

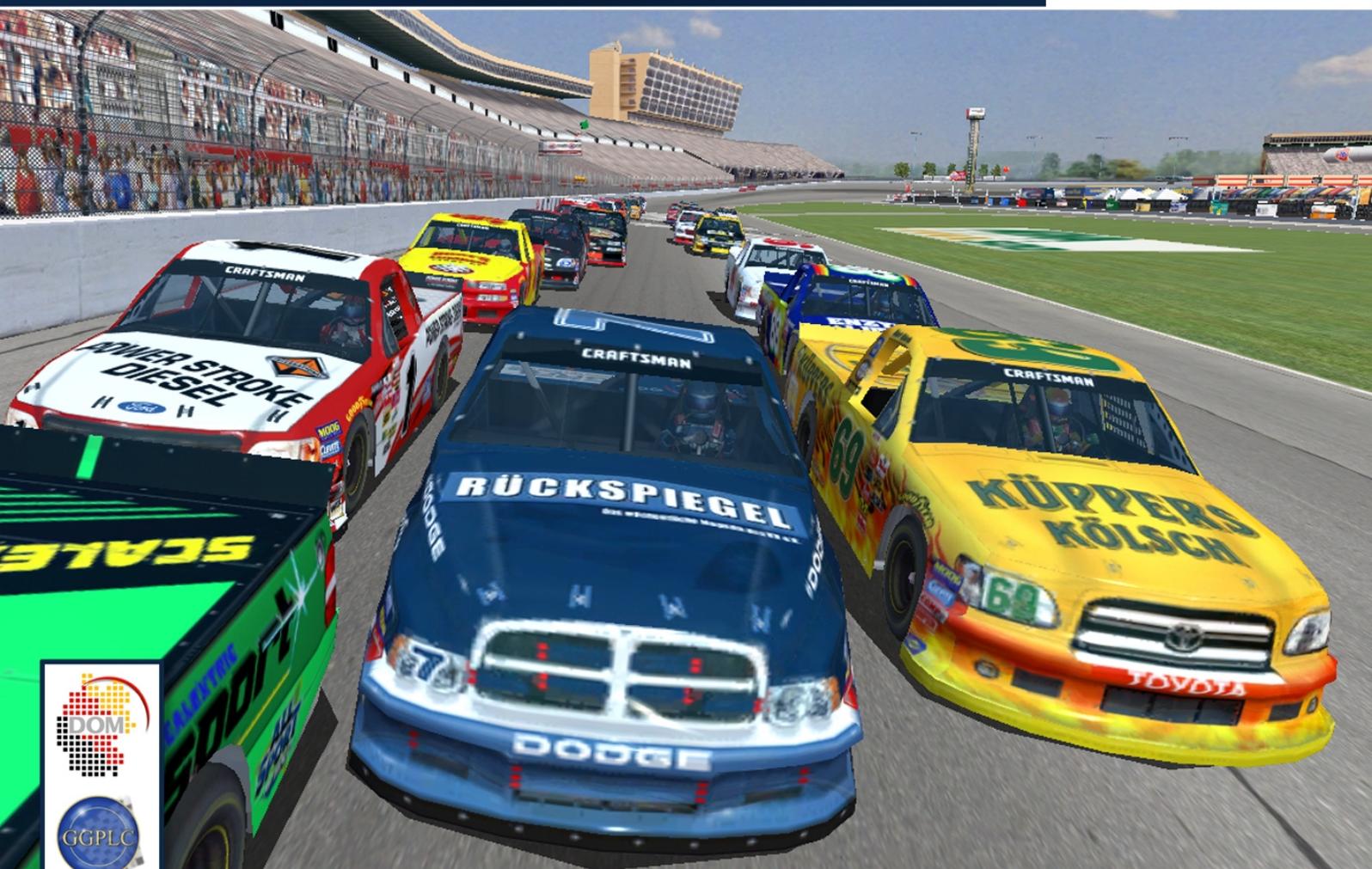
# RÜCKSPIEGEL



Kostenlose  
Verlags-Sonder-  
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 10 / 8.März 2004



**Spannend:** Dirk Wilke in Amerika

**Interessant:** Fahren ohne etwas zu sehen

**Rennbetrieb:** DOM Nascar in Las Vegas

**GGPLC:** Jim Clark Cup in Mosport

**Automobilist pur:  
Tim Schröder**

## 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  
Michael Berndt  
Viktor Deri  
Udo Elsner  
Dominic Fingerhut  
Justus Forschbach  
Reinhard Frey  
Hans Hanraths  
Christian Heuer  
Dennis Hoffmann  
Marcus Jirak  
Georg Kuyumji  
Markus MacCoy  
Alexander Marx  
Oliver Matthiensen  
Martin Nachtsheim  
Christian Neyses  
Jürgen Nobbers  
Andreas Rühl  
Detlev Rüller  
Marco Saupe  
Sebastian Schmalenbach  
Steffen Schmoranz  
Tobias Walter  
Dirk Wilke  
Chris Woehlk  
Christian Zeller

### Titelfotos

Marco Saupe  
Steffen Schmoranz  
Ulli Kratochwil

### Korrektorat

Tobias Schlottbohm

Ausgabe 10/2004  
nächster Redaktionsschluss:  
14. März 2004 15 Uhr

## Aus dem Inhalt

# Diese Woche lesen Sie:

- Seite 2: Impressum
- Seite 3: Vom Duzen und Siezen
- Seite 4: GGPLC Jim Clark Cup Mosport
- Seite 5: GGPLC Jim Clark Cup Mosport
- Seite 6: Dirk Wilke in Amerika
- Seite 7: Dirk Wilke in Amerika
- Seite 8: Dirk Wilke in Amerika
- Seite 9: Tim Schröder der Autoverkäufer
- Seite 10: Tim Schröder der Autoverkäufer
- Seite 11: Tim Schröder der Autoverkäufer
- Seite 12: Challenge Cup Las Vegas
- Seite 13: Leserbriefe und Meinungen
- Seite 14: Faszination Nascar - Kurzgeschichte
- Seite 15: DOM 2 in Las Vegas
- Seite 16: DOM 2 in Las Vegas
- Seite 17: DOM 3 in Las Vegas
- Seite 18: Pro Open Las Vegas
- Seite 19: Pro Open Las Vegas
- Seite 20: DOM 1 in Las Vegas
- Seite 21: DOM 1 in Las Vegas
- Seite 22: WT-SCS Cup in Las Vegas

100 Seiten sind erreicht, 60000 Klicks überschritten. Hier einer der Witze aus dem "Heute schon gelacht Rekord-Thread"  
Sagt der zehnjährige Sohn zu seinem Vater: "Papa, kann ich mal Deine Taschenlampe haben?" "Wozu denn?" "Wir treffen uns heute Abend mit der Clique und ein paar Mädchen im Park und knutschen da ein bisschen ´rum." "Also, zu meiner Zeit konnten wir das auch im Dunkeln..." "Ja, so sieht Mama auch aus..."

## 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:

Der Rückspiegel im Zentrum des Geschehens  
Foto: Detlev Rüller

Der Rückspiegel muss sparen.

Nach dem sich in der letzten Zeit jeder der Mitarbeiter an der Spesenkasse bedient hat, als sei es ein nie leer werdendes Füllhorn, musste die Direktion die Notbremse ziehen.

Dazu kam der extrem teure Aufenthalt von Dirk Wilke in Amerika, der zwar zwei Wochen den Rückspiegel mit einer tollen Geschichte füllt, aber die Kassen leerte.

Nun verfügt nicht mehr jedes der Reporterteams über eine Kamera, sodass es nun auch Berichte ohne Bilder gibt.

In einer mehr oder weniger umfangreichen Zusammenfassung wird der Rennverlauf geschildert.

Die Abteilung "Standpunkt" wurde von einer Vollzeitstelle in eine Teilzeitstelle auf 400,- € Basis umgewandelt.

Um Druckkosten zu sparen werden nun keine 28 Seiten - Ausgaben mehr produziert.

Aber es gibt auch Positives.

Besonders gefreut hat sich die Mannschaft über die vielen Meinungsäußerungen und Leserbriefe. Zeigen diese doch, dass der Rückspiegel seine Leser "erreicht"

Gespannt erwarten wir die ersten Auf- und Abstiegsbewegungen innerhalb der DOM Nascar, über die wir eventuell schon in der nächsten Ausgabe berichten können.

Ich wünsche viel Vergnügen mit dieser Ausgabe

Detlev Rüller

Redaktion

## Kontrovers

### Wir sind die Zeitung - Sie sind das Volk

Manchmal kommt es zu Meldungen, in denen Verwunderung geäußert wird, dass man im Rückspiegel "gesiezt" wird. Nun, das hat wenigstens zwei Gründe. Erstens passen wir uns den allgemeinen Gepflogenheiten des Forums an. Wenn man als "Kumpel" das Forum betritt, steht dort oben die Formulierung ...seit Ihrem letzten Besuch...



Zweitens kann ich mich an keine Zeitschrift erinnern, weder meine morgendliche Tageszeitung, noch die Bildzeitung, die ja nun wirklich fürs Volk da ist, oder eine seriöse Computerzeitung, die mich frech duzt. Ich als mündiger Leser von über 40 Jahren sehe nicht ein mich kumpelhaft von meiner Zeitung duzen zu lassen. Dieses floddrige Duzen verschafft keine Kompetenz und wirkt unseriös.

Genau das Gegenteil ist sogar der Fall. Gerade das steifere Siezen gibt der ganzen Sache den richtigen Abstand. Wir sind keine Blutsbrüder. Wir sind die Zeitung - Sie sind das Volk. Solange ich nicht in meiner seriösen Tageszeitung schon morgens kumpelhaft angemacht werde, bleibt der Rückspiegel, wie es sich gehört, beim SIEZEN. Sie dürfen anderer Meinung sein. Und Sie dürfen uns diese sogar mitteilen.

-Detlev Rüller

## Rudolph ist Meister

NWL-RCC In Rattlesnake Point gab es noch einmal zahlreiche Duelle zu sehen, aber die zentrale Figur hielt sich aus allem heraus.

Mit einer fehlerlosen Leistung und dem dritten Platz sicherte sich Maurice Rudolph heute endgültig den Gesamtsieg der ersten RCC-Saison. An dieser Stelle: \*herzlichen Glückwunsch!\*

Das Rennen auf der extrem langen und anspruchsvollen Strecke forderte einige Opfer, begeisterte aber auch wieder mit Spitzenduellen der feinsten Sorte.

So kämpften Schlottbohm und Mitlehner bis in die letzte Runde um den Sieg. Schließlich ließ Schlottbohm seinen Gegner praktisch auf der Ziellinie durch, nachdem er das vorherige Überholmanöver etwas zu optimistisch angegangen war - eine faire Geste im letzten Rennen.

Dank gilt an dieser Stelle allen Beteiligten, die die erste NWL-Saison auf Straßenkursen so erfolgreich gemacht haben, wie sie es letztendlich war. Wir freuen uns bereits auf die nächste Laufzeit - zuerst steht aber eine kleine Pause bis zur Midseason an.

Nun dürfen erst einmal die Sektkorken knallen.

Sebastian Boll

## +++Newsticker+++

+++ Marcus Jirak gab im Forum seinen Rücktritt aus der laufenden Saison der GRRL bekannt! Die Gründe legte er nicht offen.

Er bedauerte aber, dass emotionslos geschriebene Worte so vielfältig interpretiert werden können. +++

# Reinhold erzielt zweiten Saisonsieg



GGPLC- JCC in Mosport

Es zweifelte wohl niemand daran, dass Oliver Reinhold nach seinem Auftakttriumph in Kyalami nicht lange brauchen würde um Sieg Nr.2 für sich zu verbuchen. Dass ihm dies jedoch ausgerechnet in Mosport gelang, einer Strecke die nach eigenem Bekunden weder Reinhold noch seinem BRM-Gefährt sonderlich liegt, überraschte dann doch einige Personen in der GGPLC-Szene.

Viele Experten sahen eher Team-Cooper als Top-Favorit am "kleinen Nürburgring". Insbesondere Roland Rauch galt im Vorfeld als heißer Kandidat auf Platz Eins, u.a. auch deshalb weil sich Teamkollege Justus Forschbach, statt gewissenhaft für sein Team zu testen, ausgiebig dem dolce vita hingab. Hoch gehandelt wurde auch Honda-Pilot Thomas Horn sowie das Brabham-Werksteam, welches das schnelle Lotus-Chassis für dieses Rennen ausgewählt hatte.

In der Qualifikation lief zunächst alles wie erwartet. Horn präsentierte sich in Bestform und eroberte die Pole-Position in 1m20.694s. Roland Rauch konnte in 1m20.907s hauchdünn den zweiten Startplatz vor dem BRM-Gespann Jagoda/Reinhold ergattern. Justus Forschbach



**Horn (vorne) wurde von Rauch bereits früh unter Druck gesetzt.**

musste sich mit Startplatz Fünf begnügen, vor Brabham-Fahrer Bernard von Bram im Lotus-Leihwagen. Das breiteste Grinsen nach dem Qualifying, war von Andreas Kröger zu verzeichnen. Der Lotus-Pilot konnte mit Platz 12 erstmals ins gesicherte Mittelfeld vorstoßen, statt das Rennen von weit hinten beginnen zu müssen. Enttäuschend verlief der Kampf gegen die Uhr dagegen für BRM-Alien Knut Miesner, der über einen vierzehnten Rang nicht hinaus kam.

Nach Rennbeginn ging es in der Spitzengruppe direkt heiß her. Vom Start weg attackierte der zweitplatzierte Roland Rauch den vor ihm liegenden Horn. Schon in Runde Zwei verschätzte er sich allerdings, in der Hitze des Gefechts, beim Anbremsen von Turn 8 nach der Gegengerade. Rauch konnte einen Ausritt nicht vermeiden, was ihn auf Platz Fünf zurückwarf.

Horn hatte dadurch allerdings keine Ruhe, denn nur eine Runde später griff Oliver Reinhold nach der Führung. Auf der Gegengerade setzte er sich neben Horn, worauf selbigem das gleiche Schicksal widerfuhr wie Roland Rauch die Runde zuvor, allerdings verlor der

Honda-Pilot im Gegensatz zu Rauch ganze zehn Plätze.

Der nächste Fahrfehler ließ nicht lange auf sich warten. In Runde 4 erklärte sich der, zu dem Zeitpunkt siebtplatzierte, Lotus-Mann Andreas Rühl zum nächsten Fauxpas bereit und stellte seinen Wagen auf Start-Ziel quer, was ihn etliche Plätze kostete.



**Andreas Rühl suchte vergeblich die richtige Richtung**

Wenig später zwang Brabham-Fahrer Martin Engel den Cooper-Routinier Rene Beitz auf der Gegengeraden nach links in die Wiese. Der dahinterliegende Knut Miesner schien von dem Vorfall sichtlich irritiert zu sein und verpasste seinen Bremspunkt in Kurve 8, wie Rauch und Horn zuvor. Thomas Horn konnte dadurch wieder einige der verlorenen Plätze gutmachen.

Ganz vorne zog derweil Reinhold seinem Teamkollegen Jagoda davon, der darum bemüht war Cooper-Pilot Forschbach in Schach zu halten. Diesem gelang es jedoch, nach einem kleinen Fehler Jagodas in der Moss-Hairpin,

Mann Rauch. Nach einem kleinen Quersteher in der vorletzten Kurve versuchte Thomas Horn sich am Österreicher vorbeizuquetschen, was unglücklicherweise eine Kollision zur Folge hatte. Rauch überschlug sich mit seinem Cooper, blieb dabei allerdings unverletzt, was

verloren und stand äußerst unglücklich auf der Strecke. Forschbach gelang es nicht mehr rechtzeitig auszuweichen, hatte jedoch Glück im Unglück dass sein Cooper fahrtüchtig blieb. Allerdings klebte durch die Kollision nun Reinhold wieder unmittelbar an seinem Heck und griff sofort auf der Gegengerade an. Diese Attacke konnte Forschbach zwar noch abwehren, allerdings war der Cooper-Pilot durch den Zwischenfall mit Barz völlig aus dem Rhythmus und verbremste sich in der letzten Runde an altbekannter Stelle: Kurve 2.



**Auch im Verfolgerfeld kam es zu diversen Grüppchenbildungen und Zweikämpfen**

sich auf der Gegengerade neben den BRM zu setzen und sich auf der Außenbahn in Turn 8 an Jagoda vorbeizuschleichen. Forschbach machte sich nun auf die Jagd nach Reinhold, kam allerdings zunächst nur marginal näher.

Jagoda hatte unterdessen nun Forschbachs Teamkollegen Rauch im Nacken. Dieser fand allerdings keinen Weg am BRM-Piloten vorbei, vielmehr verbremste sich Rauch nach einiger Zeit in der berüchtigten Kurve Zwei, was Jagoda ein wenig Luft verschaffte. Bei dem Versuch die verlorene Zeit wieder aufzuholen, rutschte Rauch abermals in T2 in die Wiese. Dies dürfte Bernard von Bram gefreut haben, konnte er doch somit den vierten Platz von Rauch erben.

In Runde 12 forderte Kurve Zwei das nächste Opfer. Martin Engel, der bis dahin auf P6 unterwegs war, büßte nach einem Dreher drei Plätze ein.

Zwei Runden später folgte das endgültige Aus für Cooper-

ihn allerdings über seinen erneuten Ausfall nicht hinweggetröstet haben dürfte. Horn fiel von Rang 5 auf 8 zurück.

Turn 2 wurde in Runde 18 abermals der Mittelpunkt der Ereignisse. Der fünftplatzierte Lotus-Pilot Andreas Kröger verlor nach einem Verbremser vier Plätze und Oliver Reinhold büßte an gleicher Stelle die Führungsposition ein. Kurioserweise war sein Verfolger Forschbach im gleichen Moment ins Gras gerutscht, jedoch gelang es ihm eher als Reinhold wieder auf die Strecke zurück zu finden und somit Platz Eins zu übernehmen.

Forschbach gelang es danach einen Vorsprung von ca. 3 Sekunden auf Reinhold herauszufahren und sah kurz vor Schluß schon wie der sichere Sieger aus. Gen Ende der vorletzten Runde sollte er jedoch eine "unheimliche Begegnung" mit Eagle-Fahrer Oliver Barz haben. Selbiger hatte direkt Ausgangs der unübersichtlichen Moss-Haarnadel seinen Vortrieb

Reinhold übernahm erneut die Führung und hielt sie auch für den Rest der Runde inne. Forschbach konnte noch auf Platz 2 das Ziel erreichen vor Timm Jagoda im zweiten BRM. Bernard von Bram wurde Vierter, die Wahl auf Lotus umzusteigen hatte sich damit für ihn ausgezahlt. Rene Beitz (Cooper) wurde trotz des unverschuldeten Ausritts zu Beginn des Rennens noch starker Fünfter. Martin Engel erreichte auf P6 das Ziel, vor Honda-Mann Thomas Horn und Knut Miesner im BRM. Andreas Kröger und sein Namensvetter, und gleichzeitiger Teamkollege, Rühl belegten die Plätze Neun und Zehn. Dies bedeutete gleichzeitig bis dato das beste Saisonresultat für Lotus im JCC. Für die Scuderia verlief das Rennen dagegen weniger erfolgreich. Bester Mann der Roten war Thorsten Kaul mit Platz 11. Jens Jung und Hansi Hollerer erzielten P13 und P14. Zwischen das Ferrari-Trio schob sich auf Platz 12 Eagle-Veteran Maaki Stiepel. Sein Teamkollege Oliver Barz war mit Platz 15 der letzte Fahrer, der die Zielflagge sah. An der Spitze der Gesamtwertung kam es zu keinerlei Positionsverschiebungen. Das nächste Rennen findet Anfang April auf dem Lime Rock Mountain Circuit statt.

*Justus Forschbach*

## Fahrer der Woche



Dirk Wilke berichtet aus Amerika.  
Tiefer Süden – Teil 2

Nach dem Winston Cup Rennen in Charlotte (siehe letzte Ausgabe) hatten wir ein paar Tage Zeit, bis wir selbst ins Lenkrad greifen konnten. Wir hatten uns entschieden, die Pause in Myrtle Beach, an der Küste zu verbringen. Myrtle Beach ist eine 35.000 Einwohner Stadt mit 350.000 Betten, die im Oktober weitgehend geschlossen ist, aber einen feinen Strand und ein NASCAR Café (Hardrock Café für NASCAR Junkies) besitzt, in dem zahlreiche ausgediente Winston Cup Cars von der Decke hängen.

Auf dem Weg nach Myrtle Beach haben wir gleich noch Besuche in Darlington und Rockingham eingeflochten. In Darlington war leider nichts los, aber ein netter Wachmann hat uns den heiligen Boden betreten lassen. In Rockingham bereitete sich Elliot Sadler darauf vor, den verletzten Sterling Marlin für ein Rennen zu ersetzen.

Security gab es hier nicht, also setzten wir uns auf die Boxenmauer in T4 und schauten Sadler zu, bis er wieder in die Garage rollte.

Und dann hatte das Warten ein Ende. Wir machten uns auf den Weg in die Appalachen und von dort nach Norden und erreichten die Twin-City Bristol, die deshalb so genannt wird, weil sie direkt auf der Grenze zwischen Tennessee und Virginia liegt.

Nach einer schlafarmen Nacht standen wir am nächsten Morgen pünktlich, wie die Maurer, am Eingangstor zur „World-fastest-Halfmile“, dem Bristol Motor Speedway.

Dort erwartete uns eine Gruppe freundlicher Cowboys. Vermutlich waren es keine Cowboys, aber aussehen taten sie schon so, die Crew Mitglieder der Buck Baker Racing School.

Während wir mit eher dürftigem Helm und Overall Material ausgestattet und für das Training eingewiesen wurden, standen draussen, die Objekte der Begierde: Ausrangierte Winston Cup Cars aus den Jahren 1990 – 1996, darunter 96er Autos von Jimmy Spencer, Mark Martin und Dale Jarrett. Und zwischen den Autos schlurfte ein älterer Herr herum, der fast 90-jährige, 2003 leider verstorbene, Buck Baker, Gründer der Racing School und Legende der 50er Jahre.

Damals gewann er zweimal den Winston Cup und war als wilder Hund bekannt, der einmal zum Rennen in Rockingham auf den letzten Drücker mit dem Flieger ins Infield einschwebte und der Sage nach bei seinem Abflug nach dem Rennen ein Stück aus der Begrenzungsmauer gerissen haben soll.





Buck Baker war 1997 ein gebrechlicher Mann, aber das Blitzen in seinen Augen zeigte mir, das die Geschichten um seine Person wohl nicht völlig ohne Grundlage sind.

Für uns ging es nun im MiniVan zur Streckenbesichtigung. Uns, das heisst, neben den ausserirdischen Deutschen, beispielsweise der Herr um die 50, der schon soviel Geld bei der School gelassen hatte, das er seinen riesigen, schwarz-glänzenden Buick mit ins Infield bringen durfte, um ihn unter einem Sonnenschutz zu parken, unter dem gewöhnlich Rennwagen gewartet wurden, oder der minderjährige Jimmy McSchlachmichtoth, der, gesponsert vom (bewaffneten) Daddy, bereits ein Winston Cup Car sein

Eigen nennen durfte und hier lernen sollte, wie man damit umgeht oder die beiden New Yorker, die mit Harley Fat Boys angereist waren, deren Reifen so dick, wie Autoreifen waren und deren Mundwerk die kompletten drei Kurstage kaum still stehen sollte.

In T3/T4 durften wir aussteigen und versuchen, uns auf der Steilwand auf den Beinen zu halten, was nur mit Mühe gelang. Unser Instruktor erklärte uns das Apaxing, das uns den Kurs über begleiten würde. In T1 ran an den Apron und den Wagen danach hoch laufen lassen, auf T2 zu wieder ran an den Apron und dann den Wagen ganz zur Mauer nach aussen treiben lassen. In T3 und T4 das gleiche

Spiel noch einmal. Der ganze Kurs zielte im Grunde darauf ab, bei immer höher werdender Geschwindigkeit (durch schrittweise freigeben von höherer Drehzahl), immer mehr Gefühl für diesen Rhythmus der Strecke zu gewinnen, bis er am dritten Tag in Fleisch und Blut übergegangen war.

Soweit die Theorie. Der nächste Schritt bedeutete, auf dem Beifahrersitz festgezurrt zu werden und von einem der Cowboys um den Kurs befördert zu werden. Das war zum Respekt einflüssen gedacht und funktionierte soweit gut. Der Lärm war ohrenbetäubend, die Federung nicht vorhanden, Luft bekam man auch nicht und die Wände flogen



in dem kleinen Oval ziemlich schnell auf uns zu. Die Fliehkräfte taten ihr übriges und die Tatsache das uns Old Buck überholte überforderte das Gehirn ein wenig. Laufen konnte er nicht mehr gut, aber was ist schon laufen... .

Und dann durften (oder mussten?) wir endlich selbst ran. Ich hatte den Spencer Wagen gezogen. Nachdem ich durch den Fensterschacht in den Sitz gerutscht war, wurde ich von zwei Mann im Sitz festgezurr, bis ich mich nur mehr per Handzeichen verständigen und gerade eben den Schalthebel greifen konnte. Das riesige Lenkrad wurde aufgesetzt und die Zündung angestellt. Und dann Achtung Gänsehautfaktor auf Max – durfte ich den Starterknopf drücken. Es lärmt, es rüttelt und es schüttelt sich und



offensichtlich will es raus aus der Box. Zwei, drei kurze Gasstöße im Stand, wow! Eine Hand legt sich auf meine Schulter und ein Blick sagt mir, das ich nicht mehr 14 bin und mich auch nicht so verhalten sollte.

Ok. Kupplung kommen lassen, Gas geben, nur nicht abwürgen. Klappt gut. Etwas mehr Gas (herrlich) und zweiter Gang. Wieder etwas Gas, über den Apron schaukeln und ab in den Dritten. Der Sound ist genial, das Auto fühlt sich steif und schwer an, das Lenkrad braucht eine kräftige Hand, aber der Schrecken der Taxifahrt verfliegt schnell, wenn man selbst hinter dem Steuer sitzt. Leider fährt man bei der Buck Baker School nicht allein auf dem Track, sondern in 5er Gruppe im Gänsemarsch und die Standardbewegung des Kursleiters im Flaggenstand sind auseinandertreibende Arme, die uns bedeuten, Abstand zu halten.

Zum Glück ist die Gruppe recht homogen und nach und nach wird das Tempo höher. Die 96er Wagen liegen wie das berühmte Brett auf dem Asphalt/Beton der Strecke. Einlenken tun sie von allein, man ist eigentlich nur damit beschäftigt, mit recht hohem Kraftaufwand, das Auto nach aussen zu zwingen, wenn es aus dem Turn heraus geht. Sobald man nachgibt, lenkt die Fuhre wieder ein.

Dabei ist der Lenkradweg, sehr kurz und man sitzt verhältnismässig nah am Steuer, damit ein Winston Cup Fahrer eine volle drei Stunden Distanz überstehen kann, ohne das die Kraft ihn vorzeitig verlässt.

Ganz anders bei den etwas älteren Rennern. Die sind viel agiler in ihren Eigenbewegungen, müssen mehr beherrscht werde, sind dadurch langsamer, machen aber mehr Spass.

Apropos Spass. Natürlich konnten wir es nie abwarten, den nächsten Geschwindigkeitsschritt zu machen und haben deshalb eingangs T3 immer etwas gebummelt, um Platz genug zu haben, aus T4 heraus den Hammer, sieht geschützt durch die Infield Gebäude, richtig herunter zu drücken und den vollen Speed zu geniessen. Da wurde das Grinsen breiter als der Helm.

Natürlich haben die erfahrenen Instruktoren schon am Sound erkannt, was da hinten abging und uns zum Rapport bestellt. Da wurde uns dann der Kopf gewaschen. Buck Baker sass relaxed in seinem Campingstuhl und das bekannte Blitzen in seinen Augen, als sich unsere Blicke trafen, sagte mir, das er es auch versucht hätte... .

Insgesamt haben wir etwa 130 – 140 Runden an drei Tagen drehen dürfen und am letzten Tag hatte Bristol seinen Schrecken weitgehend verloren und wir waren mit einem Tempo unterwegs, das zumindest uns Laien ein echtes Rennfeeling bescherte.

Rundenzeiten wurden leider keine genommen. Der grösste Kick kam sicherlich durch das ständig sich wiederholende Beschleunigen und die entsprechende Sounduntermalung, aber auch den Streckenrhythmus zu verinnerlichen, war ein schönes Erfolgserlebnis. Zum Abschluss sind wir dann noch in die Nachrichten eines örtlichen TV Senders gelangt.

Die nette Reporterin war eigentlich von Big Daddy McSchlachmichtoth zur Strecke gelotst worden, um ein wenig PR für seinen Sprössling zu machen. Sie fand die Anwesenheit der ausserirdischen Deutschen dann aber spannender und hat uns einen guten Teil der Sendezeit gewidmet.

Mit einem festen Händedruck wurden wir von Buck Baker zurück über den Teich verabschiedet und träumen nun hin und wieder nachts, Starterknopf drückend, von himmlischem V8-Getöse.

*Dirk Wilke*

In loser Reihenfolge berichtet der Rückspiegel über die Tätigkeiten, mit denen VR-Mitglieder ihr Geld verdienen oder über ausgefallene Hobbies der Mitglieder.

Heute besuchen wir den DOM 2 Fahrer und Starter in der Truck Serie, Tim Schröder.

Er hat einen Traumberuf. Er ist Automobilverkäufer.

Besser kann es nicht zusammen passen. Tagsüber real Autos verkaufen. Am Abend virtuell Rennen fahren.

Wer schon immer den Traumberuf Autoverkäufer hatte, sollte jetzt aufmerksam mitlesen. Wer sich nicht vor 50 Stunden-Wochen scheut, jedes zweite Wochenende Sonntags eine Sonderschau zu betreuen hat - ist hier gut aufgehoben.

**Rückspiegel: Tim, stell dich kurz mal vor.**



Mein Name ist Tim Schröder. Ich bin 37 Jahre alt, ledig und wohnhaft in Ladenburg, ca.10 KM von Mannheim entfernt.

Gelernt habe ich damals Groß- und Außenhandelskaufmann bei einem Bosch Dienst in Celle bei Hannover.

Zurzeit bin ich als Gebrauchtwagen-Verantwortlicher bei einem Ford Händler, dem "Autohaus Dietrich" in Mannheim tätig.

Ich bin für den Abverkauf von ca. 70 - 80 Gebrauchtwagen im Bestand zuständig.

Siehe: [www.autohaus-dietrich.de](http://www.autohaus-dietrich.de)



**Rückspiegel: Klasse, 70 Autos. Das heisst ja Kohle ohne Ende.**

Wer sich vorstellt, dass Autoverkäufer sehr viel Geld mit wenig Arbeit verdienen, hat sich getäuscht. Mein Chef setzt als Jahresziel: 250-300 Autos bzw. drei- bis viermal den Platz leer verkauft.

Der Verdienst setzt sich aus einem relativ niedrigem Grundgehalt und einem Anteil pro verkauftem Auto zusammen. Je mehr Autos, umso mehr Gehalt. Man benötigt keine spezifische Ausbildung um den Beruf ausüben zu können. Allerdings ist eine einjährige Weiterbildung in einem Autohaus notwendig.



Ich für meinen Teil habe 1989 diese Ausbildung in Mannheim bei einem der größten Opel-

Händler begonnen, der nicht nur Opel Fahrzeuge im Programm hatte, sondern auch GM (General Motors) Fabrikate wie Corvette, Cadillac, Chevrolet und Pontiac.



Im damaligem Alter von 22 Jahren mal eine Corvette über die Autobahn zu peitschen war schon ein tolles Erlebnis, da bekomme ich jetzt schon wieder nasse Hände, wenn ich daran zurückdenke.

**Rückspiegel: Den ganzen Tag im Autohaus und auf Kunden warten kann ja ziemlich langweilig sein. Wie kriegt man da die Zeit um?**

Das Aufgabengebiet setzt sich grob zusammen aus Kundenberatung (Finanzierung, etc.) Kundenbetreuung (Telefon, etc.), Fahrzeuge präsentieren, Auszeichnungsblätter erstellen, Probefahrten durchführen, Angebote erstellen, und, und, und.....

Das Attraktive an meinem Beruf ist das kein Tag gleich aussieht, denn man hat mit so vielen unterschiedlichen Menschentypen zu tun auf die man sich einstellen muss.

Da gibt es einerseits die hübsche Blondine mit Minirock die sich für einen Ford KA interessiert, dann kommt das Rentnerhepaar das einen Ford Focus Stufenheck haben möchten, oder eine Familie die für die weiteren Kinder einen Ford Galaxy brauchen.

Jetzt die entscheidende Frage.....wer bekommt den besten Preis ? NA.....?

### **Rückspiegel: Die Blonde, mit den großen Möpsen?**



Nix da. Die Familie natürlich! Die haben es ja schon schwer genug...!!

Der Ankauf (Hereinnahme) von Fahrzeugen ist eigentlich der wichtigste Posten, daher auch der Spruch "in der richtigen Hereinnahme liegt der Gewinn".

Viele Gebrauchtwagenpreise habe ich natürlich im Kopf und weiß auch was gängig ist oder nicht, aber trotzdem ist das wichtigste Instrument die weit verbreitete Schwackeliste ( auch DAT ) genannt.

Weshalb ich auch von meinen Kollegen oft als laufende Schwackeliste bezeichnet werde.

Mit dieser Liste lege ich den Händlereinkaufspreis und den Verkaufspreis fest. Jeder Gebrauchtwagen wird mit einer Gebrauchtwagengarantie, neuem TÜV, AU und Inspektion ausgeliefert.

Die wichtigsten Angaben in einem Kaufvertrag sind natürlich Kilometer-Stand, Baujahr und Unfallfreiheit.....

Letzteres sollte man gewissenhaft ausfüllen sonst hat man den Gebrauchten sehr schnell wieder auf dem Hof.

Das Geschäft mit Neu und Gebrauchtwagen ist nicht einfacher geworden denn seit dem 1.1.2002 hat sich einiges an Gesetzen geändert.

So muss jeder Händler eine 24-Monatige Sachmangelhaftung gewähren .

Weshalb natürlich nicht mehr gerne ältere Fahrzeuge verkauft werden.

Da ist das Risiko für den Händler zu hoch. Die deutschen Hersteller haben bei Neuwagen immer 24 Monate Werks-garantie, die Japaner und andere Hersteller haben uns noch mehr voraus, die geben dem Kunden sogar 36 Monate Werks-garantie.

Was viele vielleicht auch nicht unbedingt wissen ist, dass man bei einer Finanzierung grundsätzlich ein Rücktrittsrecht von 14 Tagen hat.

Bei einem Barkauf sieht die Geschichte wieder anders aus, da werden dann je nach Geschäftsbedingungen zwischen 10-15% Abstandssumme fällig.

Das Internet ist natürlich ein wichtiger Markt für Gebrauchtwagen aller Art geworden, weshalb wir alle Fahrzeuge mit einer DigiCam ablichten und in die verschiedenen Börsen einstellen. Erfolgreiche Börsen sind Euch bestimmt bekannt (Auto Scout, Mobile, etc.).

Das war nur mal ein kleiner Auszug über das Wissenswerte bei einem Autoverkauf.

Für Fragen und Antworten stehe ich Euch gerne zur Verfügung."

Tim.Schroeder@onlinehome.de

Gebe allerdings keine Auskunft über die Blondine.

### **Rückspiegel: Man merkt den Vollblutverkäufer. Immer die Visitenkarte parat. Erlebt man ausser harten Preisverhandlungen auch lustige Sachen?**

Damals hatte ich einer älteren Dame einen Opel Kadett verkauft, früher noch mit Joke (schreibt man hoffentlich so) für den Kaltstart.

Die Dame kam regelmäßig zu mir und reklamierte den ständig zu hohen Spritverbrauch. Die Werkstatt untersuchte das Fahrzeug auf Herz und Nieren und stellte keinen zu hohen Spritverbrauch fest.

Dieser Vorfall wiederholte sich ein paar mal, bis der Servicemeister mit Ihr eine gemeinsame Probefahrt machte. Dabei stellte sich heraus dass die ältere Dame den Joke als Handtaschenhalter benutzt hatte.

Kein Wunder also, dass der Wagen soviel Benzin verbrauchte. (Hauptsache die Handtasche in Reichweite)

### **Rückspiegel: Ein Hof voller Autos. Der ideale Tummelplatz für Diebe und Ganoven aller Art, oder?**

Das bei uns auch mal Autos geklaut worden sind, ja, das kam schon mal vor.

Ich erinnere mich. Damals hatte ich gerade ein Kundengespräch und ein junger Mann kam dazwischen und fragte mich, ob er nicht schon mal den Schlüssel für das Fahrzeug haben könnte.

Ich holte den Schlüssel und er schaute sich in Ruhe das Fahrzeug an.

Den anderen Kunden verabschiedete ich und der junge Mann gab mir den Schlüssel wieder und sagte er würde morgen nochmals mit seiner Frau vorbeikommen.

Ich schaute noch ob er das Fahrzeug wieder abgeschlossen hatte und hing den Schlüssel wieder in den Schlüsselkasten.

Am nächsten Morgen kam ich in den Betrieb und mir viel auf, das dort, wo gestern noch dieses wunderschöne Fahrzeug stand eine riesige Lücke war.

### **Ja das Auto war weg.**

Die Polizei nahm die Spurensicherung auf und bat mich Ihnen bitte beide Schlüssel auszuhändigen. Nach einem Schlüsselgutachten stellten sie fest das ich einen falschen Schlüssel zurückbekommen hatte.

Einfacher Trick große Wirkung, nur so etwas würde mir nie wieder passieren. Ach ja das Fahrzeug tauchte übrigens auch wieder auf, es war nur etwas weniger dran wie vorher.

Sie hatten den kompletten Vorderbau (Motorhaube, Kotflügel, etc.) abmontiert inkl. Airbags aus dem Innenraum.

Jetzt denkt wohl jeder man das muss ja ein teurer Wagen gewesen sein. Nein es war ganz einfach nur ein VW Polo ohne große Ausstattung.

Es gab aber auch andere Kunden, die mich lieber mal auf die Hörner genommen hätten.

## **Unerwartete Attacke**

So saß ich eines Tages in meinem Verkaufscontainer und wartete auf meine nächsten Opfer.

Plötzlich hörte ich ein furchtbares Hupkonzert und ich sah aus meinem Container auf der Straße einen riesigen Stier verfolgt von mindestens vier Schlachtern mit Gummistiefeln und Schippen in der Hand bewaffnet. Der Schlachthof ist nur 500 Meter weg gewesen und der Stier bog vor lauter Panik auf unseren Gebrauchtswagenplatz.



Er schlenderte so durch unsere Autos und mein Kollege meinte nur scherzhaft, dass ich den Kunden besser bedienen sollte.

Sie trieben das Vieh dann wieder auf die Straße in Richtung Autobahn und köderten ihn mit einer wunderschönen Kuh.

Ja ,ja der Stier und seine Geilheit!!!!

Später hat er wohl im Kühlfach gelegen. Autos hat er übrigens nicht zerbeult, obwohl dort einige im wunderschönen rot glänzten.

Das war der Augenblick, als der Repräsentant des Rückspiegels das Autohaus mit em Wissen verließ, dass der Beruf des Automobilverkäufers wohl doch nicht so traumhaft ist, wie immer angenommen.

Wir sagten noch artig danke und düsten davon - mit einer Corvette.

*Tim Schröder/Detlev Rüller*

**Montags? Rückspiegel!  
Was sonst?**

## **Meinungen**



**Nico Boldt schrieb im Forum: "Das Titelbild finde ich diesmal nicht so prickelnd. Das geträumte Rennen ... TRAUMHAFT !! ich habe gut gelacht "**

*Rückspiegel: Nicht immer einfach, ein "prickelndes" Bild heraus zu suchen. Aber wir bemühen uns.*

**Horst Schumann bemerkte erfreut im Forum: "Sehr gute Ausgabe. Der Bericht von Dirk Wilke gibt sehr treffend wieder, was man durchlebt, wenn man sein erstes NASCAR-Rennen live erlebt. Besonders die Stelle mit dem zum erstmal die Motoren hören trifft es sowas von genau. Einfach unbeschreiblich das Geräusch. Das kommt irgendwie auf keiner Aufnahme so rüber. Toll, dass ihr meine Bemerkung aus dem Forum "abgedruckt" habt. Die Entgegnung ist korrekt für das Rennen. Es dauerte tatsächlich fast endlos lange."**

**Roland Rauch äusserte sich im Forum: "Ein genialer Merkel wieder mal Laß Dich drücken, Pseudo-Bayer "**

## **+++Newsticker+++**

+++ Überglücklich nahm Seth Garman am 28.Febr. seine heißersehnte Fahrerlizenz in die Hände. Er absolvierte, zusammen mit Markus Schreiner, seine Car Control Demo in Las Vegas. Dabei haben sich beide nicht verzockt. In der Zwischenzeit absolvierten beide auch schon ihre ersten Trainings +++

# Challenge Cup Vegas

## Die Aufstrebenden in der Spielerstadt

Die Spielerstadt Las Vegas war die Stätte des nächsten Auftritts der Challenger. 11 Mannen waren angetreten um strafpunktfrei, und möglichst erfolgreich über die Runden zu kommen.

Frische Lizenzen erhielten: Rene Cremer, Christoph Guler, Michael Meier, Thomas Stix, Stephan Pültz und David Bente, die auch alle am Start waren. Stefan Loos, der ebenfalls eine erneute Startberechtigung erhielt, ließ den Motor aus.

Die Qualifikation, bei klaren 70°F, war eine klare Angelegenheit für David Bente, der für eine Umdrehung gerade 30.819 Sekunden, oder 175.217 Mph benötigte, vor Dunker und Kormany.

Die Nationalhymne wurde gesungen, alle standen auf, alle sangen mit: Die Show konnte beginnen.



### **Die Challenge -Jünger auf dem Weg zu den Grossen**

Polesitter Bente machte von Anfang an klar, wer der Chef im Ring war. Unangefochten stürmte er von dannen, als die grüne Flagge geschwenkt wurde. Dunker, sein Rechtsaußen winkte gerade den Boxenludern zu, was er besser hätte bleiben lassen.

Kormany und Stikkelbroeck zogen innen an ihm vorbei. Stand des Rennens nach dem ersten Umlauf Bente, Kormany, Stikkelbroeck, Dunker.



### **Dunker muss Kormany und Stikkelbroeck innen ziehen**

Die schnellste Runde des Rennens fuhr Bente in der dritten Runde. Er benötigte 31.055 Sekunden.

Dressler und Pültz, einer der Neulinge, waren in der 14ten Runde im Inflight um Rang 5. Sieger dieser Runde war vorerst Dressler.



Sieger der 28. Runde wurde Dunker. 28 Runden lang konnte sich Stikkelbroeck am 3ten Rang erfreuen, als Dunker im Rückspiegel massiv größer wurde, und ihm diesem Platz streitig machte.

Gut die Hälfte der Renndistanz war absolviert, als allgemeine Hektik, genau ab der 42. Runde, in der Box aufkam.

Als das Führungstrio in der Pitlane war, zog Meier seine Trumpfkarte.

'Diese Führungsrouden nimmt mir keiner mehr', hatte er wohl gedacht, und dies in die Tat umgesetzt.



Damit war er einer derjenigen, die auf eine Yellow Flag gehofft hatten.

Pechvogel der Pitrunde war Stikkelbroeck, wir vermuten er war einen Hauch zu schnell in der Pitlane, er durfte eine Extrarunde drehen.

Mit frischen Reifen unterwegs schrumpfte der Vorsprung Meiers zusehentlich. Seine Trumpfkarte sollte nicht stechen, in der 56. Runde holte sich Bente die Führung zurück, die er auch bis zur Zieldurchfahrt nicht mehr abgeben sollte. Meier musste dann auch: Pültz 6., Rene Cremer 5., Dressler 4., Dunker 3. und Kormany 2. vorbei lassen. Damit waren die Plätze bezogen. Es war eines der seltenen Rennen ohne eine Rennunterbrechung. Gewinner und Verlierer der Woche: Michael Meier, der 4 Plätze gewinnen konnte, und Karl Stikkelbroeck, der durch sein Malheur in der Pitlane wohl 4 Plätze verlor.

Was die Fahrer hinterher äuserten, lesen Sie auf der nächsten Seite.



### **Bente erobert sich die Führung von Meier zurück**

Jörg Dunker und Jörg Kormany waren als einzige ohne jegliche Schäden über die Ziellinie gefahren, alle anderen Stock Cars kamen mehr oder weniger waidwund ins Ziel.

In den anschließenden Benzingesprächen ging dann die Schwärmerei los.

Chris Guler: "Tja was soll ich sagen.....hm..... NULL YELLOWS! Mein erstes Rennen war okay aber ich war zu langsam und weiß nicht warum. Vielleicht falsches Setup aber trotzdem, es war cool."

Jörg Dunker: "Man mag es nicht glauben, hätte man es nicht erlebt. Trotz meines total versemmelten Boxenstops ein super Rennen."

Michael Meier: "War mein 1. Rennen im CC und dann gleich mal mit Pitten unter Grün. So was kann ich gar nicht leiden Ich bin immer noch der Meinung, dass da gar kein Gelb angeschaltet war."

Jörg Kormany: "War ein Klasse Rennen. No Yellow, und der David hat da einen Start/Ziel Sieg hingelegt, unglaublich!" Nur David Bente war absolut sprachlos.

So gestärkt kann Atlanta, und damit höhere Ziele kommen.

*Jürgen Nobbers*

**Der  
Rückspiegel  
Jeden Montag  
neu am Kiosk.  
Spannend  
und informativ**

## Leserbriefe



**Hi,  
Ich lese den Rückspiegel sehr gerne, auch die Rennberichte der anderen Klassen, um mal über den berühmten Tellerrand rauszugucken. Das einzige was mich ein wenig stört, sind die Namensabkürzungen in den Berichten. Ich würde es begrüßen die vollständigen Namen lesen zu dürfen, so kann man sich die Namen besser merken und zuordnen...  
Hervorragend sind die Berichte und Portraits einiger Fahrer von ihren Erlebnissen mit und ohne Motorsport. Finde ich sehr unterhaltsam und interessant :-)** mfg, Tobias Walter

*Rückspiegel: Die Verfasserkürzel werden ab sofort in voller Länge ausgeschrieben. In den Berichten selber dürften keine Abkürzungen vorgekommen sein.*

**hi !  
wollte nur mal allen DANKEN , die an diesem , älteren und auch kommenden , newspapers mitgearbeitet haben !!!!  
habe den Link von einem Freund erhalten , der selber fährt , werde ihn wohl regelmässig aufsuchen :-)  
grz und DANKE an alle Beteiligten !!!!  
Ralph Pehl  
PS: den richtigen Namen bekommen nur wenige zu sehn :-))) der Grad meiner Wertschätzung !**

*Rückspiegel: Wenn unsere Zeitschrift dafür sorgt, dass Pseudonyme kurzzeitig geoutet werden, danken wir ganz besonders für diese Wertschätzung*

## Meinungen



**Robert Schmitz schrieb nach dem Erscheinen der letzten Ausgabe im Forum:  
"Wow, ich bin immer wieder überrascht, dass die off-topic Themen mich am meisten interessieren! Und das geträumte Rennen ist auch ein geiler Bericht! Als ich den las dachte ich: Ich träume wohl!"** Robert

*Rückspiegel: Auch wir haben Tränen gelacht, als wir in der Redaktionkonferenz saßen. Hiermit ist auch jeder Leser herzlich eingeladen solche Geschichten anzuliefern. Und keine Angst vor Rechtschreibfehlern. Wir haben einen Korrektor, der das gröbste ausmerzt. ;-)*

**Daniel Gessner empfand im Forum:  
"Eine tolle Ausgabe, besonders die Kreativ-Seite."**

*Rückspiegel: Wir sind bemüht den Geschmack eines jeden Lesers in der Auswahl der Artikel zu treffen. Für alle, die wir nicht befriedigen konnten war diese Seite gedacht.*

**Reinhard Frey (derzeit im Ausland) im Forum:**

**"Herzliches Dankeschön allen Machern!**

**Der Rückspiegel hat mir in der (beinahe) internetfreien Zeit sehr geholfen. Hat fast 10 Tage gedauert bis ich die Verantwortlichen von HP überzeugen konnte dass Virtual Racing e.V. keine porno- oder gewaltverherrlichende Seite ist und sie freigegeben wurde (Surf Control) Da war dann Rückspiegel lesen angesagt."**

# 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.

Chris Heuer

## Wie fahre ich ohne zu sehen ?

NASCAR wächst. 1954 werden zehn Rennen im Westen ausgetragen. Der Stock-Car-Sport breitet sich damit vom Süd-Osten her erstmals bis Kalifornien aus. Immer mehr Rennen finden unter dem Zeichen von Bill Frances Vereinigung statt. Und trotzdem steckte man noch im finsternen Mittelalter des Motorsports.

Die Rundenkontrolle zum Beispiel ist zu Beginn von bemerkenswerter Naivität. Auf der Tribüne hockt für jedes Fahrzeug ein Rundenzähler. Auf seinen Knien ruht ein kleines Holzkästchen mit Steinen darin, so viele wie Runden anstehen. Die wohlhabenderen Teams glänzen durch die Verwendung hübscher Glasmurmeln. Nach jeder Runde nimmt der Zähler einen Stein oder Murmel aus der Kiste. Es kam auch schon mal vor, daß der Sitznachbar auf eine besonders appetitliche Zuschauerin aufmerksam machte und dabei unbemerkt ein paar „Runden“ in eine andere Kiste fallen ließ.

Das wurde ausgeglichen indem bei der nächsten Zieldurchfahrt einfach mehrere Steine zu Boden rieselten. Im Grunde hatte für jeden Rundenzähler eigentlich ein Inspektor abgestellt werden

müssen, der ihm auf die Finger schaut. Alles im allen war das System von zweifelhafter Zuverlässigkeit.

Staub ist jedoch das größte Problem bei den Rennen. Nicht jeder Veranstalter hat Kalziumchlorid zur Verfügung.



Buck Baker tut deshalb bei einem besonderen undurchdringlichen Rennen das, was jeder von uns im europäischen Nebel auch schon getan hat, er hängt sich an den Vordermann und hofft das er seinen Weg kennt. Buck wundert sich, denn sein Pfadfinder fährt immer langsamer. Schließlich hält er sogar an und der überraschte Baker knallt ihm ins Heck.

Buck außer sich vor Wut steigt aus und brüllt ihn zusammen: „Bevor ich dich vermöble, Kerl. Sag mir warum du plötzlich anhältst.“ Der Vordermann ant-

wortete völlig gefasst: Ich stehe hier in meiner Box...“.

Baker ist bei den Staubschlachten der NASCAR-Steinzeit immer für eine Geschichte gut. Einmal sieht er so wenig, daß er in einer Kurve geradeaus fährt, einen morschen Zaun glatt durchschlägt und auf dem angrenzenden Parkplatz zum stehen kommt.

Er wartet still, daß jemand nach ihm schauen kommt. Doch niemand kümmert sich um den Verirrten. Buck marschiert ergrimmt zur Rennleitung um sich zu beschweren, da die Aufmerksamkeit für verunfallte Piloten anscheinend sehr zu wünschen übrig lässt. Der Rennleiter: „Buck, wir haben nicht die geringste Ahnung wer da unten überhaupt noch im Rennen ist.“

In Fonda / New York haben sich etwa zwanzig Autos ineinander verkrallt. Das Pace-Car rollt auf die Strecke und setzt sich vor das restliche Feld. Doch der Fahrer des Pace-Cars erkennt, daß er niemals im Leben an diesem Metallknäuel vorbeikommen wird. Die Piste ist völlig mit Wracks verstopft. Also dreht der pfliffige Kerl auf einen Weg ab, der parallel zur Rennstrecke verläuft. Richard Petty später: „Plötzlich sehe ich Grabsteine vorbeiziehen. Der Bursche hat uns in einen Friedhof gelotst und mit 50 Sachen kreuzten wir quer um die Grabsteine herum bis wir wieder auf der Rennstrecke waren.“

Staub, immer wieder Staub. Im Grunde ist es ein Wunder, daß nie ein Pilot wegen einer Staublunge das Zeitliche gesegnet hat. Einmal will Richard Petty seinen Konkurrenten Hermann Beam überholen, dessen mäßiges Talent ihm den Spitznamen „Turtle“ einbrachte. Petty kann vor sich mit Mühe und Not „Turtle“ ausmachen und sticht blitzschnell auf die Innenseite um ihn auszubremsen. Plötzlich sieht Petty vor sich einen Lichtmast auftauchen. Lichtmast / Petty: 1 zu 0. Der Grund: „Turtle“ war irgendwo im Infield herumgekurvt !

# Start - Ziel - Sieg von Sven Mitlehner in Las Vegas



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Das dritte Rennen der 2. Division fand in Las Vegas statt. Bei klarem Himmel wurden das freie Training und die Qualifikation gefahren. Manchen einer stellte sich wahrscheinlich die Frage, ob der 3te Event auch wieder bei klarem Wetter gefahren würde.

Leichter Nord - Ost Wind wehte bei der Qualifikation so manchen Traum einer guten Startposition ins Nirwana. Sven Mitlehner, ließ sich durch nichts beirren und hämmerte eine 30.539 auf den Asphalt.

Unwesentlich langsamer waren Kay Mühle und Torsten Eberius, mit 30.669 und 30.736 Sekunden.



**Hestermann schied mit Motorschaden aus. Lap 72**

Die Ernüchterung bezüglich des Wetters kam in Form der Happy Hour, als Wolken aufzogen, die auch am Raceday noch präsent waren. Also wurden rasch in der Garage alle Einstellungen überprüft! Alles passt, hoffentlich, den Drive-Button gedrückt, es gab kein Zurück mehr.



**Leader Kröll, ging nicht rein Lap 88**

Bedingt durch die dichte Wolkendecke sanken die Tagestemperaturen auf 58°F. Windstille herrschte fast während des ganzen Rennens. 33 Fahrer waren am Start, von denen 28 die Zielflagge sahen.

Kaum war die Starterflagge gesunken, da übernahm Mühle die Führung. Mit viel Platz nach vorne konnte er die Linie so wählen wie er gerne wollte. Dazu passte dann auch, dass er in der 6. Runde die schnellste Rennrunde, 30,442; 177.387 Mph, fuhr.



**Kopp Motorschaden Lap 108**

In Vegas ist Platz en masse, ergo konnte man es ordentlich gasen lassen, bis zur 12. Runde. Dann kam die erste YF.

Hildebrandt entschied sich entgegen der meisten nicht zu pitten und übernahm erstmals die Führung. Ortner, der massive Probleme mit seiner Verbindung hatte, entschied sich auszusteigen. Lange konnte Hildebrandt sich nicht der Führung erfreuen, Mitlehner, der Polesitter, setzte sich in Lap 19 an die Spitze, der 3te Leader in 20 Runden, das versprach Spannung. Mühle mit einem frischen Satz Goodyear ausgestattet, nahm Mitlehner die Führung wiederum ab. Lap 27. 3 Leader, 4 X Lead Change in 27 Runden, erst eine YF. Aber der Polesitter ließ sich nicht abhängen.



**Wagner übernahm die Spitze Lap 113**

Der Lohn der Mühen: Kay Mühle loses the Lead, the new Race Leader is Sven Mitlehner. Wer nun dachte Mühle hätte seine Reifen verdampft, wurde im 58. Umlauf eines Besseren belehrt, als er sich die Führung zurück eroberte. Erlösung für alle, die auf frische Reifen hofften, folgte dann aber erst in der 61. Runde, YF.

In der Boxengasse gab es an der Spitze keine Änderungen.



### Kröll und Uehlein auf dem Vormarsch

Half Way this Time by: war gerade zu hören, als die Hestermann'sche Maschine nicht mehr wollte. Ein Kupplungsschaden wurde später diagnostiziert, YF. Mühle war immer noch die Speerspitze. YF, in der 86. Kröll setzte alles auf eine Karte, und verzichtete auf das Pit In. Die Kontrahenten Mühle, Zanker, Mitlehner, Woyna und Eberius hingegen versorgten sich mit dem Notwendigsten.



### Im Bild, Woyna und Zanker

Nur wenige Runden später verlor Kröll den 1. Rang an Mühle, frische Reifen waren durch nichts zu toppen. Der nächste Motor, der den Anforderungen nicht gewappnet war, war die Maschine von Kopp, YF.

Beim RBTL hat Zanker sich eine Lead Lap eingefahren, die er aber schon eine Runde später wieder an Mühle abgab. Wagner, war dieses Mal derjenige, der den Joker zog und draußen blieb, ob diese Entscheidung am Ende Gold wert war?

Lap 118: Die Analyse Daten gaben folgende Auskunft: Mitlehner overtakes Zanker und Neuendorf: Position 3. Mühle überholt Wagner. Lap 119: Olaf Woyna overtakes Peter Neuendorf, Position 5. Frank Zanker overtakes Klaus Wagner, Position 3. Sven Mitlehner overtakes Klaus Wagner, Position 2.

In der 131. Runde schließlich setzte sich Mitlehner vor Mühle. Die Führung konnte er so auch bis ins Ziel halten. Den zahlreichen Zuschauern wurde Rennsport vom feinsten geboten. Insgesamt 12 Wechsel an der Spitze, mit sechs verschiedenen Fahrern. Die meisten Führungsrunde bekam Mühle mit 90 gutgeschrieben, vor Mitlehner (27) und Hildebrandt (6).



### Die Verfolger im Brass

Auch die Verfolger des Führungsquintetts, und das Mittelfeld lieferten sich heiße Kämpfe um die Positionen. Es wurde stellenweise gefightet, als ging es schon um den Verbleib in der 2. Division. Hart, aber fair, war das Motto. Sechs YF, zwei davon durch Motorschäden, eine durch Warp. Da gab es aber auch nicht viel zu beanstanden. Mehr davon: ThunderDay in Atlanta.

Jürgen Nobbers



Jede Woche Montags neu:  
Der Rückspiegel Packend informativ spannend

## Fahrer privat

Robert Hasl hat ein neues Auto und auch neue Nummernschilder. Er zeigt damit klar an, für welchen Verein sein Herz schlägt.



# DOM3-Besserung in Sicht.

## Nur 10 Gelbphasen in Las Vegas



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

GNL. Der dritte Lauf in der DOM3 und die Hoffnungen auf ruhigere Gemüter nach dem Disaster vor 14 Tagen in North Carolina sollten nur zum Teil erfüllt werden.

10 Gelbphasen und nach ausgiebigen Recherchen stellte einer unserer Statistiker fest, dass 50 % der Rennzeit unter Yellow verbracht wurden, zeigen in der Tendenz nicht gerade nach oben, aber was zwischen diesen Gelbphasen geboten wurde lässt uns auf bessere Zeiten in der DOM3 hoffen.

Der Tatendrang der 25 Teilnehmer an diesem Rennen wurde sehr schnell unterbrochen, als bereits in Runde zwei Christoph Apitz (#304) der Meinung war ein Tänzchen könnte der Stimmung auf den Rängen nicht schaden.

Danach reihten sich bis zur Runde 21 Yellow an Yellow und der Mann an der Start-/Ziellinie befürchtete eine ähnliche Armverletzung wie sein Kollege von vor zwei Wochen.

Doch dann besonnen sich unsere Protagonisten auf das was sie eigentlich tun sollten und wir konnten hervorragende Kämpfe auch um die hinteren Positionen bestaunen.

Dort wurde fehlerfrei mit 2-3 Autos nebeneinander über Runden hergefahren, da riskierte man den Überholvorgang aussen oder beschleunigte einfach ein Gruppe von Kampfahnen am Kurvenausgang aus.

Besonders hervorheben möchte ich an dieser Stelle Thomas Althaus (#417), welcher durch seine ruhige und besonnene Art immer wieder durch's gesamte Feld gespült wurde und dessen Taktik-Verständnis seines gleichen sucht. Zu Beginn eines Rennens fast immer im hinteren Drittel zu finden und bei jeder Gelbphase an den Boxen, so ist er doch oft im vorderen Drittel, wenn es um die Zieleinfahrt geht.

Schon so mancher Fahrer hat sich bei dem Versuch es ihm gleich zu tun die Zähne ausgebissen, also scheint er doch nicht alle Geheimnisse seiner Taktik preis zu geben. Schade nur, dass die DOM3 ihn wohl in naher Zukunft durch einen Aufstieg verlieren wird, denn an ihm können sich junge Heisssporne ein Beispiel nehmen und den Grid "ruhiger" gestalten.

Alles in allem blitze das Können der Fahrer immer öfter auf und zeigte uns welches Potential in diesem Grid steckt und das in der DOM3 sicher Fahrer stecken, die den Aufstieg nach ganz oben schaffen können.

Die Saison ist noch lang und Konstanz wird sich auch dieses mal wieder auszahlen, was ein Blick auf das Ergebnis zeigt, denn dort fand man wiedereinmal die üblichen Verdächtigen:

- 1 #111 Roland Rauch
- 2 #413 Marcus Jirak
- 3 #348 Marcus Auer
- 4 #949 Martin Kirchner
- 5 #414 Oliver Brueckner

Abschliessend möchten wir uns für das fehlende Bildmaterial entschuldigen, aber unser Fotograf konnte durch widrige Umstände die Bilder nicht rechtzeitig zum Redaktionsschluss liefern. (Anmerkung der Redaktion: "Zu deutsch der Depp war einfach zu blöd und befindet sich jetzt auf einer mehrjährigen Reportage über das Wachstum der Reiskörner in Asien.")

*Dennis Hoffmann*

### Familienbuch

Montag 08.03. ist großer Tag für **Stefan Pültz**. Er feiert seinen 21. Geburtstag.

Am Donnerstag, 11.03. feiert **Ralf Gültzow** seinen 44. Geburtstags-tag.

Einen Tag später am Freitag, 12.03. ist **Michael Hoppermann** bei seinem 43. Geburtstag ebenfalls in Feiertage.

Zum Glück ist Wochenende. Denn am Samstag, dem 20.03. geht es bei **Dirk Wilke** rund. Er feiert seinen runden 40. Geburtstag.

Die Redaktion wünscht allen viel Vergnügen

## Franke siegt beim Auftaktrennen der FSRL

Beim 1. Lauf der FSRL in Las Vegas gewann Michael Franke vor Wisand Arnold und Philipp Hildebrandt. Arnold hat in diesem Rennen 200 Runden Führungsarbeit geleistet.

Hildebrandt war als 16. und Letzter gestartet. Am Ende des 267 Runden langen Rennens (also 100% Rennlänge) sahen neun der gestarteten Fahrer das Ziel.

Der letzte Zielankommer hatte sechs Runden Rückstand.

# 201 Meilen durch die Wüste

## Bauer dominiert - Kniest wird Sieger



*Start frei. Struckmeier, Schmitz und Woehl lassen es blasen*

Am letzten Dienstag trafen sich die Glücksritter der GNL Open Series in Las Vegas, um sich auf dem buchstäblich aus dem Wüstenboden gestampften, erst 1996 eröffneten Speedway vor mehr als 140.000 Zuschauern miteinander zu messen.

Ganz im Gegensatz zu den realen Wetterbedingungen in Las Vegas - mit Höchsttemperaturen von nur 54° - war es mit vollkommen unerwarteten 70°F deutlich wärmer, die Fans dankten es.

Mit beachtlichen Zeiten deutlich unter 31.0 setzten sich Struckmeier (#510), Schmitz (#69) und Woehl (#789) an die Spitze des Startfelds.

Zur Freude aller Fahrer blieb der gefürchtete Crash in den ersten Runden aus, was bei den mit kalten Reifen auf dieser Strecke mitunter sehr schwer zu kontrollierenden Fahrzeugen nicht selbstverständlich ist.

Fahrzeugkontrolle sollte trotzdem das größte Problem des heutigen Rennereignisses sein.

Das Feld blieb zunächst nahezu unverändert, bis in Runde 11 Reumel (#185) Ausgangs T2 übersteuerte und mit Kratochwil (#81) kollidierte, der im weiteren Rennverlauf nicht mehr an die Spitze anschließen konnte.

Doennicke (#518), der es im Auftaktrennen in Daytona zu einem hervorragenden 3. Platz gebracht hatte, und Voigt (#129), heute erstmals als Gaststarter angetreten, konnten das Chaos unbeschadet

überstehen und wurden aus der unteren Hälfte des Feldes auf Platz 2 und 3 vorgespült, während viele Fahrer die Unterbrechung für Reparaturen nutzten - die Freude darüber währte nicht lang, in weiterer Folge mussten beide das Rennen vorzeitig abbrechen.

Bereits 2 Runden nach dem Restart folgte die nächste Unterbrechung: Wiederum war Übersteuern die Ursache, als dieses Mal Olscher (#64) nur einen Moment die Kontrolle verlor und zu einer Korrekturbremmung gezwungen wurde.



Sein Hintermann Adebahr (#143) reagierte zu spät, fuhr auf und musste anschließend auf Grund einer direkt folgenden Kollision aufgeben.



*Lap 11: NASCAR meets Kunsthochschule - kreative Gestaltung des Asphalts*

Schmitz, der nach der ersten Yellow die Führung übernommen hatte, ging zum Reifenwechsel an die Box. Ein Fehler, die Führung so früh abzugeben?

Während der folgenden Runden stabilisierte sich das Feld trotz einer Unterbrechung in Runde 27 durch einen Unforced von Bachmann (#319), bis wieder nur kurz nach dem anschließenden Restart Straube (#91) mit dem überrundeten Reumel (#185) kollidierte, weil dieser zu viel Platz machen wollte und dabei die Bande berührte.

Die kurz aufeinanderfolgenden Unterbrechungen sorgten nun

dafür, dass es zu vielen Wechseln an der Spitze kam, dieses Mal gingen unter anderem



Woehl und Bauer (#76) zum Reifenwechsel und gaben damit vorerst ihre Top 5-Platzierungen auf.

Bauer zeigte im Anschluss, was einen erfahrenen NASCAR-Veteran ausmacht: Von Position 15 arbeitete er sich innerhalb der nächsten 30 Runden beharrlich auf den ersten Platz vor und sollte diesen - immer dicht gefolgt von Kniest (#6) - für 61 Runden, nahezu die Hälfte der Gesamtdistanz, nicht mehr hergeben. Zum Sieg sollte es dennoch nicht reichen.

Aber zurück zum weiteren Rennverlauf. Nach einer Gelbphase in Runde 47 auf Grund eines etwas hitzigen Überholmanövers von Straube (#91) auf der Zielgeraden - sollte Viagra nicht eigentlich blutdrucksenkend wirken? - pflügten Plantz, Doennicke und

Struckmeier über die folgenden fast 40 unterbrechungsfreien Runden eindrucksvoll durchs Feld.

Schmitz, bisweilen sogar nahezu Schlusslicht in der ersten Rennhälfte, kämpfte sich derweil bis in die Top 5 vor.

Als Rüller (#7), der bis dahin seine Stellung auf den 14. Platz ausbauen konnte, in Runde 86 bei Grün an die Box ging, und nicht einmal 2 Minuten später die gelbe Flagge geschwenkt wurde, hielt sich seine Freude darüber in Grenzen.

Unbestätigten Augenzeugenberichten zufolge soll er während der folgenden Rennunterbrechung gleich noch einmal an die Box gefahren sein, nur um sich loszugurten und in den Allerwertesten zu beißen.

Unbeirrt läutete Bauer anschließend die zweite lange Grünphase ein. Wer sollte jetzt noch an seinem sicheren Thron rütteln? Nur einer war dazu in der Lage: Er selbst.

Nur noch 12 Runden vom sicheren Sieg entfernt ging er bei einer weiteren



Rennunterbrechung, gefolgt von Plantz, an die Box. Diese Entscheidung würden beide bereuen:

Im Anschluss übernahm Kniest die Führung und gab sie nicht mehr ab - die letzten Runden gaben durch zwei weitere Gelbphasen keine Gelegenheit mehr, die verlorenen Positionen wettzumachen.

Bauer trug's mit Fassung und sagte dazu nach dem Rennen: "Mir geht's im Jahr 2004 nur um schöne und spannende Races - ob Sieg oder nicht ist mir ehrlich gesagt wurscht". Dem bleibt nichts hinzuzufügen.

Am Ende gingen Kniest, Schmitz und Struckmeier unter Gelb als Erste über die Ziellinie und beendeten damit das abwechslungsreiche und faire Rennen in Las Vegas. Viel Zeit zum Verzocken des Preisgeldes bleibt jedoch nicht: Das nächste Rennen in Darlington wird viel Training erfordern.

Mirko Adebahr



# Glanzleistung in der DOM 1

## Nur eine Gelbunterbrechung trübte den Spaß



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Las Vegas: Sonnig, 57° Fahrenheit. Ein Feld mit 36 Fahrern aus der DOM 1 fieberte dem Rennen entgegen. Im Qualifying spielte Volker Hackmann einmal mehr seine Extraklasse aus und verwies Wolfgang Wöger und Andreas Wilke auf die Plätze. Die zweite Startreihe komplettierte Martin Thiemt.



Die einzige Yellow. Hommrichhausen muß sich erst wieder Durchblick verschaffen

Start zum 134-Runden-Rennen: Wilke konnte Wöger überrumpeln und Position zwei übernehmen. Im Mittelfeld versuchte Alexander Marx seine schlechte Startposition zu kompensieren und überholte gleich in Runde eins Daniel Gessner und Martin Schulz. In dem Tempo ging es weiter. Pro Runde wurde "im Schnitt" ein Konkurrent überholt und in Runde acht ist Marx bereits auf Platz 17.



Noch liegt Thiemt in Führung. Aber Wilke und Hackmann kämpfen sich schon von hinten durch das inzwischen gut durchgemischte Fahrerfeld.

Ebenfalls in Runde acht war erst mal "Schluss mit Lustig" für Markus Papenbrock. Sein Crew-Chief bekam eine Schimpftirade zu hören ...

"Mein Teamcheffe kann sich schon mal auf was gefasst machen. Bereits der zweite Motor, der mir um die Ohren fliegt...." so Papenbrock nach dem Rennen.



**Der entscheidende Moment im Rennen. Über 20 Runden hat Volker Hackmann nicht locker gelassen. Nun kann er sich den ersten Platz von Wilke zurück erobern und sichert sich so den späteren Sieg.**

Die meisten entschieden sich trotz der frühen Phase für einen Boxenstopp mit Nachtanken und Reifenwechsel. Von den Führenden blieb lediglich Wolfgang Wöger seiner Box fern.

Das brachte ihm zwar Führungsrunden ein, aber zu welchem Preis?

Nach dem Restart ging die Aufholjagd von Alex Marx weiter. Und auch Volker Hackmann machte in der Box "verlorenen" Boden wieder gut. In Runde 18 hieß der neue Führende Andreas Wilke während von Hinten Patrick Marx und Volker Hackmann Druck machten.

Der DOM-Gesamtführende Jens Weimer fand kein ideales Setup und klagte mit jeder gefahrenen Runde über ein looser werdendes Auto.

So verlor er ab Runde 31 beständig an Boden während sich Christian Hommrichhausen und Reinhard Frey einen erbitterten Kampf um Platz 10 lieferten. In Runde 54 hält Andreas Wilke dem Druck von Hackmann nicht mehr stand und musste die Führung abgeben.

In Runde 63 begannen die planmäßigen Boxenstopps, eingeläutet durch Wolfgang Wöger, gefolgt von Ramon Miel in Runde 64.

In Runde 78 entschied sich der Führende Hackmann für frische Reifen.

Die Führung wechselte für drei Runden an Reinhard Frey und ab Lap 81 an Martin Thiemt.



Steinbichler schon gezeichnet von seiner Jagd durch das Feld. Hier im fairen Zweikampf mit Kahlert.

Zehn Runden später übernahm neuerlich Andreas Wilke die Führung. Alexander Marx setzte seine Aufholjagd fort und war in Runde 99 auf Platz Acht, sechs Laps später bereits auf Position Fünf.

Unterdessen wurde der Kampf um die Führung härter. Wilke gegen Hackmann, der Rest des Feldes konnte ihnen nicht folgen.

Die Entscheidung fiel in Runde 115. Hackmann holte zum finalen Schlag aus und überholte den regierenden Masters-Champion der im Gegenzug mit 60 Runden die meisten leadlaps für sich buchen konnte.



Lippert, Weimer und Gültzow im Kuddelmuddel. Aber irgendwie sortiert sich alles wieder ohne Rennunterbrechung ein. So geht dieses phänomenale Rennen auch standesgemäß unter Grün zu Ende.

Im Ziel trennten die Top-2 ganze 472 Tausendstel. Der Dritte, Patrick Marx kam mit sieben Sekunden "Verspätung" ins Ziel. Auf den weiteren Plätzen finden sich der starke

Matthias Bayer, Marco von Frieling, Alex Marx und Christoph Espeter.

Stimmen zum Rennen:

Patrick Marx: "Unglaublich! Das Racen hat heute wahnsinnig Spaß

gemacht, und grats an's ganze Grid: Die Qualität mit der hier Rennen gefahren wird ist einfach beeindruckend, die einzige Yellow durch Motorschaden spricht Bände"

Michael Schneider:

"War wieder ein klasse Rennen. Schön, dass es doch so gut klappt. Wer hätte das vor Anfang der Saison gedacht?"

Martin Bals:

"Mir hat's auch viel Spass gemacht. Netter Fight mit Alf und Martin Steinbichler, der sich immer wieder von hinten nach vorne gearbeitet hat"

Reinhard Frey/Udo Elsner

## Homestead: Mitlehner Sieger der Premium-Cup-Saison

NWL. Sven Mitlehner hat die dritte Saison des Premium-Cups gewonnen. Mit einem Sieg in Homestead schloss er eine beeindruckende Season ab und setzte sich endgültig gegen den zweifachen PC-Meister Schmalenbach durch, der auf Platz zwei fuhr. Auch an dieser Stelle herzlichen Glückwunsch an den Gewinner!

Nachdem das Rennen anfangs unter chronischer Gelblastigkeit zu leiden hatte, ging es nach der fünften YF umso aufregender daher:

Vorne enteilen die beiden Meisterschafts-Anwärter, dahinter bildete sich eine Gruppe mit sechs Verfolgern. Schließlich konnte sich das Team Intrepid durch frühere Boxenstops absetzen und belegte in der Reihenfolge Miel vor Boll die Ränge drei und vier. Auf Platz fünf fuhr Thomas Mikolajek.

Die NWL-Organisation bedankt sich zu dieser Gelegenheit bei allen Fahrern und auch Rekos für die spannende Saison, die einmal mehr das hohe Niveau im Fahrerfeld gezeigt und hat.

Wir freuen uns auf die folgende Midseason, die für alle drei Cups vereint stattfinden wird - weitere Infos in Kürze. Zudem erhält die Liga bald einen neuen Race-Server. Erst einmal geht es aber auch für die PCLer in eine wohlverdiente Pause. :-)

Sebastian Boll

# Weekend Thunder in Vegas - ein Spielerparadies?



WT-SCS.

Bei sonnigem Wetter kamen an diesem Wochenende nach einer kurzen Rennpause in der letzten Woche immerhin 18 Fahrer der 29 Auserwählten zusammen, um den Kurs von Las Vegas 107 Mal zu umrunden.

Recht unterschiedlich ausgeprägte Trainings-Level sorgten für ein breit-gefächertes Feld mit mehreren Gruppen ähnlich schneller Fahrer.

Bereits im Practice erkannt man dies gut an den Rundenzeiten mit Sekunden-Differenz. Frank Zanker konnte sich im Qualify (30s857) vor Michael Franke behaupten, holte sich die Pole und führte später im Rennen das Feld auch die meisten und zwar insgesamt 71 Runden an, wobei sich die Führenden auch öfter mal abwechselten.



Klaus Wagner (#517) hier als Dritter startend, sollte das Rennen gewinnen.

Jürgen Nobbers (#274) "müllerte" es dagegen 9 Runden später ziemlich früh in die Mauer.

Anfangs verlief das Rennen recht unspektakulär mit einigen Yellow-Unterbrechungen (insgesamt 4 YF in den Laps 9, 22, 31 und 67 - "Finish under Green").

Jürgen Nobbers fiel leider viel zu früh in der 9. aus und damit vom durchaus guten 4. auf den 18. und letzten Platz zurück.. Er und Michael Schaller kamen sich im 2-Wide zu nahe. Die längeren Stints unter Grün ab Runde 36 und 72 ließen einen Schluß auf die Long-Run-Eigenschaften der verwendeten Setups zu.

Michael Franke dazu: "Nach dem letzten Restart in Runde 71 haben Frank Zanker und ich wahllos die Reifen verbraucht. In Runde 96 Turn 4 bin ich dann mangels Konzentration dummerweise auf die Bremse gekommen ... der Wagen kurz quer und Klaus innen vorbei."



In Runde 96. konnte Klaus Wagner den bis dahin Zweiten

und durch zu starkes Bremsen etwas zu hoch gekommenen Michael Franke innen überholen. Der Überrundete Kai Trakies machte Frank Zanker den Weg frei.

Andere "zuckelten alleine um den Kurs", weil die Reifen doch zu schnell abgebaut hatten. Klaus Wagner, der in der 75. bereits in 31.037s die schnellste Rennrunde fuhr, konnte sich am Ende vor Frank Zanker und Michael Franke behaupten. Die meisten Fahrer kamen noch in der Leadlap mit ins Ziel - mechanische Ausfälle gab es keine.

## Geteilte Meinungen

Die Meinungen zum Rennen gehen weit auseinander von "sehr schön" über "im Hinterfeld eher langweilig" bis hin zu "nicht besonders motivierend". "Der vierte Startplatz war da schon das Highlight. Meine Reifen haben zu schnell abgebaut und ich konnte die Pace einfach nicht mitgehen, so bin ich die meiste Zeit, vor allem gegen Rennende, alleine um den Kurs gezuckelt." (Dominic Fingerhut) Trotzdem gab es innerhalb von gleichschnellen Gruppen gute Manöver wie "...der mehrere Runden dauernde 2-Wide mit Thomas Althaus" (Thomas Schloesser).

Fazit: Schönes Rennen, schönes Wochenende.

-Markus Mc Coy