**LICHT UND SCHATTEN**

**Der Rennbericht zur 96. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY/ Part III 2022**

**Samstag, 24. September 2022, MASTER-Time**

Manches Mal sind die Dinge anders als wir sie kennen. An solchen Tagen wird das Alltägliche zum Abnormen. Die Umstände verkehren sich und wir sehen unsere Arbeit entblößt und verhöhnt.

Immerhin können wir uns damit trösten, dass es an diesem 24. September beinahe ausschließlich die Technik war die uns aus unseren Bahnen geschleudert hat. Der Mensch ist sich treu geblieben – zumindest überwiegend.

8 Piloten waren angekommen am AUTODROMO CARLOS in Großbeeren.

Schon das Eröffnungsprozedere wich an diesem Tag vom Gewohnten ab.

Nicht die Terminplanung für das Saisonfinale stand auf TOP 1. Nein! Heute galt es unserem lieben Basti Rumpel die Ehre zu erweisen. Hatte er am 03.09. doch seiner **Melli** das **Ja**wort gegeben. Die MASTERS überreichten ein kleines Präsent unter der Überschrift „…mach Dir ein paar schöne Stunden. Geh ins Kino“. Und Basti hatte das bei solchen Anlässen gern gesehene Getränk (Sekt) im Gepäck.

Nach der Terminplanung dann noch ein Wenig Geplauder und dann ging es die 13 Stufen hinab zum Tatort.

Eingeteilt in die folgenden 3 Startgruppen ging es in die freien Trainingssessions:

**Startgruppe 1: Frank Howest (Spur 1), Horst Carl (Spur 2), Jörg Abel (Spur 4)**

**Startgruppe 2: Maik Müller (Spur 2), Martin Mecke (Spur 3), Max Knobel**

 **(Spur 4)**

**Startgruppe 3: Dominique Babenschneider (Spur 1), Basti Rumpel (Spur 3)**

Freie Trainings (je Startgruppe und Klasse 7 Minuten)

DESASTER!

Auf Spur 3 Riesenprobleme. Auf der langen Geraden sowie den folgenden Streckenabschnitten bis Beginn Start/Ziel-Gerade ganz wenig Strom.

Also Abbruch des freien Trainings der Indy Cars, die den Auftakt bildeten (gefolgt von Endurance und F1) und Fehlersuche. Trafo? Regler? Zusatzeinspeisung? Letztere erwies sich dann als Treffer. Ein Kabel an der Einspeisung hatte sich gelöst. Ein Fehler an diesem so wichtigen Bypass. Ursache einer jetzt schon ziemlich strammen zeitlichen Verzögerung.

Fehler behoben. Und dennoch: Spur 3 in schlechtem Zustand. Zu lange (wochenlang) war auf diesem Slot nicht gefahren worden. Unglaublich schmierig und rutschig die Ideallinie. Freifahren war angesagt. Und dass für Basti und Martin die sehr wenig getestet hatten, was wiederum die Ursache für den schlechten Zustand der Lane war.

Ein Teufelskreis. Nur in sehr kleinen Schritten ging es voran und die Rundenzeiten entwickelten sich in die richtige Richtung. Topperformace sieht anders aus.

Und wurde überraschend von einem anderen Mann gezeigt: Dominique erstaunte die versammelte Konkurrenz mit erstklassigen Zeiten ausgerechnet auf der gemeinhin als schwierigste geltenden Spur 1.

Was der Junior im Feld hier zauberte ließ manchen mit offenem Mund zurück.

Das versprach ein Kracher im Qualifying zu werden.

Ansonsten: Business as usual. Frank wie immer im positivsten Wortsinn zu verstehenden Kämpfermodus. Hatte noch am Donnerstag vor der WM stundenlang Abstimmungsarbeit geleistet. Der Tabellenführende Jörg in bester Fahrlaune. Er hatte hier und da seine Problemchen bei den Testfahrten die aber heute wie weggeblasen schienen. LICHT und SCHATTEN. Horst kämpfte erwartungsgemäß mit seinem INDY Car. Max ließ es gewohnt locker angehen. Zufriedenheit in allen Kategorien strahlte Maik aus. Es lief. Der Potsdamer hatte das richtige Setup gefunden und war endlich einmal wieder mit seinen kleinen Maschinen zu einer Einheit verschmolzen. Das ließ auch hier für die Qualifikation Großes erwarten. Und natürlich war Maik wieder derjenige, der der Markenvielfalt auf die Sprünge half. In der F1 setzte er als einziger einen Red Bull ein. Wobei wir nicht übersehen wollen, dassDominique als einziger die italienische Nobelmarke vertrat. Daneben fuhren McLaren und Williams. Also immerhin 4 Marken.

Was in den anderen Kategorien, da ja dieses Mal die vielfältigste Klasse, nämlich die der Tourenrennwagen, fehlte, ganz anders aussah.

In der INDY Car Kategorie fahren ohnehin seit jeher ausschließlich Dallara. Und bei den Endurance sieht es in Sachen Artenvielfalt auch mau aus. Immerhin 3 Fabrikate waren zu Gange: BMW LMP 2 Flundern (Jörg/Maik), Ford Daytona 500 (Frank, Horst, Max, Dominique und Martin) und Ginetta LMP 2 (Basti/Jörg).

Hier knallte der Altmeister (Horst) eine Bestzeit nach der nächsten in die Spur. Allerdings: Sehr dicht gefolgt von Dominique! Bahnte sich hier eine Sensation an? Der Senior vs. Junior!

Man durfte gespannt sein. Dominique überhaupt sehr, sehr schnell. Mit der Ausnahme F1. Hier klemmte es dann doch und Topzeiten legten hier Jörg, Horst und Maik in die Bahn. Der Rest: Nun ja. So lala.

**Qualifikation Indy Cars**

**Q1/Q2 (4 Minuten, 15 Runden/ 3 Minuten, 10 Runden)**

Nach Q1 mussten laut Reglement die Piloten ab P6 aussteigen.

Die Begrenzung der gewerteten Runden macht es selbstredend schwerer eine schnelle Runde zu fahren. TAKTIK. Die spielt hier eine Rolle. Wann fährt man raus? Wann ist wenig Verkehr auf der Strecke? Wie lange brauche ich um in meinen Rhythmus zu finden? Wie schnell ist das Auto auf „Temperatur“?

Jetzt waren die Startgruppen mit der 3/3/2- Besetzung so ausgestattet, dass man durchaus seine freien Runden finden konnte.

Und hoppla! Das im Q1 gleich 5 der 8 Piloten die 6.000-Marke knacken würden war nach den Testfahrten nicht unbedingt zu erwarten gewesen.

Und tatatata! Schon standen die 3 Fahrer fest die nicht weiter kamen. Nämlich….ja! Genau die drei, die eben über 6.000 Sekunden blieben. Das waren neben den beiden Spur 3-Fahrern Basti und Martin (siehe oben) der Altmeister Horst. 6.045 Sekunden reichten nur zu P6 und damit gerade eben noch in den B-Lauf. Martin mit 6.556 Sekunden auf P7 und Basti mit einer schon beinahe vernichtend schlechten 6.873-Runde mit der Roten Laterne.

Bestens aufgelegt die Herren Maik Müller und Jörg Abel die sich schon im 5.8er-Bereich tummelten. Und ein enges Ding zwischen Max, Dominique und Frank (5.946/5.986/5.998).

Das konnte im Q2 extrem spannend werden. Die schnellsten drei Fahrer würden in den A-Lauf einziehen.

Und so wurde es dann noch schneller. Mit zwei Ausnahmen. Und da hatten wir die beiden, die es dann doch „nur“ in den B-Lauf schafften: Frank und Dominique. Im Q1 ganz hauchdünn unter 6.000 Sekunden wollte ihnen dies in knappen 10 Runden nicht gelingen. Frank in 6.035 Sekunden nur knapp verfehlt, Dominique in 6.115 schon deutlich. Das hätte in Q1 nicht für den Einzug ins Q2 gereicht. War langsamer als die Bestmarke von Horst im Q1,

Tja. Und dann waren es nur zwei Piloten die die 5.8xx packten. Denn: Der Jörg sorgte für eine blitzsaubere Runde in 5.780 Sekunden! Hochverdient die Pole Position. Glückwunsch. 2 WM Punkte gesichert.

Dahinter ein Tausendstelsekunden-Duell Maik vs. Max, mit dem besseren Ende für Maik. Beide aber im A-Lauf und beide happy. Am Ende trennten sie 4/1000 Sekunden; oder in Strecke: 1,7 Zentimeter.

**WIR SORGEN FÜR SPANNUNG: DIE MASTERS OF INSANITY**

Die Startaufstellung der INDY CARS

Jörg Abel, 5.831/5.780

 Maik Müller, 5.940/5.859

Max Knobel, 5.946/5.863

 Frank Howest, 5.998/6.035

Dominique Babenschneider, 5.986/6.155

 Horst Carl, 6.045/----

Martin Mecke, 6.556/----

 Basti Rumpel, 6.873/----

Das war aber auch knapp zwischen Jörg und Maik. Da musste der zweifache amtierende Champion sich schon strecken.

Aber das kann er. Der Jörg. Und der Maik kann das auch. 7/100 Sekunden ist nicht mal ein Wimpernschlag und in unserem Sport dennoch eine deutliche Differenz.

Den C-Lauf würden also Martin/Basti bestreiten. Die Spur 3 hatte noch nicht die Performance erreicht mit der man nach vorne fahren konnte. Es wurde zwar schneller aber eben sehr, sehr zäh.

**Qualifikation Endurance**

**Jeder Fahrer im Einzelzeitfahren, 5 Runden am Stück mit stehendem Start gewertet. Startreihenfolge in der umgekehrten Folge des Jahresendergebnisses Vorjahr (2021). Je Fahrer nur ein Versuch.**

Nerven! Nicht zeigen! Neben schnellen Runden hier ganz wichtig: Eine gute Reaktion beim Startprozedere (Ampelstart/F1 Modus) und natürlich: Fehlerfreiheit. Ein Abflug zerstört sämtliche Hoffnungen auf eine vordere Platzierung.

Und so ging es dann los. Rookie Dominique durfte beginnen. Und er sorgte schon für einen Paukenschlag.

Mit seinem Ford Daytona 500 auf der Spur 1. Eine unglaublich gute Rundenabfolge und am Ende fehlerfrei in sagenhaften 31.70 Sekunden! Das war mal so ein richtiger WUMMS, wie es heutzutage heißt. Die Konkurrenz war sprachlos. Applaus an der Strecke. Das ist ein Durchschnitt von 6.340 Sekunden einschließlich der Reaktionszeit beim Losfahren. Hammer! Oder Doppel-WUMMS. Wir fragen mal den Kanzler.

Als zweiter Starter Basti.

Ginetta LMP 2. Und er patzt auf der Spur 3. Am Ende sind es 37.74 Sekunden für die 5 Umläufe. Nee. Das war nicht Bastis Tag. Der kann mehr. Viel mehr.

Es folgt Max. Ebenfalls Daytona 500. Auf der Spur 4. Er bringt die 5 Runden in 35.01 Sekunden hinter sich. Das ist bescheiden und lässt eher auf B- oder C-Lauf schließen.

Maik. Wir sehen einen BMW LMP 2 in Gulf Lackierung am Start. Und der Champion aus dem fernen Jahr 2009 liefert eine tolle Performance ab: 32.16 Sekunden. Vorerst P2 und ganz sicher nicht der C-Lauf. Das stand dann schon mal fest.

Der Altmeister. Horst hatte bei den Testfahrten diese Klasse dominiert. Hatte keine Schwächen gezeigt. Immer schnell und nie abgeflogen. Sein gold-weiß lackierter Daytona optimal abgestimmt. Horst wie Maik auf der Spur 2 unterwegs. Und er behält die Nerven. Setzt mit 31.43 Sekunden den neuen Bestwert. Top!

Es folgt Frank auf der Spur 1. Ebenfalls mit dem Daytona aus Detroit. Und das Renngerät will nicht recht. Bricht in Sachen Leistung komplett ein. 33.85 Sekunden. Frank herbe enttäuscht auch wenn es nach 6 Fahrern P4 ist. Der A-Lauf übers Q ist aber damit bereits futsch

Martin auf der Spur 3. Vorletzter Starter, der Vizemeister des Jahres 2021. Da passt nix. Mit Abflug am Ende 38.02 Sekunden. Das ist vorerst P7 und damit sicher der C-Lauf. Martin naturgemäß sehr enttäuscht. Sein Daytona wollte auf der Spur 3 nun gar nicht funktionieren.

Letzter Starter: Jörg. Der amtierende Doppelchampion der Jahre 2020/2021.

Und er hatte in Sachen Renngerät die Qual der Wahl. Ginetta LMP 2 oder BMW LMP 2. Letzterer hatte auf der von Jörg zu fahrenden Spur 4 das Problem, dass er sehr hakelig durch die Kurve 3 (Schikane) ging bis hin zum kompletten Stehenbleiben.

Also kein Risiko an dieser Stelle. Jörg entschied sich für den im Handling komplizierter zu fahrenden Ginetta. Sein Nummer 1 Fahrzeug der bisherigen Weltmeisterschaften in dieser Klasse.

Und dann passierte das, was Jörg so nie passiert: Unfall in der Kurve 12 Eingang der Esses. 37.53 Sekunden! Natürlich ein Desaster für den Thyrower. Aber immerhin noch Glück im Unglück. Ganze 2/10 Sekunden vor Basti und damit noch P6 und so also dem C-Lauf entkommen.

In der Summe ein Ergebnis dass was die Pole Position angeht so zu erwarten war, aber auf allen anderen Positionen beinahe durchweg ausschließlich Überraschungen geboten hatte. (siehe Dominique, siehe Jörg, siehe Maik usw.)

Schlussendlich: So soll es ja sein. Die MASTERS sind immer für Überraschungen und unkalkulierbare Ergebnisse gut. Dazu brauchen wir kein Drehbuch. Das spielt alles in Echtzeit.

**Die Startaufstellung der Endurance**

Horst Carl, 31.43 sec.

 Dominique Babenschneider, 31.70 sec.

Maik Müller, 32.16 sec.

 Frank Howest, 33.85 sec.

Max Knobel, 35.01 sec.

 Jörg Abel, 37.53 sec.

Basti Rumpel, 37.74 sec.

 Martin Mecke, 38.02 sec.

Eine regelrechte Leistungsexplosion bei Dominique. Der sich ja auch im Indy Car schon stark gezeigt hatte. Jetzt also der erste A-Lauf für den Rookie.

Sicherlich auch dem Umstand geschuldet, dass Dominiques Renngeräte in vielen Testfahrten in Zusammenarbeit mit Horst sehr gut feinabgestimmt wurden. Jedenfalls: Gratulation zu diesem sehr guten Ergebnis. Jetzt muss das Ganze noch im Rennen über die Distanz gebracht werden.

Dank Jörgs Ausrutscher darf Frank im B-Lauf von der Pole Position starten. Und der Mann aus Eisenhüttenstadt hat mit einem hinkenden Auto beinahe den A-Lauf erreicht.

**F1**

**ACHTUNG: Diese Rennklasse kann für Personen die nachfolgend aufgeführte Einschränkungen haben, gesundheitsschädlich sein**

* **Nervenschwäche**
* **Dynamikphobie**
* **Herzschrittmacher**
* **Bluthochdruck**
* **Chronische Magen- und Darmbeschwerden**
* **Atembeschwerden**
* **GERMAN ANGST**

Qualifikation F1

Modus Q1/Q2; s. INDY CARS.

Nun. Was soll man sagen? Jetzt wurde es richtig schnell. Jetzt wurde hektisch.

Mit einer Zeit über der Marke 5.800 Sekunden war man ganz sicher nicht für das Q2 startberechtigt.

Da erwischte es gleich alle drei Youngster. Zwei davon pilotierten italienisches Renngerät (Max und Dominique) während Basti auf dem Mercedes ebenfalls nach nur 4 Minuten den Boliden abstellen musste.

Auf P6 Dominique in 5.864 sec. Damit war er immerhin im B-Lauf.

Noch weiter entfernt auf P7 der Basti mit 5.910 sec., und die Rote Laterne für den Max in 5.942 sec.

Damit waren die drei nur winzige 8/100 Sekunden voneinander getrennt. Blickt man aber auf die Zeit von P5 (und damit dem Fahrer der es gerade so ins Q2 schaffte) so lag der gar nicht so weit vor diesem Trio: Frank. Es lief ja heute gar nicht für den Hüttenstädter. 5.714 sec.! Ein Desaster. Frank. Der noch immer den absoluten offiziellen Rundenrekord hält (5.153 sec.). Weit hinter dem viertplatzierten Martin Mecke in 5.507 sec.

Und die schnellste Zeit bot Maik Müller: Mit dem „Außenseiter“ einem Red Bull F1 sauste er in 5.328 Sekunden um den Kurs. Wow! Ein erstes Higlight, eine erneut absolut positive Überraschung des Mannes aus Potsdam. Hatte ja bereits zuvor mit den Plätzen 2 und 3 geglänzt. Es war der Tag des Maik Müller! LICHT aus. SPOT an!

Im Q2 waren dann aber tatsächlich nur 4 Kontrahenten am Werk. Grund war, dass Martin Mecke wegen eines technischen Problems an seinem Williams gar nicht fahren konnte. Ein T-Car stand dem Neuzeller nicht zur Verfügung. Der Wurm war drin Aber immerhin P5 (ohne Zeit) und damit der B-Lauf. Sofern der Renner am Mittag wieder startklar sein würde. Da hieß es: Arbeit.

Der Rest ist schnell erzählt. Bis auf Frank geigten alle im Bereich um 5.3xx über den Track. Und dieses Orchester spielte in den höchsten Tönen. Ein Trio infernale! Der Altmeister freilich konnte nicht ganz mitgehen: 5.409 sec. Er aber der einzige der sich gegenüber seiner Zeit aus Q1 steigern konnte. Maik verfehlte seine Bestmarke aus eben diesem Q1 um 71/1000 Sekunden. Und Jörg seine Bestzeit um ganze 11/1000 Sekunden. Was dann die Pole Position bedeutete. Und damit seine zweite Pole Position an diesem Samstag. Frank hatte in 5.854 sec. nicht den Hauch einer Chance. Das Auto war nahezu unfahrbar. Machte riesige „Spurwechselprobleme“ in der Schikane (Kurve 3) und war nicht zu befrieden. Frank am Rande der Verzweiflung. Seine häufigen Ausrutscher machten es auch den Mitkonkurrenten Jörg/Horst nicht leicht die „freie“ Runde zu finden.

Am Ende war es ein sehr, sehr gegenläufiges Resultat. Glänzten vorne Jörg/Maik, verzweifelten am anderen Ende die Männer aus dem Fernen Osten an ihrer Technik.

**Die Startaufstellung der F1**

**Jörg Abel, Williams, 5.338/5.349**

 **Maik Müller, Red Bull, 5.328/5.389**

**Horst Carl, McLaren, 5.421/5.409**

 **Frank Howest, McLaren, 5.714/5.854**

**Martin Mecke, Williams, 5.507/ohne Zeit**

 **Dominique Babenschneider, Ferrari, 5.864/-**

**Basti Rumpel, Mercedes, 5.910/----**

 **Max Knobel, Ferrari, 5.942/----**

Alle Piloten unter der Marke 6.000 Sekunden. Maik mit der absolut schnellsten Runde. Und doch nicht die Pole Position. Aber mit P2 eine gute Basis den 15er zu machen. Eine ziemliche Zweiklassengesellschaft auch heute wieder, diese F1.

6/10 Zeitunterschied zwischen P1 und P8. Das ist viel Holz. Überragend schnell war niemand. Insgesamt war das auch wohl dem ziemlichen technischen Chaos geschuldet was es so eher selten gibt bei den MASTERS (Zusatzeinspeisung defekt auf Spur 3, schlecht eingefahrene Spur 3, technischer Defekt bei Martin, technische Probleme bei Frank). Martin und Frank sind üblicherweise Kandidaten für vordere Plätze gerade in der F1. Nun. Heute war alles anders.

**Die 9 Rennen**

Jetzt also die Quintessenz. Das Eingemachte. Das Wahre. Die Rennen. Nicht gegen die Uhr. Sondern im direkten Vergleich. Rad an Rad.

Und die C-Läufe wieder als reine Duelle. Was auch seinen Reiz haben kann; oft aber in bescheiden-fade Vorstellungen mündet.

Und doch müssen sie ja sein. Die Kämpfe um den Einzug in den jeweiligen B-Lauf.

**Rennen 1 – C-Lauf der INDY Cars – Renndistanz 62 Runden (1.488 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Martin Mecke (Spur 3)**

 **Basti Rumpel (Spur 2)**

3 Minuten Warm Up. Und Basti am Ende mit beschädigtem Flügelwerk, was bis zum Start irreparabel war. Und damit noch vor Start des Rennens der erste Punktabzug für den Tempelhofer (Ästhetikregel!) Die Autos müssen über alle aerodynamischen Elemente verfügen wenn sie am Rennstart stehen. Für jedes fehlende Teil gibt es einen WM Punkt weniger.

Start.

Zu Beginn ein echtes Duell. Dann aber zunehmend Probleme bei Martin der dann zurückfällt. Beiden Konkurrenten unterlaufen auch Fehler so dass am Ende ein eher unspektakuläres, in Sachen Rennpace eher bescheidenes Rennergebnis steht. Mit dem besseren Ende für Basti. Fahrkarte in den B-Lauf gelöst. Und Martin mit dem bitteren Ausscheiden im C-Lauf. Ein Desaster für den schnellen Fahrer aus Neuzelle.

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

**Sieger: Basti Rumpel, Dallara, 62 Runden in 7:32:23**

 **Minuten, Rundenschnitt: 7.292 sec.**

**Platz 2: Martin Mecke, Dallara, 59 Runden**

 **Rundenschnitt: 7.664 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Basti: 6.477 sec.; Martin: 6.721 sec.*

**Rennen 2 – B-Lauf der INDY Cars – Renndistanz 91**

 **Runden (2.184 Meter)**

**Die Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 1)**

 **Dominique Babenschneider (Spur 4)**

**Horst Carl (Spur 2)**

 **Basti Rumpel (Spur 3)**

Erneut 180 Sekunden Warm Up. Und jetzt bereits 2 WM Punkte weniger für Basti. 2 Flügelelemente fehlten. Nur Dominique nicht auf seiner Stammspur (1).

Ein sehr interessantes Starterfeld. Und auch die Startaufstellung schon bunt gemischt. Von der Pole Position der Champion aus 2019; dann der Rookie 2021, dahinter der 4fache Champion und Altmeister und dann der Rookie 2022

START

Und auf ging die Reise über 91 Runden. 1.274 mal musste zumindest der Sieger durch eine Kurve fahren. Ein anspruchsvoller Job. Und die Beobachter an der Strecke sahen ein durchaus interessantes, in Zügen hochspannendes Autorennen. Ohne das Ergebnis an dieser Stelle bereits preiszugeben zeige ich mal, wie die zurückgelegten Distanzen am Ende – in der Reihenfolge P1-P4 – aussahen: 91/91/89/87. Hier wird schon deutlich: Das war ein hartes Rennen.

Da dominierte zunächst der Polesetter Frank, vor Dominique und Horst und Basti. Kleine Fehler der Rookies sorgten dann für erste Positionsänderungen. Horst schob sich an P2. Und zwar ausschließlich durch fehlerfreies Fahren. Denn Dominique war in Sachen Rundenzeiten deutlich schneller unterwegs.

Basti konnte einigermaßen dranbleiben allerdings nie nach vorne attackieren. Und dann half dem Altmeister der für das Glück zuständige Renngott: Frank wurde in der Kurvenkombination 3-4 (Schikane) in einen Unfall verwickelt. Horst schlüpfte durch und lag an der Spitze. Nun. Insider wissen: Bequem wurde es für den Leader jetzt nicht. Denn Frank ist eine Kämpfernatur. Richtete sich nach dem Missgeschick wieder auf und gab Strom ohne Ende. Der Regler wurde ausgequetscht wie eine Zitrone. Der Coca Cola Dallara flog förmlich dahin. Für Horst höchst ungemütlich. Nicht einen Wimpernschlag durfte er unaufmerksam sein. Und dabei stets am äußersten Limit fahren. Und Frank kam näher. 2 Runden hatte er Rückstand. 8 Runden vor Rennende hatte Frank sich komplett zurückgerundet und holte weiter auf Horst auf. Die Spannung stieg ins Überdimensionale. Wieder 2/10 abgenommen. Für Horst schon wieder einmal eine Zitterpartie gegen den Mann, gegen den er die letzten derartigen Duelle immer verloren hatte. Doch heute klappte es. Hauchdünner Sieg für Horst vor Frank. Dominique mit einer Klasse Leistung auf P3 mit lediglich 2 Runden Rückstand. Und wiederum 2 Runden dahinter der unbeflügelte Basti der das Beste aus der Situation gemacht hatte.

Ein tolles Rennen war zu Ende und Horst stand im A-Lauf!

**Das Rennergebis des B-Laufes der INDY Cars**

**Sieger: Horst Carl, Dallara, 91 Runden in 10:13:65**

 **Minuten, Rundendurchschnitt: 6.743 sec.**

**Platz 2: Frank Howest, Dallara, 91 Runden**

**Platz 3: Dominique Babenschneider, Dallara, 89**

 **Runden, Rundendurchschnitt: 6.895 sec.**

**Platz 4: Basti Rumpel, Dallara, 87 Runden**

 **Rundendurchschnitt: 7.053 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden*

*Dominique: 6.300 sec., Frank: 6.311 sec., Horst: 6.498 sec., Basti: 6.543 sec.*

Dominique mit der schnellsten Rennrunde. Potential also vorhanden. Fehlerquote wäre zu senken.

Horst beinahe 2/10 langsamer als Frank, was die Aufholjagd des Hüttenstädters ermöglichte. Und Basti vom Altmeister gar so weit nicht weg.

**Rennen 3 – A-Lauf der INDY Cars – Renndistanz 103**

 **Runden (2.472 Meter)**

Startaufstellung

Jörg Abel (Spur 4)

 Maik Müller (Spur 2)

Max Knobel (Spur 3)

 Horst Carl (Spur 1)

Was für ein Starterfeld. Zunächst 4 Minuten Warm Up. Und endlich, endlich! Max mal wieder in einem A-Lauf. Verdientermaßen. Und mit Ausnahme des B-Lauf-Siegers Horst alle Piloten auf ihren Stammspuren. Max als Hecht im Karpfenteich. Einziger Fahrer ohne den Titel „GREATEST DRIVER OF HE GALAXY“. Keine leichte Aufgabe also. Aber: Auch Max verfügt über gut und gerne 10 Jahre Slotracingroutine. War gar schon beim Weltmeisterschafts 24h Rennen in Italien mit von der Partie. Kam seinerzeit über den „Juniors-Cup“ in die höchste Klasse bei den MASTERS OF INSANITY. Soviel als kleiner Exkurs zu unserem Max.

Die Rundenzeiten die im Warm Up gezeigt wurden waren schon a la Bonheur wie der Franzose sagt. Na Ihr wisst schon: Vom Feinsten eben.

Und jetzt, nach dem die 5 roten Ampellichter auf den Bildschirmen erloschen sind bricht der Sturm los. Ich mache nun das, was ich weiter oben schon einmal gezeigt habe. Ich zeige dem aufmerksamen Leser mal wie die schnellsten Rundenzeiten in diesem Rennen lagen. Ohne die Namen der Fahrer zu nennen bzw. die Zeiten zuzuordnen hier aufsteigend die jeweils schnellste Rennrunde:

6.140/6.189/6.202/6.206!!!!

Wenn das kein Statement für diese Rennklasse und diese herausragenden Piloten ist! Jeder für sich Extraklasse. 66/1000 Sekunden zwischen P1 und P4!!

Und es wurde ein tolles Rennen. Spektakuläre Fahrzeugbeherrschung. Und auch im Ziel die ersten drei Fahrer innerhalb von 4 Runden. Leider konnte Max da nicht so recht mithalten. P4 am Ende mit doch deutlichen 8 Runden Rückstand auf den Sieger.

Auf wen also? Ach ja. Es war wieder einmal ein Rennen des Jörg Abel. Da ließ er gar keine Zweifel aufkommen. Da konnten sich die Konkurrenten noch so sehr mühen. Der Mann aus Thyrow und Tabellenführer sowie amtierender Doppelchampion war nicht aus der Ruhe zu bringen. Zog vorne seine Kreise und kontrollierte das Rennen zu jeder Zeit aus dieser dominanten Position heraus.

Viel spannender da schon der Kampf um P2. Maik Müller, der Horst von der Spur 2 verdrängt hatte, hatte wieder einmal seinen Rhythmus gefunden. War ganz eins geworden mit der kleinen, schnellen Maschine auf der Kunststoffbahn. Horst im Nacken, der seine Sache auf der Spur 1 gut machte. Am Ende trennte die beiden eine einzige Runde.

Ein schönes Rennen, ein Rennen fürs Auge. Keine groben Schnitzer. Einfach toll zu fahren mit diesen Jungs.

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

**Sieger: Jörg Abel, Dallara, 103 Runden in 11:10:27**

 **Minuten (Rundendurchschnitt: 6.507 sec.)**

**Platz 2: Maik Müller, Dallara, 100 Runden**

 **(Rundendurchschnitt: 6.703 sec.)**

**Platz 3: Horst Carl, Dallara, 99 Runden**

 **(Rundendurchschnitt: 6.770 sec.)**

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

 **(Rundendurchschnitt: 7.055 sec.)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Jörg: 6.140 sec.; Horst: 6.189 sec.; Maik: 6.202 sec.; Max: 6.206 sec.*

Besser geht nicht! Pole Position, Sieg und schnellste Rennrunde. Jörg hatte die INDY Car Serie im Griff, ohne Frage.

Und natürlich war der A-Lauf dann auch das schnellste der 3 Rennen in dieser Disziplin.

**E N D U R A N C E**

Die Puste sollte den Piloten hier nicht ausgehen. Die längsten Rennen in Sachen Rundenzahl und auch Fahrzeit standen an. Immerhin: Der Speed ist weit geringer als in den beiden Monopostoklassen die an diesem Tag auf dem Programm standen. Nichtsdestotrotz gilt es auch bei den Endurance Boliden die volle Aufmerksamkeit zu bewahren. Ausgestattet mit der geringsten Downforce sind diese Autos schon mit Fingerspitzengefühl zu fahren. Nun denn. Lassen wir die Spiele beginnen!

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

 **Runden (2.136 Meter)**

**Startaufstellung**

**Basti Rumpel (Spur 3)**

 **Martin Mecke (Spur 4)**

3 Minuten Warm Up für die Herren. Basti setzt den bildschönen, in mattdunkelgrün lackierten Ginetta LMP 2 ein. Martin den Daytona 500.

Die 3 Minuten werden ausgiebig genutzt. Martin muss sich auf die Spur 4 einschießen was ihm gut gelingt. Basti ist damit beschäftigt die im Vorfeld der WM nicht wirklich genutzte Spur 3 sauber zu fahren.

Nach der Information Lap der Start.

Und es entwickelt sich ein überaus spannendes Duell zwischen den beiden Kontrahenten. 89 Runden bieten schon einige Gelegenheit Vor- und Nachteile auszuspielen. Es geht in Sachen Führung hin und her und am Ende trennt den Sieger Martin von seinem Kontrahenten nur eine einzige Runde.

Auch in Sachen schnellste Rennrunde hat Martin die Nase vorne. Allerdings auch hier um lediglich eine gute Zehntelsekunde.

Somit Martin hier also im B-Lauf angekommen und für Basti war es ein bescheidener Auftritt seines Ginetta der schon Dienstschluss hat.

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

**Sieger: Martin Mecke, Ford Daytona 500, 89 Runden**

 **in 10:08:02 Minuten, Rundenschnitt: 6.832 sec.**

**Platz 2: Basti Rumpel, Ginetta LMP 2, 88 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.909 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Martin: 6.289 sec.; Basti: 6.399 sec.*

**Rennen 5 – B-Lauf der Endurance – Rendistanz 111**

 **Runden (2.664 Meter)**

**Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 1)**

 **Max Knobel (Spur Spur 4)**

**Jörg Abel (Spur 3)**

 **Martin Mecke (Spur 2)**

Der Renngott kann sehr launisch sein. Hatte er im Falle dieses jetzt bevorstehenden Rennens bereits im Vorfeld für einigen Wirbel gesorgt (Jörg im Q mit Fehler und daher nur P6 und Stammspur verloren; Max zur eigenen Überraschung auf P5 und darf auf der Stammspur fahren) so kam es dann nach dem 3 Minuten dauernden Warm Up im Rennen selbst zu einer Laune der besonders perfiden Art.

Dazu gleich mehr.

Nach der Info-Runde der gelungene Start. Drei Mal Daytona 500 und der Ginetta von Jörg kacheln mit Mordstempo durch die ersten Kurven.

Es dauert nicht lange bis Jörg sich von P3 nach vorne gefahren hat. 111 Umläufe sind jede Menge Strecke. Und sehr viele Kurven. Recht bald läuft es auf ein Duell Frank versus Jörg hinaus. Martin und Max müssen schauen dass sie P3 im Auge behalten. Mehr ist da so, bei der angeschlagenen Gangart der beiden Führenden, nicht zu erwarten. Es läuft de 44. Runde. Das zweite Renndrittel hat gerade begonnen. Plötzlich bleibt Franks Bolide auf der Anfahrt zur Presseturmkurve unvermittelt stehen. Nichts regt sich mehr am Ford Daytona. Der Wagen wird von der Strecke genommen. Untersucht. Von außen kein Fehler erkennbar. Was ist passiert? Ratlosigkeit. Das Rennen läuft weiter. Martin erbt jetzt P2, Max mit großem Abstand dahinter auf P3. Jörg ist vorne längst über alle Berge auf und davon. Es läuft darauf hinaus, dass er den Patzer den er sich eingangs der „Esses“ während der 5-Rundenquali geleistet wieder ausbügelt und sich mit dem Sieg in diesem B-Lauf Zutritt zur Extraklasse des A-Laufes verschafft. Sein Vorsprung auf Martin beträgt zum Zeitpunkt des Ausfalls von Frank bereits mehrere Runden und summiert sich bis ins Ziel auf satte 7 Runden. Nochmals 9 Runden hinter Martin kommt dann Max ins Ziel. Immerhin 5 WM Punkte ist die Sache wert, Martin kassiert deren 6.

Natürlich Freude und Erleichterung bei Jörg, Niedergeschlagenheit bei Frank der damit im Titelduell einen heftigen Rückschlag erleidet.

Aber was war nun wirklich Ursache des Ausfalls? Max findet die Antwort. In dem kurzen Streckenabschnitt zwischen Kurve 7 und der Presseturmkurve hat sich ein Schleiferbürstenfaden in den Slot der Spur 1 verirrt. Und hier einen Kurzschluss fabriziert.

Das ist bitter für Frank was das Ergebnis angeht. Einziger kleiner Trost: Der Ford ist ok.

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

**Sieger: Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 112 Runden (infolge**

 **einer Fehldurchfahrt 1 Runde mehr)**

 **Gesamtfahrzeit leider nicht**

 **Dokumentiert.**

**Platz 2: Martin Mecke, Ford Daytona 500, 104 Runden**

**Platz 3: Max Knobel, Ford Daytona, 95 Runden**

**Platz 4: Frank Howest, Ford Daytona, 43 Runden**

 **(Ausfall n. techn. Defekt am Slot)**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Jörg: 6.070 sec.; Frank: 6.148 sec.; Martin: 6.344 sec.*

*Max: 6.390 sec.*

Da wird bei einem Blick auf die schnellsten Rundenzeiten die Zweiteilung sehr deutlich.

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

**Startaufstellung**

**Horst Carl (Spur 2)**

 **Dominique Babenschneider (Spur 1)**

**Maik Müller (Spur 3)**

 **Jörg Abel (Spur 4)**

**WOW!**

Welch ein Starterfeld! Hochinteressant. Und jetzt (in der Endurance eher selten) sogar 3 Fabrikate am Start: Der von der Pole Position startende Horst und der von Startplatz 2 losfahrende Dominique im Ford Daytona 500. Dann Maik auf einer flachen BMW Flunder gefolgt von Jörg mit dem Ginetta LMP 2.

Jörg, der bei den Testfahrten und im freien Training auch den BMW eingesetzt hatte, hatte sich dann letztlich aber für den Ginetta entschieden, da der BMW Schwierigkeiten mit der engen Schikane (Kurven 3 und 4) hatte.

4 Minuten Warm Up. Und nur Maik auf einer Fremdspur (von Horst von der Spur 2 im Qualifying verdrängt).

Der Start

Herrlich. Diese Autos um die Strecke rasen zu sehen. Immer wieder toll. Geschwindigkeit und Fahrzeugbeherrschung. Volle Konzentration. Der A-Lauf zeigt sich immer von der besten Seite unseres Sports. Horst vorneweg; bald schon Jörg auf P2, Maik schnappt sich Dominique, der in Sachen Rundenzeiten absolut dran ist, aber dann zu viele Fahrfehler einbaut. Maik deutlich der langsamste Pilot in Sachen Rundenzeiten. Das Setup an seinem Boliden, was eigentlich auf die Spur 2 getrimmt ist, sowie die Tatsache dass die Spur infolge mangelnder Testkilometer noch immer recht langsam ist, lassen keine schnellen Zeiten zu. War der Maik im Qualifying über die 5 Runden doch pro Runde von Horst/Dominique nur eine Zehntelsekunde weg, so waren es hier gut und gerne knappe zwei Zehntel Rückstand. Da kann der Maik noch so fehlerfrei fahren. Die Konkurrenz ist an ihm vorbei. Und Horst steht mächtig unter Druck. Denn Jörg lässt nicht eine Sekunde locker (wer hat tatsächlich anderes erwartet?). Hier mal die schnellsten Rennrunden dieser beiden Herren. Horst: 6.025 sec., Jörg 6.031 Sekunden. Da passt keine Briefmarke dazwischen. Und so geht das das gesamte Rennen über. Horst/Jörg im Formationsflug. Jörg immer in Reichweite und am Ende rettet Horst eine einzige Runde (0,8% der Renndistanz) ins Ziel. Völlig erschöpft. Maik mit deutlichem Rückstand auf P3 (11 Runden zurück) und dahinter mit deutlichen 14 Runden Verlust auf den Sieger, Dominique. Gegen Horst war in der Endurance an diesem Samstag kein Kraut gewachsen. Souveräne Pole Position, souveräner (na ja…wie man so sagt…wirklich souverän sieht anders aus..ist aber auch langweiliger) Sieg und schnellste absolute Rennrunde. Das Triple war komplett für den Altmeister.

Ein tolles Rennen ist zu Ende. Und Jörg nimmt mit seinen 12 WM Punkten dem bei diesem Rennen zur Tatenlosigkeit verdammten Frank satte 8 Punkte ab.

That`s racing! Die Technik spielt in unserem Sport immer eine Rolle, und wenn sie nicht mitgeht ist auch der routinierteste Fahrer machtlos. Anstatt vielleicht 225 Rennrunden Langstrecke gefahren zu sein kommt Frank am Ende auf 43 gefahrene Runden. Besonders ärgerlich weil er gerade im Rennspeed erwiesenermaßen richtig gut dabei war. Seine 6.148-Runde im B-Lauf spricht sehr dafür.

Nun denn. Es bleibt der Blick nach vorne. Es folgte ja noch die F1 Klasse.

Aber hier zunächst das

**Rennergebnis des A-Laufes der Endurance**

**Sieger: Horst Carl, Ford Daytona 500, 124 Runden**

 **in 14:05:68 Minuten, Rundenschnitt: 6.820 sec.**

**Platz 2: Jörg Abel, Ginetta LMP 2, 123 Runden**

 **Rundenschnitt: 6.875 sec.**

**Platz 3: Maik Müller, BMW LMP 2, 113 Runden**

 **Rundenschnitt: 7.484 sec.**

**Platz 4: Dominique Babenschneider, Ford Daytona 500**

 **110 Runden Rundenschnitt: 7.682 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden*

*Horst: 6.025 sec.; Jörg: 6.031 sec.; Dominique: 6.160 sec.; Maik: 6.325 sec.*

***F1***

***Im Geschwindigkeitsrausch***

Der Wahnsinn hat Methode! Die ultimativen Geschwindigkeitsgladiatoren ziehen ein ins AUTODROMO CARLOS!

Der Rausch beginnt. Die Zeit wird im Nirgendwo verscharrt. Das Beben der Luft lässt schwache Nerven kollabieren. Die physikalische Revolution ist nah. Sie wird geboren aus 30.000 Umdrehungen kleiner, hochpräziser Kraftmaschinen die den ihnen zur Verfügung gestellten Kraftstoff namens Strom zu einer irren Mischung aus Beschleunigung und Kurvendynamik auf zwei breitbewalzte Hinterräder drücken, um diese vierzehneinhalb Zentimeter kurzen, F1 genannten, Kunststoffpfeile über die Bahn zu schießen, als seien sie gerade der vom Raum-Zeit-Kontinuum beherrschten Brutstätte eines fanatischen Teufels entkommen.

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

 **(1.728 Meter)**

**Startaufstellung**

**Basti Rumpel (Spur 3)**

 **Max Knobel (Spur 4)**

3 Minuten Warm Up. Die beiden Konkurrenten jeweils auf ihrer Stammspur. Basti auf dem Mercedes, Max auf dem Ferrari.

Beide in etwas gleichschnell unterwegs.

Der Start.

Schwierig hier eine Favoritenrolle zuzuweisen. Immerhin lagen beide im Qualifying sehr eng beieinander (5.910/5.942)

Um es kurz zu machen: Auch im Rennen lagen die Rundenzeiten dicht zusammen. Allerdings war Basti deutlich fehlerfreier unterwegs was dann im Rennen – wie immer – den Unterschied macht. So wurde das, zumindest nach meinem Geschmack, eine unerwartet klare Sache für den Basti der sich damit in den B-Lauf fährt. 5 Runden Vorsprung sind schon sehr deutlich auf diese Renndistanz betrachtet.

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

**Sieger: Basti Rumpel, Mercedes, 72 Runden in 7:49:30**

 **Minuten, Rundenschnitt: 6.518 sec.**

**Platz 2: Max Knobel, Ferrari, 67 Runden**

 **Rundenschnitt: 7.004 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Basti: 6.131 sec.; Max: 6.168 sec.*

Das waren – auch unter Berücksichtigung der Tatsache dass die Rennpower 0.5 Volt unter der Qualipower liegt – keine tollen Rennrunden.

Da musste der Basti im B-Lauf schon noch die ein oder andere Kohle drauflegen. Und das auf der Fremdspur (4) auf die er jetzt musste. Denn die Stammspur 3 hatte der Martin für sich (P 5 im Qualifying).

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

 **(2.376 Meter)**

**Startaufstellung**

**Frank Howest (Spur 1)**

 **Martin Mecke (Spur 3)**

**Dominique Babenschneider (Spur 2)**

 **Basti Rumpel (Spur 4)**

Damit 2 der 4 Konkurrenten nicht auf ihrer Stammspur unterwegs (Basti/Dominique).

Und wieder einmal eine hochinteressante Konkurrenz die da nach dem Warm Up am Start lauerte. Frank zum dritten Mal an diesem Tag von der Pole Position eines B-Rennens. Die ersten beiden Male hatten ihm kein Glück gebracht. In der Klasse der Indy Cars war es P2 geworden (hinter Horst) und in der Endurance Kategorie war es ein Totalausfall der Frank die Tour mächtig vermasselt hatte.

Jetzt also der dritte Versuch den A-Lauf zu erreichen und damit vielleicht noch den Hauch einer Chance im Titelkampf gegen Jörg zu wahren. Direkt hinter ihm Martin. Die Männer aus dem Fernen Osten hier also vorne. Dann gleich beide Rookies. Das war jetzt wirklich interessant weil die beiden Youngster auf Fremdspuren starten mussten.

Well done!

Der Start

Wir sehen einen Dominique auf dem Fahrzeug aus Maranello in Bestform. Das springende Pferd in Rot legt einen wahren Performanceritt hin. Wir sehen einen Martin auf der Spur 3, der immerhin mit seinem Williams gut zurecht kommt auch wenn er Leistungsmangel beklagt, was dazu führt dass eben sehr viele Passagen mit Vollgas genommen werden können. Wir sehen Basti auf der Spur 4 der kämpft und doch nicht schneller wird. Und wir sehen Frank der wieder einmal in argen Problemen steckt. Das Auto will die Spur 1 partout nicht annehmen. Es ist wie verhext an diesem Samstag für den Mann aus Eisenhüttenstadt. Und nein. Das ist ja noch lange nicht alles was in diesem B-Lauf geben wird. Runde 40. Dominique beherrscht nicht nur sein Auto sondern auch die Konkurrenz. Und wieder schlägt der Blitz des Renngotts in den Boliden des Frank Howest. Das Aus. Das Ding tut keinen Mucks mehr. Bleibt einfach stehen und rührt sich nicht. Es ist da irgendwo ein schwarzes Loch in dem die komplette Performance des Champions 2019 sang und klanglos untergeht. Einfach geschluckt wird. De Teufel soll es holen. Man hat schon vieles erlebt aber das so noch nicht. Franks Vorrat an Pech sollte für die nächsten 5 Jahre verbraucht sein. Und nachbestellen wird er ganz sicher nicht. Sein Aus spült Basti kampflos auf P3, was ja immerhin 5 Punkte wert ist. Der arme Basti hat an diesem Tag Flügel und Punkte reichlich gelassen. Vielleicht sollte er bei Red Bull anheuern die ja schließlich mit ihrer Limonade Flüüügel verleihen können.-

Und so ist die Sache klar und eindeutig. Martin fährt ein für ihn langweiliges Rennen auf P2 zu Ende. Dominique löst die Eintrittskarte zum Premiumrennen des Tages und ist selbstredend happy und mit sich und der Welt sehr zufrieden. Kleiner Wermutstropfen für den Sieger. Er muss im A-Lauf auf die doch recht anspruchsvolle Spur 1 (was ja seine Stammspur an diesem Tag auch ist auf der er aber gerade mit dem F1 nicht gut zurecht kam) wechseln denn diese ist ja infolge des Missgeschicks des Frank Howest frei geworden.

Der Rest wird dann gleich erzählt. Wir legen in Gedanken ein gutes Wort für Frank an höherer Stelle ein. Was ihm dann aber frühestens zum 26.11. helfen wird denn für heute ist Dienstschluss für Howest Racing.

Die schnellsten von den Piloten gefahrenen Rennrunden lassen eine klare Zweiteilung erkennen. Kommen gleich schwarz auf weiß.

Hier zunächst das

**Rennergebnis des B-Laufes der F1**

**Sieger: Dominique Babenschneider, Ferrari, 99**

 **Runden in 10:06:97 Minuten**

 **Rundendurchschnitt: 6.131 sec.**

**Platz 2: Martin Mecke, Williams, 96 Runden**

 **Rundendurchschnitt: 6.332 sec.**

**Platz 3: Basti Rumpel, Mercedes, 90 Runden**

 **Rundendurchschnitt: 6.744 sec.**

**Platz 4: Frank Howest, McLaren, 39 Runden (Ausfall**

 **Nach technischem Defekt)**

*Die schnellsten Rennrunden*

*Dominique: 5.700 sec.; Martin: 5.865 sec.; Basti: 6.073 sec.; Frank: 6.210 sec.*

Das war jetzt zunächst das schnellste Rennen des Tages bisher.

Und ich nehme es vorweg: Blieb es auch. Denn der nun folgende letzte Akt in diesem WM-Stück glich dann einem Drama mit vielen, vielen Unterbrechungen die trotz teilweise exorbitant schneller Rundenzeiten einen ziemlich verheerenden Renndurchschnitt verursachten.

Und das kam so:

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

 **(2.688 Meter)**

**Startaufstellung**

**Jörg Abel (Spur 4)**

 **Maik Müller (Spur 2)**

**Horst Carl (Spur 3)**

 **Dominique Babenschneider (Spur 1)**

4 Minuten Warm Up. Horst nicht auf seiner Stammspur. Dominique kämpft auf dem Ferrari. War es im Q immerhin P6 so will jetzt mit Rennpower da nicht viel gehen. Das Auto, dass gerade eben auf der Spur 2 den Sieg herausgefahren hat, ist nicht mehr im zutreffenden Setup-Fenster für die Spur 1.

Jörg und Maik superschnell unterwegs. Horst so lala auf der 3. Und ebenso wie gerade im B-Lauf 4 verschiedene F1 Fabrikate: Ferrari, McLaren, Red Bull und Williams.

Der Start

Ein Haifischbecken ist ein Knabenchor verglichen mit der Szenerie als diese 4 Geschosse durch die ersten Kurven einer 1.568-Kurven Fahrt schießen.

Wie Staubteilchen nach einer Explosion schnellen die 4 Boliden aus ihren Startpositionen. Und Jörg lässt es richtig krachen. Kachelt vorne weg. Gefolgt vom Red Bull (Maik), Horst und dem Rookie auf dem Ferrari.

Oh ja. So sieht gewöhnlich ein Start/Ziel-Sieg aus. Und Jörg hat das schon hinbekommen in der Vergangenheit..

Doch heute wirft das strahlende Licht lange Schatten. Nein. Von einem technischen Defekt a la Frank bleiben die Kontrahenten verschont.

Zunächst aber wird es dann für den Leader Jörg doch nicht ganz so einfach mit der Spitze. Denn Maik ist erstaunlich schnell auch im Rennpowerbetrieb. Bleibt dran. Versucht zu attackieren. Runde 17. Dominique fliegt am Presseturm (bereits überrundet) ab. Und wie es die physikalischen Kräfte wollen geht es mittels Fliehkraft von der innen gelegenen Spur 1 auf die außen gelegene Spur 4. Jörg kann den Aufprall auf Dominiques Ferrari nicht verhindern. Maik geht vorbei. Auf Spur 2 ist die Strecke frei. Supergeste von Maik!! Hält am Ende der Geraden die zur FORD BANK Kurve führt an. ????. Der Grund ist relativ einfach und doch ganz besonderer Erwähnung wert.

Er wartet auf Jörg. Hat erkannt, dass dieser seine Führung unverschuldet eingebüßt hat.

Weiter geht’s. Jörg wieder an der Spitze. Nicht allzu lange. Denn: Wenige Runden später exakt das gleiche Spiel. Dieses Mal ist Maik weg und übernimmt die Führung in diesem hochemotional aufgeladenen Renndrama. Danach gibt es noch sage und schreibe sechs Wiederholungen dieses Vorganges. Und Jörg ist zurecht frustriert. Lehrgeld des Rookie: Er hätte spätestens nach Vorfall Nr. 2 beim Überrunden sein Auto abbremsen oder das an dieser Stelle (Presseturmkurve) wohl unfahrbare Auto aus dem Rennen nehmen müssen. So also jetzt Maik vor Horst der natürlich auch vom Jörg`schen Desaster profitiert, hat er auf der Spur 3 an besagter Stelle kein Hindernis.

Ja das war alles nicht optimal. Da sind vielleicht sogar die Regelhüter gefragt. Die Rennleitung muss befugt werden, hier einzuschreiten d.h. ggf. den unfallverursachenden Fahrer der mit seinem Gerät an dieser Stelle sichtbar nicht klarkommt, das Auto aus dem Rennen zu nehmen. Denn mehr als P4 ist natürlich bei mindestens 8 Abflügen sowieso nicht zu erwarten. Das Rennen entsprechend oft unterbrochen. Der Rundendurchschnitt für einen A-Lauf der F1 richtig schlecht.

Aber zurück zum Renngeschehen. Jörg auf P3 versucht dennoch alles. Hat selbstredend eine richtige Wut im Bauch. Aber jetzt sind es 2 Runden Rückstand auf Horst und satte 7 Runden auf Maik. De Renndistanz neigt sich dem Ende.

Das Rennen ist gelaufen. Auch lange 112 Runden sind irgendwann abgerast.

Glückwunsch an Maik zu diesem wenn auch glücklichen Sieg. Der Altmeister in Sachen Rundenzeiten deutlich zurück und lediglich durch die unverschuldeten Unfälle Jörg`s auf einen sehr, sehr glücklichen zweiten Platz gespült.

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

**Sieger: Maik Müller, Red Bull, 112 Runden in 12:16:92**

 **Minuten, Rundendurchschnitt: 6.571 sec.**

**Platz 2: Horst Carl, McLaren, 107 Runden**

 **Rundendurchschnitt: 6.887 sec.**

**Platz 3:Jörg Abel, Williams, 105 Runden**

 **Rundendurchschnitt: 7.018 sec.**

**Platz 4: Dominique Babenschneider Ferrari, 93 Runden**

 **Rundenschnitt: 7.924 sec.**

*Die schnellsten Rennrunden:*

*Jörg: 5.529 sec.; Maik: 5.627 sec.; Horst: 6.063 sec.;*

*Dominique: 6.273 sec.*

So hat sich Jörg immerhin die schnellste Rennrunde gesichert. Horst und Dominique um Welten zurück.

Die 95.Weltmeisterschaft war vorüber.

Bevor die Highlights und Daten nochmals präsentiert werden, hier der neue Punktestand in der Jahreswertung nach 3 von 4 Weltmeisterschaften. In Klammern jeweils die Anzahl der vom Fahrer gefahrenen Weltmeisterschaften 2022

**Jahresgesamtwertung 2022**

**P1: Jörg Abel, 122 Punkte (3)**

**P2: Frank Howest, 94 Punkte (3)**

**P3: Horst Carl, 88 Punkte (3)**

**P4: Maik Müller, 71 Punkte (3)**

**P5: Martin Mecke, 57 Punkte (3)**

**P6: Dominique Babenschneider, 47 Punkte (3**

**P7: Basti Rumpel, 46 Punkte (3)**

**P8: Max Knobel, 42 Punkte (3)**

**Daten, Fakten, Hintergründe zur 95. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY**

* **Mit 8 Piloten waren alle derzeit aktiven Fahrer am Start. Und alle 8 haben auch alle bisherigen Weltmeisterschaften 2022 gefahren.**
* **Nachwuchs ist ein großes Thema. Die MASTERS benötigen dringend Verstärkung, wollen sie nicht riskieren unter die Idealzahl „8“ Starter zu rutschen.**
* **Die schnellste Runde überhaupt konnte Maik fahren. Im F1 (Q1) war er mit 5.328 sec. granatenmäßig dabei**
* **Langsamste Quali-Runde lag bei Basti an. Im Q der Indy Cars kam er nicht unter 6.873 sec.**
* **LICHT und SCHATTEN: Aufsteiger ganz klar: Maik und Dominique (LICHT); Absteiger ebenso deutlich: Frank, Basti und Martin (Schatten).**
* **Schauen wir auf den durchschnittlich erreichten Startplatz der einzelnen Piloten: Maik ganz vorne( 2,33), Jörg (2,66), Horst (3,33), Frank (4,0), Dominique (4,33), Max (5,33), Martin (6.66) und Basti (7,14)**
* **Die 3 A-Läufe wurden von 3 verschiedenen Fahrern gewonnen (Jörg/Indy; Horst/Endurance; Maik/F1)**
* **Die 3 Pole Positions gingen an 2 Fahrer: Jörg (Indy/F1); Horst (Endurance)**
* **Nur auf Spur 1 wurde kein Sieg herausgefahren**
* **Kein Rennen gewinnen konnten nur Max und Frank.**
* **Die 9 Siege waren wie folgt verteilt: Jörg, Horst und Basti je 2 Siege. Maik, Martin und Dominique je 1 Sieg.**
* **In Sachen Gesamtwertung ist Jörg mit 28 Punkten nur noch rechnerisch einzuholen. Alle anderen Positionen einschließlich des Kampfes um den Vizemeister, sind noch recht offen**
* **Schnellstes Rennen war der B-Lauf der F1! Und hier war es Rookie Dominique der die 99 Runden mit einem Schnitt von 6.131 sec. zurücklegte**
* **Die Punkteausbeute der Fahrer gestaltete sich wie folgt: Jörg (41), Horst (39), Maik (37), Dominique (20), Max (15), Frank und Martin (je 14) und Basti (9).**
* **Schnellste Rennrunde kommt von Jörg. Im A-Lauf der F1 sauste er in 5.529 sec. um den Kurs. Mit Rennpower wohlgemerkt. Diese Zeit hätte im Q noch zu P6 und beinahe sogar zu P5 gereicht.**
* **Die Stimmung insgesamt war gut. Abgesehen von Franks Frust ob der technischen Defekte, Martins und Bastis Frust über die Spur 3 die nicht recht schnell werden wollte und dem (berechtigten) Ärger Jörgs im A-Lauf der F1 war alles im grünen Bereich.**

**Nächste (96. WM/Saisonfinale) am**

**26. November 2022**

Horst