**Achterbahn**

**Qualifikationen und Rennen der 91. Weltmeisterschaft der**

**MASTERS OF INSANITY**

**am 18.Juli 2021; Sonntag**

**MASTER TIME**

Geschrumpftes Starterfeld. 8 der 13 akkreditierten Masters of insanity sind anwesend.

Und in die folgenden 2 Startgruppen eingeteilt

**Gruppe 1: Martin (Spur 3), Jörg (Spur 4), André (Spur 1) und Mark (Spur 2)**

**Gruppe 2: Frank (Spur 1), Maik (Spur 2), Horst (Spur 3) und Basti (Spur 4)**

**Free Practices**

Schnelle Männer. Schnelle Einigung. Laut Regelwerk sind bei lediglich 2 Startgruppen je Rennkategorie 10 Minuten freies Training vorgesehen. Bei 3 Startgruppen (wie zuletzt bei allen Weltmeisterschaften) nur 7 Minuten. Auch jetzt sollen es, lt. Mehrheitsbeschluss der Fahrer, nur 7 Minuten sein.

Ab geht`s.

Das Dreigang-Menü sieht wie folgt aus:

Vorspeise: Tourenrennwagen nach Art des Hauses

Hauptspeise: Endurance Rennwagen dazu als Beilage stehender Start garniert mit kurz gehaltener Reaktionszeit und mit einer Garzeit (volles Rohr) von 5 Runden.

Dessert: F1 direkt aus der Region „heller Wahnsinn“ mit extra hochgezüchteten Drehzahlen (um 25.000/min).

Es war angerichtet, und jeder Fahrer war schließlich sein eigener Koch. Da das Auge immer mit isst war man um Optik bemüht. Sowohl in der Herrichtung der Boliden als auch beim eigentlichen „Verzehr“. Das Essbesteck in Gestalt der DS und Parma-Regler war bereitgelegt. Jetzt kam es auf die Würze an. Gut abgeschmeckter Stromabnehmer (auch Schleifer genannt) sowie bestens präparierte Gummis auf den Felgen der Antriebswelle gaben dem Ganzen den letzten Feingeschmack.

Wohl bekomm`s hieß es da.

Stimmen die Zutaten nicht, wird es schwierig in 7 Minuten noch was zu korrigieren. Der Gast wird ungeduldig und an der ein oder anderen Stelle kippt er den (Ge-)Flügelsalat über den Tellerrand.

Ein Wenig nachwürzen mit Schleifermaterial mag noch drin sein. Mit den Gummis wird es bedeutend schwieriger. Nein. Nur bloß nicht schlingen. Ruhe bewahren. Austarieren. Abschmecken. Passt dann meistens. Aber eben nicht immer

Martin war derjenige (als Tabellenführer angetreten nach dem Saisonauftakt) der sich für ein neues Rezept beim Hauptgang entschied. Auf Empfehlung vom 4-Sternekoch Horst wurde das Aggregat seines Ford Daytona 500 im Vorfeld gewechselt. Und siehe da: Plus 3 Punkte in Sachen Geschmäckle. Der Bolide war mirnichtsdirnichts 3/10 Sekunden schneller auf die Einzelrunde.

Der Rest zückte bewährtes Material. Ginetta, Ford GT und Ford Daytona. Mehr steht da zur Zeit nicht zur Verfügung.

Man war schnell. Man war konstant. Und die Nerven waren gestählt.

**Die Qualifikationen**

**Tourenwagen/Q1/240 Sekunden/15 gewertete Runden je Fahrer**

Oh ha. Pro Gruppe 4 Piloten. Volle Strecke. Taktik war wieder einmal angesagt. Besonders schwierig für Rookie Basti. Der aber seine Sache gut machte, auch wenn es am Ende nicht ganz reichte ins Mittelfeld (was heutzutage eine Zeit unter 6.000 Sekunden/Runde voraussetzt).

P8. Mit 6,199 sec. Das war nicht schlecht. Sein AMG läuft rund und gab keinen Anlass zu Klagen. 3 mussten ja raus nach dem Q1 da nur 5 weiter dürfen Richtung Q2.

Den Maik erwischte es auf seinem 2018er Aston. 6.098 sec. waren nur P7. Da fehlt ein wenig Schärfe und so ein Wenig war diese Suppe dann versalzen für den Champion 2009.

Horst war dann der Dritte im Bunde. Jetzt mit einem BMW Z4 in Brasilienlook unterwegs. 5.974 sec. sicherten zwar nicht Q2 aber den B-Lauf. Bitte diese Petitesse auf der Zunge zergehen lassen: Eine Zeit unter 6.000 Sekunden reicht nicht für Q2. Das ist dann ein bitterer Nachgeschmack den der Sternekoch unbedingt meiden sollte.

Der 5-Kampf war eröffnet

**Q2/3 Minuten/10 gewertete Runden je Fahrer**

Alle Register der Kochkunst waren gefragt. Die Top-3 würden über dieses Qualifying im A-Lauf sein. 8 Punkte Minimum waren sicher. P4 und P5 würden neben dem Sieger aus dem C-Lauf (P7 und P8 bestritten diesen) den B-Lauf garnieren.

Der André auf der Spur 1 mit seinem AMG in Japan-Manga-Stil-Lackierung war ja mit 5.907 sec. richtig schnell. Aber: es ging viel schneller und so war es halt P5.

P4 ist ja nun das Ärgernis schlechthin. Und da war es der Champ aus 2019, Frank, der mit 5.856 sec.!!! die Pole eroberte. Aber eben nur die im B-Lauf. Immerhin: Die Stammspur war gesichert und die Chancen den A-Lauf über einen Rennsieg zu erreichen standen vorzüglich. Frank pilotierte übrigens einen McLaren MP4-12 in Schiefergrau (eigenes Design!).

OK. Wir müssen jetzt nur noch bis Drei zählen. Mark, Martin Jörg. Während Mark im Bereich von 5.8 sec. blieb, gaben es sich die beiden anderen richtig heftig. Man vergleiche: Im Q1, Martin in 5.849 sec., und Jörg in 5.792 sec.

Eine gute halbe Zehntelsekunde.

Zu eng. Keine Luft. Der Sack musste richtig zugemacht werden um Martin die Luft zu nehmen. Jörg knallte eine ….wie soll man das beschreiben? Fabelzeit? Wahnsinnszeit? Wunderrunde? Verfrühte Götterspeise? Keine Ahnung. Ich bin nun mal nicht Thomas Mann oder Carlos Ruiz Zafon. Ich kann mich viel besser in Zahlen artikulieren. Voila! 5.588 sec.

Nein. Ich bin jetzt in meinen Aufzeichnungen nicht in die Spalte „Qualifying F1“ gerutscht. Jörg kracht mit seinem infernalisch brüllenden, zur 228 Zentimeter tief liegenden Zimmerdecke schreienden McLaren diese unglaubliche Zeit dahin. Die Zahl flackert am Monitor auf. Schweigen. Staunen. Ausrufe der Verwunderung. Unfassbar. Pole Position natürlich. Die ersten beiden WM-Punkte des Tages sind vergeben und sie gehen nach Thyrow.

**Die Startaufstellung der Tourenwagen im Überblick (Zeit Q1/Zeit Q2):**

**Jörg Abel, McLaren MP4-12, 5.588 sec.**

**Martin Mecke, BMW Z4, 5.792/ 5.748 sec.**

**Mark Schwolow, McLaren F1, 5.874/5.822 sec.**

**Frank Howest, McLaren MP4-12, 5.866/5.856 sec.**

**André Dietrich, AMG Mercedes GT, 5.960/5.907 sec.**

**Horst Carl, BMW Z4, 5.974/----**

**Maik Müller, Aston Martin 2018, 6.098/----**

**Basti Rumpel, AMG Mercedes GT, 6.199/----**

4 Marken am Start. Porsche fehlte gänzlich (normalerweise von Max eingesetzt) Mercedes und Aston enttäuschten. McLaren und BMW konnten zufrieden sein und entspannt auf den Nachmittag schauen.

**Qualifikation der Endurance.**

One shot. Nur ein Schuss für jeden der acht Piloten. Stehender Start. 5 Runden werden zusammenhängend gewertet. Abflug ist tödlich. Jeder Fahrer natürlich auf seiner Stammspur. In Solofahrt. Die Startreihenfolge ergibt sich aus dem Gesamtwertungsergebnis der Vorsaison. Gestartet wird in umgekehrter Reihung. Will heißen: Rookie zuerst, Champion zuletzt.

Da musste also jetzt der Basti ran. Geübt hatte er die Prozedur. Jetzt also der „Ernstfall“.

Tritt an mit einem geleasten Ford Daytona 500. Die Nerven. Die beobachtende Konkurrenz. WM-Druck. Fehler. Basti patzt und landet am Ende bei 37.22 Sekunden.

Da musste er schon auf Fehler zweier weiterer Fahrer rechnen um sich dem Würgegriff des C-Laufes zu entwinden.

Der Altmeister. Horst. Ebenfalls Daytona 500. Nur P8 in der Wertung 2020. Daher musste er hier direkt dem Rookie folgen. Und haut richtig einen raus. 31.86 Sekunden. Topzeit. Fehlerfrei.

Der Martin aus Neuzelle. Ebenfalls Daytona 500. Mit neuem Aggregat nachdem man festgestellt hatte, dass die im weiß-blauen Ford verbauten Motoren deutlich weniger Drehzahl aufwiesen als die in den goldfarben und weiß-blau-rot gehaltenen 500er.

Und der Martin macht was draus:32.09 Sekunden. Lediglich 23/100 Sekunden hinter Horst. Ordentlich! Und mehr als das wie sich alsbald zeigen sollte.

5 Piloten standen noch an der Startlinie.

Maik als Fünftplatzierter des Jahres 2020.

Auf einem Ford GT. Und mit einem Abflug: 36.45 Sekunden. Das war noch vor dem Rookie aber natürlich weit weg von einer Topplatzierung. Der Braten roch sehr angebrannt.

Mark Schwolow. Vierter der Saison 2020. Nutzte jetzt ebenfalls einen Ford GT. Sauschnell auf den Geraden aber kitzlig in den 14 Kurven. Mark kriegt es hin. Aber die Gesamtzeit ist mäßig: 33.69 Sekunden. Das ist sicher der B-Lauf. Aber mehr auch nicht.

Horst führt weiterhin.

Doch die Toppiloten kamen jetzt.

Frank. P3 in 2020.

Und er macht auf seinem Daytona 500 alles richtig: 31.81 Sekunden. Ganze 5/100 Sekunden schneller als Horst. Und sicher im A-Lauf!

Denn nur noch 2 folgten und konnten schneller sein.

André.

Vizechampion 2020. Aber auf der Spur 1 passt es für ihn einfach nicht.. Gleich 2 Abflüge. 37.21 Sekunden. Damit ist er 1/100 schneller als der Rookie. Und Maik ist weg vom C-Lauf.

Die Spannung steigt. Jörg. Setzt einen Ginetta ein. In herrlichem Nachtblau Metallic tritt er an. Und fährt mit dem Einsatz den ihm der Bolide ermöglicht. Fehlerfrei und dennoch mit 32.76 Sekunden konnte er nicht zufrieden sein. Denn: Das war der B-Lauf. Da hieß es dann: Um den Sieg kämpfen am Mittag um den A-Lauf klar zu machen.

**Die Startaufstellung der Endurance:**

**Frank Howest, Ford Daytona 500, 31.81 Sekunden**

**Horst Carl, Ford Daytona 500, 31.86 Sekunden**

**Martin Mecke, Ford Daytona 500, 32.09 Sekunden**

**Jörg Abel, Ginetta, 32.76 Sekunden**

**Mark Schwolow, Ford GT, 33.69 Sekunden**

**Maik Müller, Ford GT, 36.45 Sekunden**

**André Dietrich, Ford Daytona 500, 37.21 Sekunden**

**Basti Rumpel, Ford Daytona 500, 37.22 Sekunden**

3 von 8 Fahrern mit Abflug. Eine hohe Fehlerquote.

Und Frank auf der Pole Position. GLÜCKWUNSCH!

**Die Qualifikation der F1**

**Q1**

Zeichen setzen. In der F1 ist Performance allerhöchster Güte gefragt. Keine Mätzchen. Reines Muskelspiel.

Frank fährt immer als erster raus. Knallt 7 bis 8 Runden hin. Dann Boxenstopp. Reifen präparieren. Zeitfenster suchen. Der Rookie muss sich eingewöhnen. Nicht einfach bei 4 Fahrern jetzt die freie Runde zu finden. Die Konzentration. Die Bestzeit. Zumindest die persönliche.

Und Basti macht seine Sache gut. 5.778 se. Beinahe 3/10 Sekunden schneller als noch beim Saisonauftakt. Herzschlag. Gut gemacht. Auf dem alten McLaren aus 2008.

Da hat heute selbst ein Maik das Nachsehen. Es läuft nicht für den Mann aus Potsdam. 5.893 sec. Damit ist nix zu holen. Frank ist mit seinem 2. Stint durch. Und der schlägt sich ausgezeichnet: 5.409 sec. Top Zeit. Horst auf einem neuen McLaren direkt dahinter: 5.466 sec. Könnte für Q2 reichen.

Die Startgruppe 1. Die besten Piloten. Und doch gibt es immer wieder den ein oder anderen Ausreißer nach unten. André, der wie Frank auf der Spur 1 unterwegs ist hat größere Probleme. Es läuft nix zusammen. Autowechsel, Schleiferwechsel. Nix hilft. 5.811 Sekunden. Da ist auch er hinter dem Rookie. Und dessen Grinsen wird breiter.

Die anderen drei der Gruppe 1. Mark, Martin und Jörg. Erstgenannter wird abgehängt. Der siebenfache Champion kämpft. Es erscheint beinahe verzweifelt. 5.699 Sekunden. Enttäuschend. Das kann eigentlich für das Q2 nicht reichen. Tut es aber. Weil eben Maik/André total wegbrechen und der Rookie sich zwar gut schlägt aber an einem Mark dann halt noch nicht vorbei kommt auch wenn der auf dem linken Fuß erwischt wurde.

Wer fuhr da sonst noch rum? Hoppla. Die Spitze. Die Speerspitze. Das Non Plus Ultra. Heute. In Großbeeren.

Jörg/Martin. Ferrari/Williams. Die Hechte im McLaren-Teich. Und ballern. Martin in 5.378 sec. In Konkurrenz zu Horst – beide Spur 3 – um satte 9/100 Sekunden schneller. Und der Greatest Driver 2020, Jörg. Magisch. 5.278 Sekunden. Luftlinie. Oder wie geht so etwas sonst? Was Jörg hier zeigt ist mit „unglaublich“ nur mäßig beschrieben. Jörg und der Italiener. Sie zeigen was geht. Und was für die anderen eben nicht.

Maik kommt nicht zurecht. Sein McLaren passt heute nicht. 5.893 Sekunden. Geht gar nicht.

Auch beim siebenfachen Champion Mark will der Knoten nicht platzen. 5.699 Sekunden. Noch ärger trifft es den Vize 2020, André. Erst bei 5.811 Sekunden bleibt die Uhr stehen.

Der Altmeister fühlt sich allerdings wohl auf der Spur 3 mit seinem neuen McLaren. 5.466 Sekunden sichern die Teilnahme am Q2.

So schnell vorbei. Die zweimal 4 Minuten des Q1.

Und Maik, André und Basti müssen zusehen wie die 5 verblieben Fahrer sich um die Positionen eins bis drei balgen. Die zum Einzug in den A-Lauf berechtigen. Was wundert: Im Abgleich mit der 90. WM reicht heute tatsächlich eine 5.699 (von Mark) zum Q2. Beim Saisonauftakt musste man dazu 2/10 Sekunden schneller sein. Da macht sich schon ein von 10 auf 8 Piloten geschrumpftes Starterfeld bemerkbar.

**Q2**

Von der Startgruppe 2 treten nur noch Frank und Horst an. Frank knallt gleich los. Kann aber die 10 Runden nicht so erwischen wie er es gerne hätte. Zwar freie Fahrt aber: 5.483 sec. sind ein Rückschritt und sicherlich auch der im Vergleich zu Q1 um 5 Runden kürzeren Distanz geschuldet. Horst kriegt das besser hin. Steigert sich und schnappt mit 5.460 sec. Frank die vorläufige Bestzeit weg.

Die Startgruppe 1 ebenfalls nicht mehr in kompletter Besetzung. André fehlt. So gibt es einen Dreikampf bei dem Mark nur Außenseiterchancen hat. Und nur 1/1000 Sekunde findet: 5.698 sec. Das ist P5. Mehr geht da nicht. Der Kampf um die Pole Position spielt sich auf den Spuren 1 (Jörg) und 3 (Martin) ab. Und Martin hat nichts zuzusetzen. Im Gegenteil. Er verliert an Boden und hat Mühe die von Horst vorgelegte 5.460 zu toppen. Am Ende ist es mit 5.443 sehr knapp. Heute ist er nicht zu bezwingen in der F1. Der Jörg Abel steigert sich auch auf der verkürzten Distanz noch einmal und fährt eine Traumrunde die dem absoluten Rundenrekord (5.153 Sekunden/Frank aus 2019) nahe kommt: 5.211 Sekunden für die 14 Kurven und 9 Geraden. Traumhaft perfekt. Die Pole Position in der Königsklasse. Wer soll diesen Jörg mit diesem Ferrari im Rennen am Mittag schlagen? Martin und Horst im A-Lauf. Respekt. Und der Rookie Basti bei seinem 2. WM-Einsatz schon im B-Lauf. Und das in der F1. Da wandelt er ja auf den Spuren des letztjährigen Rookies Dominique, der beim Saisonauftakt gar P5 im Qualifying herausfahren konnte. Ja, diese jungen Piloten. Reaktionsschnell. Das macht den Vorteil in der F1 aus.

Wenn auch nicht mehr ganz so jung, so kann ein Jörg Abel in diesem Punkt ganz sicher von seiner langjährigen Erfahrung als hochklassiger Tischtennisspieler profitieren. Während Martin (P 2 heute) und Horst (P3) einfach die beiden Fahrer mit der längsten Rennerfahrung in Sachen Slotracing sind.

Was noch deutlich wurde an diesem Vormittag: Motorsportler sind extremst vom Material abhängig. Beste Beispiele dafür: André, Mark und Maik. Wenn das Material (Reifen, Schleifer, Motorpower) nicht zusammenpassen können auch richtig gute Fahrer nichts mehr ausrichten. Bestenfalls (s. Frank/ Mark) halbwegs Schadensbegrenzung betreiben.

**Die Startaufstellung der F1 in der Übersicht**

**Jörg Abel, Ferrari, 5.278/5.211 sec.**

**Martin Mecke, Williams, 5.378/5.443 sec.**

**Horst Carl, McLaren, 5.466/5.460 sec.**

**Frank Howest, McLaren, 5.409/5.483 sec.**

**Mark Schwolow, McLaren, 5.699/5.698 sec.**

**Basti Rumpel, McLaren, 5.778/----**

**André Dietrich, McLaren, 5.811/----**

**Maik Müller, McLaren, 5.893/----**

**Die wohlverdiente Pause stand an. Der Break vor den 9 zu fahrenden Rennen.**

**Rennen 1/ C-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 51 Runden (1.224 Meter)**

**Maik Müller (Spur 2)**

**Basti Rumpel (Spur 4)**

**3 Minuten Warm Up.**

Die Boliden erstmals in Rennpowermodus. Heißt: 0.5 Volt weniger. Damit weniger Drehzahl. Ausgenommen die Endurance Klasse. Hier sind Qualifying- und Rennpower identisch.

Schöne Autos jetzt auf dem Track. Der Aston Martin von Maik und der AMG Mercedes GT von Basti. Sehen schon richtig gut aus. Und sind auch gut unterwegs. Mit weniger Leistung noch harmonischer im Handling.

Dann wird es spannend:

Der RENNSTART

Und es wird ein packendes Duell mit einem ständigen Hin und Her. Fehler bleiben nicht aus. Der Druck ist da. Maik der natürlich in den B-Lauf fahren möchte. Und Basti der doch für eine kleine Sensation sorgen könnte wenn er dem erfahrenen Maik die Butter vom Brot nähme. Da ist der Ehrgeiz dann an der ein oder anderen Stelle der Strecke doch größer als das Potential des Boliden. Und so geht es dann mal neben die Strecke was Dank der blitzflinken Streckenposten zwar wenig, aber doch Zeit kostet. In Punkto schnellste Runden ist der Rookie mit 6.331 zu 6.484 dem alten Hasen voraus. Aber: Rennen werden über Fehler bzw. deren Vermeidung entschieden. Und da ist dann der Champ 2009 voraus. Und so ist es am Ende der Maik der sich den Sieg und damit die Quali für den B-Lauf sichert. Rundengleich kommen sie ins Ziel. Da sage noch einer, Duelle könnten nicht packend sein.

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

**Sieger: Maik Müller, Aston Martin, 51 Runden in 5:47:43 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.812 sec.**

**Platz 2: Basti Rumpel, AMG Mercedes GT, 51 Runden**

**Rundenschnitt: 6.812 sec.**

*Schnellste Rennrunden:*

*Basti: 6.331 sec., Maik: 6.484 sec.*

**Rennen 2/B-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 65 Runden (1.560 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 1)**

**André Dietrich (Spur 4)**

**Horst Carl (Spur 3)**

**Maik Müller (Spur 2)**

3 Minuten Wam Up. Nur André nicht auf seiner Stammspur.

Und wieder sehr schöne Fahrzeuge dabei. Horst auf dem BMW Z4 in brasilianischer Flaggenbemalung. Frank auf seinem selbstlackierten, in Racinggrau gehaltenen McLaren. Maik im 2018er Aston und André im AMG Mercedes GT mit der japanischen Mangamotivlackierung.

Die Wagen spulen recht unspektakulär ihre Runden ab. Möglichst viele, denn eine saubere Spur und jede Menge Grip auf den Gummis ist wichtig für eine stabile Fahrzeugbalance über diese doch 65 Rennrunden. Maik der ja bereits 51 Runden hinter sich hat (plus ein Warm Up aus der C-Rennen) kann hier einen kleinen Vorteil für sich verbuchen.

Dann geht es in die Startaufstellung.

Die Information Lap. Problemlos. Die Ampel. 5 Sekunden absoluter Anspannung.

GO!

Wildes Getümmel. Harte Positionskämpfe. Mit Verve werfen sich die 4 in die Rennschlacht. Seite an Seite. Passt meist. Oder auch mal nicht. Die Streckenposten sind hellwach, besonders in diesen ersten, extrem verdichteten Runden. Irgendwann beruhigt sich das Geschehen, sofern man bei einem Slotcarrennen von „beruhigen“ überhaupt sprechen kann. Das Feld zieht sich auseinander. Die Positionen sind erst einmal bezogen. Die Fahrer loten ihre Möglichkeiten aus. Wo ist eine Attacke sinnvoll? Was geht nach vorne. Wie muss ich nach hinten abschirmen?

Horst auf dem bildschönen BMW Z4 GT 3 in brasilianischen Farben. Führt das Rennen an. Dicht gefolgt von Frank auf seinem McLaren MP4-12. André der als einziger nicht seine Stammspur fährt. Auf der 4. Krasser Gegensatz zur Spur 1 die eigentlich die seine ist. Und Maik kämpft auf der Spur 2 mehr mit dem Aston als gegen die Konkurrenz.

Da ist es Horst der von P3 ins Rennen gestartet ist und gewinnt. Mi einer Runde Vorsprung auf Frank den Polesetter. André verliert eine Position. Und Maik als C-Lauf-Sieger wird durchgereicht. Verliert 4 Runden auf den Sieger. Und doch sind die Abstände im Ziel nicht sehr groß wie die Übersicht zeigt. Die jeweils schnellsten Rundenzeiten allerdings machen deutlich wie schnell Horst/Frank waren. Das André halbwegs mithalten konnte und Maik keine echte Chance hatte.

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

**Sieger: Horst Carl, BMW Z4 GT 3, 65 Runden in 6:49:72 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.303 sec.**

**Platz 2: Frank Howest, McLaren MP 4-12, 63 Runden**

**Rundenschnitt: 6.503 sec.**

**Platz 3: André Dietrich, Mercedes GT, 62 Runden**

**Rundenschnitt: 6.608 sec.**

**Platz 4: Maik Müller, Aston Martin GT 3, 61 Runden**

**Rundenschnitt: 6.712 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Frank: 6.103 sec, Horst: 6.117 sec., André: 6.208 sec., Maik 6.497 sec.*

Die ersten 3 innerhalb einer Zehntelsekunde.

Und Maik völlig raus aus dem Zeitfenster

**Rennen 3/A-Lauf der Tourenrennwagen/Renndistanz 76 Runden (1.824 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Jörg Abel (Spur 4)**

**Martin Mecke (Spur 3)**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

**Horst Carl (Spur 1)**

4 Minuten Warm Up. Die 4 Besten dieser Rennklasse. Nur Horst auf einer Fremdspur. Aber: Der BMW geht gut auf der 1. Dreht zuverlässig und schnell seine Runden in Renneinstellung.

Und was da für Zeiten gefahren werden! Unter 6.000 Sekunden! Im Renntrimm. Es ist unglaublich. Keine groben Schnitzer. Alles läuft rund.

Die Ampel lässt die Spannung der Fahrernerven in schwindelerregende Höhe steigen.

Und los geht es. Immer und immer wieder das gleiche Bild. Ein Knäuel von Fahrzeugen schiebt sich rasend schnell durch die ersten Kurven.

Das Auge hat Probleme zu folgen.

Jörg aus der Pole Position auf seinem McLaren. Martin und Horst auf den bayerischen Fabrikaten. Und München ist schnell. Aber Wooking ist schneller. Und führt. Mark ebenfalls auf einem Briten unterwegs, wenn auch auf einem Modell aus 1998! Dem McLaren F1 GT. Pfeilschnell auf den Geraden. Aber tricky im Handling.

Der Champion hat seine liebe Not mit dem Biest von der Insel. Jörg zieht unbeirrt seine Bahnen. Horst und Martin folgen wie Schatten. Doch der Mann aus Neuzelle leistet sich Fehler. Während der BMW-Bruder aus Großbeeren sich unbeeindruckt und fehlerfrei fortbewegt. Jörg aber ist schneller. Mark kostet die mäßige Balance seines Boliden Boden. Fehler. Die helfen nicht. Und Fehler – wie gesagt – macht auch Martin. In Runde 64 einen solchen mit Folgen. Die Eingangspassage zum Infield gilt es zu bewältigen. Kurven3 und 4. Eine Rechts-links-Kombination. Eng. Davor eine sehr kurze Gerade. Und Martin patzt. Nicht gut für den Leader. Der kommt angeflogen und rauscht in den Verunfallten. Leider dauert die Bergung der Fahrzeuge länger als gewöhnlich. Unfallstelle geräumt. Freie Fahrt. Und Horst ist durchgeschlüpft. Noch 11 Runden. Der Altmeister ist entwischt. Rundengleich beendet der bis zur 64. Runde souverän gefahrene Jörg Abel das Rennen auf P2. Strahlender Sieger: Horst Carl. Als Sechstplatzierter des Qualifyings und Sieger des B-Laufes von P4 in dieser Rennen gestartet. Auf der Fremdspur. Hammer. Und natürlich jede Menge Glückshormone in der Blutbahn des Seniors im Feld. 15 WM Punkte.

**Das Rennergebnis des A-Laufes der Tourenrennwagen in der Übersicht (Anmerkung: Infolge eines technischen Fehlers wurde die Gesaamtfahrzeit sowie die schnellsten Rennrunden nicht erfasst)**

**Sieger: Horst Carl, BMW Z4 GT 3, 76 Runden**

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

**Platz 3: Martin Mecke, BMW Z4 GT 3, 74 Runden**

**Platz 4: Mark Schwolow, McLaren F1 GT, 73 Runden**

62. Und gar nicht so langsam. Der Altmeister. Kann man ja auch mal so schreiben.

Jörg und Martin lagen im 5.8er Bereich was die schnellsten Runden anging. Horst im 5.9er Fenster und Mark bei 6.000 Sekunden.

Das sind unglaublich schnelle Rennrunden. Bis vor wenigen Monaten noch undenkbar in einem Rennen.

**Die erste Rennklasse war abgearbeitet. Das Hauptgericht durfte kommen.**

**Es standen die Langstreckler auf dem Programm.**

**Rennen 4/C-Lauf der Endurance Renner, Renndistanz 89 Runden (2.136 Meter)**

**Die Staraufstellung**

**André Dietrich (Spur 1)**

**Basti Rumpel (Spur 4)**

Warm Up.

Und zur Erinnerung: Die beiden Kontrahenten trennte im Qualfying über die 5 Runden eine Hundertstel Sekunde (37.21 zu 37.22 Sekunden).

Das konnte also, traute man dem Papier, ein höchst spannendes Duell werden. Wobei der Faktor Erfahrung auf der Langstrecke von besonderer Bedeutung ist was hier ganz klar für André sprach der auch das CLASSIC 100 schon gewinnen konnte.

Wo kommen wir denn dahin? Wenn der Altmeister seine Prognosen versemmelt.

So kam es wie es kommen musste. André hatte die Fehlerquote etwas besser im Griff als der Rookie und fuhr unterm Strich auch die schnelleren Rundenzeiten.

2 Runden Vorsprung am Ende zeigten aber auch, dass sich Basti so teuer als möglich verkauft hatte. Ja das wird was. Der Basti wird aufschließen. Wo kämen wir denn hin, wenn der Altmeister hier falsch prognostizierte?

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

**Sieger: André Dietrich, Ford Daytona 500, 89 Runden in 10:18:31 min.**

**Rundenschnitt: 6.947 sec.**

**Platz 2: Basti Rumpel, Ford Daytona 500, 87 Runden**

**Rundenschnitt: 7.107 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*André: 6.367 sec, Basti: 6.532 sec.*

**Rennen 5/B-Lauf der Endurance/Renndistanz 111 Runden (2.664 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Jörg Abel (Spur 4)**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

**Maik Müller (Spur 3)**

**André Dietrich (Spur 1)**

3 Minuten Warm Up. Nur Maik auf der Fremdspur. Und wir sehen drei Ford und als Hecht im Karpfenteich Jörg auf einem Ginetta LMP 2. Mark und Maik mit den Ford GT und André auf dem 500er.

Wunderschön anzuschauen der in tiefem Schwarz lackierte GT von Maik.

111 Runden sind schon eine Hausnummer. Auch und insbesondere wenn das Sportgerät doch eher zu einem nervösen Fahrverhalten neigt. Wie es die Ford GT mit ihrer Wahnsinnspower tun. Da bedarf es schon einiger Fahrkunst und Routine.

Jörg unbeeindruckt. Sticht mit der Nase vorweg in die Untiefen dieses Langstreckenrennens. Der nachtblaue Ginetta macht eine gute Figur. Gleichmäßig zieht er seine Bahnen. Von Startposition 4 macht sich André auf den Weg. Kann die GT`s überwinden und auch in Sachen Rundenzeiten zumindest halbwegs hinter Jörg herfahren. Wobei: Eine ernste Gefahr stellt er nicht dar. Während die GT`s schon wild rudern und leider immer wieder durch scheinbar unkontrollierte Abflüge auffallen.

Am Ende gab es dann lediglich den Platztausch zwischen Mark und André zu vermelden. Maik rettet 5 WM Punkte. André derer 6. Jörg löst die Fahrkarte für den A-Lauf. Verdient und ohne jeglichen Zweifel wenn man sich das Rennergebnis in der Übersicht anschaut.

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

**Sieger: Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 111 Runden in 12:41:38 min.**

**Rundenschnitt: 6.859 sec.**

**Platz 2: André Dietrich, Ford Daytona 500, 107 Runden**

**Rundenschnitt: 7.116 sec.**

**Platz 3: Maik Müller, Ford GT, 100 Runden**

**Rundenschnitt: 7.614 sec.**

**Platz 4: Mark Schwolow, Ford GT, 98 Runden**

**Rundenschnitt: 7.769 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Jörg: 6.172 sec., André: 6.289 sec., Mark: 6.305 sec.; Maik: 6.484 sec.*

Interessant: Das Rennen war nicht deutlich schneller als der C-Lauf. Viele Unterbrechungen die es gab waren ausschlaggebend. Bereits der Zweitplatzierte André lag im Rennrundendurchschnitt hinter dem Zweitplatzierten des C-Laufes, Basti.

**Rennen 6/A-Lauf der Endurance/Renndistanz 124 Runden (2.976 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 1)**

**Horst Carl (Spur 3)**

**Martin Mecke (Spur 2)**

**Jörg Abel (Spur 4)**

Was für ein Starterfeld! Nur Martin nicht auf seiner Stammspur. Und wir sehen 3 Ford Daytona 500 gegen einen Ginetta (Jörg). Martin auf dem hellblau weiß lackierten Daytona. Der bisher als chancenlos galt, bis man entdeckte, dass diese Bauserie im Vergleich zu den blau-rot und den in Goldfarben lackierten Modellen einen anderen Motortypen verbaut hat. Also: Bei Testfahrten den Motor ausgetauscht und mit neuem Herzen lief das Ding auf Anhieb 3/10 Sekunden pro Runde schneller. Was Martin dann im Qualifying mit einer Gesamtzeit von 32.09 Sekunden in einen dritten Platz umwandeln konnte.

So sah man jetzt also 4 sehr schnelle Männer am Werk in diesem auf 240 Sekunden angesetzten Warm UP das dem Rennen vorausging. Zwischen 25 und 30 Runden wurden hier je Pilot nochmals abgespult. Jörg, der schon 111 Rennrunden hinter sich hatte (plus 20 Runden aus dem Warm Up zum B-Lauf) würde also am Ende über 300 Runden gefahren sein.

Das sah jetzt alles schon sehr schnell aus. Und das Rennen versprach höchstes Niveau.

**Der Start**

Und wie vorherzusehen kam es dann auch. Ein wunderbares Rennen mit ganz tollen Zweikämpfen und Rundenzeiten die wirklich auf Spitzenlevel lagen.

Ohne zu viel zu verraten: Aber zwischen P1 und P4 lagen in Sachen „schnellste Rennrunde“ nur gut eineinhalb Zehntelsekunden. Und wir reden hier von Zeiten im 6.0 bis 6.2-Bereich.

Entsprechend war dieses Rennen im Vergleich zu C- und B-Lauf auch deutlich schneller. Auch weil es wenige Unfälle und damit Rennunterbrechungen gab.

Zurück zum Renngeschehen während dieser 124 Runden. Da tobte an der Spitze ein feiner Zweikampf: Martin versus Horst. Präzise und schnell. Absolute Fahrzeugbeherrschung. Martin wie ein Uhrwerk. Und Horst der Schatten der nicht weichen wollte. Dahinter Jörg versus Frank. In einem packenden Duell um P3 aber immer auch in Lauerposition nach ganz weit vorne. Denn der Abstand war zu keinem Zeitpunkt größer als 3, 4 Runden was bei dieser Renndistanz noch alles möglich macht.

Martin brilliert. Mit dem, ich wiederhole mich gerne, bis dato chancenlosen Auto, dem neuen Motor, setzt Martin mit stoischer Ruhe genau das Potenzial um was in diesem Ding jetzt drinsteckt. Und der Altmeister verzweifelt. Zieht alle Register. Hat damit nicht gerechnet. Und macht dann selber den ein oder anderen kleineren Fehler. Nein. An Martin kann man sich hier und heute nur die Zähne ausbeißen. 124 Runden ohne Fehler! Eine wahre Meisterleistung.

Horst mit all seiner Routine hat bei allem Willen diesen Martin zu bezwingen natürlich immer auch den Blick im Rückspiegel. Und erlaubt sich trotz manchen Fehlers selbstredend nicht, das Auto so oft zu überfahren, dass das Duo Jörg/Frank ihn überrumpeln könnte. Und dieser Kampf bleibt ein Thriller bis zum Schluss. Mit dem besseren Ende für Thyrow. So das der Polesetter Frank tatsächlich am Ende auf P4 durchgereicht wird. Horst kommt auf P2 ins Ziel von wo er auch losgefahren ist. Jörg kann sich von 4 auf 3 verbessern und die 10 WM Punkte einstreichen. Martin aber ist der strahlende Sieger. Von P3 ins Rennen gegangen hat er alles ausgespielt was er hatte. 15 WM Punkte sind ein hochverdienter Lohn.

**Das Rennergebnis dieses in jeder Hinsicht hochkarätigen A-Laufes der Endurance-Klasse**

**Sieger: Martin Mecke, Ford Daytona 500, 124 Runden in 13:27:65 min.**

**Rundenschnitt: 6.513 sec.**

**Platz 2: Horst Carl, Ford Daytona 500, 122 Runden**

**Rundenschnitt: 6.620 sec.**

**Platz 3: Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 119 Runden**

**Rundenschnitt: 6.787 sec.**

**Platz 4: Frank Howest, Ford Daytona 500, 119 Runden**

**Rundenschnitt: 6.787 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 6.029 sec; Horst: 6.072 sec.; Frank: 6.129 sec.; Jörg: 6.211 sec.*

Alle Fahrer dieses Rennens waren im Rundenschnitt schneller als der Sieger des B-Laufes! Was ganz klar zeigt, was hier für eine großartige Performance geboten worden war.

Ein ganz, ganz tolles Rennen. Mehr davon. Wir laben uns an solchen Ereignissen.

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

**Die Startaufstellung**

**André Dietrich (Spur 1)**

**Maik Müller (Spur 2)**

André auf dem Williams und Maik desgleichen unterwegs. 3 Minuten Warm Up. Maik mir ziemlichen Problemen. Beide auf ihrer jeweiligen Stammspur.

Das Rennen ist bald erzählt. Bei Maik lief nichts zusammen und so stellte er das Auto nach nur 53 Runden ab. André solo ins Ziel. Und damit in den B-Lauf der F1.

In Sachen „schnellste Rennrunde“ lagen beide tatsächlich nur 1/1000 Sekunde auseinander. Allerdings, man muss es leider so hinschreiben, auf einem nicht F1-würdigen Level.

Mehr braucht es dazu nicht an Ausführung. Man schaue sich die Zahlen an. Es war das leistungsschwächste Rennen bis dahin an diesem Renntag. Hatte man gerade eben noch ein feines Rennen betrachten dürfen, so war der Sturz ins Leistungs- und Spannungstal jetzt umso ernüchternder. Der Salat war verwässert.

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

**Sieger: André Dietrich, Williams, 72 Runden in 8:21:52 min.**

**Rundenschnitt: 6.966 sec.**

**Platz 2: Maik Müller,Williams, 53 Runden (Ausfall)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*André: 6.138 sec; Maik: 6.139 sec.*

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

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 1)**

**Mark Schwolow (Spur 2)**

**Basti Rumpel (Spur 4)**

**André Dietrich (Spur 3)**

Oha! Der Rookie in seinem ersten B-Lauf. Das in der Königsklasse. Umrahmt von 3 äußerst erfahrenen und schnellen Piloten. Vorneweg zwei GREATEST DRIVER OF THE GALAXY, und dahinter Vizechampion André.

Das konnte lustig werden für den Basti!

3 Minuten Warm Up. Und wir sehen einen doch schnellen André. Spur 3 liegt ihm klar mehr als seine ihm in dieser WM zugewiesene Spur 1. Da geht es auch im Renntrimm deutlich unter die Marke von 6.000 Sekunden. Der Knoten ist geplatzt.

Der Start.

Schnell. Ist klar. Schnell ist klar, dass Basti nicht wirklich konkurrenzfähig ist. P4 scheint vergeben. Immerhin 4 WM Punkte. Vorne. Ganz schnell. Ganz schnell entwickelt sich ein heißes Duell. Frank und Mark langen zu. André in Wartestellung. Die Rundenzeiten purzeln. Vorweg um die Dramatik zu verdeutlichen die schnellsten Rundenzeiten: Mark 5.811, André 5.849, Frank 5.889. Basti 6.174.Die drei Führenden innerhalb von 78/1000 Sekunden. Mark`s 5.811 sind beinahe genauso schnell wir Basti`s schnellste Runde in der Qualifikation (5.778).

Da ist bald klar wo der Hammer hängt. Und wo der Schleifer richtig gut anliegt. Am Ende läuft es auf den direkten Kampf Mark gegen Frank hinaus. Und der tobt bis zum Rennende. Wahnsinnig schnell. Wahnsinnig spannend.

Frank schreibt für sich ein Happy End. Infolge einer Fehlzählung sind es schlussendlich nicht 99 sondern 98 Runden die der Sieger fahren muss.

Mit einer einzigen Runde Rückstand P2 Mark. Der wiederum 2 Runden Vorsprung auf André herausfahren konnte. Basti weit abgeschlagen mit satten 14 Runden Rückstand auf den Sieger. Lehrjahre sind keine Herrenjahre.

Im Rennverlauf mehrere unbeabsichtigte Spurwechsel und die ein oder andere Unterbrechung wegen schwierigster Bergungsarbeiten. Sorgten für ein im Durchschnitt sehr langsames F1 Rennen.

Frank damit eine Runde weiter.

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

**Sieger: Frank Howest, McLaren, 98 Runden in 11:03:96 min.**

**Rundenschnitt: 6.775 sec.**

**Platz 2: Mark Schwolow, 97 Runden**

**Rundenschnitt: 6.845 sec.**

**Platz 3: André Dietrich, 95 Runden**

**Rundenschnitt: 6.989 sec.**

**Platz 4: Basti Rumpel, Mercedes, 84 Runden**

**Rundenschnitt: 7.904 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Mark: 5.811 sec.; André: 5.849 sec.; Frank: 5.883 sec.; Basti: 7.174 sec.*

**Das große Finale!**

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

**Startaufstellung**

**Jörg Abel (Spur 4)**

**Martin Mecke (Spur 3)**

**Horst Carl (Spur 2)**

**Frank Howest (Spur 1)**

Horst nicht auf seiner Stammspur. Letztes Warm Up des Tages.4 Minuten. Frank natürlich schon aufgewärmt. Hat das B-Rennen hinter sich.

Horst mit riesigen Problemen. Der McLaren Honda will nicht laufen auf der Spur 2.

Philosophie. Die F1 lebt von der schieren Kraft und der unglaublichen Downforce. In Zusammenarbeit mit einem ausgewogenen Handling zwischen Reifengrip und gut eingestelltem Stromabnehmer bekommt der Pilot am Stick ein Arbeitsgerät an die Hand was für unbedarfte Beobachter schwer zu erklären ist. Mit deutlich mehr als 4,5 m/sek. Im DURCHSCHNITT donnern diese kleinen Giftpfeile über das schmale Kunststoffband. Nehmen die Kurven in Blitzesschnelle. Sind mit dem Auge schwer nachzuverfolgen. Der Grat zwischen Top-Runde und brutalem Abflug ist dünn wie eine Rasierklinge. Die Boliden bluten wenn sie sich schneiden. Flügel werden unfreiwillig gestutzt. Die Fliehkräfte die am Body des Renners zerren irrational.

Die Installation-Lap ist absolviert. Die Wagen stehen aufgereiht von P1 bis P4. Die 5 roten Lichter der Ampel flammen auf Fingerdruck des Rennleiters auf.

Und zwar im Sekundentakt. Nacheinander. 5 mal ROT. Das Erlöschen wird per Zufallsgenerator im PC zeitlich bestimmt. Irgendwo zwischen einer und drei Sekunden. Schlagartig erlischt das digitale Leuchtfeuer. Die Blicke der Piloten wenden sich blitzschnell vom Monitor ab und gehen zu ihren Wagen. Granatenflugbahnschnell gehen die auf die Reise. Dichtes Gezacke. Die ersten Kurven durch. Runde 1, Runde 2. Und der Altmeister ist raus. Das Honda-Ding geht gar nicht. Wird im Infield abgestellt und von der Strecke genommen.

Drei. Wie Donnergrollen. Leckerlis für die Ohren. Das hohe Sirren der bis 26.000 Umdrehungen marschierenden Elektrospulen tief im stählernen Bauch des Boliden. Drehzahl satt. Und das bei mageren 13.6 bis 13.9 Volt. Je nach Spur. Mehr gibt es nicht. Mehr dürfen die 4 Kraftwerke an der Strecke nicht ausliefern. Renntrimm. Und sie fliegen.

Das angeschlagene Tempo ist keines. Es ist in diesem Fall ein physikalisch noch nicht bestimmter Wert. Unter 6.000 Sekunden die Runde? OK. Stimmt schon mal. Unter 5.700 sec. die Runde. Beinahe sind wir beim Tempo der Installation Lap. Unter 5.600 Sekunden die Runde. Nein. Die Qualifikation war am Vormittag. Jetzt ist es nach 15.00 Uhr. Unter 5.500 Sekunden die Runde? Unmöglich? Nein. Wir sind im A-Lauf der F1.

Auch wenn sich Martin und Frank die letzten Tausendstel aus der Seele schinden: Ein Mann dominiert. Ja das hat man oft gelesen. Dass ein Fahrer das Rennen dominiert. Aber hier. Wir reden nicht über ein Rennen im herkömmlichen Sinn. Wir reden über ein transzendentales Ereignis. Etwas das sich außerhalb unserer genormten Vorstellung bewegt. Etwas Unwirkliches. Wie kann ein Mensch dieses rasende Ding beherrschen? Was braucht es dazu? Wir wollen die Abhandlung an dieser Stelle nicht ins Unermessliche ausufern lassen.

Dieser Tag, diese knapp 11 Minuten waren etwas Besonderes. Jörg fährt fehlerfrei. FEHLERFREI! FEHLERFREI. Es war so. Ich kann es ja nur so berichten.

Angetrieben sicherlich von der richtig, richtig starken Konkurrenz. Vorweg der Martin Mecke. Der immerhin dem Frank auf die Gesamtdistanz 3 Runden abnimmt, was 2,68% entspricht. Aber Jörg. Der nimmt auch dem Martin noch 2 Runden ab. Das sind 1,79% der Distanz von 112 Runden.

Kein Irrtum. Kein Schwindel. Von der Pole Position weg diktiert Jörg das Geschehen. Bis ins Ziel. 17 Punkte in der WM.

Wow!

Schaut Euch unbedingt am Ende des Rennergebnisse was gleich folgt, die schnellsten Rennrunden an. Tippfehler sind ausgeschlossen. Versprochen.

Und ganz nebenbei: **In Sachen Rundendurchschnitt war es das schnellste Rennen das die MASTERS jemals gefahren sind.**

**Was für ein Dessert! So wie es sein muss.**

YEAAAH!

Wieder einmal eine neue Meisterleistung der MASTERS OF INSANITY!!!!!

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

**Sieger: Jörg Abel, Ferrari, 112 Runden in 10:50:01 min.**

**Rundenschnitt: 5.804 sec.!**

**Platz 2: Martin Mecke, Williams, 110 Runden**

**Rundenschnitt: 5.909 sec.**

**Platz 3: Frank Howest, McLaren, 107 Runden**

**Rundenschnitt: 6.075 sec.**

**Platz 4: Horst Carl, McLaren, 2 Runden (Aufgabe wg. Unfahrbarkeit des Autos)**

***EXTRA fett: Die schnellsten Rennrunden:***

***Jörg: 5.444 sec.; Martin: 5.551 sec.; Frank: 5.676 sec.; Horst: 7.116 sec.***

***Jörg hat damit die schnellste je in einem Rennen gefahrene Runde hingelegt!***

***Eine Unmenge an Superlativen. Und das nach knapp 25 Jahren MOI. Immer noch. Und immer wieder.***

***Chapeau!***

**Die 91 WM war gelaufen. Das Menü vollständig verzehrt. Manchem hing ein bitterer Nachgeschmack zwischen Zunge und Gaumen.**

**Andere schnalzten mit der Zunge. Leckten sich die Lippen**

**Nachstehend der neue Punktestand nach 2 von 4 Weltmeisterschaften 2021.**

**Anschließend noch die Fakten, Daten, Hintergründe.**

**Part III/2021 und damit die 92. Weltmeisterschaft wird am**

**03. Oktober 2021 ausgefahren.**

**Neuer WM-Punktestand**

**P1: Martin Mecke, 78 Punkte (2)**

**P2: Jörg Abel, 76,5 Punkte (2)**

**P3: André Dietrich, 49,5 Punkte (2)**

**P4: Frank Howest, 45 Punkte (2)**

**P5: Mark Schwolow, 44 Punkte (2)**

**P6: Horst Carl, 42 Punkte (2)**

**P7: Maik Müller, 24 Punkte (2)**

**P8: Max Knobel, 10 Punkte (1)**

**P9: Basti Rumpel, 9 Punkte (2)**

**P10: Dominique Babenschneider, 8 Punkte (1)**

***Fakten, Daten, Hintergründe der 91 Weltmeisterschaft der MOI***

* 6 der 8 Starter konnten jeweils mindestens 1 Rennen gewinnen. Nur Mark und Basti blieben am Ende sieglos
* Die 3 Pole Positions teilten sich 2 Fahrer (Jörg: Tourenwagen und F1; Frank: Endurance)
* Die Punkteausbeute der einzelnen Fahrer: Jörg: 41 Punkte; Martin: 37 Punkte; Horst: 35 Punkte; Frank: 26 Punkte; Mark: 18 Punkte; André: 16 Punkte; Maik: 11 Punkte; Basti: 8 Punkte;
* Die 3 A-Läufe wurden von 3 verschiedenen Fahrern gewonnen: Horst (Tourenwagen); Martin (Endurance); Jörg (F1)
* Die absolut schnellste Qualifikationsrunde fuhr Jörg (F1 in 5.211 Sekunden)
* Die absolut langsamste Qualifikationsrunde fuhr Basti (Tourenwagen in 6.199 Sekunden)
* Von den 8 Startern schafften es lediglich 5 im 5-Runden Qualifying der Endurance fehlerfrei durchzukommen.
* Jörg fuhr das schnellste Rennen aller Zeiten: Mit einem Rundenschnitt von 5.804 sec. war er so schnell wie nie zuvor ein anderer Pilot.
* Der A-Lauf der F1 war damit wieder einmal das schnellste Rennen
* Das langsamste Rennen war der C-Lauf der Endurance. Sieger André benötigte 6.947 Sekunden im Durchschnitt pro Runde
* Mit seiner Bestzeit von 31.81 Sekunden über die 5 Runden im Qualifying der Endurance benötigte Frank lediglich 6.362 sec. pro Runde einschließlich stehendem Start und notwendiger Reaktionszeit nach dem Erlöschen der Ampel.
* Max fehlte zum ersten Mal seit langer, langer Zeit bei einer Weltmeisterschaft
* Bei noch 51 zu vergebenden Punkten je WM und 2 ausstehenden Weltmeisterschaften können rein rechnerisch noch alle gemeldeten Piloten den Titel GREATEST DRIVER 2021 gewinnen.
* Realistisch hingegen ist wohl ein direkter Zweikampf Martin Mecke vs. Jörg Abel
* Die Markenvielfalt der an den Start gebrachten Autos ist immer wieder beeindruckend: Ferrari, Mercedes, Williams, Aston Martin, McLaren, Ginetta, Ford und BMW hießen dieses Mal die Akteure. Der einzige Porsche Vertreter (Max) fehlte dieses Mal
* Mit 2 technischen Ausfällen bewegte sich die Quote dieses Mal im normalen Rahmen
* Mit seiner Pole-Zeit von 5.211 sec. war Jörg nur unweit des absoluten Rundenrekords, gehalten von Frank in 5.153 Sekunden. Auf die 24 Meter Strecke fehlten dem Jörg ganze 26 Zentimeter.
* Auf allen 4 Spuren wurden wieder Rennen gewonnen. 4 x auf der 1, 2 x Spur 2, 1 x Spur 3 und 2 x Spur 4. Wenn das mal nicht ausgewogen ist!
* Die MOI sind derzeit mit 13 Fahrernennungen (Mirco, Uwe und Laura derzeit inaktiv) eine der größeren Slotgemeinschaften bundesweit.

Dieser Rennbericht wird in Kürze auch auf unserer Homepage unter

www-masters-of-insanity.com

zu finden sein.

Horst im September 2021