

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 17 / 26. April 2004



Pro Open: Seltsame Duplizität der Ereignisse

GNL DOM: Sensationell grün in allen Grids

Trucks: Exodus der Fahrer

GPL : Langstreckenpokalrennen Estoril

**Weltexklusiv: Das erste Foto eines
Amerikaners auf dem Mars**

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
Martin Engel
Dominic Fingerhut
Justus Forschbach
Reinhard Frey
Hans Hanraths
Christian Heuer
Conrad Wegener
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 17/2004

nächster

Redaktionsschluss:

02.Mai 2004 15 Uhr

Aus dem Inhalt

Diese Woche:

Seite 02:	Impressum
Seite 03:	Auf- und Absteiger DOM
Seite 04:	Faszination Nascar
Seite 05:	Faszination Nascar
Seite 06:	GPL-JCC Monza
Seite 07:	GPL-JCC Monza
Seite 08:	GPL-JCC Monza
Seite 09:	Pro Open Talladega
Seite 10:	Pro Open Talladega
Seite 11:	Truckrennen CTS
Seite 12:	Truckrennen CTS
Seite 13:	Truckrennen CTS + News
Seite 14:	DOM 2 Talladega
Seite 15:	DOM 2 Talladega
Seite 16:	DOM 3 Talladega
Seite 17:	DOM 3 Talladega
Seite 18:	DOM 1 Talladega
Seite 19:	DOM 1 Talladega
Seite 20:	Weekend Thunder
Seite 21:	Weekend Thunder
Seite 22:	GPL Langstrecke Estoril
Seite 23:	GPL Langstrecke Estoril

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:

Robert Kniest gewinnt unter
Yellow das Hoch-
geschwindigkeitsrennen in
Talladega am 20.April.
Foto: Detlev Rüller

Fanartikel der Woche





Timo Föllner, einer der Topfahrer des Brabham-Teams, gab vor w e n i g e n Stunden seinen

Rückzug als Stammfahrer aus der GGPLC bekannt.

Damit fällt ein sicherer Punktelieferant des Teams im Jackie Stewart Cup aus. Teamchef Michael Kohlbecker verhandelt momentan mit Ersatzpilot Andreas Müller. Einer Einigung stehen nur noch die Gehaltsvorstellungen Müllers im Weg.

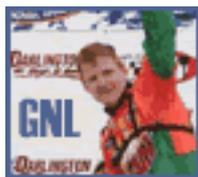
Die Verhandlungen könnten jedoch in Kürze abgeschlossen werden.

Wenn man den im Fahrerlager kursierenden Gerüchten glauben schenken darf, fädelt Kohlbecker einen besonderen Coup ein. Wenn er sich mit Müller einig wird und dieser auf den Stammfahrerposten wechselt, wäre der Weg für einen neuen Ersatzfahrer frei. Und dieser könnte Föllner heißen. Ein Kommentar zu diesen Gerüchten war von beiden Seiten nicht zu bekommen.



Müller bei Testfahrten im spanischen Jarama

Jede Woche immer Montags neu: Der Rückspiegel Packend und informativ



Nur ganz knapp hat die Liste der nächsten Auf- und Absteiger die Veröffentlichung im letzten Rückspiegel verpasst. Dennoch wollen wir diese Informationen noch nachreichen, damit sie nochmal jedermann schwarz auf weiß nachlesen kann.

Division 1

War es beim letzten Mal ziemlich knapp beim 4ten und letzten Absteiger, so gibt es diesmal ein recht deutliches Ergebnis.

Viktor Deri, Andre Schmidt und Stefan Gferer heissen diejenigen, die den bitteren Gang in die 2te Division antreten müssen. Da Viktor noch gar nicht gefahren ist und Andre und Stefan ihr Glück jetzt im Open-Cup versuchen, werden sie es wohl leichter verschmerzen als Reinhard Frey, der als aktiver Fahrer in die DOM 2 absteigt.

Neu im höchsten Grid der Deutschen Online Meisterschaft (Nascar) haben es dagegen aus der Division 2 Kay Mühle, Roland (Smokey) Rauch, David Kubitschek und Klaus Wagner geschafft. Besonders die Vorstellungen von Kay in den letzten Rennen waren sehr beeindruckend. 2 Siege und ein 2ter Platz lassen die alten Hasen in der DOM 1 schon jetzt zittern. Auch Roland mit zwei 2ten und einen 4ten Platz in den letzten 4 Rennen wusste zu überzeugen. Dagegen ist der Aufstieg von David etwas überraschen, nicht weil er keine Leistung gebracht hat, aber es wurden andere Fahrer genannt. Klaus dagegen wird den meisten Fahrern der Div. 1 bekannt sein, fuhr er schon letztes Jahr in der Masters-Series.

Division 2

Analog der Situation in der Div. 1 sind es in erster Linie "Nichtstarter" die aufgrund ihres TNQ's den Gang in die Drittklassigkeit antreten müssen. Andreas Kappenberger, Dirk Maasewerd, Björn Ortner und Christian Prasuhn werden ihr Glück beim nächsten Rennen in der Division 3 versuchen, sofern sie überhaupt noch aktiv sind.

Bekannte und weniger bekannte Namen wird man dagegen ab Talledega in der Division 2 als Aufsteiger begrüßen dürfen. Olaf Alester, vielen noch aus Masters Zeiten bekannt hat als Bester des letzten Intervalls den Sprung in die Division 2 geschafft. Marcus "Trelle" Trelenberg, ein alter Haudegen des letztjährigen Pro Force Cups wurde 2ter, David Bente dagegen ist ein ganz unbeschriebenes Blatt für die Nascarszene. Ihm gelang der direkte Durchmarsch vom damaligen Challenge Cup in die Division 2. Als letzter konnte sich Thomas Althaus qualifizieren, der obwohl er sich 2 Strafen in den letzten beiden Rennen einhandelte, durch gute Endplatzierungen aufsteigt.

Division 3

In der Division 3 wird es zum letzten Mal keine Absteiger in den Rookie Cup geben, da die Anzahl der Fahrer in dieser Division noch nicht für diese Regelung ausreicht.

Neu dagegen kann Stefan "Slomo" Tschepe dagegen den ehemaligen Rookie Stefan Loos begrüßen, der in den Rookie Rennen die Admins überzeugen konnte und sein erstes Liga Rennen am Donnerstag bestreiten darf. Der Rückspiegel berichtet an anderer Stelle dieser Ausgabe über das Rennen.

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

Das tadellose Verhalten bei Trunkenheit

Little Joe Weatherly beginnt seine Karriere als Motorradrennfahrer. Er wurde sogar Landesmeister. Ab 1951 reizen ihn jedoch Autorennen mehr. Seine gefürchteten Streiche bringen ihm schnell den Namen „Clown Prince of Racing“ ein.

Einmal wirft er Curtis Turner vor einem Rennen ein paar Feuerwerkskörper mit brennender Zündschnur ins Auto. Turner hat ihn quer über das Renngelände verfolgt bis die beiden, nach Luft ringend, nebeneinander ins Gras fielen. Der Start des Rennens mußte deswegen verschoben werden bis beide wieder bei Kräften waren.

Eines Abends hocken die beiden im Restaurant und die Kellnerin schlurft herbei um die Bestellung aufzunehmen. Kellnerinnen sind immer willkommene Opfer für Albernheiten. Und so fragt Little Joe unschuldig:



„Kann ich mein Steak genau so haben wie ich es möchte?“ „Sicher, Mister.“ „Gut, dann möchte ich es geschenkt...“

Am nächsten Tag sind die beiden frühstückend gegangen und geraten an die gleiche Kellnerin wie am Abend zuvor. „Wie mögen sie die Eier?“ fragt sie Little Joe. Der überlegt einen Moment und grinst dann: „Also wenn ich so darüber nachdenke, ich mag die beiden eigentlich sehr...“

Die Möglichkeiten jemanden durch den Kakao zu ziehen sind unbegrenzt. Doch Little Joe ist bei all seinen Streichen auch Sportsmann. Als er einem Konkurrenten ein Pferd ins Motelzimmer stellt bezahlt er später auch anstandslos die Schäden für angefressene Vorhänge und dergleichen.

Zusammen mit Turner ist Weatherly auch gnadenloser Vernichter dieser schnuckeligen kleinen Mietwagen. Es gibt damals viele Piloten die sich kein eigenes Auto leisten können. Neil Castles: „Ich habe an Rennen teilgenommen in denen dreiviertel der Fahrzeuge von Avis oder Hertz waren...“

Jedenfalls sind unsere Helden wieder mal gewaltig am Bechern und da einem ein das in einem anderen Hotel diese tolle Party angesagt ist. Turner klemmt sich hinter das Lenkrad des „hertigen“ Mietwagens.

Also rollen sie mit bescheidenen 100 Sachen durch die Stadt und plötzlich eröffnet Turner: „Wisst ihr was? Ich kann in diesem Wagen bei 100 den Rückwärtsgang einlegen.“ Opposition vom Rücksitz wo zufällig ein Ingenieur hockt der seine Flegeljahre nicht mit Moonshining sondern mit Collage verbracht hat.

Unbestechlich



Einerseits war somit eine vernünftige Lehre im gehobenen Saufen garantiert und andererseits als erfreuliche Nebenerscheinung eine ganz brauchbare Allgemeinbildung mit sich gebracht hat. „Keine Chance!“ lallt er zurück. „Es gibt eine Sicherung für jene Dummköpfe die das aus Versehen tun wollen.“

Also packt Turner den Schalthebel und rammt den Rückwärtsgang rein. Das Auto ist auf einmal voller Rauch der verdächtig nach verbranntem Gummi riecht und das Getriebe macht verdächtige Geräusche.

Nachdem sich die Truppe ein neues Mietauto organisiert hat kann die Fahrt weitergehen. „Ich werde fahren.“ lallt Little Joe. „Denn erstens habe ich die Karre gemietet und zweitens bin ich hier am besoffensten von allen.“

Gegen diese Logik gibt es nichts einzuwenden und Weatherly fährt so quer um die ersten Ecken, daß es nur wenige Minuten dauert bis von hinten eine wohlbekannte Sirene ertönt und so eigenartige rote Blitze den Wagen durchzucken.



„Nicht mit dieser Karre, Pops !“ sagt Turner, beugt sich herüber und zieht den Zündschlüssel heraus. Little Joe sitzt mit vergrämter Miene da und stampft noch immer aufs Gaspedal.

„Auf den ersten Eindruck kommt es an.“ doziert einer vom Rücksitz. „Jawohl, du mußt ihm zuvorkommen, du mußt aussteigen, dich ganz lässig zu ihm wenden und auf ihn zuschreiten.“ „Alles klar.“ rülpst Little Joe.

Little Joe schafft es wundersamer Weise sich aufzurappeln, dreht sich auf dem Absatz galant um, worauf er etwas aus dem Gleichgewicht gerät und sich am Wagen festklammern muß um nicht umzukippen.

Auf den restlichen Weg kann er verzichten, denn der Beamte steht schon vor ihm.

Weatherly winkt ihm neckisch zu und gurr: „Hallo Süßer !“. Der Cop antwortet eisig: „Wo zum Teufel wollt ihr denn hin ?“. Little Joe nimmt Haltung an, hakt sich beim verdutzen Officer ein und plaudert ihm in den Nacken: „Zu dieser großen Party, Schatz !“

Der Beamte dazu: „Falsch, als erstes fährt einer von euch Schnapsnasen diesen Wagen zurück zu eurem Motel und wenn von euch auch nur einer einen Fuß vor die Zimmertür

setzt, so wird er mindestens eine Woche eingelocht.“

Alle haben die große Party verpaßt.

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

mehrere Hobby Schreiberlinge

Ihre Aufgabe ist extrem einfach und besteht darin, auf Abruf innerhalb eines vorgegebenen Zeitrahmens, ein vollständiges Interview in Wort und Bild zu einem vorher festgesetzten Hobby-Thema zu erstellen.

Dieses Thema können Sie selbst frei wählen. Die Redaktion verfügt über einen ganzen Pool an Hobbys von VR-Mitgliedern. Bevor sich aber jemand einem Thema widmet, von dem er keine Ahnung hat, kann sich besser jemand der Sache annehmen, der sich ebenfalls mit diesem Hobby identifizieren kann oder der sich in diesem Metier auskennt.

Wir haben das Thema Sie haben die freie Auswahl

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**

**Wie mochte er seine Eier?
Knifnblau oder rotgelutscht?**

Einer der Insassen: „Ich befürchte der will was von dir.“ Weatherly rasiert ein paar Mülltonnen um und grinst: „Na wenn schon, dann hängen wir ihn eben an.“



Der Joker sticht: Eugster triumphiert in Monza Sieg im ersten GGPLC- Rennen



Zwei Wochen nach der Berg- und Talbahn in Lime Rock Park gastierte der GGPLC-Troß am 18.04. auf der Traditionsstrecke in Monza. Das Charakteristikum der Strecke ist der hohe Vollgasanteil und immense Kurvengeschwindigkeiten, so daß sich die leistungsstarken Chassis anbieten.

So waren es dann auch überwiegend Eagle- und Lotus-Garagen, die in der Pit Lane der Strecke zu sehen waren. Neben den beiden Stammteams setzten daher auch die Teams von Cooper und Ferrari auf den Weslake-befeuerten Amerikaner, während Honda sich bei Colin Chapman in England bediente. Auch das PS-schwache Brabham-Chassis blieb in Australien.

Das Team deckte sich mit italienischen Leihwagen vor Ort ein, auf viele Ausfälle der Konkurrenz hoffend. Die BRM-Aliens setzten sich mit ähnlicher Motivation in ihre Stammautos, jedoch war Knut Miesner nicht nach Italien angereist.

Die „Silly Season“ im GGPLC-Zirkus hat seit Lime Rock Park offenbar begonnen. Jedenfalls ergaben sich einige Personalveränderungen bei Honda und Cooper. Nach dem Rücktritt von Justus Forschbach wurde Patrick Marx Stammfahrer (COO) im JCC. Neuer Ersatzfahrer im Team Honda wurde Fredy Eugster, der ebenfalls im JCC zu seinem Debüt antrat, Thomas Horn ging nicht an den Start.



**Der einzige Honda in Monza:
Höllmann auf falschem
Material**

Mit diesen beiden Nachwuchs-Aliens gut gerüstet, ging es für Cooper, Honda und die anderen Teams in das vormittägliche Qualifying.

Wie erwartet, wurde von Anfang an mächtig Gas gege-

ben, wobei die Chassiswahl in diesem Rennen auch den Nichtaliens gute Möglichkeiten eröffnete.

Die vollen Trainingsserver unter der Woche taten ihr Übriges, um einen richtig schnellen Grid zusammenzubekommen.

Die Pole Position holte sich dabei mit einer tollen Runde von 1:26,8 der Honda/Lotus Debütant Eugster, gefolgt von den beiden Cooper/Eagle-Fahrern Roland Rauch und René Beitz mit 1:27,0 und dem Neu-JCCler Marx (1:27,6). Das übrige Feld – mit Ausnahme der beiden Brabham/Ferrari-Piloten Bernard von Bram und Martin Engel am Ende des Feldes (beide 1:29,0) – lag dahinter in einer Spanne von einer einzigen Sekunde dicht an dicht beieinander.

Am Ende des Qualifyngs das erste Drama des Renntags: Unbemerkt auch von seinen Teamkollegen war Seni Höllmann die ganze Zeit mit dem Honda-Stammfahrzeug unterwegs gewesen.

Auf den Fehler der Mechaniker – offenbar war ein falsch

beschrifteter Container nach Italien geliefert worden – hingewiesen, begann Höllmanns Sprint zur Lotus-Box. Leider befanden sich alle verfügbaren Fahrzeuge bereits in der Startaufstellung.

Somit musste Höllmann das Rennen als Zuschauer aus der Boxengasse verfolgen.

Der Start ist gerade in Monza ein besonders heikler Moment, die Anfahrt auf die Curva Grande war schon häufig Schauplatz spektakulärer Massenunfälle.



Kurz vorm Crash in der Parabolica: Jagoda gegen Kröger

In diesem Rennen zeigte jedoch das Fahrerbriefing im Chat Wirkung: Der Start verlief äußerst diszipliniert und alle Fahrer kamen heil bis zur zweiten kritischen Stelle des Hochgeschwindigkeitskurses, der berühmten Parabolica-Kurve.

Zwischenzeitlich ergaben sich für den Zweitplatzierten in der Startaufstellung, Rauch, immer wieder Gelegenheiten, Polemann Eugster anzugreifen, aber mit Geschick konnte dieser seinen Platz verteidigen.

In der Parabolica tauschten dann einige Fahrer Lackpartikel miteinander aus. Timm Jagodas BRM beförderte Andreas Kröger (LOT) in den Sand neben die Strecke. Patrick Marx hatte alle Mühe, einen Unfall zu vermeiden und landete ebenfalls in der Begrenzung.

Alle beteiligten Fahrer verloren viel Zeit und bliesen zur Jagd auf ihre verlorenen Plätze. Die übrige Reihenfolge blieb in Runde 1 weitgehend unverändert.

Bekanntermaßen sind die hochgezüchteten Motoren der Eagles und Lotusse nicht die zuverlässigsten Triebwerke auf vollgaslastigen Strecken wie in Monza.

Als erster bekam dies in Runde 2 Thorsten Kaul im Miet-Eagle zu spüren. Er erlitt eingangs der Start- und Zielgeraden

ein Motorschaden und wurde daraufhin vom perplexen Marx, der im Windschatten fuhr, gerammt.

Kauls Wagen stieg auf und schoß nach unsanfter Landung quer über die Strecke in die Leitplanke.

Wie durch ein Wunder kamen alle Nachfolgenden an dem Wrack heil vorbei und Kaul konnte den Trümmern mit ein paar Prellungen und Schädelbrummen entsteigen.

An der Spitze derweil wenig Neues: Eugster konnte sich mit einer zweiten Runde von 1:27,9 bereits von den Verfolgern absetzen, die auch den Windschatten abreißen lassen mußten.



Marx räumt den havarierten Kaul unsanft aus dem Weg

In der Folge dominierte er das Feld nach Belieben und konnte trotz konstant guter Zeiten den Wagen immer schonend bewegen.

Schließlich konnte er sich über seinen ersten Sieg im ersten Rennen für Honda freuen.

Erster Verfolger wurde nach wenigen Runden Beitz, der seinen Teamkollegen Rauch überholen konnte. Bei Rauch wirkte offenkundig das fehlende Training im Eagle – er bekam bei den Tests lediglich seinen Cooper zur Verfügung gestellt. Dennoch konnten beide Fahrer eine gute Speed fahren und Rauch sogar etwas Raum zwischen sich und den bis dato viertplatzierten Jens Jung (FER/EAG) schaffen.

Dieser wiederum hatte in dieser Rennphase alle Hände voll zu tun, Andreas Ruehl im Lotus hinter sich zu halten, der in seinem Stammauto bestens aufgelegt war. In Runde 14 ereilte Jung dann auch die Quittung für die Fahrt am Limit, er mußte seinen Eagle mit Motorschaden parken und das Rennen aufgeben. Die beiden Cooper/Eagle-Piloten auf den Plätzen 2 und 3 konnten mit dieser Reihenfolge offenbar gut leben und fuhren sicher aufs Podium.

Das Fahrerpaket Jung, Ruehl, Hansi Hollerer (FER/EAG) und Maaki Stiepel (EAG) bereitete den Zuschauern die meiste Freude in der ersten Renn-

hälfte. Zunächst konnte Stiepel Hollerer bezwingen, der wenig später auch Oliver Reinhold (BRM), der schon wegen der Chassiswahl nicht auf einen erneuten Podiumsplatz spekulieren durfte, passie-

ren lassen mußte. Ruehl und Stiepel fochten danach ihren Strauß aus, letztendlich war Stiepel (Platz 5) der Glücklichere,

Reinhold (Platz 7) folgte beiden mit Respektabstand. Hollerer mußte in der zweiten Rennhälfte leider dem hohen Anfangstempo Tribut zollen und fuhr im Sandwich zwischen Reinhold und Krögers Lotus (Platz 9).

Weitere Pechvögel des Tages waren Herbert Kulha und Oliver Barz aus dem Eagle-Stammteam mit Ausritten in die frühlingshafte italienische Flora.

Wenigstens konnte Barz sich über eine Zielankunft freuen,

In der Fahrerwertung konnte dennoch Reinhold seinen Vorsprung ausbauen, da seine direkten Verfolger Jagoda und Horn nicht oder nur gering punkten konnten.

Außerdem ist der ärgste Konkurrent Forschbach wie beschrieben nicht mehr am Start. I

nsgesamt gab es nur geringe Verschiebungen im Klassement, allein Rauch, der bislang eine durchwachsenen Saisonverlauf hatte, konnte einen gehörigen Sprung (von 14 auf 8) nach oben machen.

Es bleibt in der Folge abzuwarten, wie die Aufholjagd in der Tabelle für ihn und Teamkollegen Patrick Marx verläuft.

Die klare Nummer Eins in der Teamwertung im JCC waren die Cooper-Piloten, für die die Rechnung „Eagle“ voll aufging. Die übrigen Teams konnten im Rahmen ihrer Möglichkeiten lediglich Schadensbegrenzung betreiben. Titeltendant BRM war dabei mit nur einer Zielankunft sicher nur minder erfolgreich, auch Ferrari und Honda konnten je nur ein Auto ins Ziel bringen.

Ergebnisse JCC:

1. Eugster (HON/LOT), 2. Beitz, 3. Rauch, 4. Marx (alle COO/EAG), 5. Stiepel (EAG), 6. Ruehl (LOT), 7. Reinhold (BRM), 8. Hollerer (FER/EAG), 9. Kröger (LOT), 10. von Bram, 11. Engel (beide BRA/FER), 12. Barz (EAG)

Fahrerwertung JCC:

1. Reinhold, 2. Jagoda, 3. Horn

Aus Italien: Martin Engel



Eaglepower pur in der Ascari: Kulha hat Mühe mit Marx

Durch diese Fahrergruppe hindurch fuhr der in Runde 1 von der Strecke gerutschte Marx zwischenzeitlich wie ein heißes Messer durch die Butter. Keiner der Fahrer konnte ernsthaft Widerstand gegen den Debütanten leisten, den der Fahrfehler sicher den Podiumsplatz kostete.

Ohne Rücksicht auf das Material überholte er jedoch alle vor ihm liegenden Piloten, zuletzt Ruehl in Runde 15, bis hin zu Platz 4 und setzte zum Ende des Rennens mit der schnellsten Rennrunde eine klare Duftmarke.

Während die genannten Fahrer ein spannendes Rennen führen, erwischte Reinholds Teamkollege Jagoda keinen guten Tag. Nach dem Unfall in Runde 1 kam nach einem weiteren Fahrfehler und einem folgenden Motorschaden am BRM das Aus (Runde 10).

für Kulha war das Rennen jedoch nach einem Unfall in Runde 11 beendet.

Knapp vor Barz, der als 11. und letzter Ankommer in die Wertung kam, fuhr das Brabham/Ferrari-Team von Bram und Engel ein unspektakuläres, aber fehlerfreies Rennen ohne jede Chance nach vorne.

Angesichts relativ weniger Ausfälle ging jedoch die Rechnung des Teams, auf ein zuverlässigeres Chassis zu setzen, nicht auf, weshalb man mit den Plätzen 10 und 11 das Maximum erreicht hatte.

Für die Dramaturgie im JCC war der Zieleinlauf sicher sehr erfrischend: Nicht die BRM-Piloten, sondern ein Honda-Newbie, ein Cooper-Youngster und zwei Cooper-Routiniers dominierten die Speed. Glückwunsch an die beiden Neueinsteiger, die exzellente Leistungen boten.

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

Duplizität der Ereignisse

Wieder traumhaftes Pro-Open Rennen auf einem Superspeedway



Superspeedways kommen selten auf den Fahrplan. Am 20. April trafen sich zum zweiten und letzten Mal in dieser Saison 28 Fahrer, um zu zeigen, wer die Besonderheiten des Draftfahrens auf solchen Rennstrecken beherrscht.

Zwei neue Fahrer waren in den Grid gekommen. Mit Schmidt und Gferer sogar zwei große Kaliber aus dem DOM 1 - Grid. Die Fragen, die sich nun auftraten waren: Kann der Polesitter auch im Rennspeed bestehen? Konnten sich die SSW-Experten abermals behaupten? Gab es erneut wenige Rennunterbrechungen und sollte das Rennen durch Strategie und Taktik entschieden werden?



Reumel verriss sein Fahrzeug. Mastria und Waschkowski schauten dumm aus der Wäsche

Beachtenswert war die fast gleiche Anzahl der Fahrer wie beim Auftaktrennen. Damals waren 27 Fahrer anwesend. Hier und heute waren 28 Fahrer angetreten.

Die Duplizität der Ereignisse ging aber weit über die Startaufstellung hinaus.

So stellte, genau wie in Daytona, Wien sein Fahrzeug auf die Poleposition. Platz zwei nahm Schmidt vor Schmitz ein. Am Ende sollten wie in Daytona 3 Rennunterbrechungen im ersten Drittel kurzfristig das Rennen ausgebremst haben. Leider kam es ganz kurz vor Schluss noch zu einer 4. Unterbrechung, die dann auch dazu führte, dass das Rennen unter Yellow zu Ende ging. Das Rennen hatte nur fünf Fahrer als Leader gesehen. Diese wechselten sich in der Führung insgesamt 10 mal ab. Kurioserweise wiederholte Kniest die Tatsache aus Daytona, dass er die meisten Führungsrunden ansammelte. Und auf seltsame Weise war sogar der Sieger identisch. Robert hieß er.

Dieses Mal aber Robert Kniest, der im Gegensatz zu Robert Schmitz, der in Daytona gewann, das Ziel lebend erreichte.



Der Großadministrator des solaren Imperiums mag kein Kölsch und schickte den Daytona Sieger in die Wand.



Kratochwil und Weidlich Seite an Seite

Waschkowski und Mastria wurden dadurch mit ins Elend gezogen und mussten später aufgeben.

Genau getroffen hatte es Schlüter. Er war in Daytona beim Yellow #2 schuldig gesprochen worden. Und auch diesmal hatte er es geschafft das

zweite Yellow zu verursachen. Er schob den Sieger aus Daytona, Schmitz, in die Wand. Das anschließende Bremsmanöver Straubes wurde Dressler zum Verhängnis.

Und eines wiederholt sich ständig auf Super-Speedways, was darin begründet liegt, das man solche Rennstrecken zu selten fahren muss und dabei komplett umdenken muss.

Man kann immer mangelnde Rennintelligenz beklagen oder belächeln.

Man sollte Superspeedways eben nicht wie Speedways fahren. Deshalb war auch hier wieder zu sehen, wie eine 2-Mann-Leadergruppe bis zu 20 Sekunden Vorsprung herausfahren konnte, obwohl ein 5-Mann-Draft pro Runde 1,5 Sekunden hätte aufholen können, wenn man sich nicht immer durch interne Positionskämpfe zerfleischt und um

Kniest gewann vor Rüller und Wien. Damit hatte Wien seine Performance des Qualifyings auch im Rennbetrieb unter Beweis stellen können, sowie Rüller seine SSW-Fähigkeiten und die Tatsache, dass es wie in Daytona wieder nicht für den Sieg reichen sollte.

Die schnellste Rennrunde wurde dann aber nicht von Kratochwil dupliziert, sondern von Schlüter gefahren. Er tat dieses sehr früh in Runde vier. Boxenrüpel war Dressler, der dreimal durch Fehlverhalten in der Boxenanfahrt oder bei der Ausfahrt gegen geltende Regeln verstieß, wofür er nicht immer etwas konnte aber deshalb mit diversen Zeitstrafen belegt wurde.

Duplizität der Ereignisse auch im Rennverlauf. Yellow #1 in Runde 5 wurde von Reumel ausgelöst. Auch in Daytona war er in Yellow # 1 verwickelt. Damals allerdings als Opfer.



Formationsflug. Neuberger, Woehlk und Schlüter

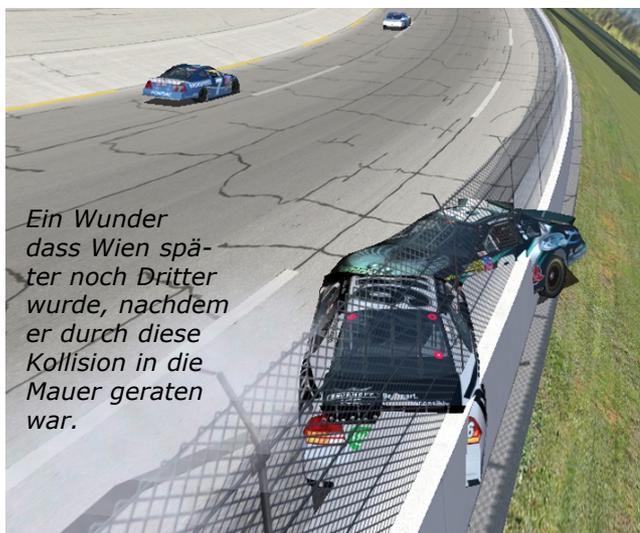
Er wurde dadurch in die Boxengasse katapultiert und überholte ungewollt unter Yellow. Bei dem 3. Yellow in Runde 23 teilten sich Kratochwil und Weidlich den Lack und später auch die Strafpunkte.

Auslöser der letzten Rennunterbrechung, die dazu führte, dass Kniest unter gelb gewann, war ebenfalls Kratochwil, der im Eifer des Gefechts die Kurve zu eng nahm.

Draft gebracht hätte.

Man sah aber auch intelligente Züge von SSW-Experten, die kurzzeitig einen Nichtangriffspakt schlossen, sich an die 8 Sekunden vorfahrenden Fahrer in weniger als 5 Runden herankämpften, um dann wieder die eigenen Positionskämpfe zu eröffnen. Die Neuzugänge konnten mit den Plätzen 22 und 24 ihr Potenzial nicht zeigen heute. Aber man kann nur so gut fahren, wie der Verkehr es zulässt, und in einer Welt voller Blocker, Drängler, Bumper und Kolonnenspringer bei 190 mph kann einem die Grenze des Machbaren schnell aufgezeigt werden.

Detlev Rüller



Ein Wunder dass Wien später noch Dritter wurde, nachdem er durch diese Kollision in die Mauer geraten war.

Die letzten Mohikaner Immer weniger Teilnehmer bei den Truckrennen



Martinsville war der Austragungsort des vierten Events um die Meisterschaft der Pickup's.

Am 14. April 2004 Punkt 20:00 Uhr wurden die Pforten für die Zuschauer und die Fahrer

Andreas Wilke konnte hier zum zweiten Mal in dieser Saison die Pole - Position mit 21.331 Sekunden (88.772 mph) erreichen.

Der Starting Grid: Reihe 1: Andreas Wilke - Maurice Rudolph; Reihe 2: Klaus Wagner - Wisand Arnold; Reihe 3: Michael Papenbrock - Markus MacCoy; Reihe 4: Torsten Eberius - Matthias Wien; Reihe 5: Stefan Tschepe - Peter Neuendorf.

DAS RENNEN:

Andreas Wilke nutzte seine Pole um sich an die Spitze des Feldes zu setzen. Spannende Positionskämpfe gab es dann auch schon in der ersten Runde.

Michael Schneider, Sven Weidlich, Ronald Müchling, Udo Elsner, Andre Bittner, Peter Neuendorf, Matthias Wien und Markus MacCoy konnten direkt einen oder mehrere Plätze gutmachen.

Die erste Yellow Flag wurde dann schon im zweiten Umlauf geschwenkt. Torsten Eberius, im freien Training noch in den Top 3, hatte die Qualifikation ein wenig versemelt. In Runde 15 konnte er sich an Matthias Wien vorbei schieben und die siebte Position erst einmal festigen.

Maurice Rudolph, der in der Qualifikation nur knapp an Andreas Wilke gescheitert war, fuhr die schnellste Runde des Rennens, mit 21.417 Sekunden war er recht flott für den Umlauf. Michael Papenbrock (Platz 5) ging in Lap 18 an Markus MacCoy vorbei.



geöffnet. Es muss bemerkt werden, dass das Starterfeld von Rennen zu Rennen immer kleiner wird, was mit Sorge zu betrachten ist.

Waren bei den ersten beiden Rennen über 30 Fahrer am Start, konnte in den darauf folgenden Races ein recht kleines Starterfeld begutachtet werden.

Aber zurück zum Geschehen. Temperaturen um die 80°F sollten dem ein oder anderen Fahrer arg zu schaffen machen.



Ein Unforced sorgte für die zweite Unterbrechung in der 30. Runde. Andre Bittner hatte sich seinen Truck dabei so verbeult, das er wenig später sein Fahrzeug in der Box abstellen musste.

Es konnten einige Positionsveränderungen in der Box beobachtet werden, da jetzt schon verschiedene Strategien angewandt wurden. Nach dem Restart wurde im Mittelfeld ordentlich gefightet, und mancher konnte seine Positionen verbessern.

Derweil noch einsam an der Spitze Andreas Wilke. Es folgte Runde 63, und eine Yellow Flag. Wisand Arnold hatte Torsten Eberius abgeschossen, der anschließend den Wagen in der Garage abstellen konnte. Peter Neuendorf (Platz 7) nutzte den Restart um Matthias Wien hinter sich zu lassen.

Wir befinden uns jetzt in Runde 83. Maurice Rudolph (Platz 4) überholt Wisand Arnold. Diese beiden waren aber heftigen Attacken von Klaus Wagner ausgesetzt. Drei Runden später konnte Klaus Wagner das Duo überholen und setzte sich auf Position Vier.

Matthias Wien und Peter Neuendorf zogen ebenso an Maurice Rudolph vorbei.

Ein Unfall in Runde 87 sorgte für eine Yellow Flag, und dafür das Andreas Wilke seine Führung an Michael Papenbrock abgeben musste.



Neuendorf kämpfte sich durch

Michael Papenbrock, der dann zwei Runden später pitten ging, übergab das Führungslenkrad an Klaus Wagner. Lap 94, Maurice Rudolph (Platz 4) überholte Matthias Wien, und Stefan Tschepe schob sich auf Rang drei, in dem er an Matthias Wien vorbei ging.

Andreas Wilke war schon wieder auf dem Vormarsch. Am Ende der 100. Runde lag er wieder auf Rang fünf. Ein Unfall, eine Yellow Flag folgte drei Runden später.

Maurice Rudolph (Platz 3), Wisand Arnold (Platz 6) und Andreas Wilke (Platz 2) arbeiteten sich in den folgenden 30 Runden immer weiter nach vorne.

Arndt Roettgers stellte seinen Truck in der 145. Runde in der Garage ab. Andreas Wilke stellte in Runde 158 die alte Hackordnung wieder her, als

Klaus Wagner einen Unforced aufführte, Yellow Flag.

Ein Abschluss beim Restart sorgte für eine neuerliche Unterbrechung. Noch 30 Runden waren zu fahren. Maurice Rudolph (Platz 7) überholte Stefan Tschepe.

Wisand Arnold schob sich auf die zweite Position. Michael Papenbrock (Platz 8) am Ende der 171. Runde.

In Lap Nummer 177 folgte ein schöner Zweikampf zwischen Maurice Rudolph und Markus MacCoy. Der Gewinner der Zwischensequenz hieß: Markus MacCoy auf Position 5. Es folgten zwei weitere Yellow Flags.

Die Boxenstopps nutzten Maurice Rudolph (Platz 5), Markus MacCoy (Platz 4) und Matthias Wien (Platz 6) für Positionsverbesserungen. Michael Schneider, der zwei Mal unschuldig in einen Unfall verwickelt wurde, und dessen Auto arg lädiert war, sorgte in Runde 196 für die letzte Yellow Flag. Cam und Shaft hatten zugeschlagen und das Feld fuhr mit dem Leader Andreas Wilke unter Gelb ins Ziel, vor Wisand Arnold und Peter Neuendorf.

Man hatte zehn Yellow Flags zu beklagen, was bedeutete das 51 Runden unter Gelb gefahren wurden, was so ziemlich einem Viertel der Renndistanz entsprach. Andreas Wilke führte am längsten mit 130 Runden vor Klaus Wagner mit 68 und Michael Papenbrock mit zwei-



Wagner nutzt seine Chance



Spannende Fights auf engstem Raum

Bergsteiger der Woche war Peter Neuendorf von der Zehn auf die Drei. Absteiger der Woche war Torsten Eberius mit seinem Fall von der siebten auf die 18. Position. Wie sehen uns wieder beim nächste Event in Mesa Marin. Doppelte Rundenzahl, doppelte Punkte, doppelt so viel Spaß.

Als erstes, einmal herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Erfolg in Martinsville. Ihr dritter Erfolg in Folge bei den Dickschiffen. Wie fühlt man sich nach so einem Rennen?

AW: Man wartet auf das nächste Race.

RS: Wie war das Race aus Ihrer Sicht gelaufen?

AW: Dem Resultat nach recht gut.

RS: Das nächste Rennen in Mesa Marin, geht über die doppelte Distanz. Bereiten Sie sich physisch und mental besonders darauf vor?

AW: Nö, so schlimm wird's schon nicht.

RS: Wird für so ein langes Rennen der Truck besonders sicheres eingestellt, oder gnadenlos auf Sieg?

AW: Auf Sicherheit, wie immer. Wir danken für das Interview!!

Text Jürgen Nobbers Fotos Udo Elsner



+++Da **Uli Franke nicht mehr in der GGPLC** aktiv ist, musste sein Platz in der Renn-

kommission neu vergeben werden. In einer eilig einberufenen Pressekonferenz wurde soeben ein Nachfolger präsentiert. Es handelt sich dabei um den ins Alter gekommenen Rennfahrer Andreas Rühl. Bleibt uns nur noch ihm für seine Arbeit in der ReKo alles Gute und ein glückliches Händchen zu wünschen.

+++ **LFS neu bei VR** +++Die VR streckte ihre Fühler aus und testete LFS erstmals auf drei Servern am 25.4.2004. Das nächste "SchnupperRace" findet am Sonntag den 2.Mai 2004 statt. Alles über LFS erfährt man hier: <http://lfs.racesimcentral.com/>

+++ **HPM-Team wird ein Jahr alt.** Am Samstag den 24.04.2004 feierte das Hot Pursuit Motorsports Team seinen ersten Geburtstag. Das Team bestand Anfangs nur aus drei Fahrern, hat sich in einem Jahr aber zu satten 14 entwickelt. Es konnte auch schon seine ersten Siege erzielen. An verganginem Wochenende fand das erste Teamtreffen statt in Le Mans. Wir wünschen alles Gute und weiterhin viel Erfolg. +++



Schneider im Pech

Herr Wilke, der Rückspiegel bittet Sie um ein paar Worte an ihre zahlreichen Fans.



Talladega - Da muss man ja nix können

Top-Vorstellung der DOM-2-Fahrer in Talladega



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Pedal to the metal, dem Vordermann nicht drauffahren und nicht plötzlich die Spur wechseln - das Rezept für ein unfallfreies Rennen auf dem Superspeedway in Talladega.

34 Fahrer wurden auf die Probe gestellt - und sie bestanden sie bravourös.

Neben den Aufsteigern aus der Division-3 Olaf Alester, Marcus Trelenberg, David Bente und Thomas Althaus neu im Grid auch Div-1 Absteiger Reinhard Frey. Doch zurück zur Chronologie.



die Einführungs-
runde



Olaf Woyna übernimmt die
Führung

Im Qualifying überzeugte David Kirsch mit einer 48.801s - Runde vor Torsten Eberius und Reinhard Frey.

Am Ende des Feldes Manfred Rauch und ohne Zeit David Bente der wegen technischen Defektes auch nicht am Rennen teilnehmen konnte.

David Kirsch konnte in der kritischen Starphase die Führungsposition behaupten, an die 2. Position schob sich Reinhard Frey vor Peter Neuendorf.

Ab Runde vier hieß der Drittplatzierte dann Olaf Woyna der sich vom 7. Startplatz stetig an die Spitze arbeitete und in Runde 16 erstmals die Führung übernahm.

Einen ungeheuren Vorwärtsschub verspürten Jüngling Patrick Marx von 23 aus gestartet und Christopher Betz der als 33. das Rennen in Angriff nahm.

In Runde 15 überholte Marx Heinz Bührer, Ralf Manthey und Axel Ziganki und klopfte bereits an den Top-10 an. Christopher Betz war zu diesem Zeitpunkt an 19. Position nachdem er eine Runde zuvor Marcus Trelenberg ausmanövrierte. Doch damit waren sie nicht zufrieden. Ein gut getimter erster Boxenstopp brachte Marx erstmals in die top-five und Betz an die neunte Stelle.

Bei den Pit-Stops unter Grün war nicht so sehr entscheidend wer den längeren Atem hatte, sondern wer nach dem Stop wieder Draft-Partner finden konnte.

Vom Führungstrio entschied sich Olaf Woyna als erster in Runde 33 zum Nachtanken, erst in Runde 34 folgte David Kirsch und eine weitere Runde später Reinhard Frey.

Ab Runde 37 war das alte Bild wieder hergestellt. Kirsch und Frey wechselten sich an der Spitze ab, an dritter Stelle Olaf Woyna. Und doch hatte sich die Rennsituation entscheidend geändert, da Woyna den Kontakt zum Führungsduo verlor. Woyna bildete mit Olaf Alester die erste Verfolgergruppe, jedoch bereits rund 15 Sekunden zurück. Da blieb nur noch die Hoffnung auf eine Caution. Aber die kam - noch - nicht. Das Duo Kirsch - Frey vor Woyna, Alester, Marx, Eberius und Alex Ziganki. Die Positionen waren bezogen und unter Grün ging es zu den planmäßigen zweiten Boxenstops. Frey setzte voll auf Risiko und blieb wieder eine Runde länger draußen als Kirsch.



In Runde 89 dann doch noch die Caution mit beinahe fatalem Ende für Kirsch und Frey. Toni Förtsch und Ralf Manthey gerieten aneinander und beim Race-back-to-the Line kam Konfusion auf.

Kirsch und Frey berührten sich, der Dreher ging jedoch glimpflich ab. Kirsch damit wieder in Führung vor Frey, zwischen ihnen der überrundete Torsten Eberius als Puffer für den Ein-

für Christopher Betz reichte es schließlich für die achte Position.

Die meisten Führungsrunden konnte ebenfalls Kirsch für sich gewinnen, 46 Lead-laps standen schließlich auf seinem Konto.

Die schnellste Rennrunde fuhr Axel Ziganki in 48.435 Sekunden.

Stimmen nach dem Rennen:

Christopher Betz: "Ich fand es super War immer was los und sehr geile Kämpfe bei. Und Draft Partner hatte ich auch immer. kann es weiter gehen mit uns."

Heinz Bühner: "also ich fands heut echt suuper...war voll fun...gute drafts...und von ganz hinten so weit nach vorne....das hat gepasst"

Axel Ziganki: "das war ein super rennen leute, soviel spass hat mir ssw noch nie gemacht. ich weiß nur nicht, wie man die karre so schnell macht, wie einige waren, aber es sei euch vergönnt."

Reinhard Frey



Und es schien als ginge die Rechnung auf. Vier Sekunden Vorsprung nach absolviertem Wiederauftanken, doch Frey fehlte der Draftpartner und so konnte Kirsch ab Runde 84 wieder aufschließen.

Der Vorsprung auf den Drittplatzierten Olaf Alester betrug mittlerweile fast eine halbe Runde.

Runden Königssprint zur Zielflagge. Ein souveräner Restart von Kirsch und die "Rückversicherung" Eberius genügten um "das Ding nach Hause zu schaukeln". Kirsch gewann mit 0.246 Sekunden Vorsprung auf Frey und knapp vier Sekunden vor Olaf Alester. Patrick Marx beendete das Rennen an fünfter Stelle,

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

Endlich Knoten geplatzt DOM 3 - Rennen fuhr blitzsauberes Rennen in Talladega



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Am 22. April trafen sich 24 Fahrer, um die 94 Runden auf dem Talladega Speedway zu bestreiten. Diese Strecke bietet Vollgas ohne Ende und 2-Wides oder sogar 3-Wides. Ob das gut gehen konnte?



Im Quali fuhr Andreas Kröll die schnellste Runde mit 50.177sec. Mit ganz knappen 0.009sec dahinter Martin Kirchner und dahinter Christian Prasuhn mit 0.024sec.

Nachdem die letzten zwei Rennen immer sehr bewölkt waren, schien in Talladega zur Freude der Fahrer die Sonne bei frischen 53° Fahrenheit.

Die Fahrer starteten ihre V8 Boliden doch Division 3 typisch krachte es bereits nach zwei Runden.

In Kurve 2 fuhr Dirk Wessendorf zu nahe Thomas Böttcher auf und Dirk fuhr Richtung Wand, prallte ab und erwischte Hans-Peter Schlaven. Der rutschte über die Straße gegen die Mauer, konnte allerdings weiterfahren. Die folgenden Fahrer konnten nur mit Mühe ausweichen. Für Dirk war das Rennen vorbei.



Eine Runde nach Restart kamen sich Marcus Jirak und Stefan Tschepe in Kurve 1 zu nahe. Resultat: Zweite Gelblichtphase. Conrad Wegener, der direkt hinter den beiden fuhr, konnte mit viel Glück und der Bremse, Kratzer an seinem Stockcar verhindern. Alle anderen kamen ebenfalls ohne Schaden davon. Stefan und Marcus konnten weiterfahren. Diese Yellow nutzte die Führungsgruppe um noch ein bisschen Sprit zu tanken. Dies sollte auch eine gute Entscheidung sein,

denn es kam keine weitere Yellow mehr in diesem Rennen.

Der neue Führende ab Runde acht hieß Christian Prasuhn. In Runde 13 kam Sebastian Bach auf den Apron auf der Start/Ziel Geraden bremste ab und kam genau in die Spur von Stefan Loos und Conrad Wegener. Als beide verlangsamten, zog Marcus Jirak nach innen und überholte alle drei zusammen. Dadurch bildeten sich zwei Draftgruppen.

Die erste bestand aus Jörg Kormany, Bernhard Riedler, Christian Prasuhn, Thomas Böttcher und Marcus Jirak. Mit ungefähr 2sec dahinter Stefan Loos, Andreas Kröll, Conrad Wegener, Martin Kirchner, Bernhard Kämmerer und Thomas Stix.

Diese Draftgruppe holte nun Runde um Runde auf. Bernhard Kämmerer fuhr in Runde 25 die schnellste Runde des Rennens. Eine 48.380sec. Kurz darauf waren dann beide Gruppen wieder zusammen. In Runde 35 wurde der Führende Jörg Kormany durch einen missglückten 3-Wide an die Wand gedrängt und kam direkt vor Christoph Apitz auf die Ideallinie, der keine Chance mehr hatte auszuweichen.





Christoph knallte mit der Front voran heftig gegen die Mauer und drehte sich. Trotzdem gab es keine Gelblichtphase. Für Christoph war das Rennen gelaufen. Jörg konnte weiterfahren.

Bernhard spekulierte auf eine Yellow und bog kurz vor Boxeneinfahrt nach rechts ab um noch eine weitere Runde zu fahren. Aber es kam keine Yellow. In Runde 38 kam der zweitplatzierte Marcus Jirak in die Box. In Runde 42 Andreas Kröll. Bernhard Kämmerer übernahm die Führung. Doch Andreas war schon wieder dran und holte sie sich in der 44. Runde wieder zurück. In Runde 49 eine Berührung zwischen Christian Prasuhn und Conrad Wegener. Wie später bekannt wurde, war der Spotter der Schuldige, denn er sagte Christian dass alles Okay

Bernhard war nun dritter hinter Stefan Loos mit 13sec Abstand. In Runde 66 überholte Thomas Böttcher Marcus Jirak und war nun vierter. In Runde 69 folgten die letzten Boxenstops unter grün. Als erster kam der zweitplatzierte Stefan Loos herein. Dann Thomas Böttcher und Marcus Jirak und in Runde 75 Andreas Kröll. Bernhard Kämmerer übernahm wieder die Führung. In Runde 77 drehte sich Uli Prüfer beim Anbremsen in Kurve 3. Nun fuhr auch Bernhard Kämmerer zusammen mit Christian Heuer zum letzten Stopp in die Box. Bernhard kam hinter Thomas Böttcher und vor Marcus Jirak wieder raus.



Bernhard Riedler übernahm in Runde 35 die Führung für eine Runde ehe er sie an Andreas Kröll wieder abgeben musste. Zwei Runden später folgten die ersten Boxenstops unter Grün von Bernhard Riedler, Stefan Loos und Thomas Böttcher. Vor den Dreien fuhr der überrundete Sebastian Bach. Er wollte auch gerade pitten als er in Schwierigkeiten kam und fast Bernhard Riedler und Andy Green erwischte.

sei und er rüber ziehen könne. Conrad drehte sich aufs Gras und kam dann noch auf die Straße. Doch wieder gab es keine Yellow. Andreas Kröll führte weiterhin vor Stefan Loos und Thomas Böttcher. Während Bernhard Kämmerer sich in Runde 52 Marcus Jirak schnappte und nun auf Platz 4 lag. In Runde 58 zogen Marcus Jirak und Bernhard Kämmerer an Thomas Böttcher vorbei.



Thomas Böttcher (3) hatte in Runde 85 einen Disconnect und kam mit einer Runde Rückstand wieder ins Rennen. In Runde 90 dann der letzte Dreher des Rennens. Andy Green kam ausgangs Kurve 2 zu hoch und kam direkt vor Marcus Jirak seinen Boliden, der ihn dann umdrehte. Vier Runden vor Schluss auch bei Stefan Loos Verbindungsprobleme. Ihn kostete das den sicheren zweiten Platz. Am Ende gewann das Rennen Andreas Kröll vor Bernhard Kämmerer und Stefan Loos. Vierter wurde Jörg Kormany vor Marcus Jirak. Die meisten Lead Laps konnte Andreas Kröll einfahren mit 61 Runden. Am meisten Plätze konnte Stefan Loos gutmachen. Von 23 auf 3. Ansonsten war es eine Klasse Vorstellung was die dritte Division da bot, was wohl aber auch an der geringen Teilnehmerzahl lag.

Conrad Wegener



Christian Homrighausen DOMiniert die 1. Division in Talladega



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Als Gegensatz zum kürzlich gefahrenen Shorttrack von Martinsville sollte diese Woche ein Super-Speedway Austragungsort des wöchentlichen Kräftermessens der Deutschen Online Meister sein.

Talladega entsprach dabei sehr unterschiedlichen Erwartungen, da die superschnellen Tracks bei einigen als Synonym für "Big-Ones" stehen und das Fahren am Speed-Limit für andere wiederum Nervenkitzel pur mit und bei engen Draftmanövern ist. Neuen Wind sollten die Aufsteiger (des 2. Zyklus) aus der 2. Division ins Feld bringen: Kay Muehle (#517), Roland "Smokey" Rauch (#111), David Kubitschek (#220) und Klaus Wagner (#517).

So konnte Kay Muehle in 48.504s und bei recht kühlen 55F die Pole besetzen und beendete später gar auf Platz 6. Das Rennen fuhr Christian Homrighausen (#166) ab der 62. von den insgesamt 94 Runden souverän an der Spitze nach Hause - er führte damit mit 37 an der Zahl insgesamt die meisten Rennrunden.

Die Gesamtführenden Volker Hackmann und Andreas Wilke folgten gelassen und komplettierten die restlichen Podiumsplätze.

Im Vergleich zu den anderen Divisionen wurde dieses Rennen mit 9 Gelbphasen wieder eindeutig zu oft unterbrochen - wenn auch bei einigen (Zwischen)Fällen ohne Zutun der Fahrer.



Statt Nemo fand man nur Schrott im Trüben - Rudolph und Espeter legten den Grundstein für einen Big-One in Runde 61

Doch an dieser Stelle soll einzig der hohe Anteil von Ausfällen hervorgehoben werden.

Der Veranstalter hatte wieder voll zu tun mit Koordinieren, da gerade mal ein Wagen fehlte zum "FULL-GRID" - 39 Boliden gingen ins Rennen!

Dass davon am Ende mit 21 mehr als die Hälfte "auf der Strecke" blieben, ist sicher genauso unschön wie aber auch realistisch - denn meist reicht schon ein "Big-One" aus - und der kam nach Runde 61 und einem Change Line, was das Aus für Maurice Rudolph, Christoph Espeter, Marco von Frieling, Martin Steinbichler und Matthias Bayer bedeutete. Bereits in der 46. hatte es Jens Weimer, Andreas Gaida, Klaus Wagner, Michael Berndt und Alf Kahlert bei einem großen Rennunfall erwischt.

Nach dem Rennen äußerten sich viele der Fahrer zu den Vorkommnissen im Rennen.

Andreas Gaida: "Da stand ein Pferd auf'm Flur... Schade, bis dahin ein geiles Rennen mit guter Strategie und einem sehr schnellen Wagen. Das hätte mal ein gutes Ergebnis werden können." Roland Rauch: "Ich hab auch den

Pferdehintern gesehn, gaaaaanz groß.



Vielmals sorry an Jens und alle anderen, die dadurch ins trudeln kamen! Häng voll im Draft bei meinem Vordermann, Jens setzt innen an zum Passen, Vordermann schert hart aus und ich steh vor 'ner lädierten blauen Wand, verrei vor lauter Schreck das Wheel und treffe Jens, der schon halb neben mir war.

Ein Crash war einfach unvermeidlich, ohne verreien wär' ich Ramon voll draufgeknallt, hätt' wohl die selbe Auswirkung gehabt.

Danach keine Leistung mehr, auch noch ne Chatstrafe blödsinnigerweise eingehandelt, super erstes Rennen bei den Großen.

" Ramon Miel: "Ich war das Pferd." (Anm.d.Red.: Parallelen zu einem Pferderennen waren im Replay nicht zu erkennen - gemeint ist wohl der größere Rennunfall in Runde 46.) Michael Schneider: "Oh Mann, von 39 Startern nur 19 ins Ziel gekommen. Ganz schön übel." Wisand Arnold: "Was ein Rennen! Erst von 34 auf 4 vorgefahren in 30 Runden und dann der Warp-Crash.

Danach mit 170 noch auf den 12ten Platz. Das erlebt man nicht aller Tage. Unterm Strich hab ich also richtig Glück gehabt, wenn ich mir die Ausfälle so ansehe." Kay Muehle: "Ja erstes Rennen bei den großen... Bis auf die vielen Yellows war's richtig cool. Bis auf die Aktion kurz vor Schluss, wo ich fast Christian abgeschossen hätte und dadurch 4 Plätze verlor.

Aber im Ganzen bin ich richtig zufriedened." Christian Homrighausen: "Für mich ein perfektes Rennen, Wahnsinn!! Habe mich immer einigermaßen in der Spitzengruppe halten können und so das Glück gehabt,



in keinen Unfall verwickelt zu werden. Boxenstopps haben auch prima geklappt (hab nur einmal Martin die Box versperrt, sorry nochmal) und mit einem Reifensatz durchzufahren hat sich auch nicht als Fehler rausgestellt!

Hab mir dann noch ein bisschen das kleine Racer 1x1 von Volker angehört, was er mir immer mal wieder zugewhisper hat und es scheint geholfen zuhaben. Der war richtig geschwätzig.

Beim letzten Restart hab ich dann nochmal gebibbert, als ich gesehen hab, dass Ramon als Lapper hinter mir draußen bleibt.

Ich hab befürchtet, dass 'nen großer Abstand entsteht und ich mit massig Speedüberschuss überholt werde. Hab dann aber auch ein bisschen langsamer gemacht und es ging grad noch gut!

Was ich übrigens auch genial fand: 39 Fahrer am Start." (Anm.d.Red.: Wer könnte das Rennen eingehender beschreiben, als der Sieger? Vielen Dank für die Menge an interessanten Kommentaren.)

-Markus MacCoy

Das Geheimnis des Erfolges: Sabotage der Gegner. Mit Pippi im Tank ist die Geschwindigkeit kalkulierbar niedrig. Alternativ würde auch Zucker helfen. Auf frischer Tat erwischt: Ein unbekannter DOM-ler

Klaus Wagner donnert in Talladega als Erster ins Wochenende



Das bislang eher von Fahrerschwund gebeutelte Grid des Weekend Thunder startete heute mit einem neuen Fahrer ins grüne Wochenende. Markus Lichtenegger (#19) frischte das Fahrerfeld auf und konnte gar das Rennen auf Position 8 erfolgreich beenden - das ist eine gute Basis, um sich auch in den kommenden Rennen zu bewähren.

Das Feld startete mit Klaus Wagner an der Spitze, der sich die Pole mit einer Quali-Zeit von 50.234s geholt hatte. Der Pole-Sitter und Thomas Schloesser wechselten sich ab der 61. Runde kontinuierlich mit der Führungsposition ab.



Axel Köster auf der oberen Linie kam Thomas Schloesser auf der unteren in der 23. Runde zu nahe und wurde in die Mauer geschickt

Sich durchsetzen und das Rennen für sich entscheiden konnte schließlich Klaus Wagner. Insgesamt nur 3 Gelb-Phasen sorgten dafür, dass die Fahrer im letzten Drittel unter Grün zum Nachtanken in die Pits fahren mussten. So kam es zu interessanten "Positionskämpfen" auch außerhalb der Strecke - die richtige Würze für ein spannendes NASCAR-Rennen.

Joe Steindl zeigte enorme Geduld nach einem frühen Zwischenfall in Runde 3 (Kontakt mit Kai Trakies) und fuhr mit seinem vom Mauereinschlag gezeichneten, ramponierten Wagen tapfer das Rennen zu Ende.

Im Forum kommentierten viele Fahrer das Rennen sowohl positiv als auch negativ.



14 Boliden starteten in ein grünes Weekend-Thunder-Rennen

Thomas Schloesser zur Situation beim Finish: "Bei den Pitstopp unter Grün ist mir vorher auf der Backstraight fast der Sprit ausgegangen (ich hatte schon keine volle Leistung mehr. Beim Anbremsen vor Turn3 bin ich dann fast noch dem Klaus W. drauf. Der Rest des Stopps lief aber super. Der Udo drehte sich und Klaus und meine Wenigkeit trugen den Kampf um die Spitze aus. Ich hatte kein Leadsetup, eher eins zum Draften.

Eine lustige Geschichte noch nebenbei auf der nächsten Seite.

Kurz vor der letzten Yellow habe ich ihn gefragt ob er mir eine Lead Lap schenkt, da ich nicht wußte ob ich schon eine habe. Er hat mich dann "freiwillig" vorbeigelassen (glaub ich) damit ich eine bekomme und zum Dank für die Zusammenarbeit. Da jedoch eine Yellow geschaltet wurde, habe ich ihn wieder vorbeigelassen, da ich auf so eine Art nicht gewinnen will." Andreas Schlüter: "War ein nettes Rennen. Die letzte Gelb war ärgerlich, hatte mich auf einen schönen Endspurt gefreut."

Axel Köster: "Eigentlich wie immer. Klasse von Platz 11 bis auf Platz 2 nach vorn gekämpft. Dann eine "Zusammenkunft" mit Thomas Schlösser und "Its over, we cant fix". Ende nach nur 25 Runden."

(Anm.d.Red.: Den Kopf nicht hängen lassen - beim nächsten Rennen wird's schon schiefgehen, Axel. ;))

Markus Lichtenegger: "Bei den Regeln unter Yellow war ich ja noch nicht wirklich so auf dem laufenden."

Aber der Schaller Michi hat mir das eh gut erklärt!"

Michael Schubert: "Sorry für die letzte Yellow, die das Finish versaut hat. Die drei Runden hätte ich mich auch noch konzentrieren können."

Udo Streit: "Ja, war ein feines Rennen. In der Anfangsphase war ich hinterm Schaller Buam, der aber plötzlich Probleme bekam und sich nach außen in die Wand verabschiedete. Dann immer im vorderen Drittel und am Schluß in der Viererspitzengruppe, schaffte ich es dann mit stotterndem Motor noch gerade so zum letzten Pitstop, aber nicht ohne mich in der Einfahrt vorher nochmal zu drehen. Dann die letzten Runden vor Markus' Kampflinie gefahren und die letzte Yellow hat mir dann auch den 4. Platz gesichert."

(Anm.d.Red.: War ein Fahrfehler von meinerer. Hab mir an der Mauer Beulen geholt und dadurch den Anschluss verloren.)

-Markus MacCoy

Michael Schubert probierte den Apron hinter Ingo Held und vor Michael Schaller - die letzte Yellow in der 72. kurz vor Rennende



Weltexklusiv im Rückspiegel: Das erste Foto eines Amerikaners auf dem Mars



Nur 11 Fahrer sahen die Zielflagge in Estoril



Der zweite Lauf der aktuellen GPLLP Trophy wurde in Estoril ausgetragen.

In diesem Rennen gingen 17 Fahrer an den Start. Gerade mal 11 das erreichten Ziel.

In der Quali verwies der BRM-Werkspilot Marco Saupe im Honda mit einer Zeit von 1:46.86 Minuten seine Kontrahenten auf die Plätze. Steffen Menz mußte sich, mit nur einer Zehntelsekunde Rückstand, mit Platz 2 begnügen.

Den dritten Platz belegte der Cooper-Experte Dirk Klinkenberg mit einer starken 1:47.23.

Steffen Kriesch konnte nur 5 fliegende Runden fahren und war deshalb mit Platz 10 halbwegs zufrieden.

Kurz vor dem Rennstart spielte Kriesch noch leicht an der Bremsbalance rum und tankte sein Auto so voll, daß er theoretisch hätte durchfahren können.



Hier das Ergebnis der Quali.
PRACTICE TIMES

1.	Marco	Saupe
Honda	1m46.856s	
2	Steffen	Menz
Ferrari	1m46.955s	
3	Dirk	Klinkenberg
Cooper	1m47.248s	

Der Start:

Am Start kam Steffen Menz wegen Kupplungsproblemen nicht weg. So lautete sein offizielle Erklärung.

Die Folge war das die linke Spur einen Massen-auffahrunfall hatte und mehrere Autos über die Strecke kreiselten. Kriesch nahm, nachdem sich alle wieder sortiert hatten, als letzter die Verfolgung auf.

Der Gewinner des Starts war Markus Schreiner. Er fuhr von Platz 17 auf Platz 9.

Dann in Runde 2 eine wahre Schrecksekunde für Ralf Ebert (Ferrari). Ein Cooperfahrer fuhr Ausgangs der Kurve 1 im 90° Winkel auf die Ideallinie.

Der Ferraripilot mußte stark abbremesen und konnte nurknapp ausweichen. Dieses Manöver kostete ihm den 13. Platz. An der Spitz blieben die Positionen unverändert.

In Runde 4 platzte Dirk Klinkenbergs Motor. Er rutschte dadurch auf Platz 13 ab doch er kämpfte sich im Laufe des Rennens wieder nach vorne und Landete auf der 4. Position. Ohne den Defekt wäre mehr drin gewesen.

Steffen Menz der nach dem Start auf Platz 6 zurückfiel lieferte sich mit Reinhold und Saupe ab der 6. Runde einen spannenden Dreikampf der hin und her wogte.

Drei Runden später lag er in Führung. Leider sorgte ein Freeze in Runde 15 für ein frühzeitiges Ende.

Es wird vermutet das der Standartlüfter seiner Graphikkarte daran Schuld war.

Danach fuhr Marco seinen Sieg sicher nach Hause, da Olli Reinhold zurückfiel.



Nach der ersten Runde waren Marco Saupe, Dirk Klinkenberg und Olli Reinhold auf den ersten drei Plätzen. Kriesch lag auf Platz 13 direkt hinter Ralf Ebert.



Ab Runde 6 fuhr Kriesch nach einem Dreher direkt hinter Nils Plonus her. Diverse Ausfälle und Fahrfehler der Kollegen spülten sie nach vorne, so dass sie in Runde 16 auf den Rängen 5 und 6 lagen. Eine Runde später legte Nils einen Boxenstop ein.

In Runde 21 versuchte Kriesch vom Rookie Cup-Fahrer Sören Scharf, der ein starkes Rennen fuhr, den 4. Platz zu erobern. Es folgte ein 3 Kurven lang andauernder Kampf Rad an Rad.

In der vierten Kurve konnte er sich wieder vor Kriesch setzen. 2 Runden später schaffte Kriesch es ihn auf der Zielgeraden zu überholen.

Am Ende von Runde 32 ging Kriesch auch an Olli Reinhold vorbei weil dieser unfreiwillig seine Offroad-Fertigkeiten übte.

RACE RESULTS (After 33 laps)

1	Marco	Saupe
Honda	60m01.118s	
2	Steffen	Kriesch
Lotus	60m33.060s	
3	Oliver	Reinhold
BRM	60m35.631s	
4	Dirk	Klinkenberg
Cooper	60m46.272s	
5	H.	Hanhoo
Ferrari	61m01.264s	



Gilles Villeneuve Trophy Punktstand nach zwei Rennen:

Pos	Name	
1	Marco Saupe	93.1
2	Oliver Reinhold	84.2
3	Stefan Gawol	73.6
4	Nils Plonus	73.6
5	Ralf Ebert	73.0
6	Dirk Klinkenberg	72.4
7	Soeren Scharf	70.2



8	Steffen Kriesch	67.6
9	Markus Schreiner	55.0
10	Roland Wagner	47.5
11	Maerte Gabriel	45.0
12	Christian Engels	41.6
13	Chris Woehlke	39.0
14	H. Hanhoo	38.7
15	Eric Petersen	34.4
16	Martin Engel	33.2
17	Olaf Gschwend	32.1
18	Werner Reichert	28.0
19	Oliver Barz	27.7
20	Andreas Woehlke	26.0
21	Steffen Menz	11.0
22	Michael Kohlbecker	8.8
23	Patrick Marx	8.4
24	Thomas Horn	3.6

Steffen Kriesch

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@newspaper-racing.de

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

Leserbriefe



Liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben Wünsche Anregungen konstruktive Kritik oder zu einem der veröffentlichten Artikel eine andere Meinung?
Zögern Sie nicht, sondern teilen Sie uns diese mit.
Wir freuen uns darauf durch Ihre Mithilfe den Rückspiegel interessanter zu machen.
Die Zuschriften werden gerne veröffentlicht ohne Rücksicht darauf, ob die darin enthaltenen Ansichten mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Wir behalten uns vor, sinnwählende Kürzungen vorzunehmen.

Sie erreichen die Redaktion unter

Leserbrief@newspaper-racing.de oder
leserbrief_RS@gmx.de