**„Und wenn ich heute wüsste dass sich morgen Klimakleber auf dem AUTODROMO CARLOS festkleben würden, ginge ich in den Keller und würde noch bis Mitternacht Runde um Runde fahren und dabei versuchen den Rundenrekord zu verbessern“**

**(H. Carl, Chef der MASTERS OF INSANITY)**

**STARTUP**

**Singapur Style Race**

**Die Premiere**

Sonntag, 23. April 2023, Großbeeren, AUTODROMO CARLOS

Es war viel passiert. Die Idee zu diesem Rennen hatten Mark/Horst bereits vor einigen Jahren. Allein: Die Umsetzung gestaltete sich schwieriger als gedacht.

Waren doch gleich mehrere Aspekte zu berücksichtigen.

Zum einen sollte die Strecke beleuchtet sein wie der GP-Stadtkurs in Singapur.

Zum anderen sollten nicht unzählige Kabelstränge für ein Wirrwarr sorgen.

Zudem musste die Beleuchtung aber sehr lumenstark sein da die pechschwarze Kunststoffoberfläche des Rennkurses sehr viel Licht absorbiert.

Die Lampen mussten zudem so angebracht sein, dass die Piloten nicht geblendet werden und dass die Befestigungen stabil, für die Autos im Falle eines Abfluges nicht gefährlich sind und dass die Beleuchtungsmasten beim Bergen verunfallter Rennwagen nicht die Streckenposten behindern.

Also jede Menge Prämissen.

Und das war dann gelungen.

Mark konstruierte aus Metall bestehende, sehr solide Masten die den Vorteil aufweisen, dass die mit Magneten ausgestatteten Bauleuchten der Firma Chamäleon mittels Magnetklick an- und abgenommen werden können.

42 mit Batterien versorgten (168 an der Zahl) Leuchten sorgten am Ende für eine beeindruckende Lichtatmosphäre. Die Kritiker und das Publikum, die Fans der MASTERS und die Fahrer selbst zollten dem Konzept ausnahmslos großen Beifall.

Der Kostenaufwand war nicht unerheblich zumal der Veranstalter auch die für das Rennen vorgesehenen Boliden (Formel E Wagen von Scalextric) anschaffte und fünf dieser Wagen zur Verfügung stellte. 4 Einsatzfahrzeuge, die während des Rennens jeweils immer auf derselben Spur verblieben plus ein Ersatzfahrzeug (T-Car) für den Fall der Fälle. Gesamtaufwand gut 800,00 EURO. Ein Fahrzeug stellte Basti Rumpel zur Verfügung. Vielen Dank nochmals dafür, Basti.

Und damit dieser Aufwand einen entsprechenden Nutzen nach sich zog beschloss der Veranstalter, diese Kulisse nicht nur einmal jährlich beim SINGAPUR STYLE RACE einzusetzen, sondern künftig bei 3 der 4 Formel 1 WM Veranstaltungen unter Flutlicht austragen zu lassen. In der Saison 2023 sollen die WM`s 99 und 100 so in der F1-Kategorie gefahren werden.

Das Regelwerk sah ein insgesamt 100 Minuten dauerndes Rennen vor, welches in 4 Blöcke a 25 Minuten unterteilt wurde. Nach jeweils einem Block wechselten die Teams die Spuren. So befuhren alle 4 Teams alle Spuren mit den immer selben Autos. Innerhalb der 25 Minuten dauernden Blocks war alle 5 Minuten ein Fahrerwechsel möglich.

Den Teams war es selbst überlassen, in welchem zeitlichen Umfang sie jeweils welchen Piloten fahren ließen. Einzige Bedingung dabei war, dass jeder Fahrer in jedem Block mindestens einmal 5 Minuten fahren musste. Die Boliden wurden in den Wochen vor dem Rennen ausgiebig von allen Piloten gefahren. Man war sich auch hier einig: Tolle Wagen mit viel Potential und fahrerisch durchaus anspruchsvoll. Man fuhr die E-Rennen quasi „Out oft he Box“. Lediglich die Serienreifen wurden durch die bei den MASTERS seit Jahren verwendeten Einheitsreifen der italienischen Marke „BRM“ ausgetauscht. Auch die Fahrzeugnasen wurden abgenommen. Diese waren serientechnisch zu lose befestigt, so dass sie während des Fahrbetriebs sich leicht vom Wagen lösten und davon flogen. So bekamen die Schnauzen der E-Renner einen leicht pfeilartigen Charakter.

Die Voltzahl wurde auf 13.5 Volt (Spuren 2 und 3), 13.6 Volt (Spur 4) und 13.8 Volt (Spur 1) festgelegt. Damit befand man sich unter F1 Niveau. Die Formel E haben nämlich F1 Aggregate verbaut was sie recht spritzig macht. Ohne den Serienmagneten durch Zusatzmagneten zu verstärken (wie es in der F1 passiert) wäre mehr Strom dem Handling nicht zuträglich gewesen.

Vor dem Rennstart gab es ein 60 Minuten dauerndes Training in dessen Verlauf die Teams alle 15 Minuten die Spur wechselten.

Während des Rennens war bis auf einen Austausch des Stromabnehmers – der ja einem hohen Verschleiß unterliegt – keine Modifikation an den Wagen erlaubt.

Nach dem Training gab es eine 30 minütige Pause, bevor es dann ins Rennen ging.

Die Teams waren wir folgt zusammengesetzt (und zwar wurde jeweils nach Rangfolge in der Punktewertung der Fahrer auf P1 dem Fahrer auf P8, Fahrer P2 dem Fahrer P7 usw. zugeordnet und nach diesem Verfahren auch die Piloten, die nicht an der WM teilnahmen (hier nur Gaststarter Martin Carl) und der bei dem Saisonauftakt nicht am Start gewesene Martin Mecke

***Die 4 Teams***

***Team A***

***Jörg Abel/Martin Mecke/Dominique Babenschneider***

***Team B***

***Horst Carl/Martin Carl/Basti Rumpel***

***Team C***

***Mark Schwolow/André Dietrich***

***Team D***

***Maik Müller/Max Knobel***

Klar dass sich die Teams auf Strategien verständigt hatten. Die sich an den einzelnen Stärken und Schwächen der Piloten orientierten und, ganz wesentlich, natürlich auch daran wo man jeweils im Rennen lag, mit welchen Perspektiven also. Und da sich, wie nachfolgend beschrieben, das Rennen zu einer äußerst dramatisch engen Kiste zuspitzte, war es nur zu klar, dass natürlich die erfahrensten Piloten eines jeden Teams den höheren Zeitanteil in den einzelnen Blocks bekamen. Im zuvor absolvierten Training war es ja umgekehrt. Dort bekamen natürlich die Rookies, und mit den Formel E Boliden unerfahreneren Piloten, den Löwenanteil der Zeiteinheiten zugestanden.

Und damit kommen wir zum Rennen an sich.

**Nach dem Start**

Ging es recht munter zu. Man hatte zuvor errechnet, dass wohl in einem 5 Minuten Stint zwischen 42 und 46 Runden möglich sein würden. Die Autos erreichten auf allen Spuren Rundenzeiten zwischen 6.1xx und 6.3xx Sekunden.

KEIN MENSCH BRAUCHT LANGWEILIGE AUTORENNEN.

Ab BLOCK 2 (nach Ende der ersten 25 Minuten) ermittelte Basti auf seinem Tablet jeweils die Summe der von den Teams gefahrenen Runden (die Runden wurden auch noch in 4 Sektoren unterteilt, so dass, je nachdem wo das Fahrzeug nach 25 Minuten durch Abschaltung des Fahrstroms stehen blieb 0,25/0,5 oder 0,75 Runden addiert werden konnten).

Somit hatten die Teams zumindest nach den 25 Minuten Blocks jeweils die Übersicht, wie sie im Rennen platziert waren.

Jetzt kam die Crux: Die Wagen lagen so dicht beieinander, dass es schwierig war, während der 25 Minuten den Überblick zu behalten.

Da half dann nur eins: If you in doubt, flat out. Oder anders: Im Zweifel volle Pulle.

Nebenbei: Die jeweiligen Streckenposten hatten Probleme die doch beinahe alle einheitlich lackierten Rennwagen wieder auf die richtige Spur zu setzen wenn jemand vom Kurs abgekommen war. Bei einem Einzelabflug war es noch eindeutig, da die Fahrer die Spur nennen auf der sie wieder einzusetzen sind. Fliegen mehrere Wagen an derselben Stelle ab, wird es diffizil. Die Wagen waren zu diesem Zweck mit den Spurkennungen markiert. Allerdings fielen diese Marker sehr klein aus was bei der ohnehin eingeschränkten Beleuchtung zum Problem wurde.

Nun. Es war für uns alle Premiere.

Das sind halt die Kinderkrankheiten.

ANSONSTEN gab es zu Beginn des Trainings ein Stromproblem auf Spur 3 welches im Wesentlichen behoben werden konnte. Es blieb ein Leistungsloch in der Kurve 8 (Presseturm) mit dem aber alle Teams im Laufe des Geschehens zu kämpfen hatten.

Auch dieser Schwachpunkt muss abgestellt werden. Klarer Auftrag an die Macher des Rennens.

Die 100 Minuten waren schneller um als gedacht. Das Rennen bot allen Piloten richtig Fahrspaß. Man kam mit jeder Runde besser in die Materie hinein. Die Beleuchtung verlor am Ende ein wenig an Kraft was aber kein ernstes Problem darstellte.

WIR WOLLEN ACTION. WIR WOLLEN DRAMATISCHE ENTSCHEIDUNGEN.

WIR WOLLEN SIE AUF DEM TRACK UND NICHT AM GRÜNEN TISCH.

Leider gab es nach Rennende Zweifel an der Korrektheit des Ergebnisses was die gefahrene Rundenzahl der erst- und zweitplatzierten Teams betraf.

OK. Das war deshalb schwierig weil alle 4 Teams innerhalb von knapp 8 Runden im Ziel beieinander lagen.

Und das bei über 800 gefahrenen Runden!

P1 und P2 trennte die Winzigkeit von 1,25 Runden.

Und zwar Team A vor Team D. Team D gab an, dass es eine Fehlmessung gegeben haben müsse, da ein Wagen auf der Start/Ziel-Geraden (Kurve 14) abgeflogen und durch die falsche Lichtschranke gerutscht sei. Somit müsse Team A eine Runde abgezogen und ihrem Team (D) eine Runde gutgeschrieben werden, was dann den Sieg für Team D bedeutet hätte.

Nach langen Diskussionen wurde entschieden, dass das von der offiziellen Zeitnahme ausgewiesene Ergebnis gilt, und also eine Korrektur wie von Team D gefordert, nicht erfolgt.

Natürlich ist einerseits so etwas sehr schade und für in diesem Fall Maik und Max sehr ärgerlich.

Andererseits ist es ja doch sehr schön zu sehen, dass nach mehr als 800 Runden 10 so unterschiedliche Piloten im Ziel weniger als 1% der Distanz auseinander liegen.

Das ich das so feststellen darf, ist für mich einfach wunderbar.

Am Ende kann es aber immer nur einen Sieger geben. Und so will ich an dieser Stelle den Herren Jörg Abel/Martin Mecke/Dominique Babenschneider auch meinen allerherzlichsten Glückwunsch zu dieser grandiosen Leistung nicht verwehren.

Gleichzeitig darf ich mich bei allen Fahrern ganz, ganz herzlich bedanken für ein großartiges Rennen, für einen Meilenstein in der Geschichte der wunderbaren MASTERS OF INSANITY.

Ich bin sehr froh eine solche Mannschaft am Start zu haben.

Die Schwächen die das Rennen gezeigt hat, betrafen durchweg keinen einzigen Fahrer. Es wird ganz sicher daran gearbeitet im Jahr 2024 dieses Rennen noch besser zu machen.

Ich fand es eine Riesensache die meines Wissens noch kein anderer im Slotracingbereich so inszeniert hat.

Selbst von namhaften Slotcarfreunden aus Stuttgart und Nürnberg wurde mir neidlose Anerkennung und Bewunderung übermittelt.

DANKE an EUCH.

Insbesondere nochmals an Mark Schwolow, der das Projekt durch seine Arbeit mit viel Liebe und Zeitaufwand erst in die praktische Umsetzung ermöglicht hat.

Ein besonderer DANK auch an ANDRÉ Dietrich, der die 700 Kilometer Weg nicht gescheut hat, hier bei einer denkwürdigen Premiere teilhaben zu können.

Am Ende natürlich das Rennergebnis, dass man sich – wenn auch mit dem kleinen Wermutstropfen – des zunächst angefochtenen Ergebnisses zu P1/P2 – auf der Racerzunge zergehen lassen sollte.

**Das Rennergebnis des**

**SINGAPUR STYLE RACE 2023**

**Sieger/P1: Jörg Abel/Martin Mecke/Dominique**

**Babenschneider**

**810,00 Runden**

**P2 : Maik Müller/Max Knobel**

**808,75 Runden**

**P3 : Horst Carl/Martin Carl/Basti Rumpel**

**804,25 Runden**

**P4 : Mark Schwolow/André Dietrich**

**801,75 Runden**

**Die Sieger durften je eine Flasche Champagner in Empfang nehmen.**

Nächste Veranstaltung der MOI:

Die 98. Weltmeisterschaft am

06. Mai 2023

Horst am 01.05.2023