**Ein (beinahe) perfekter Sieg**

**Der Rennbericht zum „CLASSIC 100“ 2023 (15. Auflage des Endurance-Klassikers der MASTERS OF INSANITY)**

*Kleine Vorbemerkung: Die Daten zu den einzelnen Rundenergebnissen basieren auf der wunderbaren, von Basti Rumpel erstellten, Exceltabelle und der dazugehörigen Grafik. Dafür ein großes DANKE!*

**Samstag, 21. Oktober 2023**

**11! Fahrer hatten sich eingefunden. Wow! Das CLASSIC 100 setzt immer wieder neue Kräfte frei.**

Neben den 9 „Stammpiloten“ der laufenden Weltmeisterschaft hatten sich **Mirco** Jäger und **André** Dietrich eingefunden um die **10.800 Sekunden** lange Renndistanz in Angriff zu nehmen.

Bereits im Vorfeld war, nachdem die Teambesetzungen feststanden, viel über die Chancen der einzelnen Mannschaften spekuliert worden.

Die Testfahrten zeigten dann allerdings ganz unmissverständlich: Hier würde auf Spitz und Knopf gefightet werden. Alle Piloten und Teams lagen auf die einzelne Runde gesehen, innerhalb einer guten Zehntelsekunde.

Ein Highlight setzte am Tag vor dem Rennen André. Da er satte 350 Kilometer Anfahrtsweg zur Rennstrecke zu fahren hatte, hatte man ihm am Vortag des Rennens – welcher eigentlich traditionell testfrei ist – ein Training eingeräumt. Er fuhr dann tatsächlich über die 20 Minuten ( eine STINT-Länge) 183 Runden und die schnellste Einzelrunde überhaupt in 5.883 Sekunden!

So war denn die Spannung heute zum Greifen. Nach der Fahrerbesprechung ab 10.15 Uhr ging es zum auf 30 Minuten angesetzten Warm up.

Dabei testeten alle Teams nochmals Stromabnehmer (Schleifer) und Reifen, sowie Einsatzwagen und T-Car. Letzteres durfte laut Reglement innerhalb der ersten 2 Rennstunden anstelle des Einsatzwagens eingesetzt werden, wenn ein kapitaler Schaden am Einsatzwagen auftreten würde. Das es da auch wieder anders kommen konnte als von den Regelmachern gedacht, sollte sich noch zeigen.

Die 30 Minuten waren schnell vorüber. Und erneut konnte man lediglich spekulieren. Auch wenn unter dem Strich das Team 4 (Horst/Martin) den besten Eindruck hinterließ, war im Grunde alles offen. Niemand wusste genau wie insbesondere die Ginetta LMP II, die von 3 der 4 Teams eingesetzt wurden, auf die Megadistanz reagieren würden. Nie vor dem Rennen hatte ein solcher Bolide eine solche Strecke zurückgelegt.

Jetzt ging es noch im geschlossenen Fußmarsch zum Nettomarkt an der Berliner Straße. Das **MASTERS-PHOTO 2023** stand an. Fotografiert wurde von Annette Carl.

Das gibt mir Zeit und Gelegenheit die Teams vorzustellen.

**TEAM 1: Frank Howest/Max Knobel/Basti Rumpel**

 **(Spur 1), Ginetta LMP II/Ford Daytona 500**

**TEAM 2: Mark Schwolow/Mirco Jäger/André Diedrich**

 **(Spur 2), Ginetta LMP II/Ginetta LMP II**

**TEAM 3: Jörg Abel/Maik Müller/Dominique Babenschneider**

 **(Spur 3) Ford Daytona 500/Ginetta LMP II**

**TEAM 4: Horst Carl/Martin Mecke**

 **(Spur 4), Ginetta LMP II/Ford Daytona 500**

Ein Rennen der Superlative stand bevor. 180 Minuten. Eingeteilt in 9 STINTS a 20 Minuten. Regelmäßiger Fahrerwechsel mit 60 Sekunden Wechselübergangszeit.

Die Voltzahlen waren denen der WM entsprechend. Ordentlich Power für die herrlichen Rennwagen. Die Ginetta alle in tarnfarbenem Oliv. Das T-Car des Teams 3, ein Ginetta von Jörg Abel, in Nachtfaltermetallicblau. Der „BLUE-YELLOW-LIGHTTOWER“ an der Strecke kurz nach Start/Ziel würde die Wechselphasen auch optisch anzeigen. Die zweite der drei Rennstunden würde in Dunkelheit gefahren werden.

Nachstehend die Fahrerreihenfolge die die Teams spätestens nach dem Warm up der Rennleitung zu übermitteln hatten:

**Team1: Basti/Frank/Max**

**Team 2: Mark/Mirco/André**

**Team 3: Maik/Dominique/Jörg**

**Team 4: Martin/Horst**

**Die Bühne war angerichtet. Um 11.58 Uhr war es soweit.**

**Nach der obligatorischen Installationslap kamen 4 Boliden an der Startlinie parallel zum Stehen. Hoppla! Mark bemerkte, dass für sein Team 2 der „falsche“ Ginetta am Start stand. Austausch erfolgt. Mark wurde noch auf eine Installationslap solo geschickt und kam dann zwischen den Konkurrenten an der Ziellinie zum Stehen. Alles perfekt!**

**Die Ampel taktete die 5 roten Lichter im Sekundentakt hoch.**

**Das schlagartige Erlöschen dieser gab das Rennen frei. Die Hatz konnte beginnen.**

Und sie begann spektakulär. Sofort zwei Abflüge in den ersten Runden und das favorisierte Team 4 lag nur an P3. Martin am Stick. Das war er: der Martin: Mit der Brechstange mittendurch. Vorne Mark, gefolgt von Maik, der dann die Führung kurzzeitig übernehmen konnte. An P4: Basti für das Team 1. Es waren noch nicht einmal 8 Minuten der Distanz erledigt, als Martin für das Team 4 in der 72. Runde die Führung übernahm. Warum dies ein entscheidender Moment war? Ja jetzt muss ich spoilern. Team 4 sollte dominierend bleiben. Kurzum: Team 4 gab die Führung nie wieder ab. Ja! P1, der Sieg, schien sicher. DENNOCH BITTE WEITERLESEN!! Dass das so früh schon geschah, war konsequent. Martin und der Ginetta (der ihm selber gehört) waren ganz im Sinne Maik Müller`s eine Einheit geworden. Unbeirrt, nach den anfänglichen Ausrutschern, zog der Mann aus Neuzelle, nachdem die Reifen den notwenigen Grip aufgebaut hatten, seine Bahnen mindestens so präzise wie der Halleysche Komet. Was fiel der Konkurrenz dazu ein? Eher wenig. Auch wenn Team 2 sich rasch als kompetentester Jäger in der Wildnis dieser 10.800 Sekunden etablierte, kamen die Mannen um Mark nie näher als bis auf 5 Runden an Team 4 heran. Was viel klingt, aber letztlich nur gut 30 Sekunden Sekunden ausmacht. Da konnte man sich auch beim Leader-Team keinen großartigen Boxenstopp leisten. Und der kam auch nicht! Team 4 donnerte wirklich mit einem einzigen Stopp durch dieses Zeitrennen. Martin stellte beim Fahrerwechsel ein einziges Mal den Schleifer nach. Das war`s! Und Horst erledigte seinen Job ohne einen einzigen Fehler! Zumindest wenn man einen kleinen Ausrutscher in der FORD BANK Kurve nicht mitrechnet bei dem das Auto heftig über die Curbs donnerte und kurz die Leitplanke touchierte aber in der Stromschiene blieb.

Nach 40 Minuten (2 Stints) übergab Horst wieder an Martin.

Die Reihenfolge sah so aus:

**Team 4: 375 Runden**

**Team 2: 370 Runden**

**Team 3: 368 Runden**

**Team 1: 350 Runden.**

Jetzt im dritten STINT kamen auch die letzten noch nicht eingesetzten Piloten zum Fahren. Also Max, André und Jörg (Teams 1, 2 und 3). Mann. Was war man heiß auf das Fahren. Das Slotracen in seiner schönsten Form. Die auch mal hässliche Züge zeigt. Denn…

Dieser 3. STINT brachte zwei Fahrzeugwechsel: Gleich zu Beginn nahm mit Erlaubnis der Rennleitung Team 1 seinen Ginetta, der leider infolge eines schweren Unfalls in STINT 1 arg gelitten hatte (das rechte von 2 Vorderlichtern hatte sich teilweise verabschiedet und ab STINT 4 war Dunkelheit angesagt, so dass das Team Probleme gehabt hätte den ohnehin sehr dunkel gehaltenen Boliden zu erkennen) aus dem Rennen und setzte jetzt auf das T-Car in Gestalt eines Ford Daytona 500. Kurz darauf (nach 410 Runden) musste auch das Team 3 das T-Car zum Einsatz bringen. Das A-Auto (Ford Daytona 500 von Dominique) erlitt, ebenfalls infolge Unfall, einen **Komplettabriss der Stromabnehmeraufhängung**. Hier wurde jetzt der Ginetta LMP II aus dem Rennstall von Jörg Abel auf die Strecke gebracht. Ein schnelles und erprobtes Auto, welches aber im direkten Vergleich zum Ford Daytona schon ein nervöseres Handling parat hat mit dem dann der Fahrer auch zurechtkommen sollte. Und Maik/Horst tauschten wissende – mit einem Lächeln versehene – Blicke. Maik wieder in einem Team das mit technischen Problemen haderte. Wieder würde es ziemlich sicher kein Sieg für den Potsdamer werden, der als einziger langgedienter MASTER dieses Rennen bisher nie gewinnen konnte, obgleich er zweimal überlegen in Führung gelegen hatte in der Vergangenheit.

Die Fahrzeugwechsel halfen nicht allzu viel. Die Abstände hatten sich nochmals vergrößert.

**Nach einer Stunde zeigte sich folgendes Bild:**

**Team 4: 566 Runden**

**Team 2: 557 Runden**

**Team 3: 529 Runden**

**Team 1: 522 Runden**

Ja, Team 2 hatte nur 9 Runden Rückstand. Aber in diesem einen STINT bereits wieder 4 Runden auf die Spitze eingebüßt.

Enger war es zwischen P3 und P4 geworden. Lagen die Teams 3 und 1 nach STINT 2 noch 10 Runden auseinander, so waren es jetzt nur noch derer 7.

Und schon brausten sie in die Nacht. Raumlicht aus. Basti/Mark/Maik und Horst hießen die Piloten die sich zuerst an die veränderten Lichtverhältnisse anpassen mussten. Und da waren Horst/Mark mit je 169 Runden die schnellsten, gefolgt von Maik mit 163 Runden und Basti, der, mit vielen Boxenstopps, nur 137 Runden beitragen konnte. Bei Team 1 lief in Sachen Performance des Autos nichts zusammen. Ungezählte Stopps (Schleiferwechsel ohne Ende) begleiteten das Team über die gesamte Renndistanz. Da konnten die 3 Piloten nur farblos bleiben. Ohne Power am Auto war das alles ziemlich hoffnungslos. Dabei hatten die Testfahrten noch ein ganz anderes Bild vermittelt. Da war man durchaus bei der Musik (Zeiten unter 6.000 Sekunden waren möglich). Rätselhaft.

Und Horst schnurrte unbeirrt durch das Dunkel.

**Nach 4 STINTS sah die Reihung so aus:**

**Team 4: 735 Runden**

**Team 2: 726 Runden**

**Team 3: 692 Runden**

**Team 1: 659 Runden**

Der zweite Nachtstint (STINT 5) sah die Herren Frank, Mirco, Dominique und Martin am Steuer. Und da muss ich tiefsten Respekt zollen. Mirco als „Gastfahrer“ knallte 175 Runden hin. Eine blitzsaubere Leistung. Nur Horst war mit 178 Runden erfolgreicher. Frank stand mehr an der Box als das er fuhr und magere 148 Runden drückten in aller Deutlichkeit die Probleme des Team 1 aus. Dominique erledigte 170 Umläufe was mit dem im Vergleich zum Daytona nervös zu fahrenden Ginetta keine schlechte Leistung war.

Reihung nach 5 STINTS (100 Minuten):

**Team 4: 913 Runden**

**Team 2: 901 Runden**

**Team 3: 862 Runden**

**Team 1: 807 Runden**

Es war immer noch eng an der Spitze. 12 Runden Rückstand. Man hatte also von Seiten des Teams 2 lediglich 2,4 Runden pro STINT verloren. Keine 15 Sekunden in 1.200 Sekunden. Tempo hoch! Performance immer noch auf Sieg geeicht.

So. Wer „so“ sagt ist ja bekanntlich noch lange nicht fertig…

Im dritten Nachtstint, der ja das Ende der Dunkelphase und den Abschluss des zweiten Renndrittels einläutete, waren es Max, André, Jörg und Horst (In der Reihung der Teams 1 bis 4) die noch einmal alles gaben um irgendwie Boden zu gewinnen. Da trumpfte dann der amtierende Champion, Jörg Abel, richtig auf. Den Ginetta kennt er aus der WM und so waren es stolze 187 Runden die der Thyrower zusammenbrachte. Dicht gefolgt von Horst (186 Runden) und dem wirklich beeindruckenden André (184 Runden). Letztgenannter extra über 350 Kilometer angereist (man kann es ja nicht oft genug betonen) um diesen Klassiker hier und heute zu fahren. CHAPEAU. Soviel Leidenschaft kann man nicht lernen; die ist im Blut. Ein echter Racer, unser André Dietrich dem sein Onkel Uwe in Berlin Herberge gewährt während seiner „Rennaufenthalte“.

Und da war es doch schön und hochverdient, dass die Herren Mirco Jäger und André Dietrich auf das aktuelle Gangphoto der MOI gebannt werden konnten.

Nicht vergessen wollen wir aber unser Team 1. Die – trotz aussichtsloser Lage – nicht aufzugeben gedachten. Max erledigte seinen Nachtarbeitsjob nach 164 Runden. Da war nicht mehr drin. Der Mehrfachsieger dieses Rennens hatte hier ebenso wenig ein Wunder bewirken können wie seine beiden Mitstreiter.

Drei der 4 Teams sprengten in diesem STINT 6 die 1.000-Runden-Marke.

Und zwischen P1 und P2 war die Distanz mit 14 Runden nicht uneinholbar groß. Da ging vielleicht noch was. Team 3 dann mit 36 Rückstand auf P2….nun das war schon ein ordentliches Polster für Mark/Mirco/André.

Die Reihenfolge stellte sich nach genau 2 (6 STINTS) der 3 Rennstunden wie folgt dar:

**P1: Team 4 mit 1.099 Runden**

**P2: Team 2 mit 1.085 Runden**

**P3: Team 3 mit 1.049 Runden**

**P4: Team 1 mit 971 Runden**

Licht! Es werde Licht! Endlich. Und schon wurden sie schneller. Wie von einem Katapult abgeschossen pfeilten sie dahin. Und wie! Martin auf der Spur 4 in seinem Element. Weite Kurven. Damit ultraschnelle Kurven. Und der Ginetta weiterhin nach 1.100 Runden tadellos unterwegs.

196 Runden ballerte der Mecke raus. Wow! 193 machte auch Mark und 192 der Maik. Das waren schon Superlative die da gefahren wurden. Und auch Basti schaffte 171 Umläufe. Betrachten wir mal die Durchschnittsrundenzeiten der 4 Kontrahenten: Martin: 6,122 sec.; Mark: 6.218 sec.; 6.250 sec. und Basti: 7.018 sec.

Das war von den drei alten Haudegen ganz vorne ein Granatentempo.

Die Reihenfolge:

**P1: Team 4, 1.295 Runden**

**P2: Team 2, 1.278 Runden**

**P3: Team 3, 1.241 Runden**

**P4: Team 1, 1.142 Runden**

Wieder 17 Runden Vorsprung für Team 4.

STINT 8 zeigte dann ein anderes Bild. Ja. Es war hell. Ja man hatte bereits 140 Rennminuten in die Menschen und in die Boliden reingehämmert. Und jetzt musste diesem bisher sehr hohen Tempo Tribut gezollt werden.

Da war jetzt Horst mit vergleichsweise schmalen 178 Runden in diesem STINT der Speedking. Gefolgt vom nicht nachlassenden, und sich teils mit Horst heftig duellierenden Mirco mit 171 Runden. Dominique riss lediglich 164 Runden von der Kunststoffrolle des AUTODROMO CARLOS. Und Frank musste einen weiteren Tiefschlag einstecken: 154 Runden verstetigten den Niedergang des Team 1. Man erfüllte seine Pflicht und ließ der Rennfahrerehre weiten Raum. Diese Pflicht die spätestens dann zur Qual wird wenn man mit abgebrochener Speerspitze gegen die blitzenden Klingen der Konkurrenz zu zaubern versucht und feststellt: Nein. Das ist nicht Hogwards. Das ist nur ein Keller in Großbeeren. Müßig weiter zu philosophieren. S`laaft net. Basta.

Der Zwischenstand vor dem letzten Neuntel des Rennens:

**P1: Team 4: 1.473 Runden**

**P2: Team 2: 1.449 Runden**

**P3: Team 3: 1.405 Runden**

**P4: Team 1: 1.296 Runden**

Noch einmal 1.200 Sekunden. Sicher war hier niemand. Allerdings: Team 1 kam wohl für den Sieg nicht mehr in Betracht. Selbst ein technischer Ausfall der ersten drei Mannschaften hätte 178 Runden vom Team 1 erfordert. Mit dem Fahrzeugmaterial was sich auf der Spur 1 in Bewegung befand, kaum machbar.

An der Spitze jetzt 24 Runden Vorsprung für Team 4. Martin übernahm dort und Horst gab zum letzten Mal ab. 24 Runden. Das entsprach bei dem Tempo das Martin zuletzt gezeigt hatte **2:27 Minuten Vorsprung**. Daraus folgte, dass Martin schon noch gut siebzehneinhalb Minuten richtig Gas geben musste. Und zwar nicht zu Unrecht. Denn jetzt galt es drei Dinge zu beachten: Erstens: Der Schleifer des Teams 4 war nie gewechselt worden. Da konnte es jederzeit zu einem Leistungsabfall kommen. Zweitens: Martin begann Fehler zu machen. Mehrere Abflüge. Was nicht nur Zeit kostete, sondern immer wieder das Material bis an die Grenze der Belastbarkeit führte. Und Drittens: André fuhr als Schlussfahrer des Team 2 höllenmäßig schnell. Der Vorsprung schmolz.

Nicht mehr gefährlich wurde Team 3: Jörg kämpfte mit erheblichen Problemen am Auto. Zu Team 1 gibt es weiter nichts zu erklären. Der Wurm war drin und hatte mächtig gewütet.

So kamen sie denn alle ins Ziel. Erschöpft, ausgelaugt. Strahlende Sieger und Geschlagene. Und perfekt: Man nahm es locker. Gratulierte und anerkannte die (fast) perfekte Leistung der Herren Martin Mecke/Horst Carl.

Ein tolles Rennen war zu Ende. In 2024 wird es weiter gehen. Ganz sicher.

**Das Ergebnis des 15. CLASSIC 100**

**Sieger: Martin Mecke/Horst Carl, 1.656 Runden**\*1

**Platz 2: Mark Schwolow/Mirco Jäger/André Dietrich, 1.635 Runden**\*2

**Platz 3: Jörg Abel/Maik Müller/Dominique Babenschneider, 1.572 Runden**\*3

**Platz 4: Frank Howest/Max Knobel/Basti Rumpel, 1.459 Runden**\*4

\*1 Ginetta LMP II

\*2 Ginetta LMP II

\*3 Ford Daytona 500, ab Runde 430 Ginetta LMP II

\*4 Ginetta LMP II, ab Runde 372 Ford Daytona 500

So festgefahren das alles schon nach einer guten halben Stunde nach Rennstart schien, so war es dennoch spannend. Die kleinste technische Unebenheit hätte jederzeit jedes der auf den Plätzen 1 bis 3 liegenden Teams treffen und einen anderen Rennverlauf herbeiführen können. Team 1 hatte von Anbeginn irgendwie in die Kacke gegriffen da war nicht viel zu ändern.

Und dennoch: Ganz gleich ob ganz vorne, oder ganz hinten. Alle elf Piloten fuhren durchgehend mit Herz und höchstem Einsatz. Das am Ende mindestens 8 von ihnen nicht als Sieger vom Platz gehen würden, war allen klar bewusst. Das es sogar derer 9 waren die nicht gewonnen hatten lag an der heutigen Tagesform der Veteranen Martin/Horst. Sie waren an diesem Tag schlichtweg nicht zu schlagen.

10.800 Sekunden waren um. Die Fahrer beinahe so erschöpft wie der Sauerstoffvorrat im Raceroom.

Die Siegerehrung. Martin/Horst durften je einen herrlichen Tourenrennwagen von Scalextric entgegennehmen. Der nicht zu vergebende dritte Rennwagen (ein Ginetta, bau- und farbgleich dem heutigen Siegerwagen) fand sofort einen Abnehmer. Max kaufte den Wagen bzw. gab eine verbindliche Kaufoption ab.

So fand alles ein befriedigendes Ende (Team 1 verzeihe mir diese etwas optimistische Schlussbemerkung).

Das 15. CLASSIC 100 endete mit einem gemütlichen Beisammensein und Smalltalk. Die einzelnen Fahrer verabschiedeten sich und alle gemeinsam blicken natürlich zum nächsten Event: Der 100. Weltmeisterschaft der MASTERS OF INSANITY am 25. November 2023.

Wenn es dann wieder heißt: Gentlemen, start your engines!!

Für alle Detailversessenen….nachstehend einige Zahlen/Fakten zu diesem Rennen

***DATEN - FAKTEN - HINTERGRÜNDE***

* Insgesamt wurden im Rennen 6.322 Runden gefahren; das entspricht einer Distanz von 148,567 Kilometern
* Das Siegerteam hat im Rennen sage und schreibe 23.184 Kurvendurchfahrten zurückgelegt und das alles mit durchschnittlich 13,3 Km/h (= 3,69 m/sec.)
* Die durchschnittliche Rundenzeit der Teams stellt sich einschließlich aller Unterbrechnungen (Voll-Stop-Phasen, Boxenstopps etc.) wie folgt dar: Team 4: 6.528 sec.; Team 2: 6.606 sec.; Team 3: 6.870 sec.; Team 1: 7.402 sec.
* Im 30 Minuten dauernden Warm up wurden je Team nochmals zwischen 150 und 220 Runden gefahren
* In der Startaufstellung sahen wir drei!! Ginetta LMP II und lediglich einen Ford Daytona 500. Durch die Fahrzeugwechsel der Teams 1/3 verschob sich dieses Kräfteverhältnis nicht.
* Die absolut schnellsten Rennrunden lagen viel dichter beisammen als das Rennergebnis dies vermuten lässt. Schnellste Runde wurde von Team 2 gefahren: 5.925 sec.! Auf P2 hier das Team 3 mit 5.999 sec., gefolgt vom Siegerteam 4 mit 6.027 sec. Schlusslicht auch hier das Team 1 mit 6.165 sec.
* Die Lufttemperatur im Raceroom betrug zum Start niedrige 18,5 Grad Celsius. Im Ziel lagen dann 20,7 Grad an. Die Luftfeuchtigkeit beim Start lag bei 54%. Im Zielhatte die veratmete Luft dann 65% Luftfeuchtigkeit. Also insgesamt durchweg erträgliche Werte
* Der Ford Daytona 500 erlitt durch einen heftigen Unfall von Dominique leider einen Totalschaden (Abriss der gesamten Stromabnehmeraufhängung)
* In der Nachtphase (STINTS 4-6) kam es zu teilweise heftigigen Abflügen. Mehrere Full-Course-Stopp-Phasen waren die Folge. Die jeweiligen Rennleiter gingen insgesamt gut mit den jeweiligen Situationen um.
* Strafen infolge von Unfällen gab es nicht. Nur ein unfreiwilliger Spurwechsel führte zu einer Unterbrechnung und zu einer anschließenden doppelten Stop-and-Go Strafe des Piloten.
* Die Technik an der Strecke (Zeitnahme, Regler, Stromkraftmaschinen, Yellow-Blue-Lighttower) funktionierte absolut störungsfrei
* Die beste Rundenleistung in einem STINT gelang Martin Mecke: In STINT 7 waren es sage und schreibe 196 Runden die der Neuzeller Slotroutinier fuhr.
* Die wenigsten Runden fuhr im STINT 4 für das Team 1 Basti: magere 137 Runden wurden hier gezählt.
* Die Rundenleistungen der Fahrer in Summe (in Klammer die Anzahl der vom Fahrer geleisteten STINTS): Martin: 937 Runden (5); Horst: 719 Runden (4); André: 557 Runden (3); Mark: 552 Runden (3); Maik: 544 Runden (3); Mirco: 526 Runden (3); Jörg: 515 Runden (3); Dominique: 513 Runden (3); Max: 499 Runden (3); Basti: 482 Runden (3); Frank: 478 Runden (3)
* Rundenzahldurchschnitte der Fahrer je STINT: Martin: 187,4 Runden; André: 185,67 Runden; Mark: 184 Runden; Maik: 181,34 Runden; Horst: 179,75 Runden; Mirco: 175,34 Runden; Jörg: 171,67 Runden; Dominique: 171 Runden; Max: 166,34 Runden; Basti: 160,67 Runden; Frank: 159,34 Runden.
* Bei einer gemittelten Rundendurchschnittszeit von 6.851 sec. (Summe aller Renndurchschnitte der Teams dividiert durch 4) bedeuteten die Rundenrückstände in Zeit umgerechnet folgende Abstände im Ziel: Team 1 (P1) zu Team 2 (P2): 2:43:87 Minuten; Team 2 (P2) zu Team 3 (P3): 7:11:613 Minuten; Team 3 (P3) zu Team 1 (P4): 12:54:163 Minuten.
* So dass die Sieger dem auf P4 ins Ziel gekommenen Team 1 22:29:647 Minuten davongefahren sind, also mehr als einen kompletten STINT.
* Die ersten drei Teams lagen im Zeitumfang eines knappen halben STINTS voneinander entfernt.
* Die Stimmung unter den Fahrern war richtig gut.
* Das CLASSIC 100 hat alle Erwartungen erfüllt. Es ist und bleibt eine Erfolgsgeschichte und es ist und bleibt das ganz persönliche Slotracing-Waterloo des Maik Müller…

Horst im November 2023