**Harter Arbeit Lohn**

***Jörg Abel ist GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2020***

**Der Rennbericht zum Saisonfinale der MASTERS OF INSANITY, der 89. Weltmeisterschaft am 17.Oktober 2020**

**Inklusive der Highlights sowie der „EWIGENBESTENLISTE“**

***Plus ein MASTERS Pausen-Spezial mit dem Titel:***

***Auch die MASTERS Show neben der Rennstrecke ist „erste Sahne“***

**Master Time (10.00 Uhr MESZ) in Großbeeren**

An diesem Samstag haben sich 8 Starter versammelt. Laura (Terminproblem) und Dominique (Krank) als aktive Masters mussten verzichten. Uwe und Mirco z.Zt. inaktive MASTERS, sind auch dieses Mal nicht dabei.

COVID 19 hat uns leider mit der so genannten „zweiten Welle“ stärker im Griff als zuvor.

Entsprechend haben die MASTERS ihre Hygienestandarts angepasst. Handdesinfektionsmittel am Eingang zum Raceroom. Zudem: Fast alle Fahrer tragen Masken die Mund und Nase bedecken.

Nach kurzem Plausch geht es um 10.25 Uhr mit der Action auf der Strecke los.

**Die freien Trainings**

Oh ja. Die 8 wurden in nur 2 Startgruppen zusammengefasst was sich ausnahmsweise spurtechnisch umsetzen ließ.

Darüber hinaus kam erstmalig die heftig umstrittene „ACHTERREGEL“ zur Anwendung. Hieß im Klartext: Die schnellsten 4 des Qualifyings waren jeweils im A-Lauf. Die anderen 4 fuhren die B-Rennen. C-Läufe gab es nicht; und auch nicht die Möglichkeit, sich mittels Sieg im B-Lauf in den A-Lauf zu fahren.

Die Diskussion hierüber nahm beinahe den gesamten zeitlichen Raum zwischen 10.00 Uhr und 10.25 Uhr ein.

Aber nun ging es los. Das Regelwerk ließ eine kurzfristige Änderung nicht zu.

***Die Startguppen setzten sich wie folgt zusammen:***

***Startgruppe 1:***

***Jörg Abel (Spur 1), Frank Howest (Spur 2), Maik Müller (Spur 3), Mark Schwolow (Spur 4)***

***Startgruppe 2:***

***Martin Mecke (Spur 1), André Dietrich (Spur 2), Horst Carl (Spur 3), Max Knobel (Spur 4)***

8 Fahrer. Und in diesem besonderen Fall – da der Rookie Dominique nicht am Start war – die geballte Routine, gestählt in vielen, vielen Slot-Schlachten.

Da war nun niemand am Start der nicht A-Läufe bereits gewonnen hat und auch jederzeit gewinnen konnte.

Auf der beschleunigten Speisekarte waren 3 Gänge gelistet:

Indy Cars, Tourenrennwagen und natürlich das besondere Dessert – mit SAHNEHÄUBCHEN – die F1!

Grundsätzlich hatten die Fahrer in den auf 10 Minuten je Klasse und Startgruppe angesetzten free practices die bereits bekannten Boliden aufgeboten. 10 Minuten übrigens deshalb, weil nur 2 Startgruppen antraten. Normalerweise sind es 3 Gruppen und dann sind die freien Trainingssitzungen lediglich 7 Minuten lang.

Hervorzuheben ist der McLaren F1 aus 1998. Nein. Kein F1-Bolide sondern der gleichnamige Tourenrennwagen. Den brachte Mark zum Einsatz und das Ding verwirrte die „Radarfalle“ am Ende der langen Geraden dermaßen dass dort auch mal der Wert 33 Km/h aufflammte. Zur Erinnerung: Bei den Tourenwagen sind maximal im Qualifyingtrimm – also mit maximaler Voltleistung – 20 Km/h drin. Selbst die F1 war nie schneller als 24 Km/h. Kurzum: Das Ding war sauschnell so oder so. Die Rundenzeiten auch. Aber eben nicht so exorbitant wie es die Topspeed befürchten ließ so dass auch die immer wieder drohende BOP (Balance of Performance) mit der die Autos leistungsmäßig sowohl nach unten als auch nach oben angeglichen werden, nicht in Anwendung gebracht werden musste .

Sonst wenig Neues. In Sachen Rundenzeiten bestätigten sich die im Vorfeld von allen Fahrern bei Testfahrten gezeigten Leistungen. Ein Fragezeichen gab es noch beim Einsatz des Williams F1 durch Martin. Sein McLaren Honda hatte bei den Tests Riesenprobleme in der Kurve 2 (keine Gasannahme) und musste ausgetauscht werden. Martin baute den Williams dann zu Hause für die WM auf. Man durfte gespannt sein.

Also: Auf zu den Qualifyings.

**INDY CARS, Q1, 4 Minuten max. 15 Runden je Fahrer**

Dichter Verkehr. Hübsch für`s Auge des Betrachters. Aber Todfeind schneller Runden.

Das war dann viel Taktik bei 4 Piloten auf der Strecke. Schnell bildeten sich Pärchen die abwechselnd ihr Glück versuchten. Zähneknirschend muss man sich mit der Konkurrenz vereinbaren, denn im anderen Falle überwöge der eigene Nachteil.

3 mussten nach dem Q1 raus. Von den 5 im Q2 durfte nur einer nicht in den A-Lauf.

Was bereits bei den Testfahrten aufgefallen war, bestätigte sich nunmehr auch im WM-Modus: Die Indy Zeiten waren eingebrochen. Ja es wurde die Schallmauer 6.000 Sekunden noch geknackt. Aber es gab auch viele im Feld die nicht einmal in die Nähe dieser Hürde gelangten.

So erwischte es Max (P8) mit 6.360 Sekunden. Was schon eine schwache Zeit ist. Dem Altmeister Horst erging es nicht viel besser: P7 in 6.310 Sekunden. Auch wenn er sich im freien Training auf 6.2er Zeiten gequält hatte. Jetzt über nur 15 gewertete Runden war nicht mehr drin.

P6 dann aber schon ein kleiner Paukenschlag: Der Meisterschaftsführende und klare Favorit im Titelrennen Jörg Abel. 6.258 Sekunden. Bei Tests war es für ihn schon in 6.0xx um den Kurs gegangen. B-Lauf für Jörg. Damit höchstens 7 Punkte (die hier überhaupt erstmals vergeben wurden; normalerweise ist der Sieger B-Lauf für den A-Lauf qualifiziert und der Zweitplatzierte B-Lauf erhält 6 Punkte, die 7 gibt es also nicht; Dank Achterregel alles anders).

**INDY CARS, Q2, 3 Minuten, maximal 10 Runden je Fahrer**

Jetzt waren die beiden Enden interessant. Ganz vorne (P1) die Vergabe der Pole Position. Und am anderen Ende (P5) die Pole Position für den B-Lauf und damit die Nichtqualifikation A-Lauf.

André und Martin waren aus der Startgruppe 2 verblieben. Und konnten sich die 180 Sekunden jetzt brüderlich teilen so dass jeder die Strecke auch für sich hatte. Was für die Rundenzeit extrem förderlich ist.

André legte zuerst los. War er im Q1 bereits Bestzeit gefahren (5.889 sec.) so legte er jetzt nach: 5.864 Sekunden. Das war ziemlich sicher der A-Lauf. Wir sind hier schon im Bereich der Pole Position. Was 2 WM Punkte bedeutet und dem jungen Mann in seiner erst 3. Saison auf dem Weg zu P2 in der Gesamtwertung schon auch helfen konnte.

Martin: Bisher nur in 6.211 Sekunden aus dem Q1 und damit nur 47/1000 Sekunden vor dem ausgeschiedenen Jörg.

9 Runden gefahren. Kein Sprung nach vorne. Und dann kommt ein Routinier und zeigt ihm wie es geht. Nämlich der Martin wie wir ihn kennen: Abgebrüht und – da es die allerletzte, 10. gewertete Runde ist – mit vollem Risiko: 5.995 flammt da auf dem Bildschirm auf. Applaus von der Konkurrenz. Da überwiegt dann selbst bei Hartgesottenen die Freude und Faszination über einen solchen Geniestreich die dann unmittelbar folgende Erkenntnis dass einen das soeben Erlebte selbst eine gute Platzierung kosten konnte. Martin voll bei der Musik. Da müssen wohl alle Bewohner des Neuzeller Klosters eine Extragebetsstunde eingelegt haben. Hallelluja!

Die Startgruppe 1 trat dann mit drei Piloten an. Frank, Mark und Maik.

Frank mit einem Hauch von Verbesserung. Jetzt in 5.900 Sekunden. Im Q1 war er 29/1000 Sekunden langsamer. Aber: Unter 6.000 Sekunden! Mark blieb dieses Detail verwehrt. Aber seine Verbesserung reichte aus: 6.109 Sekunden waren P4. Die Hunde bissen dieses Mal den Mann aus Potsdam. Maik in 6.163 Sekunden. Ein leichter Rückschritt im Vergleich zur 6.134-Zeit aus dem Q1. Aber auch diese hätte nicht ausgereicht um Mark zu schlagen.

On the Top aber der Youngster: André in phänomenalen 5.864 Sekunden. Sicherlich: Frank war lediglich 36/1000 Sekunden zurück. Was P2 bedeutete.

André auf der Pole Position. Die beiden schnellsten auf der Spur 2 unterwegs. Riesenerfolg. Und ein sehr kompaktes Indy Car Starterfeld war beisammen. Und Frank/André immer noch im Kampf um P1 in der Meisterschaft – auch wenn sie hier schon die Siebenmeilenstiefel auspacken mussten um an Jörg vorbeieilen zu können - und zumindest direkte Konkurrenten um den Vizetitel.

**Die Startaufstellung der Indy Cars in der Übersicht (Zeiten Q1/Q2):**

**André Dietrich, Arca Ex Dallara, 5.889/5.864**

 **Frank Howest, Coca Cola Dallara, 5.929/5.900**

**Martin Mecke, Klein Tool Dallara, 6.211/5.995**

 **Mark Schwolow, Klein Tool Dallara, 6.192/6.108**

**Maik Müller, Klein Tool Dallara, 6.134/6.163**

 **Jörg Abel, Pennzoil Dallara, 6.258/---**

**Horst Carl, Pennzoil Dallara, 6.310/---**

 **Max Knobel, Pennzoil Dallara, 6.360/---**

Lediglich 3 von 8 Konkurrenten unter 6.000 Sekunden. Und dabei Martin nur in einer einzigen Runde.

Distanz P1 zu P8 doch beinahe eine halbe Sekunde.

**Tourenrennwagen, Q1, 4 Minuten, maximal 15 Runden je Fahrer**

Das Spiel beginnt von Neuem. Der Hecht im Karpfenteich: Mark mit dem McLarenF1. Mit Speed ohne Ende. Ansonsten ein illustres Feld in dem zahlentechnisch die McLaren den Ton angeben (Maik, Horst, Jörg, Mark und Frank). André auf einem AMG Mercedes GT 3, Martin auf dem BMW Z4 GT3, und Max fährt einen Porsche 911RSR. 5 mal die Briten. Und die machen Dampf. Am Ende aber werden sie auf die Plätze verwiesen. Dazu gleich.

Denn zunächst beginnt ja der gnadenlose Prozess des Aussortierens. Wieder müssen drei raus. Wieder erwischt es Max (P8). Der Porsche ist unruhig auf der Spur 4 unterwegs.6.286 Sekunden sind zu langsam. Wenn auch schneller als das Indy Car des jungen Fahrers.

Zum zweiten Mal der Altmeister auf P7. Sein knallgelber McLaren liefert 6.159 ab. Reicht bei Weitem nicht mehr heutzutage.

Die 6 geht dann an André. Der AMG-Pilot erreicht 6.130 Sekunden auf seiner schnellsten Runde. Das frühe Aus.

**Q2, 3 Minuten, max. 10 Runden je Fahrer**

Wieder ist die Gruppe 2 stark dezimiert. Advantage Martin! Solofahrt. Und sein BMW geht auf der 1 wie Hölle. 5.881 bereits im Q1 mit viel Verkehr. Hat er taktisch da gut umgesetzt, der Martin. Jetzt spielt Taktik keine Rolle. Der Track gehört ihm 3 Minuten, respektive 10 Runden, ganz alleine.

Und Martin dreht das Dampfventil bis zum Anschlag auf. 5.781 Sekunden! Wow! Was für eine Fabelzeit.

In Startgruppe 1 lauern jetzt 4 superschnelle McLaren-Driver. Mark, Jörg, Maik und Frank. Die wiederum müssen strategisch vorgehen. Von wegen Verkehr und so.

Es ist noch zu ergänzen, dass im Q1 Jörg schnellster Mann war: 5.698 Sekunden. Wie Martin auf der Spur 1 gefahren. Und Mark war da in 5.716 Sekunden rum. Nur Frank hinkte hinterher; lag mit 6.050 Sekunden doch ein gutes Stück zurück.

Wer zockte jetzt am besten? Jörg/Mark konnten Martin gefährlich werden. Maik eher nicht der zwar mit einer 5.982-Runde im Q1 schon richtig schnell aufgegeigt hatte dessen mit Horst`s McLaren auch farblich identischer Bolide aber deutlich am Limit des Machbaren unterwegs war. Frank war ohnehin eher nicht ein Pole-Anwärter. Bisher keine Runde unter 6.000 Sekunden. Da war die Waffe stumpf.

Alle 4 auf McLaren unterwegs. Und sie holten alles raus. Doch: Es reichte nicht mal dieses ALLES. Martin blieb vorne. Der Neuzeller mit dem Bayern schlug die Briten furios. Denn: Alle 3 Fahrer verschlechterten sich in diesem Q2, kamen an ihre Höchstleistungen nicht ran. So blieb Jörg am Ende der Trost die absolut schnellste Runde gefahren zu sein. Aber eben im falschen Zeitfenster. P2 war es dennoch, auch wenn er die 2 WM-Punkte für die Pole schon ganz gerne mitgenommen hätte. Maik in diesem Q2 nur 3/1000 Sekunden langsamer als im Q1. Damit bei Maik der geringste Zeitverlust in dieser Vierergang. Jörg und Mark jeweils rund 1/10 Sekunde verloren. Frank immerhin noch eine halbe Zehntelsekunde. Maik im Übrigen auf gleichem Auto und selber Spur deutlich schneller als der Altmeister. 2:0 für den Potsdamer nach 2 Rennklassen. Und Maik im A-Lauf. Als Nr. 4! Oh, diese Achterregel!

**Die Startaufstellung der Tourenrennwagen**

**Martin Mecke, BMW Z4 GT 3, 5.881/5.781**

 **Jörg Abel, McLaren MP4-12, 5.698/5.807**

**Mark Schwolow, McLarenF1 GT, 5.716/5.864**

 **Maik Müller, McLaren MP4-12, 5.982/5.985**

**Frank Howest, McLaren MP4-12, 6.050/6.090**

 **André Dietrich, AMG Mecedes, 6.130/---**

**Horst Carl, McLaren MP4-12, 6.159/---**

 **Max Knobel, Porsche 911RSR, 6.286**

Riesenerfolg für BMW. Porsche vernichtend geschlagen. Mercedes mit P6 nicht zufrieden. Die McLaren-Armada gut positioniert (3 von 4 Startern im A-Lauf), aber die Pole verpasst.

**F1, Q1, 4 Minuten, max. 15 Runden je Fahrer**

…zum Dritten!

Den Zuschlag bekam die Königsklasse. Niedrigste Voltleistung, aber schnellste Rundenzeiten. Gewaltig. Immer und immer wieder. Hochdrehende Motoren (30.000/min.) Beste Topspeed. Höchste Kurvengeschwindigkeit dank enormer Downforce und geringem Gewicht.

Doch heute war ein besonderer Tag. Wir rätseln woran es wohl gelegen haben mag, aber die Rundenzeiten waren, ähnlich denen der Indy Cars, eher schwach. Sicher: Unter 6.000 Sekunden sind sie alle. Das ist Standard in der F1. Aber so richtig schnell? So granatenmäßig unter 5,500 Sekunden? Heute eher selten.

Doch folgen wir der Chronologie:

Max. Ferrari. F1. Es passt nicht. P8. 5.951 Sekunden als Bestzeit. Well, aber das war zu langsam.

Martin. Fällt tief. Gerade noch Pole Position gefahren, jetzt das Aus. P7. 5.891 Sekunden. Der Williams und der Martin passen noch nicht perfekt zusammen. Natürlich war es schwierig mit einem frisch und neu aufgebauten Renner (s. dazu weiter oben: freies Training)

P6. Für Frank. Der amtierende Champion in 5.828 Sekunden weit weg von seinen Möglichkeiten.

Durch. Die 5 Finalisten standen fest. Und da waren es ziemlich überraschend Mark und Horst die als Favoriten in diese entscheidende Schlacht gingen. Beide als einzige unter 5.600 Sekunden. Diesen Wert traf Jörg exakt. Maik im hohen 5.6er Bereich und André nur 5/1000 schneller als Frank und in 5.823 Sekunden mit viel Glück ins Q2 gefahren. Da schien nicht mehr allzu viel nach vorne möglich. Abwarten. Die F1 ist speziell.

**F1, Q2, 3 Minuten, max. 10 Runden je Fahrer**

Horst und André legten los. Sie waren als einzige aus der Startgruppe 2 übriggeblieben.

Und der André hatte dann doch noch irgendwie was gefunden. Konnte sich um mehr als eineinhalbzehntel Sekunden verbessern. 5.660 Sekunden sind keine überragende Zeit. Aber da konnte man mitspielen.

Horst. Ebenfalls Ferrari. Holte sich eine Extraportion Leistung aus Maranello ab. Und knallt die vorläufige Bestzeit hin: 5.478 Sekunden. Die in der F1 geltende Schallmauer von 5.500 Sekunden durchbrochen. Eine halbe Sekunde schneller als Markenkollege Max. Hut ab, der Herr kann auch schnell.

Und der Anschlusstreffer zum 2:1 gegen Maik lag schon in der Luft…aber…

Maik, Jörg und Mark lauerten. Scharrten mit den Hufen. Die Startbox öffnete sich und die Meute galoppierte los.

Jörg lahmte. 5.669 Sekunden. 9/1000 Sekunden auf André verloren. Der sich tatsächlich dank Achterregel mit dieser eher laschen Zeit in den A-Lauf fährt.

Mark. Lahmt ebenfalls. Zwar ist es eine 5.556-Runde. Aber das ist P3. Hinter Horst.

Dem dann doch ein Wenig die Worte fehlen. Auch weil er vor Markliegt. Aber vor allem deshalb weil es plötzlich 3:0 steht. Da fährt der Altmeister voll auf Angriff, öffnet die Deckung und dann kommt der Konter: Maik Müller. 5.374 Sekunden! Wahnsinn. Wieder Applaus. Pole Position in der Königsklasse. Und wie! Das hatte Format. Vollkommen unberechenbar. Aus der Deckung. Mit starker Taktik. Glückwunsch, Maik! Besser hätte es Sir Alfred aus good old England nicht inszenieren können. Alle geschlagen vom Potsdamer.

**Die Startaufstellung der F1**

**Maik Müller, Williams 2018, 5.656 sec./5.374 sec.**

 **Horst Carl, Ferrari 2018, 5.565 sec./5.478 sec.**

**Mark Schwolow, Williams 2018, 5.502 sec./5.556 sec.**

 **André Dietrich, Williams 2018, 5.823 sec./5.660 sec.**

**Jörg Abel, Ferrari 2018, 5.600 sec./5.669 sec.**

 **Frank Howest, McLaren 2016, 5.828 sec./---**

**Martin Mecke, Williams 2018, 5.891 sec./---**

 **Max Knobel, Ferari 2018, 5.951 sec./---**

Beinahe 6/10 Zeitdifferenz zwischen der Pole und P8. Und nochmals: Maik herausragend. Beinahe 3/10 Sekunden zwischen Q1 und Q2 gefunden! Gigantisch. Und letztlich für die F1 mit einer 5.3er Zeit doch noch ein einigermaßen versöhnlicher Abschluss. Und die zweite Pole für Maik in der F1 in Folge. Bei der 88. WM hatte er auch Startplatz 1 und zwar in überragender Bestzeit von 5.241 Sekunden. Was übrigens die schnellste Pole des Jahres 2020 bedeutete (s. dazu auch HIGHLIGHTS 2020/das Corona-Jahr).

Es folgte die

PAUSE

**Special: Auch die Pausenshow der MASTERS ist „erste Sahne“**

Nun ist es ja nicht so, dass die MASTERS Action nur auf dem Track liefern.

In der großen Pause zwischen den freien Trainings, den Qualifyings und den Rennen geht es natürlich um Rennfahrerlatein. Um Schleiferprobleme, Rundenzeiten, verpasste Chancen, großartige Erfolge.

Aber auch um den Zuckerhaushalt.

Denn Zucker ist, auch wenn immer wieder vor ihm gewarnt wird als sei er der Leibhaftige, Energie. Energie sorgt für dauerhafte Konzentration. Und die ist eminent wichtig im Slotracing.

Für besagten Zuckernachschub sorgt regelmäßig die Dame des Hauses. Annette stellt Kuchen feinster Machart her und bereit und dazu gibt es – sozusagen als kleines Zucker´l obendrauf – Sahne aus dem klassisch-robusten Sahnespender.

Da wird gerne zugegriffen. Ist die Anspannung die man gerade vom Track mitgebracht hat noch zu groß, schweifen die Gedanken ab.

Was sich an diesem Samstag in fataler Art und Weise auswirkte, als der hier nicht näher genannte Fahrer X sein Stück feinsten Kuchens mal eben reichlich mit dem begehrten Produkt aus flüssiger Schlagsahne und Überdruck krönen wollte.

Abschweifende Gedanken und leerer Blick in Kombination mit der in der Hand eben dieses nicht näher bezeichneten MASTERS befindlichen, stählernen Sahnedruckkanone die – man ahnt es längst – in falsche Schussposition gebracht, betätigt wurde, zeitigte fatale Folgen. Besagtes Sahne-Druck-Gemisch, genannt Schlagsahne, verbreitete sich flugs im gesamten Umfeld des zum Verzehr avisierten Kuchenstückes nur eben nicht auf diesem selbst.

Pilot X wartete gespannt darauf, dass sich auf seine Handbewegung am Auslöser des Sahnespenders hin sein Kuchenstück doch nun endlich mit der milchig weißen Köstlichkeit bedecken müsste.

Bis ihn Fahrer Max durch zunächst verhaltenes, dann eindringlicher werdendes Rufen darauf aufmerksam machte, dass sich der herbeigewünschte Sahnestrom längst ergoss. Nur eben leider nicht ins gewünschte Zielfenster.

Die in der Runde jetzt ausbrechende Heiterkeit lässt sich vielleicht erahnen.

Gefolgt von der bitteren Erkenntnis, dass nicht nur Pilot X keine Sahne auf seinem Kuchen hatte, sondern darüber hinaus das gesamte Tischumfeld mit einem weißen Sahneberg überzogen war und dass für alle anderen jetzt keine Sahne mehr zur Verfügung stehen würde.

Pilot X nahm es mit heiterer Selbstironie.

Das Amüsement für die Mitbewerber hatte längst die nüchterne Erkenntnis der jetzt fehlenden Süßigkeit übertroffen. Aus dem Lachen kam man in dieser Pause kaum noch raus, und die Rennleitung hatte beinahe Mühe das illustre Völkchen wieder an die Pflicht zu erinnern

RENNEN fahren, meine Herren. RENNEN fahren.

**Rennen 1 – B-Lauf der Indy Cars, Renndistanz 91 Runden (2.184 m)**

**Die Startaufstellung**

***Maik Müller (Spur 3)***

 ***Jörg Abel (Spur 1)***

***Horst Carl (Spur 2)***

 ***Max Knobel (Spur 4)***

3 Minuten Warm Up.

Renneinstellung. Will heißen: 0.5 Volt weniger Motorpower. Rundenzeiten gut ein bis zwei Zehntel langsamer als in den Q`s.

Horst auf der Fremdspur, alle anderen auf ihrer Stammspur. Und zum ersten Mal in der Geschichte der MASTERS waren am Ende für den Sieger 7 Punkte zu vergeben. Denn der Sieger würde nicht in den A-Lauf aufsteigen( s. Achterregel).

Der Rennstart. Das übliche Gewusel wenn sich 4 Boliden durch die ersten Turns pfeilen. Die Indy Cars bilden in der Regel ein recht homogenes Bild ab. Schnell bemerkt Horst an seinem Pennzoil-Dallara abbauende Reifen. Und fällt zurück. Deutlich zurück. Max, ebenfalls Pennzoil Dallara kann das Tempo der Spitze, bestehend aus Maik/Jörg, mitgehen leistet sich aber immer wieder Fehler. Die beiden Führenden liefern eine solide Leistung ab. Jörg dreht konstant seine Runden. Er weiß um das Potential des Autos und das ein „Überfahren“ ihn sinnlos nach hinten befördern würde. Maik ist der schnellere Mann und kontrolliert das Rennen. Die 91 Runden werden des Öfteren durch bergebedingte Unterbrechungen (Stopp-Phasen) in ihrem Fluss gebremst was sich im Rundendurchschnitt im Vergleich zu den jeweils schnellsten Rennrunden der Fahrer widerspiegelt.

So gibt es am Ende lediglich einen Platztausch gegenüber der Startaufstellung. Max wird Dritter vor Horst.

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

**Sieger: Maik Müller, Klein Tool Dallara, 91 Runden in 11:33:68 Min.**

 **Rundenschnitt: 7.623 sec.**

**Platz 2: Jörg Abel, Arca Ex Dallara, 89 Runden**

 **Rundenschnitt: 7,794 sec.**

**Platz 3: Max Knobel, Pennzoil Dallara, 85** *Runden*

 **Rundenschnitt: 8.161 sec.**

**Platz 4: Horst Carl, Pennzoil Dallara, 83 Runden**

 **Rundenschnitt: 8.358 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Maik: 6.246 sec., Max: 6.335 sec., Jörg: 6.404 sec., Horst: 6.652 sec.*

Die Differenz P1 zu P2 in Prozent der zurückgelegten Runden: 2,20%;

Differenz P1 zu P4: 8,79%.Erster Fahrer mit 7 Punkten für einen B-Lauf-Sieg. Ausgerechnet der Mann, der sich mit größter Vehemenz gegen die ACHTERREGEL ausgesprochen hatte. Dieser Renngott überrascht uns stets aufs Neue.

**Rennen 2 – A-Lauf der Indy Cars, Renndistanz 103 Runden (2.472 m)**

**Die Startaufstellung**

**André Dietrich (Spur 2)**

 **Frank Howest (Spur 3)**

**Martin Mecke (Spur 1)**

 **Mark Schwolow (Spur 4)**

4 Minuten Warm Up. Frank nicht auf seiner Stammspur. Für mich klarer Favorit: Martin mit seinem Klein Tool Dallara. Auch wenn er im Q nicht die schnellste Zeit gefahren war, hatte er auf der 1 die beste Rennabstimmung gefunden. Seine Bilanz in Sachen Indy Cars ist im Übrigen herausragend. So hat er in 2020 bisher alle Indy Car A-Läufe gewonnen. Mehr braucht man denke ich nicht zu sagen.

Los geht’s.

Und wie. Alle 4 Piloten – ja, auch Frank auf der „Fremdspur“ – geigen höllenmäßig los. Da muss auch der Favorit kämpfen. Meisterlich diese TOP 4. Wenige Unterbrechungen. Aber es gibt sie. Und sie kosten Zeit. Der Renndurchschnitt am Ende nicht besonders, aber deutlich besser als im B-Lauf. Und die Topzeiten auf einem Level! Da muss man den Unterschied mit der Lupe suchen. Vorweg die schnellsten Zeiten: Frank: 6.167, André: 6.227, Martin: 6.265, Mark: 6.266. Alle 4 innerhalb einer Zehntelsekunde unterwegs. Nur Fehler. Die entscheiden dieses Rennen.

Zugunsten von Frank! Da fechten diese beiden Männer aus dem „Fernen Osten“, der Frank und der Martin dieses Rennen unter sich aus. Auch wenn es am Ende nur auf ein Fernduell hinausläuft, denn Frank gewinnt letztlich souverän! Der zu diesem Zeitpunkt „noch“ amtierende GREATEST DRIVER OF THE GALAXY zieht die Konkurrenz ab, lässt sie blass aussehen. Nimmt dem Martin satte 5 Runden ab! Ja was war das für ein Rennen des Frank Howest! Erste Sahne! Das gibt’s doch nicht. Wir reiben uns die Augen. Martin erstmals 2020 in der US-Klasse geschlagen! Sowohl im Qualifying als auch im Rennen. Ja Sakrament! Da haben sie aber wirklich tief gepennt im Kloster zu Neuzelle. P3 rettet der André. Mehr war da nicht zu holen. Im Renntrimm verlor der Wagen des Polesetters gewaltig an Performance. Enttäuschender Platz 4 für Mark. Fragezeichen.

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

**Sieger: Frank Howest, Coca Cola Dallara, 103 Runden in 11:58:31 min.**

 **Rundenschnitt: 6.974 sec.**

**Platz 2: Martin Mecke, Klein Tol Dallara, 98 Runden**

 **Rundenschnitt: 7.330 sec.**

**Platz 3: André Dietrich, Gulf Dallara, 96 Runden**

 **Rundenschnitt: 7.482 sec.**

**Platz 4: Mark Schwolow, Arca Ex Dallara, 95 Runden**

 **Rundenschnitt: 7.561 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden;*

*Frank: 6.167 sec., André 6.227 sec., Martin: 6.265 sec., Mark: 6.266 sec.*

Differenz P1 zu P2 in Prozent: 4,85%

Differenz P1 zu P4 in Prozent: 7,77%

Differenz P1 zu P2 in der schnellsten Rennrunde in Prozent: 0,97%

Differenz P1 zu P4 in der schnellsten Rennrunde in Prozent: 1,61%

Ich denke, damit ist alles geschrieben zum Thema Leistungsdichte bei den MASTERS!

**Rennen 3, B-Lauf der Tourenrennwagen, Renndistanz 65 Runden (1.560 m)**

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 2)**

 **André Dietrich (Spur 1)**

**Horst Carl (Spur 3)**

 **Max Knobel (Spur 4)**

**3 Minuten Warm Up**

Kräftemessen. 2 mal McLaren (Horst/Frank), einmal Porsche (Max) und einmal Mercedes (André)

Nur Horst nicht auf seiner Stammspur. Aber es läuft ganz gut beim McLaren-Piloten. Frank hingegen klagt über heftigen Leistungsverlust beim Briten auf der Spur 2. Max kann hier und da mitschwimmen. Und André ist schnell. Der AMG hat Dampf und Handling in Kombination.

Die Startaufstellung. Herrlich. Und der Start. Läuft. Die Tourenwagen machen einfach Spaß. Beim Fahren und beim Zuschauen. Natürlich wird mächtig Tempo gemacht. Und erneut splittet sich das Feld. Um P3 kämpfen Frank und Max. Um die Führung André und Horst. Frank verzweifelt. Da hilft alles Schimpfen nix. Der McLaren und die Spur 2 sind heute einfach schlecht aufgelegt. Im Qualifying nur P5, jetzt aus der Pole Position durchgereicht. Auch wenn Dank Frank`s hartem Einsatz die Schlappe was den Rückstand angeht überschaubar bleibt: Ein Kampf um den Sieg kann es nicht werden.

Vorne ringt André Horst nieder. Abbauende Reifen machen dem Altmeister mit seinen gefühlt dreieinhalbmillionen Runden Rennerfahrung das Rennfahrerleben schwer. Und André marschiert. Max hat immer wieder Lichtblicke. Kann aber letztlich mit einer zu hohen Fehlerquote nicht glänzen. P3 ist Schadensbegrenzung. Im Ziel hat Frank als Viertplatzierter 3 Runden Rückstand auf den Sieger. Das sind 4,61% der Renndistanz. Sieger und Zweitplatzierter sind in derselben Runden. Und Max fehlen gar nur 2 Runden auf den Sieger und damit 3,07% der Renndistanz.

7 WM Punkte für André. Glückwunsch zum Sieg. Wenige Unterbrechungen infolge Unfall sorgen für ein schnelles Rennen. In gut 7 Minuten sind sie durch.

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

**Sieger: André Dietrich, AMG Mercedes, 65 Runden in 7:08:15 Min.**

 **Rundenschnitt: 6.587 sec.**

**Platz 2: Horst Carl, McLaren Mp4-12, 65 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.587 sec.**

**Platz 3: Max Knobel, Porsche 911 RSR, 63 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.796 sec.**

**Platz 4: Frank Howest, McLaren MP4-12, 62 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.906 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*André: 6.203 sec., Horst: 6.339 sec., Max: 6.434 sec., Frank: 6.436 sec.*

**Rennen 4 – A-Lauf der Tourenrennwagen – Renndistanz 76 Runden (1.824 m)**

**Die Startaufstellung**

**Martin Mecke (Spur 1)**

 **Jörg Abel (Spur 2)**

**Mark Schwolow (Spur 4)**

 **Maik Müller (Spur 3)**

**4 Minuten Warm Up**

Blitzartig rückt ein Mann ins Rampenlicht. Nicht der Polesetter Martin Mecke. Schon P2 war für Jörg eine Niederlage. Die schnellsten Piloten auf der Spur 1. Und Martin schlägt Jörg. Wohlgemerkt im Qualifying.

Jetzt liegt Rennpower an. Und Jörg als einziger in diesem erlesenen Feld nicht auf seiner Stammspur. Ihn packt das Entsetzen. Aber nicht wegen der Fremdspur. Sondern angesichts seines ultraschnellen McLaren MP4-12. Denn dieser schleicht förmlich um den Kurs. Was ist passiert? Hinterachsstabilität stimmt. Das Problem was bei den Testfahrten aufgetreten war ist es auch nicht: Ein an der Motorwelle schleifender Reifen. Zweites Problem aus dem Testbetrieb: Ein gelöstes Vorderlicht wobei das stromführende Kabel an der Vorderachse für eine Blockade sorgte. Ist es jetzt aber auch nicht. Jörg nimmt den Wagen von der Strecke und setzt den BMZ Z4 ein. Auch dieser hat riesige Probleme. Maik auf der Spur 3 beklagt ebenfalls Leistungsdefizit. Während es bei Martin/Mark gut läuft.

In 240 Sekunden ist an den Autos nichts mehr zu machen. Man muss so ins Rennen gehe. Eine schwarze Wand vor Augen.

Der START.

Mark/Martin sind auf und davon. Jörg/Maik kratzen elend dahin. Mark und sein McLaren F1 machen die Pace. Martin`s Z4 schnurrt wie ein Uhrwerk, kann Mark ´s Speed aber nicht mitgehen.

Das Rennen ist an der Spitze unglaublich schnell. Und hinten unglaublich langsam. Die Rundenzeiten differieren um sage und schreibe eine halbe Sekunde. Hilflos! Jörg ist bitter enttäuscht. Die Tourenwagen waren zuletzt seine Klasse. Dominanz. Kleine Kratzer (zweimal die Pole Position verloren, einmal an André einmal an Martin), aber der A-Lauf-Sieg war es am Ende ja dennoch.

Und heute? Ausgerechnet an seinem großen Tag. Der Meisterschaft entgegen. Harter Arbeit Lohn. Und jetzt, in diesen Minuten ist die Rennfahrerarbeit besonders hart. Ein Rennfahrer der chancenlos zusehen muss wie die anderen davonziehen leidet. Er leidet vielfach. Und schmerzvoll. Rasen tun die anderen. Und das eigene Herz. Befeuert vom Adrenalin. Bis zur kompletten Desillusionierung. Ja 8 Punkte für P4. Aber 15 konnten es sein. Mussten es sein. Und sind es nicht. Auch mit Kampf nicht. P4. Das ist wie Knock Out. Das ist der Untergang.

Maik fährt ein ebenso desillusionierendes Rennen.

Mark brilliert. Ist wieder da. Zeigt das es 2021 wieder was werden kann. Mit Sieg und….so weiter halt.

Martin fährt ein blitzsauberes Rennen. 12 WM Punkte. P2. Das ist richtig gut auf der Spur 1 mit einem BMW Z4. Aber an Mark kommt er nicht ran. Nicht heute. Nicht jetzt. Da ist der Großbeerener nicht nur körperlich überragend. Da ist er eine Macht. Was gut tut. Dieses Talent endlich wieder in Siegerlaune sehen zu können.

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

**Sieger: Mark Schwolow, McLaren F1, 76 Runden in 7:53:29 Min.**

 **Rundenschnitt: 6.228 sec.**

**Platz 2: Martin Mecke, BMW Z4, 74 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.396 sec.**

**Platz 3: Maik Müller, McLaren MP4-12, 71 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.666 sec.**

**Platz 4: Jörg Abel, BMW Z4, 70 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.761 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Mark: 5.991 sec, Martin: 6.052 sec., Jörg: 6.427 sec., Maik: 6.452 sec.*

Nun denn. Eine halbe Sekunde Rückstand pro Runde. Das erleben wir selten bei den MASTERS. Bedenkt man, dass Jörg und Maik absolute Routiniers sind, ist so etwas schwer erklärlich.

Durchatmen. Neues Spiel, neues Glück. Es lauerte die Königsklasse.

**Rennen 5 – B-Lauf der F1, Renndistanz 99 Runden (2.376 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Jörg Abel (Spur 1)**

 **Frank Howest (Spur 2)**

**Martin Mecke (Spur 3)**

 **Max Knobel (Spur 4)**

**3 Minuten Warm Up**

Das reicht aus für 20 bis 25 Runden. Um die schnellsten Boliden des Tages im Renntrimm auszuprobieren; nicht gerade viel. Nur Martin nicht auf der Stammspur da von Jörg verdrängt.

Zum dritten Mal an diesem Tag waren – im besten Fall – 7 Punkte zu vergeben. Im ungünstigsten Fall waren es derer noch 4.

Start

3 der 4 Starter waren sich ja gerade im A-Lauf der Tourenwagen begegnet. Jetzt gesellte sich Max dazu. Er sowie Polesetter Jörg auf Ferrari. Martin mit dem Williams und Frank auf einem 2016er McLaren.

Für mich war Jörg der Favorit auf den Sieg.

Doch schon bald war klar: Der Martin ist schneller. Trotz Fremdspur. Richtig gut unterwegs. Dieses mal sollte es der Sieg werden. Nach zwei zweiten Plätzen.

Jörg von der Pole Position. Und der Ferrari läuft gut. Nur: Martin ist schneller. Knallt eine Superzeit nach der nächsten in die Bahn. Und ist wieder so im Flow, dass er uneinholbar wird. Erneut eines seiner ganz starken Rennen. Ein Kontrast zum Qualifying bei dem es lediglich P7 geworden war. Weiter hinten fahren Max/Frank quasi auf Augenhöhe. Alle 4 Konkurrenten ballern Zeiten unter 6.000 Sekunden raus. Am Ende sind es satte 9 Runden die Sieger Martin dem Viertplatzierten Frank abnimmt. Max macht seinen dritten dritten Platz im dritten B-Lauf klar. Frank hadert erneut mit der Spur 2 und der dort für seinen Wagen anliegenden Rennmotorpower. P4 mit einer Runde Rückstand auf Max. Der zweite zweite Platz für Jörg. Mehr war nicht zu holen gegen einen überragend aufgelegten Martin Mecke. Die Beobachter sahen ein sehr harmonisch verlaufendes Rennen mit wenigen Unfällen. Und so war es denn auch ein schnelles Rennen.

**Das Rennergebnis des B-Laufes der F1 im Überblick:**

**Sieger: Martin Mecke, Williams 2018, 99 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.088 sec.**

**Platz 2: Jörg Abel, Ferrari 2018, 95 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.344 sec.**

**Platz 3: Max Knobel, Ferrari 2018, 91 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.623 sec.**

**Platz 4: Frank Howest, McLaren 2016, 90 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.699 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 5.554 sec., Jörg: 5.916 sec., Max: 5.960 sec., Frank: 5.987 sec.*

Man schaue sich Martin´s Top-Runde an: Hätte im Qualifying für P 3 gereicht. Er selbst hatte da nur eine 5.891 erreicht.

Ab P2 waren dann die schnellsten Runden sehr dicht beieinander. Und der dennoch große Vorsprung Jörg`s ist einzig seiner fehlerfreien Fahrt geschuldet.

**Das TOP-Rennen des Tages:**

**Rennen 6 – A-Lauf der F1, Renndistanz 112 Runden (2.688 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Maik Müller (Spur 3)**

 **Horst Carl (Spur 1)**

**Mark Schwolow (Spur 4)**

 **André Dietrich (Spur 2)**

**4 Minuten Warm Up**

Obgleich alle 8 am Start dieser WM befindlichen Piloten Rennen – und auch A-Rennen – gewinnen können, gibt es immer wieder bei Weltmeisterschaften das Phänomen, dass der A-Lauf schneller ist als der B-Lauf. Das jedenfalls in der F1.

Es scheint eine spezielle Wirkung zu geben, die dieses Rennen auf die Fahrer ausübt. Denn immer werden hier Höchstleistungen erbracht. Dieses Mal bildete lediglich die schnellste Rennrunde eine Ausnahme. Die 5.554 Sekunden von Martin aus dem B-Lauf wurden hier – so viel sei verraten – nicht erreicht.

Auch der Renndurchschnitt des Siegers war nicht ganz auf dem Level des B-Laufes. Aber insgesamt fuhren die Vier auf einem anderen Niveau was die Rundenzeiten betraf. Durch die ein- oder andere Unfallphase wurde der Durchschnitt nach oben geschoben. Doch noch war Warm Up und die Fahrer drehen hier zwischen 25 und 32 Runden. Und die liefen für alle ganz ordentlich.

Sicherlich sahen wir einen Maik Müller aufgrund seiner überragenden Pole Position in der Favoritenrolle. Sein Williams 2018 schien optimal an die Spur 3 angepasst. Auch im Renntrimm.

Das RENNEN

So war es dann auch der Champion aus 2009 der das Rennen dominierte. Sicherlich trifft es das nicht ganz, wenn man einen Mark Schwolow im Nacken hat. Dazu den Altmeister der sich wieder einmal mit dem Ferrari in bester Fahrlaune präsentierte. Hatte er in den Trainings noch überwiegend den McLaren Honda aus 2018 präferiert, so war die Wahl schlussendlich doch auf den insgesamt in Sachen Handling gutmütigeren Boliden aus Italien gefallen. Der Rennverlauf sah einen Maik vorne, gefolgt von Horst und direkt hinter diesem Mark der mächtig Druck aufbaute. André auf der Spur 2 sah kaum Chancen die Rote Laterne weiterzureichen. Am Ende hatte er 11 Runden auf den Sieger eingebüßt. Der Zweitplatzierte Horst noch deren 3, mit einer Runde Rückstand auf den Altmeister passierte Mark die Ziellinie.

Es war ein blitzsauberes Rennen des Maik Müller. Auch Horst fuhr eine durchweg saubere Linie konnte aber die Rundenzeit Maik`s nicht wirklich erreichen.

Ein schnelles und gleichzeitig harmonisches Rennen bildete somit den Abschluss dieser 89. Weltmeisterschaft. Das Saisonfinale war gelaufen.

Die Punkterechnerei konnte beginnen.

**Doch zuvor die Übersicht über das Ergebnis des A-Laufes der F1**

**Sieger: Maik Müller, Williams 2018, 112 Runden in 11:30:21 Min**

 **Rundenschnitt: 6.163 sec.**

**Platz 2: Horst Carl, Ferrari 2018, 109 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.332 sec.**

**Platz 3: Mark Schwolow, McLaren, 108 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.390 sec.**

**Platz 4: André Dietrich, Williams 2018, 101 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.834 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Maik: 5.630 sec., Mark: 5.736 sec., André: 5.857 sec., Horst: 5.868 sec.*

Maik dominant: Pole Position, schnellste Rennrunde und Sieg! 17 WM Punkte. Mehr geht nicht.

König der Königsklasse. Geht doch, lieber Maik.

Die Saison WM-Saison 2020 war vorüber.

**Und der neue, hochverdiente Champion, der** GREATEST **DRIVER OF THE GALAXY stand fest:**

**Jörg ABEL. 2020. Sein Jahr. Seine Saison.**

Seit seinem Einstieg in den Rennzirkus der MASTERS OF INSANITY vor 6 Jahren in der Endabrechnung **stets unter den Top 3!** Ein **riesiges Talent.**

Immer wieder fehlte das letzte Quäntchen zum ganz großen Erfolg. Endlich, endlich hat es gepasst.

**GLÜCKWÜNSCHE** von Seiten aller Fahrer, aller Fans und Unterstützer. Ein **großer Sportsmann, Kämpfer und fairer Konkurrent in allen Belangen unseres Sports.**

**Danke Jörg.**

Bleibt noch eine ganze Menge nachzutragen. Und das folgt jetzt:

* Der abschließende WM Stand 2020
* Der Rückblick auf diese 89. Weltmeisterschaft
* Die Rückschau auf das (Corona-) Jahr 2020
* Die Ewigenbestenliste der MASTERS OF INSANITY

**Die Trophäe des „GREATEST DRIVER OF THE GALAXY“ durfte Jörg Abel aus Thyrow mit nach Hause nehmen. Eine im Format 60 x 40 gehaltene und in einen Holzrahmen gerahmte Farbphotographie die Horst Carl aufgenommen hat.**

**Sie zeigt Sebastian Vettel auf seinem Ferrari SF 90 im Jahr 2019 in Monza und zwar in der so genannten „Ascari Schikane“.**

**Jörg, der am Ende trotz einer für seine Verhältnisse eher mageren Punkteausbeute (20 WM Punkte) mit einem souveränen Ergebnis diesen Titel einfahren konnte. Womit er der 7. Pilot der MASTERS ist, der diese höchsten Weihen erreichen konnte.**

**Mein Glückwunsch geht aber auch an André. P2, Vizemeister in seiner dritten MASTERS-Saison! Da ist ein neuer Star am Himmel, ganz ohne Frage. Und ein tröstendes Wort an den Ex-Champion, Frank. Großartig gekämpft, alles gegeben. Immer dabei gewesen. Trotz Riesenentfernung zur Rennstrecke. Der fleißigste Fahrer im Starterfeld. Und 2021 gibt es die nächste Chance…**

**Der abschließende Punktestand 2020 sieht so aus:**

**P1: Jörg Abel, 125 Punkte (4)**

**P2: André Dietrich, 103 Punkte (4)**

**P3: Frank Howest, 101 Punkte (4)**

**P4: Mark Schwolow, 101 Punkte (4)**

**P5: Maik Müller, 93 Punkte (4)**

**P6: Martin Mecke, 91 Punkte (4)**

**P7: Max Knobel, 65 Punkte (4)**

**P8: Horst Carl, 62 Punkte (4)**

**P9: Laura Kahlisch, 40 Punkte (2)**

**P10: Dominique Babenschneider, 6 Punkte (3)**

**Mirco Jäger und Uwe Dietrich traten in diesem Jahr bei keiner WM an. Somit nicht in Wertung.**

***Rückblick 89. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY***

* Mit 8 Piloten war es die am schwächsten besetzte WM 2020
* Das diese WM überhaupt gefahren werden konnte, war unter CORONA Bedingungen nicht selbstverständlich. Die Fahrer trugen überwiegend Mund-Nasen-Bedeckung. Desinfektionsmittel stand bereit.
* Die absolut schnellste Runde des Tages gelang Maik: Die Pole Position der F1 in 5.374 Sekunden.
* Zum ersten Mal in der Geschichte der MASTERS griff die so genannte „ACHTERREGEL“. Ein „Durchfahren“ von unten nach oben war ausgeschlossen. Als jeweils Viertplatzierte profitierten im Qualifying direkt von dieser Regel (weil direkt im A-Lauf) die Herren Mark (Indy Cars), Maik (Tourenrennwagen) und André (F1).
* Die beste Punkteausbeute ging an Maik: 34 von möglichen 51 Punkten gingen auf sein Konto (Quote 66,67%). Dicht gefolgt von Mark und Martin mit jeweils 33 Punkten (Quote 64,71%). Es folgten André mit 27 Punkten (Quote 52,94%), Frank mit 23 Punkten (Quote 45,10%), Horst mit 22 Punkten (Quote 43,14%), Jörg mit 20 Punkten (Quote 39,22%) und Max mit 15 Punkten (Quote 29,41%).
* Das schnellste Rennen war der B-Lauf der F1 (Rundenschnitt des Siegers Martin Mecke: 6.088 Sekunden)
* Langsamstes Rennen mit 7.623 Sekunden war der B-Lauf der Indy Cars
* Die Rennsiege in den nur 6 Rennen des Tages verteilten sich wie folgt: Maik: 2 Siege, Frank, Martin, André und Mark je 1 Sieg. Sieglos: Jörg, Horst und Max.
* Die Pole Positions holten André (Indy Cars), Martin (Tourenrennwagen) und Maik (F1)
* Betrachtet man für jeden Fahrer den Durchschnitt der erzielten Qualfikationsresultate ergibt sich folgendes Bild: Maik/Mark an der Spitze. Mit einem durchschnittlichen Startplatzergebnis 3,33. Dahinter André und Martin mit 3,67, gefolgt von Jörg und Frank mit 4,33. Dann Horst mit 5,33 und am Ende recht eindeutig und glatt: Max mit dem Wert 8,00.
* Punktgleich: Frank und Mark. Da Frank vor dieser WM den dritten Rang inne hatte behält er diesen jetzt auch. Ein kleiner Trost zumindest für den jetzt entthronten Champion aus 2019.
* Kurz nach Austragung dieser WM gibt es einen neuen Corona Lockdown. Das noch nachzutragende, im Sommer zugunsten der 88. WM verschobene CLACCIC 100 welches jetzt am 29.11 ausgetragen werden sollte, ist vorerst abgesagt. Die Corona Bestimmungen lassen weder das Rennen selbst noch entsprechende Testfahrten zu. Da Spuren und Mannschaften bereits ausgelost wurden könnte das Rennen 2021 zu Beginn der Saison nachgeholt werden. Es gäbe dann in der kommenden Saison zweimal das 3h-Rennen CLASSIC 100.
* Bis auf Spur 2 wurden auf allen Spuren Rennen gewonnen. 4 der 6 Rennen wurden auf der Spur 3 gewonnen. Je ein Rennen auf den Spuren 1 und 4.
* Die 3 Pole Positions wurden auf 3 unterschiedlichen Spuren rausgefahren. Und zwar auf den Spure 1, 2 und 3.

 **DAS CORONA Jahr**

**Ein Rückblick auf die Saison 2020**

* 10, 10, 9, 8. Die Teilnehmerzahlen der jeweiligen WM´s beginnend mit der 86. und endend mit der 89. WM.
* Wieder durften die MASTERS einen Rookie begrüßen. Dominique Babenschneider aus Großziethen. Junger Mann. Und weder ein ganz wichtiger Baustein der Zukunftssicherung der besten Slotmannschaft der Welt.
* 4 Regeländerungen waren zur Saison 2020 beschlossen worden. Ab sofort auch eine Pole Position und die damit verbundenen 2 WM Punkte in der Endurance Rennkategorie. Eine neue „Stop“-Zone auf der Geraden nach Presseturm. Hier hatten Fahrer zu stoppen, die im Rennen ein „Stop“-Kommando wegen Spurwechsel auslösten. Dann die so genannte „Ästhetikregel“. Alle Fahrzeuge mussten zum Rennstart mit allen externen Teilen (Flügeln) erscheinen, sonst drohte Punktabzug. Und last but not least: Die umstrittene Achterregel.
* Die 86. WM war noch Corona frei. Danach musste gezirkelt werden. Eine beinahe 5 monatige Pause zwischen Februar und Juli wurde uns durch den Lockdown aufgezwungen.
* Nach dem Saisonauftakt wurde am 15. März ein ganz besonderer Event ausgerichtet. Zusammen mit 5 Freunden aus dem Schwabenland vom SRC Öffingen traten 5 MASTERS bei einer „Mini-WM“ an. Von unserer Seite waren Frank, Jörg, Maik, Max und Horst dabei. Es wurden in den Klassen Tourenwagen und Endurance gemäß den Regeln der MASTERS 4 Rennen (je Klasse A- und B-Läufe) und die Qualifyings gefahren. Am Ende hieß der Sieger Maik Müller. P2 für Horst Carl und punktgleich der erste Gastfahrer Thomas. Danach ebenfalls punktgleich Uwe Spieß und Max Knobel. Auf P6 dann Jörg Abel vor Frank Howest. Die 3 letzten Plätze gingen dann wieder an die Gäste Wolfgang, Wolfram und Markus.
* 33 Rennen wurden bei den 4 Weltmeisterschaften gefahren. 12 A-Läufe, 12 B-Läufe und 9 C-Läufe.
* Mark, André, Jörg. So hießen die Piloten, die 2020 den WM-Punktestand abwechseln anführten. Nach dem Saisonauftakt war es Mark der P1 belegte. Im Juli wurde er von André abgelöst. Eine super Leistung des jungen Piloten aus Tempelhof. Im September übernahm dann Jörg die Führung in der Gesamtwertung. Und verteidigte diese auch beim Finale im Oktober.
* Die schnellste Runde der Saison gelang Maik: Seine Pole Position bei der 88. WM in der F1-Klasse von 5.241 Sekunden war Jahresbestleistung.
* Die langsamste Quali-Runde der Saison fabrizierte unser Rookie: Dominique reichten 6.841 Sekunden auf seinem AMG Mercedes beim Saisonauftakt um diesen Eintrag zu erhalten. Es war seine erste WM überhaupt und damit diese Rote Laterne auf jeden Fall verzeihlich.
* Die Saison erstreckte sich über achteinhalb Monate.
* Das CLASSIC 100 wurde vom Sommer auf Ende November verschoben. Wegen der unsicheren CORONA-Lage sollten zuerst die Weltmeisterschaften gefahren werden um den neuen Champion festzustellen. Nach jetzigem Stand findet das Rennen in diesem Jahr nicht mehr statt.
* Jörg Abel ist nach Horst Carl, Mark Schwolow, Christoph Knobel, Maik Müller, Cara Carl und Frank Howest der siebte Champion in der Geschichte der 1997 gegründeten MASTERS OF INSANITY. Den Jahrestitel GREATEST DRIVER OF THE GALAXY gibt es seit 2003.
* Maik. In dieser Saison aufgeblüht. Ein wahres Feuerwerk abgebrannt. Und das insbesondere in Sachen Qualifikation. 3 der 12 Pole Positions hat er rausgefahren. Dahinter folgen Martin, Mark und Jörg mit je 2 Pole Positions. Die restlichen 3 ersten Startplätze holten sich André, Frank und Max. Ganz ohne Pole Position in dieser Saison blieben von den aktiven Piloten lediglich Laura, Dominique und Horst.
* 2 Piloten stehen an der Spitze in Sachen gefahrene Rennen: André und Horst traten bei je 16 Rennen an. Je 14 Starts durchlebten Mark und Max. 13 mal erloschen die Startampelzeichen für Jörg, Frank und Martin. Maik war 12 mal am Start. Laura und Dominique je 9 mal.
* Die Siegesbilanz der einzelnen Fahrer in Sachen „höchste Weihen“, also A-Lauf-Siege sieht wie folgt aus: Martin und der neu gebackene Champion Jörg liegen hier mit je 3 mal P1 an der Spitze. Es folgt der Champion 2019 Frank mit 2 Siegen. Je einen Sieg konnten hier André, Mark, Maik und Max einfahren. Für André und Max war es jeweils der erste A-Lauf-Sieg überhaupt. Dominique, Laura und Horst gingen in Sachen A-Lauf-Sieg leer aus.
* B-Lauf-Siege: Hier steht der André mit 3 Siegen ganz vorne. Mit deren 2 folgt der Altmeister Horst sowie der 7fache Champion Mark. Je einen B-Lauf-Sieg fuhren Jörg, Frank, Maik, Martin und Laura nach Hause. Leer gingen hier nur Max und Dominique aus.
* Die eher ungeliebten C-Lauf\_Siege gingen je 2 mal an André, Laura, Max und Horst sowie einmal an Martin.
* Addiert ergibt sich, dass lediglich Rookie Dominique keinen Rennsieg in 2020 einfahren konnte. Bei dieser nachweislich hohen Leistungsdichte verwundert es nicht, dass ein Rookie es schwer hat mit dem Siegen. Hat doch der nach Dominique dienstjüngste Fahrer (André) auch schon jetzt 3 Saisons bei den MASTERS runter und damit hatte er zu Beginn der Saison auch 8 Weltmeisterschaften Vorsprung vor dem aktuellen Rookie.
* Zusammengefasst hat die meisten Rennsiege der André errungen. 6 mal in den von ihm 16 bestrittenen Rennen hatte er die Wagennase ganz vorne (Quote 37,5%) Es folgt Martin Mecke mit 5 Siegen in 13 Rennen (Quote 38,46%). 4 Siege haben Jörg und Horst erkämpft, Jörg bei 13 Starts (Quote 30,77%), und Horst bei 16 Starts (Quote 25,00%) Mit 3 Siegen liegen Frank, Mark, Laura und Max mit je 3 Siegen. Dabei hat Frank die bessere Quote bei 13 Starts (23,07%), während Max und Mark 14 Starts benötigten (Quote 21,43%). Besser war allerdings die einzige Starterin: Laura hatte lediglich 9 Starts und damit eine Siegquote von 33,33%. Damit war Laura in Sachen Siegquote auf P3 im 10er-Starterfeld! Respekt. Maik mit lediglich 2 Rennsiegen bei 12 Starts war in den Rennen deutlich weniger erfolgreich als in den Qualifyings: Quote 16,67%. Hier scheint es ratsam das Setup der Boliden mehr auf die Rennen zu fokussieren. Dann geht es in 2021 im Paket der Top Five sicher weiter nach oben.
* Auch wenn es anderslautende Gerüchte gibt: Auch 2020 wurden wieder auf allen 4 Spuren Rennen gewonnen und auf allen 4 Spuren Pole Positions errungen. So ausgeglichen wie das Fahrerfeld ist auch die Rennstrecke. Und im Übrigen: Alle Fahrer fahren im Laufe der Saison alle Spuren. Für einen gerechten Ausgleich ist somit definitiv gesorgt.
* In der Hoffnung, dass die Pandemie überwunden und ein normaler Rennbetrieb wieder möglich sein wird, blicke ich mit vollster Zuversicht auf das Jahr 2021. Die 90. Weltmeisterschaft der MOI wird anstehen. Ein weiterer Rookie hat seine Teilnahme nach einem ersten Test im September zugesagt. Vielleicht wird es gar zwei Ausgaben des „CLASSIC 100“ geben. Ein Rennen dass die Piloten lieben und das daher in 2020 schmerzlich vermisst wird. Wir werden neue, wunderbare Rennwagen auf der Strecke sehen. Insgesamt haben die MASTERS ein SLOTPAKET geschnürt welches keinen Vergleich zu scheuen braucht. Und selbstredend wird der neue GREATEST DRIVER alles daran setzen, seinen Titelerfolg zu wiederholen. Und sicher wie das AMEN in der Kirche: Alle anderen werden versuchen ihm bei diesem Versuch die Suppe zu versalzen. Garantiert!

**Bevor jetzt die topaktuelle „EWIGENBESTENLISTE“ der MOI folgt, möchte ich Euch ALLEN danken: Den Piloten, die auch immer Streckenmarshalls und Rennleiter sind, den Freunden, Fans und Unterstützern.**

**Unseren Freunden vom SRC Öffingen mit denen wir im März eine ganz phantastische „Mini-WM“ in Großbeeren austragen konnten. Es hat mir und allen MOI riesigen Spaß gemacht uns mit den Schwaben zu messen.**

**Bleibt alle gesund in dieser wirren Zeit.**

**DIE EWIGENBESTENLISTE der MASTERS OF INSANITY (MOI)/nach Anzahl, die Zahl in Klammern zeigt den Platz aus 2019 und somit die Positionsveränderung**

* ***Alle Rennen, alle Erfolge seit 1997***
* ***Verzeichnis der GREATEST DRIVER OF THE GALAXY***
* ***Gefahrene Rennen***
* ***Pole Positions***
* ***Siege nach A-B- und C-Läufen***

**Die Champions von 2003 bis 2020**

**Mark Schwolow – 2004, 2008, 2010, 2013, 2015, 2016, 2018**

**Horst Carl – 2003, 2011, 2012, 2017**

**Christoph Knobel – 2005, 2006, 2007**

**Maik Müller – 2009**

**Cara Carl – 2014**

**Frank Howest – 2019**

**Jörg Abel – 2020**

**Gefahrene Rennen**

**P1: Horst Carl 313 (P1)**

**P2: Mark Schwolow 268 (P2)**

**P3: Maik Müller 193 (P3)**

**P4: Jörg Abel 137 (P4)**

**P5: Frank Howest 135 (P5)**

**P6: Martin Mecke 125 (P6)**

**P7: Max Knobel 118 (P8)**

**P8: Martin Carl 106 (P7)**

**P9: Christoph Knobel 104 (P9)**

**P10: Laura Kahlisch 90 (P10)**

**P11: Mirco Jäger 81 (P10)**

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

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

**P14: Karsten Löchert 67 (P14)**

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

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

**P17: Jörg Mennicken 44 (P17)**

**P18: André Dietrich 43 (P19)**

**P19: Janissa Prill 33 (P18)**

**P20: Basti Müller 27 (P19)**

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

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

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

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

**P24: Dominique Babenschneider 9 (Rookie)**

**P26: Stefan Sliwa 1 (P25)**

**Pole Positions**

**P1 Mark Schwolow 56 (P1)**

**P2 Christoph Knobel 46 (P2)**

**P3 Horst Carl 36 (P3)**

**P4 Cara Carl 18 (P4)**

**P5 Maik Müller 16 (P5)**

**P6 Mirco Jäger 12 (P6)**

**P6 Jörg Abel 12 (P7)**

**P8 Frank Howest 10 (P9)**

**P8 Lars Kaiser 10 (P7)**

**P10 Martin Mecke 7 (P11)**

**P11 Martin Carl 6 (P10)**

**P12 Jörg Mennicken 4 (P11)**

**P13 Janissa Prill 3 (P13)**

**P13 Dietmar Carl 3 (P13)**

**P13 André Dietrich 3 (P15)**

**P16 Laura Kahlisch 1 (P16)**

**P16 Max Knobel 1 (erste Pole der Karriere in 2020)**

**P16 Stefan Barth 1 (P16)**

**A-Lauf Siege**

**P1 Horst Carl 72 (P1)**

**P2 Mark Schwolow 62 (P2)**

**P3 Maik Müller 26 (P3)**

**P4 Christoph Knobel 25 (P4)**

**P5 Mirco Jäger 17 (P5)**

**P6 Martin Carl 15 (P6)**

**P7 Cara Carl 14 (P7)**

**P8 Jörg Abel 13 (P9)**

**P8 Martin Mecke 13 (P9)**

**P10 Frank Howest 12 (P9)**

**P11 Lars Kaiser 11 (P8)**

**P12 Basti Müller 6 (P12)**

**P13 Dietmar Carl 4 (P13)**

**P14 Jörg Mennicken 3 (P14)**

**P15 Laura Kahlisch 1 (P15)**

**P15 André Dietrich 1 (erster A-Lauf-Sieg gefahren in 2020)**

**P15 Max Knobel 1 (erster A-Lauf-Sieg gefahren in 2020)**

**P15 Janissa Prill 1 (P15)**

**B-Lauf Siege**

**P1 Horst Carl 37 (P1)**

**P2 Mark Schwolow 24 (P2)**

**P3 Martin Mecke 19 (P3)**

**P4 Maik Müller 15 (P4)**

**P5 Mirco Jäger 14 (P4)**

**P6 Frank Howest 13 (P6)**

**P7 Jörg Abel 12 (P7)**

**P8 Max Knobel 9 (P8)**

**P8 Martin Carl 9 (P8)**

**P10 Jörg Mennicken 8 (P10)**

**P11 André Dietrich 6 (P14)**

**P11 Karsten Löchert 6 (P11)**

**P11 Christoph Knobel 6 (P11)**

**P14 Laura Kahlisch 5 (P13)**

**P15 Cara Carl 3 (P15)**

**P15 Basti Müller 3 (P15)**

**P15 Janissa Prill 3 (P15)**

**P18 Lars Kaiser 2 (P18)**

**C-Lauf Siege**

**P1 Martin Mecke 16 (P1)**

**P2 Max Knobel 13 (P2)**

**P3 Laura Kahlisch 10 (P4)**

**P4 Frank Howest 9 (P3)**

**P5 Jörg Abel 8 (P4)**

**P5 Maik Müller 8 (P4)**

**P7 Horst Carl 6 (P7)**

**P8 André Dietrich 5 (P9)**

**P9 Mark Schwolow 4 (P7)**

**P10 Mirco Jäger 3 (P9)**

**P10 Svenja Abel 3 (P9)**

**P12 Karsten Löchert 1 (P12)**

Horst Carl, November 2020\*

\*Es gibt noch keinen Termin zum Saisonauftakt 2021.

 Das ist traurig und erschreckend zugleich. Leider müssen wir uns in Geduld

 fassen und den weiteren Verlauf dieser schrecklichen PANDEMIE abwarten.

 Wenn es dann soweit ist wird bei der 90. WM auf folgenden Spuren gestartet:

 Spur 1: Jörg, Maik, Laura\*

 Spur 2: André, Martin und Dominique

 Spur 3: Frank, Max und Mirco

 Spur 4: Mark, Horst und Uwe

 \* sollte Laura nicht antreten (Wohnsitz jetzt Bonn a. Rhein) wird Mirco die Spur 1 fahren und Rookie Sebastian Rumpel auf Spur 3 fahren.

 Ansonsten wird der Rookie zunächst beim CLASSIC 100 2020 starten welches zum Saisonauftakt nachgeholt werden soll.