**Aufstieg und Fall**

**Die Rennen der 87. Weltmeisterschaft der Masters of Insanity**

**Großbeeren, Sonntag, 05. Juli 2020**

**Prolog**

**COVID-19.**

Besser bekannt als CORONA. Seit dem Saisonauftakt (9. Februar) sind 5 Monate vergangen. Seit Mitte März hat die Pandemie die Welt fest im Griff. Die für Anfang Mai terminierte WM der MASTERS konnte nicht stattfinden. Anfang Juni 2020 zeichnete sich dann ein Silberstreif am Horizont ab. Die Fallzahlen sanken erstmals signifikant. Mitte Juni öffneten die Staaten der EU wieder ihre Grenzen.

Die MASTERS konnten den Testbetrieb wieder aufnehmen. Die Rennstrecke erwachte aus ihrem Dornröschenschlaf.

Auch alle anderen Sportarten in der 1:1-Welt mussten ihre Aktivitäten ruhen lassen. Die 1:1- F1 startete exakt an diesem 5. Juli erst in ihre Saison.

Die MASTERS also mit ihrem Part II/2020.

Und es wurde ein toller Renntag. Mit 10 Startern (nur Mirco und Uwe hielten sich aufgrund der weiterhin bestehenden Infektionsgefahr zurück). Und einer wirklich guten Stimmung am Track. Sportlich fair wurde der Wettbewerb ausgetragen. Ein dickes **LOB** an dieser Stelle an Euch.

Anfang August 2020 da ich diese Zeilen schreibe, steigen die Corona Fallzahlen leider weltweit wieder an. Viele unvernünftige Zeitgenossen wollen die PANDEMIE nicht mehr wahrhaben und missachten sämtliche Regeln wie Abstandspflicht, Maskenpflicht, Hygienepflicht.

Die MASTERS wollen am 12. September in ihre 3. Runde gehen. Die Testfahrten laufen. Aber wird dann eine WM möglich sein? Wir wissen es nicht. Die F1 fährt ihre Rennen paarweise im Wochentakt auf derselben Rennstrecke. Nach Österreich und Ungarn steht z.Zt. Silverstone auf dem Programm. Der erste F1 Pilot (Perez aus vom Team Racingpoint) wurde positiv auf COVID 19 getestet.

Wie geht es weiter?

Wir **wissen** es nicht.

Wir wissen nur wie es war…

Die Startgruppeneinteilungen:

**Startgruppe 1:**

**Mark Schwolow (Spur 1), Jörg Abel (Spur 2), André Dietrich (Spur 3), Martin Mecke (Spur 4)**

**Startgruppe 2:**

**Maik Müller (Spur 1), Horst Carl (Spur 2), Laura Kahlisch (Spur 3), Frank Howest (Spur 4)**

**Startgruppe 3:**

**Dominique Babenschneider (Spur 2), Max Knobel (Spur 3)**

Zur Erinnerung – weil 5 Monate her – der Punktestand nach dem Saisonauftakt:

P1: Mark Schwolow (36)

P2: Martin Mecke (34)

P3: Jörg Abel (29)

P3: André Dietrich (29)

P5: Frank Howest (19)

P6: Maik Müller (17)

P7: Laura Kahlisch (15)

P8: Max Knobel (11)

P9: Horst Carl (4)

P10: Dominique Babenschneider (1)

Mirco und Uwe ohne Punkte, da auch beim Saisonauftakt nicht am Start.

**Die freien Trainings (je 7 Minuten pro Startgruppe und Rennkategorie)**

Nicht am Start: Die INDY CARS. Dafür die Endurance-Boliden. Ergänzt durch die Tourenrennwagen und die F1.

Dichtes Gedränge auf dem Track in den Startgruppen 1 und 2. Jeweils 4 Piloten unterwegs. Aufgrund der Spurverteilungen war eine andere Aufteilung nicht möglich. Und infolge der Tatsache dass Uwe/Mirco nicht antraten war die Startgruppe 3 nur mit 2 Piloten (Dominique/Max) besetzt. Die Unterteilung der Startgruppen bzw. die Zuteilung der Fahrer erfolgt nach dem aktuellen WM-Punktestand. Den vorne platzierten Piloten gebührt die Startgruppe I. Vorteil hier: Sowohl bei den freien als auch bei den gezeiteten Trainingssessions starten die Gruppen in umgekehrter Reihung. Die Toppiloten finden daher eine sauber gefahrene Ideallinie vor.

Jeder Fahrer wird im Laufe der Saison bei 4 Weltmeisterschaften jeweils auf einer anderen Spur antreten so dass jeder Fahrer am Saisonende jede Spur gefahren haben wird.

Diese freien Trainingssessions werden ausnahmslos von den Fahrern mit maximaler Leistung (Qualifyingpower) in Angriff genommen. In den Rennen stehen jeweils – ausgenommen die Endurance-Klasse – 0.5 Volt weniger Leistung zur Verfügung.

Jetzt geht es aber darum, die Wagen für die absolut schnellste Runde abzustimmen um eben im Qualifying einen möglichst vorderen Platz belegen zu können.

Und: Es gilt viele Runden zu drehen. Die Ideallinie ist vom Schmutz zu befreien und es ist Haftung auf die Reifen zu bringen. Das Abziehen der selbigen auf dem Klebeband ist Pflichtübung.

Und so lassen es die Piloten ab ca.10.20 Uhr ordentlich krachen. Manchmal im wortwörtlichen Sinne. Wobei die Autos möglichst vollständig in Sachen Teilebestand bleiben sollten. Gilt doch seit dieser Saison die Ästhetikregel nach der die Fahrer mit Punktabzug bestraft werden wenn Fahrzeugteile am Start des Rennens fehlen.

Herrlich. Dieses bunte Bild. Dieses Gewusel. Die Wagen gehen auf die Strecke. Drehen ein paar Runden. Reifen abziehen. Schleifer nachstellen, oder wechseln. Reifen betrachten. Wechseln. Oder von links nach rechts wechseln. Blick zu den Monitoren. Wie schnell ist man? Wie schnell die Konkurrenz? Hektik an der ein- oder anderen Stelle. Indikator ist der Zeitenmonitor. Hektik bei den Piloten bei denen es nicht läuft. 7 Minuten sind schnell um. Bei einem 10er Starterfeld und 3 Rennklassen sind hier bis zu 50 Boliden im Einsatz! Eine Highspeedprozession die man sich auf der Zunge zergehen lassen muss: Ferrari, Porsche, McLaren, Williams, AMG Mercedes, BMW MPower, Ford Daytona, Ford GT, Ginetta LMP 2, MercedesGP, BrawnGP, BMW LMP 2.

Zwischen 40 und 65 Runden absolviert jeder Fahrer in diesen 420 Sekunden. So dass alleine in diesen freien Sessions gut und gerne in Summe 1.500 Runden gefahren werden.

Auffallend: Mark und Martin hatten zu kämpfen. Da wurde einiges ausprobiert. Und nichts fruchtete so recht. Ein ganz anderes Bild bei Max und André. Hier passte vieles zusammen und Optimismus war angezeigt. Ansonsten eigentlich viel Gewohntes. Jörg, Laura, Maik schnell unterwegs. Horst mit aufsteigender Tendenz (wie auch anders nach dem Saisonauftaktdebakel!). Frank mit großen Anstrengungen; das Projekt Titelverteidigung steht noch auf der Agenda auch wenn der Auftakt 2020 nicht so gelaufen war.

Der Rookie Dominique im erwartbaren Bereich. Ein Wenig fehlten ihm hier die U.S.-Renner mit denen er zuletzt eine gute Figur abgab

**In medias res….**

**Die Qualifikationen**

**Tourenrennwagen/Q1/ 4 Minuten, max. 15 gewertete Runden**

Erwartet wurde ein Duell. Jörg vs. André. McLaren vs. AMG Mercedes.

Doch aus dem Zweikampf wurde – sehr zur Freude des Veranstalters – ein Vierkampf. Laura und Max (BMW/Porsche) waren voll bei der Musik. Doch nicht genug. Da war dann auch der Titelverteidiger der sich zu Wort meldete plötzlich unter der für Tourenwagen mal als unerreichbar geltenden Marke von 6.000 Sekunden pro Runde! Die Hälfte des Starterfeldes unter 6.000 Sekunden. Im Tourenrennwagen! Hammer! Unvergleichlich!

Wenn allerdings der donnermächtige Sound des grün-weißen McLaren MP4-12 aus dem Rennstall des Jörg Abel über der Strecke lag, hielt man doch den Atem an. Die Rundenzeiten waren keine mehr. Es handelte sich um eine flüchtige Aneinanderreihung von Herzschlägen die in Summe so was wie eine Rundenzeit ergeben sollten. 5.646 Sekunden. Das wäre vor gut 1 Jahr noch die Pole Position gewesen. In der F1! 14 Kurven, 24 Meter Strecke.

Alle die nicht unter 6.000 Sekunden fuhren waren raus. 5 von 10 mussten zusehen. Denn das Regelwerk sieht nur die schnellsten 5 im Q2.

Und es war ein illustrer Kreis den es traf: Mark, den 7fachen Champion (6.026 sec. und immerhin im B-Lauf). Die anderen 4 im C-Lauf: Horst (6.206), Maik (6.207), Martin (6.430) und Dominique (6.526).

Seht genau hin: Horst/Maik innerhalb 1/1000 Sekunde! Martin stürzt – und das auf der ihm eigentlich liegenden Spur 4 – ganz ab. Kann sich gerade so des Rookies erwehren! Welch ein Desaster. Martin leider wieder ohne eine einzige Testrunde im Vorfeld. Da passte es nicht mit dem BMW. Wenn man sieht welches Potential das Gerät hat. Laura fährt den BMW und fährt im Q1 die viertschnellste Zeit (5.975). Schneller als der Papa (5.996). Und Max! Wie ausgewechselt (5.867). Und sorgt für Jubel bei den Schwaben. Der einzige Porsche im Feld und richtig vorne dabei.

**O2/3 Minuten/ max. 10 Runden je Fahrer**

Die Startgruppen arg gelichtet. Jetzt haben alle Luft zum Atmen. Auch wenn das Potential an Zeit und Runden knapp ist.

Max fährt solo. Vater und Tochter bilden eine Startgruppe. Und die beiden Favoriten Jörg und André haben das Vergnügen.

Max legt vor. Und er steigert sich: 5.827 Sekunden! Durchatmen!

Laura/Frank. Auch diese beiden steigern sich. Mit dem besseren Ende für die Lady: 5.902 zu 5.942 für den Papa.

Die Entscheidung fällt als die Startgruppe 1 an den Start geht.

Auf Biegen und Brechen. Die beiden werden langsamer. Und sind dennoch die Schnellsten. André in 5.786 sec. Und Jörg mit geschätzt 97% Leistung in 5.697 sec.. Lichtgeschwindigkeit auf den Maßstab 1:32 runtergebrochen ist auch kaum schneller!

Pole Position! Und sicher noch Luft nach oben. Denn das Beobachten der Konkurrenz und die daraus zu ziehenden strategischen Schlüsse sind die absolute Stärke des Fahrers aus Thyrow. Am anderen Ende des Leistungspotentials sehen wir die Nerven. Und die bringen dann im Rennen oft die Entscheidung. Doch jetzt durfte sich Jörg zunächst über eine überragende Qualileistung freuen. Hochverdient denn letztendlich ist sie das Ergebnis harter Test- und Abstimmungsarbeit. Und da ist Jörg ganz weit vorne. Ehrgeiz. Eine unbedingte Stärke des gebürtigen Oberhauseners.

**Das Ergebnis der Qualifikation der Tourenrennwagen in der Übersicht (Plätze 1-3: A-Lauf; Plätze 4-6: B-Lauf; Plätze 7-10: C-Lauf) Zeiten: Q1/Q2**

**Jörg Abel, McLaren, 5.640/5.697**

**André Dietrich, AMG, 5.763/5.786**

**Max Knobel, Porsche 911 RSR, 5.867/5.827**

**Laura Kahlisch, BMW Z4, 5.975/5.902**

**Frank Howest; McLaren, 5.996/5.942**

**Mark Schwolow, McLaren F1, 6.026/---**

**Horst Carl, McLaren, 6.206/---**

**Maik Müller, McLaren, 6.207/---**

**Martin Mecke, BMW Z4, 6.430/---**

**Dominique Babenschneider,AMG, 6.526/--**

**Qualifikation der Endurance/je Fahrer 5 Runden am Stück mit stehendem Ampelstart. Nur ein Schuss. Startreihenfolge nach Gesamtpunktestand Vorjahr (2019) in umgekehrter Reihung**

Neben 5 schnellen und unfallfreien Runden ist auch die Reaktion am Start (nach der Ampel) in dieser Disziplin entscheidend. Tests ergaben dass diese Zeit durchaus zwischen 0,3 und 1,2 Sekunden differieren kann. Nicht unerheblich wenn man beim Start bereits 0,9 Sekunden einbüßt und somit in der Addition bevor die erste Runde gefahren ist schon 0,18 Sekunden pro Runde zurückliegt. Mein lieber Scholli! Da heißt es also konzentriert sein und blitzartig von der Startlinie wegkommen.

Den Anfang macht der Rookie. Erstmals in dieser Situation. Aufmerksam beobachtet von 9 Augenpaaren. Startet er mit der flachsten Flunder dem BMW LMP 2. Und macht den erwartbaren und auch verzeihlichen Unfall in den 5 Runden. So das am Ende das Ziel (unfallfrei fahren und möglichst unter 35.00 Sekunden liegen) verfehlt wird. 37.81 Sekunden dauert es für die 70 Kurvendurchfahrten und 120 Meter Distanz.

Fahrer Nr. 2 ist Max. Somit auch zufällig der zweite Mann der Startgruppe 3 an diesem Tag. Er bringt einen Ford Daytona 500 (ehemals Horst `s Nr. 1 Fahrzeug) an den Start. Und jetzt gibt es einen Aufschrei (entsetzt? überrascht, sprachlos? Begeistert?). Max zaubert eine unglaubliche Zeit hin: 32.11 Sekunden! Hammerzeit. Absolut fehlerfrei. Ein Glanzstück.

Nr. 3: Maik mit einem von Horst geleasten Ginetta LMP 2. In weiß/orange lackiert. Mit 33.47 Sekunden ist er nicht überragend aber fehlerfrei.

Nr. 4: Martin. Mit einem Ford GT am Start (man bemerke: bereits 4 Piloten und 4 verschiedene Fahrzeugmodelle!).

Und Martin patzt. Semmelt den GT gleich zwei Mal von der Piste. Die Quittung: 39.09 Sekunden. Damit noch langsamer als der Rookie Dominique.

Nr. 5. Lebt. Und wie. Laura. Ford Daytona 500. Wie Max. Und ist auch schnell wie dieser. 32.32 Sekunden. Rückstand bei 5 Runden auf den Max: ganze 11/100 Sekunden. Grazie Laura! Du hast allen bewiesen (und nicht nur hier) das das schwache Geschlecht sehr, sehr stark sein kann.

Nr. 6 Der Altmeister. Entscheidet sich für den goldfarbenen Ford Daytona 500 anstelle des in der Basis schnelleren Ford GT. Der Daytona ist deutlich gutmütiger zu fahren. Allein was hilft es, wenn dann der Pilot am Ende mit der Balance – und hier insbesondere mit der Balance der Reifen in den schnellen Kurven – nicht zurecht kommt. So erwischt es den auf Spur 2 fahrenden 4fachen Champion in der ultraschnellen Ford Bank Kurve. Locker sind trotz schnellster Einsetzerreaktion 2 Sekunden drauf. 36.77 Sekunden. Damit momentan P4. Und die schnellsten Fahrer kommen noch. Das ging schon richtig in die Hose beim Altmeister! Alarmsignale!

Nr. 7. André. Auf der flachen BMW Flunder. Gibt es doch 2 WM Punkte für die Pole Position.

Da wird Risiko gefahren. Und nicht belohnt. 34.56 Sekunden mit Fehler. P4. A-Lauf bereits verpasst. Max, Laura und Maik waren schneller.

Nr.8: Jörg. Mit dem wunderschönen in Nachtblau gehaltenen Ginetta LMP 2.

Läuft. 33.14 Sekunden ist nicht besonders schnell gewesen. Aber erstmal P3.

Jetzt müssen es Mark und Frank besser machen.

Nr. 9

Vorletzter Starter. Um ganz sicher in den A-Lauf zu fahren braucht Mark eine 32.31. Dann wäre er schneller als Laura und direkt hinter Max und könnte nur noch von Frank auf P3 verdrängt werden.

Der 7fache mit einem Ford GT am Start. Spricht für Risiko (schnelles Ding aber aggressiv und unruhig im Handling).

33.18 Sekunden. 4/100 hinter Jörg. Der jetzt sicher P4 aber noch nicht den A-Lauf hat.

Da hängt er jetzt von Frank ab der als amtierender Champion den Schluss dieser Quali macht.

Nr. 10. Frank. Auf einem Ford Daytona 500. Kommt glatt durch. Aber: 33.24 Sekunden. 6/100 hinter Mark und 1/10 hinter Jörg. P5 und damit immerhin der B-Lauf. Wie kam`s? Frank darf als einziger Fahrer zwei Mal die 5 Runden fahren. Grund ist das beim ersten Run auf Höhe von „Eau Rouge“ der Absperrzaun in die Strecke ragt, Frank`s Renner dagegen schlägt.

Also Wiederholung. Da läuft alles prima. Bis zur letzten Kurve. Abflug. Und die Chance ist vertan.

**Vorbei. Und die erste Sensation ist perfekt: Max auf der Pole Position direkt gefolgt von Laura. Faustdicke Überraschung. Und Riesenfreude bei „Langstreckenkönig“ Max. Viele Siege im CLASSIC 100 Endurance-Klassiker sprechen jetzt auch in der WM eine eigene Sprache.**

**Die Startaufstellung der Endurance**

**Max Knobel, Ford Daytona 500, 32.11 Sekunden**

**Laura Kahlisch, Ford Daytona 500, 32.32 Sekunden**

**Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 33.14 Sekunden**

**Mark Schwolow, Ford 33.18 Sekunden**

**Frank Howest, 33.24 sec.**

**Maik Müller, Ginetta LMP 2, 33.47 Sekunden**

**André Dietrich, BMW LMP 2, 34.56 Sekunden**

**Horst Carl, Ford Daytona 500, 36.77 Sekunden**

**Dominique Babenschneider, BMW LMP 2, 37.81 Sekunden**

**Martin Mecke, Ford GT, 39.09 Sekunden**

Licht und Schatten. Alle die einen Ausrutscher hatten finden sich weit hinten. Will heißen: Ab P7. Und damit im C-Lauf

Das Hauptfeld ohne Fehler liegt auf 5 Runden in einem Zeitkorridor der sich auf die Winzigkeit von 1,3 Sekunden dehnt.

Und eine nicht überragende aber solide (weil fehlerfreie) Leistung führt – siehe Maik) immerhin in den B-Lauf. Und doch wird an so einem Tag deutlich: Testfahrten und Einsatz bei der WM spreizen. Denn bei den Tests waren durchaus einige Zeiten unter der 32.00-Sekundenmarke drin. Wenn es dann aber ernst wird und man nur diesen einen Versuch hat…

***F1***

**Die Magier kommen.**

**3. Akt.**

**Selbes Bühnenbild**

**Wie verwandelte Darsteller!**

**Q1/ 4 Minuten/15 gewertete Runden je Fahrer**

Die Startgruppe 3 beginnt. Max und Dominique.

Die beiden können sich taktisch absprechen. Du einen Run, ich einen Run.

Zeit satt für die dann 30 aneinandergelegten Runden.

Advantage Max: Mit seinem Ferrari 2019 in 5.657 sec.. Dominique durchbricht heute nicht die „Schallmauer“: 6.064 sec.. Das ist dennoch achtbar, wenn auch gute 4/10 Sekunden von Max weg. Und dessen Zeit ist beileibe nicht das Nonplusultra der F1.

Startgruppe 2.

4 Akteure. Taktische Absprache unmöglich. 60 Runden sind in 240 Sekunden nicht zu fahren.

Also Betrieb auf dem Track. Den Einzug in Q2 und damit den Kampf um die A-Lauf-Teilnahme sowie die Pole Position werden laut Reglement nur 5 Piloten packen. Fifty Fifty. Da sehen wir auf der Spur 2 den Altmeister mit einem 2019er Ferrari. Auf der Spur 4 den amtierenden Greatest Driver oft the Galaxy Frank mit dem McLaren. Auf der 1 den Champion aus 2009, Maik auf einem nagelneuen Williams 2019. Ebenfalls den Williams pilotiert die einzige Frau im Feld. Laura auf der Spur 3.

Und wird das schnell jetzt! Augen und Finger (Gasfinger) können kaum folgen.

Die Konzentrationsphase erreicht ihren Höhepunkt. In keiner Rennkategorie sind Spaßfaktor und Stress auf so hohem Level. Unerreicht.

Kein einziger der 4 ist über der 5.600-Sekunden-Marke.

Fangen wir auf der Spur 1 an. Der Maik Müller. 5.528 Sekunden. Was schon eine Bank ist. P8 schon sicher denn Max/Dominique lagen dahinter.

Die Spur 2. Horst prügelt die „Rote Göttin“ in 5.506 Sekunden um die Strecke. Verfehlt den Sprung über die Mauer der „magischen 5.500“ um 7/1000 Sekunden. Oder in Strecke: Um 33 Millimeter. Liegt aber vor Maik.

Auf der 3 dann die Lady. Und die fliegt zu neuen Höhen. 5.398 Sekunden! Das ist sicher das Q2. Und eine überragende Leistung.

Und doch: Auf der 4. Der Papa. Frank Howest. Unterbietet diese Traumzeit um ganze 27/1000 Sekunden: 5.372 Sekunden! Da hat er voll zugeschlagen. Der Inhaber des absoluten Streckenrekordes der bei sagenumwobenen 5.135 Sekunden steht.

Oha!

Und das war „erst“ Startgruppe 2.

Es folgt die Startgruppe 1.

In der Reihung:

Mark Schwolow auf der 1. Mit einem betagten McLaren. Und hat einige andere Kandidaten zuvor – auch im freien Training – getestet. Kommt nicht weiter.

Stürzt ab. 5.779 Sekunden. Welten weg von der Spitze. Und immer noch eine galaktische Distanz nur zum Mittelfeld. Was ist passiert? Es droht der C-Lauf. Das hat es für Mark so noch nie gegeben. Das bedroht die Führung in der Gesamtwertung massiv.

Die 2. Jörg Abel. Immer schnell. Und gerade in der F1. Doch dieser 5. Juli 2020 wird kein Licht in Sachen F1-Qualifikationsleistung auf den Thyrower werfen: 5.641 Sekunden. Da ist er nur einen Hauch vor Max der ziemlich weit hinten rangiert.

Die 3 sieht den jungen André Dietrich. Er ist schnell, war aber schon viel schneller: 5.531 Sekunden. Satte 3/1000 Sekunden vor Maik und 25/1000 hinter Horst. Würde es für Q2 reichen?

Auf der 4 dann der schnelle Neuzeller: Martin Mecke. Bricht sich die Schleiferaufhängung am MercedesGP (eine Schwachstelle an diesem Boliden; mehrere Fahrzeuge haben diesen Defekt, der einen Totalschaden des Chassis darstellt, bereits erlitten, weswegen sich kein einziger Schwabe mehr im Starterfeld aufhält) bereits im freien Training. Und muss um ein Einsatzfahrzeug betteln.

Bekommt einen 2019er Williams. Und fährt ihn zwar auf Anhieb recht flink um den Kurs. Aber völlig ohne Testkilometer und auf einem ungewohnten Auto mit Grobsetup ist in diesem hochkarätigen Feld auch für ein Naturtalent wie Martin (aktuell Zweitplatzierter im Klassement) nix zu wollen. Mit 5.782 Sekunden ist er 3/1000 hinter Mark und hat nur noch den Rookie verblasen können.

Damit ist am Ende des Q1 das schier Unfassbare eingetreten. Drei Hochkaräter sind ausgeschieden: Jörg (P6), Mark (P8) und Martin (P9). Mussten die Boliden zurück in die Garage stellen.

Daneben auch noch Max und Dominique.

Und weiter dabei waren: Maik, Horst, Frank, André und Laura.

Die Startgruppe 3 komplett eliminiert. Die richtig stark auftretende Gruppe 2 noch mit 4! Piloten. Und die Stargruppe 2 mit bestehend nur noch aus André der dann den heutigen Schlussturn der Qualifikation fahren durfte. Was natürlich ein riesiger Vorteil ist. Bedeutet es doch absolut freie Zeiteinteilung der einzelnen persönlichen Runs und keinerlei „Fremdeinwirkung“ auf dem Track. Ein vollkommen ungewohntes Diagramm.

Horst, Laura und Frank bildeten den Auftakt zum Finale der Qualifyings dem

**Q2 der F1/3 Minuten/max. 10 Runden pro Fahrer**

**Taktik?**

Wenig. 3 Fahrer bedeuten 30 Runden in 180 Sekunden. Ein komplettes „Sich aus dem Weg gehen“ nicht möglich. Müssen doch auch immer wieder Stopps zwecks Abziehens der Gummiwalzen eingelegt werden. Dieser Akt sollte nach 5 Runden spätestens fällig werden.

Über eine kürzere Distanz ist es schwerer schneller zu werden. 10 Runden fliegen förmlich vorbei. Jeder Fehler eines Konkurrenten während du auf der Strecke bist zerstört deine Runde. Ganz gleich wo ein Unfall passiert. Und wenn du nur einmal kurz mit dem Finger zuckst weil du optisch oder akustisch einen Abflug wahrgenommen hast. Kostet Tausendstel. Kostet die Bestzeit. Auch die persönliche. Du braucht eine absolut freie Runde. Am Besten zwei am Stück. Denn die „first lap out oft the pits“ kann es nicht sein.

Beobachten. Was macht die Konkurrenz. Wann fährt sie? Wie sind die Zeiten? Wie liegen die Konkurrenzboliden? Muss der Fahrer kämpfen oder fährt er zwar hochkonzentriert aber locker? Gibt es irgendwo Probleme (Schleifer/Reifen)? Wie ist der Motorensound? Klingt es rau gibt es ein Getriebeproblem. Zudem ist der Wagen dann weniger smooth aus den Kurven (besonders den engen Ecken) zu beschleunigen und zu kontrollieren.

So viele Komponenten. Und dabei stets die Uhr im Blick. Wie viel Gesamtzeit verbleibt? 180 Sekunden. Kriegst du in der letzten Minute ein Problem und hast noch keine schnelle Runde, wird es erfahrungsgemäß eng und damit hektisch. Nochmals den Schleifer checken. Vielleicht sogar wechseln? Reifen zu wechseln ist in dieser Schlussphase quasi ausgeschlossen. Dauert viel zu lange. Sowohl das Wechseln an sich als auch das „Grip auf die Walzen bringen“. Keine Chance. Nein. Im Q2 muss von Sekunde 1 an alles passen. Und da sind die im Vorteil bei denen es auch im Q1 schon prima gelaufen ist. In der Regel jedenfalls. Auch damit ist man nicht gefeit vor bösen Überraschungen in diesen letzten 3 Qualifikationsminuten des Tages.

Also los.

Startgruppe 2.

Mächtig Gewusel. 4 Piloten. Maik und Horst können ihre Zeiten nicht verbessern. Mit 5.532 sec. (Maik) und 5.553 sec. (Horst) schlägt der Potsdamer den Großbeerener.

Aber da. Im Familienduell Papa/Tochter wird es gar dramatisch. Laura fährt 2/1000 schneller als der Papa im Q1.

Doch der schlägt zurück. Mit 5.339 Sekunden setzt er die vorläufige Bestmarke des Tages.

Jetzt kann ihm nur noch André die Pole Position abspenstig machen.

Also André: Lass es fliegen.

Macht er auch. Wird minimal schneller als seine eigene Bestleistung im Q1. Aber: Minimal reicht hier natürlich nicht. Da fehlen ihm am Ende beinahe 2/10 Sekunden. 5.519 sec.. 1.8 Zehntel auf die Pole und 1.4 Zehntel auf Lauras P2. Aber: Der A-Lauf ist es ja. P3! Auch hier: Glückwunsch.

Glückwunsch nach Eisenhüttenstadt. P1 und P2 in der Königsklasse.

Ganz klar: **Sensation Nr. 2 an diesem Samstag im Corona-Juli.**

**Und man schaue sich an, wie heftig P3 umkämpft war!**

**Die Startaufstellung der F1 in der Übersicht**

**Frank Howest, McLaren, 5.372/5.339**

**Laura Kahlisch, Williams 2019, 5.398/5.370**

**André Dietrich, Williams 2019, 5.531/5.519**

**Maik Müller, Williams 2019, 5.528/5.532**

**Horst Carl, Ferrari 2019, 5.506/5.553**

**Jörg Abel, Ferrari 2019, 5.641/---**

**Max Knobel, Ferrari 2019, 5.657/---**

**Mark Schwolow, McLaren, 5.779/---**

**Martin Mecke, Williams 2019, 5.782/---**

**Dominique Babenschneider, Williams 2019, 6.064/--**

**Die 9 Rennen zur 87. Weltmeisterschaft**

**Rennen 1-C-Lauf der Tourenrennwagen-Renndistanz 51 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Horst Carl (Spur 2)**

**Maik Müller (Spur 1)**

**Dominique Babenschneider (Spur 3)**

**Martin Mecke (Spur 4)**

**3 Minuten Warm Up**

0.5 Volt geminderte Leistung im Vergleich zum Qualifying. Ausgenommen Dominique alle Starter auf ihrer Stammspur. Und: 3 unterschiedliche Fabrikate. P1 und P2 besetzen die postgelben McLaren. Dahinter ein AMG Mercedes und am Ende des Feldes der BMW Z4.

In Sachen Rundenzeiten sind Horst/Maik und Martin auf einer Linie. Lediglich Dominique kann nicht mithalten. Die Tourenwagenklasse ist nicht seine. Obgleich der AMG eine gute Feinabstimmung anliegen hat, kämpft der Rookie stets mit deutlichem Übersteuern des Boliden.

Der Rennstart. Wird von allen gut gemeistert. Die beiden Gelben übernehmen das Kommando. Und zwar in der Startreihenfolge. Martin im direkten Windschatten. Die Spur 4 eigentlich eine auf der er seine Stärken ausspielen kann. Doch am Vormittag im Qualifying lief es rabenschwarz. Und jetzt ist auch kein Rankommen an die Spitze. Dominique hat gleich zu Beginn mehrere Fehler eingebaut. Und ab Umlauf 10 gerät der Stuttgarter Bolide vollkommen außer Kontrolle. Unfahrbar. Die Rennleitung fordert den jungen Mann auf das Auto aus dem Rennen zu nehmen. Denn zunehmend wird der in schillerndem Grün gehaltene Mercedes zur Gefahr für allen anderen im Rennen. Schnelle Fernanalyse: Der Magnet hatte sich im Fahrzeug gelöst und somit das komplette Handling des Mercedes zerstört. Diese Ferndiagnose bewahrheitete sich am Ende des Rennens nach Öffnung des AMG. Nach 13 Runden also das Rennende.

Vorne tobt der Kampf. P1 bringt den Einzug in den B-Lauf. Mindestziel für die 3 alten Rennhasen.

Maik gerät zusehends in Trouble. Mehrere Abflüge und zwei Boxenstopps (Schleifereinstellung) beenden alle Träume vom Sieg. Martin hat sich jetzt auf die Lauer gelegt. Der BMW zieht schnurgerade seine Bahnen. Tolle Performance des Münchners. Aber: Horst auf dem britischen Edelrenner kann seine ganze Speed einbringen. Horst/Martin das sind zusammen gefühlt 100 Jahre Rennerfahrung. Der Altmeister setzt sich durch. Und Martin schneidet beachtlich ab bedenkt man, dass er keine einzige Testrunde gefahren ist.

Betrachtet man am Ende die schnellsten Rundenzeiten im Rennen liegen die ersten 3 tatsächlich innerhalb einer halben Zehntelsekunde.

Dieses Rennen hatte Pfeffer .Ein spannender Auftakt zu einem heißen Nachmittag.

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

**Sieger: Horst Carl, McLaren MP 4-12, 51 Runden in 5:46:59 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.796 sec.**

**Platz 2: Martin Mecke, BMW Z4, 51 Runden**

**Rundenschnitt: 6.796 sec.**

**Platz 3: Maik Müller, McLaren MP4-12, 46 Runden**

**Rundenschnitt: 7.535 sec.**

**Platz 4: Dominique Babenschneider, AMG Mercedes, 13\* Runden**

**\*Aufgabe nach techn. Defekt**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Horst: 6.492 sec., Maik: 6.530 sec., Martin: 6.535 sec., Dominique: 7.062 sec.*

Da behaupte jemand, die C-Läufe wären tröge. Bei 4 Startern ist das jedenfalls definitiv anders.

**Rennen 2-B-Lauf der Tourenrennwagen-Renndistanz 65 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Laura Kahlisch (Spur 3)**

**Frank Howest (Spur 4)**

**Mark Schwolow (Spur 1)**

**Horst Carl (Spur 2)**

**3 Minuten Warm Up.**

Total interessantes Starterfeld. 12 Titel sind versammelt (Mark mit 7, Horst mit 4 und der amtierende Champion Frank). Dazu Tochter und Vater die es sich ja in der F1 im Qualifying auch ordentlich gegeben haben. Und auch im Q der TWA nur 4/100 Sekunden getrennt waren.

Und wir sehen 3 McLaren gegen einen BMW (Laura). Wobei auch unter den Briten ein Exot vertreten ist: Mark pilotiert nicht den doch sehr gängigen MP4-12 sondern ein Modell aus 1998: Einen F1 McLaren. Legendärer Le Mans Sieger. Und der hat richtig Dampf! Ist nur in Sachen Handling sensibel und nervös.

Der Start.

Wir sehen einen Expresszug. Hohes Tempo. Die Gangart ist phänomenal. Horst, der gerade eben noch mit 6.492 Sekunden die absolut schnellste Rennrunde im C-Lauf vorgelegt hatte, steigert sich auf 6.332 Sekunden. Und ist damit der Langsamste im Rennen! Da wird mit einem Schlag deutlich das hier nicht „Die Flippers“ aufspielen, sondern eher Motörhead die Saiten krachen lassen.

Mark ist im Flow. Und das heißt nix gutes für die versammelte Konkurrenz. Die Spur 1 wird sein Terrain. Er schlägt den schnellsten Ton an. Lässt den Wagen von der Insel fliegen. Powert mit Mordskaracho über die Geraden. Ein Vergnügen zuzusehen. Horst gibt alles. Überfährt seinen MP4-12 einige Male und verliert und verliert und verliert…an Boden und auch das Rennen. Frank und Tochter Laura gehen vorne mit. Machen Druck. Halten das Tempo. Scheitern aber letztlich am souveränen Mark. Eine Runde trennen die ersten 3.

Wieder ein Krimi. Wieder mächtig Action. So muss es sein. Das ist Racing at ist best!

Aber der Höhepunkt kommt ja erst noch.

**Aber: Jetzt erst einmal das Rennergebnis des B-Laufes der Tourenrennwagen in der Übersicht:**

**Sieger: Mark Schwolow, McLaren F1, 65 Runden in 7:00:36 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.467 sec.**

**Platz 2: Frank Howest, McLaren MP4-12, 64 Runden**

**Rundenschnitt: 6.568 sec.**

**Platz 3: Laura Kahlisch, BMW Z4, 64 Runden**

**Rundenschnitt: 6.568 sec.**

**Platz 4: Horst Carl, McLaren MP4-12, 60 Runden**

**Rundenschnitt: 7.006 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Mark: 6.161 sec., Laura: 6.197 sec., Frank: 6.292 sec., Horst: 6.332 sec.*

Der Altmeister mit viel zu vielen Ausrutschern. Sein Rennschnitt deutlich schlechter als im C-Lauf. Laura am ehesten an Mark in Sachen Grundschnelligkeit. Frank mit fehlerfreier Fahrt verliert halt 1/10 auf die Spitze was sich bei 65 Runden auf eine gute Runde summiert.

**Und wir kommen zum ersten**

HIGHLIGHT

**Rennen 3-A-Lauf der Tourenrennwagen-Renndistanz 76 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Jörg** Abel **(Spur 2)**

**André Dietrich (Spur 3)**

**Max Knobel (Spur 4)**

**Mark Schwolow (Spur 1)**

Hier gibt es ein 4 Minuten dauerndes Warm Up. Und wir sehen 3 der 4 Piloten auf ihrer Stammspur. Lediglich Max muss von der 3 auf die 4 weichen.

Interessantes Feld: 4 verschiedene Autos. Da ist Mark auf dem McLaren F1 der gerade eben den B-Lauf gewinnen konnte. Daneben Jörg auf dem brachial schnellen und ebenso lauten McLaren MP4-12. Daneben auf der 3 André auf einem AMG Mercedes GT. Und ganz außen der Max auf dem 911 RSR.

Die Rollen sind, jetzt da die Ampel in 5 Schritten die 5 roten Lampen schaltet, klar verteilt. Jörg als Favorit auf den Rennsieg. Seine Pole, seine Rennerfahrung sprechen eine eigene Sprache. Richtig gefährlich werden kann ihm lediglich André. Bein Testfahrten und Trainingssessions immer im Windschatten des Thyrowers. Immer auf einen Fehler lauernd und dann zur Stelle. So hat er Jörg beim Saisonauftakt die bereits sicher geglaubte Pole weggeschnappt.

Mark/Max in den Nebenrollen mit Vorteilen für Mark der im B-Lauf bereits beweisen konnte dass er auf der Spur 1 mit diesem McLaren schnell ist.

Die Ampellichter erlöschen. Die Meute hetzt auf Kurve 1 zu. Kein Problem. Eng wird es in der Rechts-Links (Kurven 3 und 4.) Alles gut gegangen. Schnell hat man die Positionen bezogen. Erste Fehler schleichen sich ein. Bei Max und bei Mark. Auch bei André. Jörg dominiert. André kämpft sich immer wieder ran.

Das angeschlagene Tempo ist atemberaubend. Zeiten unter 6.000 Sekunden. Und das im Renntrimm, will heißen mit gegenüber dem Qualifying abgesenkter Voltkraft.

Eine schnellste Runde jagt die nächste. Mal legt Jörg vor, dann wieder André. Atmen ist Nebensache.

Und dann passiert dieser eine Fehler. Der der nie ins Konzept passt. Der einem das Adjektiv „ungerecht“ ins Gehirn rammt. Bei 76 Runden, 1.064 Kurvendurchfahrten, mit mindestens 2.128 Bewegungen am Geschwindigkeitsregler. Einmal. Einmal eine Hundertstelsekunde nicht auf dem Punkt. Ein Wimpernschlag daneben. Abflug. In der langgezogenen OMEGA. Infield. Jörg. Der weiß-grüne Bolide strauchelt. Fliegt ab. Schnell geborgen. Wieder auf Linie gebracht. Doch der GT aus Afalterbach ist vorbei. André hat seine, diese eine, Chance bekommen. Führung. Bis ins Ziel. 76 Runden sind gefahren. Und André gewinnt zum ersten Mal einen A-Lauf der MASTERS OF INSANITY! Glaubt man kaum wo doch der André immer ganz vorne zu finden ist. Ein Supertalent mitbringt. Und dennoch hat es bisher zur höchsten Weihe nicht gereicht. Jetzt ist der Knoten geplatzt!

Jubel hier. Und tiefe Enttäuschung dort. Ja Sprachlosigkeit. Ein sicher geglaubter Sieg. Und dann vergeben.

Platz 3 rettet Mark. Max kommt mit seinem 911er auf der 4 überhaupt nicht klar. Verliert bis ins Ziel ganze 9 Runden.

**Das Rennergebnis des A-Laufes der Tourenwagen in der Übersicht:**

**Sieger: André Dietrich, AMG Mercedes GT, 76 Runden in 7:49:88 Minuten**

**Durchschnitt: 6.183 sec.!**

**Platz 2: Jörg Abel, McLaren MP4-12, 76 Runden**

**Durchschnitt: 6.183 sec.**

**Platz 3: Mark Schwolow, McLaren F1, 71 Runden**

**Durchschnitt: 6.618 sec.**

**Platz 4: Max Knobel, Porsche 911 RSR, 67 Runden**

*Durchschnitt***: 7.013 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden*

*Jörg: 5.838 sec. Mark: 5.957 sec., André: 5.984 sec., Max: 6.537 sec.*

Max Welten vom Rest entfernt. Mark in der Spitze schneller als André. Und Jörg mit einer schnellsten Runde die so spektakulär ist wie man es zuvor nie erlebt hat.

**Rennen** **4-C-Lauf der Endurance-Renndistanz 89 Runden**

**Die Startaufstellung**

**André Dietrich (Spur 3)**

**Horst Carl (Spur 2)**

**Dominique Babenschneider (Spur 4)**

**Martin Mecke (Spur 1)**

3 Minuten Warm Up. Selbe Voltpower wie im Qualifying. Martin und Dominique nicht auf ihren Stammspuren. Und wir sehen 3 unterschiedliche Fabrikate. Horst auf dem Daytona 500, Dominique und André auf dem BMW LMP 2 und Martin auf einem Ford GT.

Nimmt man Dominique aus so sind alle zeitenmäßig auf recht ausgeglichenem Niveau.

Der Start.

89 Runden das ist schon eine Hausnummer. Schnell entwickelt sich das Rennen zu einem Duell. André/Horst kämpfen hart um die Spitze, während Martin und Dominique Fehler um Fehler einbauen. Martin sei entschuldigt. Sein Daytona 500 läuft von Anbeginn nicht. Und der jetzt von ihm pilotierte GT ist nicht optimal abgestimmt und für Martin ein vollkommen unbekanntes Fahrzeug.

Vorne macht derweil André den Sack zu. Da kann der Altmeister alle Register seiner jahrzehntelangen Rennerfahrung ziehen. Allein es hilft nicht. André löst die Fahrkarte in den B-Lauf.

**Das Rennergebnis des C-Laufes der Endurance in der Übersicht:**

**Sieger: André Dietrich, BMW LMP 2, 89 Runden**

**Platz 2: Horst Carl, Ford Daytona 500, 87 Runden**

**Platz 3: Martin Mecke, Ford GT, 81 Runden**

**Platz 4: Dominique Babenschneider, BMW LMP 2, 74 Runden**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*André: 6.109 sec., Horst: 6.165 sec., Martin: 6.288 sec., Dominique: 6.822 sec.*

Höllenschnelle Rundenzeiten für Endurance-Autos. Und das bereits im C-Lauf!

Leider wurde die Gesamtfahrzeit nicht erfasst so dass ein Renndurchschnitt nicht dargestellt werden kann.

Aber: Nicht jammern. Gleich weiter zu

**Rennen 5 – B-Lauf der Endurance – Renndistanz 111 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Mark Schwolow ((Spur 1)**

**Frank Howest (Spur 4)**

**Maik Müller (Spur 2)**

**André Dietrich (Spur 3)**

3 Minuten Warm Up. Hochkarätiges Starterfeld. Mark mit einem Ford Daytona 500. Frank desgleichen. Maik auf einem Ginetta LMP 2 und André mit dem Siegerwagen aus dem C-Rennen dem BMW LMP 2. Maik nicht auf seiner Stammspur, weil verdrängt von Mark. Und mit den ersten drei im Grid gleich 3 Fahrer die im Qualifying über die 5 Runden eine 33er Zeit gefahren hatten. In der Reihenfolge 33.18, 33.24 und 33.47 Sekunden. Also ganze 3/10 Sekunden über 5 Runden differierten. Nix sozusagen. Und der André der mit Sicherheit das Tempo dieser 3 mitgehen konnte. Hatte er trotz Abflug im Qualifying noch eine 34.56 gezaubert. Und im C-Lauf gezeigt, dass er richtig schnell ist.

So war ein spannender Vierkampf durchaus erwartbar. Aber: Immer kommt es anders als erwartbar. Schon und gerade bei den MASTERS.

Start. Und die 4 gehen geschlossen durch die ersten Kurven und heizen mächtig. 111 Runden. Man möchte meinen es gehe über maximal 11 Runden. In Umlauf 5 dann eine frühe, sehr frühe Vorentscheidung. André fährt Frank Ausgangs der Esses ins Auto. Frank hat danach ein Riesenproblem. Sein Stromabnehmer spinnt und zwingt ihn 30 Runden lang immer wieder an die Box. Zeitverlust ohne Ende. Derweil setzt sich André an der Spitze durch. Maik folgt. Mark kommt auf Spur 1 überhaupt nicht zu Rande. Und Frank kann ab Runde 36 wieder Gas geben. Doch der Rückstand ist gewaltig. So sehr sich der amtierende GREATEST DRIVER auch streckt. Es kann nicht reichen. Und Frank gibt wie gewohnt wirklich alles. Kommt am Ende aber auch an Maik nicht mehr vorbei. So fährt André tatsächlich im 3. Rennen seinen 3. Sieg ein! Ein extrem seltener Vorgang bei einer solchen Weltmeisterschaft. Und steht als siebtplatzierter des Qualifyings im A-Lauf! Respekt. Und Glückwunsch zu dieser besonderen Serie.

Maik auf P2 schlägt sich achtbar und kassiert 6 WM Punkte.

Frank rettet derer 5 auf P3. Abgeschlagen Mark und mit 4 WM Punkten auf Diät gesetzt.

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

**Sieger: André Dietrich, BMW LMP 2, 111 Runden in 12:38:38 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.832 sec.**

**Platz 2: Maik Müller, Ginetta LMP 2, 107 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.088 sec.**

**Platz 3: Frank Howest, Ford Daytona 500, 105 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.223 sec.**

**Platz 4: Mark Schwolow, Ford Daytona 500, 101 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.509 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*André: 6.153 sec., Maik: 6.228 sec., Frank: 6.236 sec., Mark: 6.280 sec.*

Man schaue sich diese Dichte an! Das Rennen insgesamt dennoch langsamer als der C-Lauf! Geprägt durch viele Abflüge. Hektik all überall! Eine wahre Kunst sich hier irgendwie durchzuwursteln.

Höhepunkt Nummer 2 ließ nicht lange auf sich warten…

Das Rennen mit der ausgedehntesten Distanz des Tages…

**Rennen 6 – A-Lauf der Endurance – Renndistanz 124 Runden**

**Die Startaufstellung**

**Max Knobel (Spur 3)**

**Laura Kahlisch (Spur 4)**

**Jörg Abel (Spur 2)**

**André Dietrich (Spur 1)**

Harte Nummer. 4 Minuten Warm Up. Nochmal 30 bis 35 Runden abspulen. Und gleich 2 der 4 Starter nicht auf ihrer Stammspur. Und: 3 junge Leute im A-Lauf. Davon 2 auf den vorderen beiden Startplätzen. Max hat Großes vor. Nach der Pole Position sollte im Rennen richtig was gehen. Denn: Motorpower ist im Qualifying und Rennen identisch. Und Max hatte die 5 Runden in der Fabelzeit von 32.11 Sekunden erledigt. Was zeigt: Sein Daytona 500 hat sowohl Leistung als auch Bestwert in Sachen Handling.

Auf P2 Laura. Die von Spur 3 auf die ultraschnelle 4 zu wechseln hatte (von Max um 2/10 Sekunden über die 5 Runden verdrängt).

Auch sie auf einem Daytona 500.

Jörg auf der 3. Mit dem bildschönen, nachtblauen Ginetta LMP 2. Hatte im Q den Mark um 4/100 auf 5 Runden geschlagen!

Und auf der 4 der André. Sieger c und B-Lauf. Aber jetzt auf der vollkommen anders zu fahrenden Spur 1. Das würde kein Spaziergang. Verlangt diese Spur doch eine vollkommen andere Rennabstimmung und einen deutlich diversifizierten Fahrstil. Das sollte ein hartes Stück Arbeit werden.

Der Start.

Rigoros. Man sollte formulieren: Unnahbar. Beinahe über allem schwebend. Eine Lehrstunde in Sachen totaler Kontrolle über ein hochkarätig besetztes Rennen: Max. Liefert von Runde 1 an. Lässt die Konkurrenz nicht nur blass aussehen. Sondern zaubert sie förmlich aus dem Rückspiegel. Lässt nicht einmal im Ansatz den Gedanken zu dass da für den Rest mehr als P2 zu holen wäre. Ein solch überlegenes Rennen von der Spitze weg ist mir, liebe Freunde, noch selten untergekommen. Erinnerte schon mehr als deutlich an den Herrn Papa (Christoph Knobel, seines Zeichens 3 facher GREATEST DRIVER OF THE GALAXY der Jahre 2010 bis 2012 und einziger Hattrick-Gewinner aller Zeiten), der vor Jahren die offene Sportwagenklasse nach Belieben dominierte. Hier und heute lieferte Max sein Meisterstück ab. A la Bonheur. Was ein Jörg natürlich gleich auf dem Schirm hat. Und einzig darauf achtet, seine 12 Punkte nach hinten abzusichern. Was ihm gut gelingt, hat doch André alle Hände voll zu tun auf der Spur 1 nicht vollkommen abzuschmieren. Was ihm auch glückt und er mit 10 WM Punkten und P3 zufrieden sein kann auch wenn er sich diese 10 Punkte über sage und schreibe 315! Runden aus den Rippen fahren muss. Ganz hinten die Laura, die mit Spur 4 heute gar kein Rennglück hat. Satte 8 Punkte sind ja auch nicht von Pappe. Schauen wir uns nach dem Rennergebnis die ziemlich schwachen Rundenzeiten von P2 bis P4 an, und gleichen sie mit der des Siegers Max ab dann erklärt und beweist sich all das zuvor Geschriebene.

**Das Rennergebnis des A-Laufes der Endurance**

**Sieger: Max Knobel, Daytona 500, 124 Runden in 13:34:46 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.568 sec.**

**Platz 2: Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 120 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.787 sec.**

**Platz 3, André Dietrich, BMW LMP 2, 115 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.082 sec.**

**Platz 4: Laura Kahlisch, Ford Daytona 500, 112 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.272 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Max: 6.135 sec., Jörg: 6.390 sec., André: 6.600 sec., Laura: 6.627 sec.*

So hat Max endlich das geschafft, was er im großen Jahresrennen CLASSIC 100 schon des Öfteren erreicht hat: Den Sieg. Und dazu die schnellste Rennrunde der Endurance Klasse des Tages! Und natürlich ganz nebenbei: 17 WM-Punkte (2 für die Pole Position und 15 für den Rennsieg).

Chapeau!!.

**Königsklasse**

F1

**Überschnell. Spektakulär. Atemberaubend. Phantastisch. Brutal. Zerstörerisch. Überlegen. Unbarmherzig. Wild. Kategorisch. Gigantisch.**

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

**Die Startaufstellung**

**Max Knobel (Spur 3)**

**Mark Schwolow (Spur 1)**

**Martin Mecke (Spur 4)**

**Dominique Babenschneider (Spur 2)**

**3 Minuten Warm Up**

Was für eine Kombination. Mark im C-Lauf. Martin im C-Lauf. Und Max auf der Pole Position. Alle Fahrer auf ihren Stammspuren. Sehr fein!

Der Rennstart.

Max im Ferrari vorneweg. Mark folgt. Dann Martin und Dominique. Wiederholt sehen wir ein Duell: Max vs. Mark. Max ist mit der F1 durchgängig auf Kriegsfuß. Mark hat x Rennen in dieser schnellsten Kategorie für sich entschieden. Und Martin und Dominique fliegen planmäßig ab. Immer wieder. Keine Balance. Keinen Flow. Max ist verwundert. Und natürlich mit Siegesadrenalin versehen. F1. Nee. Geht gar nicht. Geht doch. Sieg! Augen kurz reiben. B-Lauf erreicht. Minimum 4 WM Punkte. Sonst oft ne Nullnummer für den jungen Mann aus Lichtenrade bei Großbeeren.

Mark geschlagen. 2 magere WM-Punkte. Ein tiefer Fall. Martin rettet P3 mit Riesenrückstand. Und Dominique muss weiter an seiner Rennperformance arbeiten. Vergleichen wir gleich die schnellsten Runden dann sehen wir die schier unfassbare Leistungsdichte. Und selbst der Rookie war alles nur nicht langsam (kaum langsamer als seine Bestzeit im Q).

Hier sind sie vorab die schnellsten Runden:

Mark: 5.880 sec., Max: 5.885 sec.; Martin: 5.887 sec.; Dominique: 6.100 sec.

7/1000 Sekunden trennen in Sachen schnellste Rennrunde die ersten 3. In Strecke: 3,2 Zentimeter auf eine Runde von 24 Metern Länge!

Konstanz entscheidet immer wieder die Rennen. Bitte hinter die Ohren schreiben.

Oh ja!

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

**Sieger: Max Knobel, Ferrari 2019, 72 Runden in 7:48:43 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.506 sec.**

**Platz 2: Mark Schwolow, McLaren, 71 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.598 sec.**

**Platz 3: Martin Mecke, Williams 2019, 64 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.318 sec.**

**Platz 4: Dominique Babenschneider, Williams 2019, 59 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.939 sec.**

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

**Die Startaufstellung**

**Maik Müller (Spur 1)**

**Horst Carl (Spur 2)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

**Max Knobel (Spur 4)**

**3 Minuten Warm Up**

Forza Italia! 3 mal Ferrari!!. Und einmal Williams. Und der steht auf der Pole. Und die rote Meute bereit, den Hasen zur Strecke zu bringen.

Jörg und Max nicht auf ihren Stammspuren. Jörg im Q nicht in das Q2 gekommen. Da fehlten ihm 9/100 auf Horst der ihn damit von der Spur 2 verdrängte da es beide „nur“ in den B-Lauf schafften. Noch schlimmer war es Maik ergangen, dem die Lächerlichkeit von 13/1000 Sekunden auf André fehlten um über das Q in den A-Lauf einzuziehen. Überhaupt: Sieht man von Frank/Laura ab, war das Q keine Glanzvorstellung. Mit einer Zeit über 5.500 Sekunden in den A-Lauf zu kommen war nach den Testergebnissen im Vorfeld eher nicht sehr wahrscheinlich. Nun. Meistens kommt es ja doch ganz anders….zurück zum Rennen…

Der Start.

Max fällt recht bald zurück. Der C-Lauf-Sieger hatte keine Chance Setup und Fahrstil seiner Roten Göttin auf die Spur 4 abzustimmen. Auch wenn er während des Rennens immer besser zu Recht kommt. Aussichtslos das Tempo der 3 Konkurrenten mitzugehen.

Schon in der frühen Phase dieses Rennens setzen sich Jörg/Horst durch. Und ab. Maik auf der Spur 1 und dem Williams kann Runden unter 6.000 Sekunden fahren. Aber der rote Express ist durch. 2 Fahrkarten gab es. Und das war jetzt eine einzige Ferrari-Show. 99 Umläufe lang. Und zwar Jörg vor Horst. Wie eine gut geölte Maschine. Runde um Runde. Wenige Wagenlängen Jörg vor Horst. Der Altmeister saugt sich im Windschatten an. Jörg reagiert. Verschärft die Pace. Abstand größer. Jörg taktiert. Horst macht Druck. Hofft auf den entscheidenden Fehler des Führenden. Max/Maik bereits mehrfach überrundet. Max satte zweieinhalb Zehntel pro Runde langsamer als im Rennen zuvor. Jörg. Zeigt hier und jetzt gar keine Nerven. Agiert auf der Strecke souverän. Wie es innen im Thyrower aussieht wissen wir nicht. Fakt ist: Er bringt den ersten Platz nach Hause. Das Billet für den A-Lauf ist gelöst. Horst mit wenigen Autolängen Rückstand P2. Doppelsieg für die Roten aus Maranello. Maik fährt einen unauffälligen 3. Platz und damit immerhin 5WM Punkte ein. Max abgeschlagen.

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

**Sieger: Jörg Abel, Ferrari 2019, 99 Runden in 10:07:29 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.134 sec.**

**Platz 2: Horst Carl, Ferrari 2019, 99 Runden**

**Rundenschnitt: 6.134 sec.**

**Platz 3: Maik Müller, Williams 2019, 93 Runden**

**Rundenschnitt: 6.530 sec.**

**Platz 4: Max Knobel, Ferrari 2019, 86 Runden**

**Rundenschnitt: 7.062 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden (zeigen die Dichte des Potentials der ersten Drei)*

*Jörg: 5.889 sec., Horst: 5.917 sec., Maik: 5.976 sec., Max: 6.157 sec.*

Interessant: C-Lauf-Sieger Max war in der schnellsten Runde des C-Laufes 4/1000 Sekunden schneller als der Mann der im B-Lauf jetzt die schnellste Rennrunde verbuchen konnte: Jörg. Was wieder einmal die alte Rennfahrerweisheit bestätigt wonach Zweikämpfe (wie hier quasi Rad an Rad) Zeit kosten. Orientiert man sich am Gegner ist ein freies Rundenbolzen einfach nicht möglich. Kampflinie ist angesagt. Und das kostet. Zeit. Den wichtigsten Rohstoff im Rennsport. Zudem aufgefallen: Mark und Martin waren im C-Lauf in Punkto schnellste Rennrunde ebenfalls schneller. Und das Alles im Bereich von wenigen Tausendstelsekunden.

Der Renntag nähert sich seinem Höhepunkt. Ohne Zweifel in Sachen Highspeed das Beste was die MASTERS OF INSANITY zu bieten haben…

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

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 4)**

**Laura Kahlisch (Spur 3)**

**André Dietrich (Spur 2)**

**Jörg Abel (Spur 1)**

**4** Minuten **Warm Up**

Betrachten wir die Startaufstellung noch einmal genauer. Ganz vorne auf der Pole Position der amtierende GREATEST DRIVER OF THE GALAXY Frank. Fährt einen krachneuen McLaren Honda 2019. Direkt dahinter die einzige Lady im Feld: Laura. Tochter von Frank. Und damit haben die beiden Eisenhüttenstädter etwas Einmaliges geschafft: Papa und Tochter in der F1 auf den Startplätzen 1 und 2 und das im A-Lauf! Unglaublich. Wenn der Renngott das Drehbuch schreibt! Und Laura mit einem Williams 2019 mit einer unglaublichen Speed im Warm Up unterwegs. Und mit ordentlich Wut im Bauch. Hat ihr Papa Frank doch im Q2 die Pole – die sie wirklich allzu gerne geholt hätte – 31/1000 Sekunden weggeschnappt.

Jetzt sollte es die Revanche geben.

Die Anspannung ist förmlich mit Händen zu greifen. Auf P3 mit André auf seinem Williams 2019 ebenfalls ein Mann der mitmischen kann. Auch wenn sein Zeitenrückstand im Qualifying mit beinahe 2/10 Sekunden schon arg war. Zudem ist er nicht auf seiner Stammspur unterwegs von der ihn in diesem Fall Laura verdrängt hat. Es wählt die Spur 2 die ja doch immerhin seiner Stammspur in Sachen Charakteristik am nächsten kommt.

So bleibt für den Außenseiter – den Sieger des B-Laufes – Jörg auf dem Ferrari 2019 einzig die Spur 1. Oft thematisiert. Von der 4 (seine Stammspur) auf die 1 ist in Sachen Setup und Fahrstil der größte denkbare Wechsel. Da wird auch ein Siegfahrer wie Jörg arg zu knabbern haben die Rote Laterne abzuschütteln. Im Q war Jörg mit einer extrem enttäuschenden Zeit von 5.641 Sekunden weit unter Wert geschlagen worden. Überhaupt: Frank und Laura im 5.3er Zeitenbereich im Q dabei. Kein einziger Pilot im 5.4er Segment. Die Masse dann bei 5.5 Sekunden. Was zeigt: Frank/Laura schon ein Wenig in einer eigenen Liga unterwegs. So war die große Frage, ob sich das im Rennen ändern lassen konnte. Weniger Motorleistung bedeutet schon ein anderes Fahrverhalten. Aber: Die F1-Boliden sind mit weniger Leistung noch softer zu fahren. Will heißen: Die Fahrbarkeit verbessert sich, fehlerfreie Runden sind eher möglich und dennoch liegt aufgrund der wahnsinnig hohen Agilität und Drehfreudigkeit der Aggregate an allen Streckenpunkten genug Leistung an um explosionsartig aus den Kurven heraus zu beschleunigen. Da gibt es kein Leistungsloch. Lagen die Topspeeds (gemessen nach EAU ROUGE ) im Qualifying zwischen sagenhaften 21 und 24 Km/h so liegen sie jetzt 1-2 Km/h darunter. Jetzt hier im Warm Up werden nochmals die Reifen immer und immer wieder abgezogen um den optimalen Grip auf das schwarze Gold zu zaubern. Die Fahrer legen zwischen 20 und 35 Runden zurück. Schleifer werden nochmals nachjustiert insbesondere bei den Piloten die die Spur wechseln mussten (Jörg/André). Jörg steigert sich von Runde zu Runde, trifft die Bremspunkte immer besser. Die engen Ecken machen das zu einer besonderen Kunst.

Die 240 Sekunden laufen ab. Der Rennstart nähert sich.

Inforunde.

Gelegenheit den Kurs in Großbeeren nochmals vorzustellen.

Turn 1. Eine harmonisch zu fahrende 90 Grad Links. Für die meisten Fahrer unproblematisch. Hier geschehen die wenigsten Abflüge. Wenn überhaupt wird hier am Ende der Start-Ziel-Gerade der Bremspunkt verpasst. Was dann schon zu heftigen Abflügen führt. Die Start/Ziel ist lediglich die fünftlängste Gerade auf dem Track. Die Speed ist dennoch hoch, da hier die zentrale Stromeinspeisung liegt was richtig viel Power ergibt und weil einfach die Kurve 14 (die letzte Kurve) mit sehr hohem Tempo gefahren wird und somit richtig viel Speed auf diese Gerade gezogen wird.

Der Track wird entgegen des Uhrzeigersinns gefahren. Kurve 2 ist doppelt so lange wie die 1. 180 Grad. Linksherum. Hier gibt es regelmäßig jede Menge Abflüge. Denn angefahren wird die Kurve 2 über eine sehr kurze Gerade. Nur die absoluten Routiniers schaffen es hier für einen Bruchteil Vollgas anliegen zu lassen. Ale anderen verlieren hier Zeit und – im schlimmsten Fall – den Rhythmus was dann zu Fehlern in der 2 führt.

Nochmals eine kurze Gerade. Anfahrt auf die Kurven 3 und 4 (Schikane). Geht auf der Spur 1 teilweise voll. Auf der 4 muss hart gebremst und eben so hart herausbeschleunigt werden.

Es folgt die viertlängste Gerade die die Wagen auf die langgezogene OMEGA (Kurve 5/rechts rum) zufliegen lässt. Auch hier auf der 1 wieder granatenschnell, auf der 4 die hier innen liegt ist unglaubliches Feingefühl beim Reinfahren und Rausbeschleunigen gefragt. Kurze Gerade. Die Kurven 6 (rechts) und 7 (links) sind extrem tricky zu fahren. Hier ist die Spur 1 innenliegend. Aber auch auf der Spur 4 ist die Kurve 7 eine Herausforderung. Beim Verbremsen oder zu frühen Beschleunigen fliegen gerade die F1 Renner hier brutal ab. Zudem bestimmt der Rhythmus an dieser Stelle wie man durch die sich anschließende Presseturmkurve (Kurve 8) kommt. Hier ist es ganz wichtig am Ausgang den richtigen Beschleunigungspunkt zu erwischen. Zu früh bedeutet gnadenlos Dreher, zu spät und man verliert Topspeed auf der jetzt folgenden sehr schnellen Streckenpassage bestehend aus langer Geraden auf die FORD BANK (Kurve 9), die sich daran anschließende längste Gerade – nur unterbrochen durch die in der Regel mit Rennpower voll zu durchfahrenden „EAU ROUGE“ (Kurve 10). Harter Bremspunkt am Ende bei Topspeed von 20-23 Km/h. Es folgen nach einer Links 90 Grad (Kurve 11) und einer sehr kurzen Geraden, die „ESSES“ Links-Rechts-Kurven/Kurven 12 und 13). Dieser Streckenabschnitt ist extrem schnell zu fahren allerdings ist hier das Motor- und Schleifermapping extrem wichtig. Zieht der Schleifer hier nicht genügend Voltkraft aus dem Slot, geht der Motor ein. Genügend Strom zieht der Schleifer dann, wenn er ordentlich Materie hat. Ist es aber zu viel des Guten, ist in dieser Kurvenfolge der mechanische Widerstand zu hoch was wiederum einen erheblichen Geschwindigkeitsverlust und somit Zeitverlust zur Folge hat.

Sind die ESSES ordentlich durchfahren, hat man mächtig Speed auf der jetzt folgenden Gegengeraden. Vorbei an den Tribünen, leicht bergauf. Hart bremsen in Kurve 14, einer sich am Ende verjüngenden 90 Grad Rechtskurve. Immer wieder gut für spektakuläre Drifts und Abflüge. Gerade auf Spur 4 extrem eng. Die sauber zu erwischen ist eine echte Kunst und die Bremsbalance des Boliden ist hier so wichtig wie sonst nirgends auf der Strecke.

Wir sind durch. Start/Ziel ist erreicht.

Die Wagen stehen jetzt nach der Inforunde schön gestaffelt von außen nach innen auf den Positionen 1 bis 4. Im Sekundenabstand leuchten nacheinander 5 rote Lichter auf den Monitoren auf. Schlagartig erlöschen diese nach einer vom Zufallsgenerator des PC willkürlich bestimmten Zeitspanne. Und vier Raketen werden in die Umlaufbahn geschossen. 112 mal 14 Kurven.

Mit den Augen kaum zu verfolgen. Höllentempo. In weniger als 6 Sekunden einmal rum. Auch im Renntempo. Unwirklich das Ganze.

Frank, Laura, André, Jörg. Läuft. Und jetzt muss es ja so kommen. Und es kommt auch so. Die Eisenhüttenstädter liefern sich ein gnadenloses Kopf an Kopf-Rennen. André/Jörg bilden die Kulisse. Wobei Jörg das Ganze fehlerfreier meistert. André der schnellere Mann ist aber zu viele Abflüge verzeichnet.

Laura zieht alle Register. Fährt vollkommen unerschrocken. Und war ja auch im Vorfeld voll des Lobes ob des herausragenden Handlings und der beeindruckenden Motorpower des Williams. Ist in der absoluten Spitze schneller als Frank. Aber: Die Fehler häufen sich. Hätte nicht sein müssen. Kann sie gewinnen; dieses Rennen. Aber der Herr Papa lässt sich seinen Trumpf – nämlich den der Konstanz – nicht aus der Hand nehmen. Bolzt mit nie dagewesener Speed um den Kurs. FORD Bank schwindelerregend schnell. Beinahe Vollgas. Oder doch ganz durchgedrückt? Bleibt Betriebsgeheimnis. Und so ein Bißchen müssen wir ihn tadeln den Frank. Kann er nicht mal Schwäche zeigen? Muss er perfekt sein? So hat er den Beobachtern schon ein Wenig die Suppe versalzen. Denn ihm Ziel ist er 3 Runden vor Laura. Was 2,68% der Renndistanz entspricht. Zu viel wie wir finden. Das sind 0,168 Sekunden auf die Runde. Im Durchschnitt, denn wie festgestellt: In der Spitze ist Laura am Ende schneller (5.569 sec. zu 5.628 sec.).

So wird es am Ende ein grandioser, wenn auch unspektakulärer – ein nahezu perfekt herausgefahrener – Sieg des Meisters. P2 Laura. André rettet sich mit 2 Runden auf Jörg auf P3. Punkte satt für alle 4 Fahrer und wirklich verdienter Lohn für dieses Highspeedspektakel das die F1 immer wieder bietet.

Vielen Dank dafür. Es macht – wenn man schon selber nicht mitfahren darf – immer wieder Spaß zuzuschauen.

**Das Rennergebnis des F1 A-Laufes im Überblick**

**Sieger: Frank Howest, McLaren Honda 2019, 112 Runden in 10:58:43 Minuten**

**Rundenschnitt: 5.879 sec.**

**Platz 2: Laura Kahlisch, Williams 2019, 109 Runden**

**Rundenschnitt: 6.041 sec.**

**Platz 3: André Dietrich, Williams 2019, 102 Runden**

**Rundenschnitt: 6.455 sec.**

**Platz 4: Jörg Abel, Ferrari 2019, 100 Runden**

**Rundenschnitt: 6.584 sec.**

**Ein Rundenschnitt über 112 Runden unter 6.000 Sekjunden. A la Bonheur, Monsieur Howest!**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Laura: 5.569 sec., Frank: 5.628 sec., André: 5.765 sec., Jörg: 6.106 sec.*

Die 87. Weltmeisterschaft war gelaufen.

**Der neue Punktestand in der Jahresgesamtwertung nach 2 von 4 Weltmeisterschaften 2020 sieht wie folgt aus (in Klammern die Anzahl der WM `s die der Fahrer 2020 gefahren hat)**

**Platz 1: André Dietrich, 64 Punkte (2)**

**Platz 2: Jörg Abel, 63 Punkte (2)**

**Platz 3: Frank Howest, 48 Punkte (2)**

**Platz 4: Mark Schwolow, 47 Punkte (2)**

**Platz 5: Laura Kahlisch, 40 Punkte (2)**

**Platz 5: Max Knobel, 40 Punkte (2)**

**Platz 7: Martin Mecke, 38 Punkte (2)**

**Platz 8: Maik Müller, 29 Punkte (2)**

**Platz 9: Horst Carl, 15 Punkte (2)**

**Platz 10: Dominique Babenschneider, 1 Punkt (2)**

**Platz 11: Mirco Jäger, 0 Punkte (0)**

**Platz 11: Uwe Dietrich, 0 Punkte (0)**

**Die 88. WM (Part III 2020) wird am Samstag, den 12.09.2020 ausgetragen.**

**BLEIBT gesund.**

***Für alle detailverliebten Fahrer/Fans jetzt noch einige Daten, Fakten, Hintergründe zu dieser 87. Weltmeisterschaft der MOI.***

* *10 Starter. Zum zweiten Mal 2020 volle A, B und C-Rennen TOP!*
* *André und Max mit ihren ersten A-Laufsiegen überhaupt*
* *André ist nach Cara 2014 der zweitjüngste Pilot der die Gesamtführung übernehmen kann*
* *Auch dieses Mal wurden auf allen 4 Spuren Rennen gewonnen (Spur 1: 1 Sieg; Spur 2: 1 Sieg; Spur 3: 5 Siege; Spur 4: 2 Siege)*
* *Schnellstes Rennen: A-Lauf der F1 (was sonst) mit einem Rundenschnitt deutlich unter 6.000 Sekunden*
* *Schnellste Qualifyingrunde überhaupt: 5.339 sec. (Frank im Q2 der F1)*
* *Langsamste Q-Runde: 6.526 sec. (Dominique im Q1 der Tourenrennwagen)*
* *Leistungsniveau: extrem hoch. Beinahe alle Q-Runden werden unter 6.500 Sekunden gefahren. Und auch in den Rennen sieht es kaum anders aus.*
* *Die Siege in den Rennen verteilten sich wie folgt: André: 3 Siege, Max: 2 Siege; Mark, Frank, Jörg und Horst je 1 Sieg. 6 der 10 Starter konnten damit Siege einfahren.*
* *Die A-Rennsiege holten sich: 1 Sieg André (Tourenwagen), 1 Sieg Max (Endurance), 1 Sieg Frank (F1)*
* *Die Pole Positions wurden ebenfalls auf 3 Piloten verteilt: Jörg (Tourenwagen), Max (Endurance) und Frank (F1)*
* *In der Jahresgesamtwertung gab es 5 Gewinner: André von P 3 auf P1. Jörg von P3 auf P2. Frank von P5 auf P3. Max von P8 auf P 5. Laura von P7 auf P5.*
* *Und 3 Verlierer: Mark von P1 auf P4. Martin von P2 auf P7. Und Maik von P5 auf P8.*
* *Horst und Dominique veränderten ihre Positionen nicht.*
* *Auch diese zweite WM 2020 verlief sportlich absolut fair. Die Stimmung war sehr gut.*
* *Übrigens: Uwe Dietrich und den Rookie ausgenommen haben jetzt alle aktuell gemeldeten MASTERS mindestens je einen A-Lauf gewonnen. Will heißen: Von den 12 Piloten können 10 jederzeit ein großes Rennen gewinnen. Man vergleiche das mal mit der aktuellen 1:1-F1!*
* *Diese WM stand ganz im Zeichen von CORONA. Das sie überhaupt möglich war ist auch der Unerschrockenheit der MASTERS-Piloten zu verdanken.*
* *Zur 88. WM wird es aufgrund der weiterhin schlechten Virus-Lage Handdesinfektionsmittel an der Strecke geben.*

*Horst, im August 2020*