

RÜCKSPIEGEL



Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 3 /19. Januar 2004



Interessant: Der Kassen-Bericht 2003

Entschieden: GPL siegt in der "Frage der Ehre"

Familienbande: Interview mit den Brüdern Papenbrock

GRRL : Die offizielle Starterliste

Gegenseitige Hilfe durch die
VR-Jobbörse

Herausgeber

Virtual-Racing e.V.
Riesengebirgstr. 4
85368 Moosburg

Erscheinungsweise

Einmal wöchentlich montags in
der Hauptsaison als PDF-Datei

Redaktion

Detlev Rüller (verantwortlich)

Produktion

Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:

Detlev Rüller

Beiträge/Fotos

Detlev Rüller -DR
Jürgen Nobbers -JN
Christian Heuer - CH
Martin Nachtsheim -MN
Dominic Fingerhut -DF
Steffen Schmoranz -SS
Marcus Jirak -MJ
Reinhard Frey -RF
Dennis Hoffmann -DH
Viktor Deri -VD
Michael Berndt -MB
Udo Elsner -UE
Alexander Marx -AM
Dirk Wilke -DW
Markus MacCoy -MM
Mirko Adebahr -MA
Oliver Matthiensen -OM
Hans Hanraths -HH
Chris Woehlk -CW
Marco Saupe -MS
Justus Forschbach -JF
Sebastian Schmalenbach -SSb
Christian Zeller -CZ
Christian Neyses -CN
Andreas Rühl -rühl
Georg Kuyumji -GK

Titelfotos

Marco Saupe
Steffen Schmoranz
Ulli Kratochwil

Korrektorat

Tobias Schlottbohm

Ausgabe 03/2004

Nächster Redaktionsschluss:
25. Januar 2004 15 Uhr

Diese Woche lesen Sie

Seite 2	Impressum
Seite 3	Geburtstage der Woche + VJ-Jobbörse
Seite 4	Carrerabahn von Michael Hoppermann
Seite 5	Die offizielle Starterliste der GRRL 2004
Seite 6	Car Design Workshop Letzter Teil
Seite 7	Die Ursprünge und Geschichte der VR III
Seite 8	Der Kassenbericht 2003 v.Rainer Merkel
Seite 9	Standpunkt
Seite 10	GNL Truckrennen in Portland
Seite 11	GNL Open Rennen in Watkins Glen
Seite 12	Eine Frage der Ehre Nascar Teil Texas
Seite 13	Eine Frage der Ehre Nascar Teil Texas
Seite 14	Interview mit (Mit)Erfinder des EFDE
Seite 15	Von einem, der auszog, um
Seite 16für die Ehre zu fahren.....
Seite 17Erlebnisbericht von T.Walter
Seite 18	Interview mit den Gebrüdern Papenbrock
Seite 19	Interview mit den Gebrüdern Papenbrock
Seite 20	Stellensuchanzeigen von VR-Mitgliedern
Seite 21	Stellengesuche für die VR-Jobbörse Seite
Seite 22	Infos aus anderen Ligen
Seite 23	Saisonauftritt GGPLC JS-Cup Kyalami
Seite 24	Weekend Thunder Watkins Glen
Seite 25	Jochen Rindt Cup Kyalami Auftaktrennen
Seite 26	Jackie Stewart Cup GGPLC Kyalami
Seite 27	Jackie Stewart Cup GGPLC Kyalami
Seite 28	Hilfeschrei der Redaktion

Hinweis/Kontakt

Alle Beiträge/Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Beiträge übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Gewähr. Wir behalten uns vor, Beiträge zu kürzen und/oder zu überarbeiten. Redaktionelle Fremdbeiträge oder Leserbriefe entsprechen nicht immer der persönlichen Meinung der Redaktion, werden jedoch mit Rücksicht auf die freie Meinungsäußerung einbezogen.

Redaktionsadresse:

Redaktion@newspaper-racing.de oder redaktion_RS@gmx.net

Leserbriefe

Leserbrief@newspaper-racing.de oder leserbrief_RS@gmx.de

Das Titelbild zeigt: Startrunde zum GRRL Touringcar Challenge
Rennen Zandvoort. -SS

Liebe Leserinnen und Leser,

Der Rückspiegel geht nun langsam in die kritische Phase über. Ohne Rennbetrieb musste man Geschichten auftischen, bei denen sich die Leser dennoch gut unterhalten fühlen.

Die Redaktionsmannschaft lebte wie auf einer römischen Kriegsgaleere nach dem Motto "Wir sitzen alle in einem Boot. Die einen rudern und die anderen angeln" Die eine Hälfte hat genehmigte Pause gemacht und bereitete sich auf den Rennbetrieb und den entsprechenden Einsatz vor. Die andere Hälfte hat unter Druck gearbeitet und versucht die Grenzen auszuloten und hofft nun, wenn der Betrieb mal richtig losgeht, nicht unter der Last zusammenzubrechen.

Die Anzahl der Downloads zeigt aber, dass wir alle auf dem richtigen Weg sind. Zwischenzeitlich haben wir auch schon erlebt, wie man uns zensieren wollte. Ein anderes Mal wurde darum gebeten den Namen von Verlierern nicht zu nennen. Und wieder andere hatten schon Angst im "Standpunkt" erwähnt zu werden.

Wir erleben also bereits nach zwei regulären Ausgaben den Wahnsinn eines normalen Redaktionsalltags einer "echten" Zeitung.

Die Reaktionen nach der Veröffentlichung werden stiller. Man geht langsam zur Tagesordnung über und erwartet nun einfach seine wöchentliche Zeitung.

Kritiken der ersten Ausgaben wurden aufgenommen, und wo immer machbar, zum Anlass genommen Änderungen vorzunehmen.

Wo gehobelt wird, da fallen auch Späne. So musste die Redaktion bereits zwei Kündigungen hinnehmen. Der Verlust wird schmerzlich und man kann nur hoffen, dass er durch neues Personal ausgeglichen werden kann.

Aber es gibt auch Sternstunden. Selten meldet sich auch jemand, der von aussen einschätzt, wieviel Arbeit das Zeitungsmachen für Laien sein kann, berechtigte Kritik äußert, aber gleich die "Schuppe" mitbringt und fest mit anpackt. Und so sollte es sein. Meckern ist ja einfach. Besser ist aber das selber besser machen und das tatkräftige Zupacken.

Und das zum Wohle und zur Entlastung aller.

In diesem Sinne viel Spaß mit dem Arbeitsertrag der vergangenen Woche.

Detlev Rüller
Redaktion

Montag, den 19. Januar

hat Olli Berger auf dem Kalender rot angestrichen. Er wird an dem Tag 35 Jahre alt.

Dienstag, der 20. Januar

ist Jubeltag bei Bjoern Ortner, der 26 Jahre alt wird, Klaas Pollert, der es auf 28 Jahre bringt und bei Werner Reichert wird der 44. Geburtstag gefeiert.

Am Mittwoch, den 21. Januar

feiert Daniel Glinz seinen 28. Geburtstag

Philippe Jengten wird am **Donnerstag, dem 22. Januar** 25 Jahre alt.

24 Jahre alt wird Philip Rickel am **Freitag, den 23. Januar**

Am Samstag, den 24. Januar ist bei Jörg Unkelbach der große Tag, an dem er 38 Jahre alt wird.

Sonntag, der 25. Januar ist Feiertag für zwei Mitglieder.

Björn Struckmeier wird 22 Jahre alt. Mike Bischoff begeht seinen 33. Geburtstag.

Die Redaktion wünscht allen Geburtstagskindern einen schönen Tag.

Fehler der letzten Ausgabe

Das Stefan Bellof Buch ist noch nicht erschienen wie berichtet, sondern erscheint am 1. Sep. 2005 zu seinem 20. Todestag. Wir bitten den Fehler zu entschuldigen.

Hilfe für die Arbeitslosen in der VR-Community

In der VR sind mittlerweile mehr als 1300 Mitglieder registriert. Da wir einen Spiegel der gesamten Gesellschaft darstellen, findet man bei uns sowohl Akademiker, als auch Analphabeten. Und man findet leider auch Arbeitslose. Zum Teil sind dies Menschen, die wir seit Jahren kennen und schätzen. Auf der anderen Seite gibt es aber auch Selbständige hier, die auf Personal angewiesen sind. In der Vergangenheit konnte man diese beiden Gruppen schon zusammenbringen. Mit Hilfe der großen Leserschaft des Rückspiegels sollte dies jetzt noch besser möglich sein. Beachten Sie bitte die Sonderseiten mit den Stellengesuchen dankbarer Kollegen.

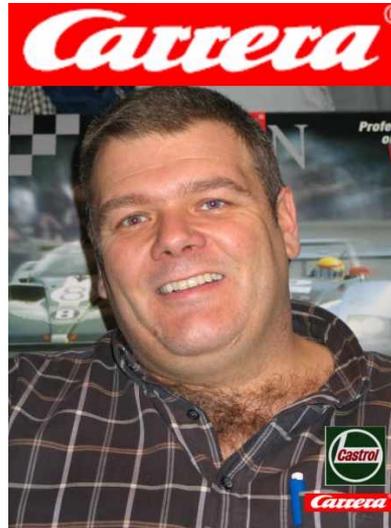


Michael Hoppermann will endlich beim Fahren stehen können.

Tausche Nascar 2003 gegen Carrerabahn, so oder so ähnliche hätte auch eine Anzeige lauten können.

Michael Hoppermann (einige kennen ihn und vermissten kürzlich seine Geschichten über miese Ferkelbehandlungen auf Bauernhöfen) tut sich bei über 1,90 Meter Körperlänge nicht leicht beim virtuellen fahren. Und weil er endlich mal stehen wollte beim Fahren, erinnerte er sich an einen Jugendtraum. Er wollte schon immer eine Carrerabahn haben. Die hat er nun. Und was für eine. Bei der Auslebung seiner vielen Hobbies kennt er keine Gnade.

Die Wände schön mit Postern dekoriert und dann aufgebaut. Sehen sie nicht täuschend echt aus, sind sie nicht zum Greifen nah? Die Stockcars auf seiner Carrerabahn machen wirklich Laune.



Die Erwartungen wurden voll erfüllt. Seit der Anschaffung treffen sich immer drei Verrückte jeden Mittwoch zum Slotcar-Racing, wie es im Carrera-Jargon richtig heisst. Natürlich will man nach 3 Race-Events immer schneller wer-



Also gleich los.... Internet durchwühlt, Preise verglichen, ebay und co... und da hatte er sie, die neue Carrerabahn. Die Wartezeit auf das Paket war unendlich (obwohl es nur 3 Tage dauerte), voller Erwartung schon mal Holzplatten besorgt, Klapp-Böcke gekauft und ab in den Keller.

den. Die Bahn ist zu klein, befand man, also mussten neue Schienen her. Die original Autos sehen auch nicht so toll aus, also neue Cars her. Und so war man Ruck Zuck 600 EUR hinten. Egal, es macht Höllenspaß und da bleibt wahrscheinlich nicht mehr allzuviel Zeit für Online-Rennen.

Die Bahn ist derzeit 12 m lang und die Autos sind im Maßstab 1:24 und 1:32. Die ganze Bahn benötigt eine Fläche von ca. 3,0 x 2,40 m Gesamtaufbaufläche. Aber das ist immer nur eine Momentaufnahme. Täglich kommen neue Schienen, neue Technik und neue Cars dazu. Demnächst wird noch um einen Formel 1 Park vergrößert. "Fehlt nur noch digitale Zeiterfassung, Monitor auf Schwenkarm usw.- da muß ich wohl meinen PC verkaufen - ne geht ja nicht - den brauche ich ja noch fürs Internet....Solong, Gruß Hoppi"

VR - Jahresbeitrag 2004 wird fällig.

Rainer Merkel, der Kassenwart der VR, erinnert kurz an die Einzahlungsfrist des fälligen Jahresbeitrages für alle Lizenz-Cup-Fahrer.

Der Jahres-Beitrag konnte stabil gehalten werden und beträgt 48,- €, der Monatsbeitrag 4,- €, obwohl weitere Server und Sonderleistungen wie z.B. der Teamspeakserver finanziert werden mussten.

Einen genauen Finanzbericht für 2003 finden Sie in diesem Rückspiegel.

Deshalb wird darum gebeten bis zum 01.02.2004 wieder den Ganzjahresbeitrag zu überweisen. Das ganze wie immer auf reiner Vertrauensbasis !!

Selbstverständlich wird zugesichert, mit den Beiträgen optimal zu haushalten.

Hier die Kontodaten für die Zahlung des Beitrags 2004:

Virtual-Racing e.V.

Stadt- und Kreissparkasse

Moosburg

BLZ: 74351740

Konto: 136000

Die nötige IBAN für EU-Überweisungen lautet:

DE12743517400000136000

BIC: BYLADEM1MSB

Die offizielle Starterliste der GRRL-Saison 2004

Arvid Steinberg gab vor kurzem die offizielle Starterliste der kommenden GRRL-Saison bekannt. Es liegt ihm am Herzen folgendes Statement jedem zugänglich zu machen.

„Erstmal möchten wir uns bedanken für die vielen Anmeldungen die es gab, leider konnten wir nicht jedem Fahrer einen Platz geben.“

Dann erklärte es den Zusammenhang.

Ein Hauptkriterium war die Anwesenheit in der letzten Saison, aufgrund dessen haben leider auch Stammfahrer ihren Stammpplatz verloren.

Die Auswahl haben wir gemeinschaftlich getroffen.

Hier ist nun die Liste mit den 40 Fahrern, die für die GRRL 2004 qualifiziert sind.



1. 2 Arvid Steinberg - Team Forge Motorsports
2. 4 Dominic Fingerhut - Team Forge Motorsports
3. 31 Joachim Lueg-Althoff
4. 33 Rene Albrecht - ToolTeam Racing
5. 44 Andreas Kroeger - DIHL Racing Team
6. 56 Michael Neuberger - DMS Racing
7. 57 Dirk Wessendorf - German Pacers Motorsports
8. 58 Joachim Gallert
9. 59 Mike Kadlcak
10. 61 Peter Neuendorf - Red Lantern Racing
11. 65 Frank Ehm - Red Lantern Racing
12. 73 Nico Brandt - Team Forge Motorsports

13. 78 Alexander Marx - Team Forge Motorsports
14. 83 Andreas Wilke - Team Redline
15. 111 Roland Rauch - DIHL Racing Team
16. 113 Frank Zanker
17. 119 Andreas Uehlein - German Pacers Motorsports
18. 121 Dirk Reiter - Fast Greyhounds
19. 126 Markus Wichmann - Red Lantern Racing
20. 129 Daniel Voigt - DMS Racing
21. 133 Roberto Hernandez - DMS Racing
22. 136 Udo Streit - Alienhunters
23. 141 Martin Micko - Team Forge Motorsports
24. 147 Dirk Muessener - Alienhunters
25. 178 Steffen Schmoranz - DMS Racing
26. 187 Andreas Gaida - Team Forge Motorsports
27. 202 Thilo Huber - Alienhunters
28. 266 Thomas Quella - Funny Drivers
29. 291 Rainer Kreutzer
30. 305 Thomas Schlösser - Funny Drivers
31. 319 Harald Bachmann - Hot Pursuit Motorsports
32. 388 Gabriel Fuerstner - Team Bumpdrafters
33. 413 Marcus Jirak - Team Bumpdrafters
34. 456 Arthur Seiverth - Team Bumpdrafters
35. 500 Andy Green - Alienhunters
36. 606 Sacha Le´Strange - Four Racing
37. 666 Marcus Trelenberg - Newspaper Racing
38. 760 Stefan Bauer - Newspaper Racing
39. 909 Ralph Weiland - Four Racing

40. 995 Michael Kohlbecker - Red Lantern Racing

Das bedeutet aber nicht das es keine Möglichkeiten gibt in den Cup nachzurücken.

Wir werden dieses Jahr härter bei Versäumnissen durchgreifen was wir in den letzten Jahren selbst ein wenig versäumt haben, was aber auch aufgrund der mageren Felder unnötig war, das heisst keiner der Qualifizierten sollte sich auf seinem Platz ausruhen.

Wenn also ein Platz durch Rücktritt oder Verlust des Stammpplatzes frei wird kann jemand nachrücken.

Wir fragten nach:

Wie kann man sich am besten empfehlen ?

„Durch Anwesenheit bei Trainings und Trophy Rennen, im Forum und sonst noch überall, wo man es mit der GRRL zu tun hat.

Ausserdem kann es ja noch vorkommen, das jemand vor der Saison abspringt. In dem Falle werden wir natürlich direkt nachnominieren.“ so Steinberg, der auf diesem Wege im Namen aller Verantwortlichen, allen Beteiligten eine spannende und erfolgreiche Saison 2004 wünscht

-AS/-DR

+++Newsticker+++

Grundlagen für jeden Painter...

werden intensiv über eine Link-Liste von Michael Hansen vermittelt. Diese Liste findet man im Paint-Forum. Der Thread dazu lautet: Nützliche Painting Links

Cardesign-Workshop

Nascar Schemes - Kunst oder nur Design?

Teil 3 Letzter Teil.

Christoph Gulers Abhandlung geht heute in den letzten Teil. Nach Lektüre aller drei Teile, müsste jeder Painter in der Lage sein, ein regelkonformes Car zu erstellen.

Nieten/Pins

Es ist euch frei gestellt, ob ihr die Nieten abdeckt oder nicht. In der NASCAR werden die Nieten meistens mit Tape abgeklebt.

Das selbe gilt für die Pins bzw. Halterungen für die Motorhaube. Je nach Team werden diese auch mit einem Tape versehen, damit sie sich während des Rennens nicht lösen können und sich im dümmsten Fall noch die Motorhaube selbstständig macht.

Merksatz: Das versehen der Pins mit Tape ist eine reine

Er bleibt daher grundsätzlich immer Unifarbig.

Es gibt ganz wenige Teams wie das "M&M" Car, welches die Rückseite des Spoilers auch noch ins Design einbeziehen. Dies ist soweit erlaubt, als wenn es sich ums Grunddesign handelt und sich auf die Rückseite beschränkt. Sponsoren dürfen jedoch nicht auf den Heckspoiler geklebt werden. Das gleiche gilt auch für die Fläche neben dem Herstellerlogo.

Sponsoren dürfen am Heck nur auf dem Linken Rücklicht oder zwischen den Rücklichtern angebracht werden. Oftmals verwenden die Teams die linksseitigen Lichtern dazu, ihre Teamlogos anzubringen.

Merksatz: Der Heckspoiler bleibt frei von

nicht auf dem Rücklicht angebracht, sondern unterhalb auf der Stossstange.

Da der Truck über eine "Ladefläche" verfügt, wird diese natürlich auch in das Paintscheme einbezogen. Meistens wird sie mit dem Logo des Hauptsponsors versehen, muss aber nicht sein. An dieser Stelle kann auch ein Bild vom Hauptsponsor sein oder gar nichts.

Paintregeln VR

Auf die neue VR Saison 2004 wurde es den Paintern freigestellt, welche Add-Ons sie benutzen! Es gilt: Als Grundlage (Template) dürfen nur für Cars die von Brian Simpson verwendet werden und für die Trucks die von PWF.

Im Internet gibt es viele Seiten, die Add-Ons (modifizierte Version von Grill, Lichter etc.) zum Download anbieten.

Frage der Woche

Im Update-Forum wurde bekanntgegeben, dass die Strecke Homestead 2003 bei PWF released wurde. Das bewegte Ulli Kratochwil zu dieser Frage:

"Sacht mal Ihr Hirrsche, kann man nicht den Asphalt von Homestead Banked mit nem "Augenfreundlichen" wie zB. in Kansas ersetzen?

Dieser Belag von PWF Homestead is ja schwarz wie die Haare am Bärenarsch."
Ulli



**S i c h e r h e i t s -
massnahme!**

Sponsoren und ist unifarbig!

Trucks

Back- und Heckspoiler

Wie schon anfangs erwähnt, wird der Heckspoiler erst nachträglich am Car montiert. Daher ist er auch kein Bestandteil des Designs.

Für die Trucks gelten die gleichen Paintregeln wie für die Cars. Zwei kleine Unterschiede gibt es jedoch.

So wird die Nummer hinten

Die Ursprünge, die Anfänge und die Geschichte der VR

Teil 3 von 6-7 Teilen

Seid fruchtbar und mehret Euch! (Saison 3)

Saison 2 hatte vor allen Dingen eine Erkenntnis gebracht: das Konzept "GGPLC" war solide. Die hohen fahrerischen Leistungen hatten sich im deutschen Raum herumgesprochen und die Organisatoren konnten sich vor Neuanmeldungen nicht retten. Bekannte Größen der deutschen GPL-Szene wurden für die GGPLC verpflichtet: Klaus-Dieter Wember und Uli "Pudlich" Franke waren darunter die prominentesten. Daneben hatte sich aber eine Anzahl - auch noch unbekannter - Fahrer beworben: bekanntermaßen hochklassige Piloten wie Christian Engels, Andreas Rühl und Eberhard Krieger, aber auch unbeschriebene Blätter wie Thorsten Kaul, Rainer Merkel, Hansi Hollerer oder Burkhard Fuhrmann. Diese Fahrer bildeten nunmehr das zweite Feld der GGPLC. Mit einfacheren Regeln starteten sie mit zwei Rennen Verspätung in Zandvoort.

Die sogenannte Juniorleague (JL), so stellte sich aber bald heraus, war der UR-GGPLC in fahrerischer Klasse nicht nennenswert unterlegen. Eine Erkenntnis, die sich für die Zukunft als entscheidend beweisen sollte.

In der GGPLC demonstrierte Doppelchampion Frömel ein weiteres Mal seine Stärke: Das Auftaktrennen in Kyalami entschied er ein weiteres Mal für sich, beim zweiten Lauf in Monaco stoppte ihn lediglich ein unglücklicher Fahrfehler, mit dem Ergebnis, dass Brabham-Heimkehrer Höllmann ein weiteres Mal im Fürstentum trium-

phierte. Dieses Rennen stellte einen ersten traurigen Höhepunkt in der unglückseligen Geschichte der Protestfluten in der GGPLC dar. Gleich sieben Proteste hatte die Rennkommission im Anschluß zu verhandeln.

Der dritte Lauf der dritten Saison war einschneidend in zweierlei Hinsicht: Stephan Beck errang in der GGPLC den ersten Sieg für das Team Honda, und die JL startete ihren ersten Lauf, den Tobi Schülke auf Ferrari gewinnen konnte.

Wie schon in der ersten Saison der GGPLC hatte auch die JL in ihrer ersten Saison unter unbeständigen Teilnehmern zu leiden. Schülke und Kuyumji zählten zu den Aussteigern, Gastfahrer aus der GGPLC brachten zusätzlich Unruhe ins Starterfeld.

Dennoch etablierten sich konstante Größen aus den Reihen der JL, die besonders durch ihre Persönlichkeiten auch schwierigen Phasen der GGPLC die Spitze nahmen, und den Spaß einer gemeinsamen Leidenschaft wieder in den Vordergrund rückten.

Spa brachte in der GGPLC den ersten Sieg für Eagle-Ikone Maaki Stiepel, in der JL für den überragenden Christian "Bee Angels" Engels - und nebenbei einen bislang noch nicht dagewesenen Massenunfall in der GGPLC, der erst im darauffolgenden Winter durch den unglückseligen Burkhard Fuhrmann in den Schatten gestellt werden sollte.

Daneben verlief die Saison für

die GGPLC erwartungsgemäß: Frömel dominierte nach Laune (wurde wie üblich Champion, aber das nur nebenbei erwähnt), Engels fuhr einer ungefährdeten Meisterschaft in der JL entgegen.

Eberhard Krieger und Christof "TiTop" Velmerig feierten in der JL ihre ersten Siege für Cooper, Roberto "Tizon" Hernández für Eagle.

Die JL stellte immer mehr ihre Wettbewerbsfähigkeit unter Beweis und wurde nebenbei zu einem Quell immer wieder erzählter Rennanekdoten.

Und so wurde gegen Ende der Saison eines immer deutlicher: das Projekt "JL" war zu erfolgreich, um als Juniorpartner der GGPLC zu existieren. Sie musste der GGPLC gleichgestellt werden.

Äppelwoi-Legends

Während im rheinischen Raum am 11. November 2000 der Beginn der närrischen Session begangen wurde, hatten die Bewohner des friedlichen Harheims (Nähe Frankfurt) ein weitaus mißgünstigeres Schicksal zu ertragen.

An diesem Abend trafen sich nahezu dreißig GGPLC- und JL-Fahrer zu einem gemeinsamen Umtrunk, bei dem gleichzeitig die folgende Saison geplant werden sollte.

Und schon in Harheim kristallisierte sich unter den anwesenden Trunkenbolden der Wille heraus, nicht nur die GGPLC und die JL gleichzustellen, sondern ihnen ein weiteres, drittes Starterfeld zur Seite zu stellen.

In der Länge liegt die Kraft!

Noch ein weiteres Ergebnis hatte das Treffen in Harheim erbracht: Allen Anwesenden graute es vor der Sinnleere der Winterpause.

Doch davon, und wie aus dieser Gruppe Rennfahrer eine 1300-Seelen Community, der heutige VR e.V. wurde, nächstes Mal mehr.

Rechenschaftsbericht 2003

Kassierer Merkel gibt detaillierte Auskunft über Kassenbestand der VR

Niemand der Beitragszahler weiß genau, wofür der eingezahlte Beitrag im letzten Jahr verwendet wurde und in welcher Höhe Ausgaben angefallen sind.

Der running Gag, dass hier jeder nur für den Porsche des Kassierers zahlte, machte die Sache zwar lustig, aber eben nicht durchsichtig.

Hiermit gibt Rainer Merkel, der Kassenwart, Auskunft über den Verbleib und die Höhe der Einnahmen und Ausgaben.

Ausgaben gab es im Jahr 2003 reichlich.

Der größte Posten umfasst 6711,53 €, die für die Server und das Forum ausgegeben werden mussten. 1450 € musste in neue Hardware investiert werden. Pokale für die diversen Sieger der Cups und Grids schlugen mit 168,80 € zu Buche.

Für Urkunden wurden 55,14 € ausgegeben. Die Veranstaltung VR meets CAR schlug ein Loch von 446,60 €. Pottenstein verzehrte 319,80 €. Das Admintreffen verschlang 660,- € Für die Produktion von Tassen und Polo-Shirts wurden 858,40 € ausgegeben.

T-Shirts wurden für 162,40 € angeschafft. 344,15 € wurden für diverse Anschaffungen verbraucht, die in keine der Kategorien passen, also als Sonstige verbucht werden. Selbstverständlich können alle Ausgaben belegt werden.

Der gesamte Betrieb verschlang also summa summarum

11176,82 €

Zum Glück verfügte der Verein aber auch über Einnahmen. Aus Mitgliedsbeiträgen kamen 6444,86 € zusammen. Provisionen unseres Partners Amazon und der Verkauf von Shirts und Tassen erbrachte 514,71 €.

Die Gesamteinnahmen im Jahr 2003 beliefen sich also auf

6959,57 €

Das wäre, rein optisch und kaufmännisch für das Finanzamt ein herber Verlust. Der Verlust beläuft sich auf 4217,25 €

Aber, da sehr viele Mitglieder ihren fälligen Jahresbeitrag für das Jahr 2003 bereits im November und Dezember 2002 bezahlten, lagen dort etwa 5000,- € im Vorschuss-Guthaben.

Zum Glück haben nicht noch mehr Mitglieder ihren Beitrag vorzeitig bezahlt.

Denn die Schmerzgrenze für Gewinne, die Vereine steuerfrei erzielen dürfen, liegt sehr niedrig.

Fast wären diese frühzeitigen Einzahlungen also mit einer fetten Quote dem Finanzamt zum Opfer gefallen. Aber es ging ja noch einmal gut.

Das Jahr 2003 ging also mit einem leichten Guthaben von etwa 1000,- € zu Ende.

Da wir im Augenblick noch die Siegpriese für die angelaufene DOM-Saison erwerben, liegen uns die genauen Zahlen noch nicht vor.

Aber da wir versprochen haben, den Rechenschaftsbericht im Januar zu veröffentlichen, wollten wir das auch machen. Ausserdem können alle Ausgaben lückenlos belegt werden.

Fest steht also faktisch eines. Der Verein benötigte ca. 11200 Euro, die komplett durch die solide Beitragserhebung finanziert werden konnten. Es konnte ein minimales Polster angespart werden.

Da Vereine keine Gewinne erzielen sollten, haben wir also keinen Anlass gesehen, die Jahresbeiträge zu erhöhen, und die Leistungen, also die Kostenverursacher der VR im Jahr 2004 weiter erhöht.

Aufgrund der gestiegenen Mitgliederzahl kommen neue Server für den Rennbetrieb hinzu, ein Teamspeakserver wurde angemietet, und das Programm wurde erweitert.

Für das Jahr 2004 werden 12000 € Kosten veranschlagt.

Die Serverkosten werden etwa 7000 € betragen. Kostentreibend wird für 2004 geplant: Die Lizenzierung von Serversoftware, VR meets Car, Pottenstein 2004, Hardwareaufrüstung und Reparaturen bei einigen Servern, das Admintreffen 2004, der Einkauf von Preisen für alle Ligen.

Demgegenüber stehen der minimale Überhang von 1000,- €, der mögliche Verkauf der Restbestände an Shirts und Tassen, sowie der nötige Beitrag von ca. 250-300 aktiven Lizenzfahrern und Spendern.

Wir sind somit sicher, dass wir das Jahr 2004 solide finanzieren können. R.Merkel



Sterne am Himmel

Auch wenn es Leute nicht mehr hören wollen, Tatsache ist, daß ich jetzt seit Mitte/Ende 1999 mich in der GPL-Szene herumtreibe und naturgemäß habe ich viele Fahrer - gute wie schlechte, großartige wie grottenlahme kommen und gehen sehen.

Natürlich schärft sich mit der Zeit der Blick und mitunter brauch ich einem Fahrer nur für ein paar Sekunden über die Schulter zu gucken, und ich weiß, was Sache ist.

In all den Jahren begegnet man Ausnahmetalenten notabene selten - sie sind die Weißen Raben des (virtuellen) Rennsports, aber wenn man ihnen begegnet und ihren Stern womöglich aufglühen sieht, ist das etwas besonderes.

Ich denke da an einen der genialsten GPL-Fahrer aller Zeiten, Jens Burkert. Ich war sozusagen "live" dabei, wie er als Noonans Österreicherling erschien, diesen downloadete und eine halbe Stunde später im Lotus eine 43er Zeit meldete. Ich brauchte dazu Wochen und aberwitzig viele Trainingsrunden.

Burkerts Problem war, dass sein übergroßes Talent, sein enormer Speed, anfangs von einer ebenso großen Ungeduld und einem überschäumenden Temperament begleitet wurde - aber schon bald brachte er das so halbwegs in den Griff, konnte jedoch den kühlen Finnen Huttu in der CL nie richtig gefährden.

Danach kam eigentlich für meine Begriffe kein Fahrer mehr, der im deutschen Bereich in Sachen Ausnahmetalent an Burkert heranreichte.

Wilke ist schnell, gewiß, aber er sagt selbst, dass er sich diesen Speed hart erarbeitet hat (ok, Borbely ist zu nennen, aber der ist ja Österreicher, hihi).

Und nun durften und dürfen wir alle ein neues, herausragendes Renngenie beobachten, geboren am 9.2.1985, registriert in der VR seit dem 23.5.03 und aufgrund Schnelligkeit in der GGPLC in den Cooper verbannt (wo er nebenbei auch noch Verantwortung als Teamchef übernimmt).

Sein Name: Tobias Walter.
Herkunft: Augsburg,
Interessen: Motorsport, Beruf: VR-Rennfahrer (so die Selbstauskunft). All das, auch nicht sein Sieg im Lotus gegen die Aliens im EFDE-Kyalami-Race, machen ihn noch nicht zu einem wirklichen Supertalent.

Aber dass dieser Jungalien in seinem 1. Online-Nascar-Race nach zwei, drei Wochen Übung mit NASCAR 2003 nicht nur strafpunktfrei bleibt, sondern in einem von Winstoncupfahrern gespickten Feld auch noch unter die Top 10 fährt - das schlägt dem Faß den Boden aus. Das Wort "RESPEKT" passt zu einer solchen Leistung nicht mehr. Das ist mehr als bloße "Begabung", das zeigt von Raceintelligenz, Racecharakter und Geschicklichkeit in einem Ausmaß, das uns Normalos nur mehr noch die Kinnlade nach unten zieht - und mich vor Ehrfurcht sterben.

Aus diesem Grund bin ich froh, endlich mal wieder so einem Weißen Raben begegnet zu sein und widme ihm hiermit (auch als dankbarer Teamchef) diesen Ehrenplatz im Standpunkt. A star is born.

-rühl



Viktor Deri, GNL-Bereichsleiter, informiert über eine Tatsache, die scheinbar bislang noch nicht in den Köpfen der Mitglieder verankert ist.

Vor einigen Wochen hat sich die VR entschlossen, einen eigenen Teamspeakserver ins Netz zu stellen.

Der Virtual-Racing.org Teamspeak Server ist nun online und für Jedermann zugänglich.

Der Server bietet 20 Slots und sollte somit für Besprechungen genügend Platz bieten. Natürlich könnt Ihr ihn auch für Smalltalk nutzen.

Auf eines weist man aber genau hin und bittet um Beachtung: Dieser Server soll eine Möglichkeit bieten Besprechungen abzuhalten, mit Admins zu quatschen, oder eben sich mal einfach zu einem Gespräch zu treffen.

Dieser TS Server ist nicht dazu gedacht, während des Races mit seinem Team zu kommunizieren! Dazu verwendet bitte Eure eigenen Server. Solltet Ihr keine besitzen, aber diesen Service nicht missen wollen: www.stormix.de bietet diesen Service zu moderaten Preisen an.

Bitte belegt keine Serverplätze wenn Ihr sie nicht braucht! Sollte der Server aus allen Nähten platzen, kann das Joinen eines Admins dazu führen, daß jemand automatisch gekickt wird. Sollte es dazu kommen, probiert einen Rejoin etwas später.

Hier nun die Serverdaten:
62.4.81.216:8609
Passwort: ist die übliche Buchstabenkombination, allerdings groß geschrieben.
Die VR wünscht allen viel Spaß.

Wieder wenig Fahrer beim Truckrennen

Aber starkes Finish in Portland



PortlandPWF - Straßenkurs der Zwischensaison für die Trucks. Nachdem immerhin 15 Trucks zu Beginn des Renntags auf die Strecke kamen und die engen, langsamen Turns des Road-

mit einer frühen Gelbphase die hinterherschauenden Wagen wieder zu ordnen.

Kurz nach Restart zwang Nils Herbstrieth in Runde 5 den nachfolgenden Dirk Wessendorf durch einen Verbremser mit Dreher zu einem couragierten Ausweichmanöver auf die Wiese - Grund für die zweite Yellow.

Die dritte Gelbphase ab Runde 20 - Detlev Rüller hatte sich beim Anbremsen von Turn 1

bis zum Ende hin "unter grüner Flagge" laufende Event.

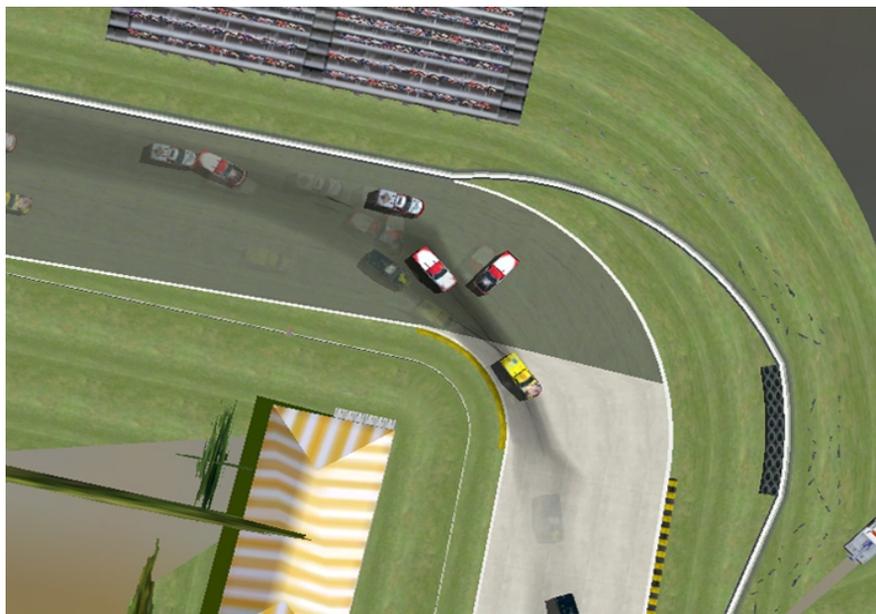
Zu einem heiklen Zwischenfall kam es innerhalb der letzten 10 Rennrunden, als die das Rennen mit ihren angeschlagenen Wagen respektabel zu Ende fahrenden Rüller und Röttgers für eine weitere Übrerrundung vor Turn 1 Platz den Schnellereen Platz machten und sich dabei jedoch gegenseitig ins Gehege kamen.

Die auf der anderen Linie vorbeiziehenden Fahrer hatten beim knappen Ausweichen großes Glück.

Der das Feld die letzten 27 Runden souverän anführende Dirk Wessendorf behauptete sich mit 0.180s Vorsprung auf den zweiten Markus MacCoy. Gerade einmal 0.486s später kam auch Klaus Wagner als Dritter und konstantester Fahrer ins Ziel.

Der mit 1m17.898s die schnellste Rennrunde gefahrene Thomas Quella folgte dann eine halbe Minute später und konnte sich damit im Rennen um ganze 7 Positionen von 11 auf 4 verbessern.

Für die Fahrer auf den Podiums-Plätzen war dies sicher ein sehr spannendes und ebenso faires Rennen, denn ab dem letzten Stopp in der 23. Runde kämpften sie bis zum Rennende eng beieinander, ohne sich gegenseitig eine einzige Position durch Fahrfehler zu schenken. - MM



An den überlagerten Fahrtrichtungen der Trucks sieht man, wie knapp die Fahrer einem größeren Crash entgangen sind

Course von PortlandPWF Probe fuhren, trauten sich ganze 8 Fahrer das Qualify bei einer Temperatur von 92F zu.

Wisand Arnold (#103) reichten die 1m18.216s, um im Rennen auf der Pole-Position zu starten.

Dies konnte er leider nicht lange auskosten, denn gleich in der ersten Runde verweigerte sein Lastkarren die Mitarbeit und holperte querfeldein seinem Rennende entgegen.

Die Rennleitung entschloß sich,

aus hoher Geschwindigkeit verschätzt und mit dem unnachgiebigen Schikanenbeton Bekanntschaft gemacht - nutzten viele Fahrer zum einzigen Stopp des Rennens.

Der nachgetankte Sprit reichte für das



Am Ende wurd's eng - Wessendorf (#57), MacCoy (#123) und Wagner (#517)

Open at the Glen

Voigt trotz Drehers souveräner Sieger



GNL. Kaum ein Track spaltet die Fahrer so in zwei Lager wie der Straßenkurs in Watkins Glen. Während sich gestandene GPL-Fahrer auf die kleine Fingerübung freuen, bekommen bekennende Linksrumfahrer bereits bei der Erwähnung des Streckennamens Achselnässe und Herzrasen.

Dies erklärt vielleicht die etwas zurückhaltende Beteiligung beim ersten GNL-Open-Rennen des Jahres - dennoch waren es immerhin 12 Fahrer, die sich auf ein faires und spannendes Rennen freuten, und sie wurden nicht enttäuscht.



Bereits im Practice durch gute Zeiten aufgefallen, holte Ulrich Doennicke (#518) mit beachtlichen 1:13.642s die Pole, gefolgt von Voigt (#129) und Adebahr (#143).

Der Start verlief ohne Zwischenfälle, Voigt kam an Doennicke vorbei und konnte sich in einer Gruppe von vier Fahrern absetzen.

In Runde 3 kam es zu einer ersten Unterbrechung, als Plantz (#55) in der Inner Loop

die Kontrolle verlor. In der anschließenden langen Grünphase konnte Doennicke wieder die Spitzenposition übernehmen, ließ sich diese auch zunächst nicht streitig machen. Quella (#266) fuhr in Runde 8 die beste Zeit (1:13.966s).

Voigt ging in Runde 25 an die Box, holte frische Pneu und musste dann - wiederum in der Inner Loop - schmerzhaft erfahren, dass neue Besen zwar gut kehren, kalte Reifen jedoch schlecht greifen.



Adebahr kam mit dem Schrecken und ein paar Kratzern davon, als er Platz machte und dabei in die Bande ging. Die anschließende Yellow Nr. 2 nutzten fast alle zum Pitten und wurde insbesondere von den Fahrern mit 1-Stop-Strategie freudig begrüßt.

Nur kurz nach dem Restart übernahm Quella zum ersten Mal die Führung.

In Runde 31 ging er gleichauf mit Voigt über die Ziellinie, wollte jedoch zuviel, verbremstesich und bog vor T1 unfreiwillig links statt rechts ab, was Yellow Nr. 3 auslöste.

Führung verschenkt. Voigt bedankte sich und fuhr von nun an das Rennen souverän nach Hause.

Zuvor kam es noch zu einem Zwischenfall in Runde 35, als MacCoy (#123) vor T9 zu dicht



auf den auf Platz 4 liegenden Doennicke auffuhr und diesen von der Strecke schob, wo dessen Chancen auf einen Podiumsplatz im Kiesbett versanken. Kratochwil (#81) profitierte und schloss die freigewordene Lücke.



Nach 45 Runden ging Voigt mit fast 9 Sekunden Vorsprung vor dem Zweitplatzierten Neuberger (#56) über die Ziellinie und beendete ein gelungenes Rennen.

Dritter wurde Seyffert (#522). Der GNL-Open hat in Glen gezeigt, dass Fahrer aus den unterschiedlichsten Ligen harmonieren können - wir freuen uns auf Richmond!

-MM -MA

+++Newsticker+++

+++ Die GPL Datenbank von Markus Papenbrock ist ab sofort verfügbar. Der Link dazu lautet: <http://www.virtualracing.org/gpl/vrtrainingdb.php?Site=Main> +++ Mods für F1 99-02 gibt es geballt hier: <http://f1hq.racesimcentral.com/site/page.php?pagina=nieuws.dat&titel=nieuws> +++

Grandioser Sieg der GPL

Die Frage der Ehre ist entschieden

EFDE-TEXAS „Der Tag der Entscheidung“ Mit deutlichem Punktevorsprung (Endergebnis der GPL-Rennen siehe Rückspiegel Ausgabe vom 12. Jan. 2004) konnte das *Team GPL* den Vergleichskampf in Texas in Angriff nehmen.

Doch das *Team Nascar* hatte noch lange nicht aufgegeben. Auf „ihrem“ Terrain, dem 1.5 Meilen Quad-Oval mit 24° Banking in Texas wollten sie zeigen wer der wahre Sim-Racer ist.

So überraschte es wenig dass das *Team Nascar* die ersten sieben Plätze der Startaufstellung für sich gewinnen konnte.



Patrik Marx führte das Feld durch die Einführungsrunde zum obligaten fliegenden Start

Erst auf Platz Acht folgte mit Roland Rauch (#111) der erste Protagonist des *Teams GPL*.

Die Anfangsnervosität verflieg rasch als es zum Erstaunen der voll gefüllten Zuschauerränge in den ersten Runden ohne Unfälle abging. Für die Yellow-Prämie sorgte dann schließlich Axel Dorner vom *Team*



GPL. Er verformte sehr früh im Rennen seinen Boliden, wie das Bild zeigt.

An der Spitze konnten sich die favorisierten Marx-Brosä vor Frey, Bayer und Hildebrand (alle *Team Nascar*) festsetzen. Aus Sorge um die Sicherheit der Fahrer verzichtete die Rennleitung – hervorragend besetzt mit Andreas Rühl und Arndt Röttgers – auf den in Nascar üblichen „Double File Restart“. Zweikämpfe blieben aber dennoch nicht aus.



Bruderzwist im Hause Marx

Beim Restart in Runde 22 wurden Patrik Marx die kalten Reifen zum Verhängnis. Eine Kollision konnte Alex Marx nur aufgrund seiner exzellenten Fahrzeugbeherrschung vermeiden.

Als Geheimfavorit präsentierte sich Roland Rauch vom *Team GPL* der es mit Nascar-eigener Gelassenheit anging und so sukzessive Platz um Platz gut machen konnte.

Lediglich frühe Überraschungen brachten Unruhe ins Feld.



Alle an die Box.

Der dichte Verkehr war oftmals zuviel für die an Einsamkeit gewöhnten Formel-Fahrer. Da blieb oftmals nur der „Ausweg“ in die Mauer.



Arthur Seivert flüchtete aus dem Getümmel

Durch eine geschickte Boxenstrategie konnte sich Gregor Borbely (*Team GPL*) an die Spitze setzen. Mehr noch, in dieser Phase des Rennens fuhr er einen respektablen Vorsprung auf die Verfolger heraus.



Bauer (#760) in der Verfolgergruppe überholt Roland Rauch (#111)

Doch in Runde 56 konnte der Ausreisser Borbely gestellt werden. Fatal wie sich herausstellen sollte.



Führungswechsel mit Folgen

Harantz wurde als Überrascher schuldlos in den Crash von Alex Marx gezogen. Bei dieser Aktion verlor das Team Nascar mit Alex Marx einen ihrer Siegakandidaten.



Aus für Alex Marx

Das Rennen wurde in Folge sehr unfallträchtig wobei beide Teams nichts schuldig blieben. Lediglich 15 der gestarteten 30 Fahrer sahen schlussendlich die Zielflagge.

Die Führung wechselte insgesamt 14 mal unter zehn Fahrern wobei Reinhard Frey vom Team Nascar mit 45 Führungsrunden die Extra-punkte für „most lead laps“ einfahren konnte.



Frey (#134) trägt sich in die Yellow-Statistik ein

Das aus mehreren Cups zusammengestellte Team Nascar zeigte sich bei Weitem nicht so homogen und stark wie angenommen.

Aber man hatte auch nicht allzuviel Zeit mit gemeinsamen Trainings verbracht. Es kann auch vermutet werden, dass man sich des Sieges schon zu sicher war und den Gegner unterschätzt hat.

Individuelle Fehler taten ihr Übriges um schlussendlich den würdigen Sieger dieses Vergleichskampfes hervor zu bringen.



Thorsten Schulz (#66) vs. GPL-Legende Alfred Manzella (#525)

Besonders erwähnenswert waren die Auftritte von Roland Rauch, Marco Saupe und Tobias Walter, die für das Team GPL wertvolle Top-10 Resultate erzielen konnten.

Der Zieleinlauf nach 167 Runden sah Phillip Hildebrand als Sieger vor Reinhard Frey und Roland Rauch.



Der Zieleinlauf

Nach der mit Spannung erwarteten Auswertung der Yellows durch eine unabhängige Jury stand das Endergebnis fest:

Die Fahrer des Team GPL

errangen 66% der möglichen Punkte und sind somit – bis zur Revanche – die ungekrönten

Könige des virtuellen Rennsports!

Mit diesem Event war ein Highlight des Jahres 2004 gesetzt worden.

Die Redaktion sprach anschließend mit einem der Organisatoren und Admins des erstklassigen Events, Andreas Rühl.

Das Interview können Sie auf der nächsten Seite nachlesen.

-RF

Flohmarkt

Ab sofort: Klein- Anzeigen im Rückspiegel

Alles, was nicht gegen geltende Gesetze verstößt, darf in Form einer Textanzeige angeboten werden. Lebende Tiere und indizierte Software, sowie Raubkopien können zum Beispiel nicht inseriert werden. Es kann sich auch um Tauschangebote handeln.

Jede Zeile (25 Anschläge) kostet 10 Cent

Die Kosten sind vorab als Spende an die Vereinskasse zu überweisen. Nach Erhalt des Geldes wird die Anzeige veröffentlicht.

Die Spende bitte auf dieses Konto überweisen:

Virtual-Racing e.V. Stadt- und Kreissparkasse Moosburg BLZ: 74351740 Konto: 136000

IBAN:

DE12743517400000136000

BIC: BYLADEM1MSB

Den Anzeigentext als Word-Dokument bitte senden an:

Redaktion@

newspaper-racing.de

Muster für nur 1,20 €

BMX Rad, vollgummibereift, mit Gelsattel, Flutlichtanlage, vergoldetem Lenkrad, Doppelauspuff, Siemens Luftfederung, mit Stützrädern, Handbuch, Video " Radfahren einmal anders" von Andreas Rühl, dazu noch einen Fahrradgepäckträger von Merlin, in dem noch zwei alte Schmalzstullen liegen, für nur Preis 250,- €. Tel.01905- /657876786 abends ab 18 Uhr.

RACE RESULTS (After 167 laps)

Pos	No	Driver
1	46	Philipp Hildebrandt
2	134	Reinhard Frey
3	111	Roland Rauch
4	287	Patrick Marx
5	81	Ullrich Kratochwil
6	77	Andreas Gruenmueller
7	760	Stefan Bauer
8	333	Marco Saupe
9	193	Tobias Walter
10	517	Klaus Wagner
11	208	Stefan Tschepe
12	789	Chris Woehlk
13	525	Alfred Manzella
14	95	Axel Dörner
15	101	Matthias Bayer
16	127	Martin Nachtsheim
17	456	Arthur Seiverth
18	319	Harald Bachmann
19	144	Werner Reichert
20	34	Rene Cremer
21	38	The Player
22	66	Thorsten Schulz
23	50	Gregor Borbely
24	334	Johannes Hestermann
25	232	Uli Franke
26	9	Klaus Wember
27	86	Stefan Gawol
28	78	Alexander Marx
29	16	Carsten Maluche
30	899	Thomas Reinberger
31	1	Arndt Roettgers
32	-1	Pace Car
33	556	Andreas Ruehl
34	848	Ingo Held

Abschied der Woche

"Für die unvergessliche Zeit möchte ich danken: thilo (michigan) huber, matthias bayer, max, steffen, ralf g., andree neumann, michael, michael "ich schulde dir noch 3 bier; oder warens 4?" neubauer, rühli, nicole, daniel voigt, robert, arndt, bbr, andre schmidt, don rainer, ingo held, frank, die zanker, jo, jo, mo, andy und vor allem die ganze Administration. Klaus und Heiko für die ersten Lehrstunden in Geduld üben.

Vor allem danke ich dem göttlichsten aller Pinselschwinger Jan Frischkorn für die vielen Stunden die er in unsere Wagen gesteckt hat." Gesprochen von Marc Dibo bei seinem Abschied aus dem aktiven Renngeschehen.

Nachgefragt



Rückspiegel: Herr Rühl, Ihr Team hat knapp das Event „Eine Frage der Ehre“ für sich entschieden. Hat sie das wirklich überrascht?

Rühl: Nein. Ich war von Anfang an von dem Sieg überzeugt. Bedenken kamen mir erst, als Huber und Jirak absagen mussten. Das waren herbe Verluste.

Rückspiegel: Und jetzt, sind Sie stolz, verspüren Sie Genugtuung?

Rühl: Ja.

Rückspiegel: Und auch ein wenig Mitleid mit dem Gegner und deren Teamchef?

Rühl: Na, ja. Arndt hat sich schon Mühe gegeben. Aber die Niederlage hat er sicher nicht zu vertreten, es lag mehr am Fahrermaterial.

Rückspiegel: Das klingt jetzt ein wenig arrogant. Sind die GPpler in Ihren Augen die wahren Rennfahrer?

Rühl: Mit Sicherheit. Das hat dieser Wettkampf ja eindeutig bewiesen. Dazu wurde er ausgetragen. Die NASCAR-Fraktion hat den kürzeren gezogen – und dies zu Recht.

Rückspiegel: Kann es sein, dass diese für die Gegenseite harte Bewertung auch damit zu tun hat, dass Sie selbst es nie geschafft haben, sich für die GNL zu qualifizieren?

Rühl: Eine unverschämte Frage! Auf derartige Provokationen reagiere ich grundsätzlich nicht!

Rückspiegel: Diese Antwort zu werten, überlassen wir unseren Lesern. Ist denn eine Neuauflage der EFDE geplant?

Rühl: Keine Ahnung. Wir GPLer haben der Gegenseite die Revanche angeboten. Man muß nun abwarten, ob sie dieses Angebot aufgreift, oder aber – wie zu erwarten ist – den Schwanz entgültig einzieht. Wir jedenfalls sind gewappnet!

Rückspiegel: Im Rückblick auf die Rennen: Was haben Sie Ihrer Meinung nach falsch gemacht, was richtig?

Rühl: Falsch? Nichts! Das zeigt ja das Ergebnis. O.K., wenn ich mich kritisch hinterfrage gibt's schon ein paar Punkte, die nächstes Mal besser gemacht werden können, insbesondere was die Rennlänge betrifft, hier wurde die NASCAR Seite klar bevorzugt. Als richtig erwiesen hat sich meine Maßnahme, T. Walter vor jedem Rennen noch einmal per Telephon „einzunorden“. Der Erfolg gibt mir recht.

Rückspiegel: Werden Sie noch einmal Admin-Aufgaben übernehmen auch außerhalb der EFDE für die VR? Die Reaktionen waren ja positiv.

Rühl: Um es mit Wilke zu sagen: Nein.

Rückspiegel: Wir danken für das Gespräch -?!

Das amtliche Endresultat beider Events:

Ergebnis GPL Läufe: GPL 79,4% - Nascar 52,2%

Ergebnis Nascar-Rennen: Nascar 67,5% - GPL 53,1%

**In der Frage der Ehre siegt :
GPL 66% - Nascar 60%**

Von einem der auszog, um die Ehre zu retten

Wie Tobias Walter das Event "Eine Frage der Ehre" als Fahrer erlebte

EFDE - Freude am Fahren

Ich finde es immer wieder toll, wenn sich die Nascar-Fahrer mit den GPL-Fahrern im Forum ansticheln, sei es weil die einen ja eh nur links rum fahren oder die anderen ja eh keine Ahnung von Taktik und Reifen haben.

Irgendwann gings dann mal um die Frage: Welche Fahrer sind die "besseren" Fahrer? Eine Frage der Ehre war geboren und meine Interesse geweckt.

In kürzester Zeit wurde das Event geplant und bald konnte man sich anmelden. Ein GPL-Rennen in Monza oder Kyalami und ein Nascar Rennen in Texas. Noch schnell eine E-Mail an Andreas Rühl geschickt, damit der weiß wie er die Fahrer einteilen soll.

Mein persönliches Training auf dieses Event war eigentlich eher nicht so intensiv, mehr nach Lust und Laune, vor allem dann wenn ich bei Nascar mit dem schiefstehenden Lenkrad mal wieder nicht klargekommen bin und mein Stockcar gerade eben an der Wand zum Dragster verarbeitet wurde... Aber dann war da auch noch eine Horde von 42 KI Fahrern die mich regelmäßig zur Weisglut brachten.

Wie soll man da nur ein unfallfreies Rennen schaffen? Gefiel mir zwar nicht, aber der Gedanke, das sei wohl normal, wenn ich an die EuroSport-Übertragungen denke.

Für GPL hab ich erst einen Tag vor dem Rennen ein paar Runden gedreht, was ich während des Rennens bereute, doch dazu später mehr.

GPL-Event in Kyalami

Ich dachte, ich sehe nicht recht, dass ich den Lotus fahren soll? Na gut, auch recht. In der Qualifikation zeigte sich dann, dass es ein Fehler war, nicht geübt zu haben, das Setup passte nicht, von der Benzinmenge fürs Rennen hatte ich keine Ahnung.

Als ich später über die Ziellinie fuhr, hatte ich noch Benzin für maximal eine halbe Runde an Bord.

Ich verließ die Boxen mit dem Ziel möglichst schnell flüssige Runden zu fahren, was mir persönlich in Kyalami nicht leicht fiel, weshalb ich das Setup wechselte und dieses auch im Rennen einsetzte. Nach ein paar Runden gelang es mir zu meiner eigenen Überraschung zur Pole-Zeit aufzuschließen, kurzzeitig war ich mit ein paar Hundersteln sogar vorne, es war wirklich spannend bis Roland eine super Runde im Ferrari hinlegte, da wusste ich, dass es Zeit war noch ein paar Runden unter Rennbedingungen zu fahren und meine Zeit nicht mit vergeblichen Versuchen zu verschwenden.

Der Start verlief optimal, ich konnte Roland ausbeschleunigen und fragte mich im Verlauf der ersten Runde wie lange ich es wohl schaffen könnte, ihn hinter mir zu halten.

Als wir das erste Mal bei Start-Ziel vorbeirauschten, hing er mir bereits im Rückspiegel, zog nach außen und setzte sich neben mich.

Ich dachte mir noch: So früh wollte ich ihn eigentlich nicht "vorbeilassen".

Roland zog vor mir in die Kurve als er plötzlich ziemlich stark ins Driften kam und nach außen getragen wurde. Ich ergriff die Chance beim Schopf und fuhr innen durch, doch Roland gab sich nicht geschlagen und bevor ich mich wehren konnte, war er in der zweiten Kurve innen wieder vorbei.

Am Ende der Runde war ich wieder nah dran, wollte aber erst noch abwarten, als er wieder sehr stark driftete, mir aber das selbige wiederfuhr und ich mir keinen Vorteil verschaffen konnte.

Bis zur neunten Runde blieb alles gleich, hinter mir Marco und vor mir fuhr Roland ein bisschen weg, als er nach der Jukskei Sweep zu viel Offroad fuhr und Sunset Corner nur mit Hilfe der Leitplanken bewältigte, was ihm sein Auto leider nicht verzeigte.

Das jedoch wusste ich zu diesem Zeitpunkt nicht, ich wollte die freie Bahn nutzen und Vorsprung rausfahren, vielleicht konnte ich es bis ins Ziel retten.

Doch Marco ließ sich nicht abschütteln, der Brabham "fraß" sich regelrecht durch die Kurven, während ich meinen Lotus eher durchkämpfte, aber das mag wohl auch am Fahrstil liegen.

Ich rechnete während des ganzen Rennens damit, dass das Auto hinter mir bald wieder rot wird, doch ich sah den Ferrari erst wieder nach dem Zielstrich.

Am Ende standen auch die ersten Übertreibungen an, diese verliefen sehr gut, aber da ich eher vorsichtig war konnte Marko erst recht nach meinem Schlenzer ganz dicht aufschließen.

Wegen des besseren Topspeeds konnte ich es aber vermeiden, ihm die Gelegenheit zu bieten mich zu überholen.

Trotzdem schaffte er es, sich im Mittelteil der Strecke so eindrucksvoll im Rückspiegel zu zeigen, dass ich mehr nach hinten schaute und mich darauf konzentrierte Kampflinie zu fahren, nicht dass auf einmal das grüne Go-Kart an mir vorbeiflitzte.

Komischerweise war die letzte Runde meine schnellste, obwohl die mit Ideallinie genauso viel zu tun hatte wie Marmelade und Wurst...

Aber ich schaffte es tatsächlich. Roland war Dritter wegen des beschädigten Autos und Marco hatte wegen des Topspeeds keine Chance, sonst hätte einer der beiden das Rennen gewonnen.

Aber ich konnte mich trotzdem freuen, musste ich so hart wie schon lange nicht mehr darum kämpfen zu gewinnen, nicht nur gegen die Strecke und die Mitstreiter, sondern, das mag sich als Lotusfahrer blöd anhören, aber zum Teil auch gegen das Auto.

Nächstes Mal bereite ich mich gründlicher vor, muss ich dann wahrscheinlich, weil ich keinen Lotus mehr bekommen werde. Ich bin jetzt pleite da das Preisgeld nicht langte, weil das Geld für die schnellste Runde Marco einstrich, mit einer für den Brabham eindrucksvollen Zeit von 1:19,131min.

Doch dann kam der erst wirkliche schwierige Teil des Events auf mich zu.

Das Nascar Rennen in Texas. Auch davon gibt es viel zu erzählen. In Wort und Bild.

EFDE-Nascar EVENT

Meine Vorbereitung war ein wenig chaotisch, nicht zuletzt da noch in der Schule was anstand und ich nicht besonders viel Zeit hatte.

Für die Regeln habe ich mir die Videos angeschaut und bin ein paar (erfolglose) Rennen gegen die KI gefahren.

Ansonsten musste das und eine Einweisung von Andreas Rühl ausreichen:

Ich sollte unbedingt die Rundenzeitdurchsagen abstellen. Mein Ziel war einfach: ankommen und bevor jemand drängeln kann, Platz machen.

Das Training fand ich sehr lang, bei GPL dreht man in einer halben Stunde ein paar Runden: fertig, das wars.

Hier scheint man sich sehr viel intensiver darauf vorzubereiten, allerdings wurde, was mich erstaunte, oft über dem Limit gefahren, was mir auch ein wenig Mut machte, da ich, wenn ich mich recht erinnere, nur 2 kleinere Zwischenfälle hatte und ansonsten einfach übte, vor allem das "pitten".

Die Cockpit-View empfand ich irgendwann nicht mehr als störend, auch dass mein Lenkrad dauernd schief stand vergaß ich nach einer Weile, ich war nur noch fasziniert von dieser tollen Atmosphäre.

Dann ging endlich die Qualifikation los. Mir wärs lieber gewesen, ich wäre hinten gestanden um am Anfang erst mal meinen Rhythmus zu finden, ohne dass ich dauernd Angst haben musste, jemanden zu berühren.

Doch die Quali lief gut, ich fuhr fast an meine schnellsten Zeiten ran und am Ende wurde ich dafür mit Platz 19 "belohnt".

Dann gings los, es war herrlich. Die "Arena" bebte förmlich und zu meiner Überraschung stellte ich fest, dass ich einigermaßen mithalten konnte.

Den Rest ließ ich einfach vorbeigehen. Dabei gefiel mir die Regel, dass man vor der Kurve mindestens neben dem Vordermann sein sollte immer besser, dadurch wurde das Ganze durchschaubarer und man konnte sich besser darauf einstellen.



There's a spin in turn one, spin in turn one

Nicht lange und der Mann im "Adlerhorst" hatte das erste mal was zu tun. "yellow flag is out, race back to the line" (das war doch verboten).

Erst mal durchschnaufen, Instrumente checken war angesagt, langsam fand ich auch heraus wie man die Menüs richtig bedient. Dann gings wieder los.

Beim ersten Restart war ich ziemlich überrascht und wäre fast meinem Vordermann draufgefahren, hatte ich doch noch keine online Erfahrung und bei den KI's ist man immer schon zu spät auf dem Gas wenn er sagt: "green flag, green flag", da alle zum gleichen Zeitpunkt perfekt beschleunigen.



slow down, slow down !!!

Nicht so gegen reale Gegner. Mit so einer Verzögerung hab ich nicht gerechnet. Doch es ging alles glatt, "flat out racing" war wieder angesagt. Kurz darauf hätte ich fast einmal das Heck verloren, konnte meinen Papyrus Pontiac 193 jedoch abfangen und wieder beschleunigen.



falsche entscheidung...

Dann passierte bis auf die yellows nicht mehr viel, welche ich auch dazu nutzte "mich nachzutanken" und mich zu fragen, welche Strategie ich überhaupt fahre. Im Training fiel mir schon auf, dass ich die Benzinmenge nicht verstellen kann.

Ich schaue deshalb kurz nach:

Est. Fuel remaining: 50 Laps. Gut, dachte ich mir, reicht noch eine Zeit lang, vielleicht sogar 2 Stop Strategie.

Nur haben die Reifen wie ich feststellen musste, nicht zuletzt durch meinen unsanftesten Fahrstil sehr schnell abgebaut, was sich ziemlich schnell bemerkbar machte.



Der große Einschlag

Die schnellen Fahrer im Feld waren kurz nach der Kurve schon an mir vorbei bevor ich sie überhaupt im Rückspiegel richtig wahrnehmen konnte.

Ich beschloss meine Taktik zu ändern und bei der nächsten "yellow flag", die nicht lange auf sich warten ließ, reinzugehen. Das Problem war nur: Ich wusste nicht, wie ich die Benzinmenge ändern soll, aber so konnte ich wenigstens ewig draußen bleiben sollte es noch mehrere Geldphasen geben.



Last Lap, come on bring it home

Mit den frischen Reifen liefs dann gleich viel besser, ich konnte auch mal jemanden überholen (auch wenns nur kaputte Autos waren, psst).

So ging es dann munter weiter, ich genoss es einfach zu fahren, gut, dass es sich so in die Länge zog.

Irgendwann hab ich dann mal während einer erneuten "yellow" ins Klassement geschaut und zu meiner Verwunderung festgestellt, dass ich immer noch ziemlich gut dabei war, bei einer "yellow flag" sogar mal auf Platz 2, weil der Großteil des Feldes wieder in die Box fuhr.

Eine andere Ursache waren auch die Ausfälle, die ich gar nicht mitbekommen habe, weil ich mit mir selber so beschäftigt war.

Mein Rennen verlief sehr gut, genau wie ich es mir vorgenommen hatte, es waren noch ungefähr 20 Runden zu fahren, als mir meine Unerfahrenheit fast zum Verhängnis wurde.

Vor mir drehte sich jemand in die Mauer und drehte sich in der Mitte der Strecke, erst sah es so auf als könnte ich unten daran vorbei fahren, aber im selben Moment rutschte das Auto etwas nach unten und ich zog nach oben.

Natürlich war ich noch viel zu schnell, alles geschah so plötzlich. Der Aufprall in die Mauer war ziemlich hart, mein Monte Carlo hob sogar vorne etwas ab. "Yellow flag is out, race back...".

"Jaja, ich muss an die Box !"

In der darauffolgenden Runde ging ich rein, der rechte Kotflügel war total platt, ich bekam neue Reifen und der Kotflügel wurde durch magische Kräfte wieder erneuert, meine Pitcrew stand zu dem Zeitpunkt auf der anderen Seite.

Mein Herzschlag beruhigte sich langsam wieder und meine schweißnassen Hände klammerten sich für den Schluss nochmal richtig ans Lenkrad... Es war einfach toll endlich die Flagge zu sehen. Ich war froh durchgekommen zu sein, und auch ein wenig erschöpft.



Race is over

Mit dem neunten Platz hätte ich nie gerechnet, aber spätestens seit heute weis ich, dass man bei Stock Car Rennen nicht nur Können, sondern immer noch eine Portion Glück braucht.

Das, finde ich, macht es viel interessanter als ich es zu Beginn hielt. Nicht zu vergessen der taktische Aspekt mit den Boxenstopps und den Reifen, das Wetter usw...

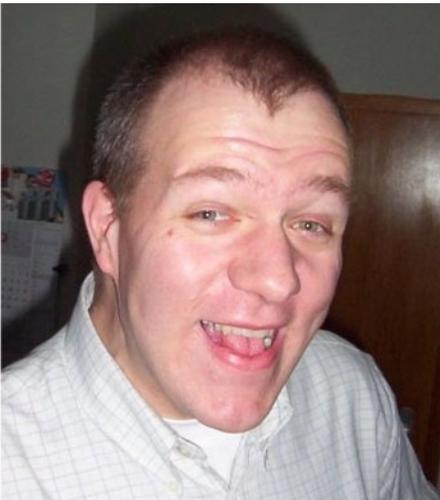
Ich bedanke mich an dieser Stelle bei allen Mitfahrern, besonders aber bei den Organisatoren und gleichzeitigen Instruktoren ;-)

Ich freue mich schon auf das nächste Rennen. Tobias Walter

In dieser Rubrik stellen wir in loser Reihenfolge miteinander verwandte oder verschwägerte Familienangehörige vor, die das gemeinsame Hobby des virtuellen Racens teilen.

heute: die Brüder Papenbrock

Mittlerweile hat der Bereich "Interview", zur Freude der Redaktion, seinen festen Platz im "Rückspiegel" gefunden. Auf einen Aufruf hin haben sich die Brüder Markus & Michael Papenbrock freiwillig gemeldet um Euch allen von sich zu erzählen. Das Gespräch führte Christian Heuer.



Markus Papenbrock
Geboren am: 12.08.1968
Herkunft: Paderborn
Beruf: Dipl. Informatiker
Grids: DOM-Nascar, DOM-GPL, sporadisch GPLLP

Die erste Frage : Wie war die Anreise ?

Micha

Der Flug war erste Sahne! HOOTERS AIRLINES war wirklich eine gute Wahl, da freut man sich über jede Turbulenz. Leider konnte ich nicht in der ersten Klasse sitzen, ich hab mir aber sagen lassen, die Betreuung soll spitze sein.

Markus

Furchtbar! Grausam, was heute wieder auf den Straßen los war. Kaum gibt es 2 Tropfen Regen, gerät das ganze Gefüge total aus dem Rahmen. Davon abgesehen freut es mich, zu einer kleinen Stippvisite zum Interview vorbeischauen zu können.

Wie seid Ihr beide zum Sim-Racer geworden ?

Micha

Das ist schon ziemlich lange her. Ich kann mich noch dunkel erinnern, dass wir schon am C64 oder am Amiga irgendwelche Rennspiele zusammen gezockt haben.

Meine Wenigkeit war da allerdings noch etwas kleiner. Mit Grand Prix 1 & 2 wurde es dann langsam etwas ernster und GPL hat mich dann schon mit der Demo richtig in seinen Bann gezogen.

Allerdings hatte ich da noch keinen Internetzugang und als ich den bekommen hab, hab ich dann erstmal Counter-Strike online gezockt und Rennsims nur noch nebenbei, bevor ich dann schlussendlich aber doch mit NASCAR wieder voll eingestiegen bin.

Markus

Oh Mann, das ist lange her. Ich glaub, es fing mit GP1 an. Frag mich nicht nach Jahreszahlen, aber ich vermute, es war in den frühen 90ern. Damals noch mit Tastatur.

Bereits damit hab ich mal ne komplette Saison gefahren.

Interessant war der Multiplayer-Mode.

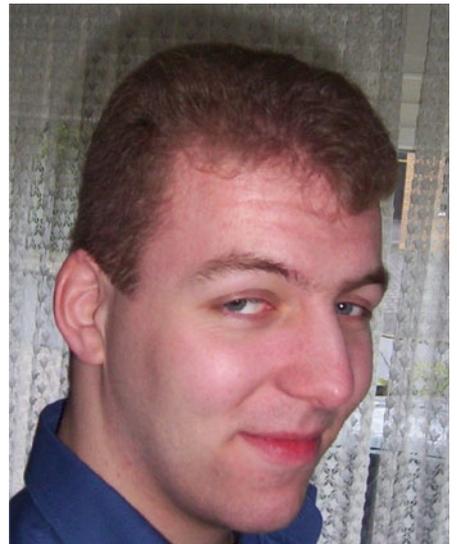
Brüderchen und ich fuhrten jeweils ein komplettes Team. War ganz lustig.

Der richtige Durchbruch kam dann aber erst mit GP2.

Es war die Zeit, als Thrustmaster das TM2-Lenkrad auf den Markt brachte.

Das bin ich in einem Spielladen mal Probe gefahren und danach stand fest: So was muß ich haben.

Ungefähr zur selben Zeit kam auch GPL raus. Hölle, war das schwierig. Hat unzählige Anläufe gedauert, bis ich mal eine Runde in Glen in akzeptabler Zeit hinbekommen hab. GPL war ne echte Herausforderung. Alle weiteren Renn-Sims mußten sich seither daran messen.



Michael Papenbrock
Geboren am: 6.12.1980
Herkunft: Langen (Emsland), jetzt Münster
Beruf: Student der Physik
Grids: DOM 1, GNL CTS

Die weiteren modernen F1-Titel, die nach '98 noch erschienen sind, sagten mir dann nicht mehr so richtig zu.

Meine Nascar-Karriere begann eigentlich schon mit N2. Das war aber irgendwie nix dolles. Erst mit N4 sprang bei mir der Funke so richtig über.

Wie führte Euch dann der Weg zur VR ?

Micha

Nun, dass ich in einer Liga fahren wollte, war damals für mich klar. Die Frage war nur, welche.

Da war dann mein Bruder der Ausschlag gebende Faktor. Er war ja schon von Anfang an dabei und hatte mir ein sehr positives Bild von der VR vermittelt. Die Möglichkeit, dann auch noch mit ihm in einem Cup zu fahren, war natürlich sehr reizvoll.

Und das hat dann ja auch relativ schnell geklappt.

Markus

Weiß nicht mehr genau. Plötzlich war sie da und die Rennen wurden jetzt halt unter diesem Dach abgehalten. Es betraf ja zunächst nur die GPL-Sachen. Nascar-Ligen kannte ich damals noch nicht. Die kamen in der VR ja auch erst kurze Zeit später mit N4 dazu.

Und warum seid Ihr VR treu geblieben ?

Micha

Zum einen ist die Community hier sehr angenehm. Im Großen und Ganzen kann man hier mit den Leuten sehr gut klar kommen und vor allem auch viel Spaß haben. Und die Treffen zu verschiedenen Anlässen bestärken das noch mal.

Außerdem sind Einsatz der Admins und Organisation ausgezeichnet. Um es auf den Punkt zu bringen, die VR ist einfach ne runde Sache.

Markus

Hmm, muß man das begründen? Für 2004 hab ich mein Rennprogramm stark eingeschränkt. Letztes Jahr hab ich auf zu vielen Hochzeiten getanzt und das war nix. Zum Ende der Saison wurde das Rennen fahren eher zu einer Last.

Deswegen hab ich die Ligen, an denen ich nur noch halbherzig teilgenommen hab auch aus meinem Kalender für 2004 gestrichen. Die DOM-Teilnahme in GPL und Nascar war für mich klar gesetzt.

In welchen Ligen kann man Euch sonst noch antreffen ?

Micha

In keiner. Zwar bin ich die EPS 2 mit NASCAR und die EPS 3 mit LFS mitgefahren, doch dieses Jahr werde ich wohl nur hier anzutreffen sein.

Markus

Wie schon gesagt: außerhalb der DOM eigentlich sonst nirgends. Gelegentlich mal im GPLLP.

Wie ist Euer Verhältnis untereinander? Trainiert Ihr zusammen ?

Micha

Ich will zwar keinem seine Illusionen nehmen, aber eigentlich verstehen wir uns ganz gut (auch wenn Markus das nie zugeben würde *g*). Wir haben recht viel Kontakt, aber ich will nicht abstreiten, dass sich die räumliche Distanz zwischen uns positiv auswirkt. Wenn man sich zu sehr auf der Pelle hockt, läuft man eher Gefahr, sich auf den Senkel zu gehen. Aber bei uns läuft das eigentlich ganz gut.

Trainiert haben wir auch öfter zusammen. Anfangs eher sporadisch, aber besonders in der zweiten Hälfte der letzten Saison haben wir immer ne Stunde vor Rennstart noch gemeinsam ein paar Runden gedreht.

Markus

Tja, um es zusammenzufassen: Es gibt 3 böse B's: Blumenkohl, Broccoli, Bruder. Brüder sind so lange toll, wie man sie auf Q3DM17 schlagen kann ;-). Aber das ist Geschichte. Seit einiger Zeit ist es so, dass ich dort überhaupt kein Land mehr sehe. Ich glaub, ich werd alt. Spaß beiseite.

Wir trainieren schon zusammen. Nicht täglich, aber für die Masters-Rennen im letzten Jahr gab es eigentlich immer die eine oder andere Trainingssession, in der wir Setups getestet haben. Feste Größe war zum Schluß auch immer das Cloudy-Training eine Stunde vor dem Rennen. Ich denke, das werden wir in 2004 so fortsetzen.

Wie sieht Euer "Race-Room" aus und mit "was" fahrt Ihr ?

Micha

Ziemlich chaotisch, um ehrlich zu sein. Da ich nur ein 1-Zimmer Apartment habe, liegt hier ne ganze Menge rum, vor allem CDs, Bücher, und eine Zettelarmada von der Uni.

Zum Fahren benutze ich jetzt 1,5 Jahren mein MS Sidewinder FFB Wheel.

Leider konnte ich bisher noch nicht das Geld für die Speed7

Pedale aufbringen, aber was nicht ist, kann ja noch werden.

Markus

Schlicht. Für 2004 gibt es zwar einen neuen Rennrechner, aber ansonsten weiterhin das bewährte Material aus MSFFB + BRD-Speed7-Pedalen.

Welche Hobbys pflegt Ihr sonst noch ?

Micha

Hobbys hab ich momentan ein wenig zurückgeschraubt, da die Uni momentan auch ein Stück von mir haben will. Ansonsten zocke ich halt auch gerne alle möglichen anderen Spiele am Computer. Wenn es wieder etwas wärmer wird, geht's hier auch wohl wieder öfter nach draußen zum Basketball oder Fußball spielen. Ansonsten gilt es als Student natürlich, von Zeit zu Zeit mal einen zu heben.

Markus

Neben der Programmierung, die einen nicht gerade kleinen Anteil meiner Freizeit verschlingt (besonders, wenn eine neue Saison ansteht), gibt's natürlich noch andere Dinge. Seit ein paar Monaten radel ich verstärkt durch die Paderborner Umgebung.

Wenn ich damit fertig bin, versuche ich, noch etwas Zeit für Bücher zu reservieren. Klappt leider nicht immer, aber ich denke, ab März oder so wird das wieder einfacher.

Fragen gab es sicherlich noch einige und das Buffet war kaum angerührt, aber Michaels Flug rückte näher und Markus hatte wieder die Autobahn vor sich.

Abschließend möchten beide Euch aber noch etwas mitteilen...

“Wir freuen uns schon sehr auf die Saison 2004 und hoffen, dass wir alle viel Spaß haben und dass es mit der Organisation so toll weiterläuft, wie bisher. Und natürlich hoffen wir, dass der "Rückspiegel" noch lange Bestand haben wird”. - CH

Auf diesen zwei Seiten finden Sie nur Stellengesuchs-Anzeigen von VR-Mitgliedern für die Aktion VR-Jobbörse. Es wäre erfreulich, wenn in Zeiten wie diesen, vielleicht der eine oder andere seinem neuen Berufsziel näher kommen würde. Die Redaktion wünscht allen Bewerbern viel Glück.

Außendienstmitarbeiter sucht neuen Wirkungskreis in NRW

Fundierte kaufmännische Kenntnisse, basierend auf einer soliden Ausbildung des Groß- und Außenhandelskaufmann im EDV Bereich, sowie eine mehrjährige berufliche Erfahrung sind vorhanden.

Die Fähigkeit selbständig zu arbeiten, aber auch in einem Team produktiv mitarbeiten und wertvolle Unterstützung bieten zu können, sowie räumliche Ungebundenheit zeichnen mich, 36 Jahre alt, aus.

Gerne erwarte ich Ihre Kontaktaufnahme an meine Mailadresse: oliver@petilo.de oder telefonisch unter Tel. 02261/804229

Gut gelaunter Teamarbeiter,

IT-Spezialist, MCSE sucht neuen Wirkungskreis

Als gelernter Informationselektroniker, der erst 42 Jahre alt ist, 10 Jahre Kundendienst Erfahrung in Medizintechnik und Werkzeugbau (CNC), dazu 5 Jahre Projekterfahrung in Migration, Aufbau, Administration, Konzeption, Service (Schwerpunkt Microsoft Windows/Backoffice/Office, heterogene Netzwerke und Tools) mitbringt, kann ich ein vorhandenes Team tatkräftig unterstützen.

Ich verfüge über grundsätzliche Erfahrung auch in Linux, Unix, Scriptsprachen und bilde mich momentan selbständig weiter in C++ und SQL

Meine Attribute lauten kurz und knapp: teamorientiert, flexibel, kundenorientiert, verbindlich und kommunikativ.

Ebenso verfüge ich über Stärken in Koordination und Management Ich suche eine langfristige, verantwortungsvolle Anstellung mit Aufstiegsmöglichkeiten.

Sicherlich wäre ich froh, wenn mein neuer Arbeitsplatz im Kreis Steinfurt läge, hätte aber auch keinerlei Problem damit, an einem anderen Ort zu arbeiten.

Da das Jahr 2004 auch familiär eine erfreuliche Verstärkung bringt, und Familie bei uns bald groß geschrieben wird, würde ich mich sehr freuen, von Ihnen zu hören, um auch beruflich voller Elan einen neuen Weg beschreiten zu können.

Meine Bewerbungshomepage mit allen relevanten Unterlagen erreichen Sie unter : <http://www.rene-thamm.de>

29 jähriger

Kommunikations Elektroniker (Deutsche Telekom) und PC-Techniker

(MCP)

sucht neuen Wirkungskreis im Großraum Hamburg. Mehrjährige Berufserfahrung und FS-Kl. 3 vorhanden. Meine Vorzüge liegen in meiner Flexibilität und der Fähigkeit eigenverantwortlich zu arbeiten.

Ihre Angebote erwarte ich gerne unter Telefon: 04173 / 501798, als Mail unter: oliver.herz@arcor.de oder als PN im VR-Forum.

Zuverlässiger

KFZ-Mechaniker

mit abgeschlossener Ausbildung und frisch abgeschlossenem Grundwehrdienst,

sucht neue Stelle

als Kfz-Mechaniker im Großraum München.

Wenn Sie jemanden brauchen, der wirklich anpacken kann, pünktlich, lernwillig und lernfähig ist, der sich schnell in ein Team integrieren kann, bin ich Ihr Mann.

Angebote erbeten unter
Tel.089/4303836

oder per Mail an:
pultz@yahoo.de

Um mich beruflich zu verändern und weiterzuentwickeln suche ich auf diesem Wege eine neue Tätigkeit. Ich bin 38 Jahre alt und zur Zeit seit 1997 bei einem örtlichen Unternehmen aus der Spanntechnik im Siegerland im Bereich Lager und Versand als

gelernter Industriekaufmann mit einer Weiterbildung zum Industriefachwirt,

in ungekündigter Stellung beschäftigt. Zu meinem Beschäftigungsfeld gehören u.a. das Ein-, Aus- und Umlagern von Fertigware und Handelsware, die Bereitstellung von Montageware; das selbstständige Bearbeiten aller anfallenden Buchungen per EDV, das Bearbeiten und Verbuchen von Kundenrücksendungen.

Ausbaufähige Englisch und EDV-Kenntnisse sind vorhanden.

Da ich örtlich ungebunden bin, wäre ein Umzug kein Problem.

Ihre Angebote erwarte ich interessiert unter dirk47@web.de

Staatlich geprüfter

technischer Assistent für Elektronik und Datentechnik

mit einjähriger Weiterbildung zum

Multimedia-Spezialist/Web-Designer

sucht adäquaten

Arbeitsplatz,

um sein Wissen anzuwenden, oder einen

Ausbildungsplatz

in einem verwandten Berufszweig.

Sicherlich bin ich mit meinen 19 Jahren noch jung und habe aufgrund der schulischen, also theoretischen Ausbildung, derzeit wenig Praxiserfahrung,

Aber dafür kann ich die Vorteile in die Waagschale legen, ein wissbegieriger Mensch zu sein, mit schneller Auffassungsgabe, hoher Zuverlässigkeit und perfekter Teamfähigkeit.

Aus diesem Grund wäre ich auch bereit eine weitere, neue Ausbildung zu beginnen.

Ich verfüge über Kenntnisse in der PC- und Netzwerktechnik, Steuerungs- und Regelungstechnik, SPS, Assembler, Messtechnik, Excel, HTML, Flash MX, Windows 95/98/XP

Besonders interessiert und motiviert haben mich während meiner Aus- und Weiterbildung die branchenübergreifenden Themen bei denen sowohl Fachwissen als auch eigene Lösungsansätze gefordert waren.

Ich habe Schulkenntnisse in englisch und Grundkenntnisse in schwedisch, bin vielseitig interessiert, pflichtbewusst und flexibel einsetzbar, sowohl von der Position, als auch von der Örtlichkeit her.

Ihr Angebot würde mich sehr erfreuen. Zu erreichen bin ich entweder telefonisch unter Tel.03836/202007. Oder per Mail an: skriesch@web.de

System-/Netzwerk- Administrator

sucht eine Beschäftigung im deutschsprachigen Raum.

Ich besitze eine 5-jährige

Berufspraxis als EDV-

Praktikant und

Systemadministrator

Ich habe eine erfolgreiche

Weiterbildung zum Netz-

werksystemspezialist bei SBS

durchgeführt, beherrsche

hard- und softwaretechni-

schen Aufbau, Konfiguration

und Wartung von

Serverbetriebssystemen

und Arbeitsstationen,

Systemverwaltung heteroge-

ner Netzwerke und von

Betriebssystemen (UNIX,

Linux, Windows)

Desweiteren beherrsche ich

die Anwendung neuester

Firewalltechnologien,

Troubleshooting und

Anwenderbetreuung

Ich bin 35 Jahre alt, ledig,

mobil und flexibel einsetzbar

Über Angebote würde ich

mich freuen unter:

mwien@meinberlikomm.de

Ihr Team sucht Fahrer?
Sie suchen eine
Arbeitsstelle?

Sie haben etwas zu ver-
kaufen?

Nutzen Sie die Möglich-
keiten des Rückspiegels,
um auf sich oder auf Ihr
Angebot aufmerksam zu
machen. Gerne unterbrei-
ten wir Ihnen ein Angebot.
Anfragen unter:

Redaktion@

newspaper-racing.de

Verkäufe

Hexagon-Roller, Vespa, 125 ccm, Bj. 97, nur 14 tkm gelaufen, TÜV-frei, fahrbar auch mit FS-Kl. III wenn vor 1985 gemacht. FP 990,- EUR. Tel. 0172 - 600 99 76 oder Tel. 0281 - 53338

Lexmark Z 42 Tintenstrahl-Drucker. Etwa 2 Jahre alt. Nur ein Satz original Patronen verwendet und dem entsprechend wenig benutzt. Top-Zustand. Aber ohne Tintenpatronen. Mit Kabel für seriellen Port. Originalverpackung. FP 10,- €. + Versandkosten. Tel. 0281-3390515 oder Mail an Mortician@web.de

17 Zoll Monitor von Trust. Herstellungsdatum Sep. 1995. Technisch noch voll intakt. Leichte Unschärfen. Übliche Gebrauchsspuren dem Alter entsprechend. FP 10,- € + Versandkosten. Tel. 0281-3390515 oder Mail an Mortician@web.de

Mercedes Benz 200 (124) Benziner, 105 PS, Bj. 07/1989, 134 tkm, TÜV/AU bis 05/2004 Silber, Radio, Klima, 4-trg, Scheckheft, SD, SV, Kofferraumwanne, ZV, ABS,



Mittelarmlehne, AHK, Zustand: 2+, Preis VS. Tel: 08709-927720

Gesuche

Suche Kreidler / Zündapp Mokick oder Krad im Raum Ruhrgebiet, defekt oder ohne Papiere, hole ab, zahle fair. Jäger und Sammler freut sich über alles. Tel.0172 - 600 99 76 oder Tel. 0281 - 53338

Neues Punkte-System im Nextel-Cup

Dennis Grübner informierte kürzlich im Forum: "Es gibt ein neues Punktesystem im Nextel Cup. Hier mal der Newsauszug, den ich vor wenigen Wochen geschrieben habe.

Die NASCAR meint es wohl ernst mit einem neuen Punktesystem. Laut Aussage von NASCAR Communication Director Mike Zizzo, soll es am Ende der Saison ein Play-Off ähnliches System geben.

Die Top 10-Fahrer, machen in den letzten 10 Rennen den Titel unter sich aus. D.h. alle unter der Saison gesammelten Punkte verfallen und derjenige, der in den letzten 10 Rennen der beste ist, wird Meister.

Der Rest des Feldes fährt dann nur noch um den elften Platz. Zizzo sagt außerdem, dass man sich mit Besitzern und Fahrern über verschiedene Systeme unterhält und deren Meinungen berücksichtigt.

Die aktuelle Verteilung der Punkte würde sich übrigens nicht ändern. In dem vorgestellten System, würde Matt Kenseth nur siebter werden und Jimmie Johnson wäre Meister geworden, da er die meisten Punkte in den letzten 10 Rennen gemacht hat. Obwohl Johnson so Meister wäre, sagte er am Dienstag, dass er nicht sehr begeistert von dem System ist.

Andere Fahrer äusserten sich ähnlich. Eine endgültige Entscheidung wird es spätestens mitte Januar 2004 geben. Wir halten euch auf dem laufenden."

Infineon: Ettig gewinnt souverän

NWL. Der erste Road-Course-Abstecher der Saison gestaltete sich an der Spitze wenig überraschend: Thomas Ettig, der seine Fähigkeiten auf diesem Kurs bereits vielfach unter Beweis gestellt hatte, fuhr ungefährdet als Erster über die Ziellinie, nachdem Teamkollege Schlottbohm gegen Mitte des Rennens seine Reifen zerstört hatte. Schmalenbach und Mitlehner folgten mit gebührendem Abstand auf den Plätzen zwei und drei.

Sebastian Boll konnte nach einem intensiven Duell mit Christian Böhm die vierte Position halten und so nach langer Zeit wieder ein Top 5-Resultat einfahren. Das Mittel- und Hinterfeld zeigte sich solide, aber mit einigen Ausritten. Letztlich gab es sechs Ausfälle zu beklagen.

In der Gesamtwertung ändert sich nicht viel: Die drei Führenden halten in etwa ihre Abstände. Nach einem 525-Punkte-Loch zum Viertplatzierten Arnold geht es aber eng zu, so dass es spannend anzusehen wird, welche Verschiebungen die nächsten Rennen mit sich bringen werden. -SSb/SB

**NWL Standings
Top 5 after 17 of 24 Races**

Pos	No.	Driver	Make	Points
1	930	S. Mitlehner	Dodge	3031
2	1	S. Schmalenbach	Ford	2997
3	310	T. Ettig	Chevy	2901
4	103	W. Arnold	Chevy	2376
5	83	C. Böhm	Chevy	2356

Hinweis der Redaktion: Man könnte nach drei Wochen den Eindruck haben, dass es ausser der NWL nichts anderes da draussen gibt. Also: Nur Mit. Einfache Info genügt.

Reinhold setzte erste Duftmarke

1. Saisonrennen GGPLC in Kyalami



Oliver Reinhold hieß der Sieger des ersten Saisonrennens in Kyalami im Jim Clark Cup. Mit unerschütterlichem Siegeswillen kämpfte er sich kurz vor Schluss an die Spitze des Feldes und gab die Führung danach nicht mehr ab. Damit untermauerte er die Prognosen der Buchmacher, die ihn schon vor Saisonstart als Titelanwärter Nr. 1 auserkoren hatten. Doch der Reihe nach.....

Die Qualifikation lief kurz in Gefahr zeitlich verschoben werden zu müssen, da einige fanatische Honda-Anhänger die Strecke gestürmt hatten. Unzählige Fans rannten wutentbrannt in Richtung Boxenstall des BRM-Teams, das die Fans als Drahtzieher einer vermeintlichen Sabotageaktion gegen den Honda-Teeniestar Thomas Horn ansahen. Selbiger musste sich mit einer notdürftig zusammengeflackten Pedalerie herumschlagen, da sowohl Gaszug als auch Bremshydraulik an seinem Honda im Warm-Up einen Defekt erlitten; für die Honda-Anhänger kein Zufall.....

Die örtlichen Sicherheitskräfte konnten den Tumult jedoch schnell beenden, so dass der Rennleiter die Qualifying Session pünktlich einläutete.

Nach kurzer Zeit durften die Zuschauer dann auch schon die ersten 19er Zeiten auf den Info-Bildschirmen ablesen.

An der Spitze waren lange Zeit Cooper-Pilot Forschbach und BRM-Ass Jagoda nur eine 1/100 Sekunde voneinander getrennt, ehe Forschbach mit einer 1.19.16 letztendlich die Bestzeit fuhr und sich auch noch Oliver Reinhold mit hauchdünnem Vorsprung vor seinem Teamkollegen Jagoda einreichte.

Insgesamt gelang es immerhin 8 Piloten die 20er-Marke zu knacken, wobei jene Fahrer erstaunlicherweise, mit Ausnahme von Lotus-Pilot Andreas Rühl, allesamt den technisch benachteiligten Teams angehörten. Der Start verlief reibungsloser ab als von vielen erwartet wurde. Lediglich Roland Rauch verließ das Glück bereits zu Beginn, als ihm beim Beschleunigen der eigentlich robuste Cooper-Motor um die Ohren flog.

An der Spitze waren die Position zunächst bezogen, Forschbach führte vor Reinhold, Jagoda und Horn. Im Mittelfeld dagegen gab es gleich von Beginn an spannende Zweikämpfe und Überholmanöver zu bewundern. Allerdings verliefen einige Positionskämpfe nicht unglimpflich; so kam es zwischen Andreas Rühl und Bernard Bram in der Juskei-Sweep-Kurve zu Kollision, die für beide das Aus bedeutete.

Trotz dieses Schönheitsfehlers zog Brabham-Fahrer Martin Engel das richtige Fazit zu den Geschehnissen im Mittelfeld:

"Das war großer Rennsport!"

Der Kampf um die Podiumsplätze schien lange Zeit zu einer öden Prozession zu verkommen. Oliver Reinhold gelang es dann jedoch ab Mitte des Rennens sich Stück für Stück näher an Forschbach heranzuarbeiten; sehr zur Freude des Publikums.

In der vorletzten Runde kam es dann zur siegentscheidenden Situation. Nachdem Forschbach bereits in der Runde zuvor einen Angriff Reinholds abwehren musste, attackierte der BRM-Pilot erneut. Ausgangs der zweiten Kurve kam es zur Berührung, die Forschbach zu einem Ausritt in die Wiese zwang.

Reinhold übernahm die Führung und ließ sich selbige auch nicht mehr nehmen. Jagoda auf BRM und Horn in seinem notrepariertem Honda erreichten dicht hinter Reinhold das Ziel und komplettierten damit das Podium. Forschbach rettete sich auf Platz 4 über die Linie, knapp vor Honda-Fahrer Hoellman und Knut Miesner im BRM.

Die Plätze 7-13 belegten Jens Jung (Ferrari), Maaki Stiepel (Eagle), Andreas Kroeger (Lotus), Rene Beitz (Cooper), Herbert Kulha (Eagle), Martin Engel (Brabham) und Thorsten Kaul (Ferrari) der als letzter Fahrer die Zielflagge sah.

Man darf gespannt sein ob Reinhold dem Feld auch weiterhin seinen Stempel aufdrücke wird und ob die Teams mit den technisch hochgezüchteten Chassis in Zukunft auch ein Wörtchen um die Podiumsplätze mitreden werden. Nach dem nächsten Rennen in Sandown wird man mehr wissen.

-JF

Gelbsucht beim Weekend Thunder in Watkins Glen



WT-SCS. Hatten die Fahrer des GNL-Open Grids am Dienstag noch die Fähigkeit, mit drei Gelbphasen auszukommen, gönnten sich die Samstagfahrer erheblich mehr langsame Runden zum Verschnaufen bei weniger Distanz (Yellows 6 aus 36: 8, 13, 18, 21, 29, 32, Zusatzzahl 36) - das Feld war mit 17 Fahrern nur unerheblich größer, die Wetterbedingungen mit 70F konstant.

Ingo Held (#848) fuhr mit 1m13.198s im Qualify die Pole Position mit einem Vorsprung von fast einer halben Sekunde zum Zweitschnellsten ein.

Sicher war es auch für einige Fahrer eine große Herausforderung und Freude, die Umstellung auf neue, die Tage angelieferte Pedalsysteme

sofort mit kupplungsunterstützter Schaltung zu versuchen, um dann doch wieder die elektronischen Systeme (Schaltwippe und Auto-Clutch) zu aktivieren. Auf die Vielzahl an haarsträubenden Manövern wird an die-



Die vielen Richtungswechsel verwirrten so manchen Fahrer - so wie hier in Runde 9 war besonders der Wechsel von Rechts- auf Linkskurve eingangs der Schikane eine harte Nuss.

ser Stelle aufgrund von Übertragungsfehlern bei der Aufzeichnung des Rennverlaufs nicht näher eingegangen. War er im Practice noch

schnellster Fahrer, so musste Frank Zanker (#113) leider schon in Runde 9 nach einem Unfall aufgrund eines Verbremers durch fehlende Konzentration vorzeitig das Rennen beenden. Der mit erheblichen Setup-Problemen ins Rennen gegangene Oliver Matthiensen (#109) konnte immerhin noch 29 Runden durchhalten, bis auch er seinen Wagen durch einen Unfall verlor.

Held konnte durch seine gute Tagesform das Rennen mit 18 Führungsrunden bestimmen, Runde 5 mit 1m13.636s als schnellste Rennrunde absolvieren und noch dazu erfreulicherweise den Sieg einfahren. Mit gerade mal 0.1s Rückstand folgte Thomas Schloesser (#305) auf Platz Zwo. Den dritten Podiumsplatz nahm Thomas Althaus (#417) ein. Weniger Glück hatte Thomas Quella (#266) - an zweiter Position startend und als 13. das Rennen beendend, verlor er ganze 11 Positionen. Im Vergleich dazu wurde Udo Streit (#136) als Vierter mit 14 gewonnenen Positionen förmlich nach Vorne durchgereicht. Alles in allem war dieses Rennen kein "grüner" Abschluss auf den Road-Courses der Zwischensaison. -MM



Die "Esses" hatten es in sich - wirkte sich dort eine Verwechslung von Bremse und Kupplung doch besonders negativ aus - noch dazu wenn unter Gelb die sich stauenden Boliden einfach alles blockierten.

Jochen Rindt Cup Kyalami

Borbely siegt knapp im Auftaktrennen



GGPLC. Im Jochen Rindt Cup der GGPLC gab es in Kyalami ein spannendes Rennen zwischen den beiden Titelträgern des Vorjahres, Gregor Borbely im Honda und Andreas Wilke im BRM.



Start frei zur GGPLC Saison 2004. Borbely führt das JRC Fahrerfeld von der Pole Position an.

Beide boten eine überzeugende Vorstellung, schlussendlich konnte sich Borbely, der bereits in der Qualifikation mit der Bestzeit glänzte, mit einem Vorsprung von knapp 3 Sekunden gegen den Titelverteidiger im Jochen Rindt Cup durchsetzen.



Spektakulärer Abflug von Reichert nach Berührung mit Edelmann

Dahinter lieferten sich Brabham-Pilot Roland Wagner, Honda-Heimkehrer Alex Marx und die beiden von Rainer Merkel und Dietmar Scholz gesteuerten Ferrari einen packenden Kampf um den verbleibenden Podiumsplatz.



Wilke vor Wagner, Marx und Merkel. Später kommt noch Scholz dazu.

Die Positionen wechselten während des Rennens mehrfach, gegen Rennmitte übernahm Roland Wagner nach einem Fahrfehler von Marx den begehrten dritten Platz und gab ihn bis zum Ende des Rennens nicht wieder ab.

In der letzten Kurve tauschten die beiden Ferrari nach einem Dreher von Scholz noch die Positionen fünf und sechs.

Der Vizemeister der Vorsaison, Marco Saupe kam im neuen Team noch nicht optimal zurecht und musste sich auf Platz acht sogar Cooper-Rookie Tobias Walter geschlagen geben.

Nicht zufrieden stellend verlief das Rennen für die Teams Lotus und Eagle, deren beste Platzierungen durch Dirk Wessendorf als 10. bzw. Alfred Manzella als 13. erreicht wurden.



Letzte Runde, letzte Kurve. Scholz kommt quer und verliert noch die fünfte Position

Dort scheint bis zum nächsten Wertungslauf in Sandown harte Arbeit an der Zuverlässigkeit notwendig.

Zu den prominenten Pechvögeln des ansonsten Ausfallarmen Rennens zählten Regozani und Schulz (Lotus), Schneider (Ferrari) sowie die Eagle-Piloten Reichert und Gabriel.

-AM

Favoritensieg in Kyalami

Jackie Stewart Cup mit großem Starterfeld



GGPLC-JSC. Ein starkes Fahrerfeld von 18 Mann eröffnete die Saison 2004 im Jackie-Stewart-Cup. Nach einem Ausrutscher und packenden Zweikämpfen holt Lotuspilot Markus Trützschler zum zweiten Mal in Folge die Krone in Kyalami.

Bereits im Zeittraining konnte der 24-jährige Mönchengladbacher mit hervorragenden 1:19,33 und über einer Viertelsekunde Vorsprung auftrumpfen und sich die Pole Position erkämpfen.

Lotus-Teamchef Colin Chapman: "Mit meinen Raketen stelle ich sogar von Brauchitsch noch mal auf die Pole!"



Schneiders gekonnter Konter des schwachen Ausbremsversuchs

Hinter Trützschler balgten sich unglaubliche 15 Fahrer innerhalb nur einer Sekunde, angeführt vom Titelfavoriten Uli Landgraf im BRM.

Schneider konnte sich zunächst ein wenig absetzen, sah sich aber bereits ab Runde 5 wieder heftigsten Attacken des drückend überlegen auftretenden Trützschler ausgesetzt.



Trützschler sammelt Gänseblümchen für Daheim

Den besten Start des Rennens erwischte Hondapilot David Schneider, der sich von Platz 3 kommend zunächst Uli Landgraf ausbeschleunigen konnte und anschließend vor dem schnellen Jukskei Sweep den Führenden Markus Trützschler kassierte.

Mehreren leichten Berührungen folgte in der 6. Runde auf Start/Ziel der Angriff des Lotus, den der gerade 20-jährige Schweizer eingangs T1 aussenherum konterte.

Der Versuch Trützschlers, diese Aktion in der darauf folgenden Runde an selbiger Stelle zu kopieren, endete nach einem unnötigen Verbremser in der Wiese von Crowthorne Corner.

Trützschler musste neben Schneider auch die BRM von Landgraf und dem Franzosen Stephane As ziehen lassen und reihte sich vor dem eher diskret fahrenden Marcus Jirak (Honda) als 4. wieder ins Renngeschehen ein. Aber er sah das Rennen noch nicht als verloren an.

Trützschler: "Mit leeren Tanks passt der Bremspunkt schon mal..."

Vom 12. Startplatz aus ins Rennen gegangen hatte sich der Lotus-Teamkollege Ramon Wellmann bis zur 15. Runde bis auf den beachtlichen 6. Rang vorgearbeitet, als kurz hintereinander die beiden einzigen regulären Ausfälle ereigneten: Oliver Ehrling (GER, Eagle) musste nach einem massiven Einschlag in die Streckenbegrenzung die Segel streichen, während sich beim Österreicher Tom Reinberger (Brabham) die Ventile Richtung Mond verabschiedeten: "Der Brabbel ist an sich standfest, 10.000 Touren muss die Maschine abkönnen!"

Uli Landgraf bei der anschließenden Pressekonferenz, mit Blick auf seinen BRM: "Das Ergebnis spiegelt wohl unsere momentanen Möglichkeiten wieder. Bleibt zu hoffen, dass dieses Lotus-Feuerwerk nur ein kurzes Strohfeuer war!"

Die Teammeisterschaft führt nach dem ersten Wochenende mit hervorragenden 189 Punkten das Team Samurai an. Shogun Borbely: "Ich bin zufrieden! Zur zusätzlichen Motivation habe ich jedoch eine Ladung Geishas nach Sandown geordert, denn dort erwarte ich Doppelsiege!" -MJ

Der Rückspiegel, die wöchentliche Online-Zeitung im größten Portal für virtuellen Motorsport im deutschsprachigen Raum, sucht für sofort zur Verstärkung seines Teams

NEWS-Jäger

Ihre Aufgabe besteht darin, das gesamte Forum des Virtual Racing e.V. zu durchforsten, um mit schnellem Auge und dem richtigen Riecher für eine Story hinter einer Meldung, das Newsticker-Team zu verstärken. Sie sind ständig auf der Suche nach Kurzmitteilungen, aber sind sich auch nicht zu schade sich einmal an einer Lese-geschichte richtig fest zu beissen, zu recherchieren und eine komplette Story in Word und Bild abzuliefern.

Sie können in einem Team arbeiten, weinen aber auch nicht, wenn Sie wochenlang alleine arbeiten müssen?

Sie arbeiten völlig kostenlos und leben vom Applaus der Leser? Dann sind Sie unser Mann.

Nehmen Sie völlig locker

Kontakt zu uns auf. Wir freuen uns auf Sie.

Redaktion@
newspaper-racing.de
oder redaktion_RS@
gmx.net



Die Spitzengruppe nach 19 Runden, enger geht's kaum

In der Spitzengruppe hatte zwischenzeitlich Markus Trützscher wieder seinen Rhythmus gefunden und ohne große Gegenwehr die beiden Badenwannen von Landgraf und As kassiert. In Runde 19 schließlich ging er am Ende der Start-/Zielgeraden durch ein blitzsauberes Manöver außen herum an David Schneider vorbei und holte knapp 5 Runden vor Schluss die Führung zurück. Damit waren sämtliche Positionen bezogen. Markus Trützscher gewann letztlich mit 4,06 Sekunden vor dem Honda von David Schneider und Uli Landgraf im BRM und wiederholte damit seinen Erfolg aus dem Vorjahr.

JSC. 1. Lauf in Kyalami/RSA

1. Trützscher/Lotus,
2. Schneider/Honda +4,06,
3. Landgraf/BRM +4,21,
4. As/BRM +7,04,
5. Jirak/Honda +8,91

GGPLC Teamwertung nach Kyalami

1. Honda 189,
2. BRM 185,
3. Lotus 158,
4. Brabham 135,
5. Cooper 128,
6. Ferrari 111,
7. Eagle 92

Aus dem Fahrerlager



Christoph Guler präsentiert das neue Fahrzeug des Fahrers Oliver Brückner, der mit dem Mumien-Motiv die Strecken der kommenden Saison unsicher machen will.



+++Newsticker+++Newsticker+++Newsticker+++



Robert Moscicki hat eine uner-schöpfliche Quelle an Hilfsmitteln für Rennbericht-erstatte entdeckt. Mit Hilfe der Downloadlinks unten kann man professionelle Grafiken erstellen, wie man Sie aus den TV-Übertragungen kennt. Nahezu jeden Screenshot kann man einbinden und alle Angaben nach Belieben verändern. Hier kann man die Sachen downloaden.

<http://www.nascarnet.com/filelibrary.asp?fileid=20206>
<http://www.nascarnet.com/filelibrary.asp?fileid=19722>
<http://www.nascarnet.com/filelibrary.asp?fileid=19663>
<http://www.nascarnet.com/filelibrary.asp?fileid=19618>
<http://www.nascarnet.com/filelibrary.asp?fileid=26797>
<http://www.nascarnet.com/filelibrary.asp?fileid=26627>

Ruf um Hilfe

Bei 1300 Mitgliedern und noch viel mehr Lesern ausserhalb der Community kann dieser Aufschrei nicht ungehört verhallen.

Die Redaktion des Rückspiegel benötigt bei seinen großen Lesegeschichten Hilfe.

Dazu muss man nicht Mitglied der VR sein. Die Tatsache, das man den Rückspiegel liest, zeigt bereits eine Bindung an die Materie. Die Tatsache, das jeden Tag hunderte von Threads gestartet und mit aberhunderten von Postings gefüllt werden, zeigt auch, dass hier genügend Leute des Schreibens mächtig sind.

Die Voraussetzungen sind wirklich sehr einfach.

Man benötigt nur drei Dinge. Ein Textverarbeitungsprogramm wie z.B. Word, Interesse an diversen Themen des allgemeinen Lebens und Zeit, gepaart mit dem Willen hartnäckig eine Geschichte zum Ende zu bringen.

Die Aufgabe besteht darin, auf Zuruf innerhalb eines vorgegebenen **Zeitraumens von etwa 3 Wochen, eine** vollständige **Geschichte** in Wort und Bild zu einem vorher festgesetzten Thema zu erstellen **oder** alternativ eigenständig anstelle einer flüssigen Geschichte **ein Interview** zu diesem Thema auszuarbeiten und zu liefern.

Gesucht werden mehrere Leute, die eigenständig arbeiten können und dies, wie jeder in der Redaktion des Rückspiegels, völlig kostenlos zur Freude aller Leser machen. Aber das Team benötigt Verstärkung. Eine einfache Meldung genügt. Wir freuen uns über jedes Angebot.

**Redaktion@
newspaper-racing.de**