**Hochspannungslei(s)tung**

**Der offizielle Rennbericht zur 49. Weltmeisterschaft der Slotracer am 13./14. August 2011**

**CT**

Die „masters of insanity“ in vollständiger Besetzung: Neun Piloten; kein Entkommen. P 9 lautet das Schandmal.

*10.00 Uhr/Großbeeren.*

Mächtig Trubel. Denn zu den 9 aktiven Fahrern gesellten sich für eine knappe Stunde noch Matthias und Lukas Weh aus Waiblingen. Die waren gemeinsam mit Ihrer Frau/Mutter Petra für eine Woche zu Gast in Großbeeren gewesen, und hatten an drei Abenden die Zeit genutzt um auf dem Classictrack viele schnelle Runden zu absolvieren.

Nach dem Abschiednehmen wurde es dann ernst für die 9 Bewerber um Punkte und Bestzeiten.

**Die freien Trainings**

Zusammengefasst: Einiges an **Schrott** und eine gelungene Premiere. Die **Corvette von NSR**. Erster Auftritt, nachdem Martin dieses Auto im Eilverfahren durch die Homologation (zu Deutsch in etwa: Zulassung durch die Sportkommissare) gebracht hatte. 2 Volt weniger als die Scalextric-Konkurrenz. Bei einem Motor mit serienmäßig **24.000 Umdrehungen** (jeder Formel 1 Motor ist ne Kaffeemühle dagegen) bei 12.00 Volt ging die U.S.-Rakete, die im Übrigen durch ihr vollendetes Finish im Design das versammelte Expertenfeld voll und ganz überzeugte, prächtig ab. Traktion und Beschleunigung sowie Bremsverzögerung sind phänomenal. Nur in den Kurven wird es etwas behäbiger, was unterm Strich bei 13.4 Volt im Qualifyingsspeed eine akzeptable und durchaus konkurrenzfähige Leistung in Punkto Rundenzeit einbrachte.

Ansonsten ist wie immer festzustellen: In 7 Minuten ist in Punkto Setup am Auto nicht mehr viel zu machen. Schon garnicht auf dem Classic Track, bei dem es aufgrund der 13 sehr unterschiedlichen Kurven auf ein gutes Handling besonders ankommt und auf dem in 420 Sekunden nicht allzu viele freie Runden zu finden sind.

Testfahrten alleine können hier die Basis für ein vernünftiges Ergebnis schaffen.

**Die Qualifyings**

***I N D Y Cars***

Zum **23. Mal (**seit 2006 im Einsatz**)** waren es wieder die Indy Cars die den Reigen der ultraschnellen Runden begannen. In 3 Startgruppen aufgeteilt hatten die Piloten in den ersten 240 Sekunden (***Q1***) schon alle Hände voll zu tun, um ein Ausscheiden zu verhindern. Die beiden langsamsten Piloten sollte es erwischen. Und in diesem Punkt kann gerade in dieser Rennklasse schon seit einiger Zeit nicht mehr von „den üblichen Verdächtigen“ die Rede sein. Das Feld hat ein derart hohes und gleichwertiges Niveau erreicht, dass es im Prinzip jeden der 9 masters treffen kann. Und der Mann mit der absolut langsamsten Runde durfte nicht einmal ein Rennen fahren.

Diesesmal traf es dann wirklich einen Rookie: Max mit 6.364 sec. war definitiv zu langsam. **P9**. Enttäuschung. Wohl muss ein neuer Monoposto her.

**P8**: **Stefan**. Mit 6.309 sec. hatte er nicht annähernd das Potential des ihm zur Verfügung stehenden Boliden umgesetzt. Topspeed o.k.. Aber immer wieder Fahrfehler.

**180 Sekunden** (***Q2***) sollten dann über das Ausscheiden der nächsten 2 Piloten entscheiden.

 3 Minuten. Das reicht vom zeitlichen Umfang für maximal 20-25 Runden. Viele davon werden durch Dreher und Abflüge der Konkurrenz empfindlich gestört. Wer 12-15 gute Runden erwischt darf sich glücklich schätzen. Und das wird schnell. Keine Sache für Nasenbohrer. Und trotzdem musste es 2 Fahrer treffen. **P7**: **Maik!** Das war schon ein erstes böses Erwachen. 6.006 sec.. Alle Zeiten über der magischen 6.000-Marke mussten das Aus bedeuten. Das wusste man vorher. Doch dass es einen wirklichen Topmann im Q2 erwischt. Das hat keiner vorauszusehen gewagt. **P6: Martin**. Mit 5.993 sec. hatte er sich auf dem Klein-Tool Renner aus Horst`s Stall beachtlich geschlagen. Dennoch: Es reichte nicht.

Das ***Q3*** schließlich ist ein wahrer Sprintwettbewerb. 120 Sekunden sind vielleicht für eine Eintagsfliege eine Ewigkeit. Für unter höchstem Adrenalineinfluss stehende Vollblutrennfahrer ist es ein Wimpernschlag. Wehe dem, an dessen Auto jetzt nicht alles reibungslos funktioniert. Denn: Auch hier bissen noch einen die Hunde.

**Bombe Nr. 2 war dann schließlich geplatzt: Horst! Mit 5.995 sec. das Aus.** Keine WM-Qualifikation. Bombe Nr. 3 im selben Stahlgewitter gleich hinterher: ***Mirco on Pole!*** Mit 5.674 sec. hatte der Rookie 2010 die Konkurrenz geschockt. Bombe Nr. 4: ***Basti der Rookie 2011 im WM-Rennen.*** Und das gleich auf **P3!** Sein erst zweiter Auftritt auf dem verdammt schwierig zu meisternden Classictrack. **P2.** Für **Mark** der mit 5.766 sec. schon ein gutes Stück weg war. **P4** erreicht **Karsten.** Mit 5.896 sec. war er dabei im Q3 nicht einmal seine schnellste Zeit gefahren (schneller war er in Q2 mit 5.862 sec.).

**Der Krimi Teil I war gelaufen. Und die Startaufstellung für den WM-Lauf sah so aus:**

**1 Mirco Jäger, 5.674 sec.**

 **2 Mark Schwolow, 5.766 sec.**

 **3 Basti Müller, 5.803 sec.**

 **4 Karsten Löchert, 5,896 sec.**

**Im EM-Lauf sollten sie wie folgt starten:**

**1 Horst Carl, 5.995 sec. (Zeit aus Q3; im Q2 5.898 sec. gefahren)**

 **2 Martin Carl, 5.993 sec. (Zeit aus Q2)**

 **3 Maik Müller, 6.006 sec.**

 **4 Stefan Barth, 6.309 sec**

**Nicht für ein Rennen qualifiziert: Max Knobel: 6.364 sec.**

***GTS*/Tourenrennwagen**

Bisher in zwei eindeutige Lager geteilt: Vorneweg die Dodge Viper. Gefolgt von den bisher in WM-Rennen noch sieglosen Audi R8. Jetzt neu: Die Corvette von NSR (eingesetzt von Martin). Super Finish in der Optik. Poweraggregat. Gutes Handling. Doch: Um 2.0 Volt beschnitten. Und dennoch in den Tests mit ordentlichen Zeiten unterwegs.

Das ***Q1***. Der Kampf der Verzweifelten. Nämlich all der Teams, die nicht über o.g. Waffen verfügten. Genaugenommen nur Stefan. Er kämpft gegen Windmühlen. Weder Ferrari 430 noch BMW 320i, noch Aston Martin zünden hier. Und so wurde es dann der dieses Mal wirklich absehbare **9. Platz** mit 6.879 sec.. Nicht absehbar war, dass Bombe Nr. 1 schon im Q1 platzte. Doch **Maik** kämpfte ebenso verzweifelt. Wechselte wild verschiedene Autos durch und selbst sein Bilstein-Audi erwies sich als ungeeignet. **P8 in 6.723 sec.** für einen WM-Siegfahrer. Niederschmetternd! Das bedeutet: Harte Arbeit für das Saisonfinale 2011.

***Q2.*** Durchatmen bei der Konkurrenz. Man war noch dabei. Und doch mit einem Fuß schon wieder draußen. Denn 180 Sekunden sollten weitere 2 Fahrer stolpern lassen.

**Basti.** Recht unglücklich. Auch hier muss ein neues Auto her. Auf dem Audi von Horst in 6.541 sec.. Die Zeit war so schlecht nicht. **P7.** Immerhin im EM-Rennen. Und weitere Qualifyingerfahrung gesammelt.

**P6.** Niemand wollte ihn wirklich haben diesen sechsten Platz. **Martin.** Ein guter Auftakt für ein krachneues Fahrzeug zudem von einem Fremdhersteller (NSR). Die sehr flotte Corvette marschierte in 6.360 sec. um den Kurs auf der Spur 3. Beachtlich und für die Zukunft ein positives Versprechen.

Sicherlich ist es besonders hart bis ins ***Q3*** gekommen zu sein und dann ausscheiden zu müssen. Aber: Das sind die furchtbar grausamen Regeln der „masters of insanity“.

Der sehr selbstsicher mit seinen Exoten auftretende **Max** (Ferrari P330/Ford GT 40) hatte es als Rookie richtig weit gebracht. Doch jetzt war das Ende gekommen: 6.309 sec. waren **P5** und damit immerhin die Pole Position im EM-Rennen. Im Q2 allerdings hatte er eine 6.209 geschafft. Was ihn im Q3 auf P4 gehievt hätte. Da ist also wirklich das Potential für die WM-Quali vorhanden. Weiter so, mein lieber Max!

**Der Rest ist schnell erzählt und spiegelt sich in der nachfolgenden Startaufstellung wider:**

**1 Mirco Jäger, Dodge Viper, 5.930 sec.**

 **2 Mark Schwolow, Bilstein-Audi R8, 6.051 sec.**

 **3 Horst Carl, Audi R8, 6.130 sec.**

 **4 Karsten Löchert, Dodge Viper, 6.215 sec.**

Wobei Karsten im Q2 eine 6.169-Zeit gelungen war. Ein schönes Bild also. Zwei Audi eingerahmt von 2 Viper. Betrachtet man die Zeitabstände so wird schnell klar: Der erste Audi Sieg lag für Sonntag nicht unbedingt in der Luft. Und Mirco einmal mehr ungeschlagen in der GTS.

**Im EM-Rennen sollten sie wie nachstehend aufgeführt starten:**

**1 Max Knobel, Ford GT 40, 6.309 sec.**

 **2 Martin Carl, Corvette (NSR), 6.360 sec.**

 **3 Basti Müller, Bilstein-Audi 6.541 sec.**

 **4 Maik Müller, Opel Vectra, 6.723 sec.**

**F1 F1**

Die Pause nach dem Qualifying der GTS ist eigentlich nur ein langes und tiefes Einatmen.

Niemand der es nicht selbst erlebt hat, kann nachvollziehen was die **F1** bedeutet. Wunderdinge wurden schon geschrieben. Vergleiche mit dem Durchwandern der Hölle nicht gescheut. Ein fürchterliches Feuer kann man sich vielleicht vorstellen. Nicht aber die Qualen die entstehen, wenn ein F1 Geschoss im Höchsttempo über die schmale Kunststoffbahn gejagt werden muss. Dabei ausblendend, dass acht Konkurrenten auf kleinste Fehler lauern die den Sturz in die Bedeutungslosigkeit nach sich ziehen.

Die ersten 4 Minuten des ***Q1*** sind, so abwegig es klingen mag, die entscheidendsten. Denn hier wird letztlich klar, inwieweit das Paket Mann/Maschine in den letzten Wochen in mühsamer Kärrnerarbeit unendlicher Testsessions zu einer schlagkräftigen Kombination geschnürt werden konnte.

Und so gingen dann nacheinander auch an diesem 13. August – einem zumindest aus deutscher Sicht historischen Datum das sich zudem zum 50. Mal jährte – die 3 Startgruppen zu je 3 Mann in diese verwegene Schlacht.

Immer und immer wieder an diesem Wochenende so auch dieses Mal: 2 musste es treffen. **P9. Max.** Kam wieder einmal mit dieser schnellsten Rennkategorie überhaupt nicht zurecht was aber auch am Material lag. 6.873 sec.. Das ist vollkommen indiskutabel. Da muss ein neues Auto her. Zwingend.

**P8.** Und damit immerhin im EM-Rennen. **Basti.** Sein Brawn geht garnicht, der Honda aus 2007 ist ein eher überholtes Modell und somit ein unbefriedigender Ersatz (aus Horst`s Stall). 6.434 sec.. Das war deutlich schneller als Max aber weit weg von den Zeiten die man braucht um halbwegs eine Chance auf die WM-Quali zu haben.

Schon zu diesem Zeitpunkt sind die Piloten ziemlich ausgepowert. Diese ersten 240 Sekunden sind kräftezehrend.

7 Piloten bleiben dann für die nächsten **180 Sekunden des Q2.** Alle fahren am Limit oder darüber hinaus. Die Nichtqualifikation in der **F1** ist rufschädigend. Nirgends hängt das Seelenheil so vom Qualifikationsresultat ab wie in dieser Königsklasse auch im Slotracing.

6.315 sec.. Das Schicksal besiegelt. **Mirco. P6**. Nein. Das ist es nicht. Wieder ein Brawn. Im Q1 war es noch eine Runde in 6.210 sec. Auch das hätte es nicht getan. Der Brawn. Und dann das Entsetzen: Es war der falsche! Mirco hat zwei BrawnGP. Und stellt Minuten nach dem Aus fest, dass er das T-Car eingesetzt hat! Das kommt dem Losfahren auf 3 Rädern gleich. Dem Anschieben ohne Motor! Zu spät. Vorbei. Ausgerechnet der Mann, der sich noch berechtigte Hoffnungen auf den Titel 2011 machen kann. Ein Desaster ohne Gleichen.

**P6. Martin**. Wieder einmal gut geschlagen mit dem McLaren von Horst. 6.250 sec.. Auch er war im Q1 mit 6.227 sec. schneller. Hätte da aber hinter Mirco gelegen. Und auch kein echter Trost. Denn: Da geht mehr nach vorne.

5 Piloten noch. 5 die mit ihren letzten Kräften haushalten müssen. Über 120 Sekunden des ***Q3.*** Dieses alles entscheidenden Run`s.

Und es wird ein harter Kampf. Denn die Entscheidung um die letzte Fahrkarte für den WM-Zug fällt um ganze 57 Tausendstel Sekunden. Zwischen Karsten und Stefan! Ja. Es ist kaum zu glauben. Aber Stefan hatte sich unauffällig mit seinem Williams ins Q3 geschlängelt. Keine Spitzenzeiten. Aber immer einen Tick schneller als einige andere. Und jetzt verpasst er seine Chance um einen Wimpernschlag. Genauer: Um 23 Zentimeter bei einer Streckenlänge von 24 Metern. **Und Karsten ist wieder einmal dabei.** Seine dritte WM-Qualifikation an diesem Wochenende. Und damit ist er erfolgreicher als Horst und Maik und Mirco. Das ist schon eine Leistung die man nicht hoch genug einschätzen kann.

Seine 6.102 sec. schlagen die 6.159 von Stefan. Wobei Karsten im Q2 mit 6.040 sec. seine eigentlich schnellste F1-Zeit vorgelegt hatte.

An der Spitze der Kampf der Titanen. ***Horst ziemlich deutlich auf der Pole*** ***Position in sagenhaften 5.584 sec..*** Was aber nicht Streckenrekord ist (den hält noch immer Christoph aus 2010 in 5.454 sec.). P2 ist hart umkämpft. Maik und Mark schenken sich nichts. Sagenhafte 2 Tausendstel Sekunden trennen die beiden schlussendlich zu Gunsten Maik`s. 5.717 sec. vs. 5.719 sec.. Differenz in Strecke: 8,5 Millimeter! Ausgedrückt in Prozent auf eine Runde: 0,03%! Oder 0,3 Promille.

**Die Startaufstellung der F1 in der Übersicht:**

**1 Horst Carl, McLaren, 5.584 sec.**

 **2 Maik Müller, Williams, 5.717 sec.**

 **3 Mark Schwolow, BrawnGP, 5.719 sec.**

 **4 Karsten Löchert, Williams, 6.102 sec.**

Natürlich für Maik endlich das Erfolgserlebnis dieses Wochenendes nach zwei sehr bitteren Niederlagen. Karsten von der Spitze weit, weit weg. Die ersten drei quasi eine Klasse für sich.

**Bleibt noch ergänzend nachzutragen die Startaufstellung für den EM-Lauf der F1:**

**1 Stefan Barth, Williams, 6.159 sec.**

 **2 Martin Carl, McLaren, 6.250 sec.**

 **3 Mirco Jäger, BrawnGP (T-Car), 6.315 sec.**

 **4 Basti Müller, Honda, 6.434 sec.**

Nicht qualifiziert: Max Knobel, Ferrari, 6.873 sec.

**Endurance**

Ach wie sie jammern und klagen! Dieser schreckliche 5-Runden Modus passt den Piloten ja irgendwie garnicht. Und doch hat das Verfahren auch seinen Reiz. Denn: Favoritenstürze sind quasi als realistische Möglichkeit mit eingebaut. 5 Runden am Stück in Solofahrt unter der Beobachtung acht beißender Augenpaare. Das hat einen Kitzel der ganz besonderen Art. Und die Favoriten des jeweiligen Vorjahres müssen zuerst ran. Zum vollendeten Unglück kommt als letzter Fußtritt Richtung Abgrund dann noch, dass es lediglich zwei Runs gibt. Was bei einem so zahlreichen Feld bedeutet, dass in Run 1 zwei und im Run 3 gleich 3 Piloten in den ehrbeschmutzenden Staub der Nicht-WM-Qualifikation befördert werden.

Stehender Start. Horst auf dem Aston Martin: 35.68 sec. Eine als schwach einzustufende Zeit.

Maik. Peugeot 908. 34.48 sec.! Das ist eine saubere Leistung. Der Peugeot sowohl im Antritt als auch im Sound das aggressivste Auto.

Mark. Porsche Spyder. 34.71 sec. Gut. Nicht überragend.

Mirco. Mit einem ***krachneuen Essex-blau/weiß lackierten Spyder.*** Schon im freien Training schnellster Mann. Und jetzt: 33.46 sec.! Überragend und scheinbar unschlagbar. Mit mächtig Wut im Bauch angesichts des F1-Debakels.

Horst`s Chancen schwanden zu diesem Zeitpunkt bereits wie das Eis in der Sonne. Karsten. Wirft, wie so oft an dieser Stelle, seinen DHL-Spyder weg: 43.30 sec. Das ist wohl das definitive Aus. Horst nur noch Vorletzter. Stefan. Immer für eine Überraschung gut (s. F1). Dieses Mal mit einer absoluten Kuriosität. Angesichts der Leistungsschwäche seines Porsche und auch des Peugeot verzichtet er auf einen Start in dieser Qualifikation. Damit automatisch P9. Und Horst ist im Q2. Wenn auch wohl eher glücklich als verdient.

Martin. DHL-Spyder aus Horst`s Stall Und er setzt auf Nummer sicher. Was angesichts der Tatsache dass Stefan ohne Zeit ist und Karsten einen Ausrutscher hatte natürlich die goldrichtige Strategie ist. 35.78 sec. Auch das reicht für Q2. Basti. Erster Auftritt mit seinem neuen DHL-Porsche-Spyder. 35.26 sec. Das ist P4! Den Abschluss macht Max: Im DHL-Porsche den auch Martin gefahren ist: 35.94 sec. Es reicht, auch wenn Martin schneller war. Karsten als einziger mit Unfall und Stefan ohne Zeit damit raus.

Das Q2 musste entscheiden. 3 Fahrer sollten ausscheiden. Klare Negativfavoriten: Horst, Martin, Max. Jedenfalls nach den in Q1 gezeigten Leistungen. Wenn da nicht die Nerven in diesem Spiel wären.

Horst: Verbessert sich. 35.07 sec. Er weiß: Das reicht nicht, wenn den anderen keine Fehler unterlaufen. Denn drei müssten langsamer sein. Maik. Wohl kaum. Und dann doch. Wirft den Peugeot weg! 38.37 sec. Das sichere Aus. Die dritte Nichtqualifikation an diesem Samstag den 13.

Mark. 34.60 sec. Leicht verbessert. Und eine Zeit die reichen kann. Mirco. Sicher, aber etwas langsamer als im Q1: 33.62 sec.. Er ist definitiv im WM-Lauf. Martin. Schneller geworden. Und richtig schnell. 34.78 sec. Exakt eine volle Sekunde schneller als im ersten Run. Nur hauchdünn hinter Mark. Aber besser als Horst und Maik. Zwei Konkurrenten kommen noch. Die Rookies.

***Basti. Sein Porsche Spyder geht wunderbar. 33.84 sec.! Das ist die zweitbeste*** ***Zeit überhaupt im Q2! Das ist ein Hammer.*** Das ist unbeschreiblich. Nervenstärke par exellence! Martin immer noch draußen. Und Horst sowieso weg. Max. Im selben Porsche und auf der selben Spur 3 wie Martin. 35.57 sec. Und Martin ist drin! 8 Zehntelsekunden auf 5 Runden schneller gewesen! ***Die Endurance hat damit gleich mehrere Sensationen geliefert. Zwei Favoriten raus (Horst/Maik). Ein Rookie ganz vorne (Basti). Und schnellste Zeit für Mirco der schon die GTS und die Indy Cars dominierte!***

Funkensprühender kann ein Samstagsqualifying nicht enden!

**Die Übersicht über die Startaufstellung der Endurance Klasse (alle Starten aus Startreihe 1)**

**WM-Rennen:**

**Mirco Jäger, Essex-Porsche Spyder, 33.62 sec., Basti Müller, DHL-Porsche Spyder, 33.84 sec., Mark Schwolow, Porsche Spyder, 34.60 sec., Martin Carl, DHL-Porsche Spyder, 34.78 sec.**

Eine eindeutige Machtdemonstration von Porsche.

**EM-Rennen:**

**Horst Carl, Aston Martin, 35.07 sec., Max Knobel, DHL-Porsche Spyder, 35.57 sec., Maik Müller, Peugeot 908 HDI, 38.37 sec., Karsten Löchert, DHL-Porsche Spyder, 43.30 sec..**

Ohne Zeit nicht qualifiziert: Stefan Barth.

Der Samstag war um 14.40 Uhr zu Ende. Die Gewinner standen fest. Mit Mirco, Basti und Martin war ein außergewöhnliches Triumvirat der Glücklichen erwachsen.

Mit Maik und Horst ein nicht vorhersehbares Duo der Unglücklichen (3 bzw. 2 Nichtqualifikationen).

Für den Sonntag konnten sehr spannende Wettbewerbe erwartet werden. Denn abgesehen von Mirco`s sich fortsetzender Dominanz in der GTS-Klasse waren alle Konkurrenzen ziemlich eng entschieden worden. Auch Horst`s recht deutliche Pole Position Zeit der **F1** war nicht unbedingt ein Ausdruck sich daraus entwickelnder klarer Rennüberlegenheit. Dazu muss man sich nur den Rennverlauf der 48. WM in dieser Klasse anschauen. Die **F1** hat wirklich ihre eigenen Gesetze. Interessant sollte auch werden, was Mirco aus seiner erstmaligen Pole bei den Indy Cars zaubern konnte. War dieses Ergebnis doch eher überraschend über die Konkurrenz hereingebrochen.

Zwanzig Stunden später sollte man Gewissheit haben.

***Sonntag*/14. August 2011/Renntag**

**Tag der Entscheidungen**

***Die INDY Cars/WM-Rennen/Distanz 76 Runden***

Endlich Rennen! Nicht alleine gegen die Uhr. Mann gegen Mann. Zuvor das 3 Minuten dauernde Warmup. Die Power um 0.7 Volt gedrosselt. Mit den U.S.Single Seatern ein harmonisches, elegantes Fahren.

Nervosität. *5 Rote Lichter.* So erloschen und tot sie von einer Sekunde zur anderen sind, so lebendig werden die U.S. Katzen auf dem Track. Vollgas.

Durchgangszeiten Lap 1 in der Startreihenfolge.

Mirco 6.468, Mark 6.630, Basti 6.362, Karsten 7.313. Letztgenannter auf der für ihn ungewohnten Spur 1. Alle anderen Piloten auf ihren Stammspuren. Und Basti mit einer Nasenlänge Vorsprung! Der Rookie!

Lap 2: Mirco 6.231, Mark 6.364, Basti 6.203, Karsten 8.081. Mirco und Mark deutlich an Tempo zugelegt. Aber Basti wieder mit der schnellsten Runde. Aber: Noch 74 Runden zu fahren. In Umlauf 3 muss Basti dann bereits dieser extremen Pace Tribut zollen: Unfall. Rundenzeit 7.917 sec.. Mirco in 6.307, Mark 6.473, Karsten 6.829. Mirco in Führung, Mark P2, Basti P3 und Karsten P4. In Runde 5 trifft es dann Mirco. In Runde 4 schon Mark. Und Basti ist wieder schneller geworden. 6.369, 6.212, 6.262, 6.203, 6.241, 6.335, 6.222 lauten seine Durchgangszeiten in den Runden 4-10. Die Führung im Rennen! Das gipfelt in einer 6.088-Runde (Runde 13). Aber: Auch Mirco wird richtig schnell. In Runde 13 erreicht er 6.095 sec. Mark in Runde 19 eine 6.100-Runde. Die ersten drei höllenschnell unterwegs. Karsten auf der Spur 1 hat Riesenprobleme und kommt in keiner einzigen Runde unter 6.829 sec. Wird zügig überrundet (und hält sich strikt an die blauen Flaggen). *Die Spitzengruppe* *ist wie im Rausch unterwegs.* Basti gelingt in Runde 43 erstmals eine Zeit unter 6.000 sec.. Und das im Renntrimm! Mirco ebenfalls in Runde 43 erstmals unter 6.000 sec.. Schnell wird klar: Dieses Tempo kann Mark nicht mitgehen. Die 6.100 bleibt seine schnellste Rennrunde. Und dennoch: Es ist ein Dreikampf auf Biegen und Brechen. Sieht man von Karsten ab, so gibt es extrem wenige Ausrutscher. Jetzt entscheidet über den Sieg lediglich die Tatsache, inwieweit man ganz vorne das hohe Tempo konstant gehen kann. Und da setzt sich dann der Rookie 2010 gegen den Rookie 2011 durch. Ein sehr, sehr enger Zieleinlauf ist das Resultat eines hochspannenden, mitreißenden Rennens. Die ersten 3 Piloten in derselben Runde. Und ein Basti der jetzt schon eine wirklich eindrucksvolle Visitenkarte am Eingang zu einer großen Karriere bei den „masters“ abgeliefert hat. Und natürlich Mirco, der in dieser Klasse eher selten brilliert hat. Hier mit einem im fairen Kampf erreichten wirklich großartigen Sieg! Das ist Slotracing a la carte!

**Das Rennergebnis des WM-Rennens der INDY CARS in der Übersicht:**

**Sieger und neuer Weltmeister: Mirco Jäger, 76 Runden in 8:00:36 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.326 sec.)**

**Platz 2: Basti Müller, 76 Runden in 8:04:18 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.376 sec.)**

**Platz 3: Mark Schwolow, 76 Runden in 8:07:31 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.411 sec.)**

**Platz 4: Karsten Löchert, 56 Runden in 8:03:57 Minuten (Rundendruchschnitt: 8.577 sec.)**

**Schnellste Rennrunde: Mirco Jäger in 5.931 sec. (Runde 43)**

**Indy Cars/EM-Rennen/ Distanz 56 Runden**

Ein zweiminütiges Warm Up geht hier voraus. Diese kurze Zeit zeigt ein geschlossenes Feld mit annähernd gleichen Rundenzeiten. Ein spannendes EM-Rennen kündigt sich an.

Horst aus der Pole Position auf Spur 1. Daneben Maik auf der Spur 2 aus der Startposition 3. Auf Spur 3 Martin aus der Startposition 2. Und auf der Spur 4 aus Position 4: Stefan. Damit nur Maik nicht auf seiner Stammspur.

Und ab geht die Post.

Runde 1: Horst in 6.840, Martin 6.814, Maik 6.826, Stefan 6.742. Damit hat Stefan leicht aufgeholt und das Feld liegt quasi auf gleicher Höhe. Die Rundenzeiten sind sehr verhalten. Im Umlauf zwei dann zünden offensichtlich die Piloten ihre Nachbrenner und legen jetzt gewaltig viel schnellere Runden in die Bahn.

Horst 6.481, Martin mit Unfall (9.507), Maik 6.624, Stefan 6.329. **Und Stefan** **führt!** Dicht gefolgt von Horst. Auch noch gut dabei ist Maik. Martin durchgereicht aufgrund seines Ausrutschers.

Runde 3: Horst 6.462, Martin 6.519, Maik 6.477 und Stefan wieder schnellster Mann: 6.280. Maik hat sich auf die Spur 2 gut eingeschossen. Horst kann Stefan`s Tempo nicht mitgehen. Und Martin hat sich im Bereich von Maik`s Zeiten stabilisiert.

Es entspinnt sich ein harter Kampf zwischen Stefan und Horst. Maik stets in Lauerstellung dahinter. Martin verliert über die Distanz nach einigen Fehlern dann doch an Boden. Stefan hat seinen ersten Unfall in Umlauf 8, was ihn zurückwirft. In Runde 24 dann ein heftiger Unfall. Das gesamte Feld zeigt jetzt wahren Sportsgeist. Aufgrund der schwierigen Unfallbergungsarbeiten halten alle Fahrer an. Und fahren gemeinsam los, als die Unfallstelle geräumt ist. Das ist Sport! Das sind die „masters“ in wahrer Größe! Wirklich ein dickes Lob an alle, einschließlich Rennleitung und Streckenposten.

Am Ende ist es wie so oft in den Rennen: Die niedrigste Fehlerzahl wird zum Zünglein an der Waage. Nach einem schon wieder einmal hochspannenden und dramatischen Rennen sieht das Ergebnis so aus:

***Rennergebnis des INDY-EM-Rennens:***

***Sieger und neuer Europameister: Horst Carl, 56 Runden in 6:43:27 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.201 sec.)***

***Platz 2: Stefan Barth, 56 Runden in 6:47:02 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.266 sec.)***

***Platz 3: Maik Müller, 54 Runden in 6:46:05 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.467 sec.)***

***Platz 4: Martin Carl, 50 Runden in 6:50:01 Minuten (Rundendurchschnitt 7.606 sec.)***

**Schnellste Rennrunde: Horst Carl in 6.240 sec. (Runde26)**

Vergleicht man alle schnellsten Runden so wird deutlich, wie dicht hier das Leistungsniveau beisammen lag. Schnellste Runde Martin: 6.282, schnellste Runde Stefan: 6.271 sec., Schnellste Runde Maik: 6.256 sec.. Das heißt: 4 Hundertstel Differenz in der schnellsten Runde. Aber auch: Insgesamt deutlich langsamer als die Herren aus dem WM-Rennen.

Soweit. Die erste Rennklasse des Sonntags war gelaufen. Eine Steigerung in Sachen Spannung eigentlich kaum mehr möglich.

**WM-Lauf der GTS (Tourenrennwagen)/Renndistanz 47 Runden**

Der Fight Dodge vs. Audi ging in seine nächste Runde. Die Vorzeichen deuteten auf eine nach wie vor vorhandene Überlegenheit der U.S. Marke. Eine Überlegenheit die aber sichtbar kleiner geworden war. Denn: Auch wenn **Mirco** sein Renngerät im Qualifying noch recht deutlich auf **die Pole Position** gestellt hatte, so war bekannt, dass die Viper mit der um 0.7 Volt reduzierten Rennpower mit zunehmender Distanz größere Probleme hat als der R8 aus dem Autoschmiede in Ingolstadt. Alles, das hatten die letzten Duelle der beiden Marken klar gezeigt, hing wesentlich davon ab inwieweit Horst oder Mark auf den Audi in den ersten Runden Druck auf Mirco ausüben konnten. Nur dann war der Viper-Pilot gezwungen, aus seiner Maschine auch das Letzte herauszuholen und so vielleicht das Material (Schleifer, Motortemperatur) zu überfordern. Denn dass die Dodge Viper in Punkto Rundenzeit nach wie vor überlegen war stand außer Frage. Nur eine wie oben beschriebene Materialüberforderung konnte die Rundenzeiten einbrechen und die R8 hoffen lassen.

Das Warm Up jedenfalls brachte das bereits gewohnte Bild: Viper vor Audi. Das Karsten mit seiner Viper nicht unbedingt den Glücksgriff getan hatte, zeigte sich auch an diesem Wochenende wieder.

**Der Start**

Ein Frühstart Mirco`s. Klarer Beweis wie stark der Druck auch auf ihm lastete. Nämlich genau der Druck schnell vorne wegzukommen um die Audi gleich in den ersten Runden zu distanzieren, und sich ein Polster für die vielleicht kritische Schlussphase zu verschaffen (Stichwort: Leistungseinbruch)

Erneuter Startversuch.

Die Rundenzeiten Lap 1: Mirco 6.568, Mark 6.845, Horst 6.578, Karsten 6.996. Horst bereits an Mark der von P2 gestartet und damit im Qualifying sogar mit seinem Bilstein-Audi der schnellere Audi war, vorbei.

Lap 2: Mirco 6.384, Mark 6.633, Horst 6.474, Karsten 6.871. Lap 3: Mirco 6.348, Mark 6.712, Horst 6.386, Karsten 6.860.

Das Feld bereits in zwei Lager geteilt: Mirco vorneweg, dann dicht dran Horst. Eine Lücke und dann Mark und Karsten. Mark ganz offenbar nicht in der Lage seinen Audi in der Rennabstimmung vorne mitfahren zu lassen. Genau in dieser Reihenfolge wären die 4 Piloten auch ins Ziel gekommen, hätte Mark mit seinem Audi nicht Probleme bekommen die ihn in Runde 15 gar zu einem Boxenstopp zwangen. Karsten war vorbei. Vorne tobte ein unerbittlicher Kampf. Mirco allerdings stets einen Tick schneller als Horst. Fehler machten beide nicht. Und so war es dann der engste Zieleinlauf in einem WM- Rennen dieser Klasse in dieser Saison. Der erste Audi-WM-Sieg war zum Greifen nahe und Mirco hatte jede Menge Arbeit, die er professionell erledigte.

**Das Rennergebnis des WM-Rennens der GTS**

**Sieger und alter und neuer Weltmeister: Mirco Jäger, Dodge Viper, 47 Runden in 5:14:27 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.686 sec.)**

**Platz 2: Horst Carl, Audi R8, 47 Runden in 5:16:88 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.742 sec.)**

**Platz 3: Karsten Löchert, Dodge Viper, 45 Runden in 5:17:27 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.983 sec.)**

**Platz 4: Mark Schwolow, Bilstein-Audi R8, 44 Runden in 5:155:77 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.142 sec.)**

**Schnellste Rennrunde: Mirco Jäger, 6.348 sec. (Runde 3)**

Der Vergleich der individuell schnellsten Runden der Fahrer zeigt die klare Zweiteilung des Feldes: Mirco 6.348 sec. Horst 6.386 sec. Mark 6.597 sec. Karsten 6.678 sec.

Dennoch war es ein recht enger Zieleinlauf (Differenz P1-P4 lediglich 3 Runden was einem Anteil von etwa 6% der Gesamtdistanz entspricht) Zwischen Mirco und Horst lagen im Ziel gar nur 2.61 sec.! Was weniger als einer halben Runde entspricht und damit etwa 1,2% der Distanz insgesamt.

**Das EM-Rennen der GTS, Renndistanz 34 Runden**

Das Sprintrennen des Wochenendes stand an.

Und auch hier wieder eine interessante Fahrerkonstellation. Zwei Rookies gegen zwei wirklich „alte“ Hasen.

Max aus der Pole Position auf seinem wirklich schnellen Ford GT 40. Martin mit dem R8 (Bilstein/Horst) aus P2, gefolgt von Basti und seinem Vater Maik.

Der Start. Den erwischt Maik am Besten. Dann Martin und Max beinahe gleichauf. Basti mit Unfall. Und Max gibt das Tempo vor. Maik kann ihm folgen. Dann aber schleichen sich auch immer wieder Fehler ein. Und Max fährt, abgesehen von einem Ausrutscher in Runde 24 fehlerfrei. Und Zeiten unter 7.000 sec. Was im übrigen Feld lediglich noch Maik glückt. So wird es eine klare Angelegenheit für Max. Doch von P2 bis P4 spielen sich wirklich dramatische Szenen ab. Und auch hier setzt sich der Rookie durch: Basti sieht als Zweiter die Zielflagge.

**Das Rennergebnis des GTS-EM-Rennens in der Übersicht:**

**Sieger und Europameister: Max Knobel, 34 Runden in 4:09:44 Minuten (Rundendruchschnitt: 7.336 sec.)**

**Platz 2: Basti Müller, 31 Runden in 4:12:32 Minuten (Rundendurchschnitt: 8.046 sec.**

**Platz 3: Martin Carl, 31 Runden in 4:13.91 sec.**

**Platz 4: Maik Müller, 31 Runden in 4:20:15 Minuten.**

**Schnellste Rennrunde: Max Knobel in 6.884 sec. (Runde 20)**

3 Fahrer in derselben Runde! Nur Max mit 3 Runden Vorsprung schon ziemlich deutlich überlegen. Und ein Doppelsieg für die Rookies 2011!

***Durchatmen!***

***Alle hatten sich die Pause jetzt redlich verdient.***

**WM-Rennen der F1/Renndistanz 82 Runden**

Worte sind nicht genug. Die **F1** ist Optik. Ist Audio. Ist Rausch. Ist Gefühl. Die **F1** aktiviert die Sinne echter Racer wie keine andere Rennklasse.

Das Starterfeld hochkarätig. Die Spannung an diesem Sonntag erreichte ihren Höhepunkt. Horst auf der Pole Position mit dem McLaren. Dem in dieser Saison die Qualifyings dominierenden Rennwagen. Auf P2 Maik auf dem Williams. Eben nicht auf seiner Stammspur der 1 sondern auf der 3 die infolge der Nichtqaulifikation Mirco`s und Martin`s frei geworden war. Sieger bei der 48. WM und damit amtierender **F1-** **Weltmeister**. Mark auf dem BrawnGP auf P3. Karsten auf P4. Mit einem Williams aus Horst`s Stall.

Das Warm Up im gewohnten Rhythmus. Die einzige Gelegenheit für Maik einmal die Spur 3 im Renntrimm zu befahren. Und er macht es gut.

**Start**

***Was jetzt passiert ist unbeschreiblich und hier ist es lediglich der zaghafte Versuch die Ereignisse wiederzugeben.***

Kurve 2: Fehler Horst. Durchgereicht. Die Durchgangszeiten: Horst 7.856, Maik 6.518, Mark 6,559, Karsten 6.900. P1 also Maik gefolgt von Mark, Karsten und Horst.

Umlauf 2: Horst 6.212, Maik 6.411, Mark 6.107, Karsten 6.758. Mark übernimmt die Spitze. P2 Maik, dann Karsten dann Horst.

Umlauf 3: Horst: 6.257, Maik 6.421, Mark 6.160, Karsten 6.715. Mark höllenschnell. Maik wird nicht schneller, Horst auch nicht. Karsten mit leichter Steigerung auf schwachem Niveau.

Lap 4: Horst 6.078, Maik 6.168, Mark 6.035, Karsten 6.717. Horst jetzt wieder auf P3. Aber: Mark antwortet auf Horst`s schnelle Runde sofort. Maik deutlich schneller geworden. Ein unheimlicher Zug rast an der Spitze. Atemberaubend.

Runde 5: Horst 6.056. Nochmals schneller geworden. Presst den McLaren aus. Maik 6.188. Mark 6.121. Horst jetzt mit Maik beinahe auf gleicher Höhe. Karsten weit zurück.

Runde 6. Horst 6.029. Macht nochmals den Dampfhahn ein Stück weiter auf. Maik 6.116. Auch er mit persönlicher Bestzeit. ***Mark 5.991 sec! Eine Runde wie*** ***ein Donnerschlag.*** Karsten 6.680. Alle 4 Piloten fahren in dieser Runde ihre persönliche Bestzeit . Zumindest bis zu diesem Zeitpunkt. Denn es wird noch schneller. Die Spitze rückt weiter zusammen. Und niemand macht einen Fahrfehler! Die Streckenposten verfolgen dieses Rennen mit ungläubiger Atemlosigkeit.

Erst in Runde 22 ein Fehler Karsten`s. Bis zur 59. Runde gibt es dann von P1-P3 lediglich einen unbedeutenden Rutscher Mark`s.

Und Horst und Maik liefern sich ein Duell im Millimeterbereich. In Runde 59 erwischt es dann Mark. Unfall. Er fällt zurück, wobei er die Führung bereits zuvor verloren hatte, da sein Auto zwischen Runde 26 und Runde 48 lediglich noch 6.2er Zeiten zuließ während Horst und Maik sich im 6.0 und 6.1 Bereich duellierten. Es folgen die unglaublichsten 22 Runden die man jemals gesehen hat (nachdem sich die beiden schon beinahe 30 Runden lang heftigst attackiert hatten). Alle Beobachter waren sich hinterher einig: Ein solches Duell hatte man noch nicht gesehen. Die Führung zwischen Maik und Horst wechselte quasi nach jedem Streckabschnitt. Niemand konnte erahnen wie dieser Kampf ausgehen sollte.

Um bewerten zu können was sich da abgespielt hatte, muss man in die 80. Runde blenden.

Horst 6.164, Maik 6.234. In dieser Runde fuhren sie erstmals im Abstand von mehr als einer Zehntelsekunde um den Kurs. In allen Runden zuvor hatte es sich um Hundertstel oder gar Tausendstel Sekunden gehandelt.

Horst jetzt eine Wagenlänge vorne was verglichen mit den Runden davor eine Welt war.

Runde 81: Horst 6.107, Maik 6.160. Horst 30 Zentimeter vorne..

Runde 82 (Final Lap): Horst 6.128, Maik 6.117. Maik noch einmal um 2-3 Zentimeter näher gekommen.

*Horst legt den Regler ab und sinkt zu Boden.* **Völlig am Ende seiner physischen und psychischen Kräfte. Sieg! Sieg! Sieg.**

Maik gratuliert als Erster. Nach seiner Aussage hätte das Rennen ruhig noch 10 Runden dauern dürfen. Horst gibt zu Protokoll, dass er weitere 5 Runden nicht mehr überstanden hätte. Eine völlig verkrampfte Handmuskulatur hätte ein exaktes Beschleunigen und Bremsen in dem gezeigten Hochgeschwindigkeitsbereich absolut nicht mehr zugelassen.

Mark wird Dritter mit einer einzigen Runde Rückstand! Karsten mit schwachem Auto auf P4 mit 8 Runden weniger, was sich als Riesenrückstand lesen mag, angesichts des mörderischen Tempos der Spitze aber noch ein achtbares Resultat ist.

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

**Sieger und neuer Weltmeister: Horst Carl, 82 Runden in 8:25:84 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.166 sec.)**

**Platz 2: Maik Müller, 82 Runden in 8:25:94 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.167 sec.)**

**Platz 3: Mark Schwolow, 81 Runden in 8:32:06 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.244 sec.)**

**Platz 4: Karsten Löchert, 74 Runden in 8:30:41 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.835 sec.)**

**Schnellste Rennrunde: Horst in 5.977 sec.**

Betrachtet man die schnellsten Rennrunden in der Übersicht, so wird die Hochspannung dieses Rennens noch deutlicher:

Horst: 5.977 sec.

Mark: 5.978 sec.

Maik: 5.987 sec.

Karsten: 6.473 sec.

In Strecke ausgedrückt: Die ersten drei Fahrer lagen innerhalb von 4,0 Zentimetern. Karsten unterdessen wäre schon 2 Meter zurückgewesen. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten liegen nämlich bei ca. 4m/sec. (Streckengesamtlänge pro Spur: ca. 24 Meter)

**Vorweggenommen: Es war das schnellste Rennen dieses WM-Wochenendes.**

**Das EM-Rennen der F1/Renndistanz: 66 Runden**

Dieses Rennen nahm einen diametral zum WM-Rennen gehabten Verlauf. Viele Unfälle und ein ziemlich eindeutiger Sieg. Dazu ein im Ziel weit auseinander gezogenes Feld. Und ein aus der Pole Position gestarteter und dann leider vollkommen abgeschlagener Stefan. Die im Rennen fatalen Mangelerscheinungen sind Folge fehlender Tests. Routine des Piloten und Rennabstimmung des **F1**- Boliden lassen hier beträchtliche Lücken zu Tage treten. Und Stefan hatte eine gute Performance im Qualifying gezeigt. Über die lange Renndistanz aber fehlt dann Einiges.

Und so machte Mirco sein Ding, gefolgt vom wieder einmal gut aufgelegten Basti dem z.Zt. einfach in dieser Klasse auch aufgrund der schlechten Performance seines an sich neuen BrawnGP an Fortune fehlt. Denn dass es der Rookie drauf hat sollte sich wieder einmal sehr schnell zeigen. Doch zunächst das **Rennresultat des F1 EM Rennens in der Übersicht:**

**Sieger und Europameister: Mirco Jäger, 66 Runden in 7:27:93 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.786 sec.)**

**Platz 2: Basti Müller, 64 Runden in 7:29:16 Minuten (Rundendurchschnitt: 6.996 sec.)**

**Platz 3: Martin Carl, 61 Runden in 7:29:01 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.341 sec.)**

**Platz 4: Stefan Barth, 58 Runden in 7:30:71 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.722 sec.)**

**Schnellste Rennrunde: Mirco Jäger: 6.186 sec. (Runde 12)**

Vergleicht man auch hier die jeweils schnellsten Runden wird deutlich, wie groß die Leistungsunterschiede – auch im Vergleich zum WM-Rennen – sind:

Mirco: 6.186 sec.

Basti: 6.672 sec.

Martin: 6.796 sec.

Stefan: 6.337 sec.

Was wieder zeigt, wie vergleichsweise gut Stefan unterwegs war. Wären da bloß nicht die vielen Unfälle….(12 Unfälle in 58 Runden).

**Endurance WM-Rennen/Distanz 116 Runden**

Das längste Rennen des Wochenendes stand nun erst noch bevor. Auch der nichteingeweihte Leser stellt fest, dass das Reglement der „masters“ alleine infolge dieses zeitlichen Ablaufes so knallhart ist wie es der besten Slotmannschaft gebührt. Nicht nur dass das Endurance Rennen am Ende eines anstrengenden Rennsonntags platziert ist. Nein. Darüber hinaus sind die Rennwagen dieser Klasse infolge ihrer stark eingeschränkten Magnetdownforce auch noch besonders sensibel zu fahren. D.h. nichts anderes, als dass die Konzentration besonders gefordert ist. Und das nach drei harten Rennklassen und unmittelbar nach der **F1**.

Die Ausgangssituation für den WM-Lauf stellte sich wie folgt dar: Die beiden Duellanten aus dem **F1** WM-Lauf nicht am Start. Hier wäre zumindest im Falle von Horst die Frage gewesen, ob er das Rennen rein physisch überhaupt hätte durchstehen können. Die Erholungsphase war nicht allzulang denn zwischen **F1**-WM-Rennen und WM-Endurance Rennen lag lediglich das **F1**-EM-Rennen.

Die Starter für das jetzt bevorstehende Rennen dafür umso bunter gemischt. Basti als Rookie 2011, Martin in seinem zweiten WM-Rennen der Neuzeit (ab 2003) überhaupt. Dazu Mark. Der Altmeister. Und: Mirco. Der hier nach allen Testfahrten, freien Sessions und Qualifyings als klarer Favorit gelten durfte. Sein blau-weißer ESSEX Porsche Spyder hatte sich als Volltreffer erwiesen. Dazu das unbestritten hohe fahrerische Niveau Mirco`s, der ja schließlich auf eben solch einem Porsche bereits im Juni das „Classic 100“ (übrigens zum zweiten Mal bei drei Starts) gewinnen konnte.

Eine hochinteressante Mischung also.

Nach dem dreiminütigen Warmup ging es dann auf die 116-Rundenreise. Erwartungsgemäß gab Mirco sofort das Tempo vor: 6.629. Basti – ebenfalls Porsche-Spyder (DHL) mit 6.869 sec. zweiter Mann. Mark mit 7.119 sec. (auf dem Hyatt-Porsche Spyder; das Auto dass in 2011 das „Classic 100“ gewinnen konnte) auf P4. Zwar hatte Mark auch einen krachneuen ESSEX-Porsche zur Verfügung. Dieser aber lief nicht wie gewünscht und kam daher nicht zum Renneinsatz. Auf P3 Martin in 6.918 sec. auf einem DHL-Porsche Spyder. Ausnahmslos Porsche also am Start. Peugeot und Aston Martin waren infolge der Nichtqualifikationen von Maik und Horst nicht vertreten.

Runde 2: Mirco geht eine unglaublich schnelle Gangart: 6.428 sec., Basti 6.723, Martin sehr dicht dahinter in 6.793 sec. und Mark 7.927 sec. Das lief überhaupt nicht rund für den zweifachen Champion.

In Umlauf 3 Mark dann schon mit Unfall. Die beiden DHL Porsche von Basti und Martin quasi im Formationsflug. Und Mirco auf und davon. Doch diese extreme Pace forderte ihren Tribut. In Runde 20 erster Abflug Mirco`s in Turn 11 am Ende der langen Geraden. Mirco behält aber die Führung. Zunächst. In Runde 21 erwischt es Martin. Basti bis dahin absolut fehlerfrei. Schon in Runde 22 unterläuft Mirco Fehler Nr. 2, wenn auch nur ein kleiner Ausrutscher. Basti kommt näher. Und auch Martin ist jetzt fehlerfrei unterwegs. Mirco`s Rundenzeiten werden schlechter. Basti bleibt auf seinem Niveau, kann hier und da sogar eine richtig schnelle Runde einlegen. In Runde 37 wieder ein Fehler Mirco`s. Und Basti ist vorbei! Der Rookie in Führung. Und Martin dicht an Mirco dran. Diesen erwischt es in Runde 50 erneut heftig. Zeitverlust beinahe 4 Sekunden! Und Martin ist vorbei! Reihenfolge: Basti vor Martin, Mirco und Mark. Der Rookie führt den WM-Lauf an! Sollte sich da eine Sensation anbahnen? Doch alle wussten: Mirco hat definitiv das schnellere Paket. Und holt dann auch auf. Die Rundenzeiten aller Piloten sind mittlerweile stark eingebrochen. 6.800-7.00 Sekunden. Mark ist zu diesem Zeitpunkt weit abgeschlagen. Er wird in den Kampf um die Positionen 1-3 nicht mehr eingreifen können. Aber vorne ist es immer noch spannend. Basti fährt scheinbar unbeirrt sein Tempo. Absolut konstant. In Runde 94 erwischt es ihn dann aber auch. Die Führung aber ist nicht gefährdet hat doch Mirco zuvor noch den ein oder anderen Ausrutscher.

Die Schlussphase.

Mirco weiter mit Fehlern. Man spürt er hat das schnellere Auto. Basti ohne Fehl und Tadel. Und auch Martin unfallfrei allerdings fährt er jetzt deutlich über 7.000 sec. pro Runde. Was soll`s. Martin will ganz klar seinen zweiten Platz halten. Basti kann er nicht angreifen und Mirco kommt zwar immer wieder näher, doch die Aufholjagd kostet ihn Kraft. Was wiederum zu Fehlern führt.

**Die Sensation ist perfekt! Basti gewinnt sein erstes WM-Rennen bei seiner 3. Weltmeisterschaft und in seiner ersten Saison!**

**Das Rennergebnis des WM-Laufes der Endurance-Klasse:**

**Sieger und neuer Weltmeister: Basti Müller, DHL-Porsche Spyder, 116 Runden in 13:29:53 Minuten (Rundendruchschnitt: 6.976 sec.)**

**Platz 2: Martin Carl, DHL-Porsche Spyder, 114 Runden in 13:35:01 (Rundendurchschnitt: 7.101 sec.)**

**Platz 3: Mirco Jäger, ESSEX Porsche Spyder, 113 Runden in 13:37:98 Minuten (Rundendruchschnitt: 7.163 sec.)**

**Platz 4: Mark Schwolow, Hyatt Porsche Spyder, 108 Runden in 13:23:29 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.495 sec.)**

**Schnellste Rennrunde: Mirco Jäger in 6.428 (Runde 2)**

Die schnellsten Runden im Vergleich:

Mirco: 6.428 sec.

Basti: 6.584 (Runde 16)

Martin: 6.727 sec. (Runden 5/6)

Mark: 6.876 sec. (Runde 7)

Das zeigt, welches Potential Mirco hatte. Wie relativ dicht dran Basti war. Und auch dass Martin mit offenbar sehr konstanter Fahrweise P2 gerettet hat.

Enttäuschung bei Mirco. Natürlich. Er hat viel gewollt, noch mehr riskiert und sehr viel verloren.

Riesenjubel bei Basti. Vollkommen k.o. aber überglücklich. Richtig gut unterwegs gewesen. Und ganz wichtig: Sich nicht aus der Ruhe bringen lassen. Konstant sein Tempo, seinen Rhythmus durchgefahren. Das sah nach 10 Jahren Rennerfahrung aus. Und doch: Es war harte Arbeit. Das konnte man in Basti`s Gesicht ohne Mühe erkennen.

Für ihn war das Rennwochenende vorbei. Und hatte mit dem besten aller denkbaren Happyends geendet.

Das komplette Rennen übrigens von Stefan in bewährt routiniert-witziger und fachlich fundierter Manier kommentiert.

Jetzt stand lediglich noch der EM-Lauf der Endurance-Rennwagen auf dem Programm.

**Der EM-Lauf der Endurance/Renndistanz: 88 Runden**

Hier ergab sich nach dem samstäglichen Qualifying ein richtig interessant gemischtes Starterfeld. Und zwar nicht nur im Hinblick auf die Zusammensetzung des Fahrerfeldes. Mit Max war der zweite Rookie 2011 am Start. Mit Horst und Maik gleich zwei höchsterfahrene Piloten. Wobei Maik schließlich gerade die Endurance WM in den letzten Monaten geradezu dominiert hat. Komplettiert wurde das Ganze durch Karsten, der auch nicht gerade ein Greenhorn in der Slotrennszene ist. Auch das Fahrzeugfeld sehr bunt. Vom alten MG-Lola (Karsten) über Aston Martin (Horst) und Peugeot 908 HDI (Maik) bis zum WM-Zweitplatzierten-Fahrzeug, dem DHL-Porsche Spyder den hier Max einsetzte und der aus dem Stall von Horst stammt.

Zwei Minuten Warmup ergaben nur in einem Punkt ein klares Bild: Karsten auf dem Lola würde wohl keine Bäume ausreißen können.

**Der Start.**

Und auch hier zunächst ein klares Bild. Max beendet Runde 1 in 6.787 sec., Maik in 6.959, Horst in 7.139 und Karsten in 7.783 sec.

Runde 2. Max mit Fehler in 7.508, Maik mit Unfall, 10.010, Horst 7.229 und Karsten 7.625 sec. Horst an der Spitze vor Max, Karsten, Maik.

Runde 3: Max 6.674, Horst 7.065, Maik 6.886 und Karsten 7.475. Max übernimmt die Führung erneut.

Runde 4: Max 6.906, Horst 6.877, Maik 9.715 (Unfall), Karsten7.463. Harter Kampf Max vs. Horst. Maik abgeschlagen. Karsten konstant aber zu langsam für die Spitze.

Maik kämpft sich in den Folgerunden wieder ran und nach mehreren Fehlern Karsten`s an diesem vorbei auf P3. Vorne kann sich Max absetzen unterbrochen lediglich durch einen Fehler in Umlauf 28 und noch einmal in Runde 55.

Doch es reicht. Da er durchschnittlich 2 Zehntelsekunden schneller fahren kann als sein Verfolger (Horst) gewinnt Max dieses EM-Rennen mit einer Runde Vorsprung. Und damit hatte diese WM schon wieder ein Highlight geboten: *Beide Endurance Rennen gewinnen die Rookies 2011!*

**Das Rennergebnis des EM-Laufes der Endurance Klasse im Überblick:**

**Sieger und Europameister: Max Knobel, DHL-Porsche Spyder, 88 Runden in 10:19:60 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.040 sec.)**

**Platz 2: Horst Carl, Gulf-Aston Martin, 87 Runden in 10:21:79 Minuten (Rundendurchschnitt: 7.122 sec.)**

**Platz 3: Maik Müller, Peugeot 908 HDI, 85 Runden in 10:20:83 Minuten, (Rundendurchschnitt: 7.285 sec.)**

**Platz 4: Karsten Löchert, MG Lola, 72 Runden (Rundendurchschnitt: 8.605 sec.)**

**Schnellste Rennrunde: Max Knobel: 6.666 (Runde 30)**

Auch hier wieder die schnellsten Runden im Vergleich:

Max: 6.666 sec.

Horst: 6.877 sec.

Maik: 6.814 sec.

Karsten: 7.376 sec.

Der MG Lola dürfte wohl endgültig ausgedient haben. Mehr als eine halbe Sekunde Rückstand selbst auf P3 ist definitiv nicht hinnehmbar.

Der Porsche Spyder hat dominiert und sich in beiden Rennen ganz klar durchgesetzt. Er scheint momentan recht konkurrenzlos. Wobei das Bild insofern täuscht, dass Maik durch Unfall in der Qualifikation ausgeschieden war und infolgedessen auf Spur 4 ausweichen musste. Denn grundsätzlich war bis zum Einsatz des ESSEX-Porsche durch Mirco der Peugeot 908 unter Maik das schnellste Auto.

**Nach diesen 8 Rennen und 3 von 4 Wettbewerben 2011 stellt sich die Punktesituation in der Jahresgesamtwertung zum „greatest driver oft he galaxy“ wie folgt dar. Wir immer in Klammern die Anzahl der WM`s, an denen der Fahrer in 2011 teilgenommen hat. 0,5 bedeutet, dass der Pilot nur am Sonntag teilgenommen hat und den Qualifyingsamstag nicht gefahren ist.**

**An die Punktetabelle schließt sich traditionell die Zusammenfassung aller Highlights und Kuriositäten dieser 49. Weltmeisterschaft an.**

**P1: Horst Carl, 101 Punkte (3)**

**P2: Mirco Jäger, 90 Punkte (3)**

**P3: Karsten Löchert, 56 Punkte (3)**

**P4: Maik Müller, 55 Punkte (3)**

**P5: Basti Müller (Rookie), 39 Punkte (3)**

**P6: Mark Schwolow, 37 Punkte (2)**

**P7: Martin Carl, 26 Punkte (3)**

**P8: Max Knobel (Rookie), 14 Punkte (3)**

**P9: Stefan Barth, 9 Punkte (2,5)**

***Zahlen, Fakten, Ereignisse rund um die 49. Weltmeisterschaft***

* ***Fairness!*** *Diese Weltmeisterschaft wird als eine der sportlich fairsten in die Geschichte der „masters“ eingehen. Es herrschte eine ausgesprochen angenehme Atmosphäre. Auf der Strecke wurde jederzeit rücksichtsvoll und aufmerksam agiert. Blaue Flaggen wurden ebenso ernst genommen wie Gelbphasen. Hier übertrafen die Piloten gar die Anweisungen der Rennleitung (bis hin zum Stopp aller Fahrzeuge anlässlich eines schweren Unfalls).*
* ***Qualifikationsweltmeister!*** *Wieder einmal Mark! Als einziger Pilot in allen 4 WM-Rennen. Die Rennperformance…..ohne Worte.*
* ***Desaster!*** *Maik mit 3 Nichtqualifikationen und lediglich 10 WM Punkten hat er seine schlechteste WM überhaupt gefahren.*
* ***Looser II****: Horst. Zwei Nichtqualifikationen und lediglich 25 (von 47 möglichen) WM Punkte. Schlechteste Ausbeute 2011 für ihn. Machen die Titelverteidigung wieder spannend.*
* ***Jäger:*** *Im doppelten Wortsinn. Mirco fuhr mit 33 WM-Punkten die meisten Punkte ein. Zwei Pole Positions (Indy Cars/GTS) und Bestzeit im Qualifying der Endurance waren ein Spitzenresultat. Mit lediglich 11 Punkten Rückstand auf den führenden Horst ist der Titel absolut möglich.*
* ***Shootingstar! Basti!*** *Mit einer Ausbeute von 23 Punkten war er mit Horst auf Augenhöhe. Erster WM-Sieg! Unfassbar. Und in der Gesamtwertung vor dem zweifachen Champion Mark.*
* ***Aufsteiger! Martin.*** *Wieder in der Quali gut geschlagen und im Endurance Rennen (P2) eine Meisterleistung abgeliefert. Zudem mit der Corvette von NSR einen herrlichen Farbtupfer gesetzt.*
* *Deutlich! Karsten hat es wieder einmal in 3 von 4 WM-Rennen geschafft. Wermutstropfen: Die Rennperformance lässt stark zu wünschen übrig. Fazit: Viel Testarbeit in Punkto Rennspeed!*
* *Zeichen! Die hat er gesetzt. Max mehrfach recht knapp an der WM-Quali vorbeigeschrammt. In den EM-Rennen dann aber richtig gut unterwegs. Keine Frage: Demnächst reicht es auch für die 1. Liga!*
* *Lichtstreif! Stefan mit den bekannten Problemen (keine Tests = keine WM-Qualifikation). In der* ***F1*** *nur um 58 Tausendstel an der WM-Teilnahme vorbeigeschlittert. Was zeigt: Talent ist da, Trainingsfleiß leider nicht.*
* *Das schnellste Rennen: Klarer Fall: WM-Lauf der* ***F1****: Rundendurchschnitt des Siegers: 6.166 sec.*
* *Das langsamste Rennen infolge einer sehr langen Gelbphase: EM-Rennen der Indy Cars: Rundendurchschnitt des Siegers Horst: 7.201 sec.*
* *Längstes Rennen: WM-Lauf der Endurance: Fahrzeit des Siegers Basti: 13:29:53 Minuten.*
* *Kürzestes Rennen: EM-Lauf GTS: Gesamtfahrzeit des Siegers Max: 4:09:44 Minuten.*
* *An dem gesamten Rennwochenende wurden insgesamt ca. 5.600 Runden zurückgelegt was einer Distanz von ca. 120.000 Metern oder 120 Kilometern entspricht.*
* *Die schnellste Rundenzeit hat Horst gefahren: 5.584 sec. (F1/McLaren/Q3). Der alte Rundenrekord aus dem Jahr 2010 von Christoph von 5.450 sec. (F1/Ferrari/Q3) bleibt somit bestehen.*
* *Langsamste Qualifikationszeit des Wochenendes: Stefan in 6.879 sec./GTS/Q1)*
* *Ganz ohne WM-Quali: Max und Stefan. Sie sind auch die einzigen gewesen, die sich an diesem Wochenende mit P9 begnügen mussten (je 2 mal). D.h., alle anderen 7 Piloten haben jeweils ihre 4 Rennen gefahren.*
* *Kurios: Max hat in der Quali zwei Mal P9 belegt (keine Rennteilnahme) und war zweimal im EM-Rennen. Und diese Rennen hat er beide gewonnen! Also ganz frei nach dem Motto: „Topp oder Flopp!“*
* *Titelchancen: Rein rechnerisch (bei maximal zu erreichenden 47 Punkten) noch die ersten 4. Dann dürfte Horst aber beim Saisonfinale nur einen einzigen Punkt einfahren und Karsten müsste alle WM-Rennen gewinnen sowie alle Pole Positions rausfahren. Realistisch: Horst/Mirco. Hier kann bereits eine Nichtqualifikation (auf dem Highspeedtrack können dies Tausendstel Sekunden entscheiden) den Ausschlag geben. Wenn beide Piloten sich für alle WM-Rennen qualifizieren und Horst zwei Pole Positions erreicht genügt ihm jeweils ein zweiter Platz in den WM-Rennen um den Titel zu verteidigen selbst wenn Mirco alle WM-Rennen gewinnt. Der Showdown für den 12./13. November ist programmiert.*
* *Im Verfolgerfeld ist noch wenig entschieden. Insbesondere der Kampf um P3 (Karsten/Maik trennt lediglich ein Punkt) und P5 (Basti/Mark trennen lediglich 2 Punkte) ist noch vollkommen offen.*
* ***Gesucht:*** *Horst sucht für 2012 noch einen Piloten der bereit ist, auf die Spur 1 zu wechseln. Er selbst möchte – ganz gleich ob die Titelverteidigung dieses Mal glückt oder nicht - nach vielen Jahren eine neue Herausforderung annehmen.*
* ***2012:*** *Wirft seine Schatten voraus. Einige kleinere Reglementänderungen sind angedacht. So gibt es den Vorschlag, die Renndistanzen um bis zu 30% zu verlängern um im Bereich der taktischen Möglichkeiten mehr Spielraum zu haben.*
* *Des Weiteren wird immer noch an einer Lösung gebastelt, die Unfälle im Rennen mehr bestrafen soll bzw. positiv ausgedrückt: Die konstantes Fahren belohnen wird. Hier soll es bei der 50. WM einen ersten Test in einem der EM-Rennen geben.*
* **Das große Jubiläum steht bevor! Die 50. Weltmeisterschaft seit Eröffnung des Racetracks in Großbeeren und Aufnahme des Rennbetriebes im Jahr 1997. Natürlich wird das Wochenende am 12./13. November mit speziellen Highlights aufwarten. Im Mittelpunkt wird natürlich die Historie und ihre Akteure stehen. Mehr wird an dieser Stelle noch nicht verraten.**

**H.C.**