

Spannender kann eine Saison nicht zu Ende gehen. Die Entscheidung um die Meistertitel war in allen drei Divisionen völlig offen. Jeweils zwei Teams fighteten um den Titel beim abschließenden Race-Weekend Anfang Oktober in Emsbüren. Am Samstag stand der vorletzte Lauf über 6 Stunden an. Hier war schon das Qualifying extrem wichtig. In der Division I verpasste der Tabellenführer, Honda Spirit/Offenbach, den Einzug in den zweiten Heat. Das VPA Team aus Kirchheim/Teck lag in der Meisterschaft nur einen Punkt zurück und schaffte Rang 10 im zweiten Qualifyingheat und hatte damit schon am Start lockere 12 Plätze Vorsprung auf die Offenbacher Verfolger. Das 6 Stunden Rennen wurde dann zu einem Sprintrennen. Nicht eine Pace-Kart-Phase unterbrach die Hatz um die Langstreckenkrone. Bis sich das Honda Spirit Team durch das Feld gewühlt hatte, war das VPA Team längst verschwunden. Außerdem konnten die Kirchheimer 1-2 Zehntel pro Umlauf schneller fahren. Kurz vor Ende des 6h Rennens hatten die Kirchheimer einen entsprechend großen Vorsprung. Nun griff man bei Honda Spirit in die Trickkiste. Die Offenbacher wechselten kurz vor Ende des Rennens auf neue Reifen und behielten ihren zweiten Rang, da auch ATW Racing und die Fahrschule Bolz neue Schlappen aufschnallten. Da die Karts Reglement bedingt über Nacht den



Parc Fermee Bestimmungen unterlagen, standen nur 3 Teams mit frischen Reifen für das abschließende 3h Rennen in der Startaufstellung. Das VPA Team übernachtete mit gebrauchten Reifen, dafür hatte man die Tabellenführung erobert und 2 Punkte Vorsprung vor dem letzten Show down.

Ein ähnliches Bild in der Division II. Hier reiste der MSC Oberflockenbach mit 9 Punkten Vorsprung auf die Zehn Geboten/Hagen nach Emsbüren. Den Flockies reichte ein zweiter und dritter Platz um sicher Meister zu werden. Die Zehn Gebote ließen nichts unversucht und nannten ein zweites Team um den GTC Titel zu verteidigen. Die Zehn Gebote gewannen auch relativ locker vor dem MSC O und Cool Runnings. Der Vorsprung der Odenwälder hatte sich zwar verringert, aber man segelte nach wie vor auf Meisterkurs. Am Sonntag musste nun unbedingt ein dritter Rang eingefahren werden. Über Nacht heuerte Zehn Gebote Teamchef Frank Pohlack nun auch noch das befreundete Daytona Racing Team als Helfer an und beorderte Christian Ristig in das Team. Nun hatte man mehr oder weniger drei Teams am Start. Entsprechend nervös wurde man nun bei den Odenwäldern.



In der Division III führte die Scuderia Nove Rosso/Berlin mit 6 Punkten Vorsprung auf die Messebauer/Sinsheim. Doch die Sinsheimer hatten mit ihrem neuen Mach1 Chassis (das alte schrottete man in Wackersdorf) alle Trümpfe in der Hand. Die Scuderia haderte mit der Motorleistung und hatte keine Chance gegen die Sinsheimer. Die Messebauer gewannen locker und die Scuderia musste sich mit Rang 3 hinter den MSC O Slalom Kids begnügen. Der Vorsprung war auf ein mageres Pünktchen zusammengeschrumpft. Da man durch die Parc Fermee

Bestimmungen nicht den Motor wechseln konnte, hoffte man bei den Berlinern auf Regen am Sonntag.

In der Nacht regnete es auch heftig und die Strecke präsentierte sich zum Start des 3h Rennens auch noch nass. Aber bis auf ein Team setzten alle auf Slicks. Entsprechend gefordert waren nun die Piloten. Es kam wie es kommen musste. In den ersten drei Ecken segelten gleich mehrere Teams von der Strecke. Darunter auch die Zehn Gebote, die dabei das gesamte Feld vorbei lassen



mussten. Da es auch bei dem 3h Rennen keinerlei Unterbrechung durch das Pace-Kart geben sollte, war das schon die Vorentscheidung. An der Spitze tobte ein Kampf zwischen Daytona Racing Team und den Live Strip Racern um den ersten Platz, das die Essener schließlich mit 0,5 Sekunden Vorsprung gewinnen konnten. Doch danach kam der MSC Oberflockenbach zum rettenden dritten Platz und sicherte sich so den bereits 4ten GTC Meistertitel. Die Zehn Gebote hatten alles versucht, kämpften sich durchs Feld, hatten wieder Anschluss an die Spitze gefunden und mussten sich dennoch mit 13 Sekunden Rückstand auf den ersten Platz mit Rang 5 zufrieden geben. Die ersten 6 dieser Division lagen innerhalb von 38 Sekunden. So eng ging es noch nie zu im Deutschen Langstreckensport.



Bei der Division III kam bei der Scuderia Nove Rosso Hoffnung auf, als das Rennen bei feuchter Strecke gestartet wurde. Zunächst konnten sich die Berliner auch fast eine halbe Runde von den Messebauern absetzen. Dann trocknete es ab und die Sinsheimer drehten das Bild. Wieder waren sie deutlich schneller, holten die Scuderia ein und fuhren noch eine Runde Vorsprung raus. Doppelsieg im Finale und damit mit zwei Punkten Vorsprung doch noch die Meisterschaft an sich gerissen. Der erste Meistertitel für die Messebauer, nachdem man 2007 nur knapp gescheitert war.

Für die Scuderia blieb nur die Vize-Meisterschaft. Man tröstete sich mit Siegen bei den beiden 24h Rennen in diesem Jahr und der Gewissheit die beste Saison in den letzten 10 Jahren hingelegt zu haben.

Die Entscheidung in der Division I war noch dramatischer. Honda Spirit musste erneut von weit hinten starten. Man setzte den Regenspezialisten Thomas Ott ins Kart um auf dem noch feuchten Geläuf auf den mehrfachen GTC Driver Cup Sieger, Carsten Waibel im Kart der VPA, Boden gutzumachen. Keine einfache Aufgabe. Doch Thomas ließ fliegen. Runde um Runde robbte er sich heran und nach knapp ½ Stunde hatte er Anschluss gefunden. Als er das erste Mal an der Stoßstange des VPA Karts anklopfte, war dies wie ein Weckruf für Carsten Waibel. Auf der nun trockenen Strecke zog er wieder davon. Honda Spirit reagierte schnell, beorderte Thomas Ott in die Box und setzte alles auf den jungen Dominik Buss. Durch den vorgezogenen Stopp war man außerdem in einem anderen Tank- und Fahrerwechselrhythmus als das führende Team der VPA und verfügte über frischere Reifen. (Siehe oben) Bei der VPA zog man den letzten Stopp bis zur letzten Minute hinaus. Fünf Minuten vor Ende stach die Nr.4 in die Box und kam zum letzten Pflichtwechsel. Es reichte nicht ganz. Honda Spirit zog vorbei und hatte im Ziel 7 Sekunden Vorsprung. Eine wahre Meisterleistung was die Offenbacher in Emsbüren gezeigt hatten. Das VPA Team im trockenen auf der Strecke zu schlagen ist in diesem Jahr nur wenigen gelungen.

Der zweite Titel nach 2007 wurde dann auch dementsprechend bejubelt.



Eine lange spannende GTC Saison endete mit einem Herzschlagfinale in allen drei Klassen. Es wurde fantastischer Sport geboten und alle erlebten in Emsbüren etwas, was man lange im Motorsport vermisst hatte. „Fairness“ Die im Finale unterlegenen Teams versuchten alles. Taktierten, pokerten, verpflichteten Helfer oder befreundete Teams, aber nicht ein einziges Mal ließ sich jemand zu einem Foul hinreißen! Und dafür hatten alle, gleich mehrmals Gelegenheit bei diesem einmaligen Finale. Das ist die eigentlich größte Leistung die alle Beteiligten

der GTC in Emsbüren zeigten.

Weitere Berichte über den Ausgang der einzelnen Entscheidungen demnächst hier auf dem Race-report.

Frank Jelinski