in 4.039 sec.) auf P2 nach vorne fuhr. Womit wir bei Maxi wären: Superspeed, aber noch einige Fehler zu viel. Schnellste Runde in 3.991 sec.! Das ist WM-würdig! Der Sieger Maik im Rundendurchschnitt schneller als Horst als Sieger des WM-Rennens. Was aber auch an der sehr lange anhaltenden Gelbphase im WM-Lauf gelegen haben dürfte.

Dennoch: Im Fazit: Die Indy Cars haben eine tolle Show geliefert. Und von Martin abgesehen der – aus welchem Grund auch immer – mit Spur 4 überhaupt nicht klar kam, hätten alle Piloten auch im WM-Lauf gut ausgeschaut.

Die U.S.-Boliden haben einmal mehr gezeigt, dass sie zu recht seit vielen Jahren ihren Stammplatz in der Weltmeisterschaft haben. Geschmeidig und schnell, super zu kontrollieren und aufgrund des für alle Piloten identischen Dallara Chassis mit einer schier unglaublichen Leistungsdichte. Das macht einfach Spaß hier mitzufahren und zuzuschauen.

**WM-Rennen der GTS/Tourenrennwagen**

**Distanz : 64 Runden**

Die Spannung war physisch zu spüren. Endlich sollte der viel beschworene Kampf Dodge Viper vs. Audi R8 in die entscheidende Phase eintreten. Auch wenn die Audi in den Qualifyings unterlegen waren, so war man im Audi-Lager guten Mutes. Denn: Der Audi sollte im Renntrimm (Longrun) den Viper die Stirn bieten können. Knapp 5% weniger Voltpower. Das liest sich marginal. Hat aber gehörige Auswirkungen. Denn gerade im oberen Drehzahlbereich ist ausreichend Stromfutter extrem wichtig. Zudem neigt der ein oder andere Renner zum Leistungsabbau in Folge erhöhter Motortemperaturen im Schlussdrittel des Rennens.

*Die Startaufstellung*

**Mirco (Spur3)/Viper (3.815 sec.)**

**Horst (Spur 1)/Audi R8 (3.900 sec.)**

**Karsten (Spur 2)/Viper (4.040 sec.)**

**Maik (Spur 4)/Audi R8 (4.084 sec.)**

**S T A R T.**

Horst kommt am Besten weg: 4.222 sec., Mirco, der Polesetter: 4.410, Karsten: 4.544 und Maik 4.515 sec.. Ein Audi hat die Nase vorn. Dicht geschlossen jagt das Feld zum zweiten Mal über die lange Gerade. Und dann fällt bereits eine Vorentscheidung. Der R8 mit Horst am Pad verpasst den Bremspunkt. Abflug in Kurve 11!

Und Mirco ist natürlich vorbei und beim Überqueren der Lichtschranke der schnellste Mann: 4.187 sec.. Horst 5.547, Karsten 4.488 und Maik 4.513. Horst findet sich am Ende des Feldes wieder. Vorweg: Es blieb sein einziger Fehler in diesem Rennen. Und doch war es nicht leicht, nicht die rote Laterne behalten zu müssen. Denn: Mirco war ganz klar weg. Ohne Druck (den konnten weder Karsten noch Maik aufbauen) fuhr er routiniert seine Runden. 4.1er und 4.2er-Zeiten lagen auf hohem Niveau. Bei Karsten platzte der Knoten ab Runde 5. Zunächst im 4.3er-Bereich und ab Runde 13 dann auch im 4.2er-Bereich unterwegs, lieferte er sich dann ein unglaubliches Duell mit Horst. Kopf an Kopf (das kennen wir von den beiden schon aus der F1/47. WM) flogen sie dahin. Maik im 4.4er-Bereich konnte dieses Tempo nicht mitgehen.

Am Ende waren es drei Hundertstel Sekunden die Horst und Karsten im Ziel trennten. Wer dabei das bessere Ende erwischte wird in der Ergebnisübersicht deutlich:

**Rennergebnis WM-Lauf der GTS:**

**Sieger: Mirco Jäger, Dodge Viper, 64 Runden in 4:37:88 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.341 sec.)**

**P2: Horst Carl, Audi R8, 63 Runden in 4:37:89 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.410 sec.)**

**P3: Karsten Löchert, Dodge Viper, 63 Runden in 4:37:92 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.411 sec.)**

**P4: Maik Müller, Audi R8, 60 Runden in 4:43:11 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.718 sec.)**

**Schnellste Rennrunde: Mirco: 4.144 sec. (Runde 13)**

Und wieder war der Zieleinlauf sehr knapp. Die ersten 3 kamen innerhalb von 4 Hundertstel Sekunden an. Allerdings hatte Mirco da schon 1 Runde Vorsprung. Und Karsten ärgerte sich. P2 wäre mit etwas mehr Risiko schon drin gewesen. Maik konnte zu keiner Phase des Rennens wirklich ins Geschehen eingreifen. Sein R8 noch zu neu und unerprobt. Zudem auf Spur 4 und abgestimmt auf Spur 1. Da blieb im 3-minütigen Warm Up nicht genügend Zeit an der Feinabstimmung zu arbeiten.

**EM-Rennen der GTS**

**Distanz: 48 Rennrunden**

Das kürzeste Rennen des Wochenendes stand bevor. Martin musste auf Spur 1 wechseln. Nicht ganz so dramatisch für ihn, denn die ist er in den vergangenen Jahren als Stammspur gefahren. Und er pilotierte jetzt ein Außenseiterfahrzeug: Den Nissan Skyline aus Horst`s Team. Maxi ebenfalls mit einem Exoten, und das sogar aus der Pole Position: Ferrari 330 P4. Super Handling, dieser Ferrari. Stefan ebenfalls auf Ferrari; aber einem F430. Und Basti auf dem Maserati. Ein wahres Exotenfeld. Hier gibt es zur Zeit eine klare Zweiteilung des Gesamtstarterfeldes: Fahren in der WM ausschließlich die Viper und R8, so ist der EM-Lauf bunt gemischt. Allerdings: Auch das wird sich mutmaßlich im Laufe der Saison noch ändern, wenn die „kleineren“ Teams mit Viper oder Audi nachrüsten werden. Manch ein etablierter Fahrer setzt schließlich zumindest im Qualifying auch noch den ein oder anderen Exoten ein (Opel Vectra/Aston Martin DBR 9).

*Die Startaufstellung*

**Maxi, Spur 3 (Ferrari 330 P4/4.178 sec.)**

**Martin, Spur 1 (Nissan Skyline/4.192 sec,)**

**Basti, Spur 2 (Maserati/4.192 sec.)**

**Stefan, Spur 4 (Ferrari F 430(o. Zeit)**

Nach dem zwei minütigen Warm Up der **Start.**

Durchgangszeiten Runde 1: Maxi 4.531, Martin 4.661, Basti 4.799, Stefan 4.512. Stefan hat die Nase vorn. Wieder ein Bombenstart von ihm. In Runde 2 relativiert sich das Bild. Maxi 4.326, Martin 4.596, Basti 4.823 und Stefan 7.056 (Unfall; die alte Krankheit des Stefan Barth). Maxi in Führung. Bei nur 48 Runden auf dem Highspeedtrack bleibt absolut kein Spielraum für taktische Spielchen. Vollgas und das möglichst fehlerfrei.

Maxi fährt gut. Ein einziger Fehler unterläuft ihm in Runde 9. Danach 39 Runden im Eiltempo. Und wie es sich für einen Sieger gehört, gibt`s obendrauf auch noch die schnellste Rennrunde (4.264 sec. in Runde 28). Die Konkurrenz ist in Sachen Rundenzeiten schon ziemlich weit weg von Maxi. Martin wird Zweiter. Und seine schnellste Rennrunde liegt bei 4.439 sec.. P3 geht an Basti. Mit schon 4 Runden Rückstand auf den Sieger. Wenige Fehler bei ihm aber die Rundenzeiten sind doch recht bescheiden. Die schnellste Runde in 4.735 sec.. Das ist definitiv zu langsam. Stefan will in diesem Rennen nichts gelingen. Mit dem F 430 auf verlorenem Außenposten. Schnellste Rennrunde in 4.512 sec.. Und jede Menge Ausrutscher.

**Das Rennergebnis des EM-Rennens der GTS in der Zusammenfassung:**

**Sieger: Maxi Knobel, Ferrari 330 P4, 48 Runden in 3:40:51 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.593 sec.)**

**P2: Martin Carl, Nissan Skyline, 47 Runden in 3:42:21 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.727 sec.)**

**P3: Basti Müller, Maserati, 44 Runden in 3:42:87 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.064 sec.)**

**P4: Stefan Barth, Ferrari F430, 42 Runden in 3:45:19 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.361 sec.)**

Die Rennanalyse: Maxi tadellos! Martin mit 2 kleinen Fehlern, aber auf die einzelne Runde gerechnet zu langsam. Basti desgleichen. Stefan zum wiederholten Mal P4 im EM-Rennen. Ein Nullpunktewochenende bis zur Pause. Und: Bis auf Maxi`s Ferrari sind die hier eingesetzten Rennwagen nicht mehr konkurrenzfähig. Da muss wohl bei dem ein oder anderen Rennstall eine Investitionsentscheidung getroffen werden.

**Die Pause war jetzt dringend erforderlich.**

**Auch wenn Maik und Basti noch zum Eishockey mussten: Der Zeitplan war bis dahin penibel eingehalten worden. Man hatte Luft. Und auch die bitter nötig.**

**WM-Rennen der F1**

**Distanz: 109 Runden**

***Startaufstellung***

**Horst, Spur 1 (McLaren/3.548 sec.)**

**Mirco, Spur 3 (BrawnGP/3.717 sec.)**

**Maik, Spur 4 (Renault/3.793 sec.)**

**Karsten, Spur 2 (Williams-BMW/3.908 sec.)**

**F1.** Wer versteht diese Formel? Eine Geheimwissenschaft. Ein BrawnGP dessen Chauffeur im Qualifying ausschließlich über Probleme klagt. Und dann seinen Monoposto auf P2 stellt. Ein amtierender F1-Weltmeister, dessen Auto nach Aussage des Fahrers hier und da stottert, und dann die Pole Position mit überlegener Bestzeit in die Bahn knallt. Karsten der nie mit den Singleseatern zurecht kommt. Und sich stets und ständig für die WM-Rennen in der F1 qualifiziert. Und dann war da noch Nr. 4. Der sein Auto wechselt wie andere Leute ihr Hemd. Der nie jammert und still an der Rennabstimmung arbeitet. Die Spur zwangsweise wechseln muss und dann….

**Start.**

Fahren wir eine Runde auf diesem ultraschnellen Track. Steht man auf der Pole Position, so bleibt nur ein recht kurzer Weg bis zur ersten Kurve. Eine Linkskurve. 90 Grad. Mit recht weitem Bogen geht es nach dem Powerstart den diese Autos hinlegen mit hohem Tempo durch diese flüssig zu nehmende Kurve. Es folgt eine kurze Gerade . Vollgas ist angesagt. Um dann zur ersten Schlüsselstelle des Kurses zu gelangen. Ein Doppellinksknick mit ultrakurzer Gerade dazwischen. Hier trennt sich, was den Mut angeht, die Spreu vom Weizen. Sicherlich muss das Auto auf der Hinterachse optimal ausbalanciert sein. Noch wichtiger aber ist die Balance des Vorderwagens. Stimmt diese nicht, schiebt es das Renngerät ziemlich wuchtig aus der Spur direkt in die Leitplanken respektive den Fangzaun. Ist man gut durch diese Doppelkurve hindurch gekommen, folgt ein sehr langes schnelles Stück. Zunächst die längste Gerade die die Zufahrt zur „ Ford-Bank-Kurve“ bildet. Diese zweitschnellste Kurve des Kurses (Turn 4) ist extrem langezogen mit riesigem Radius. Hier liegen 90-95% der Maximumdrehzahl an. Es schließt sich die eigentlich längste Gerade des Kurses an, die aber infolge der Unterbrechung durch den „Eau Rouge“-Knick eigentlich keine durchgängige Gerade ist. Die Fahrer empfinden dieses lange Geradeausstück aber so, denn alle gut abgestimmten Boliden gehen durch „Eau Rouge“, zumindest in der Rennabstimmung, Vollgas. Die F1 erreichen hier im Qualifying bis zu 22 Km/h (mehr als 6 m/sec.) Es folgt ein brutales Herunterbremsen, um die sich anschließende Kurve 6 (Linkskurve, 180 Grad) optimal zu erwischen, die Gerade aber auch zu 100% zu nutzen. Es schließt sich eine sich kaum bemerkbar machende Schikane an, die nach rechts knickt und auf die lange Gegengerade führt. Die Schikane wird bereits zu 100% zum Gewinnen von Traktion und Speed genutzt. Kommt man hier früh auf Vollgas, erwischt man Turn 8 (letzte Kurve vor Start/Ziel, 90 Grad Rechtsknick) optimal. Denn diese Kurve 8 ist die zweite Schlüsselstelle des Kurses. Sie „zieht sich Richtung Start/Ziel zu“, will heißen die Kurve wird am Kurvenausgang enger. Ein ganz heikles Stück Strecke, bei dem man jede Menge Zeit gut machen, oder das Auto wegschmeißen kann. Der Grat zwischen diesen beiden Extremen ist sehr schmal. Wie man ihn meistert hängt wesentlich davon ab, wie man aus Kurve 7 (Schikane) rausgekommen ist, und wie man den Bremspunkt eben vor dieser Kurve erwischt, und welchen Speed man auf der diese beiden Kurven verbindenden Gegengeraden entwickeln konnte. Schon ist man auf der Zielgeraden und hat mit einem F1 im Qualifyingtrimm eine Zeit unter 3.800 sec. erreicht, oder im Renntrimm eine Zeit unter 4.000 sec..

Die Rennzeiten aus Runde 1 dieses WM-Laufes sahen so aus (mit stehendem Start und im Getümmel des nach vorn hastenden Feldes ist die Zeit natürlich etwas langsamer als oben beschrieben): Horst: 4.232 sec., Mirco 4.400 sec., Maik 4.188 sec. und Karsten 4.371 sec.. Das Feld noch recht geschlossen. Maik aber gleich aus P3 in Führung zu Beginn der zweiten Runde. Horst lässt nicht locker. Kontert mit 4.136. Maik in 4.190, Mirco wird richtig schnell in 4.212 und Karsten bleibt bei 4.375 sec.. Horst vor Maik, Mirco und Karsten. Lap 3: Horst und Maik auf die Tausendstel Sekunde gleich schnell: 4.118 sec. Dieses Tempo kann der Brawn von Mirco nicht mitgehen: 4.267. Karsten hat den ersten Unfall: 7.550 sec.. Er hat bereits jetzt eine knappe Runde Rückstand. Das geht auf diesem schnellen und kurzen Kurs ratzfatz. Und die Streckenposten stehen unter Dauerstrom. Viel Zeit ein verunfalltes Auto zu bergen bleibt nicht bis zur nächsten Passage des Hauptfeldes. Horst und Maik pushen sich in Sachen Rundenzeiten von einer schnellen Runde zur nächsten. Schon bald ist man unter 4.000 sec. Ein Wahnsinnstempo! Und Horst gibt nach dem Rennen zu Protokoll : „ Ich bin vollkommen überrascht vom Tempo, das Maik mit seinem Renault auf der Spur 4 gehen konnte. Damit hatte ich niemals gerechnet, und konnte auch im letzten Renndrittel nicht mehr dagegenhalten. Der Schleifer und die Reifen haben abgebaut.“

Und Maik marschiert. Aber auch Horst übernimmt noch mal die Führung (Unfall von Maik). Mirco fährt unaufgeregt zwei Zehntel langsamer als die beiden Führenden. Und Karsten überrascht: Er fährt schneller als die Spitze. Aber: Fehler schleichen sich ein und kosten viel mehr Zeit, als er in den schnellen Runden herausfahren kann. Im Ziel wird er sich ärgern, wäre doch ein Überholen Mirco`s möglich gewesen.

Am Ende findet Maik einen Rhythmus der ihn über den Dingen schweben lässt. Unbeeindruckt von allen Kapriolen der Konkurrenz leistet er sich lediglich in Runde 81 noch einen Fehler. Doch auch dieses Missgeschick ist nicht dazu geeignet, Maik vom Sieg abzuhalten. Natürlich ein glanzvoller Erfolg für Williams-BMW! Und ein geschlagener Horst, der es einfach nicht fassen kann (s.o.). Für ihn war aufgrund seiner auch im Qualifying gezeigten Zeiten – die deutlich vor denen der Konkurrenz lagen – nur der Sieg in Frage gekommen. P2 ist unter diesen Umständen eine herbe Niederlage.

**Der WM-Lauf der F1 in der Übersicht:**

**Sieger: Maik Müller, Renault, 109 Runden in 7:27:66 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.079 sec.)**

**P2: Horst Carl, McLaren, 109 Runden in 7:28:39 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.113 sec.)**

**P3: Mirco Jäger, BrawnGP, 101 Runden in 7:34:99 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.504 sec.)**

**P4: Karsten Löchert, Williams-BMW, 100 Runden in 7:34:97 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.549 sec.)**

Betrachtet man die Zahlen, dann wird sehr schnell eine Zweiteilung des Fahrerfeldes deutlich. Maik/Horst und Mirco/Karsten jeweils sehr eng beieinander. Allerdings: Maik`s letztliche Überlegenheit wird deutlich, wenn man sieht, dass er von den 109 Runden 62 Runden unter 4.000 sec. gefahren ist. Bei Horst sind es gerade mal 17 Runden unter dieser Marke gewesen. Mirco hat keine Runde mit der 3 davor geschafft und Karsten sogar 19 Runden. Mehr als der Zweitplatzierte Horst. **Mit 3.917 sec. (diese Zeit ist im Übrigen nur um Tausendstel hinter seiner Qualifikationszeit zurück!) hat Karsten zudem die schnellste Rennrunde überhaupt gefahren!** Somit also Sieg und schnellste Rennrunde für die Williams-BMW. Potential ist also vorhanden. Einzig die Fehlerquote muss gesenkt werden. Alle 4 Piloten im Vergleich was Fahrfehler bzw. Unfälle angeht:

Maik: 3, Horst: 2, Mirco: 5, Karsten: 7.

Da wird einiges schnell deutlich: Horst fehlte gegenüber Maik Grundschnelligkeit. Das deckt sich mit dem was Horst nach dem Rennen zu Protokoll gab: Da war nichts zu holen, bzw. er konnte sich Maik`s Angriffen nicht erwehren. Und: Karsten hätte ganz vorne mitfahren können (was er ja auf dem Classictrack beim Saisonauftakt auch schon bewiesen hat), wenn die Fehlerquote niedriger gehalten worden wäre. Bei Mirco`s Brawn fehlt es noch immer an der Topspeed. In Sachen Handling ist sein Auto ziemlich unschlagbar. Auch Mirco muss darüber hinaus noch an der Senkung der Fehlerquote arbeiten.

**Das EM-Rennen der F1**

**Renndistanz: 91 Runden**

2:2. Zwei „alte Hasen“ vs. zwei Rookies.

*Die Startaufstellung*

**Basti, Spur 2 (Honda F1/3,930 sec.)**

**Martin, Spur 1 (McLaren/3.973 sec.)**

**Maxi, Spur 3 (Ferrari/4.275 sec.)**

**Stefan, Spur 4 (Williams-BMW/o. Zeit)**

Das Feld bot mit Sicherheit Spannung: Drei Fahrer mit guten Chancen ganz vorne mitzumischen. Maxi von der Gesamtperformance her der klare Außenseiter.

Auf die Rundenzeiten geschaut: Lap 1: Basti: 4.446, Martin: 4.305, Maxi: 4.538 und Stefan: 4.366. Das sah sehr, sehr eng aus. Selbst Maxi machte hier ein gutes Tempo. Wenn er auch gleich von Stefan überholt wurde. Martin, Stefan, Basti, Maxi, lautete die Reihenfolge. Stefan zum dritten Mal schnell gestartet, und gleich zwei Positionen gut gemacht.

Runde 2: Martin: 4.202, Stefan: 4.287, Basti 4.281, Maxi: 4.487. Vorne richtig eng. Und auch Maxi wird schneller. Martin schnellster Mann auf dem McLaren.

Umlauf 3: Martin auf dem McLaren nochmals schneller: 4.209. Stefan auch schneller: 4.221. Basti desgleichen: 4.251. Maxi mit Unfall: 7.271. Er war mit den Zeiten aus Runde 1 und Runde 2 klar über der Leistungsgrenze des Ferrari gefahren, was jetzt seinen Tribut forderte. In Runde 4 erwischt es dann auch Stefan. Basti ist vorbei. P2! Martin in Führung. In Runde 7 und 8 trifft es dann auch ihn. Und jetzt gibt es ständige Positionswechsel. Stets durch Unfälle bedingt. Ab Runde 24 allerdings gelingt es Martin, seinen Rhythmus zu stabilisieren und bis auf einen einzigen Fehler in Lap 68 das Rennen fehlerfrei durchzufahren. Stefan ist ab Runde 47 bis zum Ende fehlerfrei unterwegs. Kann allerdings die Rundenzeiten die Martin vorlegt nicht mitgehen. Martin fährt quasi permanent im 4.1er-Bereich, Stefan rund eine Zehntelsekunde langsamer. Auch Basti kann 4.1er-Zeiten fahren. Allerdings nicht konstant genug. Da schleichen sich immer wieder kleinere Rutscher oder auch Abflüge mit ein. Maxi rettet sich von Chaosrunde zu Chaosrunde. Da stimmt garnichts mehr und am Ende liegt er über 30 Runden zurück! Keiner der 4 Piloten knackt in diesem Rennen die 4.000-Marke. **Die schnellste Rennrunde fährt Stefan in 4.089 sec.** Was eindeutig beweist: Er kann`s.

**Das Rennergebnis des EM-Rennens der F1:**

**Sieger: Martin Carl, McLaren, 91 Runden in 7:02:25 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.640 sec.)**

**P2: Stefan Barth, Williams-BMW, 90 Runden in 7:06:28 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.736 sec.)**

**P3: Basti Müller, Honda F1, 88 Runden in 7:03:51 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.812 sec.)**

**P4: Maxi Knobel, Ferrari, 60 Runden in 7:02:58 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.043 sec.)**

Martin mit seinem ersten Sieg an diesem Wochenende. Die McLaren nach dem verpassten WM-Sieg also zumindest in der EM erfolgreich. Stefan holt die ersten Punkte an diesem Sonntag. Basti hat klar gezeigt, dass mit ihm in dieser schwierigsten Rennkategorie in Zukunft zu rechnen sein wird. Ihm fehlte im Renntempo im Schnitt weniger als eine Zehntelsekunde auf P2 und etwas mehr als eine Zehntel auf P1! Und im Qualifying war er von einer WM Qualifikation auch nur 23 Tausendstel weg. Ganz auf der anderen Seite der Leistungsskala finden wir Maxi. Er muss hier noch sehr, sehr viel arbeiten.

**Das WM-Rennen der Endurance-Klasse**

**Distanz: 154 Rennrunden**

**M wie Marathon. M wie Maik.** An diesem Sonntag war das eins. Von Mirco in der GTS-Klasse abgesehen, beherrschte bis dahin niemand an diesem Wochenende eine Klasse so sehr wie Maik die Langstrecke. Maik/Peugeot 908 HDI FAP dominierten die freien Sessions sowie das Qualifying quasi nach Belieben.

*Die Startaufstellung (alle aus Reihe 1)*

**Maik, Spur 1 (Peugeot /22.91 sec.) Horst, Spur 4 (Aston /23.47 sec.) Mirco, Spur 3 (Porsche /23.80) Basti, Spur 2 (Porsche/24.08 sec.)**

Zweimal Porsche Spyder, einmal Aston Martin, einmal Peugeot. Der Start verläuft glatt und wir schauen uns die Rundenzeiten aus Runde 1 an: Maik: 4.444, Horst 4.966, Mirco 4.721, Basti 4.928. Klarer Vorsprung schon aus der ersten Runde für Maik. Und es wurde schon im zweiten Umlauf deutlich schneller gefahren: Maik: 4.398, Horst 4.630, Mirco: 4.474 und Basti 4.549. Maik war dann bereits in Runde 7 im 4.2er-Bereich. Mirco konstant im 4.4er-Bereich, Basti desgleichen und Horst kämpfte im 4.6er-Bereich mit einem kaum zu halten Wagen. Die Reifen funktionierten auf der für ihn ungewohnten Spur 4 – auf die er durch den Trainingsschnellsten Maik verdrängt worden war – überhaupt nicht. Und Horst`s Zeiten rutschten weiter ab. Am Ende war kaum noch eine Runde unter 5.000 sec. möglich. Viele, viele Abflüge ließen den Altmeister wie ein Greenhorn aussehen. Maik hingegen am anderen Ende der Zeitenskala: Keinerlei Probleme. Konstant schnelle Rundenzeiten und über 154 Runden lediglich zwei kleine Fehler! Nichts anderes war hier zu erwarten gewesen wenn man die letzten Testfahrten und das samstägliche Training zwecks Referenz zugrunde legte. Doch noch ein anderer Mann sorgte an diesem Sonntag für Furore: Basti. Der Rookie. In seinem ersten WM-Lauf überhaupt. Er fuhr ein Klasse Rennen. Und das gegen einen Mann, den man immer auf der Rechnung haben muss: Mirco. Ein hartes, markeninternes Duell der beiden Porsche Fahrer. Ständige Wechsel in der Position. Immer wieder kleinere Fehler, die aufgrund der recht gedrosselten Geschwindigkeit dieser Rennboliden meist glimpflich verliefen. Einzige Ausnahme: Eine Kollision der beiden Kampfhähne eingangs der Start/Zielgeraden. Mircos Heck stellt sich aus. Bastis Porsche knallt ungünstig auf den querstehenden Porsche von Mirco und dieser stürzt von der Strecke auf den sehr harten Boden. Doch: Qualitätsarbeit made in Germany übersteht auch dieses Missgeschick. Mirco sieht`s locker und gibt natürlich wieder Gas. Doch Basti ist jetzt enteilt. Mirco fährt sich wieder ran. Und der Zieleinlauf dieser beiden ist denkbar knapp: Eine Runde Differenz nach über 140 Rennrunden. Maik zu diesem Zeitpunkt längst auf und davon. Er fährt Spitzenzeiten bis zur letzten Runde. Lässt nicht locker. Fährt natürlich die schnellste Runde des Rennens in 4.243 sec. (Runde 13). Zum Vergleich. Basti`s schnellste Runde liegt bei 4.438 (Runde 8), Mirco`s bei 4.386 sec. (Runde 13) und Horst`s bei 4.630 sec. (Runde 2).

Gekrönt wird der Sieg Maik`s durch einen Doppelerfolg für die Müller`s: Basti schafft in seinem ersten WM-Rennen P2! Hat sich gegen Mirco knapp und gegen den Altmeister deutlich durchgesetzt. Ein herrliches Bild und beide Männer haben sich ihre Erfolge wirklich verdient!

**Das Rennergebnis des WM-Rennens der Endurance-Klasse:**

**Sieger: Maik Müller, Peugeot 908 HDI, 154 Runden in 11:39:15 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.539 sec.)**

**P2: Basti Müller, Porsche Spyder, 143 Runden in 11:40:87 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.901 sec.)**

**P3: Mirco Jäger, Porsche Spyder, 142 Runden in 11:40:18 Minuten (Rundendurchschnitt: 4.930 sec.**

**P4: Horst Carl, Aston Martin, 131 Runden in 11:42:58 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.363 sec.)**

Elf Runden Vorsprung auf P2! Das ist sensationell, was Maik hier gefahren hat. Mehr als drei Zehntelsekunden pro Runde im Durchschnitt schneller als der Zweitplazierte. Welten! Glänzender Erfolg für Peugeot! Porsche kann nicht ganz zufrieden sein angesichts des großen Rückstands im Ziel und bei den Durchschnittszeiten. Aston Martin nach dem WM-Sieg im Februar auf dem Classictrack hier und heute vernichtend geschlagen. 23 Runden Rückstand auf den Sieger und noch 11 Runden auf P3. Das ist niederschmetternd. Da passte garnix zusammen. Ein Desaster auch für Horst. Und Basti in der vierten und letzten Rennkategorie dieses Sonntags mit seinem größten Erfolg. 8 Punkte mitgenommen! Das ist sensationell für einen Rookie bei seiner zweiten WM.

Festzustellen bleibt aber: Maik ist in dieser Klasse das Maß aller Dinge. Die Niederlage zum Saisonauftakt war ein Ausrutscher. Denn in der Endurance Klasse ist Maik seit Monaten der Dauersieger schlechthin.

**Das EM-Rennen der Endurance-Klasse**

**Distanz: 117 Runden**

*Die Startaufstellung*

**Karsten, Spur 2(Porsche/24.44 sec.)Martin Spur 1(MG-Lola/24.78 sec.)Maxi Spur 3(Peugeot/27.65 sec.) Stefan,Spur 4(Porsche/o. Zeit)**

Das Finale dieses spannenden Rennwochenendes stand bevor. Noch einmal volle Konzentration. Denn: Auch in den EM-Rennen werden schließlich insgesamt 6 wertvolle WM-Punkte vergeben.

**Der Start.**

Und schon die erste Runde sah den ersten Ausrutscher (Karsten). Es folgten noch sehr viele dieser Missgeschicke. Und zwar durchgängig von allen Piloten im Feld. Die Rundenzeiten lagen klar hinter denen im WM-Rennen zurück. Ein eindeutiger Beweis für den Qualitätsunterschied WM/EM in dieser Kategorie. Letztlich lief das Rennen auf einen Zweikampf Martin/Stefan hinaus, wie wir ihn bereits im EM-Rennen der F1 erleben durften. Hier aber mit dem Unterschied, dass Martin das Rennen recht ruhig und souverän kontrollierte. Nun war auch keiner der Konkurrenten in der Lage, nachzulegen und vielleicht über schnellere Rundenzeiten einen „Unfallausgleich“ herbeizuführen. Pechvogel dieses Rennens war wieder einmal Maxi: Nach 34 Runden musste er seinen an sich gut laufenden, und hervorragend abgestimmten Peugeot 908 mit Getriebeschaden abstellen. Es war nicht das erste Mal. Und der Frust war natürlich bei Maxi entsprechend ausgeprägt. Im Übrigen lief das Rennen ohne besondere Highlights ab. Martin mit 3 Runden Vorsprung im Ziel doch recht deutlich vorne. Stefan auf P2, der immerhin die schnellste Rennrunde fuhr (4.513 sec./Runde 45). Karsten auf P3 holt den letzten an diesem Wochenende zu vergebenden Punkt. Er hadert schon lange mit dieser Klasse die eigentlich einmal seine Lieblingsklasse hatte werden sollen (schöne Renner/und jetzt auch noch seinem Wunsch entsprechend mit wenig Magnetdownforce) Aber irgendwie will es nicht klappen. Schon im Qualifying stimmt der 5-Rundenrhythmus nicht und die Rennen werden recht regelmäßig zum Debakel. Martin mit seinem zweiten Sieg an diesem Wochenende recht zufrieden auch in dieser Klasse. Der MG Lola aus Horst`s Rennstall ist nicht mehr das optimale Renngerät an dieser Stelle. Es handelt sich um das Siegerauto Horst/Stefan aus dem „Classic 100“-Rennen 2010.

**Das Rennergebnis des EM Rennens der Endurance Klasse:**

**Sieger: Martin Carl, 117 Runden in 9:47:86 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.024 sec.)**

**P2: Stefan Barth, 114 Runden in 9:48:61 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.163 sec.**

**P3: Karsten Löchert, 102 Runden in 9:51:02 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.794 sec.)**

**P4: Maxi Knobel, 34 Runden in 2:56:71 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.197 sec.)**

Hier zeigt sich mit Blick auf den Rennrundendurchschnitt, dass Maxi sehr dicht an Stefan dran war. Und Karsten ziemlich deutlich weg vom Rest was die Grundgeschwindigkeit angeht. Allerdings: Der Renndurchschnitt des Siegers Martin hätte im WM-Rennen gerade für P4 gereicht. Aber: Martin war schneller als sein Bruder Horst im WM-Rennen!

**Die 48. Weltmeisterschaft war zu Ende. Es war 12.35 Uhr. Das Eisbärenspiel für Maik und Basti war gesichert gesichert.**

**Abschließend hier die Wertung zum „greatest driver oft he galaxy 2011“. In Klammern vor dem Schrägstrich die Angabe zu der Punktzahl, die der Fahrer an diesem Wochenende gemacht hat, nach dem Schrägstrich die Angabe, an wie vielen der 2 Weltmeisterschaften bisher er teilgenommen hat)**

**P1: Horst Carl mit 76 Punkten (33/2)**

**P2: Mirco Jäger mit 57 Punkten (30/2)**

**P3: Maik Müller mit 45 Punkten (29/2)**

**P4: Karsten Löchert mit 42 Punkten (19/2)**

**P5: Mark Schwolow mit 18 Punkten (nicht gestartet/1)**

**P6: Basti Müller mit 16 Punkten (12/2)**

**P7: Martin Carl mit 16 Punkten (12/2)**

**P8: Maxi Knobel mit 8 Punkten (4/2)**

**P9: Stefan Barth mit 7 Punkten (4/1,5-48. WM ohne Qualifyingteilnahme)**

**P10: Christoph Knobel mit 0 Punkten (nicht gestartet/0)**

**Was auffiel bei dieser 48. Weltmeisterschaft war…**

*dass sich nur 2 der 7 Piloten die am Qualifying teilnahmen für alle WM-Rennen qualifizieren konnten (Mirco/Horst),*

*dass Basti, Stefan und Karsten kein einziges Rennen gewinnen konnten,*

*dass Maik 2 WM-Rennen (F1 und Endurance), Mirco ein WM-Rennen (GTS) und Horst ein WM-Rennen (Indy Cars) gewinnen konnten,*

*dass Maik darüber hinaus auch noch das EM-Rennen der INDY CARS gewann,*

*dass Maxi das EM-Rennen der GTS für sich entscheiden konnte, und Martin gleich 2 EM-Rennen gewonnen hat (F1 und Endurance),*

*dass die Lola in Sachen Endurance endgültig die jahrelang gehaltene Spitzenposition verloren haben und ziemlich durchgereicht wurden,*

*dass Peugeot in der Endurance neben Porsche z.Zt. das Maß der Dinge ist*

*dass Karsten der Highspeedtrack noch immer nicht behagt, er aber seine beste Saison fährt (P4 in der Gesamtwertung!)*

*dass Maik im Vergleich zum 6 Wochen zuvor gefahrenen Saisonauftakt einen ganz klaren Aufwärtstrend zu verzeichnen hat (jetzt 29 Punkte geholt, bei der 47. WM lediglich 16 Punkte). Langsam wird`s was mit der Spur 1!)*

*dass Horst einen klaren Abwärtstrend hinnehmen musste (Saisonauftakt: 43 Punkte/jetzt 33 Punkte), er damit aber immer noch die meisten Punkte des Wochenendes abgeräumt hat, und aufgrund der Tatsache dass das Feld hinter ihm dichter zusammengerückt ist, seinen Vorsprung in der Gesamtwertung ausbauen konnte.*

*dass Mirco mit 30 Punkten richtig abgesahnt hat (P2 hinter Horst in Sachen Punkteausbeute an diesem Wochenende)*

*dass Basti und Martin ihre Punkteausbeute im Vergleich zum Saisonauftakt verdreifachen konnten (4 zu 12).*

*dass mit dem Doppelsieg Maik Müller/Basti Müller im WM-Lauf der Endurance Klasse erstmals in der WM-Geschichte ein „Familiendoppelsieg“ erzielt werden konnte.*

*dass auch mal der Drucker seine Arbeit tadellos verrichtete, sowie die gesamte Streckentechnik klaglos ihren Dienst versah,*

*dass es von Maxi`s Getriebeschaden abgesehen überhaupt keine gravierenden technischen Probleme gab,*

*dass Stefan (im Qualifying) und Mark (an beiden Tagen) schon ein ziemliches Loch hinterlassen haben,*

*dass auch an diesem Wochenende wieder ordentlich Kuchen vertilgt wurde,*

*dass alle Piloten zusammen wieder gut und gerne 8.000 Runden zurückgelegt haben (Trainings und Rennen),*

*dass ich mich über den „Erfahrungsbericht“ von Mirco direkt im Anschluss an die WM gefreut habe,*

*dass die Atmosphäre, von einer kleineren Verstimmung abgesehen, richtig gut war, und die Zweikämpfe Spaß gemacht haben,*

*dass es stellenweise in Sachen „Kleinteile“ richtig viel Schrott gegeben hat,*

*dass unsere beiden Rookies mit vollem Herzen dabei sind,*

*dass auch „alte Hasen“ ab und an mal Lehrgeld zahlen müssen,*

*dass die „masters of insanity“ einfach eine geniale Truppe ist,*

*dass die nächste WM leider noch ziemlich weit weg ist,*

*dass aber das „Classic 100“ so fern nicht mehr ist und jetzt ein echter 2 Stunden-Klassiker werden wird.*

*Und apropos: Rein rechnerisch (47 Punkte pro WM sind maximal möglich), können bei noch zwei ausstehenden Weltmeisterschaften 2011 noch alle Piloten „greatest driver 2011“ werden!*

*Spannung bleibt also garantiert.*

*Das „Classic 100“ übrigens am 18. Juni 2011.*

Horst