**1**

 **Frank Howest ist zum ersten Mal**

 **GREATEST DRIVER OF THE GALAXY**

 **„I have a dream!“**

(Dr. Martin Luther King)

**Der offizielle Rennbericht zur 85. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY /Part IV 2019/ Das Saisonfinale, Großbeeren, 02.11.2019**

**…und die Entscheidung fällt im letzten, 36., Rennen der Saison!**

**Mit großem Saisonrückblick und natürlich dem aktuellen Stand in der EWIGENBESTENLISTE der MASTERS OF INSANITY**

**Außerdem:**

**Ganz am Ende 3 Regeländerungen die ab Januar 2020 in Kraft treten werden!!!**

**PROLOG**

DANKE!

Danke an Euch, liebe Fahrerinnen und Fahrer. Das ihr Eure Zeit auf dem Altar des Slotracings in Großbeeren opfert. Ohne Euch gäbe es keinen Racetrack, keinen Greatest Driver oft the Galaxy, keine Rennberichte, keine schnellen Runden. Keine MASTERS.

Dieser Sport braucht Menschen. Menschen wie Euch. Menschen mit Leidenschaft. Menschen die die Geschwindigkeit lieben. Den Sport. Den Wettbewerb. Die Haptik.

Danke. Auf das wir noch einige Rennsaisons gemeinsam erleben.

Horst im Dezember 2019

**Samstag, Master Time**

7 Piloten, eine Pilotin stellen sich diesem letzten Wettbewerb der Saison.

*Die Teilnehmer, sowie die Spur und Startgruppeneinteilung:*

Startgruppe 1

Frank Howest (Spur 1), Mark Schwolow (Spur 2), Jörg Abel (Spur 4)

Startgruppe 2

André Dietrich (Spur 2), Horst Carl (Spur 3), Max Knobel (Spur 4)

Startgruppe 3

Laura Kahlisch (Spur 3), Martin Mecke (Spur 4)

***Die Ausgangssituation nach 3 von 4 Weltmeisterschaften 2019.***

Frank führt das Klassement vor Mark und Jörg an. (114/102/91 Punkte). Horst mit 68 Punkten auf P4.

Womit die 4 Piloten genannt sind die noch rechnerische Titelchancen hatten. Zu vergeben waren maximal 51 Punkte 3 mal Pole Position a 2 Punkte und 3 A-Laufsiege zu je 15 Punkten).

Tatschlich lief die Entscheidung auf ein Duell hinaus:

Mark vs. Frank.

Und so war es auch die Aufgabe der Rennleitung, von Entscheidung zu Entscheidung an diesem Samstag mitzurechnen.

**Indy Cars, free practices**

Je Startgruppe 7 Minuten. Und grandios: Martin. Auf seinem Dallara Klein Tool fliegt er um die 14 Kurven. Die Konkurrenz ist geschockt. Der Mann ohne Testkilometer bügelt hier gerade die versammelten Mitbewerber flach. Für die Titelfavoriten bedeutet dies: Dunkle Wolken ziehen auf.

Horst (der Altmeister) fährt am anderen Ende. Mit seinem Arca Ex Dallara scheint keine Wurstscheibe vom Tisch zu ziehen zu sein. Beinahe 8 (in Worten acht) Zehntelsekunden liegt er pro Runde zurück. Unwürdig. Grottenschlecht.

Jörg. Kämpft irgendwie auch vergeblich. Max und Laura können sich steigern. Frank zeigt nicht mehr die Leistung aus den Testfahrten. Mark ist schnell. Kann Martin vielleicht in Schach halten. André. Gut dabei. Keine Probleme markanter Art.

Q1**, Indy Cars, 4 Minuten, max. 15 Runden**

Teufel nochmal!

Ist der Martin schnell. ABER: Olala! Da ist der Champion vor. Mark. Schneller. André. Beiden auf den Fersen.

Und gelangte in dieser Rennwagenklasse bei der letzten WM nur Frank jenseits der 6.000 Sekunden, so fährt jetzt die Hälfte des Feldes mit einer 5 vor dem Komma um die Ecken.

3 müssen auf das Q2 verzichten. 5 kämpfen weiter. Und 2 Toppiloten stürzen: Jörg und Horst hat es erwischt. Dazu Max.

**Q 2, 3 Minuten, max. 10 Runden**

 Es wird

nochmal

 schneller.

Verkehrte Welt. Martin legt noch ein paar Kohlen nach. Fährt neue, absolute Bestzeit in der Kategorie INDY CARS: 5.719 Sekunden!

Mark im Windschatten. André auch. Letztgenannter hat das Q2 für sich. Nur er ist aus Startgruppe 2 noch übrig. Laura kämpft mit Martin in der Gruppe. Beide können sich die Zeit schön ein- und aufteilen. Auch sie also in Solofahrt.

Im Gegensatz zu Mark/Frank. Da muss taktiert werden. Absprachen sind bei direkten Kontrahenten eher unbeliebt.

Da setzt sich dann der Martin aus Neuzelle durch.

Pole Position! Bombe! Und keiner der Titelanwärter verdient sich die 2 Punkte.

**Die Startaufstellung der INDY CARS (jeweils Bestzeit aus Q1/Q2)**

**Martin Mecke, Klein Tool Dallara, 5.809/5.712**

 **Mark Schwolow, Arca Ex Dallara, 5.766/5.834**

**André Dietrich, Gulf Dallara, 5.913/5.874**

 **Frank Howest, Pennzoil Dallara, 5.956/5.942**

**Laura Kahlisch, Pennzoil Dallara, 6.126/6.192**

 **Jörg Abel, Pennzoil Dallara, 6.295/---**

**Max Knobel, Pennzoil Dallara, 6.323/---**

 **Horst Carl, Arca Ex Dallara, 6.571/---**

Erster Rückschlag für Frank. Nicht im A-Lauf. Da muss er im B-Lauf auf Sieg gehen. Druck. Nerven.

**Die Tourenrennwagen**

**Free Practice**

**7 Minuten**

Jörg. Favorit. Sein infernalisch kreischender McLaren MP4-12 ist das Maß. Überraschungen nie ausgeschlossen. Bei den MASTRERS. Doch jetzt dominiert er. Aber der Rookie ist erneut hellwach.

Und Mark natürlich in Lauerstellung. Frank kämpft. Er kämpft immer. Was ihn auszeichnet.

**Die Qualifyings der Tourenrennwagen**

**Q1, 4 Minuten, 15 Runden**

Und da sind 4! Fahrer auf Anhieb unter der 6.000. Martin/Horst bilden das schmale Mittel. Max/Laura eher hinten.

Und schöne Autos gibt’s zu sehen.

3 müssen raus. Und da ist schon wieder der Altmeister dabei. Mensch Meier. Da klappt nix für den 4fachen Champion.

Max/Laura auch weg. Und diese beiden müssen dann in den C-Lauf. Wenigstens diese Schmach bleibt Horst dieses Mal erspart.

**Q 2, 3 Minuten, 10 Runden**

**Ein Krimi. Ich sag`s Euch gleich.**

Der Jörg hat bereits im Q1 den Atem André `s im Nacken gespürt. Und auch Mark war nicht so weit weg. Um das mal zu verdeutlichen: Q1 die ersten Vier:

Jörg: 5.710 sec./André: 5.751 sec./ Mark: 5.804 sec./ Frank: 5.834 sec.

Martin (Startgruppe 3) und André (Startgruppe 2) jetzt in Solofahrt. Riesenvorteil!

Martin wird einen Tick langsamer (6.121 sec. im Vergleich zu 6.101 sec. im Q1).

Das würde mit Sicherheit nicht für die Top 3 und damit für den A-Lauf reichen.

André bricht ein: 5.812 Sekunden. Jörg atmet durch. Frank weiß: Das kann er erreichen, da lag er im Q1 nur 22/1000 Sekunden dahinter.

Die Startgruppe 1. Mit 3 Fahrern besetzt. Die alle 3 in den A–Lauf wollen und können. Jörg favorisiert. Denn im freien Training war er mit einer sagenhaften 5.5 er Zeit dabei. Frage: Hat er im Q1 nicht alle Karten auf den Tisch gelegt? Gespielt?

Drama. Jörg bricht ein 5.753 sec. (2/1000 langsamer als André `s Zeit aus Q1). Aber André ist keine Gefahr mehr. Er ist durch und liegt hinter Jörg.

Jörg stellt den Wagen ab. Auch wenn Frank, der seine 10 Runden gleich in Hälfte 1 des Q2 abreißt ihm gefährlich nahe war (5.805 Sekunden). Doch Frank ist hinter Jörg und hat keine Runden mehr.

Schlagabtausch. Die Uhr tickt runter. Mark mit seinem McLaren geht noch einmal auf die Strecke. Hat noch Runden.

30 Sekunden bleiben. Vorletzte Runde. Passt noch nicht. 10. Runde Mark. Zirka 20 Sekunden noch. Und 5.752 Sekunden. Nochmals Abgleich. Jörg 5.753 Sekunden zuvor.

Irritationen. Jörg schaut nochmals zum Monitor. Die Zeit Mark `s ist zuvor schon bestätigt. Jörg s Blick geht daher nicht auf diese Zeit sondern auf die verbleibende Zeit. 10 Sekunden. Zu spät. Bis das Auto auf der Strecke ist. Bis die halbe Runde „First lap out of the pits“ gefahren ist. Keine Chance.

Was für ein Finale. Mark schnappt dem hoch favorisierten Jörg aufgrund einer tollen Leistung und eines Choreografiefehlers des Favoriten die Pole Position weg. Und sichert sich 2 Zusatzpunkte für das Gesamtklassement.

**Zusammengefasst sieht dieses Drama wie folgt in der Startaufstellung aus:**

**Mark Schwolow, McLaren MP4-12, 5.804/5.752**

 **Jörg Abel, McLaren MP4-12, 5.710/5.753
Frank Howest, McLaren MP4-12, 5.834/5.805**

 **André Dietrich, AMG Mercedes GT3, 5.751/5.812**

**Martin Mecke, BMW Z4 GT 3, 6.101/6.121**

 **Horst Carl, Porsche 911 RSR, 6.185/---**

**Max Knobel, Porsche 911 RSR, 6.324/---**

 **Laura Kahlisch, BMW Z4 GT3, 6.445/---**

Zusammengefasst darf festgestellt werden: André Jörg und Mark fuhren, nimmt man alle Q-Zeiten her, innerhalb von 2/1000 Sekunden! Das hat es so noch nie zuvor gegeben. Dann: Martin überraschend stark auch hier in dieser Klasse. Des Weiteren: Eine klare Zweiklassengesellschaft. Und: Eine Dominanz der McLaren aus dem Königreich. Die 3 deutschen Hersteller erst ab P4 wobei André mit etwas Glück die McLaren Phalanx hätte knacken können. Die Porsche und BMW mit durchaus beachtlichem Potenzial in Sachen Handling. Gefehlt hat es etwas an Motorpower. Aber das wird noch. Da bin ich durchaus zuversichtlich.

**Die F1**

**Q1, 4 Minuten, 15 Runden**

**Es läuft nicht immer so wie vorauszusehen.** Schon gleich gar nicht wenn es superschnell wird. Da wissen natürlich auch die MASTERS ein Lied zu singen.

Alte Rennfahrerweisheit: Wenn es schneller wird braucht es noch mehr Konzentration, Reaktion und ein gutes Auge. Dazu eine gewaltige Prise Mut gepaart mit einem top vorbereiteten Boliden.

Das alles war da. Und es war wieder ein Krimi. Und es war wieder ein vollkommen unbekannter Drehbuchautor der hier so einiges was man an Klischees kennt auf den Kopf stellte.

Wie soll man das beschreiben? Wenn man mit einer 5.5er Zeit nicht mehr ins Q2 kommen kann? Hatten wir schon bei WM Nr. 84. So heute erneut: Horst in 5.591 Sekunden. Der Mann, der Ende September die Pole gefahren hatte (mit 5.432 Sekunden). Gut. Jetzt war er halt langsamer. Und eben nicht die Pole. Aber nicht mal Q2 wenn nur eineinhalb Zehntel fehlen? Doch. Und schon wieder! Siehe oben! 2/1000 Sekunden. Denn Frank schafft hier P5 in 5.589 Sekunden! 2/1000 schneller als Horst und damit im Q2. Gerettet. Haarscharf würde man wohl sagen.

Drama, 2. Akt.

Am Rande: André ballert eine 5.293-Runde hin. Martin eine 5.387. Mark 5.364. Und Jörg 5.547 womit auch er dem Absturz nur um gute 4/100 Sekunden entkommt.

Bei Laura geht nicht viel an diesem Tag. 5.800 Sekunden. Und Max stirbt den Qualitod in 6.044 Sekunden hat er sozusagen Jahresschlechtzeit 2019 in der F1.

Über 6.000 Sekunden darf man in der F1 im Qualifying der Masters einfach nicht fahren. Geht gar nicht. Weiß auch der Max und wird sich bessern. Gell!?

**Q 2, 3 Minuten, 10 Runden**

**Wosch! Wumm! Roooaaaarrr!**

Martin und André wieder je solo. 5.390 sec. Martin nur 3/1000 langsamer als im Q1. Geschuldet der um 5 Runden kürzeren Fahrtlänge.

André kann nicht zaubern. Aber er kann schnell sein. Richtig schnell. 5.375 Sekunden. Deutlich eingebüßt aber Martin hinter sich gelassen.

Mindestens P4 (B-Lauf mit einer 5.3er Runde wäre bitter)

Die 3 Herren der Startgruppe 1 noch komplett dabei. Frank wird schneller. Aber es reicht bloß zu einer schönen Schnapszahl: 5.555 Sekunden.

Jörg verliert minimal: 5.459 sec.. Mark verliert massiv: 5.490 sec. Reicht nicht für P3. Das ist der Hammer. Beide Titelaspiranten nicht im A-Lauf der F1! Was ist denn hier los? Was ist das für eine WM?

Und André ist auf Pole Position! Der Rookie! Mit einer furiosen Fahrt. Ohne Nerven. Einfach so!

Und Martin auf P2! Für mich die Sensation schlechthin!

Jörg hat es geschafft. Wenigstens in der F1 läuft es. (Na gut: Auch P2 im Tourenwagen war ja nicht schlecht).

Durchatmen. Wenn `s mal reicht. Denn das war in allen 3 Klassen ein Qualifying wie es das so noch nicht gab. Eine Überraschung folgte der nächsten und die Zeitendifferenzen waren eigentlich keine. Das waren einfach Nuancen die ausschließlich Dank der Messung durch IT-Technik sichtbar werden konnten.

Chapeau an alle 8. Das war eine Meisterleistung die mir das Rennfahrerherz höher schlagen ließ.

**Das Qualifyingergebnis der F1 in der Startaufstellungsübersicht:**

**André Dietrich, McLaren 2018, 5.295/5.375**

 **Martin Mecke, Mercedes 2018, 5.387/5.390**

**Jörg Abel, Mercedes 2018, 5.547/5.459**

 **Mark Schwolow, BrawnGP, 5.364/5.490**

**Frank Howest, McLaren 2016, 5.589/5.555**

 **Horst Carl, Williams 2018, 5.591/---**

**Laura Kahlisch, McLaren 2016, 5.800/---**

 **Max Knobel, Mercedes 2018, 6.044/---**

**Verdiente Pause**

**Die 9 Rennen dieser 85. Weltmeisterschaft**

**Rennen 1/C-Lauf der Indy Cars/Renndistanz 62 Runden (1.488 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Max Knobel (Spur 4)**

 **Horst Carl (Spur 3)**

**Warm Up, 3 Minuten**

Rennpower liegt an. Erstmals an diesem Tag. 0.5 Volt Leistungsminderung gegenüber der Max-Power in den Qualifyings. Angesagt: Das Nachjustieren der Stromabnehmer. Gegebenenfalls. Um den Wagen auf die verminderte Leistung zu trimmen. Mit der Renneinstellung sind die Wagen deutlich harmonischer zu fahren. Das soll der Fehlerminimierung im Rennen zu Gute kommen. Denn Rennen werden über Fehlervermeidung gewonnen und nicht über Maximumspeed.

Der Start.

Erbärmlich. Der Altmeister kämpft mit stumpfer Waffe. Rutscht mit seinem Arca Ex Dallara hilflos um die Ecken, hat ergänzend dazu wenig Motorpower zur Verfügung und muss tatenlos zusehen wie Max – trotz einiger Fehler – das Ding nach Hause fährt. Im Ziel liegen beide nur 1 Runde auseinander aber die Rundenzeiten in der Spitze sprechen Bände.

**Das Rennergebnis des C-Laufes der Indy Cars:**

**Sieger: Max Knobel, Pennzoil Dallara, 62 Runden in 07:11:78 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.964 sec.)**

**Platz 2: Horst Carl, Arca Ex Dallara, 61 Runden (Rundendurchschnitt: 7.078 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Max: 6.233 sec., Horst: 6.681 sec.*

***Rennen 2/B-Lauf der Indy Cars/Renndistanz 91 Runden (2.184 Meter)***

***Die Startaufstellung***

**Frank Howest (Spur 1)**

 **Laura Kahlisch (Spur 2)**

**Jörg Abel (Spur 4)**

 **Max Knobel (Spur 3)**

**3 Minuten Warm Up.** Und das erste volle Starterfeld des Tages. Dazu mit sehr interessanter Fahrerzusammensetzung. Das ist zum Einen Frank. Der natürlich richtig hart um den Sieg kämpfen muss um eben dann den A-Lauf bestreiten zu können den sein schärfster Kontrahent Mark über das Qualifying schon erreicht hat. Denn: Nur im A-Lauf gibt es die fette Punkteausbeute. Und Mark steht im A-Lauf auf Startposition 2. Würde es Frank hier nur auf P2 schaffen wären das 6 Punkte. Mark kassierte für P4 schon 8 Punkte, für P2 gar deren 12. Einschließlich der 2 Punkte für die Pole bei den Tourenwagen wäre Franks Vorsprung von 12 Punkten damit beinahe schon verbraucht. Und zwar vollständig, wenn Mark den A-Lauf der Indy gewinnen könnte. Oder Frank gar nur P3 oder P4 im anstehenden B-Lauf belegte.

Soweit die Spekulation.

Das Rennen.

Der Start.

Und Frank marschiert. Absolut sicher dreht er seine Runden. Lässt keinen Zweifel an seinen Siegambitionen aufkommen. Tochter Laura immerhin kann einigermaßen folgen ohne den Papa aber zu irgendeinem Zeitpunkt ernsthaft zu gefährden. Max fährt halbwegs mit, während Jörg ziemlich hoffnungslos die Rote Laterne mit sich trägt. Am Ende ein klarer Sieg für den Eisenhüttenstädter. Die jeweils schnellsten Rennrunden zeigen das Kräfteverhältnis, wobei selbst der schnellste Mann (Frank) nicht schneller war als Max im C-Lauf. Max allerdings musste hier ja auf der Fremdspur starten.

**Das Rennergebnis des B-Laufes der Indy Cars:**

**Sieger: Frank Howest, Pennzoil Dallara, 91 Runden in 10:25:49 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.874 sec.)**

**Platz 2: Laura Kahlisch, Pennzoil Dallara, 89 Runden (Rundendurchschnitt: 7.028 sec.)**

**Platz 3: Max Knobel, Pennzoil Dallara, 87 Runden (Rundendurchschnitt: 7.190 sec.)**

**Platz 4: Jörg Abel, Pennzoil Dallara, 84 Runden (Rundendurchschnitt: 7.446 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Frank: 6.267 sec., Laura: 6.271 sec., Jörg: 6.391 sec., Max: 6.397 sec.*

Pärchenweise eine enge Kiste in Sachen Rundenzeit. Je 4 bzw. 6/1000 Sekunden auseinander.

Und Frank im A-Lauf. Somit die beiden direkten Titelkontrahenten auf Kurs. Horst endgültig raus aus dem Titelrennen. Denn die rechnerischen Chancen waren zum jetzigen Zeitpunkt für ihn dahin, während Jörg in Richtung „sehr theoretisch noch der Titel drin“ trudelte.

**Rennen 3/A-Lauf der Indy Cars/Renndistanz 103 Runden (2.472 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Martin Mecke (Spur 4)**

 **Mark Schwolow (Spur 2)**

**André Dietrich (Spur 3)**

 **Frank Howest (Spur 1)**

**4 Minuten Warm Up**

Der erste direkte Schlagabtausch der beiden Titelanwärter. Das erste Rennhighlight des Tages. Die A-Läufe repräsentieren stets die Leistungsspitze. So auch hier. Der Außenseiter auf der Pole Position. Martin als Zünglein an der Waage. Konnte allen in die Suppe spucken. Nur André nicht auf seiner Stammspur. Von der 2 wurde er von Mark verdrängt. 4/100 Sekunden hatten dem Rookie gefehlt.

So konnte es ein ausgeglichener und fairer Wettbewerb Frank vs. Mark werden. Die Voraussetzungen waren geschaffen.

Start.

Es ging sehr schnell los. Martin macht die Pace. Mark ist gut dabei. Doch Frank macht Druck. André kann diesem D-Zug nicht ganz folgen. Fehler schleichen sich ein.

Martin fährt unangreifbar. Das Auto (Klein Tool Dallara) hat eine Balance wie man sie selten sieht. Keine Rutscher, stabile Hinterachse, Power auf den Geraden, erstklassiger Drehmoment. Runde um Runde. Kurve für Kurve. Martin ist heute in Sachen Indy Cars das Maß der Dinge. Das zeichnete sich im Qualifying bereits ab. Die Pole Position war recht souverän herausgefahren. Mehr als eine Zehntelsekunde auf P2 (Mark) im entscheidenden Q2.

Der eigentliche Zweikampf dreht sich um P2. Mark/Frank schenken sich nichts. Können sie auch nicht. Der Titelkampf ist offen. Weit offen. In den Qualifyings stand es 3:0 für Mark. In jeder Klasse war er Frank um mindestens eine oder 2 Startpositionen voraus.

 Aber jetzt wird es richtig hart. Und auch wenn Frank an einer Stelle in diesem Rennen beim Kommando „Spur“ noch einige Meter zurückgelegt hat (entgegen der Regel die besagt, dass bei oben genanntem Ausruf alle Wagen sofort stillstehen müssen) so war das zwar letztendlich ärgerlich aber nicht ausschlaggebend. Am Ende fährt sich Frank noch in dieselbe Runde wie Sieger Martin. Der sich zum Schluss hin nicht mehr ganz so unter Druck setzt. Denn: Ranfahren und überholen sind zwei Paar Schuhe. Und Martin ist heute nicht zu überholen. Punkt. Am Ende fehlen auch dem Viertplatzierten (André) lediglich 5 Runden. Vergleicht man die absolut schnellsten Rundenzeiten so wird deutlich, dass Martin eine Klasse für sich war, Frank/Mark quasi gleichauf und André doch einen Schritt dahinter.

Ein spannendes Rennen ist zu Ende. P2/P3 hätten auch umgekehrt einlaufen können. Eine Strafe für Frank wurde nicht ausgesprochen. Im Eifer des Gefechts… nun ja soll auch der Titelkampf davon nicht abhängen.

In diesem Titelduell stand es nach der ersten Rennkategorie übrigens 126:114 für Frank. Die Distanz von 12 Punkten war damit exakt dieselbe wie vor diesem Saisonfinaltag. Das heißt: Der Titelkampf war weiterhin offen, wenn auch jetzt mit einem leicht größeren Vorteil für Frank da natürlich mit schwindender Anzahl an zu fahrenden Rennen die Chancen für Mark die 12 Punkte zu killen sanken. Das nächste direkte Aufeinandertreffen der beiden musste jetzt warten. Erst im A-Lauf der Tourenrennwagen würde es wieder so weit sein.

**Das Rennergebnis des A-Laufes der Indy Cars im Überblick:**

**Sieger: Martin Mecke, Klein Tool Dallara, 103 Runden in 11:03:20 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.439 sec.)**

**Platz 2: Frank Howest, Pennzoil Dallara, 103 Runden (Rundendurchschnitt: 6.439 sec.)**

**Platz 3: Mark Schwolow, Arca Ex Dallara, 101 Runden (Rundendurchschnitt: 6.566 sec.)**

**Platz 4: André Dietrich, Gulf Dallara, 98 Runden (Rundendurchschnitt: 6.767 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 5.953 sec., Mark: 6.121 sec., Frank: 6.131 sec., André: 6.253 sec.*

Der A-Lauf ganz deutlich das schnellste Rennen der 3 Indy Car Wettbewerbe.

Mal schaun was die schnellen und schönen Tourenrennwagen dagegen setzen konnten. Beide Rennklassen sind beinahe gleichauf. Jörg auf dem McLaren war im Q1 im Tourenwagen ganze 9/1000 Sekunden schneller als Martins Pole im Indy Car.

**Rennen 4/C-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 51 Runden (1.224 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Max Knobel (Spur 4)**

 **Laura Kahlisch (Spur 1)**

**3 Minuten Warm Up.**

Wenn auch nur 2 Autos so doch wunderschön: Der Porsche 911 RSR von Max und der BMW Z4 GT 3 von Laura.

Der Start. Ein schönes Duell fand jetzt über 51 Runden statt an dessen Ende beide rundengleich ins Ziel einfuhren. Die Nase vorn hatte der Schwabe. Max in Sachen schnellste Runde hinter Laura aber halt konstant gefahren. Sieg und Einzug in den B-Lauf.

**Das Rennergebnis des C-Laufes der Tourenrennwagen:**

**Sieger: Max Knobel, Porsche 911 RSR, 51 Runden in 6:00:79 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.074 sec.)**

**Platz 2:Laura Kahlisch, BMW Z4 GT 3, 51 Runden (Rundendurchschnitt: 7.074 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Laura: 6.341 sec., Max: 6.433 sec.*

**Rennen 5/B-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 65 Runden (1.560 Meter)**

**Die Startaufstellung:**

**André Dietrich (Spur 2)**

 **Martin Mecke (Spur 4)**

**Horst Carl (Spur 3)**

 **Max Knobel (Spur 1)**

**3 Minuten Warm Up.**

Nur Max nicht auf der Stammspur. Und keiner der direkten Titelanwärter in diesem Rennen. Hier hatten es Frank/Mark und Jörg über das Qualifying in den A-Lauf geschafft.

Was direkt nach Erlöschen der 5 roten Lichter der Startampel ereignete ist in der Tat bemerkenswert. Wenn man von Talentsuche und in diesem Zusammenhang von erfolgreicher Nachwuchsförderung schreibt, ist dieses Rennen ein Paradebeispiel. Der Youngster André lässt die Konkurrenz schlecht aussehen. Der junge Mann legt ein Tempo vor das sich gewaschen hat. Und lässt sich zu keinem Zeitpunkt auf seiner rasanten Fahrt beirren.

Der Altmeister quetscht den Porsche 911 RSR aus wie eine Zitrone. Aber es reicht einfach nicht. Der AMG Mercedes GT unter Andrés Kontrolle legt einen Parforceritt sonders gleichen hin. Horst hat Mühe Martin (BMW Z4 GT3) auf Abstand zu halten. Lediglich Max rudert und ist in keiner Phase des Rennens in der Lage mit zu geigen. So wird dieser B-Lauf eine einsame Sache was P1 angeht. Duell im Mittelfeld: Horst vs. Martin. Auch hinsichtlich der schnellsten Rennrunden schenken sich beide nix. Aber André rast durch einen anderen Raum in einer anderen Zeit. Fertig. Ist der Sieg.Hat sich genaugenommen auch schon im Qualifying angekündigt: 7/1000 Sekunden fehlten dem Rookie auf Frank zum direkten A-Lauf Einzug. Nun. So wurde es halt der Umweg über den B-Lauf. Was ihm zusätzliche Kilometer gebracht und ihn sicherer gemacht hat. Nachteil: Im A-Lauf würde es die Fremdspur sein auf der er startet.

**Das Rennergebnis des B-Laufes der Tourenrennwagen**

**Sieger: André Dietrich, BMW Z4 GT 3, 65 Runden in 07:15:75 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.704 sec.**

**Platz 2: Horst Carl, Porsche 911 RSR, 62 Runden (Rundendurchschnitt: 7.012 sec.)**

**Platz 3: Martin Mecke, BMW Z4 GT 3, 61 Runden (Rundendurchschnitt: 7.143 sec.)**

**Platz 4: Max Knobel, Porsche 911 RSR, 55 Runden (Rundendurchschnitt: 7.923 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*André: 5.961 sec.; Martin: 6.335 sec.; Horst: 6.380 sec., Max: 6.468 sec.*

**Rennen 6/ A-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz: 76 Runden (1.824 Meter)**

**Die Startaufstellung (vom Feinsten!!)**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

 **Jörg Abel (Spur 4)**

**Frank Howest (Spur 1)**

 **André Dietrich (Spur 3)**

**4 Minuten Warm Up**

**Wow! Was für ein Starterfeld!**

Der siebenfache Champion aus der Pole Position. Dahinter der schnellste Tourenwagenmann der Gegenwart: Jörg (warum nur P2 wenn er der schnellste Mann ist? Dazu: s. oben/Qualifying Q2)

Frank. Titelanwärter Nr. 1 in dieser Saison. Mit immer noch 12 Punkten Vorsprung. Und der gerade eben ausführlich thematisierte Rookie und Sieger des B-Laufes André.

Es folgte ein Krimi!

Start. Alle kommen gut weg. Ein homogenes Feld. Der grün-weiße McLaren MP4-12 von Jörg kreischt seine Ambitionen wutentbrannt über den Track. Zwei weitere McLaren folgen. Die von Mark und Frank. Hecht im Karpfenteich: André auf seinem AMG Mercedes GT.

Luft anhalten. Es wird so schnell wie noch nie ein Tourenwagenrennen von statten ging. 76 Umläufe. Jörg stürmt nach vorne. Mit dem Begehren die Scharte aus dem Q auszuwetzen. 15 Punkte einzuheimsen. Doch die Verfolger haben auch so ihre Ziele. Für zwei davon geht es um den Titel 2019. Und der Rookie will den Altmeister noch von P4 in der Jahresgesamtwertung verdrängen. Gas geben ist angezeigt. Die Rundenzeiten lesen sich auf dem Monitor als führe die F1 im Jahre 2017. Überflieger nennt man sowas. Speedjunkies im absolut positiven Sinn. Hasardeure. Gut das die im Bundesverkehrsministerium das nicht wissen. Hier wird Mut hin und wieder zu Übermut. Aber sie können es ja! Sie sind die MASTERS OF INSANITY.

Ein harter Kampf. Kein Spaziergang. Auch wenn Jörg in Sachen schnellste Rennrunde Extraklasse demonstriert: Konstanz hält den siebenfachen Champ Mark im Rennen um den Sieg. Stets in Sichtweite folgt er dem Leader. Auf seine Chance lauernd. Und Frank und André sind auch da. Eher umgekehrt. Der Rookie droht dem Führenden der Gesamtwertung 2 wertvolle Punkte abzuknöpfen. Und der droht nicht nur. Er macht das ganz einfach mal. Die 4 sind am Ende nur knapp 2 Runden voneinander getrennt. Ein grober Schnitzer und aus P1 wird P4. Das Duell im Rennen: Mark vs. Frank. 40 Runden quasi Seite an Seite, Dann ein Unfall von Mark. Und Frank irritiert verbremst sich am Ende der langen Geraden. Drama hoch 4. Martin hat Riesenprobleme Franks Auto wieder auf die rechte Spur zu bringen. Die Sekunden verrinnen. Frank verliert gefühlt eine Ewigkeit.

Und Jörg weiß er kann hier siegen. Fühlt sich wohl mit dem britischen Geschoss. Und steuert das Ding siegreich nach Hause. P2 für Mark. Dahinter der Rookie André. Frank geschlagen. Und dennoch kein Grund unzufrieden zu sein. Aber: Jetzt musste die Königsklasse die Entscheidung bringen. Die Entscheidung über die Arbeit eines ganzen Jahres. Und beide mussten im B-Lauf kämpfen. Und nur einer würde den Einzug dorthin schaffen können.

Der Punktestand lautete jetzt: 134: 126 zugunsten Frank`s. 8 Punkte.

Rechenspiele: Würde Frank in den A-Lauf der F1 fahren (und damit Mark nicht) wäre nach dem B-Lauf der F1 der Titelkampf entschieden.

Zöge Mark in den A-Lauf (und Frank dann eben nicht), und Frank belegte P2, 3 oder 4 im B-Lauf (6, 5 oder 4 Punkte), musste Mark den A-Lauf gewinnen. Beim 4. Platz Frank`s im B-Lauf und einem Platz 2 Mark `s im A-Lauf wären beide punktgleich (148:148). Dann wäre Frank dennoch Champion weil dann lt. Reglement die Anzahl der A-Laufsiege in der Saison den Ausschlag gäben. Und hier stand es 4:2 für Frank.

Das letzte Rennen dieses Tages und damit der Saison 2019 entschied also den Titel. Wie könnte es wohl spannender gehen?

Doch zunächst war ja erst einmal der C-Lauf der F1 angesetzt. Noch also kurze Verschnaufpause für die beiden Kontrahenten. Das übernächste Rennen (B-Lauf der F1) konnte schon eine Entscheidung oder zumindest die Vorentscheidung bringen.

**Zunächst die Übersicht über das Rennergebnis des A-Laufes der Tourenrennwagen:**

**Sieger: Jörg Abel, McLaren MP4-12, 76 Runden in 08:05:20 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.384 sec.)**

**Platz 2: Mark Schwolow, McLaren MP4-12, 76 Runden (Rundendurchschnitt: 6.384 sec.)**

**Platz 3: André Dietrich, AMG Mercedes GT, 75 Runden (Rundendurchschnitt: 6.469 sec.)**

**Platz 4: Frank Howest, McLaren MP4-12, 75 Runden (Rundendurchschnitt: 6.469 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Jörg: 5.869 sec.; Frank: 6.078 sec., André: 6.096 sec.; Mark: 6.101 sec.*

Auffällig: Wie nah die Herren P2-P4 in Sachen schnellster Rennrunde beieinander waren. Jörg hier eine Klasse für sich. Und also Luft nach oben wäre ihm jemand zu dicht an den Heckflügel gerückt.

**Rennen 7/C-Lauf der F1/Renndistanz 72 Runden (1.728 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Laura Kahlisch (Spur 1)**

 **Max Knobel (Spur4)**

**3 Minuten Warm Up.**

Die beiden waren bereits Kontrahenten im C-Lauf der Tourenwagen. Mit dem Sieg für Max.

Und auch jetzt hatte der Berliner die Nase vorne. Und das dieses Mal recht deutlich. Die schnellste Rennrunde schaffte Laura was bewies dass sie das richtige Gerät für den Sieg hatte. Leider krankte ihre Fahrt in dem schnellen Boliden auch dieses Mal an zu hoher Fehlerträchtigkeit. So siegte Max mit sattem Vorsprung und zog als 4. Teilnehmer in den für die Herren Frank/Mark gleich so entscheidenden B-Lauf der F1 ein.

**Das Rennergebnis des C-Laufes der F1:**

**Sieger: Max Knobel, MercedesGP, 72 Runden in 07:47:20 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.489 sec.)**

**Platz 2: Laura Kahlisch, McLaren 2016, 69 Runden (Rundendurchschnitt: 6.771 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Laura: 5.919 sec., Max: 5.945 sec.*

Recht nah die Rundenzeiten. Und das Rennen bescheiden schnell. Langsamer als der A-Lauf der Tourenwagen.

Doch das sollte sich gleich ändern. Denn jetzt kamen die beiden schnellsten Rennen der WM.

**Rennen 8/B-Lauf der F1/ Renndistanz 99 Runden (2.376 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

 **Frank Howest (Spur 1)**

**Horst Carl (Spur 3)**

 **Max Knobel (Spur 4)**

**Warm Up, 3 Minuten**

Nur Max nicht auf seiner Stammspur. 4 verschiedene F1 Typen am Start. BrawnGP (Mark), McLaren (Frank), Williams (Horst) und MercedesGP (Max).

Was für eine Explosivkraft in diesem Rennen steckte. Frank und Mark mussten es in den A-Lauf schaffen. Doch nur einem würde das gelingen können. Dem Sieger. Horst war viel zu langsam um hier tatsächlich das Zünglein an der Waage spielen zu können. Max auf Spur 4, der sehr schnellen Spur 4, konnte man da in dieser Rolle schon eher auf dem Zettel haben.

Nun. Die 180 Sekunden waren schnell um. Mark schien demnach das bessere Blatt zu haben.

Start.

Was das für ein Fight war. Jetzt. Hier. Keine Gnade für niemanden. Volles Rohr. Alle 4 natürlich mit Rundenzeiten unter 6.000 Sekunden. Auch im Rennspeed. Geht gar nicht anders.

Und Mark marschiert. Aber Frank beißt. Lässt nicht locker. Hat aber den schlechteren Speed. Der Brawn zeigt sich wiederholt von seiner Zuckerseite. Horst und Max bleiben ebenfalls dran. Auf Schlagdistanz. Denn: Was ist bei 99 Runden eine einzige Runde? Ein grober Schnitzer und der Vorsprung ist weg.

Schnitzer. Die unterlaufen aber beiden Führenden nicht in nennenswerter Form.

Und so kommt es tatsächlich so, dass die beiden Titelaspiranten unmittelbar hintereinander ins Ziel kommen.

Mit dem Sieg für Mark. Frank ist damit sein letztes Rennen für heute gefahren. Ab jetzt ist er Zuschauer bei dem Spiel, bei dem es um nichts weniger geht als um seine Gesamtführung und seinen ersten Titel.

Mark spielt noch ein letztes Mal „All in“. Und welche Karten hält er in der Hand?

Da Frank gerade eben 6 Punkte gemacht hat, steht es jetzt 140:126 zugunsten Frank `s.

So gab es nunmehr für Mark nur eine Chance auf den Titel: Der Sieg im A-Lauf bringt 15 Punkte, P2 derer 12. So musste der Sieg her. 141:140 stünde es dann und Mark wäre der neue und der alte Champion.

Doch ein Sieg im A-Lauf der F1 ist das Anspruchsvollste was die Weltmeisterschaft der MASTERS zu bieten hat.

Und das aus Startposition 4. Mit 3 ultraschnellen Konkurrenten vor sich.

Doch zunächst:

**Das Rennergebnis des B-Laufes der F1 in der Übersicht:**

**Sieger: Mark Schwolow, BrawnGP, 99 Runden in 10:00:48 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.065 sec.)**

**Platz 2: Frank Howest, McLaren 2016 , 98 Runden (Rundendurchschnitt: 6.127 sec.)**

**Platz 3: Horst Carl, Williams, 97 Runden (Rundendurchschnitt: 6.190 sec.)**

**Platz 4: Max Knobel, MercedesGP, 96 Runden (Rundendurchschnitt: 6.255 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Mark: 5.692 sec., Max: 5.762 sec., Horst: 5.805 sec., Frank: 5.853 sec.*

Alle 4 Konkurrenten in eineinhalb Zehntelsekunden unterwegs. Und von P1 zu P4 im Rennen nur 3 Runden Abstand. Hammer!°

**DIE E N T S C H E I D U N G**

**Rennen 9/A-Lauf der F1/ Renndistanz 112 Runden (2.688 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**André Dietrich (Spur 2)**

 **Martin Mecke (Spur 4)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

 **Mark Schwolow (Spur 1)**

**Ulala! 2 der 4 nicht auf ihrer Stammspur.** Jörg verdrängt von Martin und Mark verdrängt von André.

4 Minuten Warm Up. 240 Sekunden. Plus eine Installation-Lap. Plus 112 Runden.

Hieß: In gut 18 Minuten würden wir den GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2019 kennen.

Aus dem ursprünglichen Dreikampf war längst ein Duell geworden.

Und nur einer der beiden Duellanten war noch auf dem Schlachtfeld.

Der zweite Mann ausschließlich in der Beobachterrolle.

Der Puls steigt an.

8 Herzen schlagen höher.

Giganten unter sich.

Analyse und Faktencheck

Der Rookie aus der Pole! Rennerfahrung: eher gering. Speed auf Level 10 (von 10)

Martin: 2 mal 10 Punkte. Erfahrung, Speed und dann noch die schnelle Spur 4. Einziger Minuspunkt: Zu kompromisslos. Immer volle Granate auch zu Lasten des Materials

Jörg: 2 mal 10 Punkte. Schwachpunkt: Die Nerven; die Gesundheit.

Mark: 2 mal 10 plus. Schwachpunkt: Keiner erkennbar.

So die Ausgangsdaten. Nimmt man die Stärken und Schwächen her, und gleicht sie ab mit den äußeren Faktoren ( Mark/Jörg auf Fremdspuren; Mark mit bereits 99 Rennrunden im Finger und schon leicht verbrauchte Konzentration), so muss der Siegtipp Richtung Martin gehen. Topauto und Stammspur komplettieren seine ausgezeichneten Basisdaten.

Ab geht`s.

Start.

Ab jetzt zählt nur noch eines: Rennen. Rennen fahren. In den Konzentrazionstunnel abtauchen. Rhythmus finden. Dranbleiben. Fehlerfrei und schnell sein.

Und: Die Technik muss halten.

Oh weh. 34 Runden gefahren. Ein Renndrittel passe´. André führt. Und dominiert. Scheint alles zu kontrollieren. Zum 35. Mal Zufahrt auf Omega. Und **AUS.**

Andrés McLaren (2017) quittiert aus dem Nichts heraus den Dienst. Anschieben. Von der Bahn nehmen. Erste technische Analyse. Zweite technische Analyse. Kabel defekt. Hat sich am vorderen Stromabnehmerplättchen gelöst. **FRUST!** André geknickt. Neuer Leader: Martin. Dicht gefolgt von Jörg. Mark scheinbar ohne Siegchance. Doch einer ist schon weg. Aus P4 wurde P3. Und die beiden Führenden geben es sich. Sind immer in derselben Runde. Fahren Zeiten jenseits von Gut und Böse. Frank hält den Atem an. Wenn diese beiden sich gegenseitig abschießen oder in Fehler hetzen….dann, ja dann. Ist Mark sicherlich zur Stelle. Wenn zwei sich streiten…

Aber: Es ist ein Duell auf Biegen und Brechen. Wer Jörg kennt weiß, dass ihm der Sieg im A-Lauf der Königsklasse ganz besonders wichtig ist. Martin bleibt unter Druck. Konstant. Fährt auch so. Jörg mit maximal einer Runde Rückstand. Die Rundenzeiten mal auf, mal ab. Sehr schnell. Ruckzuck sind mal hier mal dort ein paar Hundertstel gewonnen oder verloren. Jörg attackiert. Martin kontert. Mark tut alles um im Windschatten zu bleiben. Lauert auf seine Chance. Macht auch nur einer einen Fehler ist er vielleicht schon auf P2. Und von da an ist das Unmögliche möglich.

Passiert aber nicht. Unter diesen Hochkarätern von P3 auf P1 zu fahren gibt es nicht. Auch nicht in Großbeeren. Und erst recht nicht bei Roller. Martin unterstreicht seine Extraklasse an diesem Tag mit dem zweiten A-Lauf-Sieg und haut mit 5.538 Sekunden eine bombastische absolut schnellste Rennrunde raus.

Jörg mit nur 1 Runde Rückstand nach 112 Umläufen. Und nur ganze 3 Runden zurück Mark.

**Was für ein Stein, ach was, was für eine Gerölllawine da rollt. Vom Herzen des neuen CHAMPIONS! Frank hat es geschafft. Zum ersten Mal GREATEST DRIVER OF THE GALAXY.**

**Zuvor. Das Rennergebnis des A-Laufes der F1 in der Übersicht:**

**Sieger: Martin Mecke, MercedesGP, 112 Runden in 11:30:29 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.163 Sekunden)**

**Platz 2: Jörg Abel, McLaren, 111 Runden (Rundendurchschnitt: 6.219 Sekunden)**

**Platz 3: Mark Schwolow, BrawnGP, 109 Runden (Rundendurchschnitt:6.333 Sekunden**

**Platz 4: André Dietrich, 34 Runden (Ausfall aufgrund technischen Defekts)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 5.538 sec., André: 5.700 sec., Jörg: 5.843 sec., Mark: 5.854 sec.*

**Die Saison 2019 war vorüber.**

**Die Siegerehrung fiel leider kurz und knapp aus, da infolge einer logistischen Panne die Trophäe für den neuen Champion nicht pünktlich eingetroffen war.**

**Der offizielle, finale Punktestand 2019 in der Übersicht (in Klammern die Anzahl der WM`s die der Fahrer gefahren hat/max. 4)**

**P1: Frank Howest, 140 Punkte (4)**

**P2: Mark Schwolow, 136 Punkte (4)**

**P3: Jörg Abel, 122 Punkte (4)**

**P4: André Dietrich, 91 Punkte (4)**

**P5: Horst Carl, 81 Punkte (4)**

**P6: Laura Kahlisch, 58 Punkte (4)**

**P7: Martin Mecke, 56 Punkte (3)**

**P8: Maik Müller, 38 Punkte (3)**

**P9: Max Knobel, 33 Punkte (4)**

**P10: Cara Carl, 15 Punkte (1)**

**P11: Mirco Jäger, 3 Punkte (1)**

**P12, Uwe Dietrich, 0 Punkte (0)**

**Frank musste diesen Erfolg erst einmal verarbeiten. Nach Jahren der wirklich harten Arbeit, unzähligen Testrunden, den langen Anfahrten aus dem Fernen Osten, der Abstimmungsarbeit an den Rennmaschinen, den Kämpfen auf der Strecke, dem wirklich und wahrhaftig „Alles geben“ wurde der hochverdiente Gesamtsieg tatsächlich Wirklichkeit.**

**Die Highlights dieser 85. Weltmeisterschaft der MOI:**

* Nur 2 Fahrer durften sich über A-Lauf-Siege freuen: Martin (2) und Jörg (1)
* Die 3 Pole Positions gingen an drei unterschiedliche Fahrer: Martin (Indy Cars), Mark (Tourenrennwagen), André (F1)
* Ungewöhnlich: Einzig auf Spur 3 wurde keines der 9 Rennen gewonnen. Bestes Ergebnis war hier P2 von Jörg im A-Lauf der F1
* Die schnellste Qualifyingrunde überhaupt gelang André mit 5.293 Sekunden im Q1 der F1
* Die langsamste Qualifyingrunde legte der Altmeister hin: Im Q1 der Indy Cars war er mit 6.571 Sekunden meilenweit von der Konkurrenz weg. Mehr als 2/10 Sekunden fehlten ihm auf P7, also den vorletzten Platz.
* Die Punkteausbeute der 8 Fahrer gestaltete sich wie folgt: Martin: 37, Mark: 34, Jörg: 31, André: 28, Frank: 26, Max/Horst je 13, Laura: 10
* Kein einziges der 9 Rennen konnten Horst und Laura gewinnen
* Der Defektteufel schlug nur bei André zu: Motorkabel gelöst am McLaren F1. Nach genau einem Drittel des Rennens in Führung liegend. Sehr ärgerlich.
* Schnellstes Rennen: B-Lauf der F1. Rundendurchschnitt des Siegers Mark: 6.065 Sekunden.
* Langsamstes Rennen: C-Lauf der Tourenwagen. Sieger Max benötigte im Schnitt 7.074 Sekunden für eine Runde und war damit ziemlich genau 1 Sekunde pro Runde langsamer als Mark im schnellsten Rennen
* Mit einer Rundenzeit von 5.5xx ist man in der F1 bestenfalls noch auf P6 im Qualifying und damit mit Glück noch im B-Lauf dieser schnellsten Rennkategorie. Wie sich die Zeiten ändern!
* Die Tourenwagen sind in der Spitze nunmehr wirklich schneller als die Indy Cars und damit hinter der F1 die zweitschnellste Rennklasse.
* Konzentration spielt eine nicht unwesentliche Rolle in unserem Sport. So war es bei dieser WM sehr angenehm festzustellen, dass während der Qualifyings und der Rennen ein sehr hohes Maß an Kommunikationsdisziplin am Track herrschte. Danke an ALLE dafür.
* Zum Schluss: Natürlich Glückwünsche auch an Mark (Vize) und Jörg (P3 und auf dem „Stockerl“ für hervorragende Leistungen. Und an Euch alle die ihr dabei ward und großartig gekämpft habt.
* Besonderer Dank an Laura die sich immer noch der Männerwelt an der Strecke stellt (leider jetzt als einzige Lady) und sich nicht „aus der Spur“ bringen lässt. An Max. Der zu wenig testet, ein Riesentalent hat und an den Renntagen mit 100% Anwesenheit glänzt. Und an André dem man denke ich ohne großes Spekulationsrisiko eine große Zukunft bei den MASTERS voraussagen darf.

**Das Jahr 2019 im Rückblick. Die wichtigsten Highlights aus 4 Weltmeisterschaften (Nummern 82 bis 85) und 2 Langstreckenwettbewerben**

 **Wie das Rennsportjahr begann…**

* Mit einem neu aus der Taufe gehobenen Langstreckenwettbewerb. Das QUATTRO. 2x2 Stunden. Mit Endurance - und im 2. Block – Tourenrennwagen. Gewürzt mit insgesamt 4 Reifenwechselstopps. Mit 11 Startern verteilt auf 4 Teams im kalten Januar gab es ordentlich Action. Sieger waren am Ende in der Addition Frank Howest, Martin Mecke und die nach 1 Jahr Pause debütierende Cara Carl. 2.056 Runden hatten sie am Ende geschrubbt (49,344 Kilometer!). 17 Runden zurück Horst Carl, Jörg Abel und André Dietrich. Allerdings: Nicht bei allen kam der neue Wettbewerb gut an. Kaum geboren war er auch wieder weg. 2020 wird es kein QUATTRO geben
* Die WM Saison startete am 09. März. Mit der 82. WM zeigten die Herren Jörg/Frank dass sie in 2019 ernsthafte Titelambitionen hegten. Punktgleich setzten sie sich an die Spitze vor dem amtierenden Champion Mark. Cara enttäuschte mit P6 und startete bei keiner der folgenden WM `s. Comeback schon beendet. Lediglich im Sommer fuhr sie den Langstreckenklassiker noch mit. Auch Mirco war in 2019 in Sachen WM nur beim Saisonauftakt dabei. Mit 3 Punkten fuhr er das schwächste Ergebnis seiner Karriere ein. Ganz anders der Rookie: André Dietrich setzte sich mit 17 Punkten auf P5! Mit 10! Startern war ein sehr umfangreiches Feld am Start. Das stärkste WM-Feld aller Zeiten. Dazu: Aufgrund der neu beschliffenen Slots gab es höhere Tempi. Und sofort einen neuen absoluten Rundenrekord: **Frank legte 5.153 Sekunden hin. Natürlich mit einem F1 Boliden!. Und verbesserte den alten Rekord um 3/10 Sekunden! Was für ein Auftakt.**
* Die 83. WM (29. Juni) stellte Runde 2 der laufenden Saison dar. Und brachte am Ende gleich drei Piloten punktgleich an die Spitze: Jörg, Frank und Mark hatten jetzt je 72 Punkte auf dem Konto. Diese 3 Herren teilten sich die 3 A-Lauf-Siege auf. Jeder fuhr einen Sieg nach Hause. Der Rest (6 Piloten) schauten in die Röhre.
* Es folgte der Saisonklassiker CLASSIC 100 am 14.09.2019. 3 Stunden Racing in Reinkultur. Sagenhaft: 12 Starter in den 4 Teams. Gaststarter dieses Mal: Yannick Sahl. O.K. Ein Krimi war es dieses Mal nicht. Aufgrund der zum Saisonbeginn runderneuerten Strecke (Die Slots wurden poliert) waren die Autos klar schneller. In der Folge konnten die Sieger dieses 13. CLASSIC 100 (Laura, Max und Frank) sagenhafte 1.616 Runden fahren. Das waren 38,78 Kilometer und ein Rundendurchschnitt von 6.683 Sekunden! P2 lag satte 89! Runden zurück. P4 gar 235 Runden.
* Part III/2019 wurde nur 14 Tage nach dem CLASSIC 100 am 28. September ausgetragen. Wieder stellten sich 9 Piloten den Herausforderungen. Es war die WM des Frank Howest. Pole Position P2 und P3 lauteten seine Qualiergebnisse. Dazu 2 A-Läufe gewonnen und im A-Lauf der F1 P3. Das war im Ergebnis die Spitzenposition in der Gesamtwertung. 114 Punkte. Mark folgte mit 102 und Jörg mit 91 Punkten. Der Grundstein für den finalen Angriff auf den Titelgipfel war gelegt. Mit 42 Punkten aus dieser WM hatte Frank die Konkurrenz (Mark: 30 Punkte, Jörg gar nur 19 Punkte) deklassiert.
* Das Finale dann am 02. November. Die Kraft ging zu Ende. Schwächstes Feld der Saison was die Manpower anging: Nur 8 rafften sich auf. Und sahen einen überragenden Martin Mecke. 2 A-Laufsiege. Eine Pole Position und P2 im Qualifying der F1. Martin at its best. Frank bricht ein. Mark dreht auf. Am Ende sind es 4 Punkte Vorsprung die der Hüttenstädter ins Ziel rettet. Und seinen ersten Titel GREATEST DRIVER OF THE GALAXY gewinnt. Gratulation.
* So kann im Ergebnis festgehalten werden: Absteiger des Jahres: Horst. Mit P5 erzielt er sein schlechtestes Ergebnis überhaupt. Aufsteiger: Ganz klar Frank; und André. P4 ist ein Topergebnis für den Rookie.
* Leider gar nicht am Start obgleich gemeldet: Uwe Dietrich. Der Onkel des Rookies.
* Leider ausgestiegen: Cara Carl. Kurz drin und schon wieder raus die Titelträgerin 2014 landete mit einer einzigen WM-Teilnahme auf P 10 der Abschlusstabelle.
* Alle 4 WM `s bestritten: Frank, Mark, Jörg, André, Horst, Max und Laura. Dreimal dabei: Martin und Maik. Je einmal am Start: Cara und Mirco.
* 36 Rennen wurden während der 4 Weltmeisterschaften gefahren.
* Die Anzahl an gefahrenen Rennen: Am häufigsten sah die Startampel der André (16 Starts). Es folgen Jörg, Laura und Max mit je 15 Starts bei WM-Rennen (Quattro und CLASSIC 100 zählen hier nicht mit), danach Frank und Mark (je 14 Starts). Gefolgt von Horst mit 13 Starts. Maik hat derer 12 absolviert, Martin 11. Schlusslicht: Mirco und Cara: je 3 Starts (beim Saisonauftakt).
* Die 11 Pole Positions verteilten sich wie folgt (bei der Endurance Klasse gibt es keine Pole): Je 3 für Frank und Jörg. 2 für Rookie André. Je eine für Horst, Mark und Martin.
* Die A –Laufsiege: 4 mal Frank! 3 mal Jörg. Je 2 mal Martin und Mark. Und 1 Sieg für Horst.
* Die B-Lauf-Siege verteilten sich wie folgt: Je 3 für Jörg und André. Je 2 für Frank und Mark. Und je 1 für Maik und Martin.
* Die C-Laufsiege wurden an folgende Piloten vergeben: Je 3 für Laura und Max. 2 für Maik. Und je einmal gewannen hier Jörg, André, Horst und Martin.
* 7 Weltmeisterschaften hat André seit seinem Einstieg bei den MASTERS bestritten. 3 in 2018 und alle 4 WM `s in 2019. Gleich auf P4 in der Gesamtwertung zu fahren ist schon mehr als beachtlich. Allerdings: Noch immer wartet der junge Pilot auf seinen ersten A-Lauf-Sieg. Dieser war ihm bisher nicht vergönnt und da hatte die Technik maßgebenden Anteil…
* Ein zusätzliches Highlight 2019 für die Herren Jörg Abel, Frank Howest und Horst Carl: Rennen in Zuffenhausen. Im Porsche Museum. Anfang Oktober. Dort hatten unsere schwäbischen Freunde um Nico Laukhuf eine wunderschön harmonisch zu fahrende 50 Meter Bahn aufgebaut. 16 Teams durften sich von Samstag bis Sonntag inmitten der prächtigsten und historisch wertvollen Porsche Boliden messen. Was für ein Event!

**Die EWIGENBESTENLISTE der MASTERS OF INSANITY (est. 1997)**

**Die 5 wichtigsten Kategorien (gefahrene Rennen – ohne Quattro und CLASSIC 100), Pole Positions, A, B und C-Laufsiege.**

**Voila! Hier sind sie. Und bitte so zu lesen: 1. Zahl in der Klammer ist die Summe, 2. Zahl ist die Platzierung aus dem Vorjahr 2018, zeigt also die Veränderung zum aktuellen Jahr.**

**GEFAHRENE RENNEN**

**P1: Horst Carl (297/P1)**

**P2: Mark Schwolow (254/P2)**

**P3: Maik Müller (181/P3)**

**P4: Jörg Abel (124/P4)**

**P5: Frank Howest (122/P5)**

**P6: Martin Mecke (112/P7)**

**P7: Martin Carl (106/P6)**

**P8: Max Knobel (104/P9)**

**P9: Christoph Knobel (95/P8)**

**P10: Mirco Jäger (81/P10)**

**P10: Laura Kahlisch (81/P14)**

**P12: Stefan Barth (76/P9)**

**P13: Cara Carl (73/P12)**

**P14: Karsten Löchert (67/P13)**

**P15: Lars Kaiser (54/P15)**

**P16: Svenja Abel (49/P16)**

**P17: Jörg Mennicken (44/P17)**

**P18: Janissa Prill (33/P18)**

**P19: André Dietrich (27/P23)**

**P19: Basti Müller (27/P19)**

**P21: Dietmar Carl (21/P20)**

**P22: Ralf Prill (16/P21)**

**P23: Thomas Juschkus (14/P22)**

**P24: Uwe Dietrich (9/P24)**

**P25: Stefan Sliwa (1/P25)**

**Pole Positions:**

**P1: Mark Schwolow (54/P1)**

**P2: Chrsitoph Knobel (45/P2)**

**P3: Horst Carl (36/P3)**

**P4: Cara Carl (18/P4)**

**P5: Maik Müller (13/P5)**

**P6: Mirco Jäger (12/P6)**

**P7: Jörg Abel (10/P8)**

**P7: Lars Kaiser (10/P7)**

**P9: Frank Howest (9/P9)**

**P10: Martin Carl (6/P10)**

**P11: Martin Mecke (5/P11)**

**P12: Jörg Mennicken (4/P11)**

**P13: Janissa Prill (3/P12)**

**P13: Dietmar Carl (3/P13)**

**P15: André Dietrich (2/Newcomer)**

**P16: Laura Kahlisch (1/P15)**

**P16: Stefan Barth (1/P15)**

**A-Lauf-Siege**

**P1: Horst Carl (72/P1)**

**P2: Mark Schwolow (61/P2)**

**P3: Maik Müller (25/P3)**

**P3: Christoph Knobel (25/P3)**

**P5: Mirco Jäger (17/P5)**

**P6: Martin Carl (15/P6)**

**P7: Cara Carl (14/P7)**

**P8: Lars Kaiser (11/P8)**

**P9: Frank Howest (10/P11)**

**P9: Jörg Abel (10/P10)**

**P9: Martin Mecke (10/P9)**

**P12: Basti Müller (6/P11)**

**P13: Dietmar Carl (4/P13)**

**P14: Jörg Mennicken (3/P14)**

**P15: Laura Kahlisch (1/P15)**

**P15: Janissa Prill (1/P15)**

**B-Lauf-Siege**

**P1: Horst Carl (35/P1)**

**P2: Mark Schwolow (22/P2)**

**P3: Martin Mecke (18/P3)**

**P4: Maik Müller (14/P4)**

**P4: Mirco Jäger (14/P4)**

**P6: Frank Howest (12/P7)**

**P7: Jörg Abel (11/P10)**

**P8: Max Knobel (9/P8)**

**P9: Martin Carl (9/P8)**

**P10: Jörg Mennicken (8/P10)**

**P11: Karsten Löchert (6/P12)**

**P11: Christoph Knobel (6/P12)**

**P13: Laura Kahlisch (4/P14)**

**P14: André Dietrich (3/Newcomer)**

**P14: Cara Carl (3/P15)**

**P14: Basti Müller (3/P15)**

**P14: Janissa Prill (3/P15)**

**P18: Lars Kaiser (2/P18)**

**C-Lauf-Siege**

**P1: Martin Mecke (15/P1)**

**P2: Max Knobel (11/P3)**

**P3: Frank Howest (9/P2)**

**P4: Jörg Abel (8/P4)**

**P4: Maik Müller (8/P5)**

**P4: Laura Kahlisch (8/P6)**

**P7: Mark Schwolow (4/P7)**

**P7: Horst Carl (4/P8)**

**P9: André Dietrich (3/P11)**

**P9: Mirco Jäger (3/P8)**

**P9: Svenja Abel (3/P8)**

**P12: Karsten Löchert (1 (P11)**

**Den Saisonauftakt 2020 bildet die 86. Weltmeisterschaft am 08.Februar 2020.**

Horst

**Regeländerungen ab 2020:**

**Die „Achterregel“.**

**Nehmen 8 Fahrer an einer WM teil werden keine C-Läufe gefahren.**

**Über das Qualifying qualifizieren sich die schnellsten 4 direkt für den A-Lauf. Die anderen 4 fahren den B-Lauf der jeweiligen Rennklasse.**

**Der Sieger des B-Laufes erhält 7 WM-Punkte (Platz 2-4 wie bisher 6,5 und 4 Punkte.**

**Die „SPUR“-Regel.**

**Gerät ein Fahrzeug während eines Rennens in eine Fremdspur, und das Kommando „Spur!“ wird ausgerufen und alle Rennteilnehmer stoppen umgehend und nehmen nach dem Countdown durch den Rennleiter das Rennen wieder auf, hat derjenige Fahrer der den Stopp verursacht hat unmittelbar nach erneuter Rennaufnahme bei der nächsten Passage der Geraden zwischen Presseturm und Ford-Bank-Kurve in einem dann markierten Bereich anzuhalten. Ert fährt nachdem alle 4 Räder seines Rennwagens gestoppt haben sofort wieder weiter.**

**Hintergrund ist, dass der Fahrer der den Stopp des Rennens verursacht für seinen Fehler (verlassen seiner Spur) nicht „bestraft“ wird (im Sinne von Zeitverlust). Diese „Bestrafung“ ist mit dieser Regel sichergestellt.**

**Die „Ästhetik“-Regel**

**Zum Start eines Rennens haben alle Boliden mit vollständigem Flügelwerk (Spoiler) anzutreten.**

**Geht im Vorfeld ein Spoiler verloren ist dieser in der Pause vor den Rennen wieder anzubringen.**

**Wird ohne Flügel gestartet, wird pro fehlendem Flügel (bei Formelwagen gelten die einzelnen Frontflipper rechts/links als einzelne Flügel) 1 Punkt vom im Rennen erzielten Punkteresultat abgezogen (Maximalabzug 3 Punkte; Minimalabzug 1 Punkt).**

**Hintergrund ist, dass in der Vergangenheit zu oft Autos am Start waren die nicht mehr wie Autos sondern eher wie amputierte Seifenkisten aussahen. So wird der Fahrer auch gezwungen, seine Autos auch in den Trainings pfleglich zu behandeln und nicht „auf Teufel komm raus“ zu brettern; insbesondere auch in verunfallte Wagen reinzurasen. Wer Flügel abfährt hat halt ab 1/2020 weniger Pause und mehr Arbeit…**

**„Vierte“ Pole Position**

**Ab 2020 wird es auch in der Endurance Klasse eine Pole Position geben. Mit allen Konsequenzen.**

**D.h., der Pilot der die 5 Runden in der kürzesten Zeit fährt, wird in Startposition 1 stehen. Alle anderen gestaffelt wie bei den übrigen Rennkategorien auch. Und natürlich erhält der Polesetter auch die wohlverdienten 2 WM-Punkte für seine herausragende Leistung.**