**003. Keine Zeit zu(m) (V)verlieren**

**Jörg Abel mit der Lizenz zum Siegen**

Die 92. Weltmeisterschaft der MOI

(***und die vorzeitige Entscheidung um den Titel GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2021)***

**Part III/2021**

**Sonntag, 03.Oktober 2021**

Nur Mut! Lesen tut gar nicht weh. Soll unterhalten. Und manchmal lernt man auch noch etwas dazu.

9 Männer waren zur master-time im Sperberweg 9b in Großbeeren zusammen gekommen. Mit besten Absichten, versteht sich. Weder eine politische Partei wollten sie gründen, noch einen Terroranschlag vorbereiten, noch sich als Corona-Leugne oder Impfkritiker beweisen.

Nein. So finster sie auch in ihrer Eigendarstellung rüberkommen mögen, sie tun ja nichts. Sie möchten bloß spielen.

Mit diesen herrlichen kleinen Autos die so schnell sind, dass die Mehrheit der Modellverliebten doch lieber zur Märklin-Bahn greift.

Schnell ist halt nix für jedermann. Und Jedermänner sind hier wahrlich nicht am Start.

Nachdem man recht zügig einen Termin für das Saisonfinale gefunden hatte (**27. November 2021)** wurde dann sogar auch ein CLASSIC 100 terminiert (04.Dezember 2021). Oh ha! Das beides schon recht bald obsolet sein würde wusste zu diesem Zeitpunkt niemand.

Dann konnte es auch schon losgehen. Die Stimmung war sehr aufgeräumt und gelassen.

3 Startgruppen, 3 Rennkategorien, 9 Rennen.

**Die Startgruppen:**

**Gruppe 1: Martin Mecke (Spur 1), Frank Howest (Spur 2), Jörg Abel (Spur 3), André Dietrich (Spur 4)**

**Gruppe 2: Mark Schwolow (Spur 1), Max Knobel (Spur 2) Maik Müller (Spur 3),**

**Gruppe 3: Horst Carl (Spur 1), Basti Rumpel (Spur 3)**

**Die freien Trainingssessions**

In den 3 Rennkategorien Indy Cars, Endurance und F1. Die Tourenrennwagen hatten Pause und kommen dann im Saisonfinale wieder zum Einsatz (na jetzt eben nicht mehr!!)

Wenig Neues. Neue Autos waren im Vergleich zur 91. WM nicht am Start.

Auffälligkeiten:

Vielleicht die das Martin am Presseturm Probleme insofern hatte, dass sein Klein Tool Indy Car überhaupt hier nicht rumfahren wollte. Hektische Arbeiten an der Schiene und der Versuch diese zu weiten um es dem US-Flitzer zu ermöglichen schnelle Runden zu fahren. Was dann so halbwegs gelang, auch wenn Martin – der ja bis hierhin die Gesamtwertung anführte – bei Weitem nicht auf dem von ihm gewohnten Niveau der absoluten Weltspitze unterwegs war.

Ansonsten herrschte weitestgehend „business as usual“.

**Die Qualifikationen**

**Q1 der Indy Cars – 4 Minuten Zeit, 15 gewertete Runden je Pilot**

Die Startgruppen starten in der umgekehrten Reihung ihrer Ziffernfolge.

Also: Basti/Horst legen los. Und können sich natürlich aufgrund der Tatsache dass sie nur zu zweit auf der Strecke sind, schön die Zeit und die zur Verfügung stehenden Runden einteilen.

Basti fährt in seiner 5. Runde seine persönliche Bestzeit: Seinen Klein Tool Dallara lenkt er in 6.145 sec. um die 14 Kurven.

Horst auf einem Arca Ex Dallara kratzt an der 6er Marke: 6.015 sec. sind ordentlich.

Die Gruppe 2 die mit 3 Piloten am Start steht hat es da schon etwas weniger leicht. Rechnerisch stehen jedem der drei 80 Sekunden zur Verfügung. Was nicht ausreicht um 15 Runden zu fahren. Auf einer Strecke mit festen Slots eine Abkürzung zu finden ist bisher niemandem geglückt. Also sehen wir hier erstmals an diesem Tag taktische Spielchen und in dem ein oder anderen Zeitfenster auch mindestens zwei Boliden parallel auf der Strecke.

Und da geht es auf Spitz und Knopf. Ist Mark als erster bereits unter 6.000 sec. (mit 5.960) feilt Max mit seinem kanariengelben Pennzoil Dallara satte 5/1000 Sekunden ab (5.955 sec.). Da ist Maik eine gute Zehntelsekunde weg (6.069 sec.) bedeuten erstmal P4 für den Potsdamer.

Wie bekannt: 5 ganz schnelle Piloten dürfen ins Q2.

Da durfte aus Maiks Sicht nur noch max. ein Fahrer der Startgruppe 1 schneller sein als er selbst. Unwahrscheinlich. Auch Maik war das natürlich bewusst.

Die Gruppe 1 dann mit voller Besetzung: 4 Spuren, 4 Piloten.

Da musste man alle Register ziehen. Richtiges Zeitfenster erwischen, schnell sein und die Nerven nicht verlieren. Das Setup des Wagens musste sowieso passen. Und ein Wenig Glück muss man haben. Outlap und dann rein in die schnelle Runde. Der Konkurrent fliegt ab: Verhunzte Runde garantiert.

Frank bolzt für gewöhnlich gleich zu Beginn mal sieben bis acht Runden. Dann Reifen präparieren. Die Lücke für die anderen. Und dann Franks zweiter Stint. Schnell sind 15 Runden durch. Jetzt gilt es auch für die anderen Zeiten zu setzen.

Mit 5.973 ist Frank mittendrin. Martin enttäuscht: 6.191 sec.! Damit ist er hinter dem Rookie. Jörg mit 5.995 nicht zufrieden. Und André mit 6.045 schon mal gar nicht. Denn alles über 6.000 bedeutet das Aus im Q1. Normalerweise. Heute allerdings schaffte es der Altmeister mit seiner 6.015 dann als fünfter Mann ins Q2. OK. 15/1000 Sekunden sind auch nicht so weit von der 5.999 entfernt.

Man schaue sich das an, wie eng das hier zugegangen ist: Mit einem Max als schnellstem Mann. Die Zeiten der neun mal so in den Text gestellt:

5.955, 5.960, 5.973, 5.995, 6.015, 6.045, 6.069, 6.145, 6.191

Alle neun Piloten in etwas mehr als 2/10 Sekunden! Die ersten sechs innerhalb von 9/100 Sekunden, was ja bekanntlich weniger als einer Zehntelsekunde ist!

Raus waren Maik, André Basti und Martin.

**Q2 der Indy Cars – 3 Minuten – 10 gewertete Runden je Fahrer**

Horst als einzig verbliebener Fahrer der Gruppe 3 in Solofahrt. Und das nutzt er für eine Verbesserung von sage und schreibe 2/1000 Sekunden: 6.013. Das konnte der A-Lauf nicht sein (die ersten 3 sind für diesen über das Qualifying qualifiziert; Fahrer Nr. 4 ist dann der Sieger des B-Laufes).

Die Gruppe 2 bot noch Mark und Max auf.

Erstgenannter konnte sich deutlich verbessern: 5.927 Sekunden. Waren Tagesbestzeit. Max musste einen kleinen Rückschritt hinnehmen und verbaute sich damit mutmaßlich den direkten Zugang zum A-Rennen: 5.963 Sekunden waren 8/1000 langsamer als im Q1. P2 zunächst.

Doch Startgruppe 1 folgte noch. Wenn auch nur mit 2 Teilnehmern: Jörg und Frank. Sollte nur einer hinter der 5.963 bleiben wäre Max im A-Rennen. Zur Erinnerung – obwohl die Textstelle noch nicht so lange zurückliegt, es sei denn der geneigte Leser ist langsamer als besagte Märklin-Eisenbahn – sowohl Frank als auch Jörg lagen im Q1 hinter Max und waren auch langsamer als dessen jetzt gezeigte Rundenzeit.

Doch dann waren innerhalb von 180 Sekunden die Hoffnungen des jungen Racers dahin. Jörg steigerte sich auf 5.934 sec. und Frank haute die einzige 5.8er Zeit raus: 5.894 sec.

Die Pole Position ging recht deutlich (!) nach Eisenhüttenstadt.

GLÜCKWUNSCH FRANK. 2 WM Punkte mehr auf dem Konto.

**Die Startaufstellung der Indy Cars**

**Frank Howest, Coca Cola Dallara, 5.973/5.894**

**Mark Schwolow, Arca Ex Dallara, 5.960/5.927**

**Jörg Abel, Arca Ex Dallara, 5.995/5.934**

**Max Knobel, Pennzoil Dallara, 5.955/5.963**

**Horst Carl, Arca Ex Dallara, 6.015/6.013**

**André Dietrich, Gulf Dallara, 6.045/---**

**Maik Müller,Klein Tool Dallara, 6.069/---**

**Basti Rumpel, Klein Tool Dallara, 6.145/---**

**Martin Mecke, Klein Tool Dallara, 6.191/---**

Was für eine Umkehrung der noch vor 1 Jahr herrschenden Verhältnisse in Sachen Fahrzeug: Die Klein Tool Dallara beherrschten bis dahin die Indy Car Klasse überlegen. Und nunmehr bilden eben diese Boliden das Schlussdrittel der Startaufstellung.

Max mit Pech und für mich und alle kundigen Beobachter der Favorit auf den Sieg im B-Lauf um auf diese Weise das soeben Verpasste – nämlich die Quali für den A-Lauf – wieder gut zu machen.

Und nochmals. Man schaue sich die Zeiten in Ruhe an und staune über diese sagenhafte Leistungsdichte. Eben nicht JEDERMANN.

**Qualifying Endurance**

Kurz und schmerzlos. Nur ein Schuss pro Fahrer. Über 5 Runden mit stehendem Ampelstart. Jeder Fahrer solo. Auf seiner ihm zugewiesenen Stammspur.

Startreihenfolge: Umgekehrte Jahresendwertung Vorjahr (2020).

Der Rookie zuerst.

**Basti** auf seinem Daytona 500. 35.11 Sekunden. Ziel war unter 35.00 zu fahren.

Der Altmeister **Horst**. Ebenfalls Daytona 500. Und es passt. 32.51 Sekunden. Ordentlich wenn auch nicht top. Waren in der Vergangenheit schon 31.er und gar 30iger Zeiten gefahren worden.

**Max** war am Zug. Ebenfalls Daytona 500. Er wirft den Wagen weg. 35.81 sec. Hinter Basti,

Nicht gut.

**Maik.**

Auf dem nachtschwarzen Ford GT.

33.01. Passabel und nach 5 Fahrern P2.

**Mark.**

Ebenfalls Ford. Und zwar auch den GT. Abflüge. Das Auto unruhig. Der siebenfache Champion stürzt ab: 38.85. Erstmal ganz hinten.

**Frank.**

Daytona 500.

Nach 33.10 Sekunden bleibt die Uhr stehen. P3 vorerst und damit P6 und zumindest den B-Lauf gesichert. Aber für den A-Lauf konnte das nicht reichen. Es sei denn, die noch ausstehenden beiden Piloten patzten.

**André.**

Ebenfalls Daytona 500.

Und er ist schnell: 32.95. Das war P2 hinter Horst und schon sicher der A-Lauf. Denn jetzt stand nur noch Jörg aus.

**Jörg.**

Ginetta LMP 2.

Der Exot der Endurance.

32.65. Vorbei an 7 der 9. Nur Horst schneller.

André jubelt. Noch nie hatte er es im Qualifying der Endurance in den A-Lauf geschafft.

Horst mit der doch überraschenden Pole Position. Da waren im Vorfeld Jörg und Frank doch schneller unterwegs.

Nervensache eben. Gerade hier und jetzt.

Und kein Fahrer unter 32.00 Sekunden. Das war schwach. Ursache unbekannt.

Nervensache?

Der Track vielleicht heute langsam. Denn auch die Indy Cars waren ja schon nicht so super unterwegs. Und in der F1 solle ähnliches folgen.

**Die Startaufstellung der Endurance**

**Horst Carl, Ford Daytona 500, 32.51 sec.**

**Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 32.65 sec.**

**André Dietrich, Ford Daytona 500, 32.95 sec.**

**Martin Mecke, Ford Daytona 500, 33.00 sec.**

**Maik Müller, Ford GT Eco Boost, 33.01 sec.**

**Frank Howest, Ford Daytona 500, 33.10 sec.**

**Basti Rumpel, Ford Daytona 500, 35.11 sec.**

**Max Knobel, Ford Daytona 500, 35.81 sec.**

**Mark Schwolow, Ford GT Eco Boost, 38.89 sec.**

Ab P7 hatten alle Fahrer einen oder mehrere Abflüge. Was man am Zeitensprung zwischen P6 (Frank) und P7 (Basti) gut ablesen kann.

Viel interessanter aber die 6 Piloten die unfallfrei über die 5 Runden kamen. Von P1 zu P6 eine Zeitendifferenz von 0,6 Sekunden (auf volle 5 Runden!).

Und keine Häme: Das 3 Piloten nicht imstande waren 5 Runden unfallfrei zu fahren hat einen einzigen Grund: Nur ein Q. Volles Risiko. So einfach ist das.

Denn alle Masters sind selbstredend in der Lage jederzeit viel größere Distanzen unfallfrei zu bewältigen. Hier unterscheiden sich eben Qualifikation und Rennen sehr deutlich.

**F1**

**Q1-4 Minuten-max. 15 Runden je Fahrer.**

Nur Mut!

Unbedingter Wille. Der Wille dieses 15 Zentimeter lange Kunststoffgeschoss in Irrsinnstempo um die 14 Kurven und über die 11 Geraden zu jagen. 25 Streckensequenzen. In gut 5 Sekunden.

Unmöglich?

Mut. Fingerspitzengefühl. Setup. Infolge Feinarbeit. Reifen. Stromabnehmer. Konzentration. Reaktion. Taktisches Gespür. Ein gutes Auge. Und einen Schuss Leidenschaft. Auch eine gute Portion ästhetisches Gespür schadet nicht. Es setzt eine Grenze. Zieht eine Linie im Kopf an der in Großbuchstaben steht: Lass das Auto ganz.

Unter 6.000 Sekunden ist obligat. Darüber brauchst Du Dich nicht blicken zu lassen.

Mit 5.9xx bist Du als Rote Laternen-Träger gesetzt. Erst bei 5.8xx kannst Du über die Pole Position nachdenken. Im C-Lauf.

Nur Mut!

Reicht alleine natürlich nicht. Denn dann passt es mit der Ästhetik nicht mehr wenn der Bolide an der Wand zerschellt. Dann fehlt Dir die Linie im Kopf.

Denn grenzenlos ist nicht. Die Physik hat was dagegen.

Notorisch F1-gelähmt: Max. 5.936 sec. mit der Roten Göttin sind P9. Das Aus im Q1. 2 Ferrari befinden sich bloß noch im Feld. Jörg`s Italiener geht nicht mehr recht ums Eck. Und Dominique ist dieses Mal nicht dabei.

Der Rest fährt Williams oder McLaren.

André ist heute ebenfalls überfordert. Verzeihung. Das Material natürlich. Denn der André ist Vizechamp 2020 und damit automatisch über Zweifel erhaben. P8. 5.832 sec.

Nein. Basti ist nicht auf P7. Maik hat diese Märchenzahl erwischt. 5.731 sec. Jeder der Herren ist 1/10 Sekunde schneller als der hinter ihm befindliche. Und doch ist es der C-Lauf.

Martin schafft es in den B-Lauf aber nicht ins Q2. 5.705 sec. auf dem Williams sind P6.

**Q2 – 3 Minuten – 10 Runden je Pilot**

Die Crux mit den Nerven. 2 der jetzt noch 5 Fahrer sollten halt nicht über das Qualifying in den heißbegehrten A-Lauf gelangen. Basti. P5!!!!!! Als Rookie. In der Königsklasse. 5.631 sec. Nach sagenhaften 5.520 sec. im Q1. Auf dem Mercedes (tschuldigung! Den hatte ich oben übersehen. Womit wir doch 4 Fabrikate sahen: Ferrari, Williams, McLaren und Mercedes.)

Wow. Nur Mut.

Undankbar. P4. Mark Schwolow. Auf dem nachtschwarzen McLaren. 5.543 sec..

Und dann halt die glücklichen Drei.

Der Altmeister Horst: Eine recht schwache Zeit von 5.526 sec. reichte aus (Allerdings hier eine Ehrenrettung: Im Q1 war Horst mit 5.385 sec. überhaupt der schnellste Mann im Starterfeld). Auf die 10 Runden hat er es halt nicht mehr so hingebracht.

Nochmals undankbar: P2. Jörg Abel auf dem McLaren. 5.472 sec.

2 WM Punkte für die schnellste Pole Position des Tages. Wie immer natürlich in der F1.

Frank Howest. 5.433 sec.. Nach einer 5.507-Runde im Q1. Das war alles knirsch und auf nicht besonders hohem Niveau sofern man nur die nackten Zahlen als Maßstab hernimmt.

Ansonsten war es natürlich ein harter Kampf. Neunkampf der ganz schnellen Art.

**Die Startaufstellung der F1:**

**Frank Howest, McLaren Honda, 5.507/5.433**

**Jörg Abel, McLaren, 5.491/5.472**

**Horst Carl, McLaren Honda, 5.385/5.526**

**Mark Schwolow, McLaren, 5.579/5.543**

**Basti Rumpel, Mercedes, 5.520/5.631**

**Martin Mecke, Williams, 5.705/---**

**Maik Müller, McLaren Honda, 5.731/---**

**André Dietrich, Ferrari, 5.832/---**

**Max Knobel, Ferrari, 5.936/---**

Oha! Die Ferrari ganz hinten. Passt zwar irgendwie (Rote Laterne, rote Italiener). Macht aber keinen guten Eindruck und lässt die Piloten ratlos zurück.

Die ganz guten Zeiten als ein Maik Müller die roten Dinger regelmäßig ganz nach vorne trieb (mehr als 10 Jahre zurück) und ein Jörg Abel der Konkurrenz damit um die Ohren fuhr (noch nicht ganz so lange her) sind zunächst vorüber. Vielleicht gelingt ja ein Comeback in naher Zukunft. Wir können es für die Traditionsmarke nur hoffen.

**Die 9 Rennen zur 92. Weltmeisterschaft**

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

**Die Startaufstellung**

**Maik Müller (Spur 3)**

**Basti Rumpel (Spur 2)**

**Martin Mecke (Spur 1)**

Warm Up – 3 Minuten

Alle 3 Piloten auf ihrer jeweiligen Stammspur unterwegs. Wann hat man letztmals einen Martin Mecke im C-Lauf der Indy Cars gesehen? Ich kann mich nicht erinnern.

Gedrosselte Motorpower jetzt im Rennmodus so wie in allen Klassen ausgenommen der Endurance. Hier ist Q-Power auch Rennpower. Jetzt ausschließlich Klein Tool Dallara am Start. Die vor nicht allzu langer Zeit die Speerspitze in Sachen Erfolge bei den Indy Cars darstellten. Nun. Die Zeiten ändern sich. Jetzt alle drei im C-Lauf.

62 Runden. Da gilt es nicht zu schnell den Anschluss zu verlieren denn viel Strecke ist nicht um Boden gutzumachen. Bald ist klar: Maik dominiert dieses Rennen. Mit Präzision. Nicht mit Speed. Denn am Ende ist er in Sachen „schnellste Rennrunde“ der Langsamste.

Basti schlägt sich famos und sorgt für die erste kleine Sensation: Der Rookie schlägt den x-fachen Indy Car Champion Martin. Der fährt zwar die schnellste Runde dieses Rennens wird aber auf P3 Letzter.

Frustrierend für den führenden Mann im Gesamtklassement.

Glückwunsch nach Potsdam Eiche. Maik damit im B-Lauf angekommen.

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

**Sieger: Maik Müller, Klein Tool Dallara, 62 Runden in 7:05:02 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.856 sec.**

**Platz 2: Basti Rumpel, Klein Tool Dallara, 58 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.328 sec.**

**Platz 3: Martin Mecke, Klein Tool Dallara, 57 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.456 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 6.224, Basti: 6.385 und Maik 6.491 Sekunden*

4 Runden Vorsprung im Ziel bei nur 62 Runden! Maik hatte sie locker in der Tasche; die Konkurrenz.

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

**Die Startaufstellung**

**Max Knobel (Spur 2)**

**Horst Carl (Spur 1)**

**André Dietrich (Spur 4)**

**Maik Müller (Spur 3)**

**Warm Up - 3 Minuten**

Max mit seinem Pennzoil Dallara gut in Schwung. Volle Besetzung. Und erneut alle Piloten auf ihren Stammspuren.

Und diese Mischung versprach Spannung. Man hat schon viel spekuliert. Und der jüngste im Starterfeld, dem Max, wurde gerade in dieser Rennklasse schon des Öfteren die Favoritenrolle zugeschrieben.

Möglich war hier einiges. Der Altmeister auf seinem Arca Ex Dallara war auch schnell. Und ein André und ein Maik natürlich sowieso. Betrachtet man die Qualizeiten dieser Herren, so waren alle innerhalb einer Zehntelsekunde gefahren. Und Max als einziger unter 6.000 Sekunden.

Der Start.

Und das Rennen hatte es in sich. Ein geschlossener Pulk jagte da in den ersten Runden die lange Gerade hinunter. Runde 7 brachte dann die erste gravierende Störung. Horst verliert am Ausgang der Presseturm-Kurve den Wagen. Max touchiert kommt aber unbeschadet davon. Der Altmeister steht im Grün. Die Bergung gestaltet sich schwierig. Horst verliert unendlich viel Zeit. Und startet danach eine Aufholjagd. Die Konkurrenz ist auf und davon. Max entschuldigt sich für den Schubser. Den er nie und nimmer hätte vermeiden können, lag er doch nicht einmal eine Wagenlänge hinter dem bis dahin führenden Horst.

Jetzt ist er vorne. Der Max. Ganz anderes hat der Renngott für Maik bereit. 51. Runde. Und Maiks Auto bleibt auf der Zufahrt zur Ford Bank Kurve einfach auf der Geraden stehen. Stellt kein Hindernis dar. Und steht da einfach herum. Währenddessen die 3 Konkurrenten Runde um Runde vorbei zischen. Plötzlich läuft der Wagen wieder. Maik ist hoffnungslos abgeschlagen.

Max fährt unter dem Druck André`s den Sieg ein. André rundengleich im Ziel. Der Altmeister kommt nochmals etwas näher an die beiden heran. P3 hat er schlussendlich aber dem Problem Maiks zu danken.

Ein turbulentes Rennen. Und Max im A-Lauf. Seit gefühlten Ewigkeiten wieder einmal.

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

**Sieger: Max Knobel, Pennzoil Dallara, 91 Runden in 9:56:11 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.551 sec.**

**Platz 2: André Dietrich, Arcaex Dallara, 91 Runden**

**Rundenschnitt: 6.551 sec.**

**Platz 3: Horst Carl, Arca Ex Dallara, 88 Runden**

**Rundenschnitt: 6.774 sec.**

**Platz 4: Maik Müller, Gulf Dallara, 74 Runden**

**Rundenschnitt: 8.056 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Horst: 6.180 sec.; Max: 6.187 sec., André: 6.275 sec.; Maik: 6.344 sec.*

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

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 2)**

**Mark Schwolow (Spur 1)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

**Max Knobel (Spur 4)**

Erster Höhepunkt dieser WM. Hochkarätig. Versteht sich für den A-Lauf von selbst. Max nicht auf seiner Stammspur.

Das Warm Up über 4 Minuten zeigte, bis auf die Anpassungsschwierigkeiten von Max an die Spur 4, keine Auffälligkeiten. Die US-Boliden schnurren sanft über die Piste. Lassen sich im Renntrimm gut bewegen.

Der Start.

Meter um Meter. Wie an der Perlenschnur gezogen. Die Reifen müssen die Kraft der Antriebsachse optimal in Vortrieb verwandeln. Querbeschleunigungen in der Kurve werden unterstützend von den serienmäßig eingebauten kleinen Magneten in Haftung umgesetzt.

Die Fehlerquote. Der entscheidende Parameter in den Rennen. Natürlich sollte die Quote bei Null anlangen. Natürlich das auch bei möglichst hohem Tempo.

Wir fahren Rennen und nicht mit der transsibirischen Eisenbahn.

Meisterhaft. Null Fehler ist eine seltene Spezies. Und doch wird sie hin und wieder auch auf dem Racetrack gesichtet. Heute war es wieder einmal so weit.

Sehr zum Erstaunen der umherstehenden, und zum Zuschauen Verdammten.

Jörg. Zur Zeit der überragende Fahrer. Irgendwie in einer anderen Welt unterwegs. Nur Frank kann in ähnlichem Zeitenfenster mitfahren. Macht aber Fehler. Wovon wiederum Mark profitiert. Max, weit abgeschlagen, spielt keine Rolle beim Kampf um die Positionen.

Und Jörg dirigiert dieses Quartett mit einer feinen Gelassenheit und einem Gespür für die eigene Überlegenheit, die ihm am Ende auch ein Zurücknehmen des Tempos gestattet. Was Mark bis auf eine Runde heranbringt. Kein Zweifel jedoch besteht, dass Jörg bei steigendem Druck von hinten jederzeit hätte Kohlen nachlegen können. Wie der alte Eisenbahner zu sagen pflegt. Ha!

Vergleicht man die Spitzenrundenzeiten so kann Mark niemals ernsthaft Paroli bieten.

Es wird ein überragend herausgefahrener Sieg. Ein Meisterstück rennfahrerischer Kunst und Brillanz.

Ein würdiger Sieger. Ein würdiger GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2020 (2021?; Man! Wissen wir doch schon! Es ist November und die Birne geschält)

P3 für Frank der sich dank einer noch höheren Fehlerquote des B-Lauf-Siegers die 10 WM Punkte sichern kann.

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

**Sieger: Jörg Abel, Arca Ex Dallara, 103 Runden in 11:03:50 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.442 sec.**

**Platz 2: Mark Schwolow, Arca Ex Dallara, 102 Runden**

**Rundenschnitt: 6.505 sec.**

**Platz 3: Frank Howest, Coca Cola Dallara, 96 Runden**

**Rundenschnitt: 6.911 sec.**

**Platz 4: Max Knobel, Penzoil Dallara, 95 Runden**

**Rundenschnitt:6.984 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden*

*Jörg: 6.124 sec., Frank: 6.211 sec., Mark: 6.320 sec., Max: 6.377 sec.*

Die Anpassungsprobleme an eine ungewohnte Spur an die das Auto nicht angepasst ist (was im Warm Up von 3 bzw. 4 Minuten natürlich nicht zu schaffen ist) wird hier überdeutlich. Fuhr Max im B-Lauf noch eine Rundenzeit von 6.187 sec. in der Spitze, so war er hier beinahe zwei Zehntelsekunden langsamer.

Aber: Alle fuhren im Schnitt unter 7.000 Sekunden. Auch was wert!

Fuhr er im B-Lauf noch einer 6.5er Schnitt, war es hier nur ein 6.9er Schnitt in dem sich natürlich auch die Ausrutscher ausdrücken die er auf der ungewohnten Spur zwangsläufig mitbrachte.

Fangen wir wieder von vorne an…

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

**Die Startaufstellung**

**Basti Rumpel (Spur 2)**

**Max Knobel (Spur 4)**

**Mark Schwolow (Spur 1)**

3 Minuten Warm Up.

Und wieder Max auf der 4. Basti hatte ihn von der 2 verdrängt mit seinem 7.Platz im Qualifying.

Klarer Favorit dieses Dreikampfes: Mark. Alle drei fahren Ford.

Der Start

Max ist ziemlich schnell wieder weg vom Fenster. Aber vorne wird es ein echtes Duell. Da kann doch tatsächlich der Rookie Basti mit dem Serienchampion mithalten, ihm ernsthaft die Stirn bieten.

Mark auf dem hypernervösen GT gegen den deutlich besser liegenden 500 `er.

Dafür der GT mit explosiver Motorpower. Topspeed vom Feinsten. Und auf der Bremse schwachbrüstig bis zum Gehtnichtmehr.

Routine setzt sich dann doch durch. Kraft und Leidenschaft hat (noch) das Nachsehen.

Die riesige Diskrepanz wird deutlich, schaut man sich die Rundenzeiten in der Spitze an.

**Zunächst aber das Rennergebnis des C-Laufes der Endurance**

**Sieger: Mark Schwolow, Ford GT, 89 Runden in 10:25:37 Minuten**

**Rundenschnitt: 7.027 sec.**

**Platz 2: Basti Rumpel, Ford Daytona 500, 88 Runden**

**Rundenschnitt: 7.106 sec.**

**Platz 3: Max Knobel, Ford Daytona 500, 78 Runden**

**Rundenschnitt: 8.012 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Mark: 6.135 sec., Max: 6.358 sec., Basti: 6.545 sec.*

Da ist alles klar oder? Mark beinahe so schnell wie Indy Car A-Lauf Sieger Jörg. Und dennoch Basti der 4 Zehntelsekunden langsamer ist im Ziel bloß eine Runde Rückstand. Erklärung dazu? Ziemlich einfach. Der GT ist sauschnell, zwingt aber selbst Mark in ungewohnte Fehler. Die Balance passt hinten und vorne nicht. Das nutzt auch das Monsteraggregat an Bord wenig.

Immerhin. Die B-Lauf-Teilnahme war gesichert und der GT darf sich mit einem Rennsieg in die Annalen schreiben.

Sah man sich die Fahrt Marks aber in der Analyse an war ziemlich deutlich: Im B-Lauf dürfte Endstation sein für das Geschoss aus Detroit.

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

**Die Startaufstellung**

**Martin Mecke (Spur 1)**

**Maik Müller (Spur 3)**

**Frank Howest (Spur 2)**

**Mark Schwolow (Spur 4)**

Krass: Mark auf der Fremdspur und dann gleich auf der 4 die so ziemlich die gegenteilige Charakteristik seiner Stammspur 1 aufweist. Weite schnelle Kurven. Nur 2 langsame, enge Passagen (Kurven 3 und die Schlusskurve 14).

Ausschließlich Ford am Start. Maik auch auf einem herrlich nachtschwarzen GT.

Das Warm Up zeigt bereits eine gewisse Anspannung und Nervosität. Sind doch hier ausnahmslos Routiniers am Start die natürlich allesamt und jeder für sich der vollen Überzeugung sind, dass ihnen die Teilnahme am A-Lauf gebührt; die sie ja bloß aufgrund unglücklichster Umstände im Qualifying verpasst haben.

Der Start

Da geht es raubeinig zur Sache. Da wird geschubst und gedrängelt. Die Ellenbogen ausgefahren. Stärke zeigen. Überlegenheit, ein fragiles Gefäß im Rennsport allemal, ausstrahlen.

Die dann auch mal zu Bruch geht.

Der Mann aus Neuzelle ist schnell. Oft zu schnell. Dazu kommen einige Boxenstopps die Arbeiten am Schleifer möglich und das Auto schneller machen.

Aber letztlich Zeit kosten. Zeit die hier keiner hat. Wirklich nicht. Sie ticken im Tausendstelsekundentakt.

P4 für den Martin. Der in der WM-Wertung gegen Jörg hier und heute richtig Federn lassen muss.

Mark. Bei dem absehbar war, dass er das hier heute nicht auf P1 zu Ende bringen würde. Es wäre ein Wunder geworden. Bleiben Maik und Frank. Die es letztendlich unter sich ausmachten.

Mit einem kleinen Eklat kurz vor Ende. Da bremst Maik Kurve 3 etwas spät an. Und reißt Frank mit von der Strecke. Hektik beim Streckenposten

Kurze Diskussion. Das Rennen läuft noch.

Und am Ende siegt dann Frank. Verdient. Maik eine Runde zurück was bei 111 Runden lächerlich wenig ist.

Geschafft. Der Champion aus 2019 steht im A-Lauf.

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

**Sieger: Frank Howest, Ford Daytona 500, 111 Runden in 12:19:06 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.658 sec.**

**Platz 2: Maik Müller, Ford GT, 110 Runden**

**Rundenschnitt: 6.719 sec.**

**Platz 3: Mark Schwolow, Ford GT, 108 Runden**

**Rundenschnitt: 6.843 sec.**

**Platz 4: Martin Mecke, Ford Daytona 500, 104 Runden**

**Rundenschnitt: 7.106 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Frank: 6.134 sec; Martin: 6.143 sec.; Maik: 6.225 sec.; Mark: 6.489 sec.*

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

**Die Startaufstellung**

**Horst Carl (Spur 1)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

**André Dietrich (Spur 4)**

**Frank Howest (Spur 2)**

240 Sekunden Warm Up. Rennpower ist gleich Qualipower. Insoweit ist eine großartige Umstellung in Sachen Handling und Fahrweise nicht erforderlich. Nur gilt es nunmehr 124 statt der 5 Runden möglichst fehlerfrei zu absolvieren.

Frank mit einem ziemlichen Vorteil. Er hat sein Auto auf genau dieser Spur bereits im B-Lauf 111 mal um den Kurs gedrückt. Kennt jetzt alle Facetten in und auswendig.

Wir sehen erneut viele Ford. 3 Daytona 500. Und der Hecht im Teich: Jörg mit einem nachtfalterblau-metallic lackierten Ginetta LMP 2. Der Exot. Mit Längsfinne auf dem Heck. Recht schmal gebaut. Und dennoch eine Wucht. Der Fahrer natürlich mit breiter Brust nach dem Sieg im A-Lauf der Indy Cars.

Der Start.

Die Marathondistanz dieser WM. Das Rennen wird nicht in Umlauf 1 entschieden.

Das Tempo aber ist enorm. Hey Jungs: Keine 12 Runden. 124 stehen bevor. Und bevor wir hier richtig einsteigen mal was vorweg: Die schnellsten Rennrunden. Achtung. Kein Tippfehler.

Schaut es Euch an, liebe Leser. Und jetzt sage mir irgendeiner, wie es noch ausgeglichener sein könnte:

**Frank: 6.201, André: 6.203, Jörg: 6.215 und Horst 6.257 Sekunden.**

56/1000 Sekunden. Das sind in Strecke ausgedrückt 22 Zentimeter in die diese 4 Autos passen. Etwa eineinhalb Wagenlängen.

Zurück zum Renngeschehen.

Jörg bläst vorneweg. Frank, Horst André folgen. Der Ginetta setzt sich ab. Fehlerfrei. Tadellos. Beinahe lupenrein ist der Jörg unterwegs. Und droht die Konkurrenz zu vernichten. Aber dann: Kurve 3. Einfahrt Infield. Jörgs Lieblingspassage (das Infield mit seinen verzwickten, verdammt schnellen Kurvenpassagen). Nimmt er so perfekt wie kein anderer derzeit. Im Eingangsbereich allerdings heute ein Fehler: Quersteher. Das Heck bricht aus. Kurze Irritation. 2 Sekunden später hat Jörg sich wieder gefangen. Vollgas. Führung. Kein Vertun. Der einzige Fehler der ihm unterläuft. Kurzer Schwenk zu den Toprundenzeiten oben. Dann ist klar. Wer die 124 Umläufe fehlerfrei schafft siegt.

Und so kommt es. Doch bevor es so weit ist müssen wir kurz auf Runde 86 kommen. Das letzte Renndrittel hat begonnen. Horst leistet sich einen Ausrutscher in Kurve 3 (die kennen wir jetzt). Und bleibt liegen. Das Auto tut keinen Mucks mehr. Beim Überdrehen des Stromabnehmerkopfes hat es das energieführende Kabel abgerissen. Das Aus für den Altmeister. Der Polesetter ist nicht mehr dabei. Hat jetzt Zeit sich diese grandiose Fahrt des Mannes aus Thyrow in aller Ruhe zu betrachten.

Frank vermag als einziger dem Jörg halbwegs zu folgen. Am Ende nur 2 Runden Rückstand sind allemal einen Applaus wert.

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

**Sieger: Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 124 Runden in 13:22:66 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.473 sec.**

**Platz 2: Frank Howest, Ford Daytona 500, 122 Runden**

**Rundenschnitt: 6.579 sec.**

**Platz 3: André Dietrich, Ford Daytona 500, 116 Runden**

**Rundenschnitt: 6.919 sec.**

**Platz 4: Horst Carl, Ford Daytona 500, 85 Runden (Ausfall/techn. Defekt nach Unfall)**

*Die schnellsten Rundenzeiten:*

*Frank: 6.201 sec: André: 6.203 sec.; Jörg: 6.215 sec.; Horst: 6.257 sec.*

Bitte nochmals die oben stehende Zeile lesen. Kein Druckfehler. 4 Piloten innerhalb einer halben Zehntelsekunde. Oder 56/1000 Sekunden.

Und weiteres Highligt: Jörg war mit seinem Rundenschnitt nur einen Hauch langsamer als er selbst beim Sieg im A-Lauf der Indy Cars (die normalerweise schon knappe 2/10 Sekunden pro Runde vor den Langstrecklern herfahren)!!!

**F1 F1**

**F1 F1**

Ja. Jetzt. Wird es wieder superlativ. Mir bleibt ja keine Wahl. Zum x-ten Mal werden alle mir zur Verfügung stehenden Wortgewalten gebürstet. Irgendwo gibt es dann wieder einen neuen Strich im Hochgeschwindigkeitspelz.

Gegen den Mainstream. Gegen die Zeit. Gegen jeglichen Firlefanz.

Speed in seiner exklusivsten Dimension. Irrational. Urgewaltig. Ausdrucksstark. Unnachahmlich.

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

**Die Startaufstellung**

**Maik Müller (Spur3)**

**André Dietrich (Spur 4)**

**Max Knobel (Spur 2)**

**3 Minuten Warm Up.**

Die Herren alle auf ihrer jeweiligen Stammspur. Von daher: Kampf mit gleichen Waffen. 2 Ferrari (Max/André) gegen den Williams von Maik.

Der Start

Von Beginn an läuft es auf ein Duell Maik vs. Max hinaus. André hat Probleme mit dem Fahrzeug. Max in der Außenseiterposition, ist doch die F1 nicht gerade sein Lieblingsspielzeug.

Wobei. Der André ballert schnelle Zeiten hin. Aber die Stabilität des Handlings seines Boliden lässt ihn im Stich. Was im Rennen fatale Auswirkungen hat.

Nach 53 Runden nimmt André sein Renngerät aus dem Rennen. Dienstschluss für heute für den jungen Mann und Vizechampion 2020.

**Wenn wir da schon geahnt hätten dass es André`s letzte Runde in einem WM-Kampf sein würde…**

Insofern wird dieser 03.Oktober in die Geschichte der MASTERS OF INSANITY eingehen.

**Diese Zeilen schreibe ich übrigens am 27.11.2021. Corona (CoVid 19) tobt schlimmer als je zuvor in Deutschland und heute wäre unser Saisonfinale – die 93. WM - gefahren worden. Abgesagt. Genauso wie zum zweiten Mal in Folge das CLASSIC 100 was am 04.12. hätte ausgetragen werden sollen.**

**Dazu später mehr…und auch zum Weggang André `s.**

Weiter im Text.

An der Spitze setzt sich dann Maik durch. Max kann es wieder einmal nicht reißen in dieser obskuren Königsklasse. Auch für ihn Dienstschluss auf dem Track

Maik fährt sich in den B-Lauf und damit sicheren 4 WM-Punkten entgegen.

Derer kassiert Max noch 2 und André den einen Punkt als Trostpflaster. Sein letzter Punkt bei den MASTERS.

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

**Sieger: Maik Müller, Williams, 72 Runden in 8:24:04 Minuten**

**Rundenschnitt: 7.001 sec.**

**Platz 2: Max Knobel, Ferrari, 68 Runden**

**Rundenschnitt: 7.412 sec.**

**Platz 3: André Dietrich, Ferrari, 53 Runden (Aufgabe)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*André: 5.862 sec.; Maik: 5.947 sec.; Max: 6.032 sec.*

Der Rundenschnitt des Siegers über 7.000 Sekunden! Viele Abflüge, viele Unterbrechungen. Denn der erste Lichtstrahl ins Dunkel der verborgenen Zeit wird sichtbar wenn man sich die schnellsten Rennrunden anschaut. Die F1 toppt hier wirklich alles. Im Rennen werden Rundenzeiten gefahren von denen man in anderen Klassen nur im Qualifying mit mehr power träumen darf.

Und die Spitze der Leistungsträger steht ja noch bevor.

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

**Die Startaufstellung**

**Mark Schwolow (Spur 1)**

**Basti Rumpel (Spur 2)**

**Martin Mecke (Spur 3)**

**Maik Müller (Spur 4)**

**3 Minuten Warm Up**

3 „alte Hasen“ und mitten drin der Rookie. Mark und Basti auf ihren Stammspuren. Martin und Maik jeweils verdrängt und auf der Fremdspur.

Und Mark kassiert den einzigen Punktabzug des Tages. Die Ästhetikregel bestraft das Fehlen des Heckflügels am McLaren mit einem Minuspunkt. Alle anderen haben ihr Flügelwerk über das Warm Up gerettet. Denn wenn man sich hier ein Teil abfährt ist natürlich bis zum Start nichts mehr zu machen (genauer: zu kleben).

Maik auf dem Williams, markengleich auch der Martin. Basti auf dem Uralt- McLaren.

So geht es auf die Installation-Lap.

Und es wird ein Superduell der beiden ganz großen Krieger: Mark versus Martin. McLaren contra Williams. Beinhart und ohne Pardon. Basti und Maik alsbald durchgereicht. Und im Falle des Letztgenannten kommt es noch dicker. Maik muss den Williams in Umlauf 51 bereits abstellen. Da geht nichts mehr. Ganz bitter was die Technik und der Maik an diesem Tag miteinander verfeindet sein lässt. Kam doch für den Mann aus Potsdam auch in der Indy Car Klasse das vorzeitige Aus.

Basti schlägt sich tapfer. Versucht die Fehlerquote niedrig und die Rundenzeiten stabil schnell zu halten. Fährt auch unter 6.000 Sekunden. Macht einen guten Job und holt sich verdient satte 5 WM Punkte auf sein Konto. Ja. Er hat dafür auch ordentlich getestet im Vorfeld zu dieser Weltmeisterschaft. Sein erster B-Lauf. Fürwahr ein Erlebnis. Und Antrieb für weitere schnelle Rennen.

An der Spitze geht es im Express-Tempo dahin.

Am Ende ist es Mark der geschlagen wird vom Mann aus Neuzelle. Rundengleich beenden sie dieses Duell. Mark mit der überhaupt schnellsten Rennrunde. Aber eben P2 und nicht der Sieg. Martin mit der Eintrittskarte in das schnellste Rennen im Zirkus Horstikus. 6 Punkte für Mark; ein schwacher Trost fürwahr!

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

**Sieger: Martin Mecke, Williams, 99 Runden in 10:51:89 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.585 sec.**

**Platz 2: Mark Schwolow, McLaren, 99 Runden**

**Rundenschnitt: 6.585 sec.**

**Platz 3: Basti Rumpel, McLaren, 91 Runden**

**Rundenschnitt: 7.164 sec.**

**Platz 4: Maik Müller, Williams, 50 Runden (Aufgabe n.techn.Defekt)**

Auch hier bitte die schnellsten Rennrunden der einzelnen Piloten anschauen. Auch hier zwischen P1 und P4 wieder nur eine gute Zehntelsekunde.

Wahnsinn. Und das bei diesem irrwitzigen Tempo!

Hut ab.

Forstsetzung folgt: Im A-Lauf. Versprochen!

*Mark: 5.762 sec., Martin: 5.813 sec., Maik: 5.862 sec.; Basti: 5.888 sec.*

**Das Finale. Das Highlight.**

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

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 2)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

**Horst Carl (Spur 1)**

**Martin Mecke (Spur 4)**

**4 Minuten Warm Up**

Unglaublich. Diese Atmosphäre. Diese Spannung die immer wieder in der Luft (in der ziemlich verbrauchten Atemluft!) liegt, wenn es zum Showdown der F1 kommt.

Martin mit dem krassen Wechsel von seiner Stammspur 1 auf die Spur 4. Komplett andere Charakteristik der Kurven, der Anbrems- und Beschleunigungspunkte.

Natürlich Adventage für die 3 Konkurrenten auf ihren Stammspuren. Und da insbesondere Frank. Der von der Pole Position starten kann. Und wenn er den Start ordentlich hinbekommt das Feld kontrollieren wird.

START.

Es zerreißt einen förmlich. Sowohl als Fahrer als auch als Streckenposten/Zuschauer. Die Anspannung ist am Höhepunkt angelangt.

Und das bei schwindenden Kräften hat man doch schon mehrere Stunden Rennstress im Kopf.

Frank bekommt den Start gut hin. Jörg von P2 ebenso. Und er macht sofort Druck. Zögert nicht. Drängt und schiebt. Nein. Nicht den Führenden. Sondern seinen McLaren. Und hat nach 2 Runden das Heft in der Hand. Und wie. Frank auf dem McLaren Honda muss ihn passieren lassen. Horst – ebenfalls McLaren Honda – in Lauerstellung. Martin mit Problemen (wie zu befürchten war) obwohl die ultraschnelle Spur 4 seinem wilden Fahrstil durchaus entgegenkommt. Dennoch. Egal wer hier wo gerade rumfährt: Meister ihres Faches sind sie alle vier. Und Jörg der Dirigent in diesem Wahnsinnsorchester der surrenden, sich akustisch ins Hirn bohrenden, Elektroracer. Mit bis zu 28.000 Umdrehungen pro Minute jagen die Aggregate, gespeist mit knapp 14 Volt, um die jeweils 14 Ecken.

Und Jörg zeigt ein von meisterlicher Hand gefertigtes Uhrwerk dessen Unruh in atemberaubenden Tempo durch die Dimension ZEIT pflügt und den Konkurrenten endgültig vor Augen führt was die Stunde geschlagen hat.

Absolut fehlerfrei. Ist so etwas möglich? Ja. Es ist machbar. Heute sind Jörg/McLaren die *Patek Philippe* unter den Zeitenjägern

Und was passiert dahinter? Nun. Der Martin fährt schnelle Runden patzt aber doch öfter als gedacht. Wird step by step nach hinten geschoben. Frank und Horst streiten sich recht intensiv um P2. Da wogt es hin und her und am Ende sind beide nur um eine einzige Runde getrennt. Mit dem besseren Ende für Frank. Beim Altmeister, so gibt er es später zu Protokoll, versagen zwei Mal die Bremsen. Zudem hat er das Problem aus Kurve 4 nicht voll rausbeschleunigen zu können ohne zu riskieren in die Fremdspur 2 zu rutschen. Was natürlich Zeit kostet.

So wird es ein genialer Sieg des Jörg Abel. Und eigentlich ein ausgeglichenes Rennen dahinter. Was auch sichtbar wird wenn wir uns gleich die schnellsten Rennrunden der Herren zu Gemüte führen.

**Glückwunsch Jörg zu diesem grandios rausgefahrenen Sieg in der F1.**

Alle anderen haben sich Mühe gegeben es besser zu machen. Es hat eben nicht gereicht.

Das ist die F1. Das ist brutal hart. Irrsinnsgewaltig schnell.

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

**Sieger: Jörg Abel, McLaren, 112 Runden in 11:39.42 Minuten**

**Rundenschnitt: 6.245 sec.**

**Platz 2: Frank Howest, McLaren Honda, 109 Runden**

**Rundenschnitt: 6.417 sec.**

**Platz 3: Horst Carl, McLaren Honda, 108 Runden**

**Rundenschnitt: 6.476 sec.**

**Platz 4: Martin Mecke, Williams, 104 Runden**

**Rundenschnitt: 6.725 sec.**

*Die schnellsten Runden:*

*Jörg: 5.645 sec.; Martin: 5.668 sec.; Frank: 5.776 sec.; Horst: 5.797 sec.*

Auch hier wieder lächerliche anderthalb Zehntel Sekunden zwischen P1 und P4.

Und natürlich das schnellste Rennen.

**Das war sie.** Die 92. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY.

Nachfolgend noch der Punktestand. Welcher dann gleichzeitig der Jahresendstand war. Das Finale wurde von CORONA vernichtet.

**Jörg Abel wird am 18.11.2021 zum Greatest driver oft the galaxy gekürt. 3 von 4 Weltmeisterschaften 2021 sind gefahren. Die Saison wird voll gewertet.**

**Jörg, wie gleich zu sehen ist, war ohnehin kaum noch abzufangen.**

**Zur ausgefallenen 93. WM gibt es einen Kurzreport im Laufe des Dezember. Wichtigster Bestandteil wird dann die so genannte „EWIGENBESTENLISTE“ der Masters sein; und natürlich der Rückblick auf 2021.**

**Zu erwähnen ist noch, dass Jörg damit zum zweiten Mal (in Folge) den Titel erringen konnte.**

**Und es war der 19. Titel der seit 2003 vergeben wurde. An bisher 6 Piloten.**

**Weiteres: s. Daten und Fakten am Ende dieses Berichtes; also nach der jetzt folgenden Punktetabelle, die gleichzeitig der Endstand im Titelkampf ist.**

**Glückwunsch an Martin zum Vizemeistertitel.**

**Punktestand, nach 3 von 3 Weltmeisterschaften:**

**P1: Jörg Abel, 121,5 Punkte (3)**

**P2: Martin Mecke, 91 Punkte (3)**

**P3: Frank Howest, 83 Punkte (3)**

**P4: Horst Carl, 67 Punkte (3)**

**P5: André Dietrich, 66,5 Punkte (3)**

**P6: Mark Schwolow, 66 Punkte (3)**

**P7: Maik Müller, 38 Punkte (3)**

**P8: Max Knobel, 21 Punkte (3)**

**P9: Basti Rumpel, 18 Punkte (3)**

**P10: Dominique Babenschneider, 10 Punkte (1)**

**CORONA hat den doch recht spannenden Schlussakkord um die Plätze 2 und 3 sowie 4 bis 6 verhindert.**

***Daten, Fakten, Hintergründe der 92. Weltmeisterschaft:***

* *9 Starter,9 Rennen*
* *Nur auf Spur 4 wurde kein einziges Rennen gewonnen*
* ***Jörg gewinnt alle 3 A-Läufe! Der Hattrick ist extrem selten***
* *Kein Rennen konnten Horst, André und Basti gewinnen*
* *2 der 3 Pole Positions sicherte sich Frank. Nr. 3 ging an Horst*
* *Die absolut schnellste Runde der WM fährt Horst: Im freien Training der F1 in 5.374 Sekunden um die Strecke*
* *So viele Punkte wurden je Fahrer eingefahren: Voraus der Jörg mit sage und schreibe 45 der maximal möglichen 51 Punkte. Es folgt Frank mit 38 Punkten, vor Mark und Horst die jeweils 22 Punkte gemacht haben. 17 Zähler gingen an André, 14 an Maik und nur 13 an Martin der bis dato noch Titelchancen hatte. 11 Punkte fuhr Max ein und Rookie Basti war mit 9 WM Punkten dabei.*
* *Die schnellste Rennrunde überhaupt fuhr? Na wer schon: Jörg im A-Lauf der F1 in 5.645 Sekunden. Damit lag er im Rennpowermodus nur gut 2/10 Sekunden hinter der Pole-Zeit von Frank in der Disziplin „F1“.*
* *Diese 5.645 hätten im Qualifying noch zu P6 und damit zum B-Lauf gereicht.*
* *Das schnellste Rennen war einmal mehr der A-Lauf der F1. Sieger Jörg benötigte im Schnitt nur 6.245 Sekunden für die Runde.*
* *Das langsamste Rennen war der C-Lauf der Endurance. Sieger Mark benötigte 7.027 Sekunden im Schnitt für jede der 89 Runden.*
* *In Sachen Gesamtfahrzeit war es die Endurance Klasse die am längsten unterwegs war. Sieger Jörg wurde im A-Lauf nach 13 Minuten und 22 Sekunden abgewinkt.*
* *Kürzestes Rennen war der C-Lauf der Indy Cars. Sieger Maik war nach 7 Minuten und 5 Sekunden 62 mal rum und damit in den B-Lauf vorgefahren.*
* *Die überhaupt langsamste Quali-Runde legte Martin zurück. In der Klasse der Indy Cars war das eine 6.191-Runde. Was immer noch verdammt schnell ist. Und auch nur 7,5 Zehntelsekunden von der absolut schnellsten Qualirunde (F1/Frank) entfernt war.*
* *Pole-Mann Horst benötigte für die 5 Runden in der Quali der Endurance im Schnitt 6.502 Sekunden (einschließlich stehendem Ampelstart und damit verbundener Reaktionszeit). Der hier langsamste – nicht in den 5 Runden verunfallte Pilot – schaffte dies in 6.620 Sekunden (Frank in der Gesamtzeit von 33.10 Sekunden). Was wieder die Leistungsdichte eindrücklich belegt. 3 der 9 Qualifikanten bauten in den 5 Runden Unfälle. Quote 33,33%.*
* *Basti Rumpel schaffte in der F1 seine insgesamt überhaupt erste Qualifikation für einen B-Lauf*
* *Statistisch ergibt sich in Sachen Qualifikationen folgender Durchschnittsstartplatz je Fahrer: Jörg (obwohl keine Poleposition!): 2,33; Frank: 2,66; Horst: 3,00; Mark: 5.00; André:5,66; Martin und Maik mit 6,33; Basti 6,66 und Max mit 7,00*
* *Die Fahrer die nicht in einen einzigen A-Lauf kamen: Basti, Maik und Max*
* ***Jörg fuhr nur A-Läufe und hatte über 339 Rennrunden (und damit bei 4.746 Kurvendurchfahrten) nur einen einzigen „Fehler“ (Fehlerquote: 0,21 Promille respektive 0,021%). Das ist Rekord!***
* *So viele Rennen fuhren die einzelnen Fahrer (von 9 Rennen gesamt): Maik ist 5 Rennen, Basti, Mark, Frank, Max und Martin je 4 Rennen und Basti, Horst und Jörg je 3 Rennen.*
* *So viele Rennrunden sind die einzelnen Fahrer gefahren: Frank (438), Mark (398), Martin (370), Maik (368), Jörg (339), Max (332), Horst (281), André (260) und Basti (237). In Addition: 3.023 Rennrunden wurden an diesem Tag gefahren.*
* ***Trauriger Abschied. Für André waren es die letzten WM-Rennrunden. Beruflich hat es ihn in die Ferne gezogen. Und so bleibt nur ihm alles, alles Gute zu wünschen. Wir verlieren einen Top-Fahrer, großen Sportsmann und einen der mit Leidenschaft am Motorsport klebt. André, der ganz sicher den Titel GREATEST DRIVER OF THE GALAXY geholt hätte, hat er mit dem Vize-Titel 2020 doch sein Können bereits in seiner zweiten vollen Saison eindrucksvoll unter Beweis gestellt.***

***Immerhin bleibt sein Versprechen, künftig zumindest beim CLASSIC 100 am Start zu sein.***

***Mir bleibt jetzt nur noch der Hinweis auf den in Kürze erscheinenden Report zur ausgefallenen 93. WM mit einem Rückblick auf die Saison 2021 und der aktualisierten „EWIGENBESTENLISTE“ sowie natürlich eine***

***tiefe Verbeugung vor dem alten und neuen***

***GREATEST DRIVER OF THE GALAXY***

***Jörg Abel.***

Horst im November 2021