

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 15 / 12. April 2004



Verrückt: Von Elefanten, Affen und Hähnchen

GRRL: Trophy in Zandvoort

GNL: DOM 1 - DOM 3 und Pro Open in Texas

GPL: Langstreckenpokal in Monza

**Nascar - Cafe
Orlando**

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
Jürgen Nobbers

Produktion

Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:

Detlev Rüller

Beiträge/Fotos

Mirko Adebahr
Udo Elsner
Dominic Fingerhut
Justus Forschbach
Reinhard Frey
Hans Hanraths
Christian Heuer
Dennis Hoffmann
Marcus Jirak
Steffen Kriesch
Georg Kuyumji
Markus MacCoy
Alexander Marx
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

Ausgabe 15/2004
nächster

Redaktionsschluss:

18. April 2004 15 Uhr

Aus dem Inhalt

Diese Woche:

Impressum	Seite 02:
Faszination Nascar	Seite 03:
Familienbuch	Seite 04:
Nascar Cafe in Orlando	Seite 05:
Nascar Cafe in Orlando	Seite 06:
GRRL Zandvoort	Seite 07:
GRRL Zandvoort	Seite 08:
GRRL Zandvoort	Seite 09:
GRRL Zandvoort	Seite 10:
DOM 2 in Texas	Seite 11:
DOM 2 in Texas	Seite 12:
Pro Open Texas	Seite 13:
Pro Open Texas	Seite 14:
DOM 3 in Texas	Seite 15:
DOM 3 in Texas	Seite 16:
Langstreckenpokal Monza	Seite 17:
Langstreckenpokal Monza	Seite 18:
DOM 1 in Texas	Seite 19:
DOM 1 in Texas	

Es ist Nacht im Wald und alles ist dunkel. Da laufen sich ein Fuchs und ein Frosch über den Weg. Da sie sich nicht sehen können, fragt der Frosch den Fuchs, wer er denn wäre. Da antwortet der Fuchs: "Betaste mich und errate es." "Okay. Groß, langer Schwanz, buschiges Fell, feuchte Schnauze... Bist duvielleicht ein Fuchs?" "Richtig! Jetzt errate du, wer ich bin." "Hmmm... Klein, schleimig, großes Maul... Bist du vielleicht ein Italiener?"

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:

Frauenparkplatz
Quelle: Internet

Lachhaft

Osterwetter in Indien



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

Verrückter Affe

Tim Flock holt sich vor seinem Rücktritt zweimal den Titel. Er ist der einzige Pilot der Welt der einen Boxenstop wegen eines wildgewordenen Affen einlegen mußte. Und das kam so:

Anfangs haben die Veranstalter eigentlich recht wenig unternommen um die Zuschauer vor und nach dem Hauptrennen ordentlich zu unterhalten. Jeder Promotor war froh wenn ein Fahrer mit einer pfiifigen Idee aufkreuzte.



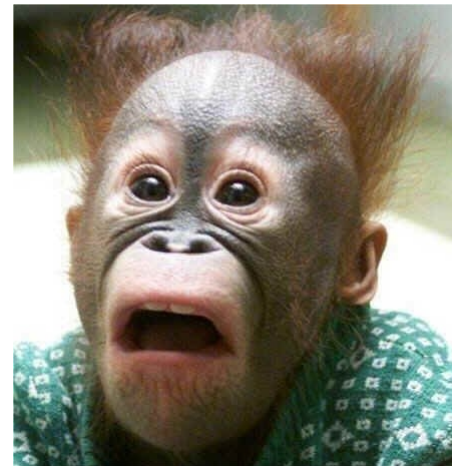
Tim Flock: Wir kauften also einen Affen. So ein kleines Rhesusäffchen. Getauft haben wir ihn Jocko und ins Auto wurde eine Stange eingebaut, auf die er sich setzen konnte. Sogar kleine Sicherheitsgurte, einen Overall und eine richtige Fahrerbrille haben wir herstellen lassen.

Auf die rechte Seite des Wagens wurde "Jocko Flocko" gepinselt. Das ganze war ein prachtvoller Einfall. Nach den Rennen wollten allen den kleinen Kerl sehen. Ich gab nebenher Autogramme und die Veranstalter waren hochzufrieden.

Eines Tages fahren wir auf der Strecke von Raleigh. Ich hatte damals ein Türchen in den Radkasten einbauen lassen die ich mit einer Kette öffnen konnte, um zu sehen ob die Reifen noch in Ordnung sind. Jocko hat also immer wieder beobachtet wie ich mit der Kette das Türchen aufmachte und hinunterstarrte. Er muß vor Neugierde halb verrückt geworden sein. Jedenfalls ist er aus seinen Gurten geschlüpft, blitzschnell zum Guckloch geklettert, hat die Tür geöffnet und reingeschaut.

In diesem Moment muß der Reifen einen Stein aufgewirbelt haben. Jocko jedenfalls kreischte erschrocken auf und sprang mich zu Tode erschrocken an. Ich versuchte krampfhaft meine Aufmerksamkeit auf das Rennen zu richten während ich mit einer Hand nach dem aufgebrauchten Affen grapschte. Es war meines Wissens der einzige NASCAR-Boxenstop mit der Begründung: Affe aus dem Auto entfernen. NASCAR war in den Fünfigern Rennsport von einem anderen Stern.

Die Fahrer feiern vor den Rennen wilde Partys. Im Rennen saufen sie sich mit Trinkflaschen weiter einen an. Die weiblichen Fans rannten den Fahrern die Hoteltüren ein. Die Fahrer gewinnen tausende von Dollar. Verspielen sie dann oder ernähren damit ihre Trinkerleber. Die Frauen kamen natürlich auch nicht zu kurz dabei. Kein Mensch redete von Bio-Kost oder Nachtruhe um zehn. Die Autos sind noch nicht so sicher wie heute.



Tim Flock: Ich habe an die 25 Fahrer sterben sehen. Nicht verunglücken, sterben. Einer ist in Greenville / South Carolina von der Strecke geraten und wurde aus dem Auto geschleudert. Er versuchte sich in Sicherheit zu bringen, aber er stand unter Schock. Es war eine jener Strecken wo du vor Staub kaum etwas gesehen hast. Alles ging blitzschnell.

Als die Wagen die Box rollten hatten sieben Autos Körperteile des armen Kerls an der Karosse. Noch schlimmer aber ist Feuer. Wir hatten alle Angst davor.

Mein gefährlichster Unfall passierte seltsamerweise nicht auf der Rennstrecke. Ich schlafte friedlich im Gras in Spartanburg. Ein Autofahrer übersieht mich beim Wenden und fuhr mir über Kopf und Schulter. Ich hatte zum Glück nur leichte Verletzungen.

Den Job kann wirklich jeder

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

Redakteur Familienbuch

Ihre Aufgabe ist extrem einfach und besteht darin, den Kalender der VR auf anstehende Geburtstage der Mitglieder zu durchforschen.

Diese Geburtstage fassen Sie jeweils wochenmäßig von jeweils Montags bis Sonntags zusammen und garnieren diese Daten mit einem feinen, aber sinnlosen Text :-)))

Sie arbeiten völlig allein und eigenverantwortlich und niemand wird Ihnen in Ihre Arbeit reinreden.

Sie benötigen keinerlei Voraussetzungen und nur bedingte Rechtschreibfähigkeiten.

Sie arbeiten völlig kostenlos und leben vom Applaus der Leser?

Dann sind Sie bei uns genau richtig. Nehmen Sie unverbindlich Kontakt zu uns auf. Wir freuen uns auf Sie.

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

Neugebauer in Texas in der Victory Lane

FSRL – Die Fahrer der Finest Stockcar Racing League haben sich am 3. April 2004 auf den Weg gemacht Texas zu erobern. 100 % Renndistanz oder 334 Runden auf dem 1.5 Meilen Oval waren zu absolvieren.

Auf Pole stand Matthias Wien vor dem Liga-Neueinsteiger Markus Neugebauer, der mit Platz 2 gleichmal eine erste Duftmarke setzte. Michael Franke und Ingo Held folgten auf den nächsten Plätzen

Das Rennen wurde zwar erst mit einer einstündigen Verspätung gestartet, fand unter hervorragenden äusseren Bedingungen statt und wurde nur von 3 Gelbphasen unterbrochen. Taktisches fahren und reifenschonen waren angesagt und schlussendlich der Schlüssel zum Erfolg.

Am Besten gelang dies Markus Neugebauer, der eine beeindruckende Performance an den Tag legte und das Rennen für sich entscheiden konnte.

Seine ersten Worte nach dem Rennen: „Man, was tut mir doch der Hintern weh.“ Der Meisterschaftsführende Wisand Arnold arbeitete sich auf den 2. Platz. Trotz einiger technischer Probleme konnte Matthias Wien aufs Treppchen fahren – Platz 3. Die lange Renndistanz forderte einige Opfer, so mussten doch 2/3 der Piloten ihr Arbeitsgerät vorzeitig in der Box abstellen.

Nach 2 Rennen führt Wisand Arnold in der Gesamtwertung vor Michael Franke und Matthias Wien. Der nächste Lauf findet am 17. April auf dem Superspeedway von Talladega statt, da wo man nix können muss. Wir werden sehen.

Christian Ulrich

12.04.2004

Intruder, von dem niemand weiß, wie er wirklich heisst, feiert seinen 40. Geburtstag. Vielleicht bekommt er an dem Tag mal einen richtigen Namen geschenkt.

13.04.2004

Dennis Hoffmann wird schnapszahlenmäßig 33 und Peter Schleifer ebenso schnapszahlenmäßig 55 Jahre alt. Volker Hackmann, der derzeit Führende in der Gesamtwertung der Deutschen Online Meisterschaft Nascar, wird 19 Jahre jung.

14.04.2004

Florian Schmelz wird 24 Kerzen auf seiner Torte ausblasen dürfen.

15.04.2004

AKleinfeld wir fast 50. Aber eben nur fast. 49 Jahre wird er heute alt. Eric Petersen dagegen ist noch ein Jungspunt. Er wird 19 Jahre jung.

16.04.2004

Klaus-Peter Wohlfarth dürfte wohl das älteste aller VR-Mitglieder sein. 61 Jahre alt wird er heute.

17.04.2004

Christian Neyses wird 35 Jahre alt. Damit ist er doppelt so alt wie Patrick Marx, der heute seinen 17. Geburtstag feiert. Die Redaktion wünscht allen viel Spaß an diesem Tag.



Die Lesergeschichte

Leser berichten über Erlebnisse, die sie in Zusammenhang mit NASCAR hatten.

Heute berichtet Chris Heuer über seinen Besuch im Nascar-Cafe in Orlando

Im schönen Orlando/Florida, welches das Hauptziel meines Urlaubs 1999 war, besuchte ich so nach und nach alle umliegenden Parks.

Irgendwann kam ich natürlich so auch zu den „Universal Studios“. Dieses Gelände liegt mitten in Orlando und ist leicht zu finden. Dort angekommen mußte ich \$ 5 fürs Parken berappen und konnte mir dafür im riesigen Parkhaus einen Platz für meinen Mietwagen (einen Chrysler Stratus) sichern.



Vom Parkhaus aus folgte ich dann zu Fuß der Beschilderung und landete im so genannten CITY WALK. Es folgte ein Top-Geschäft nach dem anderen und ich schlenderte so dahin. Die Beschilderung wies auf einen Movie- und Fun-Park hin. Hatte ich auch nicht gewußt und so entschloss ich mich kurzerhand den Movie-Park zuerst zu begehen. Ich bog, laut den Hinweisschildern, also rechts ab und gleich beim ersten Blick traf mich der Schlag. Ich stand vor einem NASCAR-Cafe. Der gedachte Besuch des Movie-Parks war sofort vergessen und es zog mich magisch zu jenem Cafe.

Wie es der Zufall wollte stand vor dem Cafe rein zufällig auch der Bolide meines Lieblings-Fahrers und ein netter Besucher war für meine Kamera schnell gefunden...



Nach dem kurzen Foto-Shooting ging ich auf den Eingang zu und es kümmerte sich auch gleich eine Art „Einweiser“ um mich. Kurz gesagt erklärte mir der vermeintliche arme Student nun die Aufteilung des Cafes und überhäufte mich mit Flyern vom bevorstehenden PEPSI 400 in Daytona.

Ich lauschte kurz seinen Worten während meine Augen das Cafe hinter ihm schon gierig inspizierten. Ein kleiner Plausch mit ihm und ich betrat sogleich jenes Cafe.

Vom Eingangsbereich aus gesehen befand sich gleich links eine Art Shopping-Bereich wo es NASCAR-Artikel ohne Ende zum erwerben gab. Rechts war ein Aufgang zum ersten Stock. Dort konnte man sich in ein schönes Ambiente zum Verzehr von Speisen und Getränken zurückziehen. Alles Nebensache vorerst, denn vor mir lag eine schöne Bar und ich hatte sogleich Durst.



Das Bild unten zeigt jene Bar, aber von der anderen Seite her aufgenommen.

Im Hintergrund rechts ist der Eingang sowie der „arme Student“ zu

erkennen.

An der Bar bestellte ich erst einmal ein Diet-Coke und war auch sogleich mit dem Barkeeper im Gespräch. Als Deutscher NASCAR-Fan war ich schnell ein interessantes Objekt für jegliche Fragen und für mein Getränk mußte ich deswegen wahrscheinlich auch nichts bezahlen.

Während des Plausches über alles mögliche leerte ich meine Diet-Coke und der Chef des Ladens, der kurz ins Gespräch stolperte, schenkte mir eine „Freifahrt“ mit dem Simulator.

Darin haben 9 Personen Platz. Nach einer kurzen Notausstiegs-Anleitung startete das Gefährt.

Simuliert wurde die Mitfahrt in diversen Wagen auf verschiedenen Strecken.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.....



Ich hatte meine Video-Cam zwar schon im Anschlag, aber die simulierten Kräfte waren so stark das ich mich mit Müh und Not an den Haltegriffen klammerte und ein filmen war nicht möglich.

Gezeigt wurden während der ca. 2-minütigen Fahrt einige harte Zweikämpfe (mit Kontakt) sowie unschöne Ausflüge ins Grün inklusive Einschläge in die Mauer.

Echt Klasse für einen Fan wie meinereiner und bestimmt grinste ich die ganze Fahrt über zufrieden. Wer weiß.

Nach der atemraubenden Fahrt durchstreifte ich erst einmal den Shop mit allen erdenklichen Artikeln und kaufte mir (nur) einen Schlüsselanhänger. Ich hätte zu gerne den ganzen Laden leergekauft, aber auch im Urlaub achtet man etwas auf die „Kasse“.

Nach dem kurzem Shoppen begab ich mich wieder an die Bar, denn mein Magen meldete Hunger.

Die vorher geleerte Coke wurde mir vom Barkeeper netterweise wieder kostenlos gefüllt und ich warf einen Blick in die Speisekarte.

Natürlich wählte ich das Menü mit dem NASCAR-Burger. Jener war nicht gerade klein und nach kurzem Abschauen beim Tischnachbarn bezüglich des Verzehrs bezwangen meine Kiefer auch dieses Ungetüm.

Die Beilage in Form von Pommes oder besser gesagt French Fries sowie der Salat waren nach dem wirklich großen Burger ein kleiner Kampf.

Nach der üppigen Mahlzeit zog es mich wieder magisch zum Simulator. Die Fahrt kostete mich dann \$ 3.

Ich war diesmal gewillt die harte Fahrt zu filmen.

Nach den Sicherheitshinweisen schaltet ich meine Cam ein und mit der linken Hand hielt ich mich fest während die rechte Hand die Cam verzweifelt festhielt. Es war wirklich nicht leicht, aber ich schaffte es doch irgendwie bis zum Ende der Vorführung durchzuhalten.

Nach dieser Fahrt und einem kurzen Aufenthalt dort begab ich mich dann Richtung Movie-Park. Jenen durchstreifte ich dann für den Rest des Tages.

Die beiden Parks sind wirklich so groß das man auch aufgrund der Massen an Besuchern beide Parks nicht schafft.

Daher meine Tipp: Kauft gleich Eintrittskarten für zwei Tage, denn man schafft nur einen Park an einem Tag. Am Ende dieses wirklich tollen Tages führte mich mein Weg zum Parkhaus rein zufällig wieder am NASCAR-Cafe vorbei wo ich für diesen Tag noch ein abschließendes Foto schoß.

Christian Heuer



Sandburgen bauen in Zandvoort

Enge und kurvige Strecke, bewölkter Himmel, volles Starterfeld - Konnte das gut gehen?



Beim vierten Lauf zur GRRL Meisterschaft waren wieder zahlreiche Fahrer am Start vertreten. 36 Piloten brachten ihre neuen Trans-Am Wagen an die holländische Küste. Die Deadline für die Carfiles war am Tag vor dem Rennen. Bis dato sollten alle neuen Cars in der Fahrerverwaltung zu finden sein. Die ReKo führte nach dem Rennen Kontrollen durch und vergab bei nicht vorhandener Carfile 5 Strafpunkte.

Ungewöhnlich für diese Jahreszeit waren die hohen Temperaturen von bis zu 89°F und zusätzlich zum ohnehin schon schmutzigen Asphalt machen die teilweise sehr starken Windböen den Fahrern schwer zu schaffen.

Bereits vor dem Rennen wurden einige Gerüchte in die Welt gesetzt.

Das Team Bumpdrafters versuchte in Person von Gerüchtekoch Arthur Seiverth, Stimmung gegen ihre stärksten Konkurrenten, dem Team Forge Motorsports 1, zu machen.

Bleibt zunächst einmal offen, ob dieser Aufruf was gebracht hat, oder ob es die Fahrer von TFM noch mehr angeheizt hat. Im ersten Training konnten sich Fahrer und Zuschauer noch über strahlend blauen Himmel freuen, jedoch kündigen die Wolken am Horizont bereits jetzt schlechtes Wetter an.

Die Fahrer liessen sich davon zunächst aber nur wenig beeindrucken. Immerhin schafften es vier Mann unter die Marke von 1min17sec.

Dabei markierte der Mustang Pilot Andreas Stüpp mit 1m16.779sec die Bestzeit vor Voigt, Happ und Fürstner. Insgesamt lag das Feld dicht beisammen, was Spannung für Quali und Rennen versprach. Hier holte sich Ralph Weiland vor dem erneut starken Andreas Gaida die Pole Position. Der dürfte nach seinem Doppelsieg in Oulton Park top motiviert gewesen sein. Und das zeigte er auch mit einem tollen Start-Ziel Sieg im Sprint:

Weiland verschaltete sich am Start und so bereitete es Gaida keine Mühe, bereits vor T1 am Viper Piloten vorbeizuziehen. Auch Huber auf Startplatz 4 profitierte von Weilands Fehler und konnte ihn und den dritten Stüpp ebenso problemlos überholen.

Jedoch blieb er nicht lange auf Position 2. Bereits wenige Kurven später musste er nach einem Fehler in die Botanik ausweichen und fiel bis auf Platz 12 zurück. In Runde 4 war das Rennen dann endgültig für Huber gelaufen.

Auch weiter hinten gab es viele Positionsverschiebungen. Andreas Uhlein und Arthur Seiverth kamen sich in der ersten Kurve in die Quere, was einen Dreher von Seiverth zur Folge hatte.

Unter anderem verloren auch Bachmann, Schmoranz, Scheurer und Wessendorf einige Plätze in den ersten 2 Runden.

Wobei für die letzteren beiden das Rennen danach bereits beendet war. 3 Fahrer mussten in den ersten drei Runden eine Stop-and-Go Strafe absitzen. Green und Schneider büßten wegen Vergehen aus dem Oulton Park Rennen und Happ hat sogar noch eine Strafe aus Long Beach offen. Für einen der schnellsten im Training ging damit jede Chance auf ein gutes Ergebnis verloren. Nach einem weiteren Unfall + Boxenstopp wurde Happ aber immerhin noch 14.

Vorne weg führte Gaida das Feld an, gefolgt von Weiland, Stüpp, LeStrange und Fürstner. Bis zur siebten Runde hing Stüpp Weiland im Getriebe, dann sah der Mustang Pilot seine Chance, als Weiland einen kleinen Fehler machte.

Aber der konnte sich gegen Stüpp behaupten und verteidigte seinen zweiten Platz.



Am Ende ließ es Stüpp lockerr angehen, wollte bei den nun anstehenden Überholungen nichts riskieren. LeStrange und Fürstner, die schon ein wenig zurückgefallen waren, kamen noch einmal wieder heran, konnten ihn aber nicht gefährden.

Auch im Mittelfeld gab es einige spannende Duelle. Micko überholte in Runde 1 Andreas Wilke und konnte auch bis zum Schluss dessen Druck standhalten.

Uhlein war am Start gut weggekommen und hatte von der ersten Runde an DMS-Pilot Neuberger im Nacken.

Den wurde er auch über die gesamte Sprintdistanz nicht los und so fuhren beide mit einer halben Sekunde Abstand als 15. und 16. über die Ziellinie. Noch knapper war es hinter Neuberger. 0,2 Sekunden hat Kreuzer im Ziel Rückstand auf den Jaguar.

Zum Hauptrennen hin wurde der Himmel immer dunkler. Regen war nun nicht mehr auszuschließen. Die Temperaturen blieben jedoch unverändert hoch. In der Qualifikation setzte diesmal Gabriel Fürstner die Bestzeit. Mit 1min15.906sec war er der einzige Fahrer, der unter 1min16sec blieb.

Andreas Gaida komplettierte auch im Hauptrennen wieder die erste Startreihe, gefolgt von dem erneut starken Andreas Stüpp und Daniel Voigt.

Happ musste erneut die Quali auslassen, da er auch im Hauptrennen eine Strafe verbüßen musste. Gleiches galt für Thomas Quella.

Beide waren damit bereits nach einer Runde weit abgeschlagen. Fürstner gewann das Startduell kam aber in Runde 2 aufs Gras, drehte sich und musste sich auf Platz 17 wieder einreihen.

Es schien, als konnte Fürstner bereits zu einem so frühen Zeitpunkt Gaidas Druck nicht standhalten.



Weiland, der direkt dahinter war, machte ebenfalls einen kleinen Fehler und kam aufs Gras.

Er verlor aber keinen Platz. Wie schon im Sprint profitierte Gaida auch im Hauptrennen vom Fehler des Leaders und setzte sich an die Spitze.

Stüpp war nun Zweiter, Voigt dritter. Positionsverschiebungen gab es auch wieder jede Menge.

Thorsten Schulz und Markus Wichmann stellten ihre Boliden schon nach 2 Runden ab, eine Runde später gab Thilo Huber nach einem Überschlag in T1 das Rennen auf.



In Runde 3 krachte es zwischen dem Vierten und Fünften. Roland Rauch berührte Ausgangs der letzten Kurve Sacha LeStrange, der leicht aufs Gras gekommen war.

LeStrange drehte sich und fiel bis auf Rang 29 zurück. Rauch verlor nur einen Platz an Kadlcak, was nach einer Runde jedoch wieder anders aussah, als auch Kadlcak fast einen Dreher produzierte.

Für Schulz und Wichmann war das Rennen in dieser Runde bereits beendet. Wichmann verlor die Kontrolle über seine Corvette und der DIHL Pilot konnte nicht mehr ausweichen. Fürstner und Happ mischten nun das Feld von hinten auf und gewannen Position um Position.

Am Ende landeten die beiden Bumpdrafters auf den Plätzen 9 und 14. Seiverth fuhr das Rennen seines Lebens. Er befand sich im direkten Zweikampf mit Andy Wilke. In Runde 4 versuchte er es erstmals vergeblich, an der Viper vorbeizuziehen.

Doch sollte es nicht sein letzter Versuch bleiben. Für Weiland lief es gar nicht gut.

Nach einem Dreher brachte er das nachfolgende Feld arg in Bedrängnis und stellte seine Viper frustriert ab. Gaida zog weiter als Führender seine Runden. Hinter ihm übte Voigt enormen Druck auf Stüpp aus.

Um sich nicht in einen Fehler treiben zu lassen, ließ Stüpp den DMS Jaguar auf der S/F Gerade vorbei. Auf Pos. 4 fuhr zu diesem Zeitpunkt Rauch vor Kadlcak, Wilke, Seiverth, Kröger, Micko und Schmoranz, der die Top10 abschloss.

Die kommenden Runden waren gezeichnet von vielen Fahrfehlern und Ausfällen.

U.a. stellten Schmoranz, LeStrange und Alex Marx ihre Fahrzeuge ab.



In Runde 8 war Augst der erste Fahrer, der seine Box ansteuerte. Hohe Wassertemperaturen zwangen ihn zu diesem frühen Stopp. Nachdem sein Crew aber etwas Tape entfernt hat konnte er das Rennen ohne weitere Probleme fortsetzen.

Im Hauptrennen hatten sich zwei Konkurrenten aus dem Sprint wieder gefunden. Dort konnte Uhlein seinen Verfolger Neuberger die 9 Runden-Distanz hinter sich halten, diesmal war der DMS Pilot erfolgreicher und konnte die blaue Viper in Runde 8 überholen.

Erst nach etwa 15 Runden beruhigte sich das Fahrerfeld und es gab immer weniger Positionsverschiebungen.

In Runde 20 kam es zu einem schweren Unfall zwischen Mike Kadlcak und Andy Wilke.

Völlig überraschend für Wilke bremste Kadlcak, um in die Box zu fahren.



Der Viper Pilot konnte nicht bremsen und genauso wenig ausweichen, da auf der linken Spur die beiden Überrundeten Bachmann und Green fuhren. Wilke rammte die schwarze Corvette mit voller Wucht, Kadlcak musste von den Helfern mit der Flex aus dem Wrack geborgen werden. Wie durch ein Wunder blieb der Tscheche jedoch unverletzt. Die meisten Fahrer besuchten ihre Crews zwischen der 22. und 25. Runde. Spitzenreiter. Oli Augst saß in der 23. Runde Streit-Ersatz Hellwig im Nacken. Er war zwar deutlich schneller, kam aber nicht an der Corvette vorbei. In Runde 24, T1 passierte es dann. Augst ging die Sache zu forsch an, berührte Hellwig am Heck und der drehte sich in die Botanik. Nach dem Rennen konnte er sich gar nicht oft genug für diese Aktion entschuldigen.

DMS-Jaguar Fahrer Michael Neuberger wählte eine etwas eigenwillige Methode, die Box anzufahren. Sein Dreher kostete ihn zwar etwas Zeit, aber er blieb weiterhin im Rennen.



Kurze Zeit später drehte sich Leader Andreas Gaida auf gleiche Art und Weise in die Box.

Auch für ihn blieb diese Aktion ohne Folgen. Nach Gaidas Boxenstopp hatte das Rennen einen neuen Führenden. Andreas Wilke setzte sich an die Spitze und sammelt in den nächsten Runden Führungskilometer. Erst in der 34. Runde absolvierte er seinen Boxenstopp. Damit war er der letzte Fahrer, der seine Crew aufsuchte. Nach dem Boxenstopp hat Wilke wieder Seiverth im Nacken hängen. Der setzte alles daran, an der Viper vorbeizukommen. Schließlich wurde sein Einsatz belohnt. Am Ende der S/F Geraden konnte er sich neben Wilke setzen und ihn in vorbildlicher Art und Weise ausbremsen.



Damit setzte er sich auf den vierten Platz, Wilke hatte das Nachsehen.

In den letzten Runden dümpelte das Rennen vor sich hin. 2 Runden vor Schluss wurde es noch einmal spannend im Kampf um den zehnten Platz. Fingerhut hatte sich bis auf einen Top10 Platz vorkämpfen können und fühlte sich dort eigentlich schon sehr sicher. Doch als Seiverth und Wilke auf ihn aufliefen wurde er so nervös, dass er doch noch einen Fehler machte. Das kommt davon, wenn man es den schnelleren Fahrern als Lapper so einfach und bequem wie möglich machen will. Fingerhut kam aufs Gras, drehte sich und musste am Ende doch noch den sicher geglaubten zehnten Rang an Neuberger abgeben. Sieg im Sprint und im Hauptrennen, ein absolut erfolgreicher Tag für Gaida. Am Ende wurde es sogar noch einmal richtig knapp zwischen ihm

und dem zweiten Voigt, der deutlich schneller war, aber zwischenzeitlich einen zu großen Rückstand hatte.

Dritter wurde Stüpp, der ein unauffälliges Rennen fuhr, mit 2 dritten Plätzen heute aber Gesamtzweiter hinter Gaida wurde.

Viele Ausfälle gab es heute zu vermelden. 16 von 36 Startern sahen nicht die Zielflagge, Rene Albrecht konnte wegen technischer Probleme sogar gar nicht erst am Hauptrennen teilnehmen. Nach dem Rennen wurde wieder einmal einige Stimmen von Fahrern laut, die sich überlegen, überhaupt noch weiterhin in der GRRL anzutreten, doch der Rückspiegel ist sich sicher, dass man diese Fahrer auch in den nächsten Rennen wieder sehen wird.

Für TFM1 war dieser Renntag ein voller Erfolg, denn neben dem Sieg von Gaida rundete Martin Micko das gute Ergebnis mit einem 6. und 8. Platz noch ab. Damit übernahm TFM 1 auch die Spitze in der Teamwertung. Das Team Bumpdrafters brachte zwar alle 4 Fahrer unter die ersten 15, aber genug Punkte gab es für die Jungs trotzdem nicht.

Somit hat auch Seiverths Gerüchteküche nicht das richtige Rezept gegen TFM parat gehabt. In der Fahrerwertung bleibt Gabriel Fürstner auf Platz 1. Neuer zweiter ist DMS Fahrer Daniel Voigt. Aber Andreas Gaida ist auf dem Vormarsch. Die ersten beiden Saisonrennen musste er leider auslassen, in Oulton Park und heute in Zandvoort konnte er sowohl Sprint als auch Hauptrennen für sich entscheiden. Es zeigt sich also bereits jetzt ganz deutlich, wer diese Saison auf jeden Fall um die Meisterschaft kämpfen wird. Wir dürfen also gespannt sein auf das nächste Rennen, welches bereits am 16.4. auf der Strecke von Road Atlanta stattfinden wird. *Dominic Fingerhut*

DOM 2 Texas: After Race Event nach dem Massaker von Bristol



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

15 YELLOW FLAGS gab es in Bristol, was eindeutig zu viel war. Gut zwei Wochen später stand Texas auf dem Kalender, und der Grid musste klarstellen, dass er nicht in die 'Tippgemeinschaft' aufgenommen werden musste.

Zum Raceweekend hatte Petrus der Fahrerschaft feinste Sonnenstrahlen beschert. Bei allen vier Ereignissen herrschte klare Sicht um die 70°F. Die Pole errang Patrick Marx mit 27.617 Sekunden (195.532 mph).

Die Starting Top Ten: Reihe 1: P. Marx - Mühle; Reihe 2: R. Rauch - Eberius; Reihe 3: Ulrich - M. Rauch;

Reihe 4: Pank - Wagner;
Reihe 5: Prasuhn - Hestermann.

P. Marx konnte seine Pole nutzen und bog als erster auf die Zielgerade ein. In seinem Sog: Mühle, der schon im zweiten Umlauf die schnellste Rennrunde fuhr. Seine Zeit dafür: 27.858 Sekunden.

Seinem Drängen konnte P. Marx 8 Runden lang widerstehen, in Runde Neun übernahm Mühle freilich die Führung, die er bis zur 63. Runde behalten sollte.

Nicht nur an der Spitze, auch im Mittelfeld, und um die Plätze 20 - 25, wurde hart gekämpft. Pank, auf Position Acht liegend, geriet in Runde 13 auf die Außenlinie.

Wenn einer überholt, dann überholen gleich mehrere. Wagner zog als erster an ihm



vorbei, gefolgt von Hestermann und Foertsch. Weiter vorne, in der gleichen Runde setzte Eberius, der vierte der Qualifikation, an, M. Rauch zu überholen, was er auch in die Tat umsetzen konnte, Position Vier.

Zehn Runden später ging Ulrich an M. Rauch vorbei, der, wie er später bekannte, flehentlich auf eine YELLOW FLAG gewartet hatte. Aber genau diese sollte noch auf sich warten lassen. Genau das musste er in Runde 26 bemerken. Prasuhn und Wagner gingen an dem auf Position sechs liegenden M. Rauch vorbei. Wagner jagte Prasuhn neun Runden lang, als er ihn in Runde 35 überholen konnte. Anschließend sah sich Ulrich heftigen Attacken von Wagner ausgesetzt und musste ihm in Lap 39 Platz Fünf überlassen.

Foertsch rang Hestermann Platz Acht im selben Umlauf ab. Prasuhn (Rang Sieben) musste seinem hohen Anfangstempo anscheinend Tribut zollen. Das Duo Foertsch und Hestermann zogen vorbei. In Runde 47 übernahm Wagner Rang Vier von Eberius. Woyna, von 16 aus ins Rennen gegangen, erschien in Runde 56 in den Top Ten, mit der Meldung, das er Prasuhn überholt hat und nun auf Rang Neun geführt wurde. Runde 56, und noch keine YELLOW FLAG.





Wagner und Eberius in Lap 47

Prasuhn war es dann, der als erster die Box ansteuerte, um sich mit Sprit und frischen Reifen zu versorgen. Seinem Beispiel folgten die anderen Rennfahrer nach und nach. Somit konnten sich auch andere Fahrer in die Leaderliste eintragen. Wagner führte von Runde 64 - 66. Wust von 67 - 69. Dann war es soweit: M. Rauch und Nachtsheim gerieten in Lap 78 aneinander, und lösten damit die erste YELLOW FLAG aus. R. Rauch, der in Runde 70 die Führung übernommen hatte, musste diese in Runde 80 an Eberius abgeben.

Auer hatte keine Chance, dem quer über die Bahn schießenden Prasuhn auszuweichen. YELLOW FLAG in Runde 89. Neuendorf wurde in Runde 94 auf Position Sieben geführt. Runde 102: ein Unforced, eine YELLOW FLAG, zwei neue Leader: A. Neumann (Lap 104) und Nachtsheim (105 - 107). Nach dem Restart konnte Woyna dem auf Rang drei liegenden Mühle seinen Platz streitig machen. In Runde 107, ein typischer Rennunfall: D. Wilke schlug in die Mauer ein und kam Buehrer vors Auto, der null Chance hatte den Unfall zu vermeiden.



R. Rauch, Woyna überholten Nachtsheim in Lap 131

Seine Leadlap hatte Eberius, also: Pitten. Nun hatte R. Rauch die Führung abermals übernommen. Mühle schlug in Lap 87 zu, und hielt die Führung dann bis zur 103. Runde inne. Jetzt überschlugen sich die Ereignisse.

Resultat: R. Rauch, Leader von 108 - 117. Mühle übernahm in Runde 118 wieder die Führung. P. Marx und Wagner schoben sich in Runde 119 an Eberius (Platz Sechs) vorbei. Michele Papenbrock overtakes Ulrich in Lap 123, Rang Vier.

Neuendorf schob Hestermann in Runde 124 unsanft an, und löste die nächste YELLOW FLAG aus: Leader Nachtsheim (126 - 128). Nach dem Restart hatte Wagner seinen großen Auftritt, er übernahm die Spitze und behielt diese bis zur 152. Runde. Mühle musste sich jetzt durch das Feld arbeiten. Ulrich (7.) sah sich als erster seinen heftigen Attacken ausgesetzt. Michele Papenbrock (5.) und Eberius (6.) mussten als nächste seinen ungestümen Attacken nachgeben. In der gleichen Runde schoben sich R. Rauch und Woyna an Nachtsheim (3.) vorbei. Runde 132: jetzt kam es zu Finale.



Mühle ging innen an Rauch vorbei, Wagner dahinter

Eberius schob sich auf Rang Sechs, und Mühle auf Vier. R. Rauch übernahm in Runde 153 noch einmal kurz die Führung. Der Sieger des Rennens hieß dann Mühle, der in Runde 154 die Führung übernahm und diese auch nicht mehr abgab. A. Neumann schob sich in Runde 161 noch auf Rang Vier. P. Marx in Runde 165 auf Position Fünf. Eberius in Runde 167 auf Rang Sechs. Roland Rauch wurde Zweiter mit einem Abstand von knapp 1 Sekunde. Klaus Wagner schließlich enterte den letzten Podiumsplatz. Neuendorf, R. Rauch, Mühle und Woyna: das sind die momentan heißen Favoriten für den Aufstieg. Damit hätte R. Rauch nur ein kurzes Gastspiel in der DOM 2 gegeben. Das nächste Rennen in Martinsville wird es zeigen, da ist verdammt wenig Platz zum Racen und verdammt viel Platz für verdammt viele Yellows.

Jürgen Nobbers

Rechtsüberholer und ungeahnte Gäste im Texas Rennen der Pro Opener



27 Fahrer traten in Texas an. Nach einer kurzen Trainingsphase stellte sich heraus, dass zwischen dem Ersten und dem Letzten gerade mal eine Sekunde lag, wobei der Letzte alleine schon eine halbe Sekunde langsamer war als alle anderen.



Nach dem Qualifying stand fest: Matthias Wien stand mit 27.728 Sekunden für einen Umlauf auf der Poleposition vor Björn Struckmeier und Andre Schmidt.

Dann kam es zu einem Unikum. Zum ersten Mal loggte sich ein Fahrer nach dem Quali in das Rennen ein. Für einen Standarduser eigentlich unmöglich, war also klar, dass hier ein hoher Würdenträger, sprich Admin oder VR-Vorstand eingeloggt hatte. Es stellte sich nur die Frage: Fährt der nun mit?

Denn das wäre ein gravierender Verstoß gegen alle Regeln und ausserdem die schamlose Ausnutzung von Privilegien.

Aber er schnupperte nur ins Warm-Up und war rechtzeitig zum Rennen verschwunden.

Wie beim letzten Rennen zeigte sich auch hier wieder, dass der Pole sitter im Renntrim nicht so schnell lag. Wien tuckerte nur auf Rang 20 herum, und es sollte interessant zu beobachten

sein, ob er seine Poleposition im Rennen auch nur ansatzweise verteidigen konnte.

Interessanterweise war diesmal das Feld im Gegensatz zum Training vom ersten bis zum letzten Platz nur 0,6 Sekunden auseinander.

Dann ging es endlich los. In Runde 6 gab es dann die erste Rennunterbrechung zu vermelden. RBTL schien für einige Fahrer noch ein Buch mit sieben Siegeln zu sein, denn innerhalb des Yellows gab es einen verheerenden Unfall zwischen Dunker und Waschkowski.

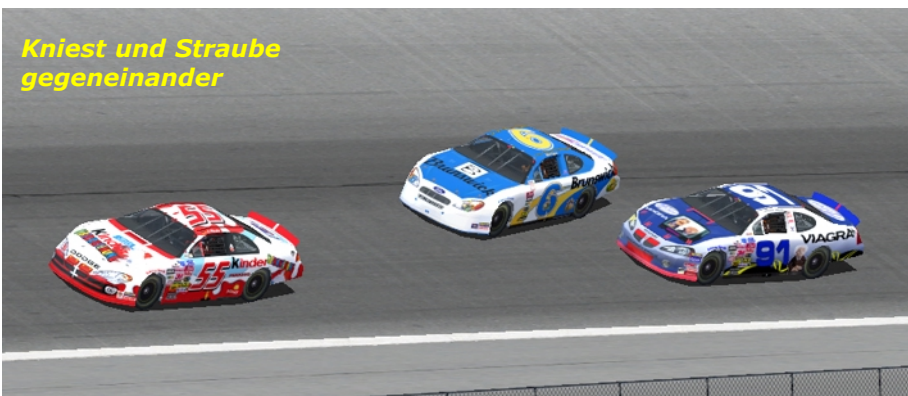


Das Elend wurde auch auf Weidlich, Meier, Woehlk und andere übertragen. Das Yellow selbst wurde nur durch einen harmlosen Dreher von Mastria ausgelöst.

Beim Restart in Runde 9 war das Führungstrio noch unverändert.

Der Restart war nur von kurzer Dauer. Zwei Fahrer waren unabhängig voneinander auf Ihren Kaltreifen ausgerutscht und drehten sich um die eigene Achse. Schlüter hatte den Anfang gemacht und Bies kam mit dem plötzlichen Lastwechsel nicht klar.

Bei der nächsten Rennunterbrechung in Runde 28 war der gesamte Führungstross in die Box gefahren, um sich für die nächsten Runden mit neuen Pneu zu versorgen.



Der Restart war Struckmeier und Woehlk zum Verhängnis geworden, mussten beide eine Runde später unter grünen Flaggen und sahen sich jeweils eine Runde zurück. Die nächsten Unterbrechungen folgten in den Runden 51 und 67. Die letzten Runden hatte Voigt dazu genutzt Führungsbonus zu erfahren, um sich dann aber bis dahin wieder auf den 16. Platz zurückwerfen zu lassen. Aber dieser Bonus konnte von keinem mehr genommen werden.



**Runde 71
Frühstart von
Meier oder
Probleme bei
Brockert**

Konsequenz verbunden, sich nicht später mit einem Top 10 Ergebnis feiern lassen zu können. Das Programm hätte nämlich nichts von den

Problemen Brockerts gewusst. Kaum war Halbzeit, kam die nächste Rennunterbrechung, nachdem Bachmann sich drehte und dann auch aus dem Rennen ausschied. Nun sollten noch drei Rennunterbrechungen folgen.

In Runde 100 waren noch 19 Fahrer im Rennen. Alle befanden sich in der Führungsrunde. Der Rest der Fahrer hatte die Segel gestrichen. Vorne führte Schmidt vor Straube und Seyfferth. Polesitter Wien war auf 15. Position zu finden. Es sollte aber für ihn noch schlimmer kommen.

In Runde 119 erwischte es ihn ganz böse und er musste das Rennen beenden.

Man nahm Anlauf für den letzten Rest des Rennens. Polesitter Wien war weg, Struckmeier befand sich auf Platz 8. Nur Schmidt, der Startdritte, konnte seinen Platz im gesamten Rennen behaupten.

15 Fahrer, alle in der selben Runde, fuhren nun gemütlich bis ans Ende. Die alten Haudegen Schmidt, Kratochwil und Straube machten die ersten drei Plätze unter sich aus. 11 Fahrer lagen in der Führungsrunde, 2 Fahrer waren 1 Runde zurück. 1 Fahrer war 4 mal überrundet worden.

Die schnellste Rennrunde drehte Schlütter, von dem dann aber später nicht mehr viel zu sehen war. Der Startzweite Struckmeier wurde 6. Der Rechtsüberholer Meier 8. Der beim Restart um einen Platz "betrogene" Brockert 11. Voigt, der zweimal beim Restart vorne war fand sich dann später auf Platz 12 wieder. 13 mal hat die Führung gewechselt. 9 Fahrer haben sich dabei abgewechselt. Für Doennicke war es ein Traumrennen. Er startete als 30. und fand sich am Ende auf der 5. Position wieder. Und ausserdem führt er nun die Gesamtwertung des Pro Open an.

Detlev Rüller



**Bachmanns Ende
in Runde 85**

Interessant war der Restart. Ausscheren vor Start-Ziel ist nicht erlaubt, es sei denn, der Vordermann hat sichtbare Probleme. Brockert hatte Bremspedalprobleme, die ihn scheinbar bei der Restartbeschleunigung behinderten. Meier ging es auf jeden Fall zu langsam. Er legte einen gekonnten und absichtlichen Frühstart hin, hatte dabei aber doppelt Glück. Erstens erfolgte der Überholvorgang auf der rechten Seite, was vom "Spiel" nicht als Frühstart mit einer Black Flag geahndet wird und zweitens legte der Überholte keinen Protest ein. Hätte Meier links überholt, hätte er eine Black Flag ausgesprochen bekommen und wäre dementsprechend eine Runde zurück gewesen, mit der



**Runde 105.
Kinderüberraschung
für Plantz nach dem
Dreher**

Erster Sieg für David Bente

Das halbe Fahrerfeld blieb in Texas auf der Strecke



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

GNL. Zum siebten Rennen der dritten Division trafen sich insgesamt 25 Fahrer um die 167 Runden von Texas zu bestreiten. Ganze 14 sollten ankommen. Aber alles zu seiner Zeit.

Im Quali fuhr David Bente eine 27.410 und war damit 0.068sec schneller als Andreas Kröll und 0.071sec schneller als Oliver Brückner.

Im Rennen war es wolkig bei 80°F. Nachdem zum ersten Mal die grüne Flagge geschwenkt wurde konnte David Bente seine Führung für vier Runden behalten ehe er sie an Andreas Kröll verlor. Doch schon in Runde sieben gab es die erste Unterbrechung durch Stephan Brockert. Er verlor sein Auto wohl durch noch zu kalte Reifen.

Die darauf folgenden Fahrer konnten bis auf Bernhard Riedler alle ausweichen. Nach dem Restart durfte man nur vier Runden fahren bis die zweite Yellow raus kam. Sebastian Bach war Martin Kirchner zu nahe gekommen.



Während dieser Gelbphase ging das Führungsquartett in die Box, um den nächsten 34 Runden andauernden Stint mit frischen Reifen zu beginnen.

Dies nutzte Martin Kirchner aus und holte fünf Bonuspunkte.

Diese Führung musste er aber direkt nach dem Restart wieder abgeben da er Lenkradprobleme hatte. Die Führung wechselte innerhalb der 34 Runden sechs Mal.

Die dritte Yellow kam in Runde 55 als Sebastian Bachs beschädigter Motor endgültig den Geist aufgab.

Die meisten fuhren in die Box um neue Reifen zu holen oder ihr Stockcar reparieren zu lassen. Hier ging es heiß her, als sich Jörg Kormany und Thomas Böttcher fast berührten. Doch Jörg Kormany wich auf das Gras aus und hat schlimmeres verhindert.

In Runde 65 kam es dann zur vierten Gelbphase des Rennens als Stefan Tschepe in Kurve 1 zu hoch kam und Uli Prüfer erwischte.



Für beide ging das Rennen allerdings weiter. Allerdings wenig später.....





Es wurde eng in der Box - zu eng

Doch genau neun Runden später sollte Stefan Tschepe der Leidtragende sein, als ihm Jörg Kormany zu nahe kam und Stefan mit dem Motor voran gegen die Mauer knallte. Das Aus für ihn.

Diesen langen Stint führten David Bente, Andreas Kröll und Olaf Alester an. Dann kamen die ersten Boxenstops unter Grün in Runde 118 und für die, die bei der letzten oder vorletzten Yellow nicht pitten waren, wurde dies zum

Alle nachfolgenden Fahrer konnten ausweichen.

Und gleich der Restart danach verlief so ähnlich. Peter Gess kam nicht richtig voran und Otto Lampert überholte im beim zweiten Knick und erwischte ihn dennoch.

Peter Gess zog rüber zu Marcus Trelenberg und Peter drehte sich. Wieder kamen alle Nachfolgenden ohne Schaden vorbei.

Restart Runde 150: Noch 17 Runden zu fahren. David Bente vor Olaf Alester und Thomas Althaus. Schließlich kam es in der 159. Runde zur letzten Yellow des Rennens. Als Thomas Althaus und Olaf Alester sich berührten. Thomas konnte weiter fahren. Olaf auch, aber mit einem stark eingedrückten Heck, fuhr er die letzten acht Runden auf Platz neun.



Restart Runde 145

Nun folgten 60 Runden unter Grün. Eine Stintlänge, die man locker mit einer Tankfüllung bewältigen kann, WENN man vorher Tanken war.

Verhängnis. Denn ein paar Runden (134) später wurde die sechste Gelbphase durch Thomas Stix ausgelöst, der sich durch technisches Versagen verschaltete.



Sieger David Bente

David Bente fuhr die letzten Runden souverän und gewann in seinem dritten Rennen sein erstes DOM Rennen. Die weiteren Plätze: 2. Thomas Althaus 3. Arthur Seivert 4. Andy Green 5. Andreas Kröll 7. Jörg Kormany 8. Marcus Trelenberg 9. Olaf Alester und 10. Thomas Boettcher.

David Bente holte noch mal 5 Extra Punkte für die meisten Lead Laps: 99 Runden. Und fuhr auch die schnellste Rennrunde mit einer 27.546. Den größten Sprung machte Marcus Trelenberg von 23 auf 7.

Conrad Wegener



Restart Runde 139: Siebte Yellow

Viele nutzten diesen Stopp für den wahrscheinlich letzten Boxenaufenthalt mit technischem Service. Thomas Althaus führte zwei Runden das Feld an. Restart Runde 139 und gleich nächste Yellow: Ramon Wellmann kam ins Trudeln und in die von Quere von Otto Lampert.

Volles Feld im Markenpokalrennen Aliens unter sich in Monza



GPLLP. Am 9.4. trafen sich in Monza die GPL Fahrer zu einem Karfreitags-Markenpokal-Rennen.

Gefahren wurden drei Rennen, je eines mit Cooper, Ferrari und Eagle.

Zahlreiche Anmeldungen machten eine Einteilung in 2 Grids notwendig.

In Division 1 kam es zu einer Ansammlung von Halb- und Vollaliens. Entsprechende Zeiten wurden auch in Qualifying und Rennen erzielt.



Rote Meute vor jubelnden Tifosi

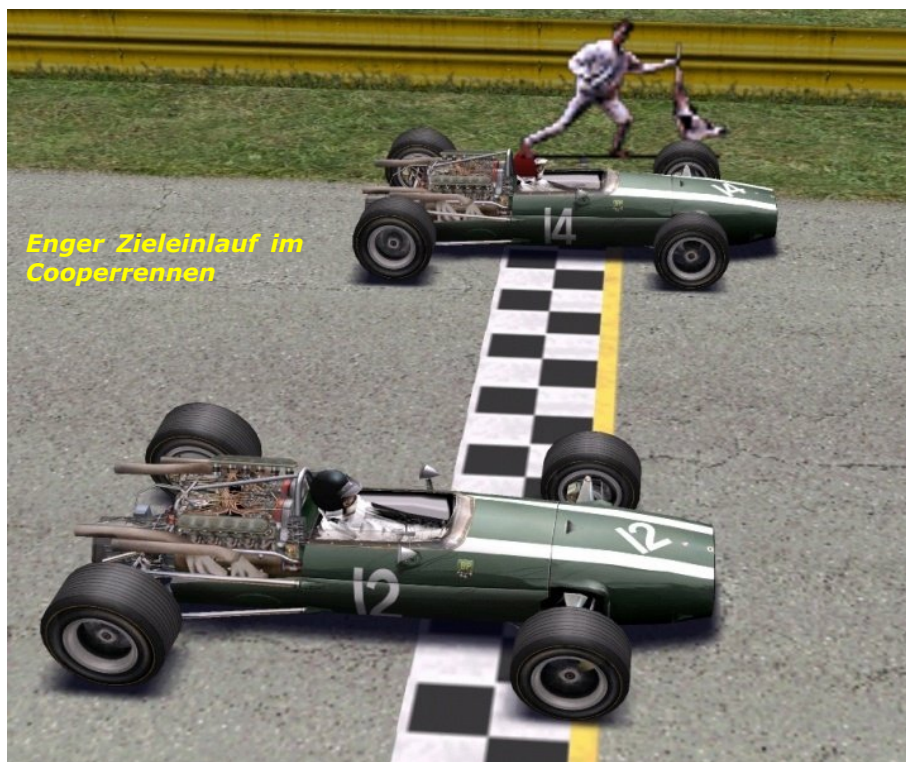
Mit dem Cooper konnte Olli Reinhold in Qualifikation und Rennen weit in 1:28er Bereiche vordringen. Das Rennen ging jedoch an Thomas Horn, knapp vor Andy Wilke und Timm Jagoda.

Dafür hielt sich Olli im Ferrari-Rennen schadlos und siegte, auch mit Hilfe einer schnellsten Rennrunde von 1:27.2(!).

Erneut kam Andy auf Platz 2, diesmal vor Chris Woehlke, und lag damit vor dem letzten Rennen in Führung der Gesamtwertung.



Eagle-Armada



Enger Zieleinlauf im Cooperrennen

Beim Qualifying mit den Eagles kamen dann Olli, Andy und Thomas innerhalb von 3/100 auf die ersten 3 Plätze - mit 1:26.78 bis 1:26.81(!).

Olli konnte das Rennen dann aber ungefährdet gewinnen, da Andys Siegräume mit seinem V12 zerplatzten.

Marco Saupe konnte in seinem Lieblingsauto Thomas beim Kampf um Rang 2 distanzieren.

Insgesamt ging die Wertung von Division 1 damit an Olli Reinhold, vor Thomas Horn und Andy Wilke. - Marco Saupe

Nächste Seite: Die normalsterblichen Fahrer...

Im gut gefüllten Grid B des Markenpokals trafen sich die Normalsterblichen der Szene in Vorfreude auf spannende Rennen und adrenalineladene Zweikämpfe auf der italienischen Hochgeschwindigkeitsstrecke zu Monza.

Alle Grids waren schon in der Qualifikation sehr eng, das Feld lag größtenteils innerhalb einer Sekunde. In den Qualis war jedoch schon erkennbar, daß sich Volker Klement für den Karfreitag viel vor genommen hatte, er konnte sich in allen drei Rennen die Pole Position sichern.

Wie immer in Monza wurde bei den Rennen die erste Kurve zum Nadelöhr, das man nur mit viel Disziplin nebeneinander passieren kann, und dann auch nur zu zweit. Und wie sollte es auch anders sein ... Startunfälle prägten das Geschehen der ersten beiden Rennen. Teils durch übergroßen Optimismus beim Anbremsen, teils durch das Zweikampfgeschehen ausgelöst, fanden sich viele Fahrer nach den ersten Rennsekunden mit stark onduliertem Auto, auf dem Dach liegend oder hinter der Leitplanke wieder.



Horror-Massen-crash in Turn 1: Alle Fahrer unverletzt

Auch der teilweise große Abstand zur Spitzengruppe – diese stets angeführt von Klement – ließ die Lust auf Drafts und Zweikämpfe nicht abebben, so daß sich reichlich Rennaction entwickelte.

Insbesondere die Wahl der Chassis Cooper und Ferrari tat hier sicher ihren Teil dazu, daß es für alle Fahrer drei interessante Rennen mit vielen sportlichen Höhen, Tiefen und kleinen Dramen wurden.

Ach so, gewonnen hat natürlich auch jemand:

Aber allen anderen hat es wohl ebenfalls ein bißchen Spaß gemacht, wie es ja auch Ziel des Karfreitagsevents war.

Ergebnisse: Rennen 1 (COO): 1. Volker Klement, 2. Rainer Merkel, 3. Stefan Schmidt, Rennen 2 (FER): 1. Klement, 2. Ralf Gültzow, 3. Merkel, Rennen 3 (EAG): 1. Klement, 2. Peter Neuendorf, 3. Andreas Müller.

Gesamtwertung Grid B: 1. Klement, 2. Merkel, 3. Neuendorf

- Martin Engel



Viele Autos auf wenig Raum: Markenpokal at its best

Nach einer Blitzreparatur mit einem gepflegten Shift-R konnte es aber für die Fahrer weitergehen.

Volker Klement war mit drei Rennsiegen der dominierende Fahrer des Grids.

Sie kennen ein VR-Mitglied mit einem ausgefallenen Hobby neben der virtuellen Fahrerei?

Dann geben Sie uns eine kurze Info.

Wir stellen diesen Menschen in der Rubrik "Fahrer privat" vor.

Info an:
redaktion_RS@gmx.net
oder
Redaktion@newspaper-racing.de

Grüne Woche in DOM-1

Das Sensationsrennen in Texas



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Es lag etwas in der Luft, an diesem 8. April. Sven Mitlehner errang bei bewölktem Himmel mit 27.237 die Pole-Position vor Andreas Wilke und Martin Steinbichler. Volker Hackmann, der "Dominator" der bisherigen Rennen lediglich an 4. Stelle gefolgt von Wolfgang Wöger. Die Pechvögel des Qualifyings waren Ramon Miel und Mike Kadlcack die das Rennen aus der letzten Reihe aufnehmen mussten.



Ramon Miel zögerte auch nicht lange und startete gleich zu Beginn eine Aufholjagd bei der er erst Mike Kadlcack und wenig später Andreas Kröger überholte. Im Mittelfeld machte Alex Marx auf sich aufmerksam.

Bereits in Runde 4 fuhr er mit einer 27.444 die schnellste Runde des Rennens.



Die Führung des Rennens gehörte in den ersten 13 Runden Sven Mitlehner vor Volker Hackmann und Andreas Wilke der eine einzige lead-lap erreichen sollte, in Runde 27.

Mittlerweile hatte sich das Feld sortiert. Lediglich Wolfgang Wöger steuerte in Runde 16 seine Box an und musste wegen einer akuten Lebensmittelvegiftung w.o. geben.



An der Spitze nichts Neues, aus dem Hinterfeld kam Ramon Miel langsam aber entschlossen Position um Position nach vor, ebenso Jens Weimer, der zum ersten Pit-Stop an den Top-10 "kratzte".

Ab Runde 50 sorgten die ersten Short-Pitter für Betrieb in den Boxen.

Richtig voll wurde es ab Runde 59.

Volker Hackmann, eine Runde später gefolgt von Andreas Wilke, Markus Neugebauer und Jens Weimer wechselten ihre Reifen und füllten Sprit nach.

Für Jens Weimer ein verunglückter Boxenstopp: "beim ersten mal Pitten zu stürmisch und stand zu weit links in der Box. Dazu noch eine BF, die nicht gleich gecleart wurde, und so musste ich nochmal in die Box, die BF absitzen.

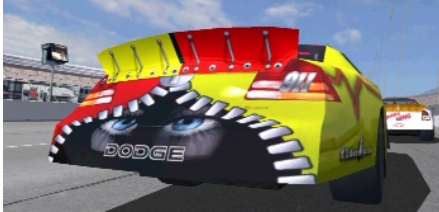


Mit soviel Laps down konnte ich dann natürlich nicht mehr um Plätze fahren, schade." Ebenfalls mit Black-Flags bedacht wurden Markus Papenbrock und Maurice Rudolph für den die heurige Saison so gar nicht läuft.



Ab Runde 66 war die "alte Ordnung" wieder hergestellt. Hackmann vor Wilke, an dritter Stelle Alex Marx.

Einhundert Runden vergingen und man spürte das Warten auf die Yellow, doch man sollte noch lange warten, denn sie kam nicht - nicht vor den zweiten planmässigen Boxenstopp ab Runde 115.



Und auch nicht danach. Früh-Pitter Marco v. Frieling, ab Runde 125 auf Position Zwei, gefolgt von Sven Mitlehner. In Führung Volker Hackmann der mit 142 Runden einmal mehr die meisten Führungsrunden einfuhr.



Sven Mitlehner setzte alles auf eine Karte - vorbei an von Frieling in Runde 142. Vier Runden später musste Frieling auch noch Martin Thiemt ziehen lassen. Am Schluss blieb der undankbare 4. Platz.



Der Sieg ging einmal mehr eindrucksvoll an Volker Hackmann mit über 11 Sekunden Vorsprung auf Sven Mitlehner und 19 Sekunden Vorsprung auf den Drittplatzierten Martin Thiemt.

Lediglich neun Fahrer konnten sich in der lead-lap behaupten.

Stimmen nach dem Rennen:

Alex Marx: "Sensationell sag ich da nur - heute hat wieder mal das ganze DOM1 Fahrerfeld gewonnen"

Stefan Lippert: "Ich sollte Quali üben gehen
Nur Platz 27, und nachdem sich das DOM 1 Fahrerfeld nicht mal zu einer YF überreden ließ, war von da hinten kaum noch was zu machen. Hatte sehr schöne Kämpfe mit Frank und Christoph über das gesamte Rennen und darf mich Highest Climber schimpfen"

Christoph Espeter: "Ja, mir hats auch mal wieder ne Menge Spaß gemacht mit dir Stefan. War schön in der Gruppe da unterwegs zu sein, und drauf zu warten, wann das Tempo forciert wird. Aber pitten muss ich auch nochmal üben.. wie fast alle hier"
-Reinhard Frey

