**Gegenwind**

**Der Rennbericht zur 86. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY**

**Saisonauftakt/08. Februar 2020**

**PROLOG**

**COVID 19.** Ich schreibe diese Zeilen Ende März/Mitte April 2020. Das so genannte „Corona-Virus“ hat die Welt fest im Griff. Ausgangssperren für die Bevölkerung. Hunderttausende Infizierte, Mehrere Zehntausend Tote bisher. China als Ausgangspunkt einer Pandemie. Die Wirtschaft steht still. Desgleichen der Sport. Keine F1, keine Fußballspiele. Noch kein Impfstoff. Italien mit mehr als 10.000 Virustoten an der traurigen Spitze dieser Negativentwicklung.

Die MASTERS müssen auf Testfahrten z.Zt. komplett verzichten. Jeder über die direkte Familie hinausgehende gesellschaftliche Kontakt soll vermieden werden.

Vor 2 Wochen waren noch 5 Männer des SRC Oeffingen bei uns zu Gast. Eine Mini-WM wurde mit großem Spaß und Enthusiasmus ausgefahren. Vorbei. Wolfram, Uwe, Wolfgang, Markus und Thomas sind wieder zurück im Schwabenland. Das öffentliche Leben steht still.

Ich komme zurück auf die Ereignisse vom 8. Februar als das Virus sich weitestgehend auf China beschränkte.

**Samstag, 08.02.2020**

9 Piloten, eine Pilotin. 10 Starter. Volle Felder in allen Rennklassen und allen 9 Rennen waren garantiert. Mit Dominique Babenschneider hatten es die MASTERS wieder einmal geschafft einen Rookie an den Start zu bringen. Der junge Mann erwies sich im Vorfeld als äußerst testfleißig. Machte rasch Fortschritte. Und trat heute mit von Horst geleasten Fahrzeugen in den auf dem Programm stehenden Klassen INDY Cars, Tourenrennwagen und F1 an.

Nicht dabei sein konnten Uwe Dietrich und Mirco Jäger (gesundheitliche Gründe).

Im Vorfeld hatte es einige kleinere kosmetische Korrekturen und Ergänzungen des Reglements gegeben. So wurde jetzt das Antreten von Fahrzeugen denen Flügelteile zum Rennstart fehlten pro nicht vorhandenem Part ein WM-Punkt abgezogen. Des Weiteren wurden Fahrer die während des Rennens unfreiwillig die Spur wechselten und damit das Rennen mit dem Kommando „Spur“ zum Stillstand brachten, mit einer Stop and Go-Strafe eingebremst.

Soweit die beiden Änderungen, die diese WM betrafen. 2 weitere Änderungen (die „Achterregel“ sowie 2 Punkte auch für die Pole Position in der Endurance-Klasse) kamen hier nicht zum Tragen.

**Die Übersicht über die Einteilung der 3 Startgruppen und der Spurverteilungen:**

**Startgruppe 1: Frank Howest (Spur 1), Mark Schwolow (Spur 2)**

**Jörg Abel (Spur 3), André Dietrich (Spur 4)**

**Startgruppe 2: Horst Carl (Spur 1), Laura Kahlisch (Spur 2)**

**Maik Müller (Spur 4)**

**Startgruppe 3: Max Knobel (Spur 1), Martin Mecke (Spur 3),**

**Dominique Babenschneider (Spur 4)**

So ging es dann in gewohnter Reihung (Startgruppe 3, 2, 1) in das freie Training der Indy Cars. Seit 2006 wird diese Klasse gefahren. Und sie ist es, die die Fahrer immer wieder durch ein Wechselbad der Gefühle schickt. Zu beobachten war, dass das komplette Starterfeld im Vergleich zu den gezeigten Testzeiten eine gute Zehntelsekunde schneller wurde. Was die Reihung nicht grundsätzlich durcheinander wirbelte aber den ein oder anderen Piloten doch enttäuscht zurückließ. Als Konstanten in Sachen Topzeiten konnten hier als einzige Martin und Mark betrachtet werden. Das Gros konnte sich seiner Sache absolut nicht sicher sein.

**Die Qualifikationen der INDY Cars**

**50%. Eine satte Quote.** 5 der 10 Piloten mussten schließlich nach Q1 die Motoren abstellen. Harter Wettbewerb. Kuscheln ist nicht.

Welch ein Absturz. Max, in früher Zeit einer der Topleute in der US-Klasse landet auf P10. 6.455 sec. Das reicht in diesem Feld schon längst nicht mehr. Nun ist es ja nicht so, dass Max das Fahren verlernt hätte. Sein Pennzoil Dallara lässt schlicht und ergreifend Motorpower vermissen. GEGENWIND. Spürbar.

P9 dann für den Rookie. Der den Mobil 1 Dallara in 6.348 sec. um den Kurs bringt. Beachtlich. Hut ab! Auf P8 finden wir ein weiteres Paradebeispiel für das bereits erwähnte Wellenbad: Laura. Auch sie in vergangenen Tagen immer ganz vorne dabei. 6.335 sec.

P7. Und wir reden immer noch vom C-Lauf in den diese Herrschaften müssen, Horst. Der Altmeister auf dem Arca-Ex Dallara in 6.213 sec. mit einem frühen aber nach den Tests erwartbaren Ausscheiden. P6 für Jörg. Zwar der B-Lauf aber kein Q2. Wieder einmal eine Enttäuschung in Sachen Indys. Dabei war die Zeit mit 6.129 sec. durchaus nicht schlecht. Aber (s.o.) Irgendwie wurden alle schneller und: Sie lagen wie wir gleich sehen werden, extrem dicht beieinander. Hundertstelsekunden entschieden über Sein oder Nichtsein.

Damit standen die 5 Finalisten fest. Maik, Mark, André, Frank und Martin. Gefreut hat es mich besonders für Maik, der dieses Mal deutlich mehr als in den Vorjahren zum Testen kam was sich jetzt bezahlt machte.Seine6.069 waren P5 im Q1, zeigten aber exemplarisch welche Kracherzeiten hier anlagen, und was man zeigen musste um vorne mitzugeigen. Mark setzte im Q1 mit 5.833 sec. die Bestzeit gefolgt von Frank in 5.990 sec. Sie waren als einzige unter die magische Grenze 6.000 sec. gefahren. Martin und André in 6.031 respektive 6.057 sec. komplettierten das Feld und zeigten schon erschreckend hauchdünne Zeitkorridore zwischen der Konkurrenz auf.

**Q2**

Die Entscheidung fällt in 180 Sekunden. In dieses Zeitfenster müssen die Fahrer je 10 schnelle Runden pressen.

Wobei: Martin und Maik haben Solovorstellungen. Taktische Anforderung: Null. Denn alle ihre Mitstreiter sind im Q1 hängengeblieben (Dazu blieben allen 240 Sekunden und 15 Runden).

Während Frank, Mark und André im finalen Showdown (die Startgruppe 1 fährt zuletzt) die Entscheidung abschließend herbeiführen.

Maik schafft es nicht. In den A-Lauf. 6.049 sec. Trotz gekürzter Distanz im Vergleich zu Q1 hat Maik nochmals 2/100 Sekunden abgefeilt.

Doch vor Maik fuhr Martin. Ging als erster auf die Strecke in diesem Q2. Und schafft Großes: 5.989 sec. Als dritter Fahrer heute unter die 6.000. Das war – als Maik durch war -schon mal sicher P4 und damit die Pole Position im B-Lauf.

Jetzt ging es um Alles. Als André, Mark und Frank in die Cockpits stiegen. Mark machte dann aber doch recht deutlich wieder den Sack zu. 5.976 sec. war langsamer als im Q1, aber 13/1000 Sekunden schneller als Martin im Klein Tool Dallara. Mehr als eng wurde es zwischen Frank und André. Mit dem besseren Ende für den amtierenden GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2019, Frank: 6.032 sec, reichten für P3 und damit den direkten Einzug in den A -Lauf. Ganze 18/1000 zurück (in Strecke: 8,7 cm auf die 24 Meter lange Runde) fehlten André (6.050 sec.).

Pole für Mark, den 7 fachen Champ. Glückwunsch. Und die ersten 5 lagen sage und schreibe innerhalb von 74/1000 Sekunden (30 Zentimeter in Strecke!)

Was für ein Auftakt. Erste Rennklasse und schon ein Krimi.

**Die Startaufstellung der INDY CARS in der Übersicht( Zeit Q1/Zeit Q2)**

**Mark Schwolow, Dallara, 5.833/5.976**

**Martin Mecke, Dallara, 6.057/5.989**

**Frank Howest, Dallara, 5.990/6.032**

**André Dietrich, Dallara, 6.031/6.050**

**Maik Müller, Dallara, 6.069/6.049**

**Jörg Abel, Dallara, 6.129/---**

**Horst Carl, Dallara, 6.213/---**

**Laura Kahlisch, Dallara, 6.335/---**

**Dominique Babenschneider, Dallara, 6.348/---**

**Max Knobel, Dallara, 6.455/---**

**Können wir uns nicht glücklich schätzen ob dieser herausragenden Leistungsdichte?**

**Tourenrennwagen**

**Freie Trainings/je 7 Minuten pro Startgruppe**

Die einzige Klasse geschlossener Rennwagen bei diesem Saisonauftakt. Und eine sehr bunte Mischung in Sachen Markenvielfalt. Mercedes, BMW, Porsche, McLaren. 4 Hersteller. Nach dem Dallara Einheitsbrei wahrlich abwechslungsreiche Kost.

Es wird laut. Wenn Jörg seinen McLaren MP4-12 von der Leine lässt. Infernalisches Kreischen welches nicht von einem Soundmodul sondern direkt von der Motor-Getriebeeinheit des giftigen Briten generiert wird. Das Kraftpaket scheint alleine schon akustisch die Konkurrenz nicht nur einzuschüchtern sondern von der Strecke zu blasen. Aber ein deutliches Nein! Es gibt nämlich im engsten Kreis zumindest 2 Fahrer die dem McLaren auf die Pelle rücken können. Und ihm – siehe Saisonfinale 2019 – auch mal ein Schnippchen schlagen können. Und immer wieder droht auch die BOP (Balance of Performance) zuzuschlagen. Aber! Ein dickes **ABER**. Jörg und seine fahrerische Leistung sind über jeden Zweifel erhaben. Wenn das Material passt beflügelt dies den talentierten Mann aus Thyrow gleich zweifach. Die Nerven flattern nicht und zeigen Null Ausschläge. Und mit dieser Ruhe erlangt Jörg eine Performance die eigentlich nicht schlagbar ist. Ansonsten. Sieht man vom noch mit dem Mercedes kämpfenden Rookie Dominique ab, sind sie alle sauschnell und es droht ein noch engerer Kampf als zuvor in der US-Klasse.

**Die Qualifikation der Tourenrennwagen**

**Q1**

240 Sekunden. 15 Runden maximal. Startgruppe 3 legt zuerst los. Das ist das Reglement. Die Toppiloten sollen von der vom Schmutz freigefahrenen Strecke profitieren.

Dominique stürzt ab. Bekommt den AMG nicht recht unter Kontrolle. 6.841 sec. Immerhin ein Teilerfolg. Unter 7.000 Sekunden. Das war nach den Testfahrten nicht zwingend zu erwarten. Das Auto ist die Nr. 4 aus dem Stall von Horst. Kein absolutes Topauto. Aber: Der Altmeister hat es ganz gut abgestimmt und selbst auch 6.3er Zeiten damit gefahren. Sicher keine Zeit für einen vorderen Platz. Aber doch eine halbe Sekunde schneller als der Rookie. Lehrgeld halt. P 10.

Dann wird es schon viel schneller. Der Altmeister selbst ebenfalls auf einem AMG (Gulf) in 6.232 sec. Nur 9/1000 Sekunden hinter seiner Indy Car Zeit. Und doch nur P9! Crash. Desaster. GEGENWIND.

Wie schnell denn noch?

Martin. BMWZ4. Läuft richtig gut. 6.086 sec. Eine Hammerzeit für den Mann aus Neuzelle. Und doch nur P 8! Was geht hier ab? 3/1000 Sekunden. Ganze 1,3 Zentimeter nimmt ihm Laura ab. Auch sie pilotiert einen BMW Z4. Herrliche Autos. Toll anzuschauen. Toll zu fahren. P7. Immer noch C-Lauf. Hoppla. 6.083 sec. im Tourenwagen reichen nur zum C-Lauf.

Die Hunde beißen bekanntlich den Letzten. P6 für den Champion. Frank. McLaren in 6.068 sec. 15/1000 Sekunden schneller als die Tochter. Und doch raus. Q1 ist Endstation. GEGENWIND. Heftig. Ein mittlerer Sturm. Der Champion ist immer der Gejagte. Alle wollen ihn schlagen.

Überraschung: Maik/Max sind im Q2. Von Mark, André und natürlich Jörg hat man nichts anderes erwartet. Max in 6.052 sec. schlägt Frank um 16/1000 Sekunden. Maik ist in 6.056 sec. gar nur 12/1000 Sekunden weg und nur 4/1000 Sekunden hinter Max. Und nur 7/1000 Sekunden langsamer als seine beste Indy Car Zeit. Hoppla. Das ist alles für sich betrachtet schon besser als Hollywood.

Doch so richtig ab geht es ja erst noch. Die schnellsten Drei.

Mark: 5.838 sec. (5/1000 hinter seiner Indy Zeit). André: 5.804 sec.. Mehr als 2/10 schneller als seine Indy Zeit.

Jörg: 5.722 sec.. 4/10 schneller als mit dem Indy Car.

Und: So weit nicht weg von André. Das konnte ein wahrer Thriller werden im Q2.

Nochmals zusammengefasst:

Raus: Dominique, Horst, Martin, Frank und Laura.

**Q2**

180 Sekunden. 10 Runden.

Dieses Mal Max und Maik jeweils in Solofahrt. Die Startgruppenkollegen gescheitert.

Und Max legt vor. Er fährt den Porsche 911 RSR. Kann sich nicht steigern. Aber mit 6.054 sec. ist er nur den Hauch von 2/1000 Sekunden hinter seiner Q1-Zeit zurück.

Maik. Sehr konzentriert. Sehr fokussiert. 6.001 Sekunden. Was für eine Zeit! 2/1000 Sekunden zur 5 vor dem Komma. Sicher P4.

Die Top 3 in einer Gruppe.

Und Jörg lässt keinen Zweifel. 5.689 Sekunden! Wahnsinn. Unglaublich. Nochmals 33/1000 Sekunden schneller als im Q1.Gewitterdonner!

André kann sich tatsächlich ebenfalls steigern. Und zwar noch deutlicher als Jörg. Allerdings: Für die Pole reicht es nicht. 5.748 sec. reichten 26/1000 Sekunden an Jörgs Zeit aus dem Q1 heran. Und bedeuteten eine Steigerung von 56/1000 Sekunden im Vergleich zu seiner Zeit aus Q1.

Mark als Dritter im Bunde verliert Zeit. 5.900 sec. sind eine Hammerzeit. Und reichen für P3. Und alle sind schneller als sie mit ihren Indy Cars fahren können.

Muss man sich auf der Zunge vergehen lassen: Die Pole-Zeit der Indy Cars (Mark in 5.976 sec.) hätte hier nur für P4 gereicht.

Maik zum zweiten Mal auf P4 im Qualifying. Zwar der „undankbarste“ Platz aber eine deutliche Leistungssteigerung schaut man sich seine Platzierungen der letzten Weltmeisterschaften an. Auch Max hier mit guter Performance. P5 geht absolut in Ordnung.

Hingegen der Altmeister Horst mit niederschmetternden Resultaten (P9 und P7). Bislang zwei Mal C-Lauf. Wie tief kann man sinken?

**Die Startaufstellung der Tourenrennwagen in der Übersicht**

**Jörg Abel, McLaren, 5.722/5.689 sec.**

**André Dietrich, AMG Mercedes, 5.804/5.748**

**Mark Schwolow, McLaren, 5.898/5.900**

**Maik Müller, McLaren, 6.056/6.001**

**Max Knobel, Porsche, 6.052/6.054**

**Frank Howest, McLaren, 6.068/---**

**Laura Kahlisch, BMW Z4, 6.083/---**

**Martin Mecke, BMW Z4, 6.086**

**Horst Carl, AMG Mercedes, 6.232/---**

**Dominique Babenschneider, AMG Mercedes, 6.841/---**

Die ersten 8! Fahrer innerhalb von 4/10 Sekunden. Im freien Training war Jörg eine 5.5er Zeit gelungen. Da staunt selbst die F1!

Man schaue sich nochmals an, wie eng es von P4 bis P8 zuging. 85/1000 Sekunden.

Man ist das gut. Ein hohes Niveau und eine nie dagewesene Leistungsdichte. Das da auch mal die Nerven blank liegen ist unumgänglich. Zwischen Qualifikation A-Lauf und Absturz in den C-Lauf liegen keine 2/10 Sekunden. Da herrscht natürlich Anspannung. Da muss man auf den Punkt präsent sein. Jede Störung in der Balance kann im Desaster enden. Technik (Reifen, Stromabnehmer), Konzentration, Abflüge der Konkurrenten, Fehler der Streckenposten, und, und, und.

Die Rennen werden zum Roulettespiel. Bei dem auch ein Quäntchen Glück dazugehört. Und immer wieder sind es die Rennen, wenn eben 4 gleichschnelle Alphatiere von der Leine und aufeinander losgelassen werden, die für Zündstoff und auch Ärger sorgen. Dazu später mehr.

Jetzt geht es erst einmal ganz schnell mit der Qualifikation der

**F1**

weiter.

**Freie Trainings der F1**

7 Minuten je Startgruppe. Und Tempo satt. Rookie Dominique auf dem Williams 2019 macht eine gute Figur. Findet sich gut zurecht. Anders Max. Der Ferrari 2019 (SF 90) rutscht und schmiert über die Hinterachse. Erweist sich als geradezu unfahrbar. Wechsel auf den 2018er Mercedes. Doch schnell stellt sich heraus: Die nach einem Testcrash erforderlich gewordene Reparatur der Aufhängung des Stromabnehmers hält nicht. Bricht nach einem leichten Ausrutscher. Max verzweifelt.

Die anderen 8 geigen munter vor sich hin. Abstand halten, die Konkurrenten im Blick haben. Ganz wichtig bei dieser Speed. Wichtig: Das Auto heil aus dieser Schlacht in die Qualifikation und danach in das Rennen zu führen. Die Flügel heil lassen; es droht Punktabzug bzw. aufwändige Reparaturarbeiten in der Mittagspause vor den Rennen. Dabei natürlich dennoch irre schnell zu sein. Auch unsere schwäbischen Freunde können jetzt ein Lied von der Power der Masters und ihrer magnetkontrollierten F1 Boliden singen. Und haben es auch unter 6.000 Sekunden geschafft.

**Q1**

Prozedere wie bekannt. 4 Minuten. 15 Runden je Fahrer. Und 5 müssen wieder zusehen wenn es um die Topstartplätze geht.

Anspannung und Geschwindigkeit. Keine gute Kombination. Hinzu kommt, dass die Fahrer bereits 2 Qualifyings hinter sich haben, d.h. schon jede Menge Kraft und Konzentration verpulvert haben. Und dass bevor die schnellsten Rennwagen auf die Strecke gehen. Da wäre eine Umkehrung der Qualireihenfolge überdenkenswert.

Nun. Jetzt war es wie es war.

MAX streicht die Segel. Mercedes defekt, Ferrari unfahrbar. Max passt im Qualifying der F1. Einmalig und erstmals dass die MASTERS so etwas erleben. P10 bereits vergeben.

Rookie Dominique macht seine Sache gut. Bringt sein Auto heil durch. Verpasst die 5 in der ersten Stelle um 1/1000 Sekunde: 6.000 sec. P9.

8 Fahrer donnern unter die 6.000 Sekunden. Und zwar nicht nur ebenso. Sondern überdeutlich. Auch nie dagewesen. Es wird immer wieder schneller. Der Wahnsinn hat Methode und tanzt ein Fest. Denn wenn wir und jetzt P8 ansehen dann finden wir dort traurigerweise eine Laura die auch schon mal auf der Pole Position in der F1 gestanden hat. Mit 5.629 sec. kann man nicht sagen dass Laura langsam war. Aber 7 waren halt schneller. Man muss heutzutage schon eine 5.5er Zeit fahren um nur den Hauch einer Chance auf Q2 oder den B-Lauf zu haben.

Der Altmeister schaffte es nicht. Mit dem Ferrari SF 90 in 5.623 sec, (6/1000 vor Laura) nur P7. Dritter C-Lauf im 3. Anlauf. Gedemütigt. Beinahe schon verzweifelt. Rücktrittsgedanken? Die Sucht nach dem Thrill lässt sowas nicht zu. Weiter. Immer weiter. Trotz GEGENWINDES.

P6-irgendwie Fluch und Segen zugleich. Immerhin der B-Lauf. Q 2 um einen Platz verpasst und damit die Chance über das Q in den A-Lauf zu fahren.

Und wen es da getroffen hat! Keiner kann sich mehr seiner Sache sicher sein. Jörg Abel. Schon Pole ´s geholt und auch A-Lauf-Siege in der F1. Jetzt und heute P6. 5.549. Nicht mal eine schwache 5.5er-Runde. Und doch reicht es nicht zu Q2. GEGENWIND. Mit 5.530 sec. ist der amtierende Champion, Frank, 19/1000 Sekunden flotter dabei. Meine Güte. Und vor ihm liegt Mark Ganze 5/1000 schneller als Frank. 5.525 sec. Der Drittplatzierte dieses Q1 ist dann schon im 5.4er Bereich. André in 5.488 sec.. Nun und ganz vorne?

Da gibt es aus meiner Sicht schon eine kleine Sensation: Maik ist zurück! Und wie: 5.399 sec.! Hammerschnell.

Und der Martin aus Neuzelle schlägt sie alle: 5.385 sec. Die „kleine Pole“. Bestzeit im Q1.

**Q 2**

Nur 3 Minuten. 10 schnelle Runden. Und alle Zeiten aus Q1 weg. Das Spiel beginnt von vorne. 3 der 5 werden im A-Lauf sein. 2 werden im B-Lauf enden zusammen mit Jörg und dem Sieger aus dem C-Lauf.

Auftakt. Vorhang hoch. „Der Krieg ist vorbei. Ein neuer beginnt!“ textete einmal die Berliner Band „Mutter“. Leicht martialisch überhöht trifft diese Umschreibung auf das nun folgende Q2 zu.

So eng beieinander waren sie nie. Vorweg. P1 ist am Ende von P5 ganze 0.197 Sekunden weg. Zwischen der Pole und P3 liegen ganze 7/100 Sekunden (0.07 Sekunden).

Nerven behalten. Freie Strecke suchen.

Hier galt: Advantage Martin und Maik. Beide hatten die Strecke für sich da sowohl in Startgruppe 2 als auch der 3 die Mitkonkurrenten im Q1 hängengeblieben waren. Was zeigt, dass die Startgruppeneinteilung wohl zumindest kräftemäßig zutreffend passiert war. In Startgruppe 1 mussten sich André, Mark und Frank ihre 180 Sekunden gut einteilen. Jeder 1 Minute würde nicht funktionieren um 10 Runden hinzuhauen. Rein rechnerisch wohl. Aber Unterbrechungen auch infolge des Nachpräparierens (Abziehens) der Reifen z.B.

Und Martin gelang ein Auftakt nach Maß. Wie im Tunnel rast er hochkonzentriert durch die 14 Kurven und am Ende steht eine 5.372-Zeit. Verbesserung um 13/1000 Sekunden. MercedesGP machte es möglich.

Maik folgt. Mit einem brandneuen Williams 2019 muss er eine Zeitenverschlechterung hinnehmen: 5.442 sec.. Das ist vorerst P2.

Und dann der Dreikampf auf Biegen und Brechen. Musste man tatsächlich 5.3 fahren um im A-Lauf zu sein?

Wenige Minuten und die Frage war eindeutig mit NEIN beantwortet.

Um am Ende anzufangen. Frank musste eine Zeitenverschlechterung in Kauf nehmen: 5.569 sec. Im Q1 hätte das nicht für die Top-Five gereicht. Hier war es P5.

Der siebenfache Champion Mark belegt P4. Ein wahrlich seltenes Erlebnis,. GEGENWIND auch hier. 5.448 sec. Schnell. Nicht schnell genug mit seinem BrawnGP aus 2009. Immer noch das schnellste Pferd im Stall bei IRON MARK RACING.

P3. Maik! Der Phönix aus der Asche. Die 5.442 waren 6/1000 Sekunden schneller als Mark.

Glückwunsch. Mit einem völlig neuen F1-Boliden auf Anhieb in den A-Lauf! Der Champion aus dem fernen 2009 ist zurück. Und wie!

P2. André. Wird jetzt schon zur Regel dass der junge Mann aus Tempelhof sich ganz vorne in Stellung bringt. 5.432 sec.!

Nun. Die hochverdiente Leistung von Martin wird heute gekrönt: Pole Position in der F1!. 5.372 sec.! Woooosch! Das hat gesessen. Nach herausragender Performance in der Indy Car Klasse (P2) und einem eher mäßigen P8 auf seinem BMW bei den Tourenrennwagen jetzt die höchste Weihe. F1. P1. Besser geht nicht.

**Das doch überraschende Ergebnis der F1-Qualifikation und somit die Startaufstellung in der Königsklasse**

**Martin Mecke, MercedesGP, 5.385/5.372**

**André Dietrich, McLaren 2019, 5.488/5.432**

**Maik Müller, Williams 2019, 5.399/5.442**

**Mark Schwolow, BrawnGP 2009, 5.525/5.448**

**Frank Howest, McLaren 2017, 5.530/5.569**

**Jörg Abel, MercedesGP, 5.549/---**

**Horst Carl, Ferrari SF90 2019, 5.623/---**

**Laura Kahlisch, McLaren 2017, 5.629/---**

**Dominique Babenschneider, Williams 2019, 6.000/---**

**Max Knobel, Ferrari SF 90, ohne Zeit/---**

Abschließend: Rookie Dominique hat seine Sache für den Ersteinsatz sehr gut gemacht. Zum 5er-Club fehlte lediglich die Lächerlichkeit von 1/1000 Sekunde.

Max hatte leider kein fahrbares Auto zur Verfügung. Nach Crash mit dem Mercedes und infolge dessen Bruch der zentralen Stromabnehmeraufhängung wurde der Ferrari eingesetzt. Und der erwies sich als unfahrbar. Die Hinterachse schlingerte unkontrollierbar. Und Max musste das Handtuch werfen. Was absolut traurig war; und Max sehr fair agierte hätte er der Konkurrenz wirklich nur im Weg stehen müssen.

Die Quali`s waren gelaufen. Es warteten 9 vollbesetzte Rennen.

Und da wurde es turbulent und an der ein oder anderen Stelle auch heftig.

**Die 9 Rennen der 86. Weltmeisterschaft/ Part I 2020**

**Rennen 1/C-Lauf der Indy Cars, Renndistanz 62 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Horst Carl, Spur 1**

**Laura Kahlisch, Spur 2**

**Dominique Babenschneider, Spur 4**

**Max Knobel, Spur 3**

3 Minuten Warm Up. Rennpower liegt an (Qualifyingstrom reduziert um 0.5 Volt).

Start. Und so fährt man nach ganz vorne. Max zeigt sein fahrerisches Können und seine Routine. Fährt auch die schnellste Rennrunde und hält alle in Schach. Von P4 auf P1.

Starke Leistung.

Laura setzt sich rundengleich gegen den Altmeister durch. Dominique schlägt sich in seinem überhaupt allerersten WM-Rennen gut. 4 Runden Rückstand auf den Sieger waren achtbar. Und in Sachen schnellste Rennrunde lag der Rookie am Ende bloß 45/1000 Sekunden hinter Horst.

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

**Sieger: Max Knobel, Pennzoil Dallara, 62 Runden in 07:18:65 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.075 sec.)**

**Platz 2: Laura Kahlisch, Pennzoil Dallara, 61 Runden (Rundendurchschnitt: 7.191 sec.)**

**Platz 3: Horst Carl, Arca Ex Dallara, 61 Runden (Rundendurchschnitt: 7.191 sec.)**

**Platz 4: Dominique Babenschneider, 58 Runden (Rundendurchschnitt: 7.563 sec.)**

***Die* schnellsten Rennrunden: Max: 6.272 sec., Laura: 6.353 sec., Horst: 6.431 sec., Dominique: 6.476 sec.**

Das Rennen erlebte 2 längere Unterbrechungen wegen Spurwechsels. Diese Spurwechsel geschahen aber unverschuldet aufgrund jeweils eines Fehlers des einsetzenden Streckenmarshalls. Dies führte naturgemäß zu dem vergleichsweise langsamen Durchschnitt des Siegers.

**Rennen 2/ B-Lauf der Indy Cars/ Renndistanz 91 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Maik Müller (Spur 4)**

**André Dietrich (Spur 2)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

**Max Knobel (Spur 1)**

**3 Minuten Warm Up. Max und André nicht auf ihren Stammspuren.** Und insbesondere Max auf der in Sachen Abstimmung schwierigen Spur 1 musste sich Schritt für Schritt heran tasten. Ansonsten: Business as usual.

Jörg gewohnt schnell. André, der von Spur 4 auf Spur 2 wechseln musste, gewöhnte sich recht fix an den geänderten Rhythmus.

Start. 91 Runden. Kein Pappenstil. Und das Rennen bekommt seine tragische Figur. Jörg. Auslöser ist ein Unfall vom zu diesem Zeitpunkt drittplatzierten Max. In die Unfallstelle rutscht – unverschuldet – der führende Jörg. Wird aus seiner Spur gerissen. Der in Kurve 13 (Esses) postierte Marshall setzt Max zuerst ein. Und dann erst Jörg. Dieser verliert gut 7 Sekunden. Und André geht vorbei. Führt das Rennen an, hat ein ordentliches Zeitpolster. Er ist sowieso der schnellste Mann im Feld. Wenn auch Jörg immer etwas eine Zehntelsekunde langsamer ist, hätte sein ursprünglicher Vorsprung wohl gereicht um den Sieg zu retten. Durch diesen Zwischenfall aber ist jetzt der schnellere Mann an der Spitze. Und André lässt sich jetzt die Butter nicht mehr vom Brot nehmen. Auf einem Nebenschauplatz kämpft Maik einen verzweifelten und letztlich frustrierend erfolglosen Kampf. Viele, viele Boxenstopps. Am Ende nur 69 der 91 Runden gefahren zeigt, dass es mit Sicherheit kein fahrerisches Problem gab.

So kann Max noch P3 rausfahren. André fährt den Sieg unter Druck sicher ein. Und ist damit im A-Lauf. Tolles Ergebnis. Mit konstanter und konzentrierter Fahrweise geschafft. Und vom Rennpech Jörg`s direkt profitiert. That`s race! Glückwunsch.

**Das Rennergebnis des B-Laufes im Überblick:**

**Sieger: André Dietrich, Gulf Dallara, 91 Runden in 10:12:29 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.728 sec.)**

**Platz 2: Jörg Abel, Pennzoil Dallara, 90 Runden (Rundendurchschnitt: 6.803 sec.)**

**Platz 3: Max Knobel, Pennzoil Dallara, 83 Runden (Rundendurchschnitt: 7.385 sec.)**

**Platz 4: Maik Müller, Klein Tool Dallara, 69 Runden (Rundendurchschnitt: 8.874 sec)**

***Die schnellsten Rennrunden:***

***Jörg: 6.132 sec., André: 6.254 sec., Maik: 6.282 sec., Max: 6.609 sec.***

**Rennen 3/ A-Lauf der Indy Cars/ Renndistanz 103 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

**Martin Mecke (Spur 3)**

**Frank Howest (Spur 1)**

**André Dietrich (Spur 4)**

**4 Minuten Warm Up.** Alle 4 Fahrer auf ihren Stammspuren! Und das im ersten absoluten Highlight des Tages. Was für eine Mischung: Martin, der neben Horst erfahrenste Slotracer der MASTERS. Mark, der siebenfache Greatest Driver. Frank der Titelverteidiger. Und André. Erfolgreichster Rookie seit langem.

Und André das erste „Opfer“ der neuen „Ästhetik-Regel“. Fährt sich im Warm Up den Frontflipper seines Dallara ab. Und bekommt das Teil nicht rechtzeitig bis zur Startaufstellung wieder an seinen Einbaum. „Minus 1 Punkt“ heißt es da unerbittlich bevor das Rennen überhaupt startet. Bitter aber nicht zu ändern.

Der Start.

Immer ein besonderer Moment an so einem WM-Tag. Die Ampel. Die 5 roten Lampen. Die im Sekundentakt aufleuchten. Und nach unbestimmter Dauer gleichzeitig erlöschen und das Rennen freigeben. Die ersten beiden Kurven. Das Fahrerfeld ist durch. Und damit ein Abbruch des Rennens ausgeschlossen. Martin legt ein Höllentempo vor. Mark folgt. Frank, André verlieren an Boden. Das Tempo ist enorm. Martin findet seinen Rhythmus. Und wer ihn kennt weiß was das bedeutet. Tunnelblick. Martin voll fokussiert. Der Dallara wie auf Schienen. Kein Wackeln, kein Rutschen. 100 Prozent Traktion am Kurvenausgang. Beste Bremsbalance. Mit einer solchen Waffe wird es schwer gegen Martin. Mark kämpft. Und Frank, der immer alles gibt, sowieso. André kämpft einen ähnlich vergeblichen Kampf wie zuvor Maik im B-Lauf. Es läuft einfach nicht. Wut im Bauch. Aber was hilft`s? Nix. Hilflos auf P4. 8 WM Punkte sicher. Und die Gewissheit, dass man auch siegen kann (B-Lauf). Also ziemlich viel richtig gemacht hat, auch wenn die Sterne jetzt nicht günstig stehen. Auch Frank kommt nicht so in Trab wie er sich das wünscht. 4 Runden verliert er am Ende. Der Wagen entwickelt wenig Spritzigkeit. Wirkt träge und lustlos. Da hilft auch das Durchdrücken des Abzugs am Pistolengriff beinahe bis ins Innere des Gehäuses nix.

Vorne tobt das Gefecht Martin vs. Mark. Giganten unter sich. Am Ende trennt sie nur eine einzige Runde. Und in Sachen schnellste Rennrunde ganze 9/1000 Sekunden. Zugunsten des Siegers Martin. Mark zieht alle Register. Doch hier und heute ist Martin nicht zu schlagen. Ein Klasse Rennen und ein hoch verdienter Sieg für Neuzelle.

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

**Sieger: Martin Mecke, Klein Tool Dallara, 103 Runden in 10:52:07 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.331 sec.)**

**Platz 2: Mark Schwolow, Arca Ex Dallara, 102 Runden (Rundendurchschnitt: 6.393 sec.)**

**Platz 3: Frank Howest, Pennzoil Dallara, 99 Runden (Rundendurchschnitt: 6.587 sec.)**

**Platz 4: André Dietrich, Gulf Dallara, 93 Runden (Rundendurchschnitt: 7.012 sec.)**

***Die schnellsten Rennrunden:***

***Martin: 6.071 sec., Mark: 6.080 sec., Frank: 6.217*** sec***., André: 6.257 sec.***

Auch hier wird die „Zweiklassengesellschaft“ dieses Rennens deutlich.

Das Rennen selbst mit einem irren Rundendurchschnitt und als A-Lauf naturgemäß das schnellste Rennen der Klasse INDY CARS.

Die Rennpower mit 0.5 Volt weniger wirkt sich bei den Spitzenpiloten tatsächlich nur minimal aus. So waren Martin und Mark in der Spitze tatsächlich nur eine gute Zehntelsekunde langsamer als im Qualifying. Bei Frank und André waren es doch eineinhalb bis zwei Zehntel.

**Rennen 4/ C-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 51** Runden

Vorweg:

In der Klasse der Tourenrennwagen gilt es seit einiger Zeit einen Mann zu schlagen: Jörg Abel. Schier unglaublich was er aus seinem McLaren MP4-12 in den letzten Rennen herausgeholt hat. Da ist er in Zeitenbereiche vorgedrungen die zuvor ausschließlich der F1 vorbehalten waren. Auch an diesem WM-Tag war es – beinahe ist man geneigt zu formulieren – natürlich wieder die Pole Position für den ultraschnellen Mann aus Thyrow. Doch die Jagd ist eröffnet. Zwei der Häscher waren ihm im Qualifying dicht auf den Fersen .André und Mark. Erstgenannter konnte den Rückstand auf weniger als eine Zehntelsekunde verkürzen. Nun. Auf diesen Dreikampf konnte man gespannt sein.

Doch der ließ natürlich noch auf sich warten. War doch zunächst die C-Auswahl am Zug. Und die startete in folgender Formation:

**Startaufstellung**

**Laura Kahlisch (Spur 2)**

**Martin Mecke (Spur 3)**

**Horst Carl (Spur 1)**

**Dominique Babenschneider (Spur 4)**

3 Minuten Warm Up. Zweimal BMW (Laura/Martin) zweimal AMG Mercedes. Dominique kämpft mit dem Handling seines Boliden. Die BMW gehen gut. Horst hat ebenfalls ein gut liegendes Auto. Allerdings: Die BMW Z4 kommen klar schneller aus den Ecken.

Start.

Alles geht glatt. Dominique hat die ersten Abflüge. Und wird sehr schnell durchgereicht und überrundet. Die anderen 3 liefern sich ein äußerst spannendes Rennen. Die BMW gehen vorne weg. Formationsflug der Bayern. Machen klar das Tempo. Laura vor Martin. Horst folgt schattengleich kann aber keinen Boden gut machen. Der Mercedes ist träge So kommen sie am Ende exakt so ins Ziel wie sie losgefahren sind. P1-P3 mit nur einer Runde Differenz. Die beiden BMW gar rundengleich im Ziel. Gratulation an die Lady. Sieg und im B-Lauf angekommen. Blitzsauber Laura`s Fahrt. Auch Martin gut dabei, aber dieses Mal reicht es nicht. 2 WM Punkte. Ein schwacher Trost. Und der Altmeister mit einem Punkt nach P3 bei den Indys erneut chancenlos. Was passierte hier mit dem vierfachen Champion? Ein Desaster bahnte sich an. Nach 2 von 3 Rennklassen ganze 2 Punkte für Horst. Und in der F1 würde er auch im C-Lauf starten müssen. Mon dieu! Was für ein Saisonauftakt! GEGENWIND.

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

**Siegerin: Laura Kahlisch, BMW GT 3, 51 Runden in 05:34:97 Minuten (Rundendurchschnitt 6.568 sec.)**

**Platz 2:Martin Mecke, BMW GT 3, 51 Runden (Rundendurchschnitt 6.568 sec.)**

**Platz 3: Horst Carl, AMG Mercedes GT, 50 Runden (Rundendurchschnitt 6.699 sec.)**

**Platz 4: Dominique Babenschneider, AMG Mercedes GT, 42 Runden (Rundendurchschnitt 7.975 sec.)**

***Die schnellsten Rennrunden***

***Laura: 6.262 sec., Martin: 6.302 sec., Horst: 6.431 sec., Dominique: 6.748 sec.***

Interessant: Dominiques schnellste Rennrunde war besser als seine schnellste Qualifyingrunde! Ansonsten: Die beiden BMW-Piloten auf engstem Raum.

**Rennen 5/ B-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 65 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Maik Müller (Spur 4)**

**Max Knobel (Spur 1)**

**Frank Howest (Spur 3)**

**Laura Kahlisch (Spur 2)**

**3 Minuten Warm Up.**

Betrachten wir das Starterfeld. Einmal Porsche 911 RSR (Max). Dann der hübsche BMW GT 3 (Laura) und Frank/Maik jeweils auf einem McLaren MP4-12. Wieder einmal Vater/Tochter im selben Rennen. Die Tochter mit mächtig Rückenwind infolge des Sieges im C-Lauf. Nur Frank nicht auf seiner Stammspur (im Qualifying war Max 16/1000 Sekunden schneller).

Der Start.

Und es wurde eine hochspannende Angelegenheit. Denn alle 4 erwiesen sich als schnell. Und alle 4 hatten ihre Boliden sicher im Griff. Da wurde um jeden Zentimeter Strecke gerauft. Immer fair und immer mit Augenmaß. Recht bald wurde deutlich: Laura hatte Karten auf den Sieg. Denn der BMW lag wie ein Brett. Hatte ordentlich Traktion und Topspeed. Da ging mächtig was nach vorne. Doch die 3 Herren ließen sich nicht lumpen. Und drückten kraftvoll durch. Herrlich anzuschaun. Und Laura hatte die Führung. Da half alles Aufplustern nix. Um die Hochspannung zu verdeutlichen seien hier die schnellsten Rennrunden vorweggenommen. Frank in 6.058, Max in 6.122, Laura in 6.181 und Maik in 6.244 Sekunden. Da passte ein Blatt Papier zwischen die Konkurrenten. Garant für den Sieg ist die schnellste Rennrunde aber nie. So auch hier. Saubere Linie. Das ist das Erfolgsrezept. Was natürlich MASTERS wissen. Aber eben unterschiedlich in der Rennsituation hinbekommen. Heute war es die Laura. Behielt die Nerven. Machte alles richtig. Und gewinnt ihr zweites Rennen in Folge in dieser Klasse. Und ist im A-Lauf! Chapeau. Und Papa Frank mit der schnellsten Rennrunde kommt auf P4 rein. Natürlich enttäuscht. Aber auf der Spur 3 lief es heute nicht so rund für ihn

Max krallt sich P2 und damit die Maximalpunkteausbeute im B-Lauf. 6 WM Punkte. Das sollte mehr sein, als ein bestimmter alter Fuchs heute am ganzen Tag kassieren konnte. Doch jetzt weg vom Traurigen, hin zum Erfolg. Zur Rennergebnisübersicht die nochmals unterstreicht was hier gerade für ein tolles Rennen gezeigt worden war.

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

**Siegerin: Laura Kahlisch, BMW Z4 GT3, 65 Runden in 07:27:10 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.878 sec.)**

**Platz 2: Max Knobel, Porsche 911 RSR, 65 Runden (Rundendurchschnitt: 6.878 sec.)**

**Platz 3: Maik Müller, McLaren MP4-12, 64 Runden (Rundendurchschnitt: 6.986 sec.)**

**Platz 4: Frank Howest, McLaren MP4-12, 63 Runden (Rundendurchschnitt: 7.097 sec.)**

***Die schnellsten Rennrunden:***

***Frank: 6.058 sec., Max 6.122 sec., Laura: 6.181 sec., Maik: 6.244 sec.***

Das Rennen wurde aufgrund von Unfällen und Spurwechseln das ein oder andere Mal unterbrochen was auch den relativ schlechten Rundendurchschnitt erklärt.

Spurwechsel wurden nach neuem Reglement mit einer Stop and Go-Strafe (Haltepunkt auf der Geraden zwischen Presseturm und Ford Bank Kurve) geahndet.

Nahtlos ging es über zum zweiten Rennhöhepunkt des Tages, dem

**Rennen 6/ A-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 76 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Jörg Abel (Spur 3)**

**André Dietrich (Spur 4)**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

**Laura Kahlisch (Spur 1)**

**4 Minuten Warm Up.**

Laura ganz klar in der Außenseiterposition. Musste auf die Spur 1. Das Setup des Autos muss hier ganz präzise abgestimmt sein. Was man natürlicherweise in 240 Sekunden Warm Up nicht vollumfänglich leisten kann. Entsprechend hat Laura zu kämpfen. Ihr BMW hat jetzt schon 116 Rennrunden und gut 70 Runden aus dem Warm Up`s hinter sich.

Auftritt Jörg. Der McLaren brüllt seine Kraft in den Raum dass es dem Einen eine Freude, dem Anderen ein Ohrenschmerz ist. Dieses akustische Muskelspiel ist auch Teil des Erfolgspaketes das Jörg hier in den letzten Monaten geschnürt hat.

Doch die Jäger lauern, und lassen sich wenig beeindrucken. André und Mark haben durchaus berechtigte Ambitionen den Favoriten zu stürzen. Denn im Rennen – längst hundertfünfzigmal thematisiert – zählt konstantes, kontrolliertes, über viele Runden sauber ausgeführtes Fahren. Die schnellste Runde zählt nichts, wenn dann der Abflug oder der Quersteher folgt.

START

Sie kommen gut weg. Laura hat in keiner Phase des Rennens eine echte Chance die Rote Laterne abzugeben. André heizt Jörg furios ein. Der AMG Mercedes folgt dem kreischenden McLaren wie ein Schatten. Riesenprobleme für Mark. Sein McLaren ist heute nicht auf gewohntem Level. Deutlich gemacht an den besten Rennrunden der beiden Führenden: André ist schneller als Jörg: 5.764 sec. Da ist der André nur winzigste 16/1000 Sekunden langsamer (kann man hier von langsam schreiben?) im Renntrimm unterwegs als auf seiner absolut schnellsten Qualifikationsrunde. Jörg: 5.828 sec.. Und Mark: 6.153 sec. Beinahe vier Zehntelsekunden langsamer als André. Da passt was nicht. GEGENWIND! Laura rauscht des Öfteren in die Botanik oder die Leitplanken. Der Z4 will es mit dieser Spur 1 nicht so recht aufnehmen. Und Laura ist frustriert. Okay. Wir sind gerade im Toprennen der Tourenrennwagen unterwegs. Das ist kein Ponystreicheln. Das ist Stahlgewitter. Und Jörg zeigt keine Nerven. Lässt sich überhaupt nicht beirren. Hat das Selbstbewusstsein eine Waffe zu besitzen, die ihm den Sieg bringen kann. Das dann auch umsetzt. Der McLaren zeigt keine Schwächen. Ist stets am Limit. Es macht schon Spaß zuzusehen. Was für ein gutes Gefühl muss es erst sein, ein solches Auto selbst zu fahren! André beißt. Bremst nochmals einen Millimeter später. Steht nie quer. Saubere Linie. Gibt wirklich alles. Am Ende ist er in derselben Runde wie der Sieger. Macht der Junge Druck! Hat der Kampfgeist und Talent. Und zwar in alle Richtungen. Testehrgeiz, technisches Können für das richtige Setup (Reifen, Schleifer) und das fahrerische Potential. Für mich ein künftiger Champion. Kein Zweifel!

Dieses Mal muss er noch zurückstehen. P2 im A-Lauf. Satte 12 Punkte. Verdienter Lohn nach harten knapp 8 Rennminuten.

Nicht überragend aber dennoch souverän: Sieg für Jörg/McLaren. Wieder einmal. 15 WM-Punkte. Plus 2 Punkte für die Pole Position. Maximum. Mehr geht nicht, auch wenn er das i-Tüpfelchen, nämlich die absolut schnellste Rennrunde dieses Mal nicht setzen konnte.

Mark mit 6 Runden weit abgeschlagen Drittplatzierter.

Laura regelrecht gedemütigt. 16 Runden Rückstand . Da lief nix zusammen.

**Das Rennergebnis des A-Laufes der Tourenrennwagen im Überblick:**

**Sieger: Jörg Abel, McLaren MP4-12, 76 Runden in 07:39:85 Minuten (Rundendurchschnitt 6.051 sec.)**

**Platz 2: André Dietrich, AMG Mercedes GT, 76 Runden (Rundendurchschnitt 6.051 sec.)**

**Platz 3: Mark Schwolow, McLaren MP4-12, 70 Runden (Rundendurchschnitt 6.569 sec.)**

**Platz 4: Laura Kahlisch, BMG Z4 GT 3, 60 Runden (Rundendurchschnitt 7.664 sec.)**

***Die schnellsten Rennrunden***

***André: 5.764 sec., Jörg: 5.828 sec., Mark: 6.153 sec., Laura: 6.716 sec.***

Schaut man sich den Renndurchschnitt an dann bleibt selbst dem erfahrenen Racer ein Wenig der Mund offen stehen. 6.051 Sekunden pro Runde. Das war bis dahin das schnellste Rennen des Tages. Und zeigt diesen Titanenkampf bei dem zwischen Jörg und André die schnellsten Runden hin und her flogen. Der Streckensprecher, atemlos, kam mit dem Verkünden der nächsten superschnellen Runde nicht mehr hinterher. Es war ein Rennen der Superlative, auch wenn es unterm Strich auf ein Duell Jörg vs. André hinausgelaufen war. Schade dass Mark nicht mitmischen konnte. Laura musste sich diese 8 WM Punkte in 176 Rennrunden fürwahr hart erarbeiten.

**…die heißblütigsten Boliden standen jetzt in den Startlöchern…**

**F1**

Geliebt. Gehasst. Höchste Euphorie. Höchster Adrenalinspiegel. Power. Kraft. Anmut. Rasend. Keine Kultur des Verzeihens. Die Krone der Speedevolution.

**Rennen 7/C-Lauf der F1/Renndistanz 72 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Horst Carl (Spur 1)**

**Laura Kahlisch (Spur 2)**

**Dominique Babenschneider (Spur 4)**

**Max Knobel (Spur 3)**

**3 Minuten Warm Up**

Rennpower. Max fährt mit ist aber irgendwie außer Konkurrenz. Sein Ferrari SF90 unfahrbar. Rutscht eher mit. Sportsmann der er ist will er niemandem im Weg stehen. Dominique schon beinahe erwartet schnell. Schneller als im Qualifying (jetzt unter 6.000 Sekunden). Und Laura bei ihrem 4. Rennstart in Folge!. Der Altmeister mit seinem Ferrari zufrieden. Laura auf McLaren 2016, Dominique auf einem krachneuen 2019er Williams unterwegs.

Der Start.

Laura setzt sich bald durch. Macht die Pace. Kommt gut zurecht. Sammelt heute Rennrunden. Und Siege! Denn jetzt folgt Nr. 3 im 5. Rennen. Und beschert ihr tatsächlich den 6. Renneinsatz! Rekordverdächtig. Der Altmeister wehrt sich. Vergebens. Erneut GEGENWIND. P2. Wieder nicht über den C-Lauf hinausgekommen. Eine Vollpleite für ihn. 4 WM-Punkte. Schlechtestes Ergebnis in 23 Jahren! Sprachlos. Hilflos. Zukunft? Wie? Wohin? Tal der Verzweiflung.

Dominique holt seinen ersten WM-Punkt. Und den einzigen bei dieser 86. Weltmeisterschaft. Und fährt hinter Laura die zweitschnellste Rennrunde. Das Rennen insgesamt eher in ruhiger Gangart. Einige Zwischenfälle. Und nur ein Platztausch (Laura/Horst)

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

**Siegerin: Laura Kahlisch, McLaren 2017, 72 Runden in 07:50:10 Minuten (Rundendurchschnitt 6.529 sec.)**

**Platz 2: Horst Carl, Ferrari SF 90, 69 Runden (Rundendurchschnitt 6.813 sec.)**

**Platz 3: Dominique Babenschneider, Williams 2019, 63 Runden (Rundendurchschnitt 7.462 sec.)**

**Platz 4: Max Knobel, Ferrari SF 90, 35 Runden (Rundendurchschnitt 13.431 sec.)**

***Die schnellsten Rennrunden:***

***Laura: 5.891 sec., Dominique: 5.919 sec., Horst: 6.088 sec., Max: 6.634 sec.***

Schön dass Ferrari wieder mit von der Partie ist. Schön auch das wir wieder Williams am Start sehen. So ist die F1 sowieso wieder sehr vielfältig: Brawn, Mercedes, McLaren, Williams und Ferrari. 5 Marken. Das ist ein besseres Niveau als bei den Tourenrennwagen (BMW, Porsche, McLaren, Mercedes). Und gleich 2 Marken die in beiden Klassen antreten (**McLaren**/**Mercedes**)

**Rennen 8/B-Lauf der F1/Renndistanz 99 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

**Frank Howest (Spur 1)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

**Laura Kahlisch (Spur 4)**

**3 Minuten Warm Up.** Erneut Vater und Tochter in einem Rennen. Laura nach ihrem dritten Sieg an diesem Tag gut aufgelegt. Aber: Mit drei Hochkarätern in der Konkurrenz steht sie eher auf der Position der Außenseiterin. Zumal sie auch vom letzten Startplatz los muss. Dreimal McLaren (Frank/Laura fahren die 2016er Version, Jörg den Alt-McLaren aus 2007) sowie Mark mit dem BrawnGP aus 2009 auf Startplatz 1. Und dank Ästhetikregel haben erstmals auch die beiden tiefschwarzen McLaren von Laura und Frank sämtliches Flügelwerk an Bord. Man staune und wundere sich was so alles geht.

Start.

Nichts geht bei Laura. Nach ganzen 2 Runden ist Schluss. Fatal. Die 97 Restrunden laufen mit 3 Fahrzeugen .Wobei Mark den Hut auf hat. Jörg kann Druck machen. Ist permanent auf der Lauer. Frank hat auch hier ein müde wirkendes Auto am Regler. Da kann der amtierende GREATEST DRIVER alle Fahrkünste, allen Ehrgeiz, alle Verbissenheit auspacken. Allein es hilft nicht. Der Express Richtung Sieg ist längst abgefahren. Frank`s Waffe stumpf. Nach der Tochter auch der Papa chancenlos. 5 Punkte gibt es für die Mühen immerhin. Jörg hat Power. Macht Dampf über die gesamte Strecke. Aber Mark hat die Sache unter Kontrolle. Regelt das auf seine betont ruhige und effiziente Art. Volltreffer. Sieg und im A-Lauf. Die Scharte aus der Quali wieder ausgewetzt. Jörg zum zweiten Mal mit den 6 WM-Punkten. Zufriedenheit sieht anders aus.

Wir nähern uns dem Höhepunkt. Zuvor aber…

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

**Sieger: Mark Schwolow, BrawnGP, 99 Runden in 09:30:64 Minuten (Rundendurchschnitt: 5.764 sec.)**

**Platz 2: Jörg Abel, McLaren 2007, 96 Runden (Rundendurchschnitt 5.944 sec.)**

**Platz 3: Frank Howest, McLaren 2016, 94 Runden (Rundendurchschnitt 6.071 sec.)**

**Platz 4: Laura Kahlisch, *McLaren* 2016, Aufgabe nach 2 Rennrunden**

***Die schnellsten Rennrunden:***

***Mark: 5.560 sec., Jörg: 5.668 sec., Frank: 5.859 sec. Laura:------***

Das war das bisher schnellste Rennen. Mit einem Durchschnitt von deutlich unter der 6.000-Sekunden-Marke. Stark!

**Rennen 9/A-Lauf der F1/Renndistanz 112 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Martin Mecke (Spur 3)**

**André Dietrich (Spur 4)**

**Maik Müller (Spur 2)**

**Mark Schwolow (Spur 1)**

**4 Minuten Warm Up**

Auftakt zum großen Finale. Und natürlich 4 Toppiloten. Martin. Auf seiner Stammspur aus der Pole Position mit dem ultraschnellen Mercedes. André. Ebenfalls Stammspur mit dem McLaren aus 2019. Mark mit dem BrawnGP auf der Spur 1. Nicht Stammspur. Und dennoch ultraschnell. Wie macht er das bloß? Die Konkurrenz staunt und ist immer wieder tief beeindruckt wie Mark das managt. Wechselt auf die in Sachen Rennwagenabstimmung schwierigste Spur und ist doch sofort konkurrenzfähig. Was für ein Fahrer! 7 Titel kommen wahrlich nicht von ungefähr.

Maik. Ihn muss ich jetzt wirklich mal hervorheben. Der Maik hat jetzt Zeit zum Testen. Und schon ist er wieder voll bei der Musik. Fährt sich über die Qualifikation in der Königsklasse in den A-Lauf. Das hat es lange nicht gegeben. Setzt einen brandneuen Williams ein. Hat Spaß am Fahren. Denkt immer mit. Kann das Rennen lesen. War schließlich Champion 2009. Und ist immer wieder Ideengeber wenn es am Regelwerk zu feilen gilt.

Was jetzt folgt ist der Kampf der Giganten. Und André als junger Mensch und ebensolcher Pilot mittendrin. Und wenn die Titanen dieses Sports kämpfen wird immer Staub aufgewirbelt. Dieses Mal allerdings war dieser Staub besonders grau und giftig. Weil auch verbal die Fetzen flogen. Und weil sowas nie schön ist und man immer hofft, dass nur die Leistung auf der Strecke zählt. Aber manchmal ist es wie es ist. Denn die Nerven liegen gerade bei diesem hochdotierten Rennen blank. Der Tag war lang. Und den A-Lauf der F1 zu gewinnen ist höchstes MASTERS-Gut. Und da kann der Funke zum Feuerball werden. Es brodelt. Es dampf und zischt. Adrenalin läuft über. Die Geschwindigkeit ist zu hoch. Die Wagen werden zu Geschossen. Und der Mensch verliert die Kontrolle. Zeitweise. Punktuell. Das Feuer gerät außer Kontrolle.

Genug um den heißen Brei geschrieben. Zur Sache.

Maik geht es schlecht. Bald nach dem Start stellen sich für ihn riesige Probleme ein. Das Auto erweist sich auf der Spur 2 (nicht seine Stammspur) als schier unfahrbar. Boxenstopp folgt auf Boxenstopp. Erledigt. Das Ding ist durch. 8 Punkte nicht wenig, aber P4 ist natürlich der Tiefschlag. Vorne tobt die Schlacht Martin vs. Mark. Mittendrin auf einem Logenplatz: André. Es ist schwer zu beschreiben, wie höllisch die Fahrt dieser drei Männer da vorne ist. Da bleibt nur die schnellsten Rennrunden vorab aufzuzeigen: André: 5.737 sec., Mark: 5.788 sec., Martin: 5.795 sec.. Fragen? Nicht einmal 6/100 Sekunden trennen diese drei. Auch wenn es im B-Lauf schnellere Runden gab. Hier fährt man absolut auf Augenhöhe. Jetzt entscheiden Minimalfahrfehler. Mark vorneweg. Martin dahinter. Rundengleich. André im Windschatten. Aber mit dem ein oder anderen Fehler. Nerven. Man will dranbleiben. Mit der Brechstange. Funktioniert nicht. Unfall. Und jetzt wird es fatal. Jetzt wird gleich der Funke zünden. Bergung von André`s Auto nach Fehler am Presseturm. Mark rast durch die Kurven 3 und 4 in Richtung Infield. André`s Auto fällt dem Streckenmarshall aus der Hand. Direkt vor Mark`s BrawnGP. Konfusion. Martin fliegt heran. Geht am Chaos vorbei in Führung. Mark setzt hinterher. Aus. Vorüber. Martin hat Blut geleckt. Gibt alles. Und holt sich den Sieg. Mark rundengleich auf P2, André auf der 3 und Maik auf 4.

Riesendiskussion. Vorwurf des Rennleiters (Horst) an Martin. Der da lautet, dass Martin fairerweise nach der Behinderung Mark`s hätte warten sollen. Martin wehrt sich. Die Worte fliegen. Die Fronten verhärten. Überforderung. Stress. Kein freundschaftlicher Ausklang. Bitterer Geschmack. Das Rennergebnis gilt. Nachdenklich wird man erst später. Und erkennt: So manches war überzogen. Und anderes berechtigt. Rennfahrer. Kein Team. Einzelkämpfer. Um den Sieg. Gerecht war es nicht. Aber verdient war es trotzdem. Ach. Es ist kompliziert. Wer will das abschließend beurteilen? Lassen wir es so stehen. Es hilft ja nix. Alle sind sie tolle Fahrer. Alle sind engagiert dabei. Wir brauchen sie doch alle. Und wollen es auch. Am Ende bleibt – nach Wochen – die Melancholie. Es soll alles bleiben wie es ist. Wir fahren Rennen weil es uns Freude macht. Ja und wir dürfen uns auch mal fürchterlich ärgern. Und wenn uns etwas unverschuldet trifft ist das einfach großer Mist. Aber wir stecken das weg. Und haben beim nächsten Mal Glück. So sind die Dinge. So erleben wir das. Und wir fangen uns wieder. Professionell. Gas geben. Weiter. Zum nächsten Sieg. Egal wie der aussieht. Aber nur auf der Strecke. Und wirklich nur da. Mit Respekt vor dem Konkurrenten. Der dasselbe macht wie wir selbst: Nämlich alles geben und Sportler sein. Basta.

**Das Rennergebnis des A-Laufes der F1 in der Übersicht**

**Sieger: Martin Mecke, MercedesGP, 112 Runden in 11:26:34 Minuten (Rundendurchschnitt 6.128 sec.)**

**Platz 2: Mark Schwolow, BrawnGP, 112 Runden (Rundendurchschnitt 6.128 sec.)**

**Platz 3: André Dietrich, McLaren 2019, 105 Runden (Rundendurchschnitt 6.537 sec.)**

**Platz 4: Maik Müller, Williams 2019, 72 Runden (Rundendurchschnitt 9.533 sec.)**

***Die schnellsten Rennrunden:***

*André: 5.737 sec., Mark: 5.788 sec., Martin: 5.795 sec., Maik: 6.000 sec.*

Man schaue nochmals genau hin: Die ersten 3 innerhalb von 6/100 Sekunden. Der letztlich große Rückstand von André auf die Spitze (7 Runden) erklärt sich durch viele Abflüge des Juniors. Aber: Wieder einmal schnappt er sich die schnellste Rennrunde. Wenn dann noch die Fahrfehler vermieden werden….Champion in spe (sag ich doch!)

Und Maik war zeitenmäßig zwar ein ganzes Stück zurück (mehr als 2/10 Sekunden), aber das erklärt natürlich keine 40 Runden Rückstand im Ziel. Riesenprobleme am Auto waren hier ursächlich.

**Die 9 Rennen der 86. Weltmeisterschaft waren gelaufen.**

**Und damit stand die erste Punketabelle der neuen Saison fest. Diese sieht dann wie folgt aus (in Klammern Anzahl der 2020 vom Piloten bestrittenen WM `s)**

**P1: Mark Schwolow, 36 Punkte (1)**

**P2: Martin Mecke, 34 Punkte (1)**

**P3: Jörg Abel, 29 Punkte (1)**

**P3: André Dietrich, 29 Punkte (1)**

**P5: Frank Howest, 19 Punkte (1)**

**P6: Maik Müller, 17 Punkte (1)**

**P7: Laura Kahlisch, 14 Punkte (1)**

**P8: Max Knobel, 11 Punkte (1)**

**P9: Horst Carl, 4 Punkte (1)**

**P10: Dominique Babenschneider, 1 Punkt (1)**

**P11: Mirco Jäger, 0 Punkte (0)**

**P11: Uwe Dietrich, 0 Punkte (0)**

**Daten, Highlights, Anmerkungen zu dieser 86. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY**

* 10 Teilnehmer. Volle Starterfelder. Quantitativ ein guter Saisonauftakt mit Ausbaupotential (in der Hoffnung Mirco und Uwe bei der 87. WM wieder dabei zu haben)
* Absolut schnellste Qualifyingrunde: 5.372 Sekunden (Martin, Q2, Pole Position der F1)
* Absolut langsamste Qualifyingrunde: 6.841 Sekunden (Dominique, Q1 der Tourenrennwagen)
* Die Pole Positions in den drei Klassen teilten sich 3 Piloten: Indy Cars: Mark/Spur 2, Tourenwagen: Jörg/Spur 3, F1: Martin/Spur 3
* Lediglich 4 der 10 Starter erreichten keinen A-Lauf: Horst, Max, Dominique. Was zeigt: Die Leistungsdichte ist enorm!
* Lediglich 2 Piloten kamen in allen 3 Kategorien in den A-Lauf: Mark und André.
* Kein einziger Fahrer schaffte den Sprung in alle A-Läufe allein über das Qualifying. Sowohl Mark als auch André benötigten je einen B-Lauf-Sieg.
* André wäre alleiniger Drittplatzierter hätte er doch bloß bei seinem Indy Car den Frontflipper dran gelassen!
* Die 9 Rennsiege verteilten sich auf folgende Piloten: Laura: 3 Siege, Martin: 2 Siege, Jörg: 1 Sieg, Mark: 1 Sieg, André: 1 Sieg, Max: 1 Sieg
* Die 9 Siege verteilten sich zahlenmäßig wie folgt auf die 4 Rennspuren: 5 Siege auf der Spur 2, 4 Siege auf der Spur 3. Eine eher untypische Asymmetrie. Auf den beiden Außenspuren wurden keine Rennen gewonnen.
* Die absolut schnellste Rennrunde fuhr Mark im B-Lauf der F1: 5.560 Sekunden in Rennpower um die 14 Kurven.
* Einen Rundenrekord gab es nicht. Der datiert nach wie vor aus 2019. Gefahren von Frank (F1) in 5.153 Sekunden( 83. WM). Von dieser Marke war man an diesem Tag gut 2/10 Sekunden entfernt.
* Insgesamt wurden von allen 10 Piloten in Summe 2.636 Rennrunden gefahren. Das sind rund 1.000 Runden mehr als das Siegerteam des CLASSIC 100 im Jahr 2019 zurückgelegt hat. Hinzu kommen gut 1.600 Runden in den freien Trainings und 900 Runden in den Warm Ups. Also rund 5100 Runden bei dieser WM. Das sind beinahe genauso viele Runden wie bei dem 3 stündigen CLASSIC 100 alle 4 Teams zusammen erreichen.
* 2 Piloten ragten für mich heraus: Mark und Martin. Mark, der wieder einmal sehr unspektakulär an die Spitze der Gesamtwertung fahren konnte (zum wievielten Male eigentlich?) Und Martin der eher spektakulär und mit großen Siegen (in den A-Rennen) für Furore sorgt.
* Ansonsten kann ich weitere 6 Piloten positiv erwähnen: Maik, der für mich die deutlichste Steigerung im Vergleich zu seinen Vorjahressaisonauftaktergebnissen (was für ein Wortwurm mit 33 Buchstaben!) erreichen konnte. Max der ganz gut Punkte einfuhr und sich wieder einmal in Sachen „Fairness“ einen Namen machte. André der sich langsam aber sicher in herausragender Manier zum echten Titelanwärter entwickelt. Dominique der sich tapfer geschlagen hat und mit Sicherheit aus diesem Stahlgewitter gestärkt hervorgegangen ist. Laura, die als einzige Frau wieder einmal den Herren zeigen konnte wie man Siege einfährt (ein Drittel aller Rennen hat sie gewonnen). Jörg – ebenfalls Sportsmann mit Leib und Seele – der immer wieder in Sachen Energie- und Engagement neue Maßstäbe setzt und ansonsten die Tourenwagenszene dominiert.
* 2 Piloten sind leider im an diesem Samstag herrschenden GEGENWIND teils (Frank) und komplett (Horst) von der Piste geweht worden. Der Titelverteidiger beginnt das Jahr nur auf „P5“ mit 17 Punkten Rückstand auf den Leader. Und Horst toppt dieses Negativergebnis noch mit Start auf „P9“!!! und seinem schwächsten Punkteergebnis in beinahe 20! Jahren.
* Die neuen, kosmetischen Veränderungen am bewährten Reglement zeigten (insbesondere hinsichtlich der äußeren Erscheinung der Boliden/Stichwort „Ästhetikregel“) Wirkung. Die Stop and Go Strafe musste nicht allzu oft verhängt werden und wurde von allen „Tätern“ auch brav eigenständig „abgesessen“. Die so genannte „Achterregel“ kam nicht zum Zug (nur bei 8 Teilnehmern). Ebenso die zusätzlichen 2 Punkte für die Pole Position bei den Endurance Rennern. Diese sind erst bei WM Nr. 87 am Start.
* Das schnellste Rennen war dieses Mal der B-Lauf der F1. Das langsamste Rennen war der C-Lauf der Indy Cars.
* **Ich freue mich auf die Fortsetzung. Terminiert auf den 9. Mai 2020. Und jetzt, da ich diese Zeilen schreibe ist nicht sicher ob bei anhaltender Corona-Pandemie dieser Termin zu halten ist. Die Testfahrten sind seit Wochen gestoppt. Ich hoffe ganz inständig, dass wir noch vor dem 9. Mai den Testbetrieb aufnehmen und die Weltmeisterschaft planmäßig stattfinden lassen können.**

IN DIESEM SINNE UND DEM GEIST UNSERER ZEIT ENTSPRECHEND:

BLEIBT ALLE GESUND!!!!!!!!

Horst im April 2020