RÜCKSPIEGEL

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Kostenlose Verlags-Sonder-veröffentlichung

Ausgabe 8 / 23.Februar 2004

Yellowlastig: Die Wochenrennen in der DOM-GNL

GPLLP: Letzter Lauf zur Graham Hill Trophy

Einsam: Nur acht Fahrer im Challenge Cup

Wünsche: Lesermeinungen

Flussabwärts mit Sebastian Bach

Impressum

Herausgeber
Virtual-Racing e.V.
Riesengebirgstr. 4
85368 Moosburg
Portal und Forum
www.vr-nascar.de
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 Forschbach -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
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 08/2004
nächster Redaktionsschluss:
29.Februar 2004 15 Uhr

Aus dem Inhalt

Diese Woche zu lesen:

Impressum.....Seite 02
Geburtstage der Woche.....Seite 03
Sebastian Bach - Flussabwärts....Seite 04
Sebastian Bach - Flussabwärts....Seite 04
Sebastian Bach - Flussabwärts....Seite 06
Sebastian Bach - Flussabwärts....Seite 07
Sebastian Bach - Flussabwärts....Seite 08
Faszination Nascar.....Seite 09
GPLLP Langstreckenpokal.....Seite 10
GPLLP Langstreckenpokal.....Seite 11
NSC Richmond - FSRL-Sorgen.....Seite 12
Challenge Cup North Carolina.....Seite 13
Lesermeinungen und -briefe.....Seite 14
DOM 1 in North Carolina.....Seite 15
DOM 1 in North Carolina.....Seite 16
DOM 1 in North Carolina.....Seite 17
DOM 2 in North Carolina.....Seite 18
DOM 2 in North Carolina.....Seite 19
DOM 3 in North Carolina.....Seite 20
GPL Rookie Cup in Mosport.....Seite 21

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:
GRRL -Start des Hauptrennens in Portland Foto: -SS

Liebe Leser,

Auf eine Woche des regen Rennbetriebes folgt eine Woche der Ruhe. Es waren ausgesprochen wenige Veranstaltungen, die um Zuschauerbesuch rangen.
Unsere Reporter waren aber an allen Veranstaltungsorten, zu denen wir eine Einladung erhielten, dabei.

In Zeiten der Muße kann man sich aber besonders freuen, wenn redaktionsfremde Mitarbeiter auftauchen, die uns mit interessanten Artikeln versorgen.
So erschien Sebastian Bach neulich in der Redaktion und hatte einen kompletten Erlebnisbericht seiner Frankreich Kanutour im Gepäck. Wir machten uns erstmal über das Hobby Kanufahren bei ihm schlau, bevor wir ihn erzählen ließen.
Der Senior Cup erhält diese Woche seinen ersten Raum im Rückspiegel. Ebenso ist der Challenge Cup erstmalig mit einem Bericht vertreten. Wobei diese Veranstaltung wohl eher als eine der am schlechtest besuchten in die Geschichte eingehen wird. Seltsam eigentlich, stellt der CC doch das Sprungbrett für die Teilnahme an der deutschen Online Meisterschaft dar.

Das DOM-3 Rennen machte durch seine 18 Yellows auf sich aufmerksam. Das DOM-1 Rennen durch seinen Spaß, den es den Fahrern bereitete. Unten sehen Sie schon einige Statements, die nach dem Rennen von den Fahren abgegeben wurden.

In diesem Sinne
Viel Spaß mit dieser Ausgabe
Detlev Rüller
Redaktion

Fahrerstimmen zum DOM 1 Rennen:

"Ich habe ja schon gleich am Anfang mit einer Yellow gerechnet, um so mehr hat es mich dann gefreut, dass es von Beginn an mehrmals längere Grünphasen gab." (Jens Weimer)

"Hier liegen ja die Nerven schon nach 2 Rennen blank poliert herum. ...ansonsten wars ganz spaßig, freu mich auf Vegas." (Wolfgang Woeger)

"Das war ein Rennen, mit allen Höhen und Tiefen..." (Stefan Lippert)

"Super Race. Vor lauter Reifensparen üben hab ich's Schnellfahren verlernt." (Martin Steinbichler)

"Eine Hand voll Fahrer, angeführt durch den schnellsten aller Restarter, pflügten durchs Feld, als sei der Teufel hinter ihnen her." (Alf Kahlert)
"In der Box wars am besten zum Überholen." (Joachim Gallert)
"Thanks an alle. War ein prima Rennen." (Matthias Bayer)

Die Rennberichte aus der DOM finden Sie ab Seite 15.

Familienbuch

Ein Freudentag ist am Montag sowohl für **Alexander Becker**, der 20 Jahre alt wir, als auch für **Marius Marniok**, der 27. Geburtstag feiert. Und **Stefan Schrader** begeht seinen 36. Geburtstag heute.
Dienstag, 24.Februar 2004 ist für **Axel Hof** in Indien ein Tag des Glücks. Dort feiert er seinen 34. Geburtstag. **Aldo Regozani** tut es ihm in heimischen Gefilden gleich. Er feiert seinen 31. Geburtstag.
Martin Micko wird ebenfalls 31 Jahre alt. Und zwar einen Tag später, am 25.Februar 2004
Joachim Blum ist dann am Donnerstag, den 26. Februar im Freundentaumel bei seinem 34. Geburtstag. Zum Wochenende am Freitag, den 27.Februar holen **David Kirsch**, der 25 Jahre alt wird, und **Thomas Mönck**, der 37 Jahre alt wird, ihre Verwandten heran und feiern. Einen Tag darauf am Samstag, den 28. Februar, machen es **Michael Schaller**, der seinen 26. Geburtstag feiert und **Uli Franke**, der seinen runden 40. Freudentag begeht, ebenso.

Die Redaktion sagt allen herzlichen Glückwunsch.

Aus der Gerüchteküche:

**In der GGPLC spielt Alfred Manzella mit dem Gedanken, aus der diesjährigen Saison auszusteigen.
Er fährt in der GGPLC im Jochen Rindt Cup (JRC).
Es wird wohl der Ersatzfahrer des Teams, Markus Schreiner, als Stammfahrer aufrücken. Das ganze wird wohl schon vor dem, aber spätestens nach dem nächsten Rennwochenende stattfinden. Manzella ist der erste Fahrer, der diese Saison aussteigt.**

Flussabwärts

Eine Kanufahrt durch Frankreich mit Sebastian Bach

Die Redaktion bekam den Hinweis über einen Kanuten innerhalb der VR-Gemeinschaft. Als wird dann hörten, dass Sebastian Bach eine 14-Tage-Tour durch Frankreich hinter sich hat, war dies Grund genug ihn zu seinem Hobby und seinen Erlebnissen zu befragen. Detlev Rüller machte sich auf den Weg.

Zuerst lag die Frage nach dem Warum und Wieso nahe.

Es bedarf eines Anlasses, um auf Kanufahren als Hobby zu kommen. Ist ja kein Allerwelts-Thema wie Fussball Wie kommt man also da drauf?

Sebastian erzählt: "Als ich 8 Jahre alt war, hat sich mein Vater ein grosses Wanderkanu gekauft und mit uns einige kleinere Touren unternommen

Das Boot ist dann jedoch aus Platzgründen bei einem Onkel untergebracht worden und in Vergessenheit geraten. Mit 23 Jahren - als ich sowohl Gewicht als auch Verantwortung tragen konnte - habe ich das Kanu dann quasi geerbt"

Da es ja dein Hobby ist, geh ich davon aus, dass du am Wasser wohnst?

"Leider nicht - ich wohne bei Stuttgart, und die Gewässer in der näheren Umgehung sind weitestgehend nicht so prikkelnd was Bootsfahrten angeht. Ziemlich zugebaut und leider wie die meisten deutschen Flüsse begradigt. Ausserdem stösst man alle 2 km auf ein Wehr ..."

Wie teuer ist so ein Kanu?

"Also, das Boot das ich habe, ist inzwischen 15 Jahre alt. Es ist ganz aus Aluminium und dadurch so gut wie unzerstörbar."

Sebastian Bach ohne Neoprenanzug und Helm

"Heute werden Kanadier allerdings fast nur noch aus Holz oder Kunststoffen hergestellt - für 1400 bis 2000 Euro bekommt man da schon was ganz vernünftiges."

Welche verschiedene Arten gibt es und wo liegen die Unterschiede?

"Die oben geschlossenen Boote - meistens Einsitzer - heissen Kajaks, die offenen Boote, mit denen z.B. die Indianer rumgefahren sind, nennen sich Kanadier.

Diese sind dadurch natürlich weniger für Wildwasser geeignet, aber mit Schwimmkörpern hinten und vorne geht selbst das. Aber das eigentliche Einsatzgebiet sind Wanderfahrten."

Benötigt man ständig Training? Wenn ja wieviel?

"Es gibt schon diverse Schulen, die den Umgang mit solchen Booten anbieten. Ich persönlich habe mich aber lieber langsam vorangetastet - mal auf einem See angefangen, dann auf einem kleinen Fluss usw.
Wichtig ist meines Erachtens vor allem, dass man die Gewalt des Wassers niemals unterschätzt - selbst harmlose Stromschnellen können einen in echte Probleme versetzen, wenn man sie ungeschickt ansteuert."

Fährst du nur auf stillen Gewässern oder auch Flüssen wie dem Rhein?

"Seen sind mir etwas zu langweilig, echtes Wildwasser mit meinem Boot aber auch nicht möglich, da der Rand nicht wirklich hoch ist.

Deshalb fahre ich eigentlich am liebsten Wanderstrecken mit kleinen WWI- oder WWII-Einlagen. Das geht noch ;)
Wildwasser wird in 6 Kategorien unterteilt. Kategorie I bezeichnet leichte Wellen und regelmäßige Schwälle. Kategorie VI ist praktisch unfahrbar."

Wie schwer ist so ein Kanu? Bedarf es einer großen Pflege?

"Die grossen Wanderkanus sind etwa 4-5m lang und wiegen je nach Material 25-40kg.
Da mein Boot eben aus Alu ist, steckt das auch harte Aufsetzer ohne Probleme weg.

Gibt dann halt ne kleine Delle, aber ein Loch ist so gut wie unmöglich. Die neueren Boote sind da schon etwas empfindlicher, die müssen je nach Beschädigungen schon auch mal repariert oder nachgebessert werden."

Was war dein schlimmstes Erlebnis bzw. lustigstes Erlebnis?

"Da ich mich auf die Touren meistens recht gut vorbereite, war ich in noch keiner wirklich unangenehmen Situation. Es gibt da diverse Flussführer und Gewässerkarten vom DKV, mit denen man seine Touren recht gut planen kann.
Das tollste Erlebnis war eigentlich ein ziemlich fieser 1,5m Abfall, der für dieses Boot eigentlich zu heftig war.
Wir sind da recht heftig gekentert, aber ich musste danach nochmal alleine runterfahren, und habe das mit viel Glück ohne erneut nass zu werden hingekriegt ..."

Darf man überall in Deutschland, Austria, Schweiz fahren und darf man nachts überall campen?

"Also es gibt schon einige Gewässer, die zu manchen Jahreszeiten gesperrt sind - meistens wegen Vogelschutzgebieten.

Aber abgesehen davon gilt einfach, dass man Lagerplätze so verlassen sollte,
wie man sie vorgefunden hat. Also keinen Müll zurücklassen oder so.

Das Campen ist generell schon erlaubt, nur muss man eben bei Privatgrundstücken von Bauern (was meistens der Fall ist) um Erlaubnis fragen. Und im Vogelschutzgebiet kommt campen natürlich auch nicht so gut."

Wie lange dauert so eine Tourausarbeitung?

Wieviel Kilometer kann man am Tag zurücklegen?

"Dank der DKV-Flussführer kann man sich recht komfortabel Flussabschnitte aussuchen, die man gerne befahren möchte. Dort sind dann Wehre, Stromschnellen und sonstige Schwierigkeiten beschrieben.

Je nach Gefälle des Gewässers schafft man an einem Tag gut 25-45km."

Bedarf es spezieller Kleidung oder kann man da im leichten Bieranzug antreten?

"So lange man nicht im Winter fährt (das tun einige!) benötigt man nicht unbedingt einen Neoprenanzug.

Ich persönlich habe auch keine Schwimmweste oder Helm, da ich ein ganz guter Schwimmer bin und ja kein echtes Wildwasser fahre. Aber irgenwann besorge ich mir bestimmt ein Kajak, denn reizen würde mich das schon ..."

Dein größtes Abenteuer?

"Das bisher grösste, was ich in Sachen Kanu unternommen habe, war eindeutig die zweiwöchige Tour auf der Loire in Frankreich.

Die Loire ist so ziemlich der beliebteste Wanderfluss Europas - nicht nur weil er auf gut 1000km befahrbar ist, sondern vor allem aufgrund der (bis auf ganz wenige Ausnahmen) Naturbelassenheit.

Opel Corsa 4 Meter. Boot 4,5 Meter. Das kann heiter werden. Aufbruch zum Erlebnis Frankreich

Die Loire entspringt dem französischen Zentralmassiv in der Nähe von Lyon, fliesst dann nordwestlich Richtung Orleans, dann nach Tours, Angers und schliesslich nach Nantes, wo sie in den Atlantik mündet."

"Das schöne an den französischen Flüssen ist, dass sie im Gegensatz zu den deutschen so gut wie nicht begradigt oder sonstwie industriell genutzt sind - bis auf ein paar wenige Kiesbagger und das eine oder andere Atomkraftwerk ;-) stösst man meistens den ganzen Tag kaum auf Zeichen von Zivilisation.
In Deutschland kann man schon froh sein, wenn man mal 10km paddeln kann, ohne auf ein zu umtragendes Wehr zu stossen. Auf den 350km von Roanne bis Orleans waren wir, so weit ich mich erinnern kann, gerade 4 mal gezwungen, das Boot zu tragen ...

Die Planung dieser zweiwöchigen Tour war im Nachhinein betrachtet garnicht so aufwendig: wir hatten auf alle Fälle vor, das Auto am Einsetzpunkt stehen zu lassen, bis zu einer der grossen Städte Orleans oder Tours zu paddeln, da von dort aus die Zugverbindungen recht gut waren.

Also habe ich einfach von Orleans eine geschätzte Anzahl an Kilometern flussaufwärts gerechnet, und bin auf das kleine Städtchen Roanne gestossen.

Am Samstag, den 03.August 2002 konnte es endlich losgehn. Schlafsäcke, Zelt und Verpflegung für 2 Wochen haben wir in ein paar wasserdichte Bootssäcke verstaut, und das Kanu auf dem Dachträger befestig.

Von Stuttgart also losgebrettert, und immer schön langsam gefahren, da so etwa ab 105 km/h das Kanu ganz komische Vibrationen bekommt, und man ab Tempo 115 km/h das Gefühl hat, man hebt gleich ab.
Und von den französischen Landstrassen will ich lieber garnicht erst anfangen! Aber man will sich ja keinen Stress machen.

Und nachdem wir die Nacht halb durchgefahren sind, und am nächsten Tag noch ein paar Stündchen, sind wir dann doch mal in Roanne angekommen.
Dort durften wir das Auto für gerade mal 5 Euro abstellen, und haben das Boot in einem kleinen Loire-Seitenarm namens Saurine erstmals zu Wasser gelassen.

Da das Flüsschen aber sehr wenig Wasser führte, haben wir schon nach 500 anstrengenden Metern das Zelt aufgebaut.

Das war also die erste Nacht im Zelt ... kann ganzschön iritierend sein, wenn man da so irgendwo in der Pampa auf dem Boden liegt und lauter merkwürdige Geräusche wahrnimmt, welche man nicht zuordnen kann.

Besonders lustig war ausserdem, dass es die Franzosen (wie so manch anderes auch) mit der Zeit nicht so eng sehen: die Kirchtürme der offenbar 3 angrenzenden Gemeinden haben mit mindestens 5 Minuten Unterschied 0900 Uhr geschlagen ;-)

Also erstmal was gegessen und danach das Zelt zusammengepackt, um die letzten 2km bis zur Loire zu schaffen.

Hier hat sich wiedermal das unangenehmste am Kanufahren gezeigt: Flüsse ohne Wasser.

Da bekommt der Begriff KanuWANDERN einen wirklich anstrengenden Aspekt, aber auch das geht vorbei.

Der Anblick, der sich dann bei der Mündung in unseren eigentlichen Zielfluss bot, war unglaublich. Ich hatte sowas bis dahin noch nicht gesehen:

Die Loire war an dieser Stelle, obwohl sie noch nicht einmal ein Viertel ihres Weges zurückgelegt hat, schon über 100m breit. Zwar wussten wir, dass die Loire auf ihren letzten Kilometern vor Nantes fast 2km breit ist, und bereits als Gezeitenfluss mit Ebbe und Flut gilt, doch so weit flussaufwärts einen so extrem breiten Fluss zu finden, ist man als deutscher Bootsfahrer nicht gewöhnt.

Es war einfach wunderbar, der Fluss lag da einfach so in den Bett, das er sich selbst gegraben hat, vollkommen uneingeengt von irgendwelchen menschlichen Einflüssen.

Zu diesem Zeitpunkt - nicht zuletzt wegen des Sommers - war der Wasserstand aber auch hier noch ziemlich niedrig ... meist gerade die sprichwörtliche handbreit Wasser unterm Kiel.

So bin ich die meiste Zeit eigentlich im Boot gestanden, um nach der tiefsten Fahrrinne Ausschau zu halten.

Das war nicht immer einfach, denn das Boot lag aufgrund der schweren Gepäckzuladung ziemlich tief im Wasser, und der Fluss teilte sich oft in bis zu 7 Seitenarme, geteilt durch kleine Inseln oder einfach nur Sand- und Kiesbänke.

Nach fast einem ganzen Tag des Dahintreibens haben wir uns dann auch auf einer dieser Inseln ein nettes Plätzchen zum Zeltaufschlagen ausgesucht.
An Tag 3 war dann zum ersten mal Nahrungsbeschaffung angesagt: an einem kleinen Dörfchen vorbeikommend haben wir unsere Vorräte an Brot und Trinkwasser aufgefrischt - auch wenn das Wasser der Loire an dieser Stelle noch annähernd Trinkwasserqualität hat, da der Fluss noch keine Grossstadt passiert hat.

Ausserdem wurde der Fluss so allmählich richtig angenehm zu fahren, gerade die richtige Menge Wasser, um die Leute auf den billigen vorderen Plätzen ein bischen nass werden zu lassen ;-)
Bei der Zeltplatzsuche stellte sich nun allerdings ein Problem heraus, das uns auf unserer ganzen Tour verfolgen sollte: Kühe! Die Viecher können einem auf wirklich den schönsten Zeltplatz vermiesen.

Es kam bestimmt nicht nur einmal vor, dass wir widerwillig ein Lager abbrechen mussten, da sich auf einmal "Besuch" einstellte - Besuch, den ich nachts nicht überraschend im Zelt stehen haben wollte ...

Der Fluss hat sich mittlerweile zur perfekten Mischung gemausert: landschaftlich immer schöner, kommt jetzt auch so ziemlich jeden Tag eine kleine Stromschnellen-Gemeinheit auf uns zu. Mir macht das immer einen riesen Spass, meiner Freundin aber nicht.

Liegt möglicherweise daran, dass ich hinten sitze, und vorne bei diesen Aktionen meist das ganze Boot voller Wasser steht.

Häufig stellen sich diese Schwierigkeiten bei Brücken ein, und sehen auf Fotos grundsätzlich total harmlos aus ;-)

Die nächsten Tage wurde das Wetter allmählich schlechter - etwas kälter, und vor allem regnerisch.

Das vermittelt einem dann schon ein ziemlch ungutes Gefühl, wenn man nicht gerade viel Kleidung dabei hat, und gerade mal ein kleines Feuerchen abends zum Aufwärmen.

Später, zuhause angekommen, sollten wir erfahren, dass so ziemlich ganz Europa unter Wasser stand (Jahrhunderthochwasser), und wir in Frankreich noch relativ gut weggekommen sind.

Naja, vermiesen haben wir uns den Spass aber sowieso nicht lassen vom Wetter, und haben so weiterhin jede fahrbare Stromschnelle mitgenommen - natürlich nicht, ohne sie sich vorher genau anzuschauen und sich eine Art "Ideallinie" zurechtzulegen.

Mein persönliches Highlight der Tour kam dann irgendwann an einem Tag, an welchem wir zum Glück zumindest teils mit Sonne gesegnet waren: ein 1,5 Meter hoher Abfall, der für ein Boot unserer Bauart so ziemlich die Grenze der Befahrbarkeit definiert. Wir standen bestimmt einen ganze Stunde ehrfürchtig davor und haben überlegt, und einer anderen Gruppe von Kanufahrern beim Umtragen zugeschaut - um dann zu beschliessen, es doch zu versuchen. Natürlich ging das schief ;-)

Als uns das Boot ganz langsam zu einer Seite wegkippte und sich mit Wasser füllte, wussten wir, dass es eine gute Idee gewesen war, alles festzubinden.
So konnten wir uns das Zusammensuchen unserer Gepäcks auf den nächsten Flusskilometern sparen, und einfach alles zum Trocknen ausbreiten.

Vom Sportsgeist getrieben, musste ich es aber unbedingt nochmal probieren - und wurde von der anderen Kanuwandergruppe (zufällig auch Deutsche) für ziemlich bekloppt erklärt.

Mit ‘ner Menge Dusel hat es aber trotzdem geklappt.

In den nächsten Tagen wurde das Wetter wirklich übel. Auf dem Wasser habe ich dann damit angefangen, Regen nach der Reaktion des Flusses einzustufen.

Da gibt es ganz sanften Regen, den man garnicht wahrnimmt, aber auf dem Wasser ganz leichte, dünne Ringe sieht, bis hin zu Regen, der so heftig ist, dass man den Eindruck hat, der Fluss würde kochen.
Überall um einen herum schwimmen nur noch Blasen, und das Wasser spritzt locker 30cm hoch. Wasser von unten, Wasser von oben.
Keine gute Kombination, wenn es auch noch so kalt ist, dass die Kleidung nicht mehr trocknet ...

Aber zum Glück kamen wir allmählich ins Land der Kernkraftwerke ;-)
Insgesamt sind wir, soweit ich mich erinnere, an 2 Stück vorbeigefahren.

Vielleicht war es nur Einbildung (oder Wunschdenken), aber man hatte schon den Eindruck, dass das Wasser nach diesen “Kathedralen des 20. Jahrhunderts” um 3 Grad wärmer war.
Aber es ist schon beeindruckend, auf so ein Monster inklusive seines Stauwerks zu stoßen. Fahrbar sind solche Wehre nicht - einige versuchen es zwar immer wieder, vor allem bei Schrägwehren, das stellt sich aber oft als fataler Fehler heraus.

Gerade wegen des schrägen Abfalls (wie eine Rutschbahn) bildet sich am Fuss fast immer eine Walze, die, sobald man einmal hineingeraten ist, einen nicht mehr loslässt.

Solche Aktionen gehen regelmässig ins Auge, denn aus eigener Kraft gibt es gegen die massive Wucht des Wassers keine Chance.

Vor allem sich selbst überschätzende Kajakfahrer geraten da immer mal wieder hinein, und leider häufig auch nicht mehr heraus ...

Irgendwann in Orleans angekommen, habe ich dann den ganzen Tag auf Boot und Material aufgepasst, während meine Freundin mit dem Zug zum Einsetzpunkt gefahren ist, um das Auto zu holen. Danach gings ab nach Hause ...

Resumierend muss ich sagen, dass trotz des Wetters, das uns teils wirklich hammerhart erwischt hat, diese 2 Wochen mit zu den genialsten meines Lebens zählen.

Einfach mal so eine lange Zeit seine Ruhe haben, sich ein nettes Feuerchen machen, sich dahintreiben lassen, hin und wieder mal eine spektakuläre Engpass-Druchfahrt ... und dabei auch noch von einem Fluss und einer Landschaft belohnt werden, wie man sie in Deutschland eigentlich nicht mehr findet.

Für mich steht fest, dass ich genau diese Strecke noch einmal fahren muss - hoffentlich mit besserem Wetter.

Sicher werden wir uns aber weiterhin allmählich steigern - sowohl was die Schwierigkeit des Gewässers, als auch die Entfernung zu Stuttgart angeht. Für die Zukunft angestrebte Ziele sind da sicherlich Schweden (Wahnsinns-Flüsse, Wahnsinns-Landschaft), und als absoluter Traum eine Tour in Canada.
Irgendwann einmal mach ich das. Ja. Ganz sicher!

Sebastian Bach

Die Faszination der NASCAR

Interessante Geschichten rund um den wahrscheinlich schönsten Sport der Welt.

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

Waagerecht-Start für Sicherheitsausrüstungen

Die serienmäßigen Autos brechen unter den Strapazen der knochenharten Rennen fast regelmäßig auseinander.
Denn die Fahrzeuge, die in den prachtvollen Ausstellungsräumen der Hersteller auf Kunden warten, sind für entspanntes Dahinrollen, nicht jedoch für den Rennsport konzipiert.
Wenn der Fahrer in ein Schlagloch gerät schlägt sich beispielsweise die Batterie los.
Wenn er eine Kurve zu forsch angeht verwindet sich das Chassis so arg, daß sogleich die Frontscheibe herausspringt. Wenn sich nicht schon vorher die Aufhängung von ihrem Rad getrennt hat und der Motor noch am Leben ist.
Die Reifen sind stinknormale Seriengummis und genauso benehmen sie sich auch auf der Rennstrecke.
Bruton Smith, einer der erfolgreichsten Promotor und zu diesem Zeitpunkt Präsident des Charlotte Motorspeedway, hatte einmal einen fürchterlichen Alptraum:
Bruton sah sich im Rennleiterturm über ein Late-Model-Rennen wachen.
Nach den üblich zahlreichen Defekten befand sich 50 Runden vor Schluß kein einziges Fahrzeug mehr im Rennen: „Was sollte ich tun ?
Etwa den Zuschauern sagen das es das war ? Sie nach Hause schicken ?" Zum Glück wachte er rechtzeitig auf.
NASCAR erlaubt die ersten Modifikationen: Verstärkungen an der Aufhängung und leistungsfähigere Stoßdämpfer. Außerdem sind die Teams auch nicht auf den Kopf gefallen. Sie wissen, daß mit einer gescheiten Gewichtsverteilung die Belastung des gequälten rechten Vorderreifen etwas gemildert werden kann.
Und das die Hinterachse eines Kleinlasters eine Rennen besser durchsteht als die herkömmliche Achse.
Auch, daß ein Motor mit ein paar zusätzlichen Kühlern ausgestattet, eher die komplette Renndistanz überleben kann.
Trotzdem bleibt die Abstimmung des Rennwagens nach wie vor eine unkomplizierte Angelegenheit:
Man fährt so lange bis man sich an das Fahrverhalten gewöhnt hat.

NASCAR beobachtet jede Modifikation argwöhnisch, erlaubt aber die meisten Veränderungen, solange sie der Sicherheit dienen und die ausgeglichenen Rennen nicht zugunsten eines Piloten beeinflussen.

Mit der Sicherheitsausrüstung der Fahrer sind die NASCAR-Officials anfangs weniger streng. Falls überhaupt vorhanden, umfasst sie ein paar ausgediente Sicherheitsgurte aus einem Panzer, die von den Veranstaltern für einen Dollar an die Piloten verscherbelt wurden.

Dazu eine Lederkappe, ebenfalls aus Army-Beständen. Das ist alles. Wer keine Gurte ergattern kann zurrt sich kurzerhand mit einem Seil am Sitz fest.

Die Karriere des Überrollbügels erlebt ebenfalls einen Waagerechtstart. Im Reglement wurde zuerst nur die Verwendung vorgeschrieben. Von der Beschaffenheit oder einer Mindestdicke der Rohre stand nichts zu lesen.

Daraufhin wurden die abenteuerlichsten Konstruktionen aus Holz ins Auto gehämmert oder jene schwächlichen Kupferrohre, die man früher zum verlegen elektrischer Leitungen verwendet hatte, und die man mit bloßen Händen verbiegen konnte.

Als endlich eine Mindestdicke den Weg ins Reglement fand stiegen die Fahrer auf Alu um. Dieses Material war leider nicht besonders widerstandsfähig. Erst Jahre später hat man schließlich Stahl vorgeschrieben.
Worauf viele Piloten ihre Alurahmen mit Farbe anstrichen die der von Stahl täuschend ähnlich sah. Dieser Trick wurde nach den ersten Schäden jedoch schnell durchschaut.

Keine Überraschungen im letzten Lauf zur Graham Hill Trophy

GPLLP. Am 21.2.2004 fand der letzte Lauf zur Graham Hill Trophy des GPLLP im kanadischen Mosport statt.

Wie immer fuhren die besten Fahrer der Trophywertung der ersten drei Rennen den Gesamtsieger in einem Rennen über die volle GP Distanz aus, während für alle anderen Interessierten der Grid B Lauf über die normale LP-Distanz von einer Stunde gefahren wurde.

Im Qualifying des GPs sicherte sich zunächst Olli Reinhold im Cooper die Poleposition, vor den zeitgleichen Marco Saupe (Brabham) und Roland Rauch (Cooper).

Der Start des Feldes verlief glatt, doch am Ende derersten Runde fiel Marco nach einem Ausrutscher zunächst auf den letzten Platz zurück.

Vorn übernahm dann Roland "Helmchen" Rauch die Führung, vor Thomas Horn der aber kurz darauf ausfiel. Nach etwa einem Viertel des Rennens hatte sich Roland um ca 20 Sekunden von einer Verfolgergruppe abgesetzt, die aus Olli, Patrick Marx und Marco bestand.

Letzterer hatte sich innerhalb von 20 Runden wieder vom Ende des Feldes auf Platz vier vorgefahren.
Dann überschlugen sich die Ereignisse an der Spitze. Marco konnte Olli überholen und Roland musste einen Boxenstop einlegen,

der ihm auch noch misslang, so dass auf einmal Patrick an der Spitze lag. Doch auch er musste wegen seiner 2-Stop Strategie schon bald darauf in die Box, und damit die Führung an Marco abgeben. Dieser kontrollierte in der Folge das Rennen von der Spitze weg, und behielt Platz 1 auch nach seinem Pitstop bis ins Ziel.

Dahinter kam in der zweiten Rennhälfte eine starke Kampfgruppe zusammen: Patrick, Roland, Olli und Andreas Wilke, die beiden letzten fuhren ohne Tankstop durch, kämpften um die beiden übrig gebliebenen Podiumsplätze und wechselten mehrmals die Positionen.

Am Ende holte Olli Reinhold Rang zwei vor dem Cooper von Patrick Marx und gewann damit auch die Gesamtwertung der Trophy.

Auf den Plätzen 4 und 5 folgten Andy Wilke und Roland Rauch, die in dieser Folge auch die Plätze 2 und 3 in der Trophywertung belegten.

Im Mittelfeld lieferten sich Dirk Klinkenberg, Oliver Augst, Marco Wipperfürth und Sören Scharf über das ganze Rennen enge Zweikämpfe, und belegten am Ende die Plätze 6 bis 9. Keinen guten Tag erwischten Martin Engel und die Gebrüder Wöhlk, die das Feld der Ankommer nach hinten abschlossen.

In Grid B siegte Steffen Menz (Ferrari), der wegen technischer Probleme erst in letzter Minute den letzten Startplatz einnehmen konnte.
Auch er
arbeitete sich durch das Feld, und gewann schlussendlich klar vor PeterNeuendorf (BRM) und Axel Dorner (Brabham). Dahinter sahen auch noch Polemann Dominic Fingerhut, Michael Kipp, Peter Wyder und Eric Petersen in dieser Reihenfolge die Zielflagge. -MS

Flutlicht für die Senioren in Richmond

Im Nascar Senior Cup (NSC) waren am Montag 120 Runden unter Flutlicht in Richmond zu absolvieren. Damit bei den zu erwartenden Gelbphasen auch genügen Proviant mitgeführt werden konnte, entschloss man sich, die LKWs aus der Garage zu holen.
Im Practice setzte Patrick Marx erste Bestzeiten, fiel dann allerdings bei der Passkontrolle vor dem Qualifying mit einem gefälschten Geburtsdatum durch und konnte nicht mitfahren.
Joachim Gallert, im Rennen an der Copacabana noch Zweiter, hatte seine Brille verlegt und stieg mangels Sehschärfe aus Versehen in den Shuttlebus zum nächsten Bahnhof.

So nahmen 18 Fahrer das Rennen auf, nach zwei frühen Gelbphasen mußten aber bereits Karl Ehm und Frank Stikkelbroeck (soviel Zeit muß sein!) vom Schalensitz in den AOK-Schopper umsteigen.
Desweiteren klagte Roland Wagner bereits über Treibstoffmangel (Bier, nicht Benzin), konnte aber aus dem Licher-Dodge von Klaus Wagner (nicht verwandt und nicht verschwägert) rechtzeitig vor dem 68 Runden Stint bis zur Zielflagge mit Ersatz versorgt werden und mußte im Gegenzug dafür versprechen, bis zum nächsten Rennen eine kompetente Lackiererei aufzusuchen.

Nach insgesamt 3 Gelbphasen und genau 111 Führungsrunden ging die Nummer 111, Roland "Smokey" Rauch vor Bernard Bram und Klaus Wagner, über die Ziellinie.

Andree Neumann, der aufgrund seines Sieges in Rio diesmal von hinten starten mußte, schaffte es durch Shortpitten immerhin bis auf den vierten Platz und bekomment dafür das goldene Rollstuhlrad für den Highest Climber.

Die Top10 komplettieren Kahlert, Engels, Fürstner, Micko, Neuendorf und Tschepe.

B.Braam

Sponsor für die Truck-Serie gefunden

Martin Bals konnte einen Sponsor für die GNL Truck Series gewinnen:

http://id-engineering.com/index_de.html

Die Firma "ID Ingenieure & Dienstleistungen GmbH, Ingenieurdienstleistungen im Maschinenbau" (Euskirchen/Deutschland) stellt € 150 für die Truck Series bereit. Diese werden in Form von folgenden Preisen am Ende der Saison ausgezahlt:

€100 für den Sieger
€50 Farplay Award
= Strafpunkte/Anzahl der Rennen

Droht das Ende der FSRL?

Ende vergangenen Jahres wurde leider beschlossen das mit Ende der damaligen DOM innerhalb der VR keine 100%-Liga mehr angeboten wird.

Einige Enthusiasten haben daraufhin beschlossen eine eigene 100% Liga zu gründen, die FSRL (Finest Stockcar Racing League). Jörg Schuberth der eigentliche Initiator hat nun leider aus beruflichen Gründen nicht mehr soviel Zeit sich um die Vorbereitungen zu kümmern wie er es vorhatte.

Nun nehmen einige Fahrer das Heft in die Hand die Zeit wird knapp, denn das erste Rennen soll am 28.02 in Las Vegas ausgetragen werden.

Wir suchen jetzt noch engagierte Fahrer (besonders die die letzte Saison die 100% Rennen mitgefahren sind) die bei den Rennen in dieser Liga regelmäßig mitfahren wollen.

Fahrer gesucht

Wir hoffen, dass wir Resonanz finden in der Community. Wir sind sicher, viele sind bereit für den Schritt zu 100% Rennen, da hier ein ganz anderer Geist des Fahrens miteinander vorherrscht, im Gegensatz zu den vielen Sprintligen über kürzere Distanzen. Wir wären dankbar, wenn Ihr Euch näher mit diesem Projekt beschäftigt, und vielleicht dann eine Entscheidung für uns trefft, falls ihr meint ihr wärt bei uns richtig.

Genaue Einblicke in das Regelwerk, den Terminplan und die Anmeldungen könnt ihr unter www.fsrl.org einsehen. Dort können natürlich auch weitergehende Fragen gestellt werden.

-Christian Neyses

Sprungbrett zur DOM

Dennoch nur 8 Fahrer im Challenge Cup am Start

CC. Die zweite Station des Challenge - Cup's war North Carolina. Die Anwärter auf einen der DOM Startplätze fanden ein schönes überschaubares Starterfeld vor.
Ganze 8 Fahrer wollten es angehen lassen. Das verhieß ein schnelles
Rennen, mit wenig Unterbrechungen. Die Pole ergatterte Andreas Perenthaler mit einer 23.613 vor Marco Dressler und Michele Mastria.

Polesitter A. Perenthaler

Bei angenehmen 70°F schickte die Rennkommission das Feld auf die schnelle Reise.

Es sollte insgesamt 5 Unterbrechungen geben. In den Runden 14, 23, 35, 57 und letztlich 89.
Der Polesitter Andreas Perenthaler konnte sich 12 Runden an seiner Führung erfreuen. In der 12ten aber musste er seine Führung an Jörg Kormany abgeben. Nach der Start - Ziel-linie setzt sich J. Kormany neben den noch Führenden, und konnte sich Ausgangs Turn 2 endgültig durchsetzen.

In Runde 14 Der erste Zwischenfall. Michele Mastria verlor schlagartig sein Heck ausgangs

Angriff J. Kormany an Andreas Perenthaler

Turn 2, die erste Yellow Flag. Weiter ging die Jagd. Ein Warp Schlag bescherte der illustren Truppe die nächste Yellow Flag. Florian Waschkowski verzichtete auf frische Reifen, und übernahm erstmals die Führung.

Florian Waschkowski als Leader in Runde 24

Sechs Runden später schlug erstmals Marco Dresslers große Stunde als er die Spitze des Feldes markierte. (Bild)

Waschkowski sorgt für die nächste Unterbrechung als er wiederum Ausgangs Turn 2 sein Heck wegwirft.
Machen wir einen Sprung in die 57 Runde. Die Hälfte des Rennens ist fast absolviert. Aber der Bolide von Mastria ist arg lädiert.

Schlussakt für Mastria

Er ist machtlos als das Heck ausbricht, wieder Ausgangs Turn 2. Der Crewchief von Mastria hatte keine Chance, das Auto zu reparieren. Feierabend für Mastria.

Der erneut Führende nach den Pitstopps, Marco Dressler.

Nicht jeder entschied sich in der Unterbrechung zu pitten.
Runde 67 war angebrochen als Jörg Kormany seine Siegambitionen unterstrich und einen Angriff auf den Führenden startete.
Stefan Loos sorgt für die letzte Unterbrechung des Rennens als er mit Christoph Brockert kollidierte.

Andreas Perenthaler in Führung liegend.

Knapp 30 Runden fehlten noch zum begehrten Sieg in North Carolina. Würde es reichen? Die Verfolger, durch die Yellow Flag bedingt, saßen schon im Nacken.

Im Bild sehen Sie, wie Kormany sich erneut die Führung zurück erobert. Diese sollte er bis zur Zieldurchfahrt nicht mehr abgeben.
Damit stand das Ergebnis diese Events fest. Sieger Jörg Kormany, vor Jörg Dunker und Marco Dressler.

Der Zweitplatzierte Jörg Dunker und der Dritte des Rennens Marco Dressler nach der Zieldurchfahrt.

-JN

Jede Woche Montag neu:
Der Rückspiegel
Packend und informativ

Meinungen

Nach Erscheinung der letzten Rückspiegel-Ausgabe waren folgende Äusserungen im Forum zu lesen:

Matthias Bayer schrieb:
"Das Interview mit Smudo war klasse. Thx Schmudo und Chris. Gruss Matthes"

Gerd Rinderer schrieb:
Also Leute vom Rückspiegel, echt klasse was ihr da macht !!! hab eben Tränen gelacht beim lesen vom Smu-Interview
Auch sonst, wieder ne echt super Leistung !!
Eine Frage hab ich aber doch noch. Warum steht so wenig vom CC drinne ? Iss da zuwenig Action oder isser einfach zu "unwichtig"

Anmerkung der Redaktion:
Grundsätzlich wird über jedes Rennen berichtet, sofern der Bericht rechtzeitig vor Redaktionsschluss die Redaktion erreicht. Zu diesem Rennen lag kein Bericht vor. Auch keiner, der zu spät eingereicht wurde.

Fahrer der Woche

Die folgenreichste Rennszene der GNL in der vergangenen Woche:

Im DOM1-Rennen in North Carolina bewies Alexander Marx höchstes taktisches Geschick.

Nur 17 Runden vor Schluß ließ er sich als Leader (!) von Volker Hackmann zum alleinigen Boxenstopp treiben - 16 Positionen sollte er dadurch verlieren, um in einer furiosen (leider nicht ganz unfallfreien) Aufholjagd am Ende doch noch auf Platz 5 zu landen.

-TS

Leserbriefe

Ich würde mir vom hervorragend gemachten, informativen und unterhaltsamen Rückspiegel noch eines wünschen:
Einen Ergebnisteil am Ende des Heftes, der in kompakter Form die Resultate sowie Tabellenstände der aktuellen Rennwoche enthielte.
Für die Ausdruck-und-Archivierer-Fraktion wäre das ein Segen, und es gäbe dem Ganzen aus der Perspektive eines Aussenstehenden, dem "zufällig" eine Ausgabe des Rückspiegel in die Hände fällt, einen professionell-sportlichen Anstrich. Andreas Kröll

Anmerkung der Redaktion:
Dieser Wunsch kam bereits schon einmal als PN.
Grundsätzlich teilen wir diese Ansicht, obwohl es zwei Lager innerhalb der Redaktion gibt. Während die eine Fraktion auf die bereits vorhandene Datenbank mit tausenden Datensätzen hinweist, wo sich jeder Aussenstehende umfangreicher und detaillierter informieren kann, als es mit dem Rückspiegel je möglich wäre, verweist die andere Fraktion auf die Tatsache, dass es die Zeitung "abrundet".
Bericht-Resultate-Tabellenstände ist eine Reihe.
Einzig die technischen Voraussetzungen und Möglichkeiten eine solche Tabelle zu implementieren, wird darüber entscheiden, ob und in welcher Form es möglich sein wird, diesem Wunsch zu entsprechen. Sofern es machbar ist und keine der sowieso schon knappen Resourcen an Menpower verschlingt, wird es in Zukunft gemacht.

+++Newsticker+++

+++ Aus familientechnischen Gründen startet Oliver Herz ab sofort in der DOM 3 +++

Reifenpoker im DOM-1 Rennen

Lange Grünphasen zu Beginn

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

DOM Div1. 36 Fahrer wunderten sich über die anfangs mit klaren 78°F doch recht warmen Temperaturen - Maurice Rudolph, der für seine erste und einzigste Qualify-Runde nur 23s374s benötigte, holte sich die Pole 26 Hundertstel vor den auf gleiche Zeiten abgestimmten Marx-Brothers. Die 67°F bei Rennbeginn und bewölktem Himmel kühlten die heißen Erwartungen auf den anstehenden Reifenpoker von "The Rock" über 197 Runden nicht ab.
Denn gerade zu Beginn eines Stints konnte man die Vorderreifen gut "verheizen", wenn dem Drang auf schnelle Positionsgewinne nicht geduldig entgegnet wurde.
Im Rennen versuchte man erste Rundenzeiten von etwa 24 Sek, um auch am Ende einer längeren Grünphase jenseits der 40. Umdrehung mit der Pace mithalten und dem Trend zum "loosy" Boliden gegensteuern zu können. Und tatsächlich startete das Feld in einen spannungsgeladenen ersten Stint über fast 17% der Gesamtdistanz - Alf Kahlert kam mit dem Schrecken davon, als er dem plötzlich ausbrechenden Daniel Gessner ausweichen mußte (YF1).

"The Rock" - ein harter Brocken lag vor den Fahrern

Die suboptimale Abstimmung der Marx-Brothers bei der Einordnung hinter's plötzlich auftauchende Pace-Car in Lap 34 lag wohl an der sehr früh ausgerufenen Caution.

Der Leader war gerade über der S/F-Linie, als bereits mit dem Einfangen der in diesem Moment von ihren Spottern informierten Meute in T2 begonnen wurde. Der führende Maurice Rudolph hatte das Nachsehen und wurde deformiert. Für die meisten kam nun die Gelegenheit für den ersten von 5 pro Fahrer durchschnittlich eingelegten Stopps.

Maurice Rudolph verlor durch Kontakt mit Ramon Miel in Lap 47 und anschließender Aufgabe am Ende als 34. ganze 33 Plätze!

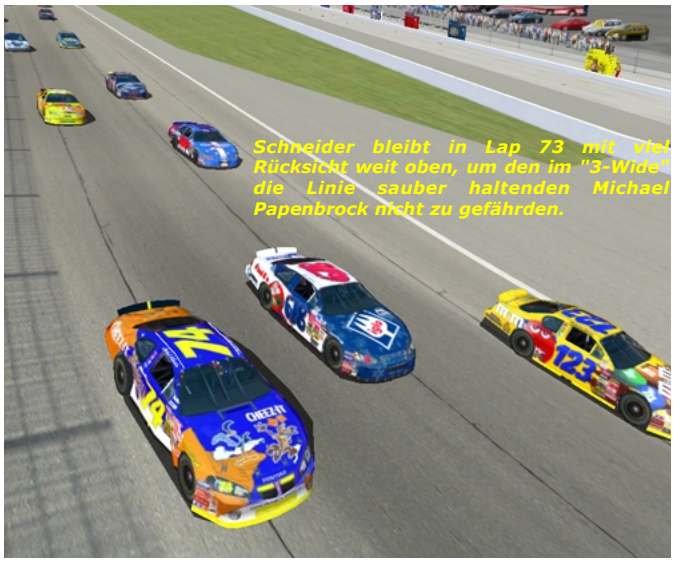
Eine Kettenreaktion zwischen Axel Ziganki, Stefan Lippert und Michael Scheurer beim Abbremsen löste dann doch eine Caution aus (YF2).

Es dauerte nicht lange und Wisand Arnold kam Markus Papenbrock in Lap 56 zu nahe (YF3).

Es entstand der gefürchtete "Big One" mit über 10 involvierten Wagen. Kleine(r) Dive-Bomb (T3) - große Wirkung (T4).

Nach Restart folgte der mit 43 Runden längste Stint des Rennens mit spektakulären Manövern. Nach einem kleinen Fahrfehler von Alex Marx glaubte Volker Hackmann in Lap 84 mehr Luft zu haben, um den Lapper Udo Elsner mit frischeren Reifen vorbei ziehen zu lassen. Er hatte die Rechnung aber nicht mit Jens Weimer gemacht, der die Gelegenheit nutzte und sich ebenfalls vorbei und an die Spitze schob. Hackmann mußte auf Platz 5 weichen, auch Alex Marx, Martin Steinbichler und Stefan Lippert zogen noch an ihm vorbei.

Beim Kampf um die Plätze 18 bis 22 kam es zur nächsten Rennunterbrechung.
Wolfgang Woeger schlug während Lap 103 am Heck des durch eine Mauerberührung gebremsten Peter Dikant an (YF4).
Die Pit-Road war wieder gut besucht. Martin Thiemt verlor durch verspäteten Pit-In seine 4. Position, führte eine Runde, um dann mit neuen Reifen als 21. weiter zu fahren. Nach Restart führte nun Alex Marx vor Lippert und Hackmann.
Axel Ziganki gelang die schnellste Rennrunde mit 23.551s (Lap 140). Beim Kampf um Platz 5 und 6 sorgten Ramon Miel und Patrick Marx nach 152 Umrundungen für die nächste Rennunterbrechung (YF6), welcher in der 159. gleich die nächste folgte -



Schneider bleibt in Lap 73 mit viel Rücksicht weit oben, um den im "3-Wide" die Linie sauber haltenden Michael Papenbrock nicht zu gefährden.

Marx Jr. und Wisand Arnold ließen sich nicht genug Freiraum (YF7).

Nun rechnete die Masse mit dem letzten Pit-Stopp und kalkulierte den Reifenverschleiß für die restlichen 33 Runden. Die reifenschonende Fahrweise wich einer erhöhten Risikobereitschaft.

Bereits arg verbeult kommt Peter Dikant zu weit nach außen und Michael Schneider am Ende des Turns der 179. zu nahe (YF8).

Irgendwie stockte der Schlußspurt bei den verbliebenen 20 Laps. Auch der Server hatte zu tun und machte leider "under caution" in der 181. Michael Berndt und Matthias Bayer mit einem Warp das Rennen kaputt.

Restart in der 184. Die "3-Wides" häuften sich.

Hackmann als Leader - vor Lippert und Miel - konnte insgesamt mit 65 an der Zahl die meisten Leadlaps einfahren, kam jedoch nach dem Restart nicht in den Gang, hatte Probleme mit Übersteuern und verlor seine Position an Lippert, der außen an dem "ausgangs von T4 fast in einen Dreher gezwungenen" vorbei ging.

Doch dann... "10-to-go!" Hackmann ließ sich nicht so leicht abschütteln.

Nur wenige flogen höher - aber nicht schneller oder weiter als "The Rock" mit der #917 bei "10-to-go" (hier aus Sicht der Cockpit-Kamera von Mike Kadlcak).

Er machte Druck von hinten, wenig Abstand zum Führenden, beide mit abgefahrenen Reifen, der Konter sollte auf der Gegengeraden erfolgen... Da verlor Lippert plötzlich ausgangs T2 den Boliden, verhakte sich mit Hackmann und gab so seinem nahen Verfolger den Freiflugschein für die Back-Straight.

Die Meßlatte wurde erneut um einiges angehoben und das im wahrsten Sinne des Wortes. Es wurden neue Höhenrekorde aufgestellt - harte Landung für Hackmann inklusive, Gott sei Dank alles gut abgefangen.

Wie durch ein Wunder hielten die Motoren. Durch geschicktes "Einlenken" wurden keine weiteren Wagen involviert (YF9).

Der lachende Dritte Ramon Miel hatte noch zu Beginn des Rennens sein Setup für unfahrbar gehalten und holte sich nun damit die Führung. Kurz vor der Schlußphase gab es also nochmal die Möglichkeit, sich neue Reifen in der Box abzuholen.
Doch wer wollte die schon haben, schlitterte es sich so doch viel leichter?
Es schien der letzte Restart zu sein. "5-to-go"!

Hinter Miel folgten Martin Steinbichler, Mike Kadlkac - der sich von Startplatz 36 um ganze 33 Positionen verbessern konnte - Jens Weimer und Marco von Frieling als Fünfter. Bis zum Finish blieb die Reihenfolge der ersten Vier.

Enger Kampf um Platz 6, 7 und 8 - Martin Bals, Alexander Marx und Martin Thiemt fuhren hinter Michael Scheurer, der eine Runde zurück lag.

Die "gedachten" Karos auf der geschwenkten Flagge wirkten etwas vernebelt, für Gelb war's zu spät. Doch es war tatsächlich erst die vorletzte Runde. Wolfgang Woeger überließ Andy Wilke seine Platzierung.

Die Lapper Udo Elsner und Ralf Gültzow gaben alles in einem fairen Rennen hinter dem Leader Ramon Miel - aber es reichte nicht, um in die Führungsrunde zu kommen.

Leider gab es auch kein Finish unter Grün, da in der letzten Runde ein weiterer "Big One" durch eine Berührung von Alex Marx und Marco von Frieling dem wilden Treiben ein vorzeitiges Ende bescherte (YF9.5).

Die hohe Anzahl von Führungswechseln unterstrich den Charakter dieses Rennens. 11 verschiedene Leader wechselten sich 15 Mal bei der Führung ab - das waren harte Kämpfe an der Spitze des Feldes.

Für einige waren die Fehler ihrer Mitfahrer ein Fluch, für andere ein Segen - hier ein paar zusätzliche Kommentare der Fahrer:

"Ich habe so getobt auf meinem Stuhl, meine Nerven waren echt blank." (Patrick Marx)

"Das Rennen war supergenial - nur das letzte Viertel etwas zu actionreich. Unglaublich wie da dauerhaft Staueffekte im 2-wide ja manchmal sogar im 3-wide kompensiert wurden. Und bis Runde 150 nur 5-6 Yellows. Irre!" (Michael Berndt)

-MM/-UE

Zanker siegt in North Carolina

North Carolina war die zweite Station der Dom Division 2. Von 35 startberechtigten Fahrern waren 30 angetreten um die Meisterschaft von North Carolina zu ermitteln.
Im freien Training herrschte klares Wetter. Düstere Wolken zogen bei der Qualifikation am Firmament auf, die aber in der Happy Hour schon wieder verzogen waren.

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Mit 23.152 Sekunden war Sven Mitlehner als schnellster in der Qualifikation und holte sich damit die Pole vor Dirk Wilke und Andreas Kröll. Exakt 66° Fahrenheit zeigte das Thermometer am Raceday an.

Mitlehner führt das Feld an (Start)

Ohne nennenswerte Zwischenfälle verlief der Start.
Zwölf Runden lang konnte geheizt werden, aber dann hatten die ersten Kontrahenten nicht genügend Platz im weiten Oval.

Uehlein, Wagner und Mitlehner beim Monsterwarp (150)

Nobbers sah eine Lücke wo keine war, und schob Rauch zum ersten Mal in die Wand. Die erste Unterbrechung nach nicht einmal 5 Minuten.
Dermaßen konfus donnerte Nobbers auch noch seinem Teammitglied Manthey beim Restart ins Heck und drehte den verdutzten Genossen, von der Rennkommission unbemerkt, kurzerhand um.

Zwei Runden nach dem das Rennen wieder frei gegeben wurde, musste Neuendorf feststellen dass er ein falsches Setup gewählt hatte, was in einem unforced Spin endete.
Den qualmenden Neuendorf im Blick rauschte Wellmann Neumann ins Heck, Yellow Flag.
Davon unbeeindruckt führte Mitlehner das Rennen immer noch an. In Runde 41 nahm Kröll das Lenkrad in die Hand, und debütierte an der Spitze, die er bis zur nächsten Yellow Flag nicht mehr abgeben sollte. Wessendorf, war der nächste der sein Heck nach genau 51 Runden an der Mauer zerdrückte.
Diese Gelegenheit nutzte Hildebrandt um dem tankenden Kröll zu überholen.

Restart in Runde 56, und Leader wiederum Kröll in Runde 58. Nun folgte ein fast 40 Runden langer Stint, aber 40 Runden waren etwas zu wenig um die Fraktion der Reifenschoner richtig nach vorne zu spülen. In diesem Stint konnte sich Kröll nur dreizehn Runden lang der Führung erfreuen, als Zanker das rechte Pedal durchtrat, und ihm die Führung entriss.

Runde 138, die Anwärter auf einen Sieg unter sich. Kröll räumt Hildebrandt zur Seite

Bevor die geschonten Reifen richtig arbeiten konnten, war die nächste Yellow Flag: Neuendorf kam sich mit Mitlehner ins Gehege. Zeit, ein wenig Luft zu holen. Das große Starterfeld und die Enge des Kurses ließen während des Rennens keinerlei Verschnaufpausen zu.

Fast 200 Runden mussten gefahren werden und nach dem Restart war die Hälfte davon absolviert.
Mit vier Unfällen lag der Grid gut im Rennen. Nachtsheims Heck machte als nächstes mit der Mauer Bekanntschaft, Yellow Flag. Jetzt wurde es sehr turbulent. Nicht weniger als sechs Mal sollte die gelbe Flagge in den folgenden 30 Runden geschwenkt werden. In Kürze: Runde 123: Herbstrieth kam sich mit Foertsch in die Quere. Runde 125: Foertsch bedrängte im Anschluss den schon arg lädierten Neumann. Runde 128: Wellmann gingen beim Restart die Pferde durch. Runde 133: Wagner übernahm

Für Kubitschek und Munck das Ende, Kröll kommt ohne eine Schramme vorbei (150)

In Runde 140 übernimmt Köhler die Führung, als das Führungsquintett einen Tankstopp einlegt

in diesen Wirren die Führung. Runde 138: Kröll und Hildebrandt konnten sich nicht über die Linie einig werden. Runde 140: Köhler schrieb sich auch ein, in die Liste der Führenden. Runde 144: Wellmann vs. Stüpp beim Restart. Runde 149: Ein Monsterwarp setzte dem Vorwärtsdrang von Kubitschek ein Ende.
Keiner war da, und doch waren alle da. Munck kam quasi aus dem Himmel herab auf die Haube von Kubitschek, was das Aus für beide bedeutete. Diesen Crash überstand keiner der Motoren. 371 Meter weiter hinten eine ähnliche Situation: Uehlein, Wagner und Mitlehner waren hier involviert.
Nutznießer war Kröll, der wieder die Spitze übernahm.

Die letzte Yellow Flag in Runde 154 beim Restart: Stüpp kontra Nachtsheim. Woyna schnupperte ab Runde 160 auch ein wenig Führungsluft, aber nur drei Runden lang, als Zanker die Spitze übernahm, und diese auch bis zum Schluss nicht mehr abgab.
Zweiter wurde das Geburtstagskind Torsten Eberius vor dem dritten Schrader. Hildebrandt und Mitlehner vervollständigen die Top Five. Das diese Strecke reifenmordend ist, das wusste man, aber das die Technik auch verrückt spielen sollte, damit hatte man nicht gerechnet.
Kompletter Ausfall durch die Technik von: Neuendorf, Hartwieg, Wellmann, Munck, Herbstrieth, Kubitschek und Kopp.

Drei mal wurde ein dritter Gang gefunden. Woyna, Wagner und Neumann können ihn bei den Veranstaltern abholen. Foertsch, Nachtsheim, Neumann und Rauch schleppten ihren beschädigten Boliden ins Ziel.
Hestermann fuhr mit 23.894 Sekunden die schnellste Runde des Tages. Fünf Extrapunkte für die meisten Führungsrunde erhielt Zanker, der 95 Runden lang das Feld anführte, von dreizehn gestartet war, und als Sieger durchs Ziel fuhr.

Die Krone für den Climber der Woche geht an: Olaf Woyna, von 27 auf 10.

-JN

Archivfoto des späteren Siegers, Frank Zanker

18 Yellows im DOM 3 - Rennen

Katastrophale Vorstellung der Fahrer

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

DOM 3. Sonne, 60° Fahrenheit, der Helm sitzt und los geht es zum 2. Saisonrennen der DOM Division 3. Der Start:

Oliver Brückner #414 auf Pole, gefolgt von Holger Pank #234, Marcus Auer #348, Otto-Michael Lampert #576, Bernhard Kämmer #412 und auf den 6.Platz Oliver Herz #527.

In Lap 73 kam es zu einer Berührung zwischen #413 Marcus Jirak und #130 Peter Gess. Die Situation löste eine kurze Schrecksekunde aus, aber es passierte nichts, außer das der Fahnenschwenker auf der Start/Finish Linie wieder etwas Armtraining machen durfte indem er die 10. Yellow ausrufen durfte.

In Runde 84 ergab sich das allseits bekannte Problem unter den Fahrern, wer zuerst in die Kurve einfahren darf. In dieser Szene endete es wieder in einen Crash. Zu sehen sind Sebastian Bach #508 (rechts) und Uli Pruefer #295 (links).

In Runde 92 kam es zu einem klassischen Unforced Spin von Hans-Peter Schlaven #171 aufgrund der sichtbaren Schäden am Fahrzeug, der zur nächsten Yellow führte, die 12. ingesamt schon zu diesem Zeitpunkt.

Die Fahrer brauchten viel Geduld an diesem Abend,

In Runde 118 krchte es dann erneut. Und wieder geschah es in Turn 1. Hier flog Roland #111 Rauch von der Strecke ab, was ihn aber nicht an seinen späteren Erfolg hindern sollte.

Das Rennen war nach dem 20. Yellow endlich zu Ende.
Manchem Fahrer war es sichtlich langweilig während diesen Gelbphasen. Man stelle sich vor, die längste Grünphase war lediglich 41 Runden von 297 zu fahrenden und das war zum Ende des Rennens hin.
Endstand:Der Sieger Roland Rauch verwies Oliver August und Thomas Althaus auf die Plätze Zwei und Drei.

-OBrückner

Montags? Rückspiegel! Was sonst?

Müller siegt in Mosport - Menz holt sich die Trophy

GPL. Am vergangenen Dienstag Abend fand im kanadischen Mosport der 4. und letzte Lauf zur Graham-Hill-Trophy des Rookie Cup statt.
Das auf 27 Runden angesetzte Rennen konnte am Ende Andreas Müller auf Brabham für sich entscheiden.
Nach 37:29,585 Minuten hatte Müller satte 26 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten Andre Ducree (EAG) und ließ mit einem Rundendurchschnitt von 1:23,154 Minuten keinen Zweifel an seiner Klasse aufkommen.
Den dritten Platz eroberte sich Heinz Heizer, der ebenfalls auf Brabham unterwegs war, mit knapp 32 Sekunden Rückstand auf den Sieger.

Gleich zu Beginn des von zahlreichen Unfällen gekennzeichneten Rennens setzte sich Müller gegen Polesitter Ducree durch und übernahm die Spitze.
Im Verlauf der ersten Runden vermochten lediglich Steffen Menz (FER) und Heinz Heizer dem Brabham-Piloten zu folgen, während im mittleren und hinteren Feld bereits das Chaos ausbrach.
Besonders viel einstecken musste hierbei Günter Dachauer, der sowohl in Runde zwei, als auch in Lap 5 Opfer von Abschüssen bzw. sinnlosen Wendemanövern auf der Strecke wurde.

Während sich Müller in der Folgezeit von seinem ärgsten Konkurrenten Menz immer mehr lösen konnte, sicherte Heizer erst einmal seine dritte Position und fuhr relativ konstante Runden.
Ducree, der zu Beginn viel Boden verloren hatte, kämpfte sich gleichzeitig immer näher an die Spitze heran. Ebenso wie Müller fuhr nach anfänglichen Schwierigkeiten auch Johannes Hestermann ein ausgezeichnetes Rennen. Belohnt wurde dies schließlich in Lap 26 mit der schnellsten Rennrunde von 1:22,408 Minuten.

Ein herrliches Gefühl. Müller sieht die schwarz-weiße Flagge als Erster.

Im letzten Renndrittel überschlugen sich dann die Ereignisse, als die Fahrer auf den Positionen Zwei bis Vier - Menz, Heizer und Ducree - unterwegs allesamt massive Zeitverluste hinnehmen mussten.

Somit war der Sieg für Andreas Müller endgültig beschlossene Sache. Ducree nutzte sodann die allegemeine Konfusion am besten aus und schob sich unerwartet auf Position Zwei vor, welche er bis zum Schluss halten konnte.

Heinz Heizer verwies Steffen Menz noch knapp auf den vierten Platz.

Dieses Ergebnis reichte Menz jedoch, um die Graham-Hill-Trophy am Ende mit 5,1 Punkten vor Andreas Müller für sich zu entscheiden.

Den dritten Rang der Gesamtwertung sicherte sich Martin Nachtsheim vor Christian Ulrich.
-CW