**12**

**Der Rennbericht zum 13. CLASSIC 100**

**Großbeeren, 14.09.2019, Samstag**

**Rekord! Schon bevor die Boliden auch nur einen einzigen Meter gefahren sind.**

**12 Piloten. Nie zuvor waren mehr MASTERS versammelt.**

10.00 Uhr/Master-Time.

Präsentation der Teilnehmer

Mark Schwolow – 7 facher GREATEST DRIVER OF THE GALAXY, mehrfacher Sieger CLASSIC 100

Horst Carl- 4 facher GREATEST DRIVER OF THE GALAXY, mehrfacher Gewinner CLASSIC 100

Maik Müller, GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2009

Cara Carl, GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2014, mehrfache Gewinnerin CLASSIC 100

Max Knobel, mehrfacher Gewinner des CLASSIC 100

Mirco Jäger, mehrfacher Gewinner CLASSIC 100

Jörg Abel, mehrfacher Gewinner CLASSIC 100

Frank Howest, mehrfacher Gewinner CLASSIC 100

André Dietrich, Gewinner CLASSIC 100 2018

Martin Mecke, mehrfacher Gewinner CLASSIC 100

Laura Kahlisch, ewige Zweite CLASSIC 100

Yannik Sahl, ROOKIE

**In folgenden Teamformationen starteten sie dann:**

**Team 1, Spur 1,**

**Mirco, André, Jörg**

**Team 2, Spur 2**

**Mark, Martin, Cara**

**Team 3, Spur 3**

**Laura, Max, Frank**

**Team 4, Spur 4**

**Maik, Yannik, Horst**

**10.32 Uhr**

Start des 30 Minuten dauernden Warm Up. Alles nach Plan? Zumindest nicht bei Team 4. Probleme am Regler. Der dann getauscht wird. Mit fatalen Auswirkungen. Kommen doch weder Maik noch Rookie Yannik mit dem Ding zurecht. Ihr sanfter Gas/Bremsstil passt nicht .Lediglich der Altmeister mit seiner brutalen Vollgas- und Bremstaktik kann gute Zeiten in die Bahn brennen. Aber auch er ist mit dem in Goldfarben lackierten Ford Daytona 500 (alle Teams nutzen diesen Rennwagentyp) in Punkto Zeiten vom Rest zu weit weg. Zeiten im Bereich 6.3 Sekunden. Die anderen Teams waren 6.2 abwärts bis hin zu 5.9 Sekunden.

Nach der halben Stunde haben die Teams folgende Rundenzahlen abgespult:

Team 1: 118 Runde, Team 2: 172 Runden, Team 3: 174 Runden und Team 4 181 Runden.

Die 1 musste mehrfach den Stromabnehmer wechseln.

Die schnellsten Runden, die ja schließlich einiges über das Potential des Paketes aus Fahrer/Maschine aussagen sahen so aus:

Team 1: 6.232 sec., Team 2: 5.875 sec. (Hammerzeit von Cara), Team 3: 6.139 sec., und Team 4 6.409 sec.

**Analyse**:

Teams 2/3 bärenstark. Team 3 mit Setup-Problemen. Team 4 mit Handicap.

**FOTOSHOOTING**

Alle 2 Jahre ist es soweit. Die MASTERS begeben sich per Pedes zur graffitiüberladenen Rückwand des KIK-Marktes Großbeeren und stellen sich zum Gruppenphoto auf. Diane Schwolow auch dieses Mal wieder ausführende Photographin. 11 nur. Denn Mirco kam erst zum Rennstart. Somit konnte er auch keine einzige Runde im Warm Up fahren. Kleiner Nachteil für Team 1. Doch wie der spätere Rennverlauf zeigen solle, war Mirco dennoch richtig schnell. Viele Jahre Rennerfahrung wirken sich deutlich aus. Der Cayman-Pilot hat`s einfach drauf. Basta.

Zurück am Track. Fahrerbriefing durch Veranstalter Horst. Regelkunde für den Rookie und den Gast Dominik Babenschneider.

Formation der 4 Boliden an der Start/Ziel-Linie. Die Inforunde. Problemlos.

**STINT 1 (0-20 Minuten)**

**Die Hatz beginnt. Die Reihenfolge der Fahrerwechsel musste der Rennleitung nach dem Warm Up bekanntgegeben werden. Sie wurde bereits bei obiger Teampräsentation eingearbeitet.**

So waren jetzt an den Sticks: Mirco (Spur 1), Mark (Spur 2), Laura (Spur 3) und Maik (Spur 4).

5, 6 Runden. Fehler Maik. Und vorne ein wüstes Getümmel. Nach wenigen Minuten: Zweikampf Team 2 vs. Team 3. Und Mark zieht alle Register. Und gegen den Siebenfachen ist kein Kraut gewachsen. Wenn auch Laura eine unglaublich saubere Leistung abliefert.

**Reihenfolge nach Stint 1:**

**Team 2, 179 Runden**

**Team 3, 174 Runden**

**Team 1, 168 Runden**

**Team 4, 154 Runden.**

Böse Sache. Für Team 4. 25 Runden Rückstand nach 20 Minuten! Heftig. Armer Maik. Sein Fahrstil wird vom Regler komplett konterkariert.

**Stint 2 (21-40 Minuten)**

**Rückschlag! Das führende Team 2 hat Probleme.** Martin macht hier und da Fehler. Das wäre jetzt nicht das Ding. Aber: Der Daytona des Teams 2 weist eine Besonderheit auf: Rutscht das Heck zu stark weg, überdreht der Stromabnehmerteller. Für die Streckenposten ein erst einmal nicht so leicht zu durchschauendes Problem. Zeit. Das Zurückdrehen des widerborstigen Teils kostet Sekunden. Meter, Runden. Artin leistet tatsächlich nur 143 Runden. Viel zu wenig. Die Führung ist weg. Und nicht nur das! Durchgereicht auf P3!

Auch Rookie Yannik reißt 143 Runden. Max für das Team 3 satte 177 Runden und André für Team 1 164 Runden.

**So ergibt sich nach 40 Minuten folgende Reihung:**

**Team 3, 351 Runden**

**Team 1, 332 Runden**

**Team 2, 322 Runden**

**Team 4, 297 Runden.**

**Stint 3 (41-60 Minuten)**

**Noch schlimmer. Team 2. Cara am Stick. Und ein Defekt. Eine der beiden Platinen am Stromabnehmer ist weggerutscht und hat sich mitsamt Kabelage ins Wageninnere verkrümelt.** Der Wagen muss geöffnet werden. Zeit. Verrinnt. Uneinholbar.

Cara wieder auf der Strecke. Tut ihr Bestes. 141 Runden. Angesichts des elend langen Boxenstopps noch eine gute Leistung. Doch jetzt ist gar Team 4 auch noch vorbei. Rote Laterne für die Ex-Führenden! Was für ein Schlag!

**Reihenfolge nach 1 Stunde und damit einem Drittel dieses Marathons:**

**Team 3, 543 Runden (Frank hat sagenhafte 192 Runden gedreht!)**

**Team 1, 514 Runden (Jörg hat 182 Runden gemacht)**

**Team 4, 483 Runden (Horst macht 186 Runden)**

**Team 2, 463 Runden (Cara kann nur 141 Runden fahren; s.o.)**

**Stint 4 (61 – 80 Minuten)**

**Die Aufholjagd beginnt. Team 2 im Zugzwang. Mark beweist seine Extraklasse. 192!!! Runden. Wow!** Da ist Team 4 überholt. Doch bis P2 (hier fährt Team 1) ist es ein weiter Weg. Denn Mirco ist jetzt warm: 175 Runden ! Sauber! Aber auch die Konkurrenz hat sich eingeschossen. Maik macht 155 Runden und hat sich damit richtig gesteigert wenn auch auf eher niedrigem Niveau. Der Regler passt halt nicht und eine Umstellung nach Jahren der Routine in wenigen Minuten ist schwer. Und Laura wächst über sich hinaus: 192 Runden.

**Stand des Rennens nach 80 Minuten:**

**P1: Team 3 mit 735 Runden**

**P2: Team 1 mit 689 Runden**

**P3: Team 2 mit 647 Runden**

**P4: Team 4 mit 638 Runden**

**Stint 5 (81-100 Minuten)**

**Die Hatz geht weiter!** Auch wenn die einzelnen Rundenabstände schon beträchtlich sind. Never give up. An den Sticks jetzt wieder André (T1), Martin (T2), Max (T3) und Yannik (T4). Immer eine besondere Situation und auch Verantwortung: Das in Führung liegende Fahrzeug zu übernehmen. Hier ist es Max. Und der macht seine Sache mit der ihm eigenen stoischen Ruhe gut. Einige Rennunterbrechungen wegen Unfällen und unbeabsichtigter Spurwechsel lassen die Rundenresultate nicht durch die Decke gehen. Aber: Max kann den Vorsprung auf T1 weiter ausbauen. Am Ende sind es von zuvor (nach Stint 4) 46 Runden jetzt derer 51. Das ist gewaltig. Das bedeutet in Zeit einen Vorsprung von gut fünfeinhalb Minuten. Da kann man sich durchaus den ein oder anderen Boxenstop zwecks Setupjustierung oder gar Wechsel des Stromabnehmers erlauben. Team 2 kann sich von T4 wieder klar absetzen. Jetzt sind es bereits wieder 33 Runden (zuvor magere 9 Runden). Auch Rookie Yannik kämpft mit den für ihn doch noch vielen unbekannten Komponenten und mit dem DS-Regler ist leider eine weitere nicht unwesentliche Hürde dazugekommen.

Folgende Rundenzahlen wurden in diesen 20 Minuten gefahren:

T1: 155; T2: 151; T3: 160; T4: 127

**Der Stand nach 100 Minuten:**

**P1: T3 mit 895 Runden**

**P2: T1 mit 844 Runden**

**P3: T2 mit 798 Runden**

**P4: T4 mit 765 Runden**

Mehr als 100 Runden fehlten T4 zu diesem Zeitpunkt bereits auf die führende Mannschaft. Das sind gut 11 Minuten in Zeit gerechnet. Und dem ehedem an der Spitze liegenden T2 fehlten jetzt 51 Runden auf P2. Solch gigantische Abstände zwischen den Teams hat es in keinem der 12 zuvor gefahrenen CLASSIC 100 gegeben. Obwohl alle Teams identische Ford Daytona 500 einsetzten. Ein kurzes Zwischenfazit: Vorbereitung zahlt sich aus. Die jetzt vorne liegenden Teams 3 und 1 hatten im Vorfeld den größten Aufwand betrieben. Jetzt wurde in goldener Zeitmünze zurückgezahlt.

**Stint 6 (101-120 Minuten)**

**Schwarz. Die Nacht hat sich über den Racetrack gesenkt.** Eine volle Stunde (Stint`s 6-8) sollte im Dunkeln gefahren werden. Lediglich das Restlicht der Zeitenmonitore sowie die Lichtbrücke auf Start/Ziel spendeten den Rennfahreraugen Kunstlicht. Dazu das Fahrlicht der Boliden. Die Auswirkungen dieser veränderten audiovisuellen Bedingungen erscheint von Pilot zu Plot recht unterschiedlich in der Ausprägung. Als Faustregel gilt: Je jünger, je besser geht es in der Dunkelheit dahin. Ausnahmen gibt es. So ist Jörg auch in Dunkelheit schnell. Die Jungen sind unter Schwachlichteinfluss aber alle gut dabei. Besonders interessant: Rookie Yannik fuhr in seinem Nachtstint schneller als bei Tageslicht.

Allerdings: Sein Auftritt fand erst im Stint 8 statt.

Jetzt waren Jörg (T1), Cara (T2), Frank (T3) und Horst (T4) verantwortlich. 4 absolute Routiniers also bei der Arbeit. Und die Rundenzahlen sprechen ihre eigene Sprache: Jörg: 176 Runden, Cara 180 Runden, Frank: 195! Runden, Horst: 180 Runden. Frank in einem sagenhaften Flow unterwegs. Zeiten im 6.1er Bereich. Das muss sich sehr gut angefühlt haben für den Leader aus Eisenhüttenstadt.

Zwei Drittel dieses Langstreckenklassikers lagen jetzt hinter den Teams. Allmählich schien am Horizont die Schlussphase auf.

**Der Stand des Rennens nach 120 Minuten:**

**P1: T3: 1.090 Runden**

**P2: T1: 1.020 Runden**

**P3: T2: 978 Runden**

**P4: T4: 945 Runden**

Somit hatten die beiden Führenden bereits die „Schallmauer“ der 1.000 Runden durchbrochen. Erfahrungsgemäß hält ein Auto das diese Grenze überschritten hat auch bis zum Ende durch. Somit: Wenig Hoffnung für die an P3/P4 fahrenden Wagen noch mit technischen Problemen der Konkurrenz rechnen zu dürfen.

Mit 70 Runden Vorsprung war T3 auf einem besten Weg. 70 Runden sind beinahe 8 Minuten. Und da das Reglement den Wagen auf P1 sieht der nach 180 Minuten die meisten Runden gefahren hat – ganz gleich ob er dann noch im Rennen ist oder nicht – könnten Frank/Max/ Laura nach diesem Stand bereits nach 172 Minuten ihre Fahrt beenden ohne noch eingeholt werden zu können.

Doch so weit war es noch lange nicht. Auch bis Minute 172 waren es noch 52 Minuten die hier volle Konzentration gebracht werden musste. Kein Spaziergang also. An dieser Stell darf der Chronist positiv vermerken, dass die in der Fahrerbesprechung gemachte Vorgabe den Boxenfunk während des Rennens auf ein Minimum und auf ein „Flüsterniveau“ zu beschränken von allen Teams vorbildlich umgesetzt wurde. Auch der absichtlich herbeigeführte brutale „Blindindieunfallstellereinrasencrash“ kam nicht vor. Chapeau, meine Damen, meine Herren! Hat mir sehr gut gefallen.

**Stint 7 (121-140 Minuten)**

**Nacht.** Es bleibt dunkel. Der Fahrerwechsel klappt bei allen Teams reibungslos. Nach Ablauf der 20 Minuten haben die Fahrer noch 60 Sekunden um den Wechsel zu vollziehen.

Jetzt am Regler und zwar mit ihren letzten Einsätzen bei diesem Rennen: die Startfahrer also:

T1: Mirco, T2: Mark, Team 3: Laura, Team 4: Maik.

Nochmal alles geben. Nochmals zusammenreißen. Konzentrieren. An ´s Limit gehen. Das Auto beobachten. Fühlen. Hineinhorchen. Was geht? Schleifer, Reifen. Wechseln? Reifen abziehen? Bringt das noch was? Fahrerisch ist man voll dabei. Da ist mal nichts mehr zu holen. Da ist jede Bewegung eingespielt und abgestimmt. Hundsgemein wenn es trotzdem nicht schneller geht. Womit hat man das verdient? Da muss noch was drin sein! Da muss doch der vor mir Fahrende mal einen Fehler machen, ein Problem bekommen, aus der Ruhe zu bringen sein.

Doch da tut sich nix. Das Rennen fließt schnell dahin und ist doch festgefahren wie der überdimensionierte SUV im tiefen Matsch. Da bringt ein Mirco noch mal so was von einer Bestleistung. 186 Runden! Teufel noch mal. In diesem Raceroom. Der kaum noch Sauerstoff bietet. In Dunkelheit. Der Schweiß wabert durch die wenigen Kubikmeter. Und ein Mark. Ein in vielerlei Hinsicht ganz Großer dieses Sports: 197 Rundenhaut der hin! Da atmet man dann sowieso nicht mehr. Geht ja auch kaum noch (s. oben). Und Laura toppt alles: 200 Runden! Rekord! Jubel! Wahnsinn. Wie geht das? Und Maik kriegts jetzt auch besser hin: 173 Runden. Sein bestes Ergebnis heute. Da wllten sie es Alle nochmal wissen. Allein: Am Ergebnis ändert es nichts mehr.

**Das Rennen nach 140 Minuten:**

**P1: Team 3: 1.290 Runden**

**P2: Team 1: 1.206 Runden**

**P3: Team 2: 1.175 Runden**

**P4: Team 4: 1.118 Runden**

Der aufmerksame Beobachter an der Rennstrecke konnte mit geschultem Blick allerdings feststellen, dass T2 seinen Rückstand auf T1 ziemlich verkürzen konnte: Nur noch 31 Runden trennten P2/P3 voneinander. Bei noch 40 zu fahrende Minuten war da plötzlich wieder eine Perspektive nach vorne für Mark/Martin/Cara. Gefragt war: Ein extrem gutes Zeitenniveau bei gleichzeitiger Fehlerfreiheit. Die Führenden hatten jetzt beinahe 10 Minuten Vorsprung herausgefahren. So dass, bei planmäßigem Verlauf (den Teamleader Frank geradezu generalstabsmäßig ausgearbeitet hatte) noch eine gute halbe Stunde Arbeit vor T3 lag. 30 Minuten können sehr lang sein. Allerdings: Es lief. Und da war weit und breit nichts zu sehen was diesen Lauf stoppen sollte. Es passte an diesem 14. September 2019 für Frank/Laura/Max einfach alles zusammen. Eigene Stärke gepaart mit – es sei nochmals betont – herausragender Vorbereitung, einer Prise Pech und Unvermögen der Konkurrenz, sowie des wachsamen wohlwollenden Auges des Renngottes. Denn alle wissen: Ein unverschuldeter Crash zur Unzeit mit Defekt am Auto und die beste Vorbereitung und Performance ist dahin, der Sieg im Eimer.

Mit diesen Aussichten ging es dann tatsächlich in die Schlussphase und den vorletzten

**Stint 8 (141-160 Minuten)**

An den Reglern jetzt mit letztem Auftritt:

André (T1), Martin (T2), Max (T3) und Yannik (T4)

Immer noch kein ausreichendes Licht. Und jetzt besonders viele „Spurwechsel“. Mit dem lauten Ruf „Spur“ kann jeder Fahrer das Rennen unterbrechen. Ja. Er muss es sogar. Denn die Folgen des Weiterfahrens sind fatal. Das eigene Auto rast fremdgesteuert in das unvermeidliche Desaster. Mehrere Unterbrechungen. Sorgen dafür dass noch weniger Zeit bleibt. Reine Racetime. Gut für die Fahrer auf P1. Denn jede Sekunde zählt. Die Uhr läuft auch bei Stillstand gnadenlos runter. Gegen Null.

Am Ende steht ein erneut vergrößerter Vorsprung der führenden Mannschaft (T3). Satte 89 Runden liegen jetzt zwischen P1 und dem zweitplatzierten T1. 89 Runden bedeuten: Beinahe 10 Minuten. Ein halber Stint. Da hat Schlusspilot Frank keine al zu schwierige Aufgabe vor sich. Hat sich der Mann aus Eisenhüttenstadt doch selbst als Schlussfahrer eingetaktet um im Fall des Falles nochmals ordentlich pushen zu können. Was jetzt gar kein Thema mehr ist. Das Auto einfach sicher ins Ziel bringen. Die Rundenzeiten sind vollkommen zweitrangig. Die Konkurrenz? Auch wenn Team 3 auf 25 (von zuvor 31) Runden verkürzen konnte. 25 Runden sind ein gutes Siebtel eines Stints. Bedeutet: Schlussfahrerin Cara müsste satte acht buis neun Zehntelsekunde pro Runde schneller fahren als Jörg der Stint 9 für das auf P2 liegende Team 1 fahren wird. Eigentlich unmöglich. Natürlich müssen die Maschinen auch halten. Da darf kein größeres Problem mehr auftreten.

Bevor es in das Finale geht hier die Rennübersicht nach Stint 8 und damit nach 160 der zu fahrenden 180 Minuten.

**P1: Team 3 mit 1.442 Runden**

**P2: Team 1 mit 1.353 Runden**

**P3: Team 2 mit 1.323 Runden**

**P4: Team 4 mit 1.242 Runden**

Exakt 200 Runden Distanz zwischen P1 und P4. Mehr als ein kompletter Stint!

Einzige Frage die angesichts dieser festgefahrenen Positionen noch zu beantworten war: Würde der aus dem Jahr 2018 stammende Rundenzahlrekord gebrochen werden könne. Zur Erinnerung: Die Sieger schafften im Vorjahr 1.538 Runden in der Besetzung Mark/Andre´/Max auf der Spur 1.

Um die zu toppen waren im Stint 9 vom T3 noch 96 Runden zu fahren. Unter normalen Umständen wohl absolut kein Problem.

**FINALE**

**Stint 9 (161-180 Minuten)**

Nach Hause fahren. Das galt an diesem Tag für alle 4 Teams. Denn hier nützten jetzt weder Taktik noch Strategie. Die Abstände ließen keine Spielchen, keine Optionen zu.

Und das mit dem „nach Hause fahren“ war dann für ein Team doch ein Problem. Der Wagen des Teams 4 bleibt einfach stehen. Denn wieder streikte der Regler. Erneuter Tausch. Riesenzeitverlust. Horst im Pech.

Der Rest ist schnell erzählt. Alles bleibt beim Status Quo. T 2 verliert nochmals an Boden auf T1. T 4 fällt ins Bodenlose.

**Frank fährt für sein Team noch einmal 174 Runden und quert als Sieger nach insgesamt 1.616 gemeinsamen Runden und 180 Minuten als Sieger die Ziellinie. Gratulation von allen Konkurrenten. Blitzsaubere, absolut überragende Leistung der Fahrerbesatzung Frank Howest, Laura Kahlisch, Max Knobel.**

**Das abschließende Rennergebnis in der Übersicht:**

**Sieger: Team 3 (Spur 3): Frank/Laura/Max mit 1.616 Runden (neuer Rekord)**

**Platz 2: Team 1 (Spur 1): Jörg/Mirco/André mit 1.527 Runden**

**Platz 3: Team 2 (Spur 2): Mark/Martin/Cara mit 1.483 Runden**

**Platz 4: Team 4 (Spur 4): Horst/Maik/Yannik mit 1.381 Runden**

**Abschließend noch die Daten, Fakten, Zahlen zu diesem 13. CLASSIC 100 der MASTERS OF INSANITY**

* *12 Piloten sind Rekordstarterzahl*
* *Wieder sieht das CLASSIC 100 einen Rookie (Gastfahrer): Yanik Sahl*
* *Schnellste absolute Rennrunde: Max in 5.908 sec. (vom PC nicht bestätigt)*
* *Die offiziellen schnellsten Rennrunden sehen so aus: Team 2: 6.000 sec., Team 3: 6.145 sec., Team 4: 6.301 sec., Team 1: 6.312 sec.*
* *Die Rundendurchschnitte der einzelnen Teams: T3: 6.683 sec., T1: 7.073 sec., T2: 7.283 sec., T4: 7.820 sec.*
* *Die auf P2 und P3 platzierten Teams hatten 2019 weniger Runden als die Teams auf denselben Plätzen im Vorjahr. Nur T4 hatte eine einzige Runde mehr als das viertplatzierte Team (Horst/Uwe) im Jahr 2018.*
* *6007 Runden wurden im Rennen insgesamt gefahren. Das sind 144,17 Kilometer. Addiert man die Runden aus dem Warm Up kommen 6.652 Runden und 159,65 Kilometer Fahrtstrecke.*
* *Das Rennen bot über 3 Stunden hervorragende Leistungen der Fahrerinnen und Fahrer. Aber leider wenig Spannung. Ganze 4 Positionswechsel bestimmten das Geschehen. Und zwar: T2 rutscht auf P2 (dadurch T3 auf P1). T2 rutscht auf P3 (Dadurch T1 auf P2). T2 rutscht auf P4 (Dadurch T4 auf P3). T2 fährt vorauf P3 (dadurch T 4 auf P4).*
* *…und wieder hat es Maik nicht geschafft (er ist der einzige Stammpilot der MASTERS der das Rennen noch nie gewinnen konnte).*

*Horst*