

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 4 / 26. Januar 2004



Interessant: Gespräch mit dem VR-Mitglied # 1300

Neu: Teampräsentation DIHL-Racing

Der Grund: Das Ende des German Motor Racing Teams

Familienbande: Patrick und Alex Marx im Interview

**Hilfe in der Not :
Fürstners Federn**

Herausgeber

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

Erscheinungsweise

Einmal wöchentlich montags in
der Hauptsaison als PDF-Datei

Redaktion

Detlev Rüller (verantwortlich)
Christian Heuer

Produktion

Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:

Detlev Rüller

Beiträge/Fotos

Mirko Adebahr -MA

Michael Berndt -MB

Viktor Deri -VD

Udo Elsner -UE

Dominic Fingerhut -DF

Justus Forsbach -JF

Reinhard Frey -RF

Hans Hanraths -HH

Christian Heuer - CH

Dennis Hoffmann -DH

Marcus Jirak -MJ

Georg Kuyumji -GK

Markus MacCoy -MM

Alexander Marx -AM

Oliver Matthiensen -OM

Martin Nachtsheim -MN

Christian Neyses -CN

Jürgen Nobbers -JN

Andreas Rühl -rühl

Detlev Rüller -DR

Marco Saupe -MS

Tobias Schlottbohm -TS

Sebastian Schmalenbach -SSb

Steffen Schmoranz -SS

Tobias Walter -TW

Dirk Wilke -DW

Chris Woehlk -CW

Christian Zeller -CZ

Titelfotos

Marco Saupe

Steffen Schmoranz

Ulli Kratochwil

Korrektorat

Tobias Schlottbohm

Ausgabe 04/2004

nächster Redaktionsschluss:

01.Februar 2004 um 15 Uhr

Diese Woche lesen Sie:

Seite 2: Impressum

Seite 3: Einleitung und Geburtstage der Woche

Seite 4: Merkel bittet zur Kasse

Seite 5: Nachrichten aus anderen Ligen

Seite 6: Der Herr der Federn.....

Seite 7: ...zu Besuch bei Gabriel Fürstner...

Seite 8: ...dem Wheelfeder-Lieferanten der VR

Seite 9: Fahrer privat und Nachrichten aus dem
Fahrerlager

Seite 10: GNL Open Richmond

Seite 11: GGPLC JBC Kyalami

Seite 12: Faszination Nascar: Interessante
Kurzgeschichten

Seite 13: VR Mitglied Nummer 1300. Das Interview

Seite 14: Ursprünge und Anfänge der VR Teil 4

Seite 15: Teampräsentation Team DIHL

Seite 16: Vom Ende des Teams GMRT

Seite 17: Vom Ende des Teams GMRT

Seite 18: WT-SCS in Richmond

Seite 19: GPLLP Rennen in Sandown

Seite 20: GPL Rookies in Sandown

Seite 21: DOM Rennen in Richmond

Seite 22: Interview mit Alex und Patrick Marx

Seite 23: Interview mit Alex und Patrick Marx

Seite 24: CCD Michigan und Standpunkt

Seite 25: Der abgeschlossene Kurzkrimi

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: Ferrari im Heimatland -MS

Liebe Leserinnen und Leser

Es ist noch nicht sehr lange her, dass die VR-Gemeinde ihr 1300. registriertes Mitglied in ihren Reihen begrüßen durfte. Dieses neue Mitglied ist, wie der überwiegende Teil der VR-Community, männlich. Wir wollten von ihm wissen: Wieso kam er? Was will er? Was wird er tun?

Dann belasteten wir die Spesenkasse der Redaktion erneut und reisten zum "Fürsten der Federn" Vor allem für die GPL-Fraktion sind Fürstners Federn die Lösung manchen Unheils.

Im Rennbetrieb ging es in der vergangenen Woche eher sehr beschaulich zu. Wir sind aber sicher, wieder genügend Lesestoff ausgegraben zu haben, damit Sie sich gut unterhalten fühlen.

Eines wundert die Redaktion nach den bisherigen vier Wochen der Existenz. Scheinbar haben die Leser Angst, sich als schreibfähig zu outen. Das Leserbrief-Postfach blieb gähnend leer bis zum heutigen Tag. Im Forum dagegen wird fleissig drauf los geschrieben, dass die Schwarte kracht.

Unser Aufruf also an alle Leser: Schreiben Sie uns. Die Leserbriefseite ist Ihr Forum. Hier erreichen Sie auch mehr Aufmerksamkeit als im sehr schnelllebigen Forum, in dem Ihr Posting morgen schon wieder Vergangenheit ist.

Erfreulich viele Themenvorschläge kamen aus den Reihen der Leser. In der nächsten Zeit werden wir einige Geschichten präsentieren können, von denen man im Forum noch wie was gelesen hat. Sie dürfen gespannt sein.

In diesem Sinne viel Vergnügen mit dieser Ausgabe

Detlev Rüller
Redaktion

Familienbuch

Geburtstagsfeiern der Woche

Satte 45 Jahre alt wird **Detlev Rüller** am Montag, den 26. Januar 2004.

Denny Richter wird am Dienstag, dem 27. Januar 2004 genau 25 Jahre alt.

Am Mittwoch, den 28. Januar 2004 knallen wieder die Korken im Team Newspaper-Racing. Diesmal feiert **Mirko Adebahr** Geburtstag. Er wird 32 Jahre alt.

Der Donnerstag, 29. Januar 2004 steht rot im Kalender bei **Boris Keuter**, der 35 Jahre alt wird. **Gregor Borbely** tut es ihm gleich. Er feiert ebenfalls an diesem Tag Geburtstag. Aber er wird erst 22 Jahre alt.

Ingo Held wird 38 Jahre alt. Und dies am Freitag, den 30. Januar 2004.

Passend zum Wochenende am Samstag, wird **Barbara Kohlbecker** 34 Jahre alt und hat deswegen Gäste zu Hause. **Michael Reumel** hat ebenfalls Gäste, um seinen 39. Geburtstag zu feiern. Und der große Boss der VR, **Viktor Deri** macht in seiner Heimatstadt ein Fass auf, wenn er seinen 31. Geburtstag feiert.

Die Redaktion wünscht allen ein erfolgreiches Fest und viel Glück im neuen Lebensjahr.

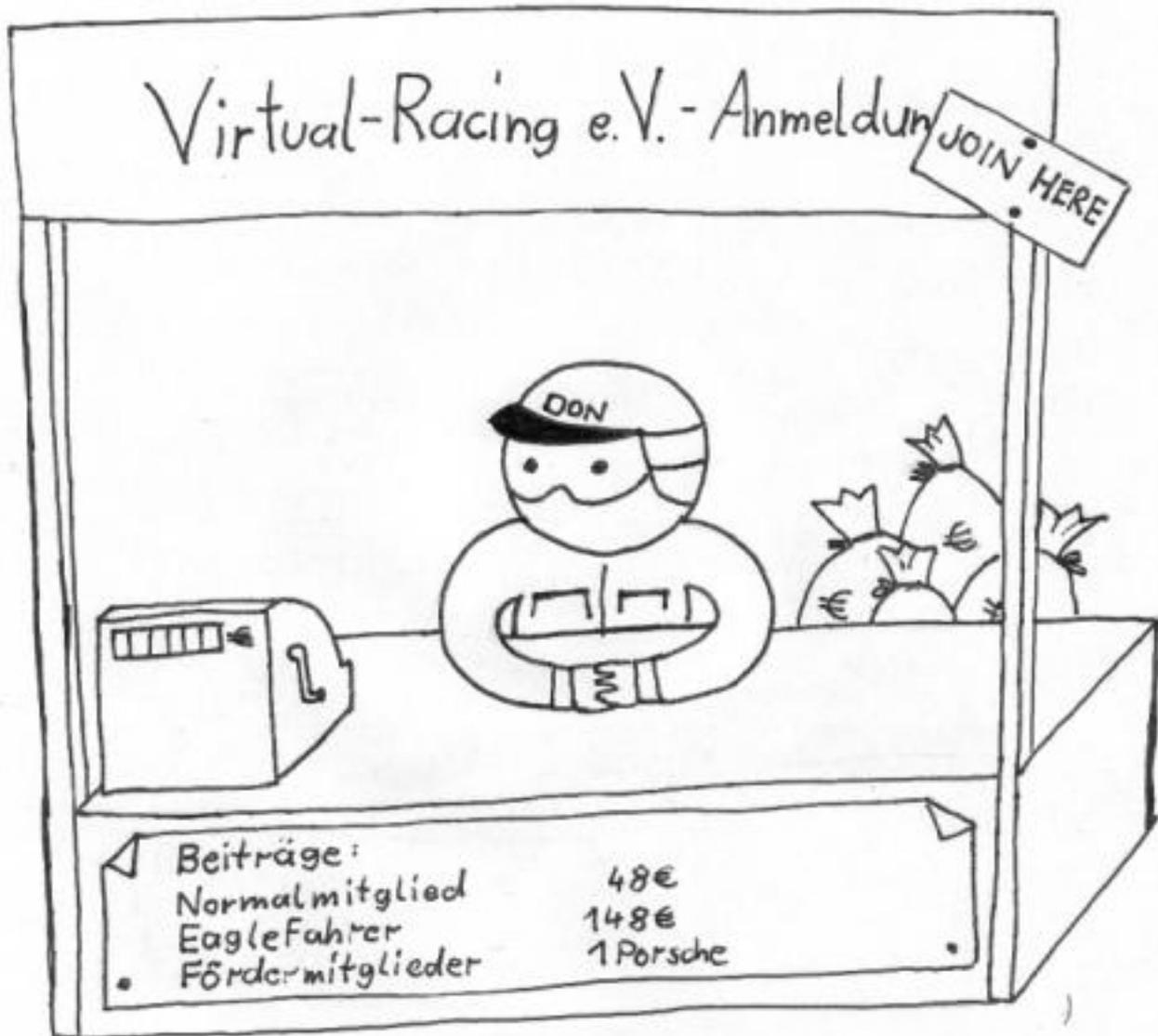
+++Newsticker+++

+++ Ulli Kratochwil präsentiert im Setup-Forum im Thread N2003 Safe Setups seine neueste Kreation für Michigan +++
Im Update-Forum im Thread N2003 RoadTwo wird verkündet, dass Smokey023 sein 2tes Werk released hat. Nach Roadone, jetzt Roadtwo oder auch Rattlesnake Point +++
Im Form Verschiedene Rennsimulationen kann man sich über Rallychpionship 2000 austauschen +++

Aus dem Fahrerlager



Thomas Schlösse stellt unlängst sein neues Gefährt vor, mit dem er in die Saison 2004 eingreifen wird. Wetten über seinen Stand in der Wertungstabelle am Ende des Jahres können noch vorgenommen werden. Idealerweise bei seinem Hauptsponsor Oddset.



Merkel mahnt: VR-Jahres-Beitrag 2004 wird fällig

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

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

Ein genauer Finanzbericht für 2003 wurde in der Ausgabe

vom 19. Januar 2004 des Rückspiegels veröffentlicht.

Alle Ausgabenbelege sind einsehbar und überprüfbar.

Es wird höflich darum gebeten bis zum 01.02.2004 wieder den Ganzjahresbeitrag zu überweisen.

Wie in den letzten Jahren geschieht dies alles 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

Rainer Merkel bedankt sich ausdrücklich bei allen Lizenzfahrern und Spendern, die bereits überwiesen haben.

Man kann entspannt in die neue Saison 2004 gehen.

Comic: Marco Saupe

Schmalenbach siegt und erobert Gesamtführung

NWL-Premium Cup. Nach einem anfänglichen Vierkampf mit Böhm, Ettig und Mitlehner konnte Sebastian Schmalenbach schlußendlich doch souverän das gestrige Rennen in Chicagoland gewinnen.

Böhm, der lange Zeit in Führung lag, musste in der Schlußphase seinen nachlassenden Reifen Tribut zollen und kam mit knapp 6 Sekunden Rückstand als Zweiter ins Ziel. Die weiteren Plätze belegten Thomas Ettig, Wisand Arnold

und Ingo Goltsche, der damit sein bisher bestes Ergebnis im Premium Cup einfuhr. Mitlehner handelte sich bereits früh im Rennen einen Rundenrückstand wegen Hardwareproblemen ein und kam schließlich als 13. ins Ziel.

Damit ergibt sich auch eine neue Situation in der Gesamtwertung:

Bei noch 6 ausstehenden Rennen führt nun Schmalenbach mit 26 Punkten vor Mitlehner. Auch Ettig konnte durch seinen dritten Platz einigen Boden gut machen, was an der Spitze auf einen spannenden Dreikampf bis Saisonende hoffen lässt. -SSb

Der Virtual Racing e.V. repräsentiert das größte deutschsprachige Portalsystem für virtuellen Motorsport. Wir organisieren und veranstalten jährlich mehr als 500 Onlinerennen im Bereich GPL, Nascar 2003 und Formel 1.

Für den Start der neuen Saison suchen wir zur Administration der höchsten Liga im Nascar Bereich eine(n)

Grid-Co-Admin DOM Div.I

Ihr Aufgabengebiet umfasst

Die serverseitige Betreuung der wöchentlich stattfindenden Rennen der DOM Div.I-Rennen
Die Sicherung der Replays und Exportdateien für die spätere Auswertung der Rekos und der Datenbank-Fachleute
Den regelmäßigen Mailkontakt zu allen Fahrern und Admins
Sie sind bereit

Wöchentlich für ca. 3 Stunden an den Renntagen für diese Aufgabe bereit zu stehen

Den Serverstart (nach vorheriger Schulung) vorzunehmen

Die Fahrer auf Lizenz zu überwachen

Den Chat im Qualifying und Rennen zu überwachen.

Verstöße an die Reko zu melden.

Exportdateien und Replays zu sichern und weiter zu leiten

Dann erwartet Sie

Eine einzigartige Kameradschaft und ein toller Teamgeist
Ein erfahrenes Admin-Team, das mit Rat und Tat zur Seite steht
Ca. 40 Fahrer unter direkter Verantwortung

Mehr als 1300 dankbare Mitglieder

Eine der wichtigsten Aufgaben innerhalb der Organisation, ohne die der Rennbetrieb nicht stattfinden könnte.

Ihre Kurzbewerbung richten Sie bitte bis zum 31. Januar an:

patrick.marx@mx-online.de

NWL- Premium Cup News:

NWL Premium Cup Standings Top 5 after 18 of 24 Races				
Pos	No.	Driver	Make	Points
1	1	S. Schmalenbach	Ford	3205
2	930	S. Mitlehner	Dodge	3179
3	310	T. Ettig	Chevy	3092
4	83	C. Böhm	Chevy	2546
5	103	W. Arnold	Chevy	2536

Kadlcak holt ersten Sieg in Kyalami

NWL-RCC. Mike Kadlcak sicherte sich nach einer furiosen Fahrt den ersten Platz in Kyalami.

Nachdem Tobias Schlottbohm das Feld 29 von 41 Runden anführte, profitierte Kadlcak von einem Unforced von Schlottbohm in Runde 30.

Mitlehner komplettierte das Podium, welches den Rest des Feldes um mindestens 1 Runde distanzierte, und kam nur 0,2 Sekunden hinter Schlottbohm ins Ziel.

Den Vorfall des Abends löste Guido Wickihalter aus, der normalerweise als fairer Starter bekannt ist. Heute verwechselte er aber Brems- und Gaspedal, so dass der erste Unfall nicht mal eine Kurve auf sich warten ließ.

Der Gesamtwertungsführende Maurice Rudolph schied nach verkorkster Qualifikation (Platz 16) in Runde 15 nach eigenem Fehler aus, womit Schlottbohms und Mitlehners Abstand 5 Rennen vor Saisonende jetzt weniger als 100 Punkte beträgt.

-SSb

NWL- Road Course Challenge News :

NWL Road Course Challenge Standing Top 5 after 11 of 16 Races			
Pos	No.	Driver	Points
1	911	M. Rudolph	1960
2	301	T. Schlottbohm	1881
3	930	S. Mitlehner	1862
4	19	J. Stüpp	1737
5	73	R. Herrberg	1671

Der Herr der Federn

Gabriel Fürstner versorgt die Community mit Lenkrad-Ersatzfedern

In meinem bisherigen Leben sind mir schon viele Arten von Federn unter die Augen gekommen, z. B. Federn in Kopfkissen oder Federn in Kugelschreibern. Aber meine erste Erfahrung mit Pedalfedern machte ich am 23.12.2001.

Das war der Tag, an dem die Gasfeder meines Microsoft Sidewinder FFB Wheel brach, nur ein paar Stunden vor einem EOLC-Rennen in Zandvoort. Panik überfiel mich. Was sollte ich nun tun?

Das Gaspedal ließ sich nun ohne großen Druck voll durchtreten und verharrete in dieser Stellung, wenn ich den Fuß vom Pedal nahm.

So konnte ich unmöglich ein einstündiges Rennen fahren, ohne mich und die anderen Teilnehmer zu gefährden. Ich probierte es an diesem Abend dennoch - und bekam gleich die Quittung serviert: Der Wagen war unfahrbar und ich musste schon nach T3 aussteigen. Welch ein Horror!

Zum Glück hatte ich noch meinen Joystick, so dass ich die nächste Zeit wenigstens nach alter Methode mein geliebtes GPL zocken konnte.

Doch was sollte nun aus meinem Pedal werden? Wie es der Zufall so wollte, wurde ich im VR-Forum auf einen Thread aufmerksam, in dem ein gewisser Jens Luchterhand Pedalfedern anbot - zu einem akzeptablen Preis.

Ich setzte mich sodann mit ihm in Verbindung und schon nach knapp einer Woche hielt ich meine Ersatzfedern in der Hand. Putzige kleine Dinger, wie ich feststellen musste. Da wurde mir schnell klar, warum meine Gasfeder nur eine solche kurze Lebensdauer gehabt hatte.

Microsoft Federn



Microsoft-Federn. Sehr weit verbreitet. Häufig kaputt

Jetzt werden sich zweifellos manche von der Linksrumpfaktion fragen: "Was tritt der Blödmann auch wie ein Wilder auf seinen Pedalen herum?"

Zur Erklärung sei gesagt, dass Simracing nicht nur daraus besteht, sein Lenkrad auf Ein-Uhr-Stellung zu bringen, Vollgas zu geben und nur zu bremsen, wenn der Spotter Yellow Flags ausruft oder man seinen Platz in der Box aufsucht.

Vielmehr bringt es der leidenschaftliche GPL-Fahrer allein in Monza auf jeweils vier Brems- und Beschleunigungsvorgänge pro Runde - das Gaslupfen beim Heraufschalten nicht mitgerechnet.

Vom Nürburgring mit seinen mehr als 170 Kurven ganz zu schweigen. Am ehesten kommt die Belastung der Pedalfedern in GPL einem N2003-Rennen in Martinsville oder Richmond gleich.

Viel Bremsen und viel Beschleunigen ist halt angesagt.

Da ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Federn ihren Zweck zum letzten Mal erfüllt haben.

Lange Rede, kurzer Sinn: Irgendwann wird jeden Simracer das gleiche Schicksal wie mich ereilen. Den einen früher, den anderen später.

Jedenfalls ist es dann gut, wenn man jemanden hat, der einem die heißbegehrten Federn nicht nur besorgen kann, sondern dies auch schnell und kostengünstig tut.

Solch ein Mann ist bei Virtual-Racing seit mehr als einem Jahr Gabriel Fürstner. Um ein wenig mehr über das Thema Pedalfedern zu erfahren, habe ich mich kurzerhand mit Gabriel in seiner Wahlheimat Berlin zu einem kleinen Technik-Workshop getroffen, wo mir Gabriel nicht nur alles Wissenswerte über die gängigsten Pedalfedern erzählte, sondern auch darüber plauderte, wie er zu seinem "Job" mit den Federn kam.



Der in Berlin lebende gebürtige Österreicher ist 39 Jahre alt, verheiratet und Vater eines Sohnes.

In der letztjährigen Saison war Gabriel noch für das Cooper-Team tätig, in 2004 fährt er aus Zeitmangel erst einmal nur für das Team Bumpdrafters in der GRRL mit.

Mit dem Simracing hat Gabriel schon, wie er sagt, "in der Steinzeit" angefangen. Damals drehte er noch mit Joystick und Amiga ausgerüstet seine Runden auf den Rennstrecken dieser Welt.

Nachdem dann später die ersten PCs auf den Markt kamen und die Renn-Sims besser wurden, kaufte sich Gabriel gleich ein Wheel - nach dessen Erscheinen auch ein Microsoft FFB Wheel.



Keine Kugelschreiber-Federn, sondern MOMO-Federn

Nach etwa einem Jahr brach dann die erste Feder und der Berliner dachte sich, unerfahren wie er damals war: "Ruf ich doch mal beim Kundenservice an und bestelle zwei neue Federn."



Klein aber fein - die Saitek-Feder (nicht aus einer Mausefalle)

Nachdem ihm am anderen Ende der Leitung eine freundliche Stimme mitteilte, dass es so etwas nicht gäbe, machte sich Gabriel auf, nach Händlern zu suchen, die solche Federn führten.



Thrustmaster-Federn im Detail

Er wurde auch schnell fündig, doch der eine wollte damals 30,- DM pro Feder haben. Ein anderer wollte, dass man ein Muster einschickt. Der ganze Spaß hätte dann etwa einen Monat gedauert. So hatte der Österreicher erst einmal den Kaffee auf in Sachen Federn.

Durch Zufall lernte Gabriel dann jemanden kennen, der sagte: "Kein Problem! Ich mache die Feder sofort fertig." Und der Mann hielt sein Wort - und das zu einem günstigen Preis.



Der harmlose Anfang: Übersicht erlangen. Ruhe bewahren

Seitdem bezieht Gabriel die Federn von dieser Quelle. Irgendwann im Herbst 2002 war es dann soweit: Gabriel machte erstmals in einem Forumsbeitrag auf sich aufmerksam.

Von diesem Tag an konnte er auch anderen Sim-Racern "seine" Federn günstig anbieten - auch Federn von anderen Herstellern als Microsoft.

Nachdem wir ein wenig über Gabriels Rennvergangenheit und seinen persönlichen Pedal-Frust geplaudert haben, breitet er vor sich ein Sortiment verschiedener Federn aus und holt schließlich einen Schraubenzieher, Kettenspray und eine MS FFB Pedalerie hervor, um einen Federwechsel vorzuführen.

Zufällig hat er gerade ein kaputtes Exemplar zur Hand.



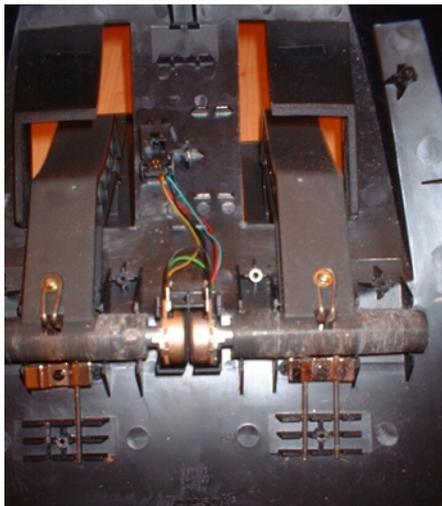
Ausgeweidet und entblöbt

"Als erstes", so Gabriel, sind alle Schrauben, die auf der Unterseite der Pedalerie zu sehen sind, zu lösen.

Hat man dies erledigt, darf man sich auf die Suche nach der letzten Schraube machen." Gabriel sticht mit dem Schraubenzieher ein Loch in die Mitte des Produktaufklebers, welcher sich ebenfalls auf der Unterseite befindet und lacht. "Überraschung!"

Nachdem auch diese letzte Schraube gelöst ist, hebt Gabriel vorsichtig die Bodenplatte ab und legt sie beiseite.

Zum Vorschein kommen zwei Pedalfedern, vier Schrauben und sechs bunter Kabel. Bei einer der Federn fällt auf, dass eines der Enden, das normalerweise von einer der Schrauben fixiert wird, fehlt. Dies ist zweifellos die gebrochene Feder. "Nun gilt es, die defekte Feder zu tauschen. Dazu löst man einfach die beiden Schrauben auf der Seite der gebrochenen Feder.



Ganz nah dran verliert alles seinen Schrecken

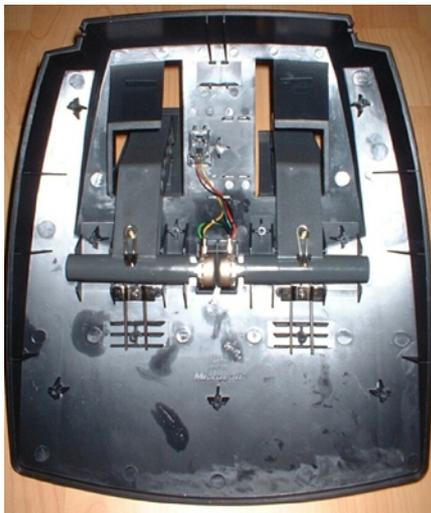
Anschließend drückt man mit ein wenig Kraftaufwand die Feder einfach aus der Fassung."

Ich kann mich noch gut an meinen ersten und einzigen Federwechsel erinnern und erzähle Gabriel mein kleines Abenteuer mit dem Kabelbaum.

Daraufhin bekommt er einen riesigen Lachanfall und sagt, während er sich die Augen reibt: "Man sollte natürlich darauf achten, dass man die Kabel beim Auseinandernehmen des Gehäuses bzw. beim Herauschieben der Feder nicht abreißt.

Zur Sicherheit sollte man, nachdem die Pedalerie geöffnet ist, Stift und Zettel zur Hand nehmen und sich aufschreiben, welches Kabel wo hin gehört."

In der Zwischenzeit hat Gabriel bereits die beiden Schrauben gelöst und die kaputte Feder aus der Fassung gedrückt. "Nun beginnt der schwierige Teil", erklärt er. "Da die neue Feder noch keine Pedalerie von innen gesehen hat, ist sie natürlich nicht 100%-ig an die neue Form angepasst.



Fertig. Passt. Und richtig Geld gespart.

Das heißt nicht, dass man nun wie verrückt an der Feder herumbiegen muss, sondern einfach der Kraftaufwand beim Fixieren der Feder an der Pedaloberseite etwas größer ist."

Doch Gabriel meistert auch dieses Problem tadellos. Mir fällt auf, dass die Feder nicht genau in ihrer Fassung liegt und frage nach. "Das macht nichts.

Wenn die Unterseite erst einmal wieder festgeschraubt ist, wird dieser Effekt wieder zunichte gemacht."

Bevor unser Pedal-Fachmann die Unterseite der Pedalerie wieder festschraubt, besprüht er noch sorgfältig die beweglichen Teile mit etwas Kettenspray. Schließlich ist auch die letzte Schraube wieder an ihrem Platz. "Fertig!

Und nun ab auf die Strecke!" Nachdem wir noch ein paar Runden in Monza gedreht haben, verabschiedete ich mich von Gabriel.

Er gibt mir jedoch noch mit auf den Weg, ein klein wenig Werbung zu machen.

Bitteschön: Pedalfedern gibt's bei Gabriel Fürstner. PN im Forum oder E-Mail genügt.

Erhältlich sind Federn der Hersteller Microsoft, Thrustmaster, Saitek und MOMO.

-CW / Foto:privat

Über den Tellerrand geschaut

Kadlcak holt ersten Sieg in Kyalami

RCC. Mike Kadlcak sicherte sich nach einer furiosen Fahrt den ersten Platz in Kyalami. Nachdem Tobias Schlottbohm das Feld 29 von 41 Runden souverän anführte, profitierte Kadlcak von einem unforced von Schlottbohm in Runde 30.

Mitlehner komplettierte das Podium, welches den Rest des Feldes um mindestens 1 Runde distanzierte, und kam nur 0,2 sek hinter Schlottbohm ins Ziel.

Den Vorfall des Abends löste Guido Wickihalter aus, der normalerweise als fairer Starter bekannt ist.

Heute verwechselte er aber Brems- und Gaspedal, so dass der erste Unfall nicht mal eine Kurve auf sich warten ließ.

Der Gesamtwertungsführende Maurice Rudolph schied nach verkorkster Quali (Platz 16) in Runde 15 nach eigenem Fehler aus, womit Schlottbohms und Mitlehners Abstand 5 Rennen vor Saisonende jetzt weniger als 100 Punkte beträgt.

-TS



Live - Auftritt der Sexells in Krefeld

Das VR-Mitglied Michael Hambloch ist Mitglied der Gruppe Sexells. Die Gruppe hat einen Live-Auftritt am 31. Januar 2004 im Jazzkeller Krefeld

Wer macht das Rennen und rockt den alt ehrwürdigen Jazzkeller Krefeld mehr?

Die Band Sexells aus Düsseldorf oder die beiden lokalen DJ Größen Markus Jansen und Christoph Ploenes?

Die Musikbandbreite wird von Alternative und Rock bis zu Funk und Disco reichen. <http://www.hambloch.com> Der Eintritt beträgt € 6,- - Beginn ist um 21.00Uhr.



Sexells: Alex Kames-voc; Michael Hambloch-bass; Mattes Hülshoff-git; Knut Schultz-drums

Vorankündigung

Europäische Sonde findet Wasser auf dem Mars

Im Wettlauf um die Erforschung des Mars haben nun auch die Europäer Grund zur Freude: Ein Satellit der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) konnte zum ersten Mal Lage und Volumen von gefrorenem Wasser am Südpol des Planeten sowie Wasserdampf nachweisen. Die ESA zeigte sich begeistert über die ersten Erkenntnisse ihrer Sonde "Mars-Express". Alle Instrumente an Bord der Sonde funktionierten einwand-

frei, sagte ESA-Wissenschaftsdirektor David Southwood in Darmstadt bei der Vorstellung der Daten des Weltraumfluges. Die Zwischenbilanz der Mission wurde etwas getrübt, weil nach den Worten Southwoods kaum noch Hoffnung besteht, Signale vom verschollenen europäischen Marslandegerät "Beagle 2" zu erhalten. Das ist die Gelegenheit das VR-Mitglied Michael Hambloch zum Thema zu befragen. Er fragt anlässlich des Wasserfundes auf dem Mars, ob es Hoffnung gibt, dass auch anderswo im Universum RennSims gefahren werden. Er steht der Rückspiegel-Redaktion in Kürze für ein Gespräch bereit.



Michael Hansen räumt sein Cockpit

Michael Hansen gab kürzlich eine Pressekonferenz und verkündete: "Ich werde ab sofort meinen Platz in der DOM2 räumen und auch im GNL-CTS nur noch als Gaststarter antreten."

Anschließend erklärte er den Grund dieser Maßnahme.

"Ich verbringe zur Zeit ein Auslandsjahr in Frankreich und habe nun seit mehreren Monaten versucht, eine gute Internetverbindung nach Deutschland zu bekommen. Nun leider letztendlich ohne Erfolg. Ich habe von der Universität aus zwar eine "Breitband-Anbindung", da aber alle 300 Leute in meinem Wohnheim über dieselbe Leitung gehen, ist die Verbindung einfach nur instabil und verdammt lahm. Zu Spitzenzeiten teilweise sogar langsamer als Modem. Einen DSL-Anschluss konnte ich mir wegen der Telefonanlage und den Wohnheimsbestimmungen auch nicht legen lassen. Über Modem habe ich es zuletzt auch mit den drei führenden Anbietern von Call-by-Call in Frankreich probiert, leider war jedoch die Verbindung auch dort nicht ausreichend, um ernsthaft an Onlinerennen teilzunehmen. Dies hat mich nun veranlasst bis zu meiner Rückkehr nach Deutschland im Sommer meine Rennaktivitäten aufzugeben. Jedoch werde ich der VR natürlich weiter als Moderator im Paint-Forum treu bleiben und das Team Forge Motorsports weiter als Teamchef leiten. Es wird also hoffentlich nur ein befristeter Abschied vom Renngeschehen werden."

Grüne Woche in Richmond

Eine Hand voll Fahrer im Pro Open Rennen



GNL-Open. Dienstag Abend. Kurz nach Acht. Grelles Licht. Warme Nacht (70F). Kein Wind - die Frisur hält. Eine Hand voll Nascar-Fahrer waren zusammen gekommen auf diesem eher ungeliebten Short-Track.

Auf Pole starte Markus MacCoy (#123), der für seine zweite, schnellere Runde im Qualify 21.611s benötigte.

Bereits in der 3. Runde musste das Pace-Car ausrücken, da sich Martin Straube (#91) und Thomas Quella (#266) ausgangs von Turn 4 zu nahe kamen.

Nur die beschädigten Wagen kamen zur Reparatur in die Pits. Die folgenden Runden unter Grün waren eher unspektakulär.



Kratochwil und der sehr konstant fahrende Seyffert lieferten sich die letzten Runden einige dieser brisanten 2-Wide-Duelle - MacCoy dahinter läßt die beiden in der Leadlap, um sich das Spektakel nicht entgehen zu lassen.

In Lap23 nutzte Thomas Seyffert (#522) beim Anbremsen von Turn 3 die Gelegenheit und einen 360-Grad-Spin ohne Mauerberührung dazu, um sein "Thomy-Design" von allen Seiten zu präsentieren - auch die Rennleitung wollte genauer hinschauen und startete eine Caution.

Allerdings kam keiner der Wagen den "Roll of Fame" entlang. Die Boxen-Crews drehten am Rad. Um die Rennhälfte änderte sich dies jedoch - die ersten Stopps folgten. Besser so, denn das Rennen lief weiter unter Grün ohne Unterbrechung.

MacCoy gab kurzzeitig die Führung an Ulli Kratochwil (#81) ab, machte gleich aus der 119. die schnellste Rennrunde in 21.733s und hatte alsbald wieder die Führung inne.

Die Manöver wurden umso spektakulärer, je näher die letzte der 200 Runden kam.



Die Reporter machten es sich in luftiger Höhe gemütlich.

Keine mechanischen Ausfälle - bis auf ein paar "Wallrides" und Quella's angeschlagener "Rearside"...

Keine Penalties aufgrund unsauberer Boxenstopps...

Wie es ausging, und was die Fahrer sagten, lesen Sie auf der nächsten Seite.

MacCoy beendete das Rennen nach fast 82 Minuten. Straube folgte als Zweiter und Kratochwil verlor den letzten der drei Podiumsplätze an Seyffert, der sich von Platz 8 startend somit um ganze 5 Positionen verbessern konnte. Obwohl das Rennen der Zwischensaison nur schlecht besucht war, behalten es einige der Fahrer sicher in guter Erinnerung: "I never drove a greater race... Super fair und super sauber." (Seyffert im Forum). "...und ich freu mich schon auf die Saison" (Harald Bachmann im Forum).

Nach dem Rennen gaben die Fahrer noch einige sehr interessante Informationen an die Presse weiter - hier die im Rennen benutzten Setups: Markus MacCoy - Wilke, Martin Straube - Caranci, Thomas Seyffert - Wilke, Ullrich Kratochwil - Eigenes, Mirko Adebahr - JGfan, Harald Bachmann - Wilke, Thomas Quella - Eigenes, Daniel Voigt - auch Eigenes, Oliver Herz - UK, Detlev Rueller - Eigenes.

Somit war es also vielen recht, dass Andy seinen "ersten Wurf" bereits am Wochenende veröffentlichte.

Danke. Super Race! -MM



Thilo Huber, GRRL-Bereichsleiter informiert im GRRL-Forum im Thread "Teams" über die wichtige Neuheit:

"Wie Ihr alle als aufmerksame Reglementleser den Regeln unter Punkt 9.1 entnommen habt, beträgt die max. Teamgröße 4 (!). D.h., daß Teams, die im Moment noch mehr als 4 Mitglieder haben, ihr Team aufteilen müssen."

Teamchefs sind angewiesen entsprechend zu handeln.

Michael Kohlbecker erster Tabellenführer des Jack-Brabham-Cup

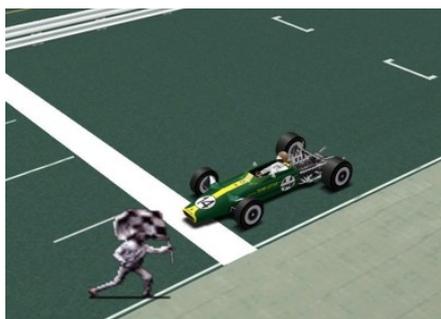


GPL. Den Saisonauftakt des Jack-Brabham-Cup im südafrikanischen Kyalami konnte Brabham-Pilot Michael Kohlbecker für sich entscheiden.



Der erste Sieg im Brabham für Michael Kohlbecker

Nachdem der Kölner bereits mit 1:20,108 Minuten die Pole Position vor Markus Wichmann (EAG) und Robert Kniest (COO) erobern konnte, siegte er schließlich mit etwas mehr als zwei Sekunden Vorsprung vor

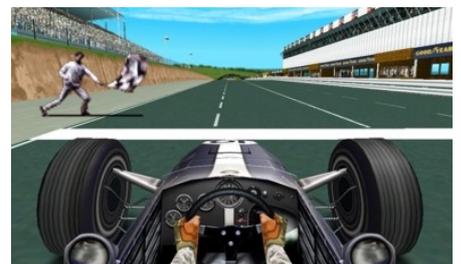


Ralf Gützow überzeugt mit Platz 2 im Lotus

Ex-BRM-Pilot Ralf Gützow auf Lotus.

Den dritten Podestplatz belegte der Düsseldorfer René Cremer auf Eagle, knapp acht Sekunden hinter dem Lotus-Fahrer.

Bereits kurz nach den Start



Zurück im Eagle: René Cremer wurde Dritter in Kyalami

kam es zu einem folgenschweren Zusammenprall zwischen Lotus-Fahrer Georg Kuyumji und BRM-Pilot Chris Wöhlk. Beide konnten das Rennen



Missverständnis mit Folgen: Kuyumji und Wöhlk lösen Unfall aus

jedoch vom Ende des Feldes wieder aufnehmen. Für Robert Kniest und Dirk Klinkenberg (beide COO) bedeutete der frühe Unfall jedoch das Aus: Kniest verfiel sich nach einem Ausweichmanöver im Zaun,

Klinkenberg kollidierte mit dem wieder auf die Strecke zurückkehrenden Kuyumji und verlor dabei einen Vorderreifen.

-CW

Die Faszination der NASCAR

Interessante Geschichten rund um den wahrscheinlich schönsten Sport der Welt.

Teil 1

Die Menschen wurden immer schon von Rennen fasziniert. Ob im Zirkus Maximus des antiken Rom, beim 24-h-Rennen in Le Mans oder in Indianapolis, die Begeisterung für den Rennsport ist stets die gleiche. So auch bei der NASCAR.

Oft wird man als Fan der NASCAR-Serie in Europa und auch anderswo gefragt: Was um alles in der Welt ist das für ein Sport - NASCAR ? Schwerfällig wirkende Limousinen die stundenlang in riesigen Betonschüsseln im Kreise fahren ?

Nun, jeder, der einmal am Zaun einer Rennstrecke stand oder einfach nur auf der Tribüne saß, während über 40 Stock-Cars mit über 300 Sachen vorbeidonnern, so das alles vibriert, der Lärm einem eine Erpelhaut verursacht und zigtausende Zuschauer ihre Lieblingsfahrer feiern; jeder der das Dröhnen der mächtigen V8-Motoren in seinem Brustkorb gespürt hat wird nie wieder behaupten, NASCAR sei eine langweilige Fahrt und nicht interessant.

Die Fortsetzung-Serie an kleinen Berichten zu diesem Sport soll euch nicht nur mit nützlichen Informationen versorgen, sondern auch die Hintergründe offenlegen, sowie ab und an zu einem Schmunzeln beim Lesen bewegen. by Chris Heuer

Woher die "Moonshiner" ihren Namen haben

Das Herstellen von Schnaps, Whisky und ähnlichem Hochprozentigem ist seit 1920 streng verboten, und deshalb wuchert schon sehr bald ein reger, aber illegaler Handel.

Und gesoffen wird mehr als zuvor - Prohibition hin oder her.

Es ist die Zeit der "Bootlegger" und "Moonshiner"

Bootlegger, weil mancher Freund eines edlen Tropfens seinen ungesetzlichen Flachmann im Stiefelschaft versteckt. Und die Moonshiner haben ihren malerischen Namen deshalb bekommen, weil die Beförderung von Alkohol nur selten bei Tageslicht abgerollt wird, da sie sonst stark freiheitsraubend ist.

Der Weg des illegalen Feuerwassers ist stets der gleiche: In den Bergen gebraut, wird der Schnaps von furchtlosen Kerlen bei Nacht und Nebel in die Städte gefahren, wo er unter dem Ladentisch an die durstige Kundschaft verhökert wird.

Moonshiner gegen Polizei - Ein Kampf der Technik

Georgia ist das Land des schwarz gebrannten Whiskeys und Dhlonega die Hauptstadt. Die Bootlegger-Autos fahren nach Dhlonega in die Berge hinauf, füllen die Wagen mit bis zu 450 Litern Schnaps und kurven damit ins Tal zurück. Unzählige Burschen verdienen sich auf diese Weise ihren Lebensunterhalt. Und sie tun alles, um der Polizei zu entgehen.

Die Regierung hat sich nämlich etwas besonderes ausgedacht, um die übliche Gemächlichkeit ihrer Beamten zu vertreiben: Jedes erbeutete Bootlegger-Auto wird samstags versteigert. Und: der Polizist, der das Auto hat hochgehen lassen, erhält die Hälfte des Verkaufserlöses.

Es ist ein Wettüsten der gerissensten Ideen. Polizei gegen Moonshiner.

Ein Insider plauderte aus: "Als erstes haben wir den Kühler in den Kofferraum verlegt. Dicke Belüftungsrohre, die wir von dort hinten zur Wagenfront zogen, sorgten für ausreichende Frischluft.

Dann haben wir anstelle des Kühlers eine Metallplatte vor den Motor gepflanzt. Die bevorzugten Autos waren '34er und '35er Ford Coupés. Der Grund für den Umbau: Die Polizei lauerte uns auf, wenn wir aus den Bergen zurückkamen.

Sie standen da und durchlöcherten uns die Kühler wie Schweizer Käse. Dann konnten sie sich gemütlich in ihre Streifenwagen setzen und uns hinterher rollen. Denn mit einem zerschossenem Kühler kamen wir nur noch wenige Meilen weit.

Die Beamten konnten die Autos in aller Seelenruhe einsammeln. Wir montierten also die Metallplatten. Es dauerte eine ganze Weile, bis uns die Cops auf die Schliche kamen. Inzwischen hatten wir Hektoliter von Booze ausgeliefert...".

1:0 für die Moonshiner !

Wie schaffte es die Polizei auszugleichen?

Wer übernahm danach die Führung?

Gab es Tote und Verletzte?

Wieviele Opfer forderte der Wettkampf?

Wer siegte am Ende?

Lesen Sie weiter in der nächsten Woche den letzten Teil dieser Geschichte.



VR-Mitglied

#1.300

Mark Edelman

Er hatte sich Silvester 2003/2004 geschworen nicht mehr immer nur alleine seine Runden mit GPL zu drehen und so suchte er ... und fand "unser" tolle Community.

Die Redaktion sah sich gezwungen diesen Fahrer zu befragen. Leider war der Redaktions-Heli in der Werkstatt und so verzögerte sich die Anreise für das Interview um knapp 2 Wochen. Am Ziel ging die "Knipse" kaputt, sodass kein Foto vorliegt. Hier aber nun das kleine Interview.

Wie findest du es als 1300. Mitglied gleich mit einem Artikel "belohnt" zu werden ?

Damit hatte ich absolut nicht gerechnet. Vor allem damit nicht, daß einmal ein Hub-schrauber bei mir in der Straße landen wird. Die Nachbarn standen alle am Fenster oder rannten auf die Straße und staunten sich die Glotzkorken wund.

Wirst du mit dem plötzlichen Ruhm klar kommen ?

Über diesen Ruhm habe ich noch gar nicht nachgedacht. Mir ist es vorrangig wichtig die Rennen zu beenden sprich die Zielflagge zu sehen, besonders als Ersatzfahrer. Mein Kopf ist aber von diesem Druck völlig befreit und ich fahre nur die Rennen für Lotus.

Wie kommst du zu VR ?

Zu VR kam ich durch GPL. Zu GPL kam ich durch einen Freund. Wie ich überhaupt zum SIM-racen kam ist eine längere Geschichte, aber die möchte ich euch nicht vorenthalten.

Ende 1980 war das glaube ich, als ich Besitzer zweier Arm-banduhren war. Auf einer konnte man Fußball spielen und auf der anderen war ein F1-Spiel. Bei dem Rennspiel mußte man immer nur nach links und rechts ausweichen, dennoch hatte ich das verlangen möglichst viele Punkte zu bekommen. Dort liegen wahrscheinlich meine Wurzeln.

Als ich 1994 in England war hab ich viel Zeit damit zugebracht mein Geld in einen F1-Simulator zu stopfen. In der Regel zocke ich nicht, doch Rennspiele faszinieren mich sehr.

Des weiteren fahre ich auch gern Auto im Taunus wo von 1950 bis 1954 das Feldberg-Rennen gefahren wurde. Die Rennstrecke ist ja noch da, und es ist toll dort entlang zu fahren. An der Fahrphysik habe ich ebenfalls großes Interesse, doch erstmal muß ich mein Abi nachmachen und da bleibt nicht viel Zeit.

Zurück zu meinem Freund und GPL. Vor ca. 2 1/2 Jahren also wurde ich durch einen Freund auf GPL aufmerksam gemacht. Bei ihm drehte ich auch meine ersten Runden.

Vor ca. 1 Jahr dann kaufte ich mein erstes eigenes Wheel. Mein Interesse an GPL wuchs und wuchs und ich wollte mehr. Durch Mundpropaganda und einem Hinweis landete ich dann bei VR.

Was gefällt dir jetzt schon an VR ?

An VR gefallen mir die Rennen. Mir geht es vor allem darum das ein Rennen überhaupt zustande kommt und das man nicht schon nach 4-5 mal Shift-R drücken muß, um überhaupt zur ersten Kurve zu kommen.

Das ist einer der Gründe warum ich mich bei VR gemeldet habe. Das "Rennen-fahren" an sich ist das was mir Laune macht.

Fährst du sonst noch in anderen Ligen ? Wo ? Wieso ?

Nein, ich fahre in keiner anderen Liga. Der GGPLC ist klasse und den möchte ich erstmal bestreiten. Wobei ich den GPLLP nicht aus den Augen lassen werde.

Bist du schon in einem Team oder interessierst du dich für ein Team ?

Ich fahre als Ersatzfahrer bei Lotus. Vorerst diese Saison, aber es wäre toll wenn ich einen festen Platz bei Lotus finden könnte. Jedoch lasse ich mir da ein Hintertürchen offen, weil die anderen Teams interessieren mich ebenfalls. Doch mein Herz schlägt für Lotus.

Hast du Verbesserungsvorschläge ?

Mir ist aufgefallen das es keine GP gibt. Es wird also keine volle Renndistanz gefahren. Ich weiß zwar nicht ob überhaupt alle Lust haben sich so abzurakern, aber ich wäre dabei.

Welche Hobbys pflegst du sonst noch ?

Ich mache Musik zum richtigen abtanzen. Kein Techno oder House. Eher was zwischen den Zeilen und von jedem ein bißchen. Es ist auch kein wirkliches Hobby und ich erwähne es auch nicht gerne, denn es ist eine persönliche Angelegenheit. (die Redaktion wird es niemanden erzählen *schwör*)

Hast du der lesenden VR-Gemeinde etwas mitzuteilen ?

Ich möchte allen nachträglich eine gute Saison 2004 wünschen.

Die Redaktion bedankte sich für das offenerzige Interview, und bevor der Pilot alle neugierigen Anwohner wieder mit dem Stock vertreiben mußte, brach man gen Süden auf um noch vor Redaktionsschluß im Büro zu sein. -CH

Die Ursprünge, die Anfänge und die Geschichte der VR

Teil 4 von 6-7 Teilen

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. Die Söhne Kriegers (Eberhard, das ist der jüngere, wohlgenährte und Stefan, der aussieht, wie der zu kurz gekommene und unterernährte jüngere Bruder, aber in Wirklichkeit der ältere Bruder von Eberhard ist, weil nämlich Eberhard als Kind... aber lassen wir das...) erklärten sich selbstlos bereit, mit Christof "TiTop" "Lulatsch" "das lange Elend" Velmerig einen "Wintercup" zu starten.

Als reiner zeitlich befristeter Funcup geplant, entwickelte sich aus dem Wintercup innerhalb kürzester Zeit eine weitere GPL-Erfolgsstory: der GPL-Langstreckenpokal (GPLLP).

Mit einem Minimum an Regeln gelang es, eine hochklassige, spaßbetonte Rennserie zu entwickeln, die zu einer festen Größe in der deutschen Online-Rennszene wurde.

Fahrer aus den unterschiedlichsten Ligen trafen sich auf "neutralem Boden", um sich gemeinsam auf unbekanntem Kursen zu messen, oder auf ihre Ligarennen vorzubereiten. Viel zu früh verließen die populären Initiatoren des GPLLP ihr Baby und überließen es anderen Organisatoren, die ihr Konzept bis heute weiterführen und so auch Neueinsteigern eine willkommene Rennmöglichkeit bieten.

United we stand! (Saison 4)

Aus der GGPLC war der "Jim-Clark-Cup" geworden, aus der JL der "Jochen-Rindt-Cup".

Neu hinzugekommen war der "Jackie-Stewart-Cup" und ein Mann holte für seine Mannschaft ein ganzes Teamchampionat.

Natürlich waren es 14 Rennen, und so wie der Ball rund ist, gewann natürlich Jochen Frömel die Meisterschaft (eigentlich keiner Erwähnung wert).

Weniger natürlich war eine klägliche Vorstellung des Gremiums in Stressituationen und dass notorische Hinterherfahrer wie Rainer Merkel und Christoph Achterberg auf einmal in der vorderen Hälfte der Startaufstellung zu finden waren.

Und überhaupt nicht natürlich und selbstverständlich war die fahrerische Leistung von Ferrari-Neuzugang Arvid Steinberg, der scheinbar mühelos Sieg um Sieg im Jackie-Stewart-Cup einfuhr und am Ende der Saison vor seinem Teamgefährten Michael Henninger ein wohl nie wiederholbares Ergebnis von 360 Punkten erreichte und so seinem Team das Championat auch in der Teamwertung sicherte.

Michael Kohlbecker erreichte im Jochen-Rindt-Cup nach einem unbefriedigenden Ergebnis in der JL gar die Meisterschaft vor Routinier Maaki Stiepel und so sahen die Teams von Lotus und Ferrari sich am Ende dieser Saison erstmalig als Gewinner.

Auferstanden aus Ruinen:

18. Februar 2001, 22.54 Uhr
Der Moment, als ein Nichtnutzer Nordhessen eine Lawine lostrat (<http://www.siteboard.de/cgi-siteboard/archiv.pl?fnr=487&read=2699>).

Unter erheblicher Rotweinanästhesie verzapft, fand der Gedanke, der GGPLC eine NASCAR-Liga zur Seite zu stellen, einen Zuspruch, den die GGPLC-Organisatoren nie erwarten konnten.

Dieser Zuspruch war der Startschuß für die Virtual-Racing.org.

Nach Ende von Saison 4 der GGPLC waren genügend Neuanmeldungen für ein weiteres, viertes GPL-Starterfeld eingegangen (den "Jack-Brabham-Cup"), wie auch von Arvid Steinberg und Klaus Wember der VR-Winston-Cup, die VR-Busch-Series und der VR-Shoot-Out ins Leben gerufen wurde.

Der Weg ist das Ziel: VR-NASCAR

Als zu Beginn des Jahres 2001 von Payrus / Sierra die neue Simulation "NASCAR 4" veröffentlicht wurde, waren die Erwartungen hoch.

Die Vorgängerprodukte hatten sich auch in Deutschland großer Popularität erfreut und es war schon vor der Veröffentlichung bekannt geworden, dass beim jüngsten Sproß der NASCAR-Simulationen das in GPL erprobte, ausgefeilte Fahrmodell zum Einsatz kommen würde.

Die Starter der GGPLC erkannten bald die Möglichkeiten, die diese neue Simulation für die deutsche Online-Rennszene in sich barg.

Waren bei GPL lediglich 19 Starter in jedem Online-Lauf möglich, so waren es bei NASCAR 4 - zumindest theoretisch - über 40.

Auch die neue Herausforderung, die Windschattenschlachten auf Ovalen bedeuteten, reizten viele GGPLC-Starter.

Doch davon mehr nächste Woche.....



Teampräsentation DIHL Racing 2004

GNL. Nach einem sensationellen 3. Platz in der Teamwertung der vergangenen Saison, sollte den meisten VR-Mitgliedern das DIHL-Racing Team mittlerweile ein Begriff sein.

Aber was bedeutet eigentlich DIHL? DIHL steht für Deutsche Internet Hockey Liga (NHL Eishockey-Liga), in der die Team-Gründer (Andreas Kröger und Jörg Plantz im November 2001), sowie Thorsten Schulz, Alex Mohr und Christoph Hellwig auch heute noch aktive Mitglieder sind.



#44 Andreas Kröger (DOM 1)
Vorreiter war, wie kann es auch anders sein, Andreas Kröger. Er packte auf einem alljährlichen Usertreffen Nascar Racing 4 aus und infizierte oben genannte Mitglieder mit der Simulation.



#55 Jörg Plantz (GNL Open)

Nach und nach rückten sie auch in das Team. Ergänzt durch Ramon Wellmann und Manuel

Rauch konnte das Team den 9. Rang aus Saison 2002, in 2003 in einen Podiumsplatz verbessern.



#66 Thorsten Schulz (DOM 1)
Neben dem Pro Open-Champion Andreas Kröger stellte das Team allerdings auch den Strafpunktekönig im Pro Open Cup (Manuel Rauch). Das kann so nicht weiter gehen sagte sich die Teamleitung, und überlegte sich, was man tun kann!



#88 Ramon Wellmann (DOM 2)
Und man fand eine optimale Lösung, die man auch umsetzen konnte. Roland Rauch, der (große) Bruder von Manuel konnte für das Team verpflichtet werden. Er soll den jungen Wilden etwas zügeln. Ganz nebenbei ist er natürlich eine echte Verstärkung für das Team.

Außerdem konnte man noch Painter Dirk Wilke für das Team gewinnen, der nicht nur mit



#111 Roland Rauch (DOM 3)
seinen tollen Car-Designs in der VR für Aufsehen sorgt, sondern auch durch solide Leistungen im Pro Open Cup.



#209 Manuel Rauch (DOM 2)
Es wird sehr schwer für das Team werden, die tollen Leistungen der letzten Saison zu wiederholen, aber das ist auch nicht das Wichtigste, sondern der Spaß an den Rennen.



#505 Dirk Wilke (DOM 2)
Neben einem DOM/GNL-Team stellt das Team 2004 auch ein GRRL-Team. Dank gilt Norbert Schmidt für das Rendern. -DW



#990 Alex Mohr (DOM 3)



Mangelnde Teamfähigkeit ruiniert das GMRT

Traditionsteam am Ende

German Motor Racing Team, so nannten Sebastian Budde, Daniel Gessner und Jörg Megner ihr Team, dass sie im Juli 2001 in Erwartung auf das Erscheinen von "World Sports Cars", was aber nie eintrat.

Bei der Suche nach einer Alternative stieß das Team dann auf die Nascar Serie. Im Dezember 2001 begann mit dem Debut in der VR eine sehr erfolgreiche Zeit für GMRT.

Die Teamwertung war immer sehr erfolgreich. 2002 der dritte Platz und ein Jahr später war man sogar auf Platz 2 in der GNL.

Und auch die Fahrer waren nicht minder erfolgreich: Mike Kadlcak wurde 2003 Zweiter im Masters Cup, Daniel Gessner erreichte in derselben Saison Platz 3 im Pro Open.

Für viele überraschend gab Gessner gegen Ende der Saison 2003 die Auflösung des Teams bekannt.

Rückspiegel sprach mit dem ehemaligen Teamchef von GMRT über die Gründe.



Ein Riesenareal steht zum Zwangsverkauf

Rückspiegel: Hallo, Daniel, erst einmal danke, dass du dich als ehemaliger Teamchef diesem Interview zur Verfügung stellst.

Daniel Gessner: Hallo Dom! Mach ich doch gerne

R: Die Auflösung von GMRT kam für viele wohl ziemlich überraschend. seit wann stand für euer Team fest, dass ihr 2004 getrennte Wege gehen würdet?



In der ehemaligen Lackiererei wird in Kürze ein ALDI-Markt eröffnet.

G: Das war eine recht kurzfristige, völlig undemokratische Entscheidung meinerseits als sich im September abzeichnete, dass sich einige Fahrer aufgrund Unzufriedenheit mit der Stimmung im Team nach anderen Möglichkeiten umsahen.

R: Also hast du als Teamchef dem Team ein Ende bereitet. Wie haben die anderen Teammitglieder darauf reagiert?

G: Völlig ohne Entsetzen und mit Zuspruch, so wie ich das erwartet hatte.

Das GMRT an sich war schon lange bevor sich die offizielle Auflösung vollzog nur noch auf dem Papier existent. Faktisch gab es mit wenigen Ausnahmen keine Kommunikation im Team.

So gab ich jedem die Möglichkeit sich frühzeitig für 2004 umzusehen.

R: Das heißt, ihr habt zwar nebenbei auch Punkte für das Team gesammelt, aber die interessierten den einzelnen Fahrer weniger?

G: Ganz im Gegenteil. Punkte haben immer eine wichtige Rolle bei uns gespielt, und darin waren wir auch immer ganz gut, aber was nützt mir ein maschineller Punktesammel-Apparat, wenn sich dahinter keine soziale Seite befindet?

Als ich mir diese Frage gestellt habe war die Entscheidung gefällt.

R: Du sagst, die fehlten die sozialen Kontakte untereinander. Als ihr das Team 2001 gegründet habt, habt ihr da nicht bei Neuverpflichtungen auch auf die menschliche Komponente geachtet?

G: Als wir das GMRT gründeten und sich nach und nach mehr Leute in unsere Reihen gesellten, stellte sich die Frage nicht. Wir waren ein zusammen gewürfelter Haufen Idealisten mit Spaß an der Gemeinschaft. Bei den gemeinsamen Teamtrainings Ende 2001 erreichte das GMRT wohl ihren Höhepunkt. Als wir dann in die VR stiegen, wollten wir auf ein Mal Erfolg.

Und dann kamen die Neuverpflichtungen, die uns dabei halfen. Aber die Stimmung, die damals herrschte, ließ sich auch mit noch so guten "Reformplänen" nicht wieder einfangen, denn wir waren irgendwann einfach ein Haufen erfahrener Racer, die möglichst gut auf der Strecke abschneiden wollen.

R: Über mangelndem Erfolg konntet ihr euch wirklich nie beklagen.

Aber das alleine half nicht dabei, das Team am Leben zu erhalten?

G: Man hätte natürlich auch 2004 eine schlagkräftige Truppe zusammengekiegelt mit Mike Kadlcak, Ramon Miel, Micha Franke usw., aber wir wären nicht wieder auf ein Level gekommen, auf dem das Wort "Team" im eigentlichen Sinne zutrifft.

Das haben unser damaliger Teamchef Sebastian Budde und ich ein gutes halbes Jahr vergeblich versucht und schließlich haben wir uns damit abgefunden, dass wir nichts am ohnmächtigen Zustand des GMRT ändern können.



Ein Busunternehmer hat die Werkshallen aufgekauft

R: War das auch damals ein Grund für den Ausstieg von Jörg und Sebastian?

G: Nein. Beide hörten aus privaten Gründen auf. Hinzu kam, dass beide von Anfang an keinen richtigen Bezug zum NASCAR-Sport und zum renntaktischen Fahren entwickeln konnten und dass die Distanz zu den restlichen Teammitgliedern nach ihrem frühzeitigen Ausstieg aus der GNL immer größer wurde.

R: Wenn man bedenkt, dass ihr bei der Teamgründung nie an NASCAR gedacht habt, ist der nicht vorhandene Bezug der beiden zur VR vielleicht gar nicht so überraschend. Beginn der Zerfall schon mit dem Einstieg in die VR oder erst später?

G: Interessante Frage. Wohl war es schon ein schlechtes Ohmen, als Sebastian und Jörg - ursprünglich Stützen des Teams - gemerkt haben, dass die VR nichts für sie ist. Aber grundsätzlich hat das GNL-Team der ersten Stunde immer durch Zusammenhalt gegläntzt und das Bestreiten der Shootouts (die hießen damals noch so ;-)) Anfang 2002 hat uns im Nachhinein betrachtet viel Spaß gebracht.

Auch in der regulären Saison 2002 herrschte Zusammenhalt im GMRT. Mit der Zeit spielten sich die Abläufe ein und der Teamgedanke wurde leider immer weniger interessant.

R: GMRT ist also zu Grunde gegangen, weil ihr viele einzelne Fahrer hat, aber kein wirkliches Team. Abschließend noch eine Frage zu dir persönlich:

Wie sieht deine Zukunft aus? Von einigen ehemaligen GMRT Fahrern hat man ja bereits gehört, wo sie 2004 starten werden.

Bist du auch schon bei einem neuen Team untergekommen oder bleibst du erstmal ohne Team?

G: Danke der Nachfrage, aber ich bin bereits glücklich vergeben! Die Personalpolitik meines neuen Arbeitgebers untersagt mir leider bis zur offiziellen Vorstellung Aussagen darüber zu machen ;-)

R: Dort wirst du dann nicht mehr als Teamchef agieren? Eine Entlastung für dich oder doch eine Umstellung, mit der du dich ein wenig schwer tust?

G: Eher Entlastung als Umstellung. Natürlich spielt man als Ex-Teamchef rein aus Gewohnheit gerne mal den Freiwilligen wenn's um interne Aufgaben geht, aber das ist wohl normal, wenn man so lange überall sein musste wo's brennt!

R: Deinen Freiwilligen-Einsatz wird dir wohl kaum jemand verübeln, sowas wird doch eher gerne gesehen. Das Interview nähert sich nun dem Ende. Vielleicht hast du ja noch 2-3 Sätze, die du den Lesern mitteilen möchtest?!

G: Ja, sehr gerne. Ich möchte allen, die beim GMRT gefahren sind oder uns in irgendeiner Art und Weise unterstützt haben ein ganz herzlichen Dankeschön sagen!

Insbesondere seien an dieser Stelle Sebastian Budde, Jan Frischkorn, Michael Franke und Jörg Megner genannt, die wesentlich dazu beigetragen haben, dass sich ein großartiges Team entwickelt hat, mit dem wir viel Spaß hatten, durch das ich aber auch viel für mein persönliches Leben gelernt habe. Danke!



Um die Restbestände aus dem Verkauf des GMRT streiten sich mehrere Teams der GNL.

R: Ich hoffe, dass du dich in deinem neuen Team gut zurechtfindest und ebenso erfolgreich sein wirst, wie in den letzten 2 Jahren. Gleiches gilt natürlich auch für die anderen ehemaligen GMRT Fahrer. Vielen Dank Daniel, dass du dich meinen Fragen gestellt hast.

G: Gleiches wünsche ich meinen ehemaligen Kollegen natürlich auch und möchte auch dir und dieser großartigen Zeitschrift für eure Bemühungen danken!

-DF

Nebelsuppe in Richmond

Weekend Thunder mit Sichtbehinderung

Nach den bisherigen drei Rennen der Zwischensaison ergibt sich folgende Aufstellung als Top10-Gesamtergebnis des WT-SCS



WT-SCS. Auch vor dem dritten Rennen der Zwischensaison war bereits abzusehen, dass sich am Ende jeder der Fahrer in der Top 10 wieder findet. Doch auch mit nur 9 Fahrern sollte man damit rechnen, dass sich selbst bei konstanten Wetterbedingungen die ein oder andere Nebelbank aufbaut. Grund dafür waren zahlreiche reifen-strapazierende Manöver, welche in kurzen Abständen immer wieder neue Yellows auslösten (8 an der Zahl in Runde 16, 22, 29, 36, 56, 87, 135 und 142 - Finish unter Grün nach 160 Runden).

Auf Pole Position gelangt war Michael Franke (#28) mit einer Qualify-Zeit von 21.641s.

Später im Rennen fuhr er auch die schnellste Rennrunde in der 106. mit 21.831s.

MacCoy holte sich die vorher an Kormany vergebene Führung in der letzten Runde zurück und gewann die 160 Runden von Richmond mit 0.21s Vorsprung auf den Zweiten Joerg Kormany (#255).

Udo Streit (#136) kurz dahinter holte sich den letzten Podiums-Platz und konnte sich damit insgesamt um 5 Plätze verbessern - wenn dabei auch die Brechstange zum Einsatz kam (Runde 56 und 135).

Zusammen gab es 10 Führungswechsel durch 5 verschiedene Fahrer, was sicher bedingt war durch die hohe Anzahl an Boxenstopps.



Mac Coys Ausweichmanöver der spektakulären Art vorbei am querstehenden M. Schaller

(Gesamt-Punkte in Klammern): #123 MacCoy (489), #853 Koester (459), #136 Streit (455), #538 M.Schaller (423), #266 Quella (414), #320 Trakies (410), #164 Ch. Schaller (335), #417 Althaus (330), #305 Schloesser (325), #224 Schubert (315).



M. Schaller (#538) nutzt in Runde 22 mit Unterstützung von Quella (#266) die Chance, seine 6 Runden alte Bremsspur wieder aufzufrischen (Wagenposition im überblendeten Ausschnitt durch Unforced in Lap16)

Aus dem Fahrerlager kamen ähnlich wie schon bei der GNL-Open interessante Angaben zu den Race-Setup-Einstellungen der Wagen

(Dank geht an die Teams und Setup-Bastler): MacCoy - Wilke, Kormany - Cougar, Udo Streit - Wilke-Nobby-Kombination, Franke - Bauer Jr., Schubert - Wilke, Koester - Eigenbau, Quella - Eigenbau, Trakies - Eigenbau, M. Schaller - Hackmann.

Wie bereits auch vom GNL-Open-Grid bekannt, versuchen sich also fast die Hälfte der Teams an der Setup-Eigenproduktion.

Diese hohe Kunst wird zukünftig hoffentlich weiter perfektioniert, um die Wagen sicherer zu machen auf der Strecke. -MM

Borbely und Klinkenberg siegen beim Langstrecken- pokal in Sandown



GPL. Am vergangenen Freitag fand im australischen Sandown der 2. Lauf zur Graham-Hill-Trophy des GPLLP statt. Obwohl der Kurs in diesem Jahr das allererste Mal auf dem Programm stand, und man daher damit rechnen konnte, dass die Teilnehmerzahl nicht allzu hoch ausfallen würde, musste das Fahrerfeld wegen der doch erstaunlich vielen Meldungen in zwei Grids aufgeteilt werden.

Grid A entschied nach 55 Runden der Österreicher Gregor Borbely auf Honda für sich. Mit nur knapp 0,5 Sekunden Vorsprung rettete er sich vor BRM-Pilot Oliver Reinhold (BRM) ins Ziel. Dritter des Rennens wurde mit etwa einer Sekunde Rückstand auf den Sieger Jung-Alien und Cooper-Werksfahrer Patrick Marx.

Gleich zu Beginn des Rennens sorgten die drei Honda-Piloten Borbely, Horn und Jirak für Tumult, indem ausnahmslos alle ihren Start verschliefen. Dadurch wurde die rechte Seite des Grids derart blockiert, dass es in dem nur wenige Sekunden alten Rennen zu zahlreichen Auffahrunfällen kam.

Größte Nutznießer des Chaos waren Marco Wipperfürth (LOT), der mit Startplatz 2 nach der Qualifikation nun freie Bahn hatte, sowie Patrick Marx und Oliver Reinhold.

Besonders weit zurück geworfen hingegen wurde der Trainings-Siebte Martin Engel auf Lotus. Dieser musste nun, gemeinsam mit Christian Ulrich (EAG) und Chris Wöhlk (BRM)

den Kampf um die Plätze vom Ende des Feldes aus aufnehmen.

An der Spitze entbrannte in der Folgezeit ein heißer Vierkampf zwischen Borbely, Wipperfürth, Marx und Reinhold, wobei Marx sich etwa zur Mitte des Rennens einen gravierenden Fehler erlaubte, der ihn einige Sekunden hinter die nun führenden Drei zurück warf.

Roland Wagner auf Brabham drehte unterdessen einsam auf Platz 5 seine Runden, und zwar als konstantester Fahrer von allen. Diese Position sollte er auch bis zum Schluss nicht mehr abgeben.

Im Mittelfeld bekämpften sich



Neuendorf (BRA), Ebert (FER) und Wöhlk (BRM) werden Opfer des Massencrashes in Lap 1

bis etwa zur Rennmitte die Piloten Jirak, Wilke, Rauch, von Bram und Saupe gegenseitig. Doch die Gruppe zerschlug sich in der Folgezeit, wobei sich zuerst Marcus Jirak (HON) und dann Andy Wilke (BRM) lösen konnte, schließlich auch Roland Rauch (COO).

Bis auf den Österreicher trafen gegen Ende des Rennens jedoch alle wieder aufeinander, so dass es erneut heiß her ging um die Plätze 8-12, wobei sich

der Unglücksrabe vom Start, Martin Engel, noch in den Pulk hatte hinein arbeiten können.

Im Kampf um den Sieg leistete sich der bis dahin führende Marco Wipperfürth etwa 8 Runden vor Schluss einen folgenschweren Fehler. Er fiel auf Platz vier zurück und schaffte es nicht mehr, sich an das Führungs-Trio heranzuarbeiten. Somit war der Weg für Borbely frei, der die Chance eiskalt nutzte und Reinhold sowie Marx hinter sich ließ.

In Grid B feierte Cooper-Werkspilot Dirk Klinkenberg seinen ersten GPLLP-Sieg, knapp fünfeinhalb Sekunden vor Steffen Menz auf Ferrari. Das Podium komplettierte Honda-Neuzugang Andreas Wöhlk, der noch vor Oliver Augst (BRM) mit circa 55 Sekunden Rückstand auf den Sieger die Zielflagge sah.

Bereits sehr früh kristallisierte sich an der Spitze eine Dreiergruppe, bestehend aus Klinkenberg, Menz und Micha Kohlbecker (BRA), heraus. Diese fuhr den Verfolgern Wöhlk, Augst und Olscher (FER) recht schnell davon.

Zum Vorteil der beiden späteren Erstplatzierten Klinkenberg und Menz schied jedoch Kohlbecker zur Rennmitte hin wegen technischer Probleme aus, so dass beide den Sieg bis zum Schluss unter sich ausmachen konnten.

In der Verfolgergruppe behielt lange Zeit Oliver Augst die Oberhand, doch etwa 5 Runden vor Ende musste dieser nach einem Fehler Wöhlk den Vortritt lassen. Der Duisburger ließ sich die ihm gebotene Chance dann auch nicht entgehen und rettete sich vor seinem Kontrahenten ins Ziel.

In der Graham-Hill-Trophy führt nun nach zwei Läufen Gregor Borbely hauchdünn vor Oliver Reinhold. Den dritten Platz belegt derzeit Roland Rauch vor Andy Wilke und Thomas Horn.

-CW

Steffen Menz triumphiert hauchdünn bei den Rookies in Sandown

GPL. Steffen Menz heißt der Sieger des 2. Laufes zur Graham-Hill-Trophy des Rookie-Cup im australischen Sandown.

Der Ersatzfahrer des Ferrari-Werksteams überquerte die Ziellinie nach etwas mehr als 34 Minuten knapp vor Cooper-Pilot Nils Plonus.

Polesitter Patrick Marx, ebenfalls Cooper, komplettierte das Podium mit circa 15 Sekunden Rückstand auf den Sieger.



Plonus vor Marx und Hambloch in T3

Bei dem auf 30 Runden angesetzten Rennen kam es gleich zu Beginn zu mehreren Zwischenfällen, als unter anderem Martin Nachtsheim Neuling Peter Wyder (beide Ferrari) in T1 in die Linie fuhr und damit für reichlich Schrott sorgte.



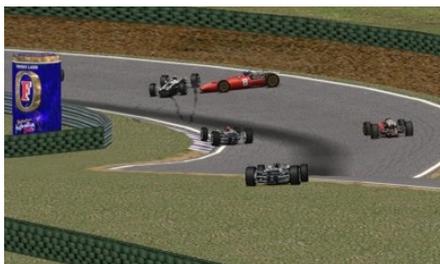
Ferrari-Blockade: Plonus kann Dachauer und Nachtsheim nicht mehr ausweichen

An der Spitze übernahm Nils Plonus die Führung vor Patrick Marx, Michael Hambloch (HON) und Steffen Menz.

Bis zur Runde 15 konnte Plonus, der dauerhaft Druck von hinten durch Marx bekam, seine Spitzenposition behaupten.

Doch als der Überrundete Dachauer (FER) dem havarierten Petersen (COO) nicht mehr ausweichen konnte, Nachtsheim sich zudem in das Chaos gesellte, hatte Plonus das Nachsehen:

Er kann den beiden Ferraris nicht mehr ausweichen und muss nun Marx die Spitze überlassen.



Marx sieht die Lücke und schlüpft hindurch

Dieser steuerte dann auch bis zu Runde 27 einem hart erkämpften Sieg entgegen.

Doch als Marx den Überrundeten Peter Wyder unsanft von der Strecke schob, riß er auch seinen unmittelbaren Verfolger Plonus ins Verderben.

Beide landeten im Kiesbett.



Marx geht volles Risiko und verschätzt sich

Nutznießer des Ganzen war Steffen Menz, der bis dahin er konstantes Rennen gefahren war und nun an beiden Cooper-Piloten vorbeischnüpfen konnte. Zwar konnte sich Plonus noch an den Ferrari-Fahrer herankämpfen. Doch letztlich behielt dieser die Oberhand.



Menz überquert als erster die Ziellinie vor Plonus

In der Gesamtwertung der Graham-Hill-Trophy für Rookies führt nun nach zwei Läufen Steffen Menz vor Andreas Müller, der in Sandown Vierter hinter Patrick Marx geworden war.

Auf Platz 3 liegt, dicht gefolgt von Patrick Marx Martin Nachtsheim. -CW

Großer Preis Extrablatt

MONTAG 25. November 1967

Menz gewinnt sandown

Offizielle Rangfolge	
1. Nils Plonus	1:05.3 (knf)
2. P. Marx	0:57
3. P. Marx	15:19
4. M. Müller	20:36
5. M. Hambloch	24:55
6. M. Nachtsheim	36:57
Schwarze Kunde	1:08.88

Ferrari-Fahrer Steffen Menz triumphiert in Sandown

Steffen Menz war der Gewinner des gestrigen sandown in Sandown. Aus der Position 3 startend, überquerte Menz Ferrari als Gewinner die Ziellinie 0.37 vor Nils Plonus Coventry.

Menz beendete das 30-Rundenrennen in 34:03.49 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 165.3 km/h. Der Coventry von Patrick Marx wurde Dritter, mit 15.19 hinter Menz.

Unmittelbar nach dem Sieg erschienen schon die ersten Extrablätter.

**Der Rückspiegel
Jeden Montag neu!
Spannend und informativ**

Schrott in Richmond

Über die Qualen ein Fahrer in der DOM zu sein

DOM- Das Interesse war mäßig, sowohl die Fahrer ließen sich bitten als auch in den Zuschauerräumen blieb so mancher Platz leer. Gerade mal 33 Starter fanden sich ein, um ihre Kräfte zu messen. Das stellt allerdings Rekorde dar im Verhältnis zu den 5- bis 9-Personen-Rennen in den anderen Grids.



Stefan Bauer errang Pole vor Patrick Marx und Volker Hackmann

Das Feld, bunt zusammengewürfelt aus den drei zukünftigen DOM-Grids führte Stefan Bauer in die erste Runde.

An der Spitze sah man zunächst "alte Bekannte". Neben dem vielversprechenden Talent Bauer folgten Hackmann, Patrick Marx, Frey und Mike Kadlck auf den Plätzen



Volker Hackmann (917) übernahm die Führung

Die mehrwöchige Trainingspause war vielen Teilnehmern anzumerken. Eine Vielzahl von Unfällen - insgesamt 15 Yellows die 75 Runden lange dauerten waren die Folge.

Der für die DOM obligate Double-File-Restart führte zu weiterer Unruhe im Feld.



In Runde 35 fettete Dennis Hoffmann die Yellow-Statistik auf

So verwunderte es auch nicht weiter dass sich kein unbekannter Name im Vorderfeld zeigen konnte. Zu kurz waren die Green-Runs, zu viele Möglichkeiten gab es ohne Zeitverlust immer auf den frischesten Pneu unterwegs zu sein.



Die Meute hetzte das Pace-Car insgesamt 15 Mal

Nach den Boxenstopps der Führungsgruppe konnte Andreas Uehlein Führungsrunden sammeln.

Auf den Plätzen folgten Maurice Rudolph und Jens Weimer. Spannend erwiesen sich lediglich Positionskämpfe wenn Überrundete ungewollt eingriffen.



Schulz (66) auf 5, Hackmann (917) auf 6 und der überrundete Kubitschek auf der Aussenbahn

Selbst ein spannendes Finish blieb den Zuschauern verwehrt. Reinhard Frey räumte bei Five-To-Go Hackmann kaltblütig beiseite und erntete so einen unrühmlichen Sieg.



So nicht.

Die schnellste Rennrunde brannte Stefan Bauer mit 21.670 sec in den Asphalt, die meisten Führungsrunden konnte Volker Hackmann mit 77 für sich reklamieren.

-RF

Sie interessieren sich für Bogenschießen, malen gerne, stellen Plastiken her, tanzen in einer Formation, sind Kaninchenzüchter oder legen jemandem die Karten - auch am Telefon, dann sind Sie unser Mann. Wir möchten Sie und Ihr Hobby vorstellen. Einfache Kontaktaufnahme genügt. Redaktion@newspaper-racing.de

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 Marx

Gerade noch rechtzeitig kam dieses "Interview" zur virtuellen Presse. Zu enorm waren die Unkosten der letzten Ausgaben und so mußten diesmal die Brüder Marx selbst anreisen. .Das Gespräch führte Christian Heuer.

Wie war Eure Anreise ?

Alex

Ich konnte es nicht glauben. Die Piste war vor mir frei und so unterbot ich zeitlich sogar meinen Routenplaner.

Patrick

Naja, nachdem ich den meterhohen Schnee weggeschaufelt hatte, mußte ich erst einmal duschen, frische Sachen anziehen und mich wieder ein wenig aufwärmen, aber dann ging es und nach einer angenehmen Fahrt über die freien Straßen bin ich nun hier.

Wie seid Ihr beide zum Sim-Racer geworden ?

Patrick

Ich bin (wie könnte es auch anders sein) durch meinen Bruder zum Racen gekommen. Als Alex sich GPL gekauft hat, hab ich mich manchmal daneben gesetzt und ihm zugehört.

Allerdings hab ich mich dann erst später hingesetzt und angefangen selbst zu fahren. Das "fahren" zu lernen hat mir natürlich auch Alex beigebracht.

War am Anfang eine ganz schöne Tortur.

Irgendwann wurde dann die CAR in Ulm gegründet. Davon hat mir Alex erzählt und angeboten, da mitzufahren.

Ich hielt mich dann aber doch noch zu schlecht schon mit Profis mitzufahren. Also hab ich trainiert wie ein Irrer und mich dann noch mal einmal bei Alex gemeldet.

Ich bin dann noch die letzten Rennen dort mitgefahren (im Lotus) und habe eines davon sogar gewonnen.

Die Teilnehmerzahlen gingen allerdings immer weiter zurück, bis man die CAR in ULM abschaffte.

Alex

Eine bestehende Leidenschaft für PC-Spiele gekreuzt mit Motorsportbegeisterung. Ich bin schon mit Geoff Crammonds Revs und Indy 500 gerne mal eine Runde am PC gefahren.

Das setzte sich dann mit GP2 und Indycar/NASCAR Racing fort. Als dann auch noch so was wie Grand Prix Legends daherkam hatte ich eigentlich gar keine andere Chance.

Aus der gelegentlichen Freizeitbeschäftigung wurde spätestens da ein richtiges Hobby.

Wie führte Euch dann der Weg zur VR ?

Alex

Ich war bereits früh in den verschiedenen Communities aktiv aus denen später VR entstand. Erster Anlaufpunkt war damals, wie für sicherlich viele, Dirk Wagners Grand Prix Legends Seite.

Die erste Berührung mit dem was später VR werden sollte war sicherlich mein erstes Rennen in der GGPLC irgendwann 1999.

Patrick

Durch CAR hatte ich erfahren, wie toll es ist, mit anderen Leuten zu fahren. Ich wollte das absolut nicht aufgeben und da hat mir Alex von der VR erzählt. Dort habe ich mich dann angemeldet und erstmal im "Shootout" versucht.



Alex Marx

Geboren am.: 06.02.1978

Herkunft: Mayen / Eiffel

Beruf: Fachinformatiker

Grids: alles was bei VR möglich ist

Und warum seid Ihr VR treu geblieben ?

Patrick

Also für mich war die Frage bisher eigentlich noch nie vorhanden, ob ich aufhören soll.

Die VR ist einfach eine Klasse Community. Es gibt so viele nette Personen, dass es einfach nur Spaß macht ein Teil der Gemeinschaft zu sein.

Es ist ebenso beruhigend zu wissen, dass man nicht der Einzige ist, der in der Familie als "Irre" wegen dem Hobby abgestempelt wird.

Das Treffen in Moosburg hat wahnsinnig Spaß gemacht, also für mich stellt sich diese Frage denke ich noch lange nicht.

Alex

Keine Ahnung. Ich muss verrückt sein.

In welchen Ligen kann man Euch sonst noch antreffen ?

Alex

Neben den verschiedenen Angeboten von VR fahre ich noch in der Meisterschaft von Computer Aided Racing, kurz CAR.

Dort werden die Rennen nicht online, sondern monatlich im LAN in Kronberg bei Frankfurt ausgetragen. Außerdem bin ich in der ESL Pro Series als "Pro-Gamer" in Live for Speed aktiv.

Patrick

Ich bin zur Zeit neben der DOM Nascar auch noch in der GGPLC als Ersatzfahrer für das Team Cooper anzutreffen.

Wie ist Euer Verhältnis untereinander ? Trainiert Ihr zusammen ?

Patrick

Das Verhältnis ist trotz Konkurrenz auf der Rennstrecke sehr gut. Nur, seit Alex nach Köln gezogen ist, trainieren wir so gut wie gar nicht mehr miteinander.

Alex

Lieber nicht. Ich möchte nicht schon vor dem Rennen demoralisiert werden.

Wir verstehen uns gut, aber auf der Rennstrecke sind wir Konkurrenten wie alle anderen.

Unser Fahrstil unterscheidet sich zudem so sehr, daß wir im Normalfall mit dem Setup des jeweils anderen überhaupt nichts anfangen können.

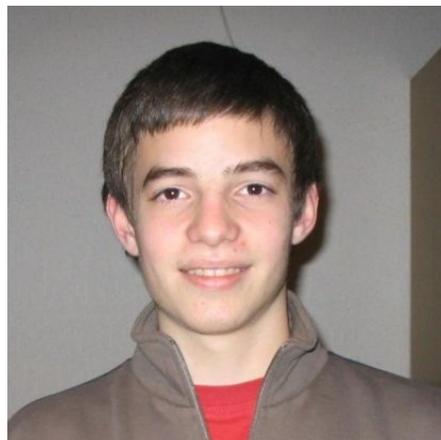
Patrick hat sich seine hervorragenden Leistungen komplett selbst erarbeitet, worauf er sehr stolz sein kann.

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

Alex

Ich habe mein gutes altes Logitech Formula Lenkrad mittlerweile ausgemustert und befinde mich gerade mitten in der Umgewöhnungsphase auf das neue MOMO Racing Force Feedback Lenkrad.

Für Gas und Bremse vertraue ich jetzt schon seit über 3 Jahren auf mein FREX GP Pedalset.



Patrick Marx

Geboren am: 17.4.1987

Herkunft: Öpfingen

Beruf: Schüler

Grids: GPL Rookies, DOM Nascar

Patrick

Ich fahre in meinem normalen kleinen Zimmer, in dem auch mein Bett und mein Schreibtisch stehen.

Auf einem normalen Bürostuhl sitzend fahre ich mit dem Sidewinder FFB Wheel + Pedalen.

Alex fing nun langsam an ungeduldig auf seinem Stuhl herum zu rutschen, und andauernd sah er auf die Uhr.

Welche Hobbys pflegt Ihr sonst noch ?

Patrick

Ich spiele Tischtennis in der "Jungen Bezirksliga". Außerdem fahre ich gerne Fahrrad. Bücher verschlinge ich auch ab und zu mal wieder (je nach Qualität). Ansonsten hoffe ich, das das mit der VR so weiter geht wie bisher und ich noch viele tolle Rennen erleben darf.

Alex

Ich lese gern und viel. Wenn es ein richtig gutes PC-Spiel abseits vom Renngeschehen gibt bin ich dafür auch zu haben. Ansonsten höre ich gern Musik und versuche auch selbst hin und wieder mit Hilfe meiner Gitarren Töne zu produzieren.

Patrick, wie sieht eigentlich deine Arbeit als DOM-NASCAR-ADMIN aus ?

Naja, im Moment ist ja noch nicht viel los und ich bin auch insgesamt als Admin noch nicht lange tätig. Die Aufgaben sind Gott sei Dank nicht sehr zeitraubend. Es macht jedoch eine Menge Spaß.

Ich muß mich eben um die Fahrer in meinem Grid kümmern. Dieses Jahr wird es ja auch ein Aufstieg- / Abstiegs-konzept geben.

Damit kommt auch für mich als Admin noch ein interessanter Aspekt dazu. Ich bin mal gespannt was die 2004-er Saison bringen wird und wie sich die neuen Regeln einspielen.

Nachdem Patrick uns noch die letzte Frage beantwortete, fiel uns allen auf, daß Alex verschwunden war. Wir hörten noch eine Autotür knallen, einen Motor aufheulen und dann Reifen quietschen. Alles klar, Alex wollte es wieder wissen ! Patrick trank in Ruhe seinen Kaffee aus, scherzte noch mit der Empfangsdame und fuhr dann ruhig los. -CH



Virtual Racing. Ein semantisches Streiflicht

Als die Virtual-Racing e.V. gegründet wurde – wie genau der Name zustande gekommen ist, kann ich auch nicht mehr nachvollziehen – dachte derjenige, der sich diesen Namen ausgedacht hat, womöglich an „Virtuelles Rennfahren“. Was aber heißt eigentlich „Virtuell“?

OK, in so einem Fall findet man im Wörterbuch zunächst Hilfe: „virtuell: nach Kraft (Möglichkeit) vorhanden“. Klingt auf den ersten Blick merkwürdig und hilft nicht großartig weiter. Die Wurzeln dieses Eigenschaftswortes liegen offenkundig tiefer.

Nämlich im lateinischen. VIR = Mann aber auch schlicht: Kraft. VIRTUS = männlich, nach Mannes Art, kräftig, geschickt, durchsetzungsfähig, tüchtig. Wenn ein Römer einem anderen Römer als „virtus“ bezeichnet, dann war das das größte denkbare Lob, und „virtute“ die höchste aller Tugenden.

Virtuell meint nun offenkundig, dass etwas „möglich“ ist, wenn man nur „tüchtig“ genug ist, um es umzusetzen.

Virtuell meint also nicht, dass etwas „nur so als ob“ getan wird, nicht „real“ ist, sondern, dass es, wenn man nur genügend „virtus“, also Tüchtigkeit aufbringt, die Chance hat, Wirklichkeit zu werden. Und so umschreibt dann auch das Wörterbuch „Virtualität“ als „Möglichkeit; schlummernde Kraft“.

Somit heißt „Virtuelles Rennfahren“ genau genommen ein „Rennfahren, das noch keines ist, aber in dem die (verborgene) Kraft steckt, das es ein Rennfahren wird.“ Keineswegs ist damit vom eigentlichen Wortsinne gemeint ein „Rennfahren, das nur so tut, als wäre es ein Rennfahren“.

Doch das Sprachempfinden hat sich gewandelt. Der Begriff des „Virtuellen“ wird heute mit Sicherheit eher in die letztere Richtung hin verstanden, also als Gegensatz zum „Realen“. Der Chat ist „virtuell“ – und man trifft sich dann in der Wirklichkeit, im „Real life“.

Interessant wird's nun aber, wenn wir uns anschauen, wie das Englisch-Deutsch Wörterbuch „virtual“ übersetzt, nämlich: „tatsächlich, faktisch, eigentlich“ „phys. virtuell“

Virtual Racing heißt also korrekt übertragen aus dem Englischen: „das tatsächliche, faktische, eigentlich Rennfahren.“ Nur im technisch-physikalischen Sinn kann man es (auch) als „virtuelles“ (nicht „reales“) Rennfahren auffassen.

Netter Befund, der die Schumis des „realen Rennsports“ Staunen machen wird. Wir also sind die „wahren, die eigentlichen“ Rennfahrer, weil wir genug „virtus“ besitzen, um das bloß „Mögliche“ wahr werden zu lassen.

Und so – über allerlei ethymologische Umwege, kommt man dann darauf, dass für das, was wir hier letztlich tun, ein besserer Name gar nicht denkbar wäre.

Denn die VR ist ohne den „virtus“, die Tüchtigkeit, ihrer Administratoren, Macher, Fahrer, eine bloße Möglichkeit, das „Racing“ eine bloße Chimäre. Und es bedeutet auch, dass ohne die ständige Anstrengung aller Beteiligten diese „Möglichkeit“ eben nur eine solche bleibt. rühl

Garman gibt nicht auf

CCD. Bei der Car Control Demo in Michigan am 24.Jan.2004 gab es nur einen einzigen Prüfling. Nach einer Änderung im Regelwerk der CCD-Admins werden nun nicht mehr minimal vier Prüflinge benötigt.

Seth Garman war angetreten und sagte vorher: „Ich will's am Samstag wissen... hoffe das es endlich mal klappt mit der CCD...“

Ob es allerdings von Vorteil ist, zwei Stunden lang alleine auf Herz und Nieren überprüft zu werden, sei mal dahingestellt. Leider hat Seth Garman nicht genügend Carcontrol bewiesen und wird in zwei Wochen erneut antreten müssen, wenn er mag.

Aber er sagte hinterher selbst: „Hat leider nicht so gut geklappt. Ich muss noch ein paar Einstellungen für mein Lenkrad finden und viel mehr üben.“

Leider war ich auch der einzige beim CCD. Ich hoffe das es in zwei Wochen besser ist“

Die Redaktion wünscht ihm viel Glück beim nächsten Anlauf und ein paar Kollegen auf der Strecke.

-DR

**Montags? Rückspiegel!
Was sonst?**

Pinguin-Baseball - Tierschützer laufen Amok

ANTARKTIS. Nachdem bereits Mitte Oktober letzten Jahres ein generalstabsmäßig geplanter Aufstand der Wichtel in einer Weihnachtsmann-Weitwurf- Orgie am Nordpol geendet hatte und ein Sturmloch durch Millionen Kinderzimmer raste, richten sich die Augen der Recht schaffenden Weltbevölkerung nun auf den Südpol.

Denn auf dem Kontinent des ewigen Eis registrieren Wissenschaftler seit einigen

Tagen Grausamkeiten ungeahnten Ausmaßes.

So werden dort vermehrt dickleibige, aufgedunsene Gestalten beobachtet, die - mit einer Keule bewaffnet - harmlose Pinguine durch die Luft schlagen.

Erste Vertreter von namhaften Tierschutzorganisationen sind bereits vor Ort, um sich unter Einsatz ihres Lebens den Tierquälern entgegen zu stellen und die putzigen Wesen so vor weiterem Schaden zu bewahren.

Obwohl bislang keine Opfer unter den Tieren zu beklagen sind, haben alle namhaften

Umweltschutzorganisationen bereits öffentlich zum Boykott von Baseball-Veranstaltungen und -Produkten aufgerufen.

Ein australischer Forscher, der sich seit Mai 2003 in der Wissenschaftsstation "Ross" aufhält, äußerte gegenüber Medienvertretern die Vermutung, dass es sich "aufgrund des körperlichen Erscheinungsbildes der Täter wohl um Amerikaner handelt, die bei Baseball-Vereinen im eigenen Land nicht einmal einen Amateur-Vertrag bekommen würden."

Asiatische Experten behaupten hingegen, dass der Yeti wieder entdeckt worden sei. Man habe schon lange die Vermutung gehabt, dass diese Spezies sich auf einem Exodus befunden und nun das Ziel ihrer Reise erreicht habe.

Wie die Meinungen der verschiedenen Fachleute auch ausfallen: Fest steht, dass bislang niemand die Pinguine befragt hat.

Diese kehren jedenfalls nach erfolgter Landung immer wieder zu ihren Peinigern zurück.

-CW

Letzte Meldung

Wer mit dem derzeitigen Original - Sounds von Nascar Racing 2003 Season nicht zufrieden ist, kann sich einen fetten Sound bei Chris Heuer bestellen. Kostenlos natürlich. Nachricht per PN im Forum reicht. Der Forenlink dazu lautet:

<http://forum.virtualracing.org/thread.php?threadid=21283&sid>

