

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 9 / 1.März 2004



Interessant: Mit Dirk Wilke in Amerika

Familienbande: Vater und Sohn Bauer

Berichte: Trucks, GRRL, GPL

Gewonnen: Das Traumrennen des Rainer Merkel

**Der Held der Lüfte
Steffen Frey**

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 09/2004
nächster Redaktionsschluss:
7.März 2004 15 Uhr

Aus dem Inhalt

Diese Woche lesen Sie:

Impressum.....	Seite 02
Team Forge übernimmt Lausitzring.....	Seite 03
Truckrennen auf dem I-70 Raceway.....	Seite 04
Truckrennen auf dem I-70 Raceway.....	Seite 05
Traumrennen des Rainer Merkel.....	Seite 06
Gerüchte um Alfred Manzella.....	Seite 07
Dirk Wilke auf dem Charlotte Motorspeedway...Seite 08	
Dirk Wilke auf dem Chralotte Motorspeedway...Seite 09	
Dirk Wilkes Rennsonntag in Charlotte.....	Seite 10
Aufgetankt und abgehoben. Modellflugzeuge...Seite 11	
Steffen Freys Modellflugzeuge.....	Seite 12
Modellfluzeugzubehör und Informationen.....	Seite 13
Manfred und Stefan Bauer.....	Seite 14
Manfred und Stefan Bauer.....	Seite 15
Die Schwierigkeit eine Zeitung zu machen.....	Seite 16
Faszination Nascar Kurzgeschichte.....	Seite 17
Jochen Rindt Cup in Mosport.....	Seite 18
Aus anderen Ligen + Geburtstage der Woche...Seite 19	
Jackie Stewart Cup in Mopsort.....	Seite 20
JSC Cup Mosport.....	Seite 21
GRRL Rennen in Longbeach.....	Seite 22
Die Zeitung zum Selbermachen.....	Seite 23

Familienbande gesucht Zwei Brüder sind in der selben Liga? Vater und Sohn fahren beide Stockcar oder GPL? Ehepaare teilen das gemeinsame Hobby?
Für die Rubriken "Aus dem Fahrerlager" und "Familienbuch" suchen wir Verwandte aus allen Bereich.

Info an:

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

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: P38, 1,20 Meter breit Foto:Steffen Frey

TFM übernimmt den Lausitzring

Das Team Forge Motorsports hat sich in dieser Woche die Mehrheitsanteile an der Lausitzring AG gesichert.

Das Team will durch diesen Schritt die angeschlagene Rennstrecke wieder zu neuem Leben erwecken und den Motorsport nach amerikanischem Vorbild auf Dauer in Deutschland etablieren.

Eine erste Maßnahme wird sein, durch zwei Sonderevents auf dem Eurospeedway Lausitzring, sowohl ausländische als auch deutsche Rennserien und deren Sponsoren vom Potential dieser einzigartigen Rennstrecke in Europa zu überzeugen und die Motorsportfans mit spannenden Rennen zu begeistern.

Das GERMAN 500 und das TRUCK 250 werden vor allem durch Ihre auserlesenen Fahrerfelder und hochklassigen Motorsport brillieren. So wird die gesamte Elite der GNL- und DOM-Rennserien am Start sein und darüberhinaus noch Fahrerlegenden wie Klaus Wember.

Spätestens eine Woche vor den Rennen wird es im Forum der Virtualracing.org eine Anmeldung zu den Events geben.

Details zu den Rennen:
Alle Einstellungen nach DOM.
Practice 30 min, HH 10 min.
Live Übertragung per GNL.tv

Die Eventdaten:



**TFM Truck 250 am Sonntag,
14. März 2004, 14:00 Uhr,
50% Renndistanz**



**TFM German 500 am
Sonntag, 16. Mai 2004,
14:00 Uhr, 100%
Renndistanz**



Lesermeinung



Horst Schumann schrieb im Forum:

"Klasse, endlich ein Bericht über DOM3! Aber bitte Oliver, nicht so sehr übertreiben. Es waren nicht 20 Yellows und auch keine 297 Runden."

Anmerkung der Redaktion: Bei mehr als 15 Yellows hört man auf zu zählen. Und bei der Renndauer hätte man unter grün locker 297 Runden zurücklegen können.

Stefan Pültz schrieb im Forum: **"kann mich nur anschliessen! Super Rückspiegel, echt lustige Geschichte mit dem Kanuurlaub, genauso die Rennberichte! Macht so weiter!! Gruss Stefan**

Jörg Kormany schrieb im Forum:

"Super Ausgabe mal wieder Aus eigenem Interesse hat mir besonders der Bericht vom CC Rennen in North Carolina gefallen Vielen Dank dafür an Jürgen "Nobby" Nobbers Super Arbeit "

Anmerkung der Redaktion. Damit ist der Beweis erbracht, dass jedes Rennen Beachtung findet, wenn rechtzeitig ein Bericht die Redaktion erreicht.

Maximilian Seidenstücker fragte im Forum nach der Technik: **"Wiedereinmal ein gelungener Rückspiegel!!! Nur eine Frage hab ich: Wie habt ihr beim "Reifenpoker im DOM-1 Rennen" die On-Board-Kameraperspektive hinbekommen von Mike Kadlcak???** Und kann man die nur für ein Bild einstellen oder damit ein ganzes Rennen aus dieser onboardsicht eines Autos betrachten?
mfg Max

Anmerkung der Redaktion. Mit dem Camera Control Master lässt sich jede gewünschte Kameraperspektive einstellen. Das gesamte Replay kann dann aus dieser Sicht betrachtet werden.

Ihr Team stellt neue Fahrer ein?
Der Teamchef hat Geburtstag?
Einer der Fahrer ist Vater geworden?
Das sind wichtige Meldungen für die Rubriken
"Aus dem Fahrerlager" oder "Familienbuch"
Info genügt: Redaktion@newspaper-racing.de oder
redaktion_RS@gmx.net

Saison Auftakt Craftsman Truck Series auf dem I 70 Raceway



GNL-CTS. Die Abenddämmerung brach schon ein, als das Startevent der neuen Serie begann. Die CTS war auf der Strecke I-70, 0.49 Miles und 30° Überhöhung, in Odessa zu Gast. 30 Fahrer waren gewillt, den Besten unter ihnen, bei angenehmen 65°F und klarem Wetter, zu ermitteln.

Der I-70 Shorttrack versprach einiges an Turbulenzen, aber schon das freie Training verlief schon zivilisiert. Man beschnupperte sich, da man seine Gegner noch nicht so gut kannte. Race back to Line kam auch noch hinzu, was sein übriges dazu tun könnte.

Die Qualifikation war ein Auftakt nach Maß, der an Spannung kaum zu überbieten war.



Den schnellsten trennten gerade 0.004 Sekunden vom Drittplatzierten W. Woeger.

Aber die Überraschung schlechthin waren die beiden Erstplatzierten, K. Wagner und M. Rudolph die zeitgleich über den Kurs geflitzt waren. Die Pole sicherte sich aber K. Wagner, der wohl das winzige Quäntchen eher aus der Box gefahren war.

Das Rennen wurde eröffnet. K. Wagner konnte die Pole nicht behaupten, denn M. Rudolph war der Führende nach einem Umlauf. Nach drei Runden wurde das Rennen bereits zum ersten Mal unterbrochen. T. Quella konnte leitungsbedingt niemanden mehr sehen. Als ihm die Sicht wieder gegeben wurde, war O. Herz, von 18 gestartet, in seinem Landezentrum, was das aus für O. Herz bedeutete, der mit Motorschaden seinen Pickup in die Garage schieben musste. Yellow Flag Nr. 1 in Runde Vier.

Schnellste Rennrunde für Maurice Rudolph mit einer 17.138. T. Quella wollte nach dem Unfall weiterfahren, aber die Technik versagte auch bei ihm. Ein Unforced in Runde 30 hieß sodann: Yellow Flag 2, und das Aus für T. Quella.



Es folgte der Auftritt von W. Arnold. Den Zweikampf mit T. Eberius verlor dieser, und machte ungewollt Bekanntschaft mit der Mauer. Profitieren konnte dabei B. Bram, von Position 12 ins Rennen gegangen, der sich jetzt auf die 6. Position schieben konnte. Yellow Flag Nr. 3. An der Spitze keine Änderung, M. Rudolph ist weiterhin der Führende.

Engine Probleme zwangen R. Manthey in Runde 52 zur Aufgabe. Nach Elchen geschickt hatte D. 'unser Elkhunter' Rüller: Resultat, ein Unforced in Runde 69, gleichbedeutend mit Yellow Flag Nr. Vier. M. Rudolph nutzte diese Unterbrechung, um sich mit neuen Reifen und Sprit zu versorgen, worauf W. Woeger die Führung in Runde 71 übernahm.

Mit frischen Gummis bestückt, drängte sich M. Rudolph kurz nach dem Restart an M. Wien vorbei auf die 10. Position. Während dessen waren W. Arnold und M. MacCoy in ihren Positionskampf vertieft, den W. Arnold dann für sich entscheiden konnte.

Position 4 in Runde 76 ließ auf ein gutes Ende hoffen. Was nun folgte, war so recht nach den Herzen der Zuschauer und der Racer, 64 Runden am Stück wurden nun heruntergekurbelt.



W. Woeger konnte sich 18 Runden lang an der Führung behaupten, als A. Wilkes Stunde schlug. Lap 89: W. Woeger loses the Lead. The new Race Leader is A. Wilke. Weitere drei Runden später; M. Rudolph schob sich unaufhaltsam durch das Feld vorbei an S. Tschepe auf Position 8. Der Pole Mann K. Wagner kurvte als Dritter um den Kurs, als M. Rudolph Format füllend im Rückspiegel auftauchte, und in Runde 122 seinen 3. Platz abtreten musste.

M. Bauer stellte seinen Truck entnervt in Runde 129 in die Box, die Schäden der ersten Yellow Flag waren zu groß. Eine weitere Runde später lag M. Rudolph bereits auf dem 2. Platz, auch W. Woeger konnte ihn nicht stoppen. Nun hatten wir ein Trio auf den Plätzen 3: Woeger, 4: Wagner und 5: Arnold. K. Wagner konnte sich innen an W. Woeger vorbeidrängen, und W. Arnold schlüpfte auch noch mit durch.

Auslöser der Yellow Flag Nr. 5 waren B. Bram und M. MacCoy, Change Line. Für MacCoy und S. Tschepe, der in den Querstehenden M. MacCoy raste, bedeutete dies das Ende. W. Arnold konnte dabei den 3. Platz von K. Wagner übernehmen. A. Wilke war noch immer der Führende, aber nur bis zur 147. Runde, da hieß der Spitzenreiter wieder M. Rudolph. Eine weitere Runde später ging W. Arnold an A. Wilke vorbei auf die 2 Position.

Wilke hieße nicht Wilke, würde er nicht kontern. Und der erfolgreiche Konter folgte schon einen Umlauf später, Wilke wieder auf 2 in Runde 149.

Ein Motorschaden von A. Sieverth bescherte Yellow Flag Nr. 6. K. Wagner ging dabei an W. Arnold vorbei auf Rang 3. Keine weiteren Positionsänderungen an der Spitze, Rudolph vor Wilke und Wagner. Eine letzte Unterbrechung in Runde 179 zwischen W. Woeger und A. Bittner im Anschluss, bot Grundlage für erhitzte Diskussionen.

Änderungen an der Spitze gab es nicht mehr. Der Sieger des Auftaktrennens war Maurice Rudolph vor Andy Wilke und Klaus Wagner. Ganze drei Fahrer hatten das Rennen angeführt: Rudolph mit 124, Wilke mit 58 und Woeger 18 Runden, und drei Mal hat die Führung gewechselt.

Aufsteiger der Woche ist Sven Weidlich: von Platz 29 gestartet, konnte er 13 Plätze gutmachen. Den tiefsten Fall musste, durch den Ausfall bedingt, Markus MacCoy hinnehmen, der von 4 ins Rennen ging, und 19 Plätze verlor.

Im Vorfeld des Rennens herrschte natürlich Ungewissheit, wie das Rennen wohl verlaufen würde. So viele verschiedenen Fahrer aus 4 verschiedenen Grids, auf einem so engen, kleinen Kurs. Manch einer hatte mit mehr Unterbrechungen gerechnet. Mehrheitlich war doch eine große Zustimmung zu dem Unternehmen CTS Championat zu erkennen.

Große Frage wird nun sein, in wie weit man sich mit den Rekoentscheiden anfreunden kann. Die anschließenden Diskussionen nach den Yellowauswertungen lassen auf eine heisse Saison vermuten.

-JN/Fotos: -UE



Ein Traum Race

Ähnlichkeiten mit lebenden VR'lern sind rein zufällig und nicht beabsichtigt.

Monza, hm ein sch.... Kurs.

Aber was soll's, hab ja schließlich 10 Runden trainiert und bin fit fürs Rennen.

Schnell noch die letzten Vorbereitungen treffen. "Hallo, is da die Pizzeria Roma ? ... ja 3 mal extra groß, ja so gegen 20 Uhr 30 zu Lars Wiebaum und klingeln sie ruhig öfter, es kann sein, dass er sie nicht gleich hört!!"

So, dann mal los und gejoint.

"Hiho an alle", und ab ins Auto [freundschaftsmodus aus und egoistenmodus an].

Ui das war ne geile Qualyrunde, mal schauen...1.27.99. HA! da werden die Turnbeutelvergeser aber schauen, da werden ihnen die Kinnladen so weit runter fallen, so dass sie damit das Gaspedal bedienen können. "Tobi, du schaust ob was passiert, ich geh eine rauchen." Ach so eine Zigarette schmeckt nach so einer Leistung doch doppelt gut. "Ja Tobi, was ist los?"

"Wie 10ter ??????" - "schau noch mal richtig...ja Herrschaftzeiten wie gibt's dann so was??"

Diese elendigen Cheater, dass ein Andy Rilke und ein Lars Wiebaum vor mir stehen, kann ich ja verschmerzen, aber Alex und Patrick Engels und Thorsten Faul, Marco Raupe, Rollo Mozart, Thomas Hupe und Lenard von Lahm, das geht dann doch zu weit.

Werner Leichert und Manni Mannsrath, Timo Böller, Dominic Daumenkappi und Peter Altenstadt müsste ich im Griff haben.

Hm, nur noch ein paar Sekunden bis zum Start, ich hätte doch noch piseln gehen sollen.

"GL all" (besonders hinter mir). "Hähä, Tobi schau, ich hab gewusst, dass in T1 ein paar rausfliegen."

"Wie ? angeschubst??? das war Warp mein Sohn, nix hast du genau gesehen und wenn du was in Pottenstein erzählst dann gibt's Hausarrest." "Ja genau, Warp, sag ich doch."

Die Engelsbrüder sind schon mal weg und ich 8ter. "Ja das ist schon gut, aber es wird noch besser." "Wann?" - "ich denk so in 10-20 Sekunden".

THOMAS HUPE HAS DISONNECTED.

Hihi, mein Tipp an Thomas das Häckchen bei Autotrennung jede Stunde zu machen war goldrichtig.

Ja was seh ich denn da, Bremsspuren ins nichts

ROLLO MOZART HAS DISCONNECTED.



Och wie schade. "Tobi, was steht da oben??" - "ahh, Feder ist wieder gebrochen"

LENARD VON LAHM-HAS DISCONNECTED.

"Tobi, erinnere mich daran, dass ich mich bei Gabriel Baronler noch bedanke, dass ich die Federn für Lenard noch vorm Verschicken anschauen durfte."

5ter, es wird, es wird. "Tobi schau, da dreht sich einer, das ist der Marco Raupe. Marco wink einmal hähä, 4ter jawohl ja!!!!!!"

Wer ist jetzt vor mir?? Oha, mein alter Spezi Thorsten, der alte Bundeswehrler.

"Tobi, geh mal ans Telefon, da liegt ein Zettel, ruf die Nummer an und lies den Satz vor

"Wie? Du kannst das nicht lesen?"

Das heisst NATOalarm...

Was das ist? Das erklär ich dir später, ruf jetzt an!"

THORSTEN FAUL HAS DISCONNECTED

"Danke Tobi ...okay, okay 2 Euro."

Ha, ich bin ja schon auf dem Podium aber was ist das?????? Meine rechte Hand schläft ein!! Ehh, du Schwuchtel von rechter Hand, wenn du nicht sofort wieder aufwachst dann werd ich ab Morgen Linkshändler und dann hatten wir heut Nacht das letzte mal Sex zusammen und Weiber begrabschen ist dann auch nicht mehr!

Na also, geht doch wenn man will.

Verdammt wer kommt da von hinten? Shit der Marco Raupe, aber du nicht mein Freund, mit mir nicht. Ja komm zu Papa in den Windschatten komm, komm und nicht vergessen den Honda schön hoch drehen

"Das war nicht unfair Tobi, das war ganz normal die Tür zuge-macht."

Hauptsache ist doch, dass der Marco in meinem Windschatten bleibt.

LARS WIEBAUM : PIT IN
Guten Appetit Lars, hähä.

Ja wie lange hält dieser Honda denn noch?? *Bumm* hähähä, schade Marco, hätte ein schöner Fight werden können.

Oh oh, nur noch 3 Runden und der Rilke ist 50 Sekunden vorne.

"Ja Tobi, bring das Telefon her und schalt auf laut"... "Grüß dich Jupp, hat ja doch geklappt mit der Nachtschicht...und alles klar in eurem AKW?...und du kannst wirklich einzelne Straßenzüge stilllegen?..."



prima, dann gebe ich dir jetzt die Adresse, also Düsseldorf, xxxxxxxxx."

ANDY RILKE HAS DISCONNECTED.

"Jo, hat geklappt Jupp, danke nochmal und du hast was gut."

"Nein Tobi, ich bescheiß hier gar nicht...das war Zufall...nein, ich halt dich nicht für blöd."

Sodala, mein erster Sieg ist da. "Jo danke Leute, ich hatte viel Glück...ja, stimmt das hab ich mir mal verdient."

Was ist denn in 2 Wochen dran? Silverstone !!

Silverstone, hm ein sch...Kurs

"Ja was ist los Gabi?? wie schon 5 Uhr ??? ich muss aufstehen, Shit"

"Wieso ich im Schlaf immer <Sieg, Sieg> geschrieen hab'?"

"Jo, wahrscheinlich schlecht geträumt...das hab ich oft vor einem Race."

"Wo wir fahren? Ähh, in Monza..." Rainer Merkel

Aus dem Fahrerlager



Gerüchte bestätigt!

Presseerklärung zum Rücktritt von Alfred Manzella

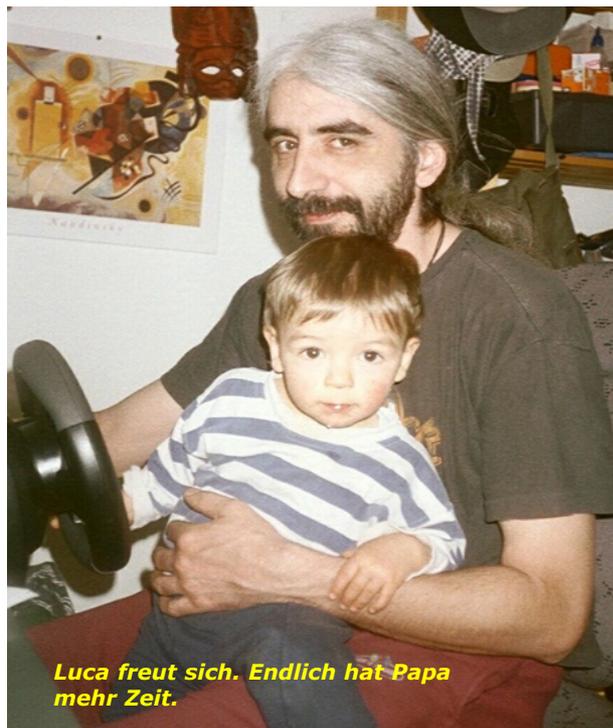
"Ich war ganz schön erstaunt, als ich die Rubrik "Gerüchteküche" im letzten RS gelesen habe, gut recherchiert!!"

Das war die Aussage von Alfred Manzella nach der Veröffentlichung seiner Rücktrittsabsichten in der letzten Ausgabe. Aus diesem Grund wollte er dann aber die Leser mit einer offiziellen Presseerklärung über die Gründe informieren.

Der Grund für meinen Rücktritt ist einzig und allein Zeitmangel.

"Ich brauche einfach mehr Zeit für mich und meine Familie, beruflich bin ich auch um einiges mehr eingespannt als zuvor und so sind die "Freistunden" immer weniger geworden.

In der GGPLC zu fahren erfordert allerdings mehr als nur ein paar Runden Training.



Luca freut sich. Endlich hat Papa mehr Zeit.

Aus diesem Grunde räume ich mein Cockpit als Stammfahrer. Traurig bin ich über diesen Schritt natürlich schon, die letzten zwei Jahre musste ich wegen "Bandscheibentechnischer" Probleme mitten in der Saison aussteigen, was mich auch jedesmal voll angefiecht hat. Irgendwie solls wohl nicht klappen.

In Zukunft werde ich weiterhin so oft es geht GPL fahren, sonst gibts noch den totalen Entzug, immerhin hab ich Benzin im Blut, sowas muss ausgelebt werden, und am besten geht das immer noch am Rechner :-). Deshalb steh ich dem Team nach meinem letzten Rennen als Ersatzfahrer zur Verfügung.

Ich bleibe der VR also auf jeden Fall erhalten und freue mich schon auf ein Comeback (GPL ist ja eh völlig Zeitlos) !!!"

ciao Alfred
Bavaria, 24. Februar,
Anno 2004.

Fahrer der Woche



Eine wahre Geschichte von Dirk Wilke.... Tiefer Süden – Teil 1

1997 – Hundstage im Sommer. Klaus und ich gingen nach einem schweisstreibendem Fight in der Cafeteria der Kartbahn und folgten mit verklärtem Blick den Winston Cup Boliden, die auf dem kleinen Fernseher ihre Doorhandles aneinander rieben. „Klaus, da muss ich hin“, sagte ich nach einer Weile, mehr zu mir, als zu ihm. Denn Klaus konnte kein Englisch und in den Staaten war er auch noch nicht. „Jo, dann mach mal was!“ Als ich mich zu ihm umdrehte, war klar, dass er das ernst meinte und der Schneeball gerade ins Rollen gekommen war.

Nur, um ein Rennen zu sehen in die USA? Nein, das musste ausgebaut werden und eigentlich wollten wir fahren mit den Biestern, schließlich tranken wir jeden Morgen einen halben Liter Motoröl. Die Buck Baker Racing School wurde als Mittel zum Zweck geortet und schnell entstand ein Programm für 10 Tage, das Anschauungsunterricht bei den Big Boys und Hands-On-Training in deren abgelegtem Arbeitsmaterial vorsah. Zwischendrin sollte die ein oder andere Kartbahn in Carolina unsicher gemacht werden.

Wir kamen an einem Oktoberfreitag in Charlotte an und noch bevor wir unser Motel aufsuchten, fuhren wir schnurstracks zum Allerheiligsten:

The World Center of Motorsport, Charlotte Motor Speedway (heute LMS).

Wir näherten uns dem Gelände von Norden. Wir konnten die Tribünen gerade sehen, als plötzlich der weinerliche Klang unseres Dodge Stratus durch Donnerrollen übertönt wurde.



Unverzüglich wurde der Weltrekord im Fensterkurbeln gebrochen und die Ohren rausgehängt. Unglaublich: Da drehte offenbar nur ein einziger Wagen seine Runden und erzeugte Gänsehaut Faktor 10! Unser Motel lag eine Stunde nördlich von Concord, wo der Speedway sich befindet.

Das lag einerseits daran, dass schon im Sommer innerhalb dieses Radius um Concord alles ausgebucht war, was man irgendwie als Schlafstatt benutzen konnte und andererseits daran, dass es in der Nähe von Mooresville liegt. Mooresville ist eine verschlafene Kleinstadt, wie viele andere im Süden. Lediglich das kleine Schild „Race City, USA“ am Ortseingang liess vermuten, dass hier ein paar typisch amerikanische Aufschneider wohnten oder... .

Tatsächlich fanden wir hier, in einem kleinen, aber feinen Industriegebiet, die blitzsauber herausgeputzten Shops von Roush, Hendrick, Sabates und anderen.

An diesem Flecken Erde wurde also die Mehrzahl der Geräte, die ihre Piloten in den Stock-Car Himmel transportieren sollten, aufgebaut.

Wir hatten 100 \$ pro Nase investiert und das Paket umfasste auch das Busch Race am Samstag Abend.



Natürlich saßen wir schon zur Happy Hour der Winston Cup Cars auf unseren Plätzen, um die Boliden erstmalig in Aktion zu sehen. Das Busch Race sah zwei überlegene Winston Cup Fahrer, die allen anderen die Schau stahlen. 27 Runden vor Ende des Rennens setzte sich Jimmây „Mr. Exciitement“ Spence auf der äusseren Linie neben Maaaak Martn und da blieb er bis ins Ziel.

Das Publikum sprang angesichts der Doorhandle-to-Doorhandle Action sofort auf die Füße und hielt ebenfalls bis ins Ziel durch. Die beiden Haudegen schafften eine unvergleichliche Atmosphäre und auch wenn ich mir nie ganz klar darüber geworden bin, ob das nun echt war oder von den beiden, zum Wohle des Publikums, gesteuert, werde ich dieses Duell wohl nie vergessen. Ach ja, Mark Martin hatte am Ende die Nase vorn, soweit ging die Freundschaft dann doch nicht.

Sonntag morgen, kristallklarer, blauer Herbsthimmel, etwa 2°. Wir sprangen früh aus den Federn, denn das Package beinhaltete auch den Pitwalk. Der riss uns nicht so sehr vom Hocker, weil wir an Fahrer und Autos nicht ran kamen.

Aber die imposanten Tribünen von unten zu sehen, zwischen den bereit gelegten Ersatzreifen der Teams herum zu stel-



zen und mal den Hosenboden auf der Boxenmauer zu reiben, hatte auch etwas. Und dann waren wir ja noch Gäste eines gewissen Jeff Gordon. Also auf zum Hospitality Zelt, zwischen die anderen Gäste gehockt und dem vielleicht kontroversesten der Winston Cup Fahrer bei einer Interview Session gelauscht. Danach gab es natürlich auch noch Verpflegung auf Kosten



des Teams ein paar Giveaways und Gelegenheit für diverse „what? – from Germany? – just

to watch the race? (breites Grinsen – stolzgeschwellte Brust – leichtes Kopfschütteln – mitleidiger Blick)“ – Smalltalks.

13.00h – endlich geht es los. Nach dem unverzichtbaren „Gentleman, start your engines“ und scheinbar endlosen Parade-laps, erhebt sich das Publikum, offenbar, um uns Ausserirdischen freundlich-weise anzuzeigen, das diese Paradelap die letzte sein wird. Erst glaubt das

Ohr, einen Hummelschwarm zwischen T3 und T4 zu orten, doch was sich dann plötzlich, aus T4 kommend, entwickelt, kann man wohl am besten mit Stampede bezeichnen.

Die Tribüne vibriert, das Donnerrollen schwillt zum Orkan und zwischendrin versuchen sich die Zuschauer vergeblich, kreischend Gehör zu verschaffen.

Dabei winken Sie engagiert ihren Lieblingsfahrer nach vorn. Sie tun das in etwa in der Art, wie unsereiner seinen Nachbarn zum gemeinsamen Bier über den Gartenzaun winkt. Das hat eine gewisse Komik, aber drei Stunden später sollten auch wir uns an diesem Tanz beteiligen.



Völlig überzeugt davon, das unser Fahrer auch weiss, das wir ihn meinen. Man fand auf der Tribüne kaum jemanden, der nicht per T-Shirt und/oder Kappe zu verstehen gab, für wen sein Herz schlägt und stellte dabei schnell fest, das viele der T-Shirts nicht mehr ganz neu waren und die darauf verewigten Fahrer bereits im verdienten Ruhestand waren. Wenn der „eigene Mann“ zum

Überholvorgang ansetzte, war aufstehen erste Fanpflicht. Wer so einen Start miterlebt hat, weiss, warum es wirklich im NASCAR Sport Gelbphasen gibt. Man kann vom Starten nicht genug bekommen.

In drei Stunden gab es eine Menge Rennaction zu bewundern und leider auch den ein oder anderen Abflug. Glücklicherweise, aber nichts

Ernstes. Der Lorenz brannte den ganzen Tag und wir waren froh, das der Zufall uns, Ausgangs T4, Plätze beschert hatte, die gerade unter dem Dach lagen, während wir in den Reihen vor uns die rasante Entwicklung von Whitenecks zu echten Rednecks verfolgen konnten. Das Rennen wurde von Dale Jarrett gewonnen, der sich mit lehrbuchhafter NASCAR Strategie über etwa 80 Prozent der Distanz im Hinterfeld versteckt und seine Reifen geschont hatte, um sich dann mit einem unglaublichen Speed innerhalb nur weniger Runden an die Spitze zu pfeilen und unangefochten den Sieg nach 500 Meilen nach Hause zu fahren.

Abends im Motel konnten wir unsere Bud Ice Flaschen noch immer nicht zitterfrei zum Mund führen und wir waren schon jetzt sicher, das unsere Reise in die Welt des ur-amerikanischen Motorsports ein voller Erfolg war. Nächste Woche erzähle ich dann, wie die Rennsaurier sich von innen anfühlen...

-DW





Aufgetankt und abgehoben...

Steffen Freys Welt der Modellfliegerei

VR-Mitglied Steffen Frey beschäftigt sich intensiv mit der Modellfliegerei. Ein Grund für die Redaktion des Rückspiegel, ihn mal auf seinem heimischen Rollfeld zu besuchen und zu seinem Hobby zu befragen. Detlev Rüller traf sich mit dem 29-Jährigen.

RS: Es gibt ja in der VR-Community Modellbauer und Modellflieger. Ich denke also, dass du die Modelle, die du fliegst, nicht baust, sondern fertige Modell fliegst?

SF: Mal so, mal so... Modellflieger sind generell Modellbauer. In welchem Ausmaß das aber vonstatten geht, ist von jedem selbst abhängig.

anlage und des Motors sind immer noch zu erledigen. So ist auch gewährleistet, daß jeder seine Wunschkomponenten einbauen kann.

RS: Wann hast du damit angefangen?

SF: 1999 bin einfach in ein Modellbau-Fachgeschäft gegangen und hab mir einen Styropor-Bomber geholt :)

RS: Aber ich denke, dass man sowas nicht ohne einen Anreiz von aussen macht. Wie bist du dazu gekommen?

SF: Ich habe einen Bekannten der das Hobby schon länger ausübt

Aber dabei immer noch gefühlsechter, als es bei der virtuellen Rennfahrerei in der GNL oder GPL möglich ist.

RS: Was für Modelle sind das denn? Auf einer Flugschau sah ich diverse Unterschiede an Fluggeräten.

SF: Grundsätzlich kann das alles sein was fliegt. Also vom Heißluftballon über den Doppeldecker zum (echten!) Turbinenjet.

Ich persönlich fliege Doppeldecker, Kunstflugmaschinen und Warbirds (Modelle von alten Jägern und Bombern).

RS: Du hast dich also spezialisiert auf eine Gattung. Damit auch auf spezielle Antriebe?

SF: Ja. Ich fliege E-Modelle (Modelle mit Elektromotor/en), hauptsächlich wegen den Lärmbestimmungen und wegen des Gestanks :)

RS: Wie teuer ist so ein Flieger?

SF: Es kommt drauf an, was man investieren möchte :) Ein Styro-Flieger mit ein paar billigen Motoren ohne Empfänger und Servos und Sender gibts schon ab 40 EUR aufwärts.

Qualitativ hochwertige Modelle (Glasfaser, Kohlefaser, große Holz-Bausätze) ab 150 EUR bis hin zu mehreren 10000 EUR (je nach Größe, Bauaufwand und Antrieb).

RS: Wie teuer ist die Ausrüstung drumherum?



Die P38 hat eine Spannweite von 120 cm, wiegt etwa 1,6 kilo, Antrieb durch 2 Elektromotoren Typ 480 (etwa 80 -100 Watt), Akku 8 Zellen, 2400 mAh (9,6 V=8 x 1,2 V), Geschwindigkeit (geschätzt)= 80 - 110 kmh

Ganz fertige Modelle kann man sowieso nur gebraucht kaufen. Abschließende Arbeiten wie der Einbau der Fernsteuerungs-

Und da ich an Flugzeugen und am Fliegen sehr interessiert bin, mir aber nie ein richtiges Flugzeug kaufen kann...fliege ich eben "virtuell" :)

SF: Das ist naturgemäß auch wieder davon abhängig, was man ausgeben und machen möchte.



Die Fernbedienung ist eine Graupner MC 22, voll programmierbar, arbeitet im 35 MHz Band, Preis etwa 650 Euro "nackt" (Graupner hat noch eine größere im Programm, die MC 24, Preis etwa 850 Euro "nackt")

Einfache Sender kosten 150 EUR, sehr gute etwa 1200 EUR, Empfänger so ab 50 EUR, Servos ab 20 bis 300 EUR, Elektromotoren von 9 bis 650 EUR, Verbrenner 100 bis 5000 (ist dann ein 5 Zylinder Sternmotor oder 4-Zylinder Boxer), Turbinen ab etwa 1500 EUR mit viel Selbstbauanteil. Aufwärts gibt es keine Grenze!

Akkus für die E-Motoren sind abhängig von der Größe des Motors ab etwa 40 EUR bis zu 500 EUR für die neuesten Li-Polymer-Zellen.

Der Sprit für den Verbrenner kann ab 70 Cent/Liter bis 5 EUR Liter reichen (Methanol), was Kerosin kostet für die Turbinen weiß ich nicht...hab keine :)

RS: Ist die Verlustrate an Maschinen hoch? Muss viel Lehrgeld bezahlt werden?

SF: Generell gesehen nicht. Bei etwa 30 aktiven Fliegern bei mir im Verein, sind etwa 1-2 Abstürze pro Monat (auch abhängig davon, wie man fliegt und was man fliegt) zu verzeichnen. Meist durch Störungen der Empfangsanlage oder einen technischen Defekt hervorgerufen.

Aber natürlich auch durch menschliches Versagen.

RS: Gibt es Wettbewerbe für dein Hobby?

SF: Sehr viele sogar. Von den Vereinsmeisterschaften über die Deutschlandmeisterschaften zu den Weltmeisterschaften oder den TOC (Tournament of Champions, die besten der besten Kunstflieger).

RS: Verbrenner sind sehr laut. Was ist das für ein Fluggelände und wo kann man so einem Hobby denn heute noch ungestört nachgehen?

SF: Das stimmt. Deshalb sind in unserem Verein nur Elektro- und Segelmodelle zulässig, da unser Flugfeld sehr nahe an einem Ort ist.

Unser Fluggelände liegt auf einem Hügel nördlich von Urbach in BW.

RS: Noch mal zum Lehrgeld. Braucht es sehr viel Übung?

SF: Unterschiedlich. Manche Schüler kann man nach 2 Tagen alleine fliegen lassen, andere haben mehr Schwierigkeiten (hauptsächlich beim auf den Piloten zufliegenden Modell, d.h. wenn man am Steuerknüppel links drückt, dreht der Flieger nach rechts)

Ich habe mir das Fliegen selbst beigebracht (sogar ohne großen Schrott!), wobei ich aber sagen muß, dass ich schon viel "Erfahrung" mit dem Fliegen hatte, hauptsächlich durch Flugsimulatoren aller Art.

RS: Braucht es auch Theorie oder reicht die Praxis?

SF: Kommt drauf an, ob man den Flieger, den man haben will komplett selbst konstruiert.

Zum Fliegen selber braucht man nur zu wissen, wo oben und unten, links und rechts ist.

RS: Wer bringt einem die nötige Praxis bei? Jeder Fehler endet unweigerlich mit einem

Totalverlust, oder? Wie geht man also übungstechnisch da dran?

SF: Normalerweise ist ein sogenannter "Lehrer" (meist ein Pilot mit viel Erfahrung) anwesend. Wie im richtigen Leben halt. Über ein sogenanntes "Lehrer-Schüler-System", d.h. 2 Sender sind über ein Kabel verbunden, kann der Lehrer eingreifen.

Der Lehrer kann den Schüler im Notfall übersteuern, gelegentlich wird auch von einem erfahrenen Piloten das Modell gestartet und gelandet, der Schüler übernimmt nur den Sender im Flug.

RS: Helikopterfliegen gilt wohl als das Schwierigste dabei. Wieso?



-Empfängerakku des Doppeldeckers (Servostromversorgung+Empfänger) -kleiner 8zelliger Akku (momentan kein Flugzeug dafür :(-8zelliger Akku 2400 mAh (P38) -16zelliger Akku 2400mAh (Doppeldecker)

SF: Zur Erklärung bedarf es ein wenig der Theorie:

Ein Flächenflugzeug (das mit den Flügeln) fliegt in der Regel eigenstabil, das heißt es kehrt bei einer neutralen Ruderstellung in eine stabile Lage zurück, ferner fliegt ein Flugzeug meist mit einer gewissen Geschwindigkeit, durch die der Auftrieb gewährleistet bleibt (die meisten Flugzeuge kommen auch ohne Antrieb noch heil auf den Boden).

Bei einem Helikopter ist KEINE Fluglage jemals stabil.

Ein Heli muß immer wieder korrigiert und gesteuert werden, um nicht ausser Kontrolle zu geraten.

Ferner hat man beim Hubschrauber noch eine zusätzliche Achse, in der er sich bewegen kann (Flugzeug: Flugrichtung Nase voran, steuerbare Achsen sind das Nicken (Nase hoch und runter), Rollen (Drehung um die Längsachse) und das Gieren (Drehung um die Hochachse, selten bei hoher Geschwindigkeit benutzt)).

Beim Heli kommt noch Pitch hinzu (senkrecht Steigen oder Fallen).

RS: Gibt es denn wenigstens Sponsoren auf den unteren Ebenen?

SF: Ja die Top-Piloten werden gesponsort. Hauptsächlich von Herstellern.

RS: Muss man Mitglied in einem Verein sein, oder geht das auch so?

SF: Es "geht" auch so. Allerdings ist zu beachten, dass man seine Fernsteuerung angemeldet haben muss, eine ausreichend hohe Haftpflichtversicherung oder eine extra "Luft-

Menge!) ist eine Luftfahrt-technische Zulassung nötig.

RS: Hilft einem Modellflug dabei auch im wirklichen Leben zu fliegen?

SF: Im Prinzip besteht kein Unterschied zwischen "echtem" Fliegen und Modellfliegen. Einziger Unterschied ist der, dass man beim Modellfliegen nicht selber drin sitzt :)

RS: Wirst du auch im realen Leben was mit Fliegerei machen oder machen wollen?

SF: Mal sehen was noch so am Horizont auftaucht :)

RS: Btreibst du auch virtuellen Flugsport? Es gibt da ja diverse Spiele und Ligen. Sowohl militärisch, als auch zivil.

SF: Ja, betreibe ich. Sowohl militärisch (IL2 Sturmovik und Forgotten Battles, Falcon 4) sowie zivil (FS2004).

Nun, bei soviel Flugbenzin in den Adern bzw. einem vollen Elektromotor im Körper braucht man sich nicht wundern, warum Steffen Frey lange nicht mehr aktiv in der VR gefahren ist, und nur als Forumsmitglied registriert ist.

Dennoch wird abzuwarten sein, wie seine Lebensentwicklung weiter geht. Und eines Tages sitzt er vielleicht mit uns im selben Urlaubsflieger.

Dann aber vorne im Cockpit als Pilot.

"Flugkapitän Steffen Frey heisst Sie an Bord der Boing 747 nach Thailand recht herzlich willkommen."

Vielleicht fliegt er aber auch eine legendäre Tante Ju bei einer der nächsten Flugschauen, die Sie in England besuchen.

Aber egal, was er macht. Der Rückspiegel wünscht bei seiner weiteren Flugausbildung viel Glück und Erfolg. -DR



Spannweite von 160 cm, wiegt 3,5 kg, Antrieb durch einen bürstenlosen, elektronisch kommutierten (brushless) Motor, Leistung etwa 800 Watt, Akku 16 Zellen, 2400 mAh (19,2 V), Geschwindigkeit geschätzt = 50-80 kmh

fahrt-Haftpflicht" hat, und so ein Flieger bei 10 kg Gewicht (davon 1 Liter Sprit oder 2 Kilo Akku) ein verdammt schnelles und gefährliches Geschoss werden kann.

Flugmodelle als Spielzeug abzutun ist total daneben

Helikopterfliegen muß man sich als Laie etwa so vorstellen:

Einen großen Industriebesen nehmen und an den Stiel eine Stricknadel binden.

Und nun den Besen an der Nadel bei mäßigem Wind auf dem kleinen Finger balancieren. Allerdings dreht der Besen nicht um die Gierachse wie es ein Heli tun würde :)

Helikopterfliegen braucht sehr viel Zeit und Übung und man kann damit rechnen, dass bis man es wirklich kann, zwei bis drei neue Hubschrauber gekauft werden müssen :)

RS: Btreibt man die Modellfliegerei nur für Ruhm und Ehre oder sogar für Kohle?

SF: Geldverdienen kann man in diesem Sport nur als Vollprofi oder Hersteller :)

Eine gewisse Verantwortung beim Fliegen ist Voraussetzung! Ein kleiner Elektromotor mit einer 13 cm Luftschaube haut einem ganz locker einen oder mehrere Finger ab!

Und was ein Hubschrauber mit 1,50m Rotor mit einem machen kann, brauche ich wohl nicht näher zu beschreiben ;)

Von daher ist eine Vereinsmitgliedschaft nicht Bedingung, aber jedem Interessierten anzuraten.

Ausserdem bekommt man in einer Community ja auch jede Menge Hilfen und Infos.

Übrigens sind alle Modelle bis 20 kg frei. Ab 20 bis 25 kg braucht aber der Flugplatz eine Sondergenehmigung, bei über 25 kg (und davon gibts eine

In dieser Rubrik stellen wir in loser Reihenfolge Familienangehörige vor, die verwandt oder verschwägert sind und das gemeinsame Hobby des virtuellen Racens teilen.

Heute: Manfred und Stefan Bauer

Die ersten Rennen sind mittlerweile gefahren und die Reporter trudeln nach und nach im Büro ein, um ihre Artikel abzuliefern. Doch dann sind sie auch schon wieder weg um vom nächsten Rennen zu berichten. Christian Heuer nahm sich mal eine Auszeit und ließ Familie BAUER kommen, um beide in gemütlicher Atmosphäre zu interviewen.



Vater Manfred Bauer rechts
Geboren am: 10.11.1961
Herkunft: Garsten / Österreich
Beruf: Betriebsfeuerwehrmann

Sohn Stefan Bauer links
Geboren am: 23.10.1986
Herkunft: Garsten / Österreich
Beruf: Lehrling

Tochter Sabine Bauer Mitte
Alter: 5
Herkunft: Garsten / Österreich
Beruf: Kind & persönlicher Crew-Chef von Manfred

Wie war Eure Anreise ?

Manfred:
Bei der MAN Steyr AG bin ich bei der Betriebsfeuerwehr beschäftigt.

Ich lieh mir also kurzerhand einen Dienstwagen aus und fuhr, mit viel Blaulichteinsatz dank Sabine, zu Euch.

Wie seid Ihr beide zum Sim-Racer geworden ?

Manfred:
Ich kaufte meinen ersten PC 33 MHZ im Media-Markt und mußte zu Hause feststellen das außer C:/ nichts ging. Schnell und unter großem Gelächter wurde festgestellt, daß ein Betriebssystem nicht schlecht wäre um mit dem PC arbeiten zu können. Angefangen habe ich mit Stunts, dann kam Grand Prix, NASCAR 1, GPL und Need for Speed. Als dann das Internet ins Haus kam wuchs auch das Interesse am Online-Racen.

Stefan:
Tja, und ich war seit Anfang an mit von der Partie.

Wie führte Euch dann der Weg zur VR ?

Manfred:
Durch Zufall kam ich eines Nachts auf die HP von GMRT, schaute mich im Forum ein wenig um und stellte fest das GMRT auch Online in Sachen NASCAR unterwegs ist.

Ich wollte mich zuerst nicht Anmelden wegen meines Alters aber Stefan hat mich dazu gezwungen. So kam ich über GMRT zur VR. Keine Minute bereue ich diesen Schritt getan zu haben.

Stefan:
Einspruch! Ich hab dich sicherlich nicht gezwungen.

Wer war zuerst in der VR ?

Manfred:
Meinereiner natürlich, aber Stefan ist mir nicht mehr von der Seite gewichen und so bekam er ein Jahr später einen eigenen PC mit Internet-Anschluss.

Stefan:
Ja stimmt. Ich bin ab und zu mal gefahren wenn mein Vater nicht zu Hause war.

Und warum seid Ihr VR treu geblieben ?

Manfred:
Weil es keine 2. Liga mit dieser Faszination gibt. Das Engagement, die Forum-Aktivitäten und vieles andere habe ich bisher nur hier gefunden deshalb bleib ich der VR treu. Und Pottenstein...

Stefan:
Für mich ist VR wie eine Droge, einmal probiert kommt man nicht mehr so leicht davon los.

In welchen Ligen kann man Euch sonst noch antreffen ?

Manfred:
GNL OPEN, GNL Truck, und ab und zu bei den Trainings der GPL.

Stefan:
RCC, DOM, GRRL, GPL-Rookies, konnte man mich antreffen.
Anmerkung der Redaktion: Mit "konnte" ist das derzeitige PC-Verbot gemeint. Stefans schulische Leistungen waren nicht so prall und dann gab es vom Papa ein PC-Verbot.

Äußern möchte er sich dazu nicht weiter, aber Stefan ist über sich selbst wütend und für ihn kommt es einer Todesstrafe gleich.

Wie ist Euer Verhältnis untereinander ? Trainiert Ihr zusammen ?

Manfred:
Zusammen trainieren? NEIN! Gegeneinander vielleicht. Ich lege eine gute Zeit vor und Stefan ist wieder um 0,2 sec schneller.

Dann kontere ich wieder mit einer besseren Zeit und das geht so lange bis wir am Limit sind. Am Ende gewinnt Stefan aber zu 80% bei den Trainings.

Stefan:
Mensch, der lügt ja das sich die Balken biegen.

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

Manfred:
Ich fahre mit dem Sidewinder FFB von Microsoft. Das ganze steht im Wohnzimmer bei der Stereoanlage die mit dem PC verbunden ist. So kann ich die Sounds von NASCAR und GPL richtig genießen.



Meine Frau hat da öfters eine andere Meinung aber nach 21 Jahren Ehe hat sie es aufgegeben rumzumaulen. Sollte es dennoch dazu kommen wird einfach der Lautstärkenregler beim Verstärker nach oben gedreht.

Stefan:
Ich fahre ebenfalls mit dem SW FFB von Microsoft. Ich hab eher einen bescheidenen „Race-Room“ als Paps.



Welche Hobbys pflegt Ihr sonst noch ?

Manfred:
Mein Hobby besteht darin mit meiner fünfjährigen Tochter von Mai bis September im Pool zu plantschen und zwischendurch ein wenig NASCAR und GPL zu Fahren.

Stefan:
Alle möglichen Sportarten.

Gibt es etwas wichtiges was Ihr der Welt mitzuteilen habt ?

Manfred:
Im Jahr 2002 belegte ich für das Team GMRT im Winston den 6. Platz. Nicht durch Speed sondern eher durch wenig Strafpunkte. Gekostet hat es mich aber 8 Urlaubstage um an den Rennen teilzunehmen.

2003 gab ich nach der Sommerpause meine OPEN-Lizenz zurück da ich feststellte das meine Fahrweise in den TOP5 immer aggressiver wurde und ich mir meinen Ruf als fairer Fahrer nicht zerstören wollte.

Außerdem hatte ich schon wieder 6 Tage Urlaub verbraucht nur für Online-Racen.

2004 kehrte ich wieder zurück in die GNL-OPEN und als Gaststarter im GNL-Truck.

Urlaubstage werde ich aber keine mehr nehmen um alle Rennen mitzufahren. Wenn ich NASCAR fahre bringt mich eigentlich fast nichts aus der Ruhe. Nur meine kleine Tochter möchte ab und an mal auf Papas Schoß oder steht mir ratgebend mit strategischen Tipps zu Seite.

Stefan:
Also die Saison 2003 war total übel für mich. Ich hatte nur ein Ziel , und das war weniger Strafpunkte zu haben als mein „Lehrmeister“ der bei 165 Strafpunkten hielt am Ende der Saison 2002. Diese Marke überschritt ich um ein Vielfaches, deshalb kann Ich mich auch nicht über den 6. Platz last year im PF freuen, der mehr als glücklich war.

Möchtet Ihr noch jemanden Danke sagen ?

Manfred:
Danken möchte ich dem Team GMRT, weil es mich zur VR gebracht hat. Natürlich auch einen großen Dank an mein jetzigen Team „Royal Pioneers“ für das Verständnis das ich die Saison 2003 unterbrochen habe.

Stefan: Nö

Die Redaktion dankt der Familie Bauer für den Besuch und drückt allen die Daumen für die weitere Zukunft. Vor allem der kleinen Sabine die mal ganz groß in der GPL-Szene rauskommen möchte.

**Jede Woche
Montag
neu!
Der Rückspiegel
Informativ
Zusammenfassend
Bunt**

Von der Kunst eine Zeitung für alle Leser zu machen.

Zeitschriften haben etwas seltsames. Jedesmal muss man sich darüber wundern, dass genau soviel passiert, wie in so eine Zeitung hineinpasst.

Und jedesmal, wenn man sich eine Zeitschrift kauft, ist man sich darüber im Klaren, dass man sich für mindestens der Hälfte des Inhaltes in keinsten Weise interessiert.

Und dennoch rennt man monatlich zum Kiosk, um sich seine PC-Welt, seinen GameStar, oder sonst ein Magazin zu kaufen, immer in der Hoffnung, dass dieses Mal genau diese Themen und am besten überhaupt nur diese, die einen persönlich betreffen, ausführlich behandelt werden.

Und jedesmal stellt man dann doch fest, dass man etwas über Druckertests lesen muss, obwohl man gerade keinen benötigt, ein 8-Seiten-Special über ein Rollenspiel vorfindet, wo man sich doch nur mit Egoshootern beschäftigt. Und sogar in "Frau mit Herz" lese ich was über Heino, anstatt mich an einem Bericht über Stefanie Hertel und ihren Blasebalm Mross zu lesen.

Nun, uns in der Rückspiegel Redaktion geht es nicht anders. Wie soll man allen Leser gerecht werden? Diese Quadratur des Kreises gelingt nicht und wird auch niemals gelingen.

Der eine argumentiert mit dem Statement "Ich lese mir doch keine der zehn Rennberichte durch.

Was interessieren mich Rennen, bei denen ich nicht teilgenommen habe"

Das ist ein gutes Statement. Ich wunderte mich auch immer darüber, wieso die "Rennberichte aus Elkhunters Sicht" über Rennen, bei denen maximal 35 Fahrer teilnahmen, doch 250 Klicks durchschnittlich aufwiesen. **Aber eigentlich könnten wir solche Berichte für Minderheiten abschaffen. Die machen eh nur Arbeit.**



Für alle Leser, die sich nicht so für den Rennbetrieb interessieren und mehr zwischenmenschlichen Kontakt suchen und sich auch für Sachen über den Rennhorizont interessieren, oder die eben einfach nur noch zusätzlich zur drögen Rennkost mal was lustiges oder beachtenswertes lesen möchten, bieten wir die Geschichten rund um die privaten Dinge der VR-Mitglieder.

Sicherlich mag es nun auch wieder Kritiker geben, die sich fragen " Was interessiert mich der Beruf von Xy oder das frische Baby von Yz?" **Also könnten wir das eigentlich auch einstellen. Macht eh nur Arbeit.**

All das werden wir aber nicht tun.

Denn, so wie der Rennbericht locker die 35 Leute erreicht, die an dem Rennen teilnahmen, finden sich auch garantiert wieder 35 Leser, die sich genau für diese beiden "Dönekes" erwärmen können.

Zusammen sind das nun schon 70 zufriedene Leser. Weil sie alle etwas gefunden haben, was sie nach der Lektüre des Rückspiegels als gute Information nach Hause nehmen können.

In Zukunft werden wir sogar an die Minderheiten denken, die sich, obwohl es doch schließlich Papenbrocks Datenbanken mit Millionen von Einträgen im Portal gibt, Tabellenmaterial im Rückspiegel wünschen.

Das können wir nur tun, weil diese Leser sich gemeldet haben und ihre Wünsche geäußert haben.

Aber den Rückspiegel nur als langweilig und sinnlos zu bezeichnen, weil nichts drin steht, aus dem man Nutzen ziehen kann, ist erstens unfair, und zweitens auch unproduktiv. Denn viel lieber würden wir an den Wünschen teilhaben und den Versuch unternehmen diese Wünsche zu erfüllen.

All denen, für die aber wirklich so gar kein brauchbarer Inhalt zu finden ist, sei Trost ausgesprochen.

Erstens kostet der Rückspiegel ausser Downloadzeit kein Geld und somit braucht sich niemand groß zu ärgern. Zweitens haben wir in dieser Ausgabe eine Lösung: Die kreative Seite. Komplett zum beschreiben und zum Ausmalen.

Damit auch wirklich jeder seinen Nutzen hat.

In dem Sinne. -DR

+++Newsticker+++

+++ Der Thread: "Heute schon gelacht" steht kurz vor der 100. Seite und dem 2000. Eintrag ! Zudem ist es bis zum 60000. Hit nicht mehr weit ! +++

Ausspruch der Woche

Nikolaus Neumann im Forum auf den Hinweis, daß bei falscher Brakebalance die Gefahr besteht, daß einen bei einer Vollbremsung das Heck überholt:

"Mich überholen so viele, da macht das Heck den Hasen auch nicht fett"

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 Beton-schüsseln 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

Immer Ärger mit den Erdnusschalen

Es brauchte eine Menge flachgedrückter Autos und viele Unfälle, bis auch dem Uneinsichtigsten klar wurde, daß ein solider Stahlbügel mehr ist als unnötiger Ballast.

Die ersten Sponsoren des NASCAR-Sports sind Garagenbesitzer, die ihre Namen auf die Autos pinseln lassen und dafür den Piloten die Fahrzeuge billiger abgeben. Wenn ein Fahrer Glück hatte, darf er sich für die Werbung auch mit Ersatzteilen versorgen und die Werkstatt für Reparaturen benutzen.

Die Piloten sind allesamt abergläubische Burschen, ganz besonders die Flock-Brüder. Tim versucht, bei allen Rennen stets das gleiche Hemd zu tragen. Wenn er weißes Pferd sieht, dann spuckt er sich auf den rechten Daumen, berührt damit den linken Zeigefinger, dann den linken Ellebogen und schlägt anschließend mit der rechten Faust in die linke Handfläche.

Bob berührt vor einem Rennen stets den Boden. Als er das einmal vergisst, zieht er sich bei einem furchterregendem Unfall einen Nackenwirbelbruch zu. Was seinen Aberglauben natürlich nicht sehr verringerte.

Ganz toll treibt es Fonty. Er lacht diesem Hokuspokus ins Gesicht und versucht es mit umgekehrtem Aberglauben.



Er fordert die unsichtbaren Kräfte, die hinter all dem Mumpitz zu stecken scheinen, heraus. Die Farbe grün oder Erdnusschalen beispielsweise haben den Ruf, mehr Pech zu bringen als ein ganzes Zierheim schwarzer Katzen. Mitte der Saison taucht Fonty hohnlachend mit einem grünlackierten Auto auf, alle Mechaniker steckten in grünen Overalls und auf dem Boden im Wageninnern gehorchen unzählige Erdnusschalen den Gesetzen der Physik.

Fonty gewinnt sechs Monate lang kein Rennen. Erst als er den Wagen in seinen ursprünglichen Zustand zurück versetzt, schwarz und ohne Schalen, kann er die Pechsträhne abstreifen.

Mama Flock übt sich dagegen in einem durchaus verbreiteten Sympathiebeweis: Wenn einer ihrer Söhne ein Rennen fährt, hält sie den Daumen der linken Hand (für Tim) oder den rechten Daumen (für Bob) oder sie kreuzt die Knöchel (für Fonty). Nun kommt es bisweilen vor, daß alle drei Flocks im Einsatz sind und so sitzt die gute Frau in einer Art Yogastellung zu Hause und löst ihre Gelenke erst wieder, wenn ein Sohn nach dem anderen telefonisch Entwarnung gibt.

Die drei Flocks unterscheiden sich auch in ihrem Fahrstil. Tim zeichnet saubere Linien durch die Kurven, wie mit einem Zirkel auf dem Papier. Bob ist ein echter Power-Slider, einer, der das Auto vor der Kurve querstellt, gegenlenkt, wieder aufs Gaspedal tritt und den Wagen in einem gefühlvollen Drift über alle vier Räder durch die Ecke zaubert.

Bob war auch vor oder nach einem Rennen sehr sonderbar und hatte ein unberechenbares Temperament. Er konnte es nicht leiden, wenn ihn jemand anfasst. Er schlug sofort zu. In einem Jahr hat er sich bei Prügeleien 22 Armbrüche zugezogen.

Fonty arbeitet noch mehr Autos auf als Bob. Er ist ein unverbes- serlicher Draufgänger. Einer, der die Herausforderung braucht wie die Luft zum atmen und der Gefahr eine lange Nase dreht. Er trug sogar als erster Rennfahrer kurze Hosen im Cockpit. Auch versteht er als erstes was der Schlüssel zum Erfolg ist. Er geht zu den Fans hin, plaudert mit ihnen und verteilt Autogramme.

Triumph für Roland Wagner in Mosport



GGPLC. Im Jochen Rindt Cup der GGPLC feierte Roland Wagner einen ungefährdeten Start/Ziel-Sieg. Keine Überraschung, das Ergebnis entsprach den Erwartungen vieler Beobachter, die nach der Chassis Wahl des Brabham Teams - in Mosport kam das Lotus 49 Chassis zum Einsatz - mit einem Sieg des Brabham Top Fahrers im JRC rechneten. Doch die Deutlichkeit des Ergebnisses verblüfft selbst Experten - Wagner siegte mit über 15 Sekunden Vorsprung und fuhr mit 1.20.9 als schnellste Rennrunde fast eine Sekunde schneller als die gesamte Konkurrenz.



Saupe wird durchgereicht: Zuerst überholt Alex Marx am Ende der Gegengeraden...

Der Meisterschaftsführende aus dem Team Honda, Gregor Borbely, konnte sich in einem taktisch klugen Rennen gegen die beiden Jungstars aus dem Cooper Team, Tobias Walter und Patrick Marx behaupten und belegte den hervorragenden zweiten Rang - beide Cooper folgten dicht dahinter auf den Plätzen drei und vier.

Andreas Wilke fiel nach einer Kollision bis auf Platz 6 zurück, Marco Saupe wurde im Rennverlauf zunächst durchgereicht und musste kurz darauf nach einer vom Lotus-Fahrer Aldo Regozani verschuldeten Kollision aufgeben.

Eine sehenswerte Leistung bot Ferrari-Fahrer Dietmar Scholz, der nach einer einmal mehr nur mittelmäßigen Qualifikationsleistung im Rennen zur Höchstform auflief.

Einer nach dem anderen wurde vom immer schneller werdenden Ferrari sehenswert überholt. Am Ende wurde die tolle Aufholjagd vom zwölften Startplatz mit dem fünften Rang in der Punktwertung belohnt.

Auch Borbelys Teamkollege Alex Marx hatte dem "Doc" nichts entgegenzusetzen, und musste seinen sechsten Platz in der Schlussphase des Rennens auch noch gegen den heranstürmenden Andy Wilke verteidigen.



Bereits in der Startrunde kann sich Roland Wagner absetzen

Hart umkämpft war das Mittelfeld: Nachdem die beiden BRM Piloten Andreas Wilke und Marco Saupe nach der Qualifikation unerwartet gut die zweite Startreihe belegten wurden Sie im Rennen vom Pech verfolgt.

Familienbuch

Wenig Geburtstagskuchen gibt es diese Woche.

Am Montag, den 1.3. wird **Alex Mohr** 32 Jahre alt. **Uli Schneider** bringt es am selben Tag auf 33 Lenze.

Jörg Plantz feiert am Dienstag, dem 2. März seinen 31. Geburtstag.

Mittwoch der 3.März ist Feiertag für **Arndt Röttgers**, der 37 Jahre wird, sowie **Hanhoo**, der 34 wird, **Stefan Beck**, der 32 wird und **Micki**, der 38 Jahre alt wird

Nach einem Tag Pause ist am Freitag den 5.März dann **Tom Reinberger** mit dem Feiern seines 20. Geburtstages dran.

Die Redaktion wünscht alles Gute.

Über den Tellerrand geschaut

RCC. Tobias Schlottbohm hat das vorletzte Saisonrennen der RoadCourse Challenge in Portland gewonnen. Nach einem extrem frühen Boxenstop konnte er seine Verfolger Rudolph, Mitlehner und Miel erfolgreich hinter sich halten. Die Vier überquerten die Ziellinie innerhalb von nur 1.27 Sekunden, nachdem zahlreiche Überhol-Ansätze von Rudolph und Mitlehner gescheitert waren.

Die Top 5 komplettierte Boll, der ebenfalls einen frühen Service-Halt einlegte und den Zweikampf mit Herrberg trotz zwei Zusammenstößen für sich entscheiden konnte. Fünf der 16 Starter sahen derweil die Zielflagge nicht.

Die Meisterschaft scheint somit entschieden: Rudolphs Vorsprung auf Mitlehner beträgt 60 Punkte, so dass nur ein früher Ausfall des Wertungs-Führenden noch für einen Positionswechsel sorgen könnte.

In jedem Fall erwartet die Fahrer in Rattlesnake Point ein anspruchsvoller Saisonabschluss. -TS



...und wenig später Dietmar Scholz an gleicher Stelle.

Mike Schneider, Maerte Gabriel und Carsten Maluche komplettierten die Top 10 dieses Rennens, welches für Mosport-Verhältnisse ausgesprochen wenige Ausfälle produzierte. Denn auch Aldo Regozani, Werner Reichert und Thorsten Schulz wurden auf 11, 12 und 13 noch vom Rennleiter abgewunken.

Roland Wagner festigt mit dem Sieg seinen zweiten Rang in der Gesamtwertung, Borbely bleibt

in der Meisterschaft aber ungefährdet ganz vorne. Verlierer dieses Wochenendes sind im JRC nach Ausfällen Monaco-Gewinner Marco Saupe (rutscht vom dritten wieder auf den fünften Rang ab) und Ferrari-Chef Rainer Merkel, der sich nach Mosport nur mehr auf dem siebten Gesamtrang wieder findet. In zwei Wochen geht es weiter auf dem schönen Lime Rock Mountain Circuit in den USA.

-AM



Kurz vor Rennende das Aus für Marco Saupe nach diesem Zwischenfall mit Aldo Regozani

Players Grand Prix Mosport -

Wieder Sieg auf einem Jokerchassis



GGPLC-JSC. Nach dem Saisonauftakt in Südafrika und den anschließenden Gastspielen in Australien und der Europapremiere in Monaco setzte die GGPLC am vergangenen Wochenende die Welttournee im kanadischen Mosport fort.

Fast alle Teams reisten nach Mosport mit ihren Werkswagen an, einzig die Brabbels wurden nach dem Monaco-GP zu Entwicklungszwecken in Europa zurückgelassen. An deren Stelle setzte das Team rund um Michael Kohlbecker auf Lotus-Chassis, welche von einem US-amerikanischen Team angemietet wurden.

Im Zeittraining stach die Trumpfkarte der Brabham-Fahrer dann gleich mal gehörig zu: Die Pole Position und Platz 4 für das Team aus Down Under! Timo Föllner blieb mit seiner Trainingszeit glatte drei Zehntel über dem Qualifikationsrekord von Chris Wöhlk aus dem Vorjahr.

Noch letztes Jahr sprach man über die Pole- und Siegesserie Wöhlks von "Rekorden für die Ewigkeit".

Die neue Zusatzchassisregel könnte diese Rekorde jedoch im laufenden Jahr das eine oder andere Mal wackeln lassen. Der Trainingsschnellste Timo Föllner mit einem breiten Lachen: "Das fängt ja hervorragend an! Pole Position und auch mein Teamkollege ist sehr gut platziert, besser kann es fast nicht laufen!"

Dass es doch noch besser laufen kann, stellte sich bereits eine halbe Runde nach dem Start heraus. Der heftig attackierende Hondapilot David Schneider versuchte in der Bergaufpassage zur Moss ausserherum den Werkslotus von Markus Trützschler zu kassieren und touchierte dabei dessen Hinterrad. Einem harten Leitplankenprall folgte unmittelbar danach ein Treffer durch Uli Landgraf.

Er hatte kaum eine Chance auszuweichen!" Später wurde an Schneiders Honda eine arg ramponierte Radaufhängung links vorn und hinten diagnostiziert, offenbar eine direkte Folge der Kollision mit der Leitplanke. Die Spitzengruppe wurde durch dieses Durcheinander weit auseinandergesprengt. Der Drittplatzierte Peter Neuendorf kam bereits mit 2,9 Sekunden Vorsprung auf Uli Landgraf aus Runde 1 wieder.

Vorne konnte Timo Föllner alleine seine Bahnen ziehen. Keine Konkurrenz weit und breit, einzig ein Fahrfehler konnte Timo an seinem ersten Saisonsieg hindern. Lotus-Werksfahrer Markus Trützschler hingegen musste seinen 2. Platz nach einem eben solchen in der 5. Runde an Föllners Teamkollegen Peter Neuendorf abtreten.



Schneiders Teamkollege Marcus Jirak: "Ich durfte das Schauspiel aus der Logenposition miterleben! Die Kollision mit Uli war ein normaler Rennunfall! David wollte wieder auf die Ideallinie zurück, Uli war schon fast innen daneben.

Weiter hinten startete David Schneider trotz waidwundem Honda eine furiose Aufholjagd. Nach der miserablen Startrunde auf Platz 9 zurückgefallen, kassierte er in den Runden vier und sechs Kai-Uwe Ehrlich



Rückschlag erfährt hingegen Björn Habermehl, der nach einem verkorksten, von Drehern und Ausrutschern geprägten Rennen nur auf dem enttäuschenden 13. Platz einlief und damit von Platz 3 auf sechs abstürzt!

Auch in der Teamwertung tut sich etwas nach dem triumphalen Lotus-Intermezzo der Brabbels übernehmen diese von Ferrari den 4. Platz und distanzieren diese gleich um unglaubliche 93 Punkte. Nach vorne schliessen sie wiederum unmittelbar zu den erneut mittelmässigen Hondas auf. Auch der Kampf um die Führung spitzt sich weiter zu! Das für Cooper ungemein erfolgreiche Wochenende (zweitbestes Team in Mosport mit 185 Punkten) spült die Coopas bis auf 5 Punkte an die führenden Badewannen heran. -MJ

JSC 4. Lauf in Mosport/CAN

1. Timo Föllner/Lotus
27 Runden in 37:05,18
2. Markus Trützschler/Lotus
+8,42
3. Peter Neuendorf/Lotus
+9,30
4. Uli Landgraf/BRM +10,19
5. David Schneider/Honda
+22,75

JSC Fahrerwertung nach Mosport

1. David Schneider/Honda 96
2. Stephane As/BRM 96
3. Markus Trützschler/Lotus 77
4. Uli Landgraf/BRM 75
5. Peter Neuendorf/Brabham 73

GPLC Teamwertung nach Monaco

- | | |
|------------|-----|
| 1. BRM | 669 |
| 2. Cooper | 664 |
| 3. Honda | 601 |
| 4. Brabham | 577 |
| 5. Ferrari | 484 |

und Oliver Augst und wurde später von seinem deutlich langsamer fahrenden Teamkollegen Jirak vorbeigelassen.

Um Platz 2 bahnte sich zeitgleich ein Zweikampf zwischen dem zügig aufschliessenden Markus Trützschler und Peter Neuendorf an. Ganze acht Runden lang bekämpften sich die beiden mit aller Härte und gebotenen Fairness, bis Neuendorf schließlich doch klein bei geben musste. Von beiden unbeachtet konnte Uli Landgraf zum Ende des Rennens immer weiter aufschliessen. Zu einem ernsthaften Angriff reichte es aber bis zum Fallen der Zielflagge nicht mehr, weshalb nach dem reinen

Cooper-Podium der BRM-Werksfahrer in Monaco dort dieses Mal ausschließlich Lotusfahrer zu finden waren. Die Lorbeeren durfte sich freilich das Team Brabham ans Revert heften, das sich seine Chassiswahl mit einem dritten Rang und dem ersten Sieg im JSC, sowie der fabelhaften Punkteausbeute von 204 Punkten (!) selbst vergoldete.

Mit seinem 5. Platz erklimmt David Schneider nun neben Stephane As die Tabellenführung im JSC. Auch Markus Trützschler macht mit seinem 2. Platz in Mosport einen riesigen Sprung von sechs auf drei in der Meisterschaft. Einen herben



Viel Schrott in den Betonschluchten von Long Beach



GRRL. Die German Road Racing League, momentan sowohl von der fahrerischen Leistungsdichte wie auch der schier Masse sicher die attraktivste Roadcourse-Meisterschaft der VR, startete in den engen Straßen von Long Beach in ihre zweite Saisonveranstaltung.

Viel verbogenes Blech konnte dennoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Zwischenfälle in erträglichen Grenzen hielten.

Achtundzwanzig und Zweiundzwanzig Ankommer in Sprint und Rennen bei jeweils 35 Startern waren auf dieser extrem anspruchsvollen Strecke keineswegs zu erwarten.

Das Zeittraining zum Sprint konnte Marcus Jirak vor seinem Bumpdrafters-Teamkollegen Olli Happ und dem Forge-Piloten Alexander Marx für sich entscheiden. Zwischen Platz 1 und 3 lagen gerade einmal 6 Hundertstelsekunden, was auf einen spannenden Sprint hoffen lies.

Nach einem Startgerangel in Kurve 1 zwischen Happ, Marx und Fürstner wurde diese Hoffnung jedoch jäh zerschlagen. Jirak konnte die 14 Runden ohne Druck absolvieren

und gewann den Sprint souverän mit über 8 Sekunden Vorsprung vor Sacha LeStrange und dem schnellsten Piloten im Feld, Alexander Marx.

Für die rüde Fahrweise am Start wurde Oliver Happ später eine Verwarnung ausgesprochen.

Die Qualifikation zum Hauptrennen über mörderische 69 Runden sah schließlich mit Fürstner, Marx und LeStrange eine andere Reihenfolge als der Sprint. Allen vorangegangenen Warnungen zum Trotz krachte es auch dieses Mal unmittelbar nach dem Start vor der ersten Kurve, als LeStrange ein wenig zu früh zu bremsen begann und damit Jirak überraschte. Der missglückte Ausweichversuch endete an der rechten hinteren Ecke des Jaguar, der sich wild kreiselnd aus dem vorderen Renngeschehen verabschiedete. Im Eifer des Gefechts drehte LeStrange anschließend seinen Wagen mitten im Verkehr wieder in Fahrtrichtung und traf dabei Michael Kohlbecker. Ergebnis: Qualifyingsperre und Ein Strafbboxenstop für das Rennen in Oulton Park.

Vorn konnte derweil Gabriel Fürstner seine Pole Position in eine Führung umsetzen und diese halten, bis Andy Wilke in Runde 18 den Platz an der Sonne übernehmen konnte.

Dahinter herrschte zwischenzeitlich bei Gabriel Fürstner und Alexander Marx rege Verwir-

rung, als sich Marcus Jirak mit einer Runde Rückstand in den Kampf um Platz 2 einmischte, nachdem er sich nach massiven Reifenproblemen zu einem sehr frühen Boxenstop entschloss. Marx fand relativ zügig einen Weg am Lapper vorbei, Fürstner hingegen strandete wenig später in T2 am Heck von Michael Neuberger und musste nach diesem Zeitverlust und seinem noch anstehenden Boxenstop seinen 3. Platz abgeben.

Andy Wilke fuhr dagegen an der Spitze ein kontrolliertes und gewohnt besonnenes Rennen, gab seine Führung nur noch einmal kurz für zwei Runden an Roberto Hernández ab, der später zu seinem Boxenstop erschien, und siegte nach 1:11 Stunden Fahrzeit souverän mit 11 Sekunden Vorsprung vor Alexander Marx.

Alexander Marx klemmt sich mit seinem 2. Platz nach Addition von Sprint und Rennen knapp an die Fersen des Meisterschaftszweiten Gabriel Fürstner, Andreas Wilke gewinnt die Long Beach-Gesamtwertung und macht einen riesigen Sprung von Platz 23 auf 6.

Die Teamwertung führt weiterhin das Team Bumpdrafters vor Forge Motorsports an.

-MJ

Die Zeitung zum Selbermachen

Kein schönes Bild dabei in dieser Ausgabe?
Kein Problem. Einfach die Fläche ausmalen oder
Coupon unten benutzen.

Nichts interessantes gelesen heute?
Kein Problem. Einfach Stift zur Hand
nehmen und zügig Kasten ausfüllen
oder Coupon unten benutzen.

Leserglücks-Coupon mit Zufriedenheitsgarantie

Womit können wir Ihnen eine Freude machen? Schreiben Sie uns!

Ich wünsche mir im Rückspiegel mehr Infos zum Thema: _____

Ich habe ein Reportage-Thema, das sicherlich viele Leser interessiert: _____

Einfach ausfüllen und absenden an:
Redaktion@newspaper-racing.de oder redaktion_RS@gmx.net

Jeder Hinweis wird auf Machbarkeit geprüft