**MASTERS 8.0**

**RELOATED**

**- der offizielle Rennbericht**

 **zur 93. Weltmeisterschaft**

**PART I/2022**

**Sonntag, 03. April 2022, AUTODROMO CARLOS/Masters-Time**

**UND GANZ NEU: WELTPREMIERE im Vorfeld dieser WM**

***Der neue MASTERSCLIP 2021***

**Auf unserer homepage:** [**www.masters-of-insanity.com**](http://www.masters-of-insanity.com) **und abrufbar auf Youtube**

A long time ago.

Seit Oktober 2021 keine Rennen mehr. Auf diesem herrlichen Racetrack der jetzt – nach 25 Jahren – einen Namen trägt. Genau genommen seit dem 22.02.2022. Zufall? Fügung? Zwei große Namen aus dem Motorsport haben am 22.02. Geburtstag: Niki Lauda, 3facher F1 Weltmeister (geboren 1949) und: Mirco Jäger (MASTER OF INSANITY z.Zt. inaktiv, geboren 19xx; Datenschutz ist ja wichtig )

Letzterer weilte am 22.02.2022 irgendwo weit weg auf einer kanarischen, und mithin spanischen, Insel; und als meine Gedanken an diesem Tag dorthin wanderten, fiel mir ein, dass Spanisch eine doch wohlklingende und zudem im Motorsport auch mit berühmten Namen in Verbindung stehende Sprache ist (man denke an die Herren Fangio und Alonso); zudem der Nachname des Gründers der MASTERS OF INSANITY sich leicht ins Spanische wandeln lässt. Und eins, zwei, drei war das Label unserer Strecke auf dem Papier. Und prangt jetzt auch auf der Eingangstür zum AUTODROMO.

Aber jetzt: Lasst die Spiele beginnen.

Bester Laune waren sie. Und das zog sich auch durch diesen Renntag. Stimmung bestens! Die 8 Piloten. Ja. Das Gendern kann erstmals seit vielen **Jahren** in diesem Jahr (leider) entfallen.

Die Herren sind wieder unter sich, nachdem Laura Kahlisch entfernungsbedingt aus der Rennserie aussteigen musste. Und zwei fehlten an diesem Tag ganz besonders. Nicht das wir die in der Warteschleife befindlichen Mirco und Uwe nicht vermissten. Jeder MASTER der nicht rennt ist ein Verlust. Aber der André und der Mark fehlten doch merklich an diesem Sonntag.

Sowohl menschlich als auch fahrerisch zwei ganz Große in unserem Sport. André weit weggezogen und Mark mit einem selbst auferlegten Pausenjahr.

So dass zumindest im Fall des Zweitgenannten die Hoffnung sehr groß ist ihn wieder schnelle Runden drehen zu sehen. Wir können auf den Rekordchampion mit **7 (in Worten sieben) Titeln GREATEST DRIVER OF THE GALAXY** einfach nicht verzichten. Undenkbar.

OK. Jetzt ist jetzt. Und jetzt ist es nun mal so.

Trotz der relativ geringen Teilnehmerzahl war aufgrund der vorher von der Rennleitung vorgenommenen Spurverteilung eine Aufteilung auf 3 Startgruppen erforderlich. Alle 8 Piloten hatten Testfahrten absolviert.

Die Startgruppen setzten sich wie folgt zusammen:

**Startgruppe 1:**

**Frank Howest (Spur 2), Jörg Abel (Spur 3), Martin Mecke (Spur 4)**

**Startgruppe 2:**

**Horst Carl (Spur 1), Max Knobel (Spur 3), Maik Müller (Spur 4)**

**Startgruppe 3:**

**Basti Rumpel (Spur 2), Dominique Babenschneider (Spur 4)**

**Horst** also einziger Spur 1 Fahrer. Was ein kleiner Nachteil insoweit ist, dass er für den notwenigen Grip auf der Spur alleine verantwortlich ist. Und da dieser Grip nur über das Legen einer staubfreien und griffigen Idelallinie funktioniert sind viele Runden angesagt. Andererseits kann er auch nicht durch einen schnelleren Konkurrenten von der Spur verdrängt werden.

Drei Renndisziplinen waren angezeigt: Indy Cars, Tourenrennwagen und die F1.

Free Practices

Werden hier zusammengefasst dargestellt. Je Rennklasse und Startgruppe 7 Minuten Zeit das Auto einzufahren und das Feintuning (Reifen, Schleifer) vorzunehmen. Macht also 9 mal 7 Minuten. Wobei jede Klasse für sich die freien Trainings abschließt und dann unmittelbar die Qualifyings in dieser Klasse folgen bevor es zur nächsten Rennklasse mit ihren freien Trainings geht.

Insoweit stimmt hier die Chronologie nicht ganz.

Macht aber nix. Denn allzu viel Neues gab es, im Vergleich zu 2021 und auch zu den Testfahrten, nicht zu sehen.

Dominique hat in Sachen Indy Cars den Sponsor gewechselt. Fährt jetzt in RED BULL Farben. Und hat bei den Tourenwagen vom britischen Fabrikat ASTON MARTIN auf die Edelschwaben von AMG Mercedes geswitcht.

Da Scalextric z.Zt. keine neuen F1 Boliden am Start hat, gab es diesbezüglich auch hier nichts Neues zu bewundern.

Für die INDY CARS gilt selbiges ja schon sehr lange. Hier wechseln die Fahrer immer mal wieder innerhalb des altbekannten Fahrzeugpools im eigenen Stall.

Anders bei den Tourenwagen. Hier gibt es doch des Öfteren einmal neue Modelle.

Max hat immerhin jetzt neben seinem Porsche 911 RSR die Option einen AMG Mercedes GT 3 zu fahren. Was er dann auch tat. Bei diesem wunderschön lackierten Geschoss (Lackierung Monza 2018) handelt es sich um den Wagen den der Max als FAIRNESSPREIS 2021 in Empfang nehmen durfte.

Das Ding braucht noch Kilometer um ein wirklich schnelles Gerät zu werden. Aber, und das ist ganz wichtig, neben der feinen Optik fühlte sich der Max sehr wohl auf der Strecke. Handling passt und so kann es schneller werden.

Der amtierende Doppelchampion Jörg fährt seinen McLaren MP4-12 ebenfalls in neuer Lackierung. Der Speed und dem Sound hat das keinen Abbruch getan. Da faucht und krakeelt es immer wieder gewaltig über dem AUTODROMO wenn es heißt: Start frei für die Startgruppe 1 bei den Tourenrennwagen.

Ja es wurden dann so viele Runden wie irgend möglich gedreht. Hier und da nochmals nachgebessert. Tipps gegeben.

Und die zwei kleinen aber feinen Regeländerungen bzw. waren es eher Regelergänzungen spielten noch keine Rolle und werden hier an passender Stelle erklärt.

**PASSENDE STELLE**

Hatten wir nicht gerade davon gesprochen? Schneller als gedacht ist sie da (schnelle MASTERS eben).

Die Qualifyings standen an. Und da hat sich der Veranstalter was ausgedacht. Und zwar: Fährt ein Teilnehmer Runden über dem erlaubten Limit (Q1 15 Runden; Q 2 10 Runden) wird ihm seine schnellste Runde gestrichen.

**Brutal**. Aber wichtig insofern, als dass jede Runde die man unerlaubt um die Ecken zischt, einem Mitbewerber eine freie Runde klaut.

Insofern: Weniger brutal. Und noch weniger brutal in der Praxis, wie gleich anschließend bewiesen wurde. Denn: Auch wenn alle 8 Konkurrenten sind, so sind alle 8 auch Sportler. Und als solche fair. Und so waren die Hinweise an die gerade in Aktion befindlichen Qualifikanten auf die ihnen noch zur Verfügung stehenden Runden oft mehrstimmig und rechtzeitig warnend.

Kurzum: Es kam zu keiner einzigen Rundenzahlüberschreitung!

Soweit. So gut.

**Q1 INDY CARS/4 Minuten max. 15 Runden**

Seit Jahren sorgen die US-Boliden für Spannung in allen Bereichen.

Daran hatte sich auch bei dieser 93. WM nichts geändert. RED BULL verleiht zwar Flügel, aber die haben unterschiedliche Auslegungswerte. So kämpfte Dominique doch eher als das er locker daher fuhr. Am Ende P8 mit 6.287 Sekunden für die schnellste Runde.

Richtig viel schneller (hahaha!!) war da der Altmeister. Denn im Slotcarracing der MASTERS sind Hundertstelsekunden schon knackig viel, Zehntelsekunden aber schon Welten.

Der Altmeister mit 6.109 Sekunden sehr enttäuscht. P7. Das war schon ein ausgewachsenes Desaster. Horst übrigens mit neuem Sponsor, nämlich in Klein Tool-Lackierung unterwegs. Rollendes Chassis aber hier ein RED BULL Gerät.

Hauchdünn die Nase vorn: Maik Müller. 6.099 Sekunden. 1/100 schneller. P6. Raus aus dem Q2, und rein in den B-Lauf, den Dominique und der Altmeister für sich **gebucht** hatten (und **garnicht teuer**; kann ich nur jedem empfehlen).

**Q2 INDY CARS/ 3 Minuten, max. 10 Runden**

Völlig unabhängig von der Starterliste ziehen immer 5 Fahrer in das Q2 ein.

Jörg, Frank, Martin, Max und, man lese und staune, Basti waren es dieses Mal. Der Rookie 2021 unter den Top Five! Hut ab.

Auch er im Klein Tool ebenso wie Maik und Martin. Das halbe Feld mittlerweile im Klein Tool Anzug.

3 dieser 5 hatten im ersten ANLAUF Zeiten unterhalb der Schallmauer von 6.000 Sekunden hingelegt. Und Frank als einziger eine Zeit unter 5.900 Sekunden. Da war er wieder: Der schnelle Mann aus Hüttenstadt, der im exakt richtigen Moment zaubern kann. Der Champion aus 2019 in Bestform.

5.854 sec.! Holla. Potzblitz und sapperlot! Da ziehts uns von den Luftwirbeln am Heckspoiler des Frankschen Boliden die Augenwimpern gerade.

Jörg in 5.950 und Martin in 5.964 schon relativ deutlich zurück.

Was für eine Nummer!

Aber jetzt lautet die Überschrift ja „ Q 2“ und da geht alles von vorne los. Und das über leidlich knappe 10 Runden. Die man bei 3 Leuten in der Startgruppe und 180 Sekunden eh nicht gebacken bekommt.

Da müssen im Zweifel 5 bis 7 Runden ausreichen.

Ein Fels in der Brandung. Eine Slotinstitution. Das umschreibt den Martin Mecke. Sein Klein Tool arbeitet seit Jahren auf höchstem Niveau. Und wird mit Martin am Regler eine WM-Punkte-Druckmaschine.

An diesem 3. April allerdings ist irgendwo Sand im Getriebe. Bereits bei den Testfahrten gab es Probleme an der Vorderachse des Singleseaters. Ein Austausch stand kurzzeitig zur Debatte. Der Fehler konnte dann aber anderweitig behoben werden. Ob es doch an diesem eigentlich sekundären Bauteil lag? Eine minimale Asymmetrie (für die jeder Einschlag in die Streckenbegrenzung hilfreich ist) kann den Ausschlag geben.

Zu Buche stand eine Zeit von 6.061 Sekunden. Damit hatte Martin beinahe eine Zehntelsekunde gegenüber dem Q1 eingebüßt. Hey!! Gute Zeiten für die Konkurrenz.

6.039 Sekunden haute Max auf die Bahn. Sein ebenfalls seit Jahren dienender Pennzoil Renner leidet auf den Geraden und in Sachen Beschleunigung deutlich unter dem jetzt bejahrten Antriebsaggregat. Für die Zeit nach der WM ist ein Motorentausch geplant. Bei Part II 2022 fahren die Indy Boliden nicht (hier geht dann die Endurance Klasse an den Start).Insofern hat man bei DRAGON RACING von Max Knobel noch bis in den Spätsommer Zeit die Leistungskurve wieder auf Linie zu bringen.

Den umgekehrten Weg wie die Herren Martin und Max (beide verschlechterten sich im Q 2, wenn es bei Max auch nur winzige 6/1000 Sekunden waren) ging der Rookie.

Basti. Das war allererste Sahne. Und zwar über mindestens eine volle Runde: 5.986 Sekunden! Dem Altmeister eineinhalb Zehntelsekunden abgenommen. Und 36/1000 schneller als in Q1. Die Bewunderung war dem Basti sicher. Hochverdient. Geatmet hat er während der schnellen Fahrt nicht. Mit knapp 30 Lenzen kann man ja auch mal für einige Sekunden die Luft in den Lungen halten, oder!?

So war er jetzt der einzige Fahrer in der 5.9er Atmosphäre. Wo wir schon beim Atmen sind.

Denn die noch unerwähnt gebliebenen Herren Jörg/Frank hatten sich in eine noch höhere Spähre gebeamt.

Beide im 5.8er Sektor. Und da mit dem wieder einmal besseren Ende für Frank: 5.826 Sekunden gegenüber Jörgs 5.887 Sekunden.

Das war die Pole Position für den Mann aus Eisenhüttenstadt. Und ein Sieg auf der ganzen Linie, denn auch mit seiner Zeit aus Q1 hätte das für den besten Startplatz im A-Lauf ausgereicht.

GLÜCKWUNSCH, FRANK.

Jörg war mit seiner Leistung wohl zufrieden, mit dem Startplatz eher nicht, denn die 2 WM Punkte für die Pole hätte der Thyrower schon ganz gerne mitgenommen.

So waren es am Ende doch mehr als 4/10 Sekunden die P1 von P8 trennten und damit nicht ganz die erhoffte Schlacht um Tausendstelsekunden.

Ich greife nicht vor wenn ich verrate, dass uns die Rennen der Indy Car Serie für diese kleine Enttäuschung mehr als entschädigten.

**Und da ist sie jetzt: Die Startaufstellung der INDY CARS**

**Frank Howest, Dallara, 5.854/5.826**

 **Jörg Abel, Dallara, 5.950/5.887**

**Basti Rumpel, Dallara, 6.022/5.986**

 **Max Knobel, Dallara, 6.033/6.039**

**Martin Mecke, Dallara, 5.964/6.061**

 **Maik Müller, Dallara, 6.099/----**

**Horst Carl, Dallara, 6.109/----**

 **Dominique Babenschneider, 6.287/--**

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

BMW, McLaren, Aston Martin, Mercedes. Die markenseitigen Akteure. Porsche nicht mehr vetreten (bisher durch Max).

Zweimal Deutschland, zweimal Großbritannien.

Max jetzt auch auf einem AMG Mercedes GT. Noch nicht ausreichend eingefahren und damit leider dieses Mal P8. 6.230 Sekunden waren recht weit weg von der Konkurrenz. Nach P4 im Qualifying der INDY CARS natürlich eine herbe Enttäuschung.

P7 für Dominique. Ebenfalls auf einem Mercedes GT. Den Aston Martin hat der junge Mann vorerst wieder zurückgestellt. 6.084 Sekunden war eine ordentliche Leistung aber aktuell reicht das nicht eimal mehr für den B-Lauf.

Max/Dominique also im C-Lauf am Mittag.

Der Altmeister schon deutlich schneller unterwegs. Mit dem in brasilianischen Farben lackierten BMW Z4 in 5.907 Sekunden. Das war dennoch der enttäuschende Platz 6. Aus im Q1; aber immerhin B-Lauf (hoho!).

Denoch: Bei den Tests waren für Horst auch Zeiten im Bereich 5.7xx drin. Heute hat es nicht gepasst für den Senior im Feld.

Weiter waren damit folgende 5 Herren:(Maik: 5.777 sec.; Martin: 5.706 sec.; Frank: 5.763 sec.; Jörg: 5.647 sec.; und der Rookie: Basti in 5.792 sec.)

Was deutlich zeigt: Man muss heutzutage tatsächlich unter 5.8xx die Runde fahren um zu den Top Five und damit zum Kreis der Q2-Piloten zu gehören. Und das in der Kategorie Tourenrennwagen! Und was für ne enge Kiste das war! Die 5 Topfahrer innerhalb einer guten Zehntelsekunde!

**Q2 Tourenrennwagen/3 Minuten, max. 10 Runden**

OK. Jetzt galt es. 2 entscheidende Fragen waren zu klären: Wer würde direkt in den A-Lauf einziehen (Top 3)? Wer holte die Pole Position (und damit auch 2 WM Punkte)?

Die Hatz hatte begonnen. Basti in Solofahrt. 5.732 Sekunden. Ohne zu atmen. Wieder eine Verbesserung für den jungen Tempelhofer. Eine Wahnsinnsleistung.

Dann Maik. Ebenfalls solo. Auf seinem Aston Martin (der einzige im Feld). Und leider passt es beim Potsdamer nicht: 5.909 Sekunden. Ein Absturz. Und Basti schon sicherer Vierter.

Die Startgruppe 1 bildete den Abschluss. Die 3 schnellsten Männer hatten die Aufgabe sich die 3 Minuten sorgsam aufzuteilen. 2 McLaren (Jörg/Frank) versus BMW (Martin).

Würden alle 3 schneller sein als Basti? Im Q1 waren sie es. Die Spannung wuchs ins Unermessliche. Patzte einer, war der Rookie im A-Lauf! Über das Qualifying! Das wär schon ein Ding der besonderen Sorte.

Da ballern sie los. Wenn Martin mit seinem BMW über die Spur 4 kachelt, dann hat das optisch etwas von einer Roulettekugel. Wenn Frank seinen McLaren mit Wucht, Verve und totalem Einsatz um die Kurven bricht, dann hat das was von Schwerstarbeit. Und wenn Jörg seinen McLaren zündet, bebt und kreischt der Motor durch den Rauma als handele es sich um ein Geschwader wahsinnig gewordener Derwische die die Lust am akustischen Terror neu für sich entdeckt haben.

Wie schnell sind 10 Runden gefahren! Wie schnell diese 180 Sekunden heruntergetickt.

Frank kann sich nur um ganz schmale 2/1000 Sekunden verbessern. Aber immerhin! Er verbessert sich. 5.761 Sekunden. Das reicht nicht. Das ist P4 und Basti ist im A-Lauf! ***Die Sensation ist perfekt. Die MASTERS sind immer für Überraschungen gut.***

Martin wird nicht schneller. Die Kugel bleibt bei 5.715 stehen. 9/1000 hinter seiner Bestzeit aus Q1. Doch es ist P2! 17/1000 schneller als Basti! In Strecke übrigens 7,5 Zentimeter. Eine halbe Wagenlänge.

SUPERIORIDAD!

Die Rennstrecke hat einen spanischen Namen bekommen. Und so will ich an dieser Stelle mich erneut dieser herrlich klingenden Sprache bedienen.

SUPERIORIDAD! Das ist Überlegenheit.

Und die demonstriert an diesem Sonntag zum wiederholten Male der Jörg Abel.

5.581 Sekunden. Ein Schlag den die Konkurrenz nicht leicht verdauen wird.

4,30 m/Sekunde. Im Durchschnitt!

Die Kombination Mc/Laren/Jörg heute wiederholt nicht zu bezwingen.

Die Frage also, wie schnell ein Tourenwagen diesen Track umrunden kann ist beantwortet.

Da mir die Superlative ausgehen hier

**Die Startaufstellung der Tourenrennwagen**

**Jörg Abel, McLaren, 5.647/5.581**

 **Martin Mecke, BMW Z4, 5.706/5.715**

**Basti Rumpel, AMG Mercedes GT, 5.792/5.732**

 **Frank Howest, McLaren, 5.763/5.761**

**Maik Müller, Aston Martin, 5.777/5.909**

 **Horst Carl, BMW Z4, 5.907/----**

**Dominique Babenschneider, Mercedes GT, 6.084/----**

 **Max Knobel, Mercedes GT, 6.230/----**

**Q1 F1/ 4 Minuten, max 15 Runden**

Die schnellsten Boliden. Der Superlativ schlechthin. Die F1 fährt in einer anderen Welt. Das ist halt auch hier wie im wahren Leben irgenwo da draußen zwischen Abu Dhabi und Monza.

Da ist einfach niemand mehr der es wagt für seine schnellste Runde mehr als 5.999 Sekunden zu benötigen.

Das ist die einzige Kategorie der MASTERS bei der genau das so ist. Das Zeitalter in dem zumindest mal ein Rookie die Schallmauer nicht durchbrechen konnte ist begraben. 6.xxx Sekunden in der F1 wären nicht nur letzter Startplatz sondern eine Bankrotterklärung. Der Pilot der es wagte nicht die “5” vor dem Komma stehen zu haben müsste sich wohl die Frage gefallen lassen, was er in den letzten Wochen alles falsch oder garnicht gemacht hat.

Aber genau das blieb allen 8 Teilnehmern heute erspart.

Mit 5.967 Sekunden hatte Dominique auf dem Ferrari nicht seinem besten Tag erwischt. P8. Rein markentechnisch nur noch 3 Fabrikate im Rennen, wobei McLaren noch mit verschiedenen Modellen aus sehr unterschiedlichen Jahren vertreten ist. Daneben vertreten: Williams und besagte Ferrari. Die Italiener mussten allerdings quantitative Federn lassen. Leute wie Jörg und Horst setzen keine Wagen aus Maranello mehr ein. Einzig Max und Dominique halten hier die Fahnen der Scuderia hoch.

P7 dann wieder für den Altmeister. Horst mit sichtbar großen Problemen mit dem McLaren, auch wenn er sich von Dominique schon deutlich distanzieren konnte. 5.717 Sekunden war definitiv viel zu schlecht (ja; da beißt die Maus keinen Faden ab).

P6 und damit auch im Q1 gescheitert: Maik mit dem Williams. 5.704 Sekunden; also hauchdünn vor Horst. Was für letztgenannten Folgen haben sollte. Dazu später mehr.

Das war, betrachtet man die 3 hinteren Ränge exakt die Reihenfolge die wir in der INDY CAR Klasse gesehen haben.

**Q2 F1/ 3 Minuten, max. 10 Runden**

Die Pole Position in der Königsklasse. Immer wieder etwas Besonderes.

5 Männer. Schnell. Superschnell. Eher Außenseiter: Max und Basti. Eher favorisiert: Jörg, Frank und Martin.

Absoluter Rundenrekordhalter: Frank (5.153 Sekunden!)

Und als einziger im Q1 schon unter 5.300 Sekunden.

Jetzt geht es zur Sache. Diese eine Runde. Die perfekt passen muss.

Basti und Max: Advantage! Sie dürfen die Strecke alleine befahren. Basti aus Startgruppe 3, Max Startgruppe 2. Als einzig verbliebene Piloten.

Nervenanspannung. Konzentration 100%. Basti macht seine Sache gut; aber er kann sich nicht steigern. 5.646 Sekunden. Das konnte nicht reichen. Wäre im Q1 nur P6 gewesen. Weder für die Pole noch für die Top 3 und damit für die direkte A-Lauf-Qualifikation konnte diese Zeit ausreichen.

Dennoch: Der Rookie konnte durchaus zufrieden sein zumal er in den beiden zuvor gefahrenen Klassen die A-Läufe erreichen konnte. Was man sich mal auf der Zunge zergehen lassen muss.

Max. Steigert sich. Der Ferrari schnalzt genüsslich um die 14 Ecken und absolviert diesen Job in 5.543 Sekunden.

Sehr gute Leistung. Aber….

Die Startgruppe 1. Die Topleute in voller Besetzung.

Da fliegt die Roulettekugel. Martin bolzt das britische Fabrikat namens Williams auf sagenhafte 5.292 Sekunden (Spur 4). Willkommen im Club! 15/1000 Sekunden schneller als im Q1.

Jörg (McLaren) verbessert sich: 5.373 Sekunden leuchten am Ende auf den Bildschirmen auf. Beinahe eine halbe Zehntelsekunde rausgeholt.

Und dann der Champion aus 2019: Frank. Sein Gesicht spricht in diesen Momenten Bände. Die volle Leistung abzurufen. Den Regler zu pressen und zu quetschen wie seinerzeit Raimund Harmsdorf als “Seewolf” die Kartoffel.

Da passt alles zusammen. Da wird jeder Millimeter Bremszone verteidigt. Da wird die Drehzahl der Maschine immer und immer wieder am Limit gehalten. Da sind keine Abweichungen von der Ideallinie auszumachen. Frank erkämpft sich seinen Platz. Und der ist dieses Mal – wieder einmal – der beste Platz den man haben kann: Pole Position. Mit einer Traumzeit: 5.215 Sekunden. Das roch verdächtig nach Rundenrekord. OK. Auch eine geübte Nase kann sich mal irren. 63/1000 Sekunden fehlten am Ende. Das sind knapp 29 Zentimeter in Strecke auf die 24 Meter lange Runde.

Ganz sicher die Pole Position. Wahsinnsleistung. Glückwunsch von allen Seiten.

**Die Startaufstellung der F1 in der Übersicht**

**Frank Howest, McLaren, 5.281/5.215**

 **Martin Mecke, Williams, 5.307/5.292**

**Jörg Abel, McLaren, 5.420/5.373**

 **Max Knobel, Ferrari, 5.560/5.543**

**Basti Rumpel, McLaren, 5.572/5.646**

 **Maik Müller, Williams, 5.704/----**

**Horst Carl, McLaren, 5.717/----**

 **Dominique Babenschneider, Ferrari,5.967/--**

Die Qualifyings waren durch. Die Mittagspause stand an. Und einige Fahrer waren mit dem Reparieren von aerodynamischen Hilfsmitteln (Spoilern) schwer beschäftigt. Denn: Zum Rennen sollten alle Luftleitteile am Auto sein. Sonst drohte Punktabzug (Ästhetikregel!)

Erste Stimmungsbilder? Nun: Hochzufrieden: Frank. 2 Pole Positions.P4 bei den Tourenwagen vielleicht ein kleiner Wermutstropfen. Der Altmeister: Das gegenteilige Bild: Ein Desaster. Nicht weiter der Rede wert.

Jörg: Als einziger im Starterfeld wieder in allen A-Rennen. Im ersten Anlauf (Qualifikation) sozusagen. Denn 3 mal gab es dieses Ticket ja am Nachmittag noch über B-Lauf-Siege zu lösen.

Martin und Max konnten ebenfalls recht gelassen auf den Mittag schauen. Maik eher im angesagten Kampfmodus was die Rennen anbetraf. Da musste der Champion 2009 dann schon noch ein paar Register ziehen.

Basti natürlich mit einer ganz sauberen Glanzleistung. Eigentlich blieb einem da schon die Spucke weg. Und während ich das so schreibe wird mir erst wirklich bewusst was der Basti an diesem 3. April wirklich wahr gemacht hat. Zweimal P3 und einmal P5. Wirklich erste Sahne! Hat so noch kein Rookie hinbekommen so weit ich mich erinnern kann.

Dominique konnte auf der Spur 4 leider nicht brillieren. Zweimal P8 und einmal P7 ergaben eine sehr getrübte Qualifikationsbilanz.

Immerhin: Bei nur 2 Startern in den C-Läufen war ja eine 50:50-Chance auf ein Weiterkommen garantiert.

**Die 9 Rennen der 93. Weltmeisterschaft**

**Rennen 1 – C-Lauf der INDY CARS – Distanz 62 Runden**

**Startaufstellung**

**Horst Carl (Spur 1)**

 **Dominique Babenschneider (Spur 4)**

Das auf 3 Minuten angesetzte Warm Up zeigt die beiden Akteure auf ihren Stammspuren. Horst auf dem in Klein Tool Farben lackierten Dallara und Dominiques Renner in Red Bull Lackierung.

Jetzt heißt es die Maschinen mit der (um 0,5 Volt reduzierten) Rennpower zu bewegen. Und auch das Geflügel nicht zu beschädigen. Ansonsten (s. oben) drohte wegen Erregung öffentlichen Ärgernisses (Schrottkarre am Start) der Punktabzug.

Die Startampel erlischt.

Und ab geht die Post. Souverän vorne weg: Der Altmeister Horst. Wie ein Uhrwerk. Was ihm in diesem Fall recht leicht fällt, da sich das Rennen für Dominique zum Desaster auswächst. Abflug um Abflug. Keine Linie zu erkennen. Dazu pro Runde gut und gerne 4/10 Sekunden langsamer als der Leader. Das war ein Heimspiel für Horst der überlegen nach Hause und damit in den B-Lauf fährt.

**Das Rennergebnis des C-Laufes der INDY CARS:**

**Sieger: Horst Carl, Dallara, 62 Runden in 06:55:75 Minuten, Rundendurchschnitt: 6.706 sec.**

**P2: Dominique Babenschneider, Dallara, 47 Runden, Rundendurchschnitt: 8.846 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Horst: 6.293 sec., Dominique: 6.631 sec.*

**Rennen 2 – B-Lauf der INDY CARS – Distanz 91 Runden**

**Startaufstellung**

**Max Knobel, (Spur 3)**

 **Martin Mecke (Spur 4)**

**Maik Müller (Spur 2)**

 **Horst Carl (Spur 1)**

Erneut 180 Sekunden Warm Up. Jetzt ist es das Starterfeld das man sich als Fahrer und Zuschauer wünscht: Volle Besetzung. Nur Maik nicht auf seiner Stammspur die ihm Martin abgejagt hatte.

Wir sehen 4 gut aufgelegte Fahrer und was die Rundenzeiten angeht, ist der C-Laufsieger Horst wirklich gut bei der Musik.

Der Start.

Verläuft ordentlich und ohne Komplikationen. Max von Startposition 1 hat leider einen Klotz am Bein. Und dieser Klotz nennt sich in Neudeutsch “E-Maschine”. Der Motor seines Pennzoil Dallara ist der dienstälteste im Rennen und damit in seinem Leistungsband doch mittlerweile stark eingeengt. Dynamischer Vortrieb sieht zweifelsohne anders aus. Da ist es der Fahrer Max in Kombination mit dem super abgestimmten Fahrwerk des US Amerikaners die versuchen müssen die Drehzahldefizite zu egalisieren. Was eben nur mäßig gelingen kann wenn man auf den Geraden richtig Federn lassen muss. Da hilft dann bei der Positionierung unter Umständen noch das bedauerliche Pech der Konkurrenz. Wieder einmal ist es Maik der hier diese traurige Rolle spielt. Nach 44 Runden ist für ihn das Rennen beendet. Der Dallara will nicht mehr mitspielen.

Was Max P3 beschert.

Womit wir zum Führungsduo kommen.

Horst/Martin. Spuren 1 und 4.

Und was für ein Zweikampf sich da entwickelt. Gekennzeichnet durch mehrere Führungswechsel. Immer wieder überholt Martin um dann einen Fehler zu haben so dass Horst wieder vorbeigehen kann. Spannung at its best! Da ist der Martin schnellster Mann im Feld (am Ende mit 6.191 Sekunden). Aber da ist es die bei aller Routine des Neuzellers doch immer wieder durchscheinende Ungeduld die ihn mit Fehlern aus dem Rennrhythmus reißt. Was dem Altmeister in die Karten spielt der wie schon im C-Lauf eine blitzsaubere, fehlerfreie Fahrt abliefert. Was – alte Rennfahrerweisheit – letztendlich den Sieg ausmacht. Das hätte der Martin durchaus drehen können. Anerkennend zollt er am Ende mit fairer Gratulation dem Sieger seinen Respekt.

Für Martin war es an dieser Stelle eine der ganz seltenen Niederlagen in dieser Rennkategorie. Im B-Lauf gescheitert. Kommt wirklich selten vor im Hause Mecke.

Ein tolles Rennen unter dem Strich. So sieht Begeisterung im Slotracing aus.

Und Horst darf zum dritten Mal in Folge seinen Boliden zum Start aufstellen.

Und Max nur recht knapp hinter Martin. Wenn da der Motor nur etwas drehfreudiger gewesen wäre…

**Das Rennergebnis des B-Laufes der INDY CARS**

**Sieger: Horst Carl, Dallara, 91 Runden in 09:49:74 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.481 sec.**

**P2: Martin Mecke, Dallara, 89 Runden, Rundendruchschnitt: 6.626 sec.**

**P3: Max Knobel, Dallara, 88 Runden, Rundendurchschnitt: 6.702 sec.**

**P4: Maik Müller, Dallara, 44 Runden (Ausfall)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 6.191 sec.; Horst; 6.291 sec.; Maik: 6.319 sec.; Max: 6.436 sec.*

*Der Maik garnicht so weit weg von Horst. Und alle 4 Piloten innerhaln von 0,24 Sekunden.*

**Rennen 3 – A-Lauf der INDY CARS – Distanz 103 Runden**

**Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 2)**

 **Jörg Abel (Spur 3)**

**Basti Rumpel (Spur 4)**

 **Horst Carl (Spur 1)**

Was für eine Mischung! Addiert 7 “GREATEST DRIVER OF THE GALAXY” Erfolge und dazu ein Rookie!

Und der Rookie auch noch auf einer Fremdspur. Weil verdrängt durch den Polesetter: Frank.

4 Minuten Warm Up für die Spitze in dieser Rennklasse.

Horst mit bereits 153 Rennrunden auf der Uhr (plus 2 Warm Ups). Was war er imstande hier gegen diese äußerst schlagkräftige Konkurrenz auszurichten?

Würde Frank die Pole in einen goldenen Sieg und damit zu insgesamt 17 WM Zählern verwandeln können?

Wie würde sich der amtierende Doppelchampion aus 2020/2021 schlagen?

Ab geht die Post.

Schnell und unnachgiebig. Und Basti mit argen Anpassungsproblemen an die Spur 4. Wird durchgereicht. Kann zu keinem Zeitpunkt nach vorne attackieren.

Jörg wirkt wie angeschraubt. Nein. Sein Rennwagen ist durchaus in Bewegung. Aber schnell und um den Sieg ist anders. Am Ende steht eine 6.471 als seine beste Rennrunde. Das ist langsamer als alle Fahrer im B-Lauf. Und langsamer als alle anderen in diesem A-Rennen. Langsamer an diesem Tag im Rennen selbst war lediglich Dominique im C-Lauf. Da passte es nicht für den Thyrower. Am Ende nur P3.

Und Frank? Ja er war schneller als Horst. Deutlich schneller. Doch auch ihn ließ – wie bereits Martin im B-Lauf – dieses Mal die Zuverlässigkeit im Stich. Immer wieder ein Abflug im Höllentempo. Nicht gut für P1. Auf dem der Altmeister wie ein stolzer Recke die Meute von oben herab betrachtet. Und sie toben und fliegen lässt während er erhobenen Hauptes dem finalen Sieg entgegen fährt.

Pardon. Aber das muss jetzt mal angemerkt werden. Heute war der vierfache GREATEST DRIVER in ***dieser*** Klasse unschlagbar. Nicht in Sachen Speed. Da war er eher Mittelmaß. Aber in Sachen Rennübersicht, Zuverlässigkeit, Cleverness. Und natürlich eine funktionierende Technik. Die gehört im Motorsport dazu.

Ja so ist das manchmal. Da hat jemand den Vibe der ihn über alle Unwägbarkeiten hinweg davon trägt. 3 Rennen. 3 Siege. Chapeau!

Es war ein unaufgeregtes, ein sauberes Rennen. Wenngleich einige Unterbrechungen dabei waren. Das zeigt auch der unter dem Strich sehr schwache Rundendurchschnitt. Der Sieger war langsamer als bei seinem Sieg im C-Lauf.

Die *schnellsten Rennrunden:*

*Frank: 6.134 sec.; Horst: 6.342 sec.; Basti: 6.459 sec.; Jörg: 6.471 sec.*

Da war Frank schon einsame Spitze vor dem Rest. Und schaut man auf den richtig schnellen Renndurchschnitt des Siegers im B-Lauf so sieht man, dass der im Durchschnitt beinahe identisch schnell war wie Jörg und Basti in diesem A-Lauf in ihren schnellsten Rennrunden!

**Das Rennergebnis des A-Laufes der INDY CARS**

**Sieger: Horst Carl, Dallara, 103 Runden in 11:47:71 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.871 sec.**

**P2: Frank Howest, Dallara, 100 Runden, Rundendurchschnitt: 7.077 sec.**

**P3: Jörg Abel, Dallara, 96 Runden, Rundendurchschnitt: 7.372 sec.**

**P4: Basti Rumpel, Dallara, 82 Runden, Rundendurchschnitt: 8.631 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Frank: 6.134 sec.,Horst: 6.342 sec.; Jörg: 6.471 sec.; Basti: 6.459 sec.*

Frank überragend viel schneller als der Rest.

Die Indy Cars waren durch. Und werden auch erst wieder nach der Sommerpause zur 95. WM ins Spiel kommen.

Mit sehr unterschiedlichen Punkteergebnissen für die Fahrer:

Hier mal spaßeshalber der Zwischenstand in der WM nach dem Abschluss des ersten Drittels:

P1: Horst, 15 Punkte

P2: Frank, 14 Punkte

P3: Jörg, 12 Punkte

P4: Basti, 8 Punkte

P5: Martin, 6 Punkte

P6: Max, 5 Punkte

P7: Maik, 4 Punkte

P8: Dominique, 2 Punkte

**Rennen 4 – C-Lauf der Tourenrennwagen – Distanz 51 Runden**

**Startaufstellung**

**Dominique Babenschneider (Spur 4)**

 **Max Knobel (Spur 3)**

Bekanntes Spiel. 3 Minuten Warm Up. 2 Mercedes im Duell. AMG Mercedes GT um genau zu bleiben. Beide Piloten auf ihrer Stammspur. Über die Sprintdistanz (kürzestes Rennen der WM) von 51 Runden.

Beide kommen gut zurecht. Das Handling der GT aus Untertürkheim ist einfach sehr angenehm. Max verfügt aufgrund der Tatsache dass das Renngerät krachneu ist noch nicht über die gewünschte Motorpower (hatten wir das bei ihm nicht schon mal?). Mal ist der Motor zu alt, mal zu neu. Es ist mal zum (grüne) Haare raufen.

Dominique fährt seine Umläufe sehr sicher und zeigt damit ein ganz anderes Bild als zuvor mit dem Monoposto.

Auf gehts. Und schon setzt sich Dominique ab. Ist recht deutlich schneller als der Konkurrent und hat dazu das Fahrzeugheck des Mercedes sehr gut unter Kontrolle.

Und so wird es sein Sieg. Unangefochten mit 3 Runden Vorsprung recht deutlich für diese kurze Distanz. Glückwunsch an den jungen Mann aus Großziethen. In Punkto Lebensalter das Küken im Feld.

Einzug in den B-Lauf und 4 Punkte ganz sicher. Zudem knallt Dominique eine richtig gute schnellste Rennrunde in die Bahn (s. unten)

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

**Sieger: Dominique Babenschneider, AMG Mercedes GT, 51 Runden in 05:24:97 Minuten, Rundendurchschnitt: 6.372 sec.**

**P2: Max Knobel, AMG Mercedes GT, 48 Runden, Rundendurchschnitt: 6.770 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Dominique: 6.002 sec.; Max: 6.233 sec.*

Schauen wir für Max zurück auf die Qualizeit so sehen wir, dass seine Zeit mit verminderter Rennpower nur um 3/1000 Sekunden langsamer war als seine persönliche Bestzeit im Qualifying. Was zeigt, dass der Mercedes schneller wird.

Am 21. Mai könnte es da für den jungen, alten Rennfuchs schon a Bißerl nach vorn gehen.

Und ebenso erstaunlich: Der Dominique war im Rennen schneller als im Qualifying. Also auch da geht es ausschließlich in eine Richtung: nämlich nach vorne. Und immer schneller.

So sind die MASTERS.

**Rennen 5 – B-Lauf der Tourenrennwagen, Distanz 65 Runden**

**Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 2)**

 **Maik Müller (Spur 4)**

**Horst Carl (Spur 1)**

 **Dominique Babenschneider (Spur 3)**

Ihr kennt Francis Durbridge, Georges Simenon, John Grisham, Alfred Hitchcock, Sebastian Fitzek? Allesamt Meister ihres Genres. Meister der Spannung und des Nervenkitzels.

OK. Vergesst sie alle! Wenn ihr Spannung, Nervenkitzel, Adrenalin pur sucht, hier mein Tipp: MASTERS OF INSANITY.

Nicht mehr zu zählen, wieviele Bestseller sie schon geschrieben haben. Diese Gang aus den unterschiedlichsten Leuten bestehend und sich selbst immer wieder übertreffend.

An diesem 3. April 2022 war es die Klasse der Tourenrennwagen – Kategorie B – die den Vogel abschießen konnte.

Doch beginnen wir von vorne.

Ein interessantes Paket hatte uns da der Onkel aus dem fernen Land der gekillten Zeit, Onkel Qualifying, geschnürt und direkt nach Großbeeren geschickt.

Die 3 direkten Qualifikanten für das nun bevorstehende Spektakel waren alle unter 6.000 Sekunden gefahren. Exot war da jetzt Dominique der über besagter Marke bgeblieben war, sie in Rennpower aber beinahe auch geknackt hatte (6.002 Sekunden als schnellste Rennrunde im C-Rennen).

Er war auch der einzige, der jetzt nicht auf seiner Stammspur antreten durfte. Dort fuhr Maik. So hat es dann doch seine Vorteile im Qualifying den Sprung zu schaffen. Nun denn.

Das Warm Up lief wie üblich über 3 Minuten. Und wie der interessierte Beobachter feststellen konnte, waren alle 4 bestens aufgelegt und battelten sich schon hier als ginge es um WM Punkte.

Zu sehen war ein Aston Martin (Maik), ein Mercedes AMG (Dominique), ein BMW Z4 (Horst) und ein McLaren MP4-12 (Frank). Konnte es einen besseren Appetitanreger geben? 4 verschiedene Fabrikate dieser wunderschönen Tourenrennwagen die immer wieder ein Eyecatcher sind?

Genug der Worte. Jetzt sollten Taten sprechen. Und wie. Furios balgten sie nach Erlöschen der Startampel durch die ersten Kurven und Runden. Viel Zeit gibt es nicht sich zu positionieren und dabei möglichst den Anschluss nicht zu verlieren. 65 Umläufe sind hurtig dahingerast. Da heißt es Gas geben und wegrasieren.

Dominique kämpfte. Und hatte den Aufsprung auf den Führungszug leider bald verpasst. Fuhr aber dennoch ordentlich mit auf der für ihn ungewohnten Spur 3 auf die ja sein Bolide auch nicht feingetunt war.

Vorne ging die Meute heftig zur Sache. Das Ganze entwickelte sich zum Krimi im besten Sinne. Und das ganz und gar ohne Bösewichter! Das muss man erst einmal hinbekommen, liebe Freundinnen und Freunde.

Die Handelnden: Frank Howest/Horst Carl und: Maik Müller. Ja. Da staunt ihr jetzt, verdammt nochmal nicht schlecht! Denn das Hauptaugenmerk lag auf dem direkten Duell Frank vs. Horst. Übersehen wurde dabei bloß, dass der Aston von Maik in realistischer Schlagdistanz stets und ständig und unnachgiebig lauerte. Die Spinne am Rande des Netzes sozusagen. Machte die Fliege eine falsche Bewegung in der Luft, war der Spinne die Beute sicher.

Und da vorne wurde, “side by side” im Formationsflug, eine Rennakrobatik vom Allerfeinsten aufgeführt.

Der McLaren war im Laufe der Runden näher und näher gekommen. Und es sah zunächst ganz danach aus, als würde er den BMW schlucken können. Doch jetzt nahm Horst im Z4 das Messer zwischen die Zähne. Was sich bei Tisch kannibalisch ausnimmt (so isst der feine Herr doch nicht!), im Rennsport aber Tradition hat. Und Frank hatte die Klinge längst gewetzt und in der kraftstrotzenden Faust arretiert.

Schritt 1: Als nach einigen Runden klar war, dass Frank an dem Bissen aus Bayern wesentlich länger zu schlucken hatte als gedacht kam:

Schritt 2: Der Brocken aus München ließ sich bei aller Mühe nicht runterwürgen. Auch nochmaliges Zubeißen und Kauen erwies sich als wiederholt erfolglos. Jetzt klebten die beiden Kontrahenten förmlich als siamesische Zwillinge aneinander. Und die Spinne rieb sich die Tentakel.

Was geht in solchen Momenten in den Köpfen der Kontrahenten vor?

Als unmittelbar Beteiligter verrate ich mal: Nix! Das ist wie das Fahren in einem Tunnel. Denken ist nicht angesagt. Man funktioniert wie eine Maschine. Und verschmilzt mit dem Rennwagen zu einer komplexen Mensch-Maschine-Einheit.

Wie lange konnte das gut gehen? Auf den Millimeter genau zirkelten der Bayer und der Brite Kurve um Kurve. Kein Fehler in Sicht. Die Runden wurden gefressen und das Mahl näherte sich dem letzten Happen. Dem alles entscheidenden Happen. Der als finaler Geschmack am Gaumen und auf der Zunge zurückblieb. Und letztlich entschied, ob es insgesamt gemundet hat, oder doch eher ein fader Beigeschmack eine Rolle spielte. Der Gourmet legt auf solches Wert. Auch wenn das Menü im Übrigen ein hervorragendes war.

Ausgenommen die Luftschleppe im Windschatten der Boliden, bewegte sich luftgastechnisch im Raum nichts mehr. Alle 8 Anwesenden hatten das Atmen eingestellt. Der Mensch ist doch zu gewaltigen Anstrengungen fähig.

Man näherte sich dem Showdown. Weder Frank noch Horst fiel noch irgendetwas ein, was den finalen Sieg hätte vor der Ziellinie sichern können.

Alle Register waren gezogen. Die Zuverlässigkeit bei 100 %. Das fair gefahren wurde, versteht sich von selbst. Im seitlichen Millimeterabstand kam es nicht zu einem einzigen Kunststoffkontakt. Jetzt musste es also tatsächlich die letzte der 910 Kurvendurchfahrten entscheiden. Kopf an Kopf, Motorhaube an Motorhaube flogen sie über die Gegengerade. Zum letzten Mal. Anbremsen Kurve 14. Rechtsknick. Sich am Kurvenausgang verjüngend. 90 Grad. Horst kann die höhere Speed gehen. Frank hat den kürzeren Weg. Remis? Manchmal ist es auch der ständig bedrohte König im Schachspiel der den entscheidenden Zug tut. Motorleistung? Mut zum Riskiko?

Wir können diese Frage nicht final beantworten. Fakt ist: Es gab ein Fotofinish.

Und der Bildschirm bestätigt: Frank hat um Tausendstel Sekunden den Kühlergrill vorne gehabt. Im alles entscheidenden Moment. Ein einatmendes “Woooow!” geht durch die Versammelten. Denn jetzt, als die Spannung sich schlagartig löst, setzt der Reflex der Atmung wieder ein.

Was für ein Rennen. Und die Spinne geht dieses Mal leer aus. Wir werden gleich in der Übersicht und auch in der Auflistung der schnellsten Rennrunden sehen, wie eng alle VIER (auch Dominique! zumindest in Sachen schnellste Rennrunde) beieinander lagen.

Alleine für dieses Rennen hatte sich die WM bereits gelohnt. Ein einziger Fehler, gar eine Kollision der Spitze und wir hätten einen lachenden Dritten (Maik) gesehen.

Ergebnis des B-Laufes der Tourenrennwagen

Sieger: Frank Howest , McLaren MP4-12, 65 Runden in 06:41:94 Minuten

Rundendurchschnitt: 6.18369 Sekunden

P2: Horst Carl, BMW Z4, 65 Runden in 6:41:95 Minuten

Rundendurchschnitt: 6.18384 Sekunden

P3: Maik Müller, Aston Martin, 64 Runden

Rundendurchschnitt: 6.280 Sekunden

P4: *Dominique* Babenschneider, Mercedes GT, 60 Runden

Rundendurchschnitt: 6.699 Sekunden

*Schnellste Rennrunden:*

*Frank: 5.972 sec.; Horst: 6.013 sec.; Maik: 6.078 sec.; Dominique: 6.139 sec.*

Also mal eben gute eineinhalb Zehntelsekunden zwischen P1 und P4.

Und bis zu diesem Zeitpunkt mit dem Wahsinnsschnitt von 6.183 Sekunden das schnellste Rennen des Tages.

Frank hatte also die Eintrittskarte in den elitären Club der A-Lauf-Piloten gelöst.

**Und noch eine Feststellung:**

**Wie erbärmlich, um nicht zu sagen widerlich, ist das denn:**

**Da zeigen sie uns im TV Dart und Poker und Curling.**

**Aber UNS, mit unserem SPORT, mit dieser Faszination. Das zeigen sie nicht.**

**Es ist zum Heulen.**

**Diese TV-Wirlichkeit ist zeitweise unerträglich ungerecht.**

**Rennen 6 – A-Lauf der Tourenrennwagen, Distanz 76 Runden**

**Startaufstellung**

**Jörg Abel (Spur 3)**

 **Martin Mecke (Spur 4)**

**Basti Rumpel (Spur 2)**

 **Frank Howest (Spur 1)**

4 Minuten Warm Up. Nur dünne 240 Sekunden für den B-Lauf Sieger Frank sein Auto auf die im Vergleich zu seiner Stammspur 2 vollkommen anders charakterisierte Spur 1 abzustimmen und den Rhythmus zu finden. Die 3 Konkurrenten auf ihrer jeweiligen Stammspur unterwegs.

Klar und eindeutig favorisiert: Jörg auf dem giftigen McLaren MP 4-12.

Die 4 Minuten wurden dann von allen Teilnehmern ausgiebig genutzt. Frank machte von Runde zu Runde Fortschritte.

Der Start zu den 76 Rennrunden.

Jörg erwartet vorne. Kann das Rennen jederzeit kontollieren. Etliche Abflüge von Frank. Er hat den schwersten Part in diesem Quartett. Diese Abflüge bedingen hier und da eine Unterbrechung des Flows im Rennen selbst.

Martin kann das Tempo von Jörg einigermaßen mitgehen. Aber auch hier wird der Z4 – wie im B-Lauf unter Kontrolle von Horst – lediglich P 2 belegen. Basti kann lediglich eine Nebenrolle spielen. Nie ernsthaft nach P 1 oder P2 greifen. Ja aber wie denn auch? Er ist der Rookie. Er wird auch hier noch besser. Ganz sicher. So wird es ein wiederholter McLaren-Sieg und der BMW wird Zweiter. Mercedes P3 und ein weiterer McLaren P4.

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

**Sieger: Jörg Abel, McLaren MP 4-12, 76 Runden in 07:59:62 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.312 Sekunden**

**P2: Martin Mecke, BMW Z4, 74 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.481 Sekunden**

**P3: Basti Rumpel, AMG Mercedes GT, 71 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.755 Sekunden**

**P4: Frank Howest, McLaren MP4-12, 67 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.159 Sekunden**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Jörg: 5.782 sec., Martin: 5.820 sec., Frank: 6.216 sec., Basti: 6.278 sec.*

Hammerzeiten von Jörg/Martin. Frank/Basti weit, weit weg.

**Die KÖNIGSKLASSE – die F1-----------------**

**Rennen 7 – C-Lauf der F1, Distanz 72 Runden**

**Startaufstellung**

**Horst Carl (Spur 1)**

 **Dominique Babenschneider (Spur 4)**

3 Minuten Warm Up. Erstmals an diesem Tag geht die F1 im Renntrimm auf die Strecke. Aber der Leistungsunterschied offenbart sich dem bloßen Auge nicht. Hier kann nur der PC filtern. Denn die F1 ist so unfassbar gigantisch rasant!

Und wir haben ein Déja vu: Diese Fahrerpaarung hatten wir schon in Rennen 1 gesehen. Da war der Altmeister als klarer Sieger vom Platz gegangen.

Dominique konnte ja zwischenzeitlich den C-Lauf der Tourenwagen gewinnen und somit stand es nach Siegen für Horst an diesem Tag 3:1.

Start.

Und es passiert auch hier wieder einmal das Überraschende. Der Altmeister (wir könnten ihn künftig – zumindest in dieser Saison - mit „63“ titulieren) hat mit seinem McLaren derart zu kämpfen, dass ihm reihenweise Fehler unterlaufen. Das Auto scheint in bestimmten Streckenabschnitten unbeherrschbar zu sein. So sorgen die MOI auch an dieser Stelle für einen Moment der Unberechenbarkeit. Dominique auf dem Ferrari ist an Horst längst vorbei und fährt, auch mit Fehlern behaftet, das Ding nach Hause und damit direkt in den B-Lauf. Die „63“ ist raus und geht vollkommen geschlagen mit 2 WM Punkten aus der F1. Dominique verkürzt auf 3:2.

Irritation.

Hilfslosigkeit. Wie konnte das passieren? Wie konnte ein erfahrener Mann wie Horst diese Handlingprobleme im Vorfeld übersehen?

Keine Antwort.

 Allein Ratlosigkeit bleibt zurück.

Irgendwann holt sie dich ein. Die Wirklichkeit. Bei einer solchen Weltmeisterschaft. Die wohl ihre eigenen Gesetze hat. Der Fußballfan kennt das irgendwo her.

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

**Sieger: Dominique Babenschneider, Ferrari, 72 Runden in 07:46:32 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.477 Sekunden**

**P2: Horst Carl, McLaren, 71 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.568 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Dominique: 5.868 sec., Horst: 5.898 sec.*

Dominique damit im Rennen schneller als im Qualifying! Und beide lediglich um 3/100 Sekunden getrennt.

**Rennen 8 – B-Lauf der F1, Distanz 99 Runden**

**Startaufstellung**

**Max Knobel (Spur 3)**

 **Basti Rumpel (Spur 2)**

**Maik Müller (Spur 4)**

 **Dominique Babenschneider (Spur 1)**

3 Minuten Warm Up. Und Dominique muss verzweifeln. Die Spur 1 macht ihm heftigst zu schaffen. Was im Verlaufe des Rennens leider noch Folgen für einen Konkurrenten haben sollte. Wobei da Dominique nicht alleine Schuld trug, sondern auch noch ein alter Hase. Dazu gleich Weiteres.

Der Start. Die F1 Meute ist losgelassen. Eiderdaus! Es geht hart zur Sache. Dominique bekommt die Spur 1 nicht zu fassen. Viele, viele Abflüge und nach nur 31 Runden dann das Aus für den Großziethener. Der Ferrari will nicht mehr. Und zwar nach einem Abflug in der Kurve 3. Dabei berührt Horst beim Versuch den heftig abgeflogenen Ferrari wieder zum Laufen zu bringen leider den Ferrari von Max. Unglücklich besonders deshalb, weil sich Max im direkten Infight mit Maik befindet. Und dabei geht es um die Führung und letztlich den Sieg in diesem Rennen. Denn Konkurrent Nr. 4 Basti, der von der Speed durchaus mit Max/Maik mithalten kann, ist ebenfalls durch Fehler und Abflüge bereits relativ abgeschlagen. So ist es natürlich äußerst tragisch dass ausgerechnet der Fairnesspreisträger Max durch eine unfaire, dumme Aktion hier behindert wird. Ach, was für ein Jammer! Ob dies letztlich ausschlaggebend war was den Kampf um den Sieg und damit den Einzug in das Toprennen, nämlich den A-Lauf der F1, angeht ist ungewiss. Dass Max hier allerdings wirklich einen Nachteil erleidet steht außer Frage.

Unter dem Strich zahlen hier die Rookies Lehrgeld. Wenn sich ein Auto auf einer Spur als definitiv unfahrbar (unbeherrschbar) entpuppt sollte man das Ding abstellen. Ansonsten rollt oder fliegt man als Hindernis durch die Gegend was für alle wenig erbaulich ist. Beispiele für diesbezüglich mustergültiges Verhalten hat es in der Vergangenheit gegeben. So war es Maik der dem Chronisten hier in Erinnerung geblieben ist.

Genau. Jener Maik der jetzt dieses Rennen hier anführt und gewinnt.

Max mit einer Runde Rückstand auf P2. Das ohne Worte. Was natürlich keinesfalls die Leistung Maiks schmälert. Ein verdienter Sieg nach einem sauberen Rennen. Und wenn ihr gleich einen Blick auf die jeweils schnellsten Rennrunden werft werdet ihr sehen, das ein wirklich hochausgeglichenes Feld unterwegs war, sieht man halt von Dominique ab, der unglücklicherweise die Spur 1 (für Rookies eine sehr, sehr schwere Aufgabe) befahren musste.

GLÜCKWUNSCH an dieser Stelle dem Maik. Ticket in den A-Lauf gelöst. Und ein ganz dickes S O R R Y Richtung Max. Es tut mir sehr Leid dass ich da nicht aufgepasst habe.

Dominique sorgte mit den Abflügen auch für 2 Rennunterbrechungen. Dafür musste er zweimal zwei Stopps in der Strafzone absitzen. Damit wurde erstmals die neue Regel umgesetzt, nach der ein Fahrer der einen Unfall verursacht in dessen Folge ein oder mehrere andere Piloten durch das Blockieren ihrer Spur am Weiterfahren gehindert werden, der Rennleiter das Rennen durch das Kommando “STOPP” unterbricht um die Bergung zu ermöglichen, und anschließend durch die Rennleitung das Rennen wieder freigegeben wird, dem verursachenden Fahrer ein Zeitnachteil durch ein zweimaliges Stoppen in der Strafzone auferlegt wird. Das alles führte natürlich zu einem miserablen Rundendurchschnitt des Siegers dieses Rennens.

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

**Sieger: Maik Müller, Williams, 99 Runden in 10:54:49 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 6.611 Sekunden**

**P2: Max Knobel, Ferrari, 98 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.678 Sekunden**

**P3: Basti Rumpel, McLaren, 94 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.963 Sekunden**

**P4: Dominique Babenschneider, Ferrari, 31 Runden (Ausfall, techn. Defekt)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Max: 5.775 sec.; Maik: 5.780 sec., Basti: 5.795 sec., Dominique: 6.261 sec.*

2/100 Sekunden trennten P1 und P3!

**Das F1 I N A L E**

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

**Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 2)**

 **Martin Mecke (Spur 4)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

 **Maik Müller (Spur 1)**

Potzblitz!!Was für eine Besetzung! Traumhaft. Ein Mega-Finale. Ein würdiger Abschluss dieser Weltmeisterschaft.

Da ist ein superschneller, hocherfahrener, bestens aufgestellter Martin schon der Hecht im Karpfenteich. Denn: Um ihn herum ausschließlich “GREATEST DRIVER OF THE GALAXY”.

4 Minuten Warm Up für die Herrschaften. Da werden im Renntrimm (Motorpower minus 0.5 Volt gegenüber Max-Power im Qualifying) Rundenzeiten gefahren von denen manch ein Konkurrent nicht einmal im Qualifying träumt. Einzige Ausnahme heute leider Maik. Auch er hat richtig Probleme auf Spur 1. Das Setup seines Williams passt hier mal grad garnicht. Was sehr schade ist, denn eigentlich ist der Maik auf der 1 richtig gut. Nun. Heute soll es wohl nicht sein. Den Sieg werden wohl andere unter sich ausmachen.

Viel Stress. Nach Erlöschen der 5 roten Ampellleuchten. Für alle. Denn die Anspannung ist extrem. Nicht das sie das in den anderen 8 Rennen nicht wäre. Aber hier fühlt es sich nochmals anders an. Ich sag das jetzt mal aus der Sicht des verantwortlichen Rennleiters (die Fahrersicht ist mir da leider jüngst nicht vergönnt). Das Tempolevel ist so hoch, die Rennwagen so extrem am Limit dass man die Spannung die in der Luft liegt mit Händen greifen kann. Jeder Abflug wird hier zum Flugzeugabsturz. Und die Reaktionszeiten für die Streckenposten sind extremst kurz, fliegen die Boliden doch so unglaublich schnell heran, dass die Bergung möglicher Verunfallter quasi in Lichtgeschwindigkeit zu erfolgen hat, um schlimmstes zu verhindern. Denn gebremst wird hier ja nicht wirklich.

Umsicht. Rücksicht. Taktischer Überblick. Renneinteilung. Gripmanagement. Kräfteeinteilung. Druck aufbauen. Druck wegnehmen. Auf der tempogesteuerten Rasierklinge reiten. In das Auto horchen. Es lesen. Veänderungen wahrnehmen. Darauf reagieren. Das alles… und noch viel mehr…, muss man können… wenn man König der Formel eieins wär ( den Song von Rio Reiser natürlich im Ohr)…

Frank, von der Pole Position gestartet, führt. Dahinter, von P2 losgefahren, Martin; dann Jörg und Maik.

Jörg hat sich bald schon auf P3 festgefahren. Von hinten droht keine Gefahr. Maik hat mehr mit dem eigenen Auto zu tun als mit dem Blick nach vorne. Am Ende wird er ungewöhnlich weit – nämlich satte 17 Runden – zurückgefallen sein. Ein Desaster. Was sich natürlich auch an den gefahrenen Rundenzeiten ablesen lässt. Maik über 6.2xx Sekunden für die Runde. Alle anderen deutlich unter6.000 Sekunden. Die drei an der Spitze fahren am Ende alle schnellsten Rennrunden im Bereich von 5.6xx Sekunden!

Womit wir bei einem phantastischen Duell angekommen wären. Die Männer aus dem “Fernen” Osten liefern sich einen Wettbewerb um Tausendstel Sekunden. Beinahe über die gesamte Renndistanz wechseln sie sich in Sachen schnellere Runde mit schöner Regelmäßigkeit ab.

Frank stets mit einer halben bis dreiviertel Runde Vorsprung. Aber Martin immer in derselben Runde. Was ist eine halbe Runde! 12 Meter. Keine 3 Sekunden. Ein Abflug und Marrtin ist dran oder vorbei. Da ist Dampf im Kessel. Da vibriert der Raum. Rennleiter Horst kommentiert und verkündet beinahe atemlos die vom PC auf den Monitor übermittelten Rundenzeiten. Martin kommt näher. Ja. Das ist ein mühseliges Geschäft. Aber das ist Motorsport. Das ist Rennen. Holt jetzt wieder ein paar Hundertstel – oder waren es Tausendstel? - auf. Knappe halbe Runde Rückstand noch. Und noch über 40 Runden zu gehen. Dann: Unfall Martin. 3 Sekunden verloren. Dafür muss ein altgedienter Slotracer viele Runden Bruchteile von Sekunden aufholen um das wieder gut zu machen. Und am Ende geht ihm dann die Rundenzahl aus. Wieder beinahe eine Runde Rückstand. Und wieder und wieder und wieder beginnt die Jagd. Um Tausendstel und um Zentimeter auf der Strecke.

Und Frank! Gut das der Regler das durchhält! Diese rohe Gewalt. Souverän wie Frank so seinen Vorsprung managt. Permanent unter Hochdruck. Keinen Fehler. Und immer wieder eine kleine Atempause wenn Martin dann in seiner Ungeduld überzogen und das Auto weggeworfen hat. Schnelle Streckenposten. Ja. Da sind sie: Die meist gescholtenen Streckenposten. Die es Martin ermöglichen seine Chance auf den Sieg zu wahren. Und Frank fährt. Und fährt. Und fährt. Lässt sich auch durch die Ansagen der Rennleitung, die ihm signalisieren dass Martin schneller ist und die Lücke schließt, nicht beirren, kann dann und wann auch mal schneller fahren als der Verfolger, der darauf hin nochmal richtig Gas gibt (eine schnellere Runde des Konkurrenten? Kann Martin niemals akzeptieren; das schreit nach einer Anwort. Einer deutlichen Antwort)….bis zum nächsten Fehler. Ärgerlich. Martin hat es in der Hand. Aber es will nicht gelingen. Die Roulettekugel dreht sich immer schneller. Schießt blitzartig um die Kurven (und auch mal darüber hinaus). Haut mit unglaublichem Drehmoment aus der Ecke raus auf die Gerade. Heult auf und bremst eigentlich nicht, lupft nur leicht um gleich darauf wieder auf Maximaldrehzahl (28.000U/min) zu sein. Atemberaubend. Auch dieses Rennen ein Thriller, ein Leckerbissen bis zum Schluss.

Dieser Triumphfahrt des Frank Howest. Frank in dieser Form ist nicht zu schlagen; ganz sicher. Der McLaren schlägt den Williams um eine halbe Runde nach dem 112 Runden Marathon. Und selbstredend ist es das schnellste Rennen dieser 93. Weltmeisterschaft (die ja eigentlich schon 2021 hätte gefahren werden sollen; was Corona erfolgreich verhindert hat).

Wahnsinn. Applaus! Jörg P3 mit wenigen Emotionen. Da ging nix nach vorne. Und ein frustrierter Maik der nicht den Hauch einer Chance hatte hierüber die immerhin 8 WM Punkte hinaus zu kommen.

Die Show war zu Ende. Es war beinahe 16.00 Uhr in Großbeeren.

Es folgt die Übersicht zu diesem A-Lauf der F1 und anschließend die WM-Punktetabelle sowie daran anschließend die DATEN, FAKTEN, HINTERGRÜNDE dieser 93. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY

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

**Sieger: Frank Howest, McLaren, 112 Runden in 11:06:50 Minuten**

**Rundendurchschnitt: 5.951 Sekunden**

**P2: Martin Mecke, Williams, 112 Runden**

**Rundendurchschnitt: 5.978 Sekunden**

**P3: Jörg Abel, McLaren, 105 Runden**

**Rundendurchschnitt: 6.348 Sekunden**

**P4 Maik Müller, Williams, 95 Runden**

**Rundendurchschnitt: 7.016 Sekunden**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 5.609 sec.; Frank: 5.628 sec.; Jörg: 5.687 sec.; Maik: 6.245 Sekunden*

**Nachstehend die Punktetabelle zur Jahreswertung “GREATEST DRIVER OF THE GALAXY 2022” nach Part I (von 4)**

**P1: Frank Howest, 39 Punkte**

**P2: Jörg Abel, 37 Punkte**

**P3: Martin Mecke, 26 Punkte**

**P4: Basti Rumpel, 23 Punkte**

**P4: Horst Carl, 23 Punkte**

**P6: Maik Müller, 17 Punkte**

**P7: Max Knobel, 13 Punkte**

**P8: Dominique Babenschneider, 10 Punkte**

**NÄCHSTE WM (94.) und damit Part II am 21.05.2022**

***Daten – Fakten –Hintergründe der 93. Weltmeisterschaft***

* Am Limit: Mit 8 Startern war das Teilnehmerfeld beinahe am unteren Limit. 7 ist die vertretbare Mindestzahl um auch in Sachen Streckenposten maximale Einsatzpräsenz zu sichern.
* 3 Piloten teilten sich die 3 A-Laufsiege: Horst (Indy Cars), Jörg (Tourenrennwagen), Frank (F1)
* Die Pole Positions gingen an 2 Piloten. Jörg (Tourenrennwagen) und Frank (Indy Cars und F1)
* Gesiegt wurde – wie eigentlich immer – wieder auf allen 4 Spuren. Die Verteilung sah wie folgt aus: Spuren 1 und 4 jeweils 3 Siege, Spur 2 mit 2 Siegen und Spur 3 mit einem Sieg
* Die Pole Positions wurden ausschließlich auf den Spuren 2 und 3 rausgefahren
* 5 der 8 Starter konnten Rennsiege rausfahren: Jörg, Frank, Horst, Maik und Dominique. Sieglos: Max, Martin und Basti. Was zeigt: Man kann auch ohne Rennsieg unter die TOP 3 der Gesamtwertung fahren (Martin).
* Das schnellste Rennen der WM war der A-Lauf der F1 (Rundendurchschnitt des Siegers Frank: 5.978 Sekunden
* Das langsamste Rennen war ein A-Lauf!!! Nämlich der der Indy Cars mit einem Rundendurchschnitt von 6.871 Sekunden.
* Schnellste Runde überhaupt war die Pole Position von Frank im F1: Sagenhafte 5.215 Sekunden benötigte der Eisenhüttenstädter für edie 14 Kurven und die 11 Geraden.
* Die langsamste Quali-Runde war die von Dominique: Er benötigte im Indy Car 6.287 Sekunden
* „63“ schaffte in keiner der 3 Rennkategorien den Einzug in das Q2.
* Damit war er neben Dominique der einzige Fahrer dem das “gelang”
* Jörg Abel war einziger Pilot der alleine über die Qualifikation den Einzug in alle 3 A-Läufe schaffte.
* Frank und Jörg waren in allen A-Läufen mit von der Partie. Das hatte sonst niemand drauf.
* Die Anzahl der gefahrenen Rennen stellt sich wie folgt dar: Dominique und Horst: je 5 Rennen; Frank und Maik jeweils 4 Rennen; alle anderen jeweils 3 Rennen
* Interessant: Ausgenommen die Klasse der Indy Cars, bei der Horst vom C-Lauf aus den Durchmarsch in den A-Lauf und dort auch noch den Sieg schaffte, landeten alle Sieger der C-und B-Läufe in der nächst höheren Lauf-Klasse ausnahmslos auf P4.
* Am rasantesten hat sich ohne Zweifel die Zeitenjagd in der Klasse der Tourenrennwagen entwickelt. Die Mehrheit des Feldes liegt hier mittlerweile deutlich unter der Marke von 6.000 Sekunden. Unglaublich!
* Laut Streckenbetreiber soll es zur nächsten WM im Mai ein “Update” der Strecke geben. Soll heißen: Die Slots werden ausgiebig gereinigt, also von Abrieb befreit. Das wird mutmaßlich die Rundenzeiten purzeln lassen. Ob es für einen neuen Streckenrekord reicht (5.153 Sekunden von Frank) wird sich dann in der Praxis zeigen.
* Aufgrund der Pause von Mark, der weiteren Abwesenheit von Mirco und dem Zuwarten Uwes ist zur Zeit nicht mit einem über 8 Teilnehmer hinaus gehenden Starterfeld zu rechnen. Es bedarf daher dringend der Akquise neuer Fahrer.
* Für das am 02. Juli 2022 angesetzte Langstreckenrennen “CLASSIC 100” konnten Gaststarter verpflichtet werden. Ganz sicher ist Svenja Abel die auch bereits erste Tests (erfolgreich) hinter sich gebracht hat. Noch wackelig ist der Einsatz von André Dietrich. Er hat fest vor zu starten, braucht aber noch die Freigabe seines Arbeitgebers.
* Wie erfolgreich waren die einzelnen Piloten im Qualifying? Das Ranking ergibt sich durch die Addition aller erreichten Startpositionen dividiert durch die 3 Rennkategorien. Demnach sehen wir vorne gleichauf Frank und Jörg (2,00); es folgt Martin mit schon deutlichem Rückstand (3,00). Auf P4 Basti (3,66). P5 geht an Max (5,33), gefolgt von Maik auf P6 (5,66). P7 belegt Horst (6,66) und die Rote Laterne geht an Dominique (7,66)
* Rookie Basti hat in zwei Kategorien über das Qualifying den A-Lauf erreicht. CHAPEAU! Wirklich bemerkenswert.
* Vergleichen wir die 3 Rennkategorien nach prozentualer Differenz der Quali-Bestzeit (Pole Position) zur langsamsten Qualizeit (P8), so ist die Streuung am größten in der F1 (ganz klar: anspruchsvollste Rennkategorie). Die Spreizung P1 zu P8 liegt hier bei 14,42 %. Bei den Tourenwagen beträgt die Differenz 11,63 %. Am dichtesten liegen der schnellste und der langsamste Mann in der Kategorie INDY CARS beieinander. Hier sind sie tatsächlich nur um 7,91 % voneinander getrennt.
* Stellt man denselben Vergleich zwischen P1 und P2 dar (um eventuell eine Überlegenheit eines einzelnen Fahrers erkennen zu lassen) sieht das wie folgt aus: Schlusslicht ist hier (beinahe auch erwartet aufgrund der Wahnsinnszeiten von Jörg) die Tourenwagenklasse: 2,40 % liegen zwischen P1 und P2. Es folgt die F1 mit 1,48 % und wieder gewinnt die Indy Car Klasse. Hier ist es so eng wie sonst nirgends: 1,05 % liegen zwischen schnellstem und zweitschnellstem Mann in der Qualifikation (0,061 Sekunden).
* Die schnellsten Rennrunden in den 9 Rennen verteilen sich wie folgt: Frank, Martin und Dominique hatten je 2 mal die schnellste Rennrunde; Jörg, Max und Horst je 1 mal. Maik/Basti gelang keine absolut schnellste Rennrunde.
* Die schnellste Rennrunde der WM gelang Martin: Seine 5.609 Sekunden schnelle Runde im A-Lauf der F1 war die absolute Leistungsspitze im Rennen. Diese Zeit hätte im Q für Startplatz 5 ausgereicht!

**Diese WM hat Spaß gemacht. Die Stimung war rundweg gut. Die Leistungen überragend. Die Wettkämpfe sportlich fair. Die Ergebnisse ausgeglichen. Die Rennen überwiegend spannend. Die Technik hat, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, funktioniert.**

**Eine rundum gelungene Sache.**

**Danke, EUCH ALLEN dafür!**

**Ich freu mich auf die Fortsetzung(en).**

Horst, im Mai 2022