**LICHT und Schatten**

**Der Rennbericht zur 2. Auflage des**

**SINGAPUR STYLE RACE**

**Sonntag, 07. April 2024**

MASTERS TIME.

9 Piloten hatten sich eingefunden um in 4 Teams auf den 4 Spuren mit vom Veranstalter gestellten Formel E Boliden und dem Durchwechseln der Spuren mit dem immer selben Boliden auf derselben Spur 2 Stunden lang gegeneinander anzutreten.

Die Teambesetzungen

Team 1:

Mark Schwolow (Großbeeren)/ Dominique Babenschneider (Großziethen)

Team 2:

Jörg Abel (Thyrow)/Frank Howest (Eisenhüttenstadt)/Max Knobel (Berlin)

Team 3:

Martin Mecke (Neuzelle)/ André Dietrich (Hanoverschgmünden)

Team 4:

Horst Carl (Großbeeren)/Basti Rumpel (Berlin)

Das Starterfeld damit überregional besetzt. Und ganz große Klasse dass André tatsächlich 380 Kilometer weit angereist war.

Vor dem Rennstart gab es ein 40 Minuten andauerndes Warm Up. Alle 10 Minuten wechselten die Teams die Spur.

Das Alles unter dem wirklich herrlichen Flutlicht das es seit Saison 2023 am AUTODROMO CARLOS gibt. Dieser wunderbaren, mit 24 Metern Länge und 14 Kurven gespickten Rennstrecke mit allerhöchstem Anspruch.

Die 40 Minuten waren wie im Fluge vergangen. Es folgte eine 20 Minuten währende Pause bevor es dann hieß:

„Gentlemen start your engines!“

Die 4 E-Boliden waren auf die einzelnen Spuren abgestimmt worden. Leider war dem Renner auf Spur 3 sein hölzernes Fahrverhalten nicht abzugewöhnen. Zum Ausgleich gab es ein Wenig mehr Strom aus der spureigenen Kraftquelle.

Das betraf ja letztlich alle Teams da ja alle auf allen Spuren unterwegs sein mussten.

Und so starteten sie dann gegen 11.40 Uhr in der vorgegebenen Verteilung: Team 1 auf Spur 1, Team 2 auf Spur 2 usw.

Fahrerwechsel erfolgte alle 5 Minuten. Nach 30 Minuten hieß es dann: Strom aus!

Die Boliden blieben auf der jeweiligen Spur stehen. Die Rundenzahlen (die angefangenen Runden noch in 0,25-er Schritte geteilt) wurden notiert. Alle Boliden zogen wieder zur Start/Ziellinie und die Ampel gab die Strecke erneut für 30 Minuten frei.

Olala! War das eine Hektik! Diese Wechsel alle 5 Minuten brachten ziemliche Unruhe in die Mannschaften, mussten doch die Fahrer auch „fliegend“ die Streckenpostenplätze besetzen.

Die Ansage des Veranstalters im Vorfeld war klar und deutlich: Bei Unfällen konsequent mittels „STROM-STOP-TASTE“ das Rennen unterbrechen. Und das geschah häufig so dass es wirklich schwer war, die für die jeweils 300 Sekunden hochgerechneten 43 bis 46 Runden zu fahren.

Nach dem ersten Viertel also, lagen die Boliden doch in der erwartbaren Reihenfolge. Und da ging es um P2 tatsächlich richtig, richtig eng zu.

P1: Team 2 mit 245,75 Runden (was knapp 41 Runden je 5 Minuten entsprach)

P2: Team 4 mit 231,00 Runden

P3: Team 1 mit 230,75 Runden

P4: Team 3 mit 214,00 Runden

Das führende Team 2 musste nun auf den deutlich langsameren Wagen der Spur 3 wechseln. Team 1 auf die Spur 2. Team 3 Auf die Spur 4 und Team 4 auf die Spur 1 auf der ein sehr geschmeidig zu fahrender Bolide auf Horst/Basti wartete.

Und ab ging`s.

Und nach einem knappen Drittel der 30 Minuten dann die Meldung vom Team 2: Stromprobleme auf Spur 3 im Streckenabschnitt PRESSETRURM. Massive Aussetzer und am Ende verweigerte der Bolide am Presseturm komplett den Dienst.

Was war geschehen?

Nun. Zunächst musste das Renngeschehen gestoppt werden. Das Raumlicht musste aktiviert werden. Anschließend untersuchte Horst die Zusatzeinspeisung an besagter Stelle und konnte den Fehler tatsächlich beheben.

Also erneut: Raumlicht off, Flutlicht on.

Und weiter ging es mit Rennaction. Zwar durchfuhr der E-Renner auf der Spur 3 den störanfälligen Streckenabschnitt jetzt ziemlich passabel, allerdings war das Handling des Boliden nach wie vor eher dürftig (hölzern eben!).

Damit allerdings hatten ja alle Teams zu leben. Team 2 war aber letztlich schon mit einem Nachteil versehen, hielt doch die Stromaussetzerphase bis zum totalen Blackout einige Runden an und an ein ordentliches Rundenresultat war mithin für Jörg und Co. nicht zu rechnen.

Ganz am anderen Ende der Temposkala firmierte nunmehr Team 1. Auf der Spur 2 unterwegs lag da ein Höllentempo an und am Ende standen sagenhafte 250,50 Runden zu Buche.

Die Teams 3 und 4 schenkten sich nichts. Team 4, auf der Spur 1 legte 234,50 Runden in die Spur, Team 3 auf der Spur 4 zauberte 230,75 Runden auf den Monitor.

Für das Team 2 waren es am Ende blasse 213,75 Runden.

Allmählich kehrte bei den Teams eine gewisse Routine ein. Allerdings die ständigen Fahrerwechsel sowie das Durchwechseln der Spuren sorgten schon immer wieder dafür, dass Anpassungsphasen nötig wurden, was natürlich in Verbindung mit dann doch abnehmender Konzentration zu Fehlern, Unfällen und Rennunterbrechungen führte.

Ich fasse die Rundenleistungen in dieser zweiten halben Stunde zusammen:

Team 1: 250,50 Runden (Spur 2)

Team 2: 213,75 Runden (Spur 3)

Team 3: 230,75 Runden (Spur 4)

Team 4: 234,50 Runden (Spur 1)

**Nach 1 h, und damit Rennhalbzeit sah die Reihenfolge wie gezeigt aus:**

**P1: Team 1, 481,25 Runden**

**P2: Team 4, 465,50 Runden**

**P3: Team 2, 459,50 Runden**

**P4: Team 3, 444,75 Runden**

Erneuter Spurwechsel.

Jetzt startete das Team 1 auf der Spur 3, das Team 2 auf der Spur 4, das Team 3 auf der Spur 1 und das Team 4 auf der Spur 2.

Erneut stehender Start mit Ampel. Phase III von IV konnte beginnen.

Jetzt galt es für das Team 4 die Spur 2 optimal zu nutzen um möglichst viel Vorsprung rauszufahren angesichts der Tatsache dass man in der letzten halben Stunde mit dem Holzwagen auf Spur 3 unterwegs sein würde.

Es lief auch alles ganz rund, allerdings hatte selbst der Altmeister eine ungewöhnliche hohe Fehlerquote eingebaut. Das Resultat daher nicht ohne Fehl und Tadel und in Sachen Rundenzahl mit 236,75 die tatsächlich schwächste Leistung bisher auf der Spur 2 im Vergleich zu den beiden Teams (2 und 1) die bereits ihren Part auf der Spur 2 mit 245,75 (Team 2) respektive 250,5 (Team 1) erledigt hatten.

Einen richtigen Absturz erlebte in dieser Phase III das Team 1. Dominique hatte erhebliche Probleme auf der Spur 3 die Ideallinie zu finden. Da konnte selbst Mark Schwolow nix mehr richten und am Ende war der Rundensäckel mit 201,75 Runden arg dünn ausgefallen. Die anderen Teams die auf der 3 unterwegs gewesen waren konnten 12 bzw. 13 Runden mehr aus dem Ben Hur Streitwagen rausquetschen.

Fuhr Dominique permanent über 7,000 Sekunden für die Runde war Mark mit 6,6 bis 6,7 Sekunden deutlich schneller.

Team 2 machte auf der Spur 4 228,25 Runden was durchaus eine ordentliche Leistung war. Es darf nicht vergessen werden, dass selbst die Leistungen auf den Spuren nicht direkt vergleichbar sind, da in den einzelnen Phasen die Rennunterbrechungen sehr unterschiedlich lang ausfielen. Zeit in der natürlich keine Runden gefahren werden können und die das Ergebnis schmälert.

Zusammengefasst. In Phase III erzielten die Teams folgende Rundenergebnisse:

Team 1: 201,75 Runden (Spur 3)

Team 2: 228,25 Runden (Spur 4)

Team 3: 216,75 Runden (Spur 1)

Team 4: 236,75 Runden (Spur 2)

**Nach 90 der 120 Minuten sah das Zwischenresultat so aus:**

**P1: Team 4, 702,25 Runden**

**P2: Team 2: 687,75 Runden**

**P3: Team 1: 683,00 Runden**

**P4: Team 3: 661,50 Runden**

Taktische Überlegungen. Phase IV, die letzten 30 Rennminuten standen an.

Team 4 hatte 14,50 Runden Vorsprung auf Team 2 und musste jetzt auf den Holzbock klettern.

Team 2 kam auf die auch nicht so einfach zu bändigende Spur 1.

Team 1, auf Platz 3, hatte einen nicht sehr großen Rückstand (19,25 Runden) auf P1 und durfte nun auf die recht schnelle Spur 4.

Und Team 3 konnte jetzt richtig Boden gut machen auf der Spur 2. Mit 40,75 Runden Rückstand auf das führende Team 4 war die Distanz allerdings schon sehr groß.

Aber: Alles war möglich. Das führende Team 4 musste bangen und es konnte durchaus sein, dass sie bis auf P3 durchgereicht werden, wenn die Leistung jetzt nicht stimmte.

Es sei an dieser Stelle nochmals betont: Die Unterschiede machten hier nicht wirklich die Spuren an sich (Ausnahme Spur 3 in Phase II; da gab es echte Probleme mit dem Strom). Ansonsten waren es ganz klar die Unterschiede bei den Fahrzeugen die schnelle Runden zuließen oder eben auch nicht. Wobei die Boliden auf den Spuren 1,2 und 4 schon annähernd vergleichbar liefen. Der römische Streitwagen auf Spur 3 war hier klar der Ausreißer nach unten.

**PHASE IV. Schlussakkord.**

Halten, halten, halten. Nee. Halten war nicht. Team 4 auf der Spur 3 kämpfte. Und verkrampfte. Gleichzeitig zeigten sich die Routiniers auf der Spur 1 in Gestalt von Jörg Abel/Frank Howest/Max Knobel in Bestform. Sie legten tatsächlich die Bestleistung auf der Spur 1 hin. 238,5 Runden waren der drittbeste Wert überhaupt in diesem Rennen (von 16 Werten). Und das auf der 1.

Team 4 kämpfte. Team 3 desgleichen. Denn für Martin/André ging es ja darum, den schnellen Boliden auf der Spur 2 optimal zu nutzen.

Denn jetzt fuhren sie ja wie folgt:

Spur 1: Jörg/Max/Frank

Spur 2: Martin/André

Spur 3: Horst/Basti

Spur 4: Mark/Dominique

30 Minuten. Eine sehr lange Zeit wenn man autotechnisch in der Defensive ist. Der Holzwagen auf Spur 3 bot den Piloten keine Chance. So ein Auto fährt man dann, eingedenk der Tatsache dass man die Führung im Rennen mit allen Mitteln halten möchte, über dem Limit. Das klassische „Überfahren“ mündet wiederholt in Fehlern. Auch der Altmeister (Horst) ist hiervor nicht gefeit.

Und so kam was kommen musste: Abflüge besonders auf den Streckenabschnitten, die mit dem verlockenden Angebot des Hinaussschiebens des Bremspunktes lockten. Hier insbesondere am Ende der langen Geraden also vor der „Maik Müller Bend“. Hier ist die Speed auf dem absoluten Höhepunkt und entsprechend heftig schlagen die Wagen dann beim Verpassen des Bremspunktes ein.

Kurzum. Es dauerte nicht sehr lange, bis dann die Herren Jörg/Frank/Max die 14 Runden gut gemacht hatten, fuhren sie am Ende in dieser Phase IV mit 238,5 Runden sogar die Bestleistung noch vor Martin/André auf der Spur 2 die 1 Runde weniger zurücklegen konnten.

Auch Mark/Dominique auf der Spur 4 kamen mit 233,75 Runden nicht an das Siegerteam heran.

Auf der Spur 3 mussten sich Horst/Basti mit mageren 217,5 Runden bescheiden und verloren damit 21 Runden auf die Verfolger, die damit 7 Runden mehr gut machen konnten, als sie es hätten tun müssen um dieses Rennen zu gewinnen.

Am Ende war es ein super knappes Ergebnis besonders im Kampf um P2, den dann doch noch der Altmeister mit seinem Co. Basti verteidigen konnte.

Schauen wir uns das Rennergebnis in der Summe und in der Übersicht an, nicht ohne zuvor die Sieger

**Jörg Abel (Thyrow)/ Frank Howest (Eisenhüttenstadt) und Max Knobel (Berlin)**

**Zu beglückwünschen.**

**Jedem der 3 Piloten war die anschließend überreichte Flasche Champagner von Herzen zu gönnen.**

**Das Rennergebnis des 2. SINGAPUR STYLE RACE**

**Sieger: Jörg Abel/Frank Howest/Max Knobel mit 924,25 Runden**

**Platz 2: Horst Carl/Basti Rumpel mit 919,75 Runden**

**Platz 3: Mark Schwolow/Dominique Babenschneider mit 916,7 Runden**

**Platz 4: Martin Mecke/André Dietrich mit 899,00 Runden**

***Die absolut schnellste Rennrunde fuhr Max Knobel in 6,156 Sekunden***

**Die MASTERS machen weiter am 28. April 2024 mit dem**

**CLASSIC 100.**

**Die Daten, Fakten und Emotionen dieser 2. SINGAPUR STYLE RACE**

* 25,25 Runden Rückstand P4 auf P1. Das sind etwas mehr als 3 Minuten nach insgesamt 120 Minuten Renndauer.
* Der Renndurchschnitt der Sieger lag bei 7,790 Sekunden pro Runde. Geschuldet den vielen Rennunterbrechungen, denn die Rennwagen wurden im Renntempo immer unter 7,000 Sekunden pro Runde bewegt.
* Zwischen P1 und P2 lagen am Ende 4,5 Runden. Das sind knapp 35 Sekunden bei einer Renndauer von 7.200 Sekunden und damit tatsächlich nur 0,48%!!
* Zwischen P2 und P3 betrug der Abstand lediglich 3 Runden, was dem winzigen Zeitfenster von 23,1 Sekunden und damit etwa 0,3% entspricht.
* Sieht man von dem erheblichen Stromversorgungsproblem auf Spur 3 in Phase II des Rennens ab, lief technisch alles weitestgehend reibungslos.
* Die STOP-TASTE wurde von der jeweilige Rennleitung in hoher Frequenz genutzt. Ziel war es ja, unnötig schwere Massenkarambolagen zu verhindern da lediglich ein einziges T-Car für den Fall der Fälle zur Verfügung stand.
* Es wurden insgesamt im Rennen 3.659,75 Runden gefahren. Das entspricht einer Distanz von 87.834 Metern. Dazu kamen natürlich die Runden aus dem 40 Minuten dauernden Warm Up.
* In den 16 verschiedenen Fenstern (4 Spuren, 4 Teams) wurde die Bestleistung vom Team 1 (Mark/Dominique) auf der Spur 2 mit 250,50 Runden herausgefahren.
* Die geringste Rundenzahl wurde in Phase III auf der Spur 3 von Mark/Dominique) mit 201,75 Runden gefahren.
* Die Bestleistungen auf den einzelnen Spuren sahen so aus: Spur 1: 238,5 Runden (Jörg/Frank/Max in Phase IV), Spur 2: 250,50 Runden (Mark/Dominique in Phase II), Spur 3: 217,50 Runden (Horst/Basti in Phase IV) und Spur 4: 233,75 Runden (Mark/Dominique in Phase IV)
* Die schwächsten Rundenzahlen auf den einzelnen Spuren stellen sich wie folgt dar: Spur 1: 216,75 Runden (Martin/André in Phase III), Spur 2: 236,75 Runden (Horst/Basti in Phase III), Spur 3: 201,75 Runden (Mark/Dominique in Phase III) und Spur 4: 228,25 Runden (Jörg/Frank/Max in Phase III)
* Der Durchschnitt in Runden für alle 16 Fenster lag bei 228,75 Runden
* Emotional war es natürlich insbesondere auf der Spur 3 für alle Teams ein Wellenbad. Besonders hart getroffen war hier das Team 2, dass es mit dem kompletten Blackout dieses Slots getroffen hatte. Umso verdienter am Ende der Sieg für die 3 – von Anbeginn in Insiderkreisen schon favorisierten – Herren Jörg Abel/Frank Howest/Max Knobel.

Horst Carl/April 2024