

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 18 / 10.Mai 2004



Interessant: 61-jähriges VR-Mitglied

Aktuell: Berichte DOM 1 - 3 Californien

Ehrgeizig: Team Forge Fahrzeugpräsentation

GRRL: Trophy in Canada

Erweitertes Angebot. Jetzt auch
VR-Zweiradrennen

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
Martin Engel
Udo Elsner
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
Michael Schaller
Sebastian Schmalenbach
Steffen Schmoranz
Tobias Walter
Dirk Wilke
Chris Woehl
Christian Zeller

Titelfotos

Marco Saupe
Steffen Schmoranz
Ulli Kratochwil

Ausgabe 18/2004
nächster
Redaktionsschluss:
16.Mai 2004 15 Uhr

Aus dem Inhalt

Diese Woche:

Seite 02:
Impressum
Seite 03:
Das zweitälteste VR-
Mitglied
Seite 04:
DOM-2 Californien
Seite 05:
DOM-2 Californien
Seite 06:
Faszination Nascar
Seite 07:
Bausparer sind dumm
Seite 08:
DOM-1 Californien
Seite 09:
DOM-1 Californien
Seite 10:
GPL Langstrecke
Zandvoort
Seite 11:
GPL Langstrecke
Zandvoort
Seite 12:
DOM-3 Californien
Seite 13:
DOM-3 Californien
Seite 14:
Team Forge Präsentation

Seite 15:
Team Forge Präsentation
Seite 16:
GPL Rookie Cup
Seite 17:
Neuer 2-Rad-Modus und
Four-Wheel Modus
GGPLC
Seite 18:
Das schlechteste F1-
Rennfahrzeug
Seite 19:
Das schlechteste F1-
Rennfahrzeug
Seite 20:
GGPLC-Jackie Stewart
Cup Estoril
Seite 21:
GGPLC-Jackie Stewart
Cup Estoril
Seite 22:
GGPLC-Jackie Stewart
Cup Estoril
Seite 23:
GRRL Trophy Canada

**Der Rückspiegel
Jeden Montag neu!
Spannend und informa-**

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:

Neuer 2-Rad Mod der VR Foto: Hans Hanraths

Im Auftrage von Rainer "Don" Merkel wurden wie üblich die Neuanmeldungen im Forum nach ihrem Vermögen "überprüft" und dabei stellt sich heraus, daß wir ein neues "älteres" Mitglied haben.

Name: Klaus-Peter Wohlfarth (kurz KPW)

Alter: 61 Jahre

Grid: NASCAR-Rookie, Ex-GPL

Also eine Buddel "Doppelherz" eingepackt und auf in den herzlichen Ort Senden.



Wie kommst du zu VR ?

KPW: Eigentlich per Zufall. Mich haben Rennsimulationen schon immer interessiert und ich habe über Indy Car Racing, GP2, 3, 4 und etliche andere ältere F1-Simulationen mir dann Nascar 4 und auch Nascar 2003 gekauft. In der zugehörigen Dokumentation habe ich den Abschnitt Multiplayer dann mal etwas genauer gelesen und dann im Internet gesucht und u.a. VR gefunden.

Was fährst du bei VR sprich willst du bei VR fahren ?

KPW: Bis jetzt fahre ich nur sporadisch bei Trainings oder auf offenen Servern mit. Zur Zeit bin ich von GPL frustriert, weil ich überhaupt nicht schneller werde und weit entfernt von den Fabelzeiten der Cracks bin. Deshalb habe ich mich jetzt wieder etwas mehr in Richtung Nascar orientiert.

Ich möchte hier, wenn es zeitlich passt, im "Rookie-Cup" mitfahren.

Wie fühlt man(n) sich als zweitältestes Mitglied bei VR ?

KPW: Noch ganz gut, wobei ich schon gedacht hätte, dass noch ein paar mehr Ältere sich den Hang zum Spielen bewahrt hätten. Besonders unter dem Gesichtspunkt, dass man im dritten Lebensabschnitt ja doch ein bisschen mehr Freizeit hat.

Bist du noch beruflich tätig ?

KPW: Ich bin Maschinenbau-Ingenieur und übe meinen Beruf als Manager für Anwendungsentwicklung bei einem IT-Dienstleister für Finanzinstitute (noch) aus.

Was machst du in deiner Freizeit ?

KPW: Na ja, zum Beispiel meine Frau nerven. ("Wie kann man sich nur stundenlang mit so kindischen Computerspielen beschäftigen!") und mit Renn- oder Flugsimulationen spielen, Fachliteratur lesen, Tennis spielen, Urlaub in den Bergen machen und wandern oder Ski laufen.

Wie groß ist deine Familie ?

KPW: Ich bin seit 39 Jahren verheiratet und habe 2 Töchter sowie 4 Enkel. Meine Kinder und Enkel wohnen nur 10 km entfernt, deshalb können wir uns auch oft sehen und nutzen das auch aus. Wenn wir dann gemeinsam als Großfamilie unterwegs sind - pro Ehepaar gehört auch noch ein Hund dazu -, dann ist das schon immer eine kleine Völkerwanderung.

Welche Stellung hat der "PC" in deinem Leben gefunden ?

KPW: Das Thema Computer hat mich mein ganzes (Arbeits-



)Leben begleitet, seit ich, per mehr oder weniger Zufall, bei meiner ersten Arbeitsstelle in der "Technischen Datenverarbeitung" landete. Hier konnte ich Programme konzipieren und entwickeln, die komplette Dampfkessel und Schornsteine berechneten und konstruierten.

Seit diesem Zeitpunkt (1968) habe ich die Entwicklung der Informatik und DV-Technik sowohl im Mainframe- als auch im PC-Bereich hautnah miterlebt.

Beruflich lag mein Schwerpunkt ursprünglich in der Mainframe-Welt, wobei heute der PC am Arbeitsplatz auch nicht mehr wegzudenken ist, und privat habe ich durch den Kauf und die Nutzung der jeweils aktuellen PC's die Historie und die einzelnen Stadien der PC-Entwicklung sehr intensiv mitverfolgt.

Nun, dem Don kann vermeldet werden, dass das zweitälteste Mitglied finanziell in geordneten Verhältnissen lebt und dazu noch topfit und kerngesund ist.

Chris Heuer

It never rains in southern California

Herrliches Rennwetter beim DOM -2 Rennen



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Und so gab es auch prächtige Wetterbedingungen beim Rennen der DOM-2.

Sonnig, 70° Fahrenheit und eine leichte Brise erfreuten das diesmal mit 28 Startern recht kleine Fahrerfeld. Das 2-Meilen D-Oval bietet auf Grund seiner enormen Breite genügend Platz für Überholmanöver.

Somit kam der Startaufstellung nicht so viel Bedeutung zu wie auf anderen Kursen.

Im Qualifying der Schnellste war Torsten Eberius mit 37.471s, gefolgt von Reinhard



Neumann spektakulär

Frey und Axel Ziganki. Eberius konnte sich auch in der heiklen Startphase durchsetzen und führte das Feld in die erste Runde.

Doch die noch nicht auf Temperatur gekommenen Reifen forderten ihren Tribut in Runde Zwei.

Ein kurzer Quersteher kostete ihm die Führung die an Reinhard Frey übergang. Doch nur wenige Runden später ereilte ihm das gleiche Schicksal.

Übersteuern Ausgangs Turn-4 hieß nicht nur Führung verloren sondern auch "body-damage" nach Wandberührung.

Der neue Führende hieß Patrick Marx, gefolgt von Andree Neumann und Axel Ziganki.

Doch das Feld wollte nicht zur Ruhe kommen. Neumann drehte sich nur eine Runde später spektakulär Ausgangs Turn-2 ins Infield und konnte von Glück sprechen dass keine Yellow ausgerufen wurde.

Die kam kurze Zeit später, in Runde Zehn. Zeit für Reparaturen und Reifenwechsel.



Eberius in Schwierigkeiten.



Nachtsheim, Schrader und Kirsch im Fight.

David Kirsch, der auf einen Boxenstopp verzichtete übernahm die Führung vor Jürgen Nobbers und dem frisch bereiften Patrick Marx, der seinerseits alles daran setzte wieder in Führung zu gehen.

So überholte er erst Nobbers und in Runde 17 auch David Kirsch, während Pole-Mann Eberius ebenfalls Boden gut machen konnte und sich hinter Marx an die 2. Stelle setzten konnte.

Frey, der nach einer längeren Reparatur an die 19. Stelle zurückgefallen war, wahrte seine Aufstiegschance in die Division-1 und kämpfte.

Platz 17 in Runde 15, Position neun in Runde 31 und schließlich nach einer weiteren Yellow wieder Anschluss an das Spitzenduo Marx-Eberius in Runde 67, knapp nach Halbzeit des Rennens.

Doch gegen Marx war an diesem Tag "kein Kraut gewachsen".

Sowohl Eberius als auch Frey bissen sich die Zähne aus, konnten dem souveränen Marx vom Team NRA nicht das Wasser reichen.

In seiner Lead-Lap Statistik wurden 102 Runden verbucht, Eberius brachte es lediglich auf zehn Führungsrunden.

Die schnellste Runde im Rennen fuhr Stefan Schrader im 17. Umlauf mit 37.623 Sekunden.

Im Ziel fehlten Torsten Eberius 0.362 Sekunden auf Marx, der Drittplatzierte Frey folgte mit einem Respektabstand von über fünf Sekunden. Die Top-5 komplettierten Michael Papenbrock und Robert Schöffmann.

Stimmen nach dem Rennen:

Patrick Marx: "schönes Rennen. Ein paar Yellows gehören auch dazu"

Michael Papenbrock: "Ich fands auch toll das Rennen und freue mich sehr über mein Ergebnis. Bis zum Schluß gab es schöne Zweikämpfe und man hat bei vielen Leuten auch gemerkt, dass sie mit Hirn gefahren sind"

Torsten Eberius: "Schönes Rennen und ein spannender letzter stint. Ich war schon ein wenig froh das Reinhard dann abreißen ließ." *Reinhard Frey*



Der Zeileinlauf

Fahrer intim



Schmerzhafter Bruch an einer sensiblen Stelle



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

Überschlag in den Pool

Nach dem Training führen die NASCAR-Cracks meist ins Motel zurück, duschten, zogen sich etwas bequemes an und trafen sich am Swimmingpool wieder. Dort genehmigten sich ein paar Bierchen bevor sie auf "Canadian-Cola" umstiegen. Sie sofften sich einen an und gingen später noch etwas essen. Meist aber blieb es beim saufen.

In einer solch hochkarätigen Runde, noch dazu entsprechend betrunken, werden erstaunliche Ideen und goldene Lebensregeln geboren. Wie zum Beispiel das es unnützlich ist auf die Bremse zu treten wenn man auf dem Dach dahinschliddert.

Jedenfalls sitzen alle da und ein heißer Tag geht sanft in eine laue Nacht über. Plötzlich sagt Little Joe: "Könnte klappen. Aber es braucht dazu natürlich einen erstklassigen Fahrer." "Was könnte klappen ?" fragen die anderen im Chor. "Na, ein Auto in diesen Swimmingpool zu parken."

Die Fahrer stehen gemächlich auf, schätzen Distanzen und Driftwinkel ab, rechnen die Geschwindigkeit und Ideallinie aus.

Dann setzen sie sich wieder hin um ihr General-Urteil zu fällen: "No fucking way !"

Weatherly ungerührt: "Nun, ich weiß nicht was für eine Art von Memmen ihr seid, aber ich jedenfalls werde euch rasch zeigen wie das geht."



Turner ist davon nicht überzeugt und willigt ein ihm eine Flasche Whisky zu schenken die auf dem Hotelzimmer wartet.

Little Joe trollt sich und die anderen wägen nochmals die Aufgabe ab. Der Weg vom Parkplatz zum Pool wird von zwei kniffligen rechtwinkeligen Ecken zwischen den Motel-Gebäuden erschwert. Sehr eng das alles.

Ausgangs der letzten Kurve müßte man die Mauer des Hauptgebäudes in die Ideallinie mit einbeziehen,

um das Auto wieder einigermaßen in Richtung des Zieles zu bringen.

Außerdem ist die Distanz vom letzten Eck bis zum Pool zu kurz das kaum der erforderliche Speed für die Treppe vor dem Swimmingpool aufgebaut werden kann. Insgesamt also unmöglich.

Also setzen sich alle wieder und schenken sich einen neuen Drink ein und bevor jemand einen gescheiterten Trinkspruch gefunden hat hören sie das Quietschen der gequälten Reifen von Little Joe's Mietwagen.

Sämtliche Liegestühle sind auf einmal leer und schon biegt Weatherly um die letzte Ecke.

Er schmiegelt an der Motel-Mauer entlang und richtet sein Vehikel schnurgerade in Richtung Pool aus.

Er scheppert die paar Stufen hoch und klatscht ins Wasser. Perfekt !

Das Auto säuft langsam mit aufgeblendeten Scheinwerfern und blockierter Hupe ab. Fast wie eines dieser putzigen U-Boote.

Little Joe taucht auf, legt die Arme auf den Rand des Pools und gurgelt: "Na gut ihr Säcke, wo ist meine Flasche ?"



Es lebe Thomas!

Ihr kennt den Werbespot!? Klar kennt ihr den - in Kino und TV kaum übersehbar.

Inhalt: Ein Typ mit dem Moped, ohne Bausparvertrag und mit 30 noch bei Mutti wohnend, wird dort als Oberlooser hingestellt.

Ich habe allerdings gestern auf 'ner Party festgestellt, dass er eigentlich der coole Typ dieser Werbung ist und der Bausparer einpacken kann. Thomas ist der Gewinnermensch schlechthin. Warum?

Konfirmiert wird man mit 14. Der Typ hat also mit 14 ein Moped, während der andere nur ein Konto mit ein paar Kröten hat. Ich meine, wie cool ist ein Moped mit 14?

Dadurch, dass er cool auf seiner Zwiebacksäge rumkratzen kann kriegt der natürlich ALLE Chicks ab, und zwar locker bis er 18 ist.

Der Bauspartyp sieht schon mit 14 aus wie ein Spießer durch und durch, während die Sonnenbrille vom Moped-Johny einfach Style hat und er gleich so in eine Porno-Produktion einsteigen könnte, am besten mit den ganzen Chicks, die er mit seinem Moped rumkriegt.

Detail im Hintergrund: Vor dem Haus, das sich hinterher als das seiner "Mutti" herausstellen wird, steht eine phatter Ford aus den 70ern. Heißes Eisen, was darauf schließen lässt, das der Mopedasi arsch-coole Eltern hat.

Und auch als der Zeitsprung kommt, ist der Mopedtyp, der nun zwar als Depp dargestellt wird (wir erfahren nebenbei, dass er Thomas heißt), eigentlich immer noch der König und der wahre Gewinner:

Er fährt einen Ford Probe, wahrscheinlich in der V6 2,5L 24V Version mit Tuningkit auf 223 PS, während der Typ im Cordanzug den ganzen Spot über zu Fuß unterwegs ist. Ey, was bringt dir eine Hütte mit toller Architektur, auf die du 20 Jahre gespart hast, wenn du dir keine Karre leisten kannst und mit dem Bus fahren musst?

Thomas, der Mopedtyp, lebt noch bei Mutti. Die Vorteile liegen auf der Hand: Thomas kann immer noch seine ganze Kohle für seine Hobbies ausgeben (geile Karren, Chicks, DVDs...), während Mr. LBS fett Kohle für seine Hütte aufbringen muss, von der er sonst nichts hat. Get a life, du Bankangestellter!

Während Thomas immer den Kühlschrank voll hat, weil Papa einkaufen geht, und seine Klamotten immer 1a gewaschen und gebügelt werden, muss Herr LBS stundenlang mit seiner Frau streiten, warum die Cordanzüge immer wochenlang brauchen, um aus der Wäsche zu kommen, und wer nun heute an der Tanke Miracoli kaufen geht, weil für mehr kein Geld da ist (das Haus...) und beide nicht vor 20h nach Hause kommen, weil sie so viel für die Hütte malochen müssen.

Genau deshalb läuft im Bett auch nicht mehr viel bei Familie LBS, weil die Stimmung einfach Scheiße ist, und nur die Hütte gut ist. Thomas, der Mopedtyp, schleppt jede Woche Frauen ab, u.a., weil der 70er Jahre Ford von seinen Eltern noch als Wochenendwagen in der Garage steht und als Discocruiser schwere Erfolge verbucht.

Mr. LBS sieht einfach aus wie

eine Spießerfruit, während Thomas zeitlose Jeansware trägt und stilistisch auch die nächsten 100 Jahre auf der sicheren Seite ist. Da kann der H&M-Cordanzug mit Hemdchen drunter einpacken.

Mr. LBS sieht unterernährt aus, während Thomas die bei Frauen mittlerweile sehr beliebte kleine Plautze und den 3-Tage-Bart gekonnt in Szene setzt. Käme es zu einer körperlichen Konfrontation, würde Thomas das LBS-Hemdchen einfach überrennen oder wahlweise mit einer seiner Karren aus der Stadt jagen und vor den Toren überfahren. Und dann noch das Haus abziehen. Der Bauspartyp wartet wirklich 20 Jahre, um es Thomas heimzuzahlen? Das zeigt doch eigentlich schon, dass Bausparer pauschal alle zusammen Minderwertigkeitskomplex haben.

Mr. LBS scheint außerdem irgendwie geistig leicht verwirrt zu sein: So wohnt er offenbar 20 Jahre lang nur wenige Gehminuten (oder gar Sekunden) vom alten Rivalen Thomas entfernt, zeigt sich aber trotzdem plötzlich schwer überrascht, dass er ihn wieder trifft. Ich tippe ja drauf, dass Mr. LBS jahrelang heimlich hinter der Gardine stand, um das Verhalten von Moped-Thomas zu studieren, um dann im richtigen Moment zuzuschlagen.

Armselig. Und das beste ist: Thomas, der "Muttibewohner", hat es als Maskottchen der Kampagne auf Aufkleber, Handylogos und Broschüren geschafft, während der gesichtslose Bausparer im See der Spiesser untergegangen ist. Ich zitiere aus der Presseerklärung zum Jahresabschluss der LBS: "(...) Der "Muttiwohner" Thomas, der das Thema in der LBS-Werbung selbstironisch aufnimmt, ist zur regelrechten Kultfigur geworden. (...)"

Fazit: Mindestens 10:0 für Thomas, den Mopedproll Bausparer können nix.

Enormer Andrang in Kalifornien

38 Fahrer nahmen Hetzjagd auf



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Beinahe "Full-grid", einzig auf Wolfgang Wöger musste die DOM-1 verzichten. So schickten sich 38 Fahrer an, die 125 Runden in Fontana, California in Angriff zu nehmen.

Es war mit 57° Fahrenheit außergewöhnlich kühl im Sonnenstaat, dazu wehte eine kräftige Brise aus östlicher Richtung. Doch die Creme de la Creme heizte den Zuseher ein.

Schon das Qualifying brachte eine erste Überraschung, so musste sich Volker Hackmann geschlagen geben. Kai Mühle errang mit 27.460 Sekunden die Pole-Position vor Hackmann und Martin Thiemt. Co-Favorit und erster Verfolger Hackmanns in der Meisterschaft, Andreas Wilke belegte im Quali den enttäuschenden 27. Startplatz. Hackmann, gehandicapt durch die Aussenbahn verlor auch schon beim Start die zweite Position an Martin Thiemt, der in Runde Drei auch Kai Mühle niederrang und die Führung eroberte. Die erste unfallbedingte Rennunterbrechung ließ nicht lange auf sich warten, bereits in Runde Zehn gerieten Marco v. Frieling und Ramon Miel aneinander. Gelegenheit für die ersten Boxenstopps. Diese wurde weidlich genutzt wobei Andreas Kröger hasardierte und eine Runde länger

auf der Strecke blieb. Die Belohnung, eine Lead-Lap, die Bestrafung, der 36. Platz beim Restart.

An der Spitze tat sich derweil nicht viel. Martin Thiemt führte, nun vor Volker Hackmann und Christian Hommrichhausen. Andy Wilke arbeitete sich unterdessen stetig nach vorne und war in Runde 37, nach erneutem Boxenstopp, erstmals in den Top-10. Doch zurück zu Runde 35. Hackmann mittlerweile in Führung, stark bedrängt von Martin Thiemt.

So kam, was früher oder später kommen musste - Berührung, Yellow mit Folgen für Hackmann. Mit beschädigtem Boliden war kein Staat mehr zu machen und der Weg war frei für einen Außenseiter-Sieg. Doch Andreas Wilke wollte da noch ein Wörtchen mitreden und witterte seine Chance, den Punkterückstand in der Gesamtwertung erheblich zu verringern. In Folge entwickelte sich ein spannendes Rennen. In Runde 60 schaffte es Wilke tatsächlich bis an die Spitze des Feldes und hielt diese Position bis Runde 81, als Mike Kadlcack seinem Namensvetter Schymura zu nahe kam - Yellow.

Von da an hieß der Führende Klaus Wagner. An zweiter Stelle Wilke, vor Neugebauer und Alex Marx. Doch Christian Hommrichhausen drängte. In Runde 107 passierte er Marx, sechs Runden später auch Neugebauer. Die Jagd auf die Top-2 war eröffnet.



Heute nicht sein Glückstag: Hackmann



Wilke: entscheidende Punkte in der Gesamtwertung

Wagner präsentierte sich souverän und wehrte alle Versuche Wilkes ab.

Die Positionen schienen bezogen, doch in der vorletzten Runde erwischte Homrighausen Wilke auf dem falschen Fuß und überholte den amtierenden Masters-Champion.

Im Ziel fehlten ihm 3 Zehntel auf den Sieger Klaus Wagner. An vierter Stelle klassierte sich Markus Neugebauer vor Kay Mühle.

Reinhard Frey

Stimmen nach dem Rennen:

Michael Berndt: "Schönes Race und grats Klaus, alter Teammate!!"

Frank Zanker: "hat wirklich Spaß gemacht!!! Mann oh Mann waren das harte fights"

Wisand Arnold: "Ein wunderbares Rennen auf sehr hohem Niveau! Ist doch immer wieder beeindruckend"

Die Redaktion des Rückspiegel benötigt bei seinen großen Lese Geschichten Hilfe und sucht für sofort oder später

mehrere Hobby Redakteure

Dazu muss man nicht Mitglied der VR sein. Die Tatsache, dass man den Rückspiegel liest, zeigt bereits eine Bindung an die Materie. Die Tatsache, dass jeden Tag hunderte von Threads gestartet und mit aberhunderten von Postings gefüllt werden, zeigt auch, dass hier genügend Leute des Schreibens mächtig sind.

Die Voraussetzungen sind wirklich sehr einfach.

Man benötigt nur drei Dinge. Ein Textverarbeitungsprogramm wie z.B. Word, Interesse an diversen Themen des allgemeinen Lebens und Zeit, gepaart mit dem Willen hartnäckig eine Geschichte zum Ende zu bringen.

Die Aufgabe besteht darin, auf Zuruf innerhalb eines vorgegebenen **Zeitraumens von etwa 3 Wochen, eine** vollständige **Geschichte** in Wort und Bild zu einem vorher festgesetzten Thema zu erstellen **oder** alternativ eigenständig anstelle einer flüssigen Geschichte **ein Interview** zu diesem Thema auszuarbeiten und zu liefern.

Gesucht werden mehrere Leute, die eigenständig arbeiten können und dies, wie jeder in der Redaktion des Rückspiegels, völlig kostenlos zur Freude aller Leser machen. Wir freuen uns über jedes Angebot.

**Redaktion@
newspaper-racing.de**



Wagner: Der erste Sieg in der DOM-1

Youngster spielt mit Konkurrenz im Sandkasten

Erster GPLLP-Sieg für Dom Fingerhut in Zandvoort



Nach der Austragung des Rookiecups in der gleichen Woche war am letzten Freitag der GPLLP-Troß zu Gast auf der Naturrennstrecke im holländischen Zandvoort.

Die kurvenreiche Piste bietet aufgrund der Lage in den holländischen Sanddünen ein relativ geringes Gripniveau und meist liegt bei den Fahrern, die in Zandvoort antreten, wenig zwischen "geile Strecke" und "ich hasse Zandvoort".

Dennoch hat die Strecke aufgrund der relativen Ausgeglichenheit der Chassis und einer schönen Überholmöglichkeit vor der Tarzanbocht ihren Reiz.

Das Rennen war der letzte reguläre Lauf in der Gilles-Villeneuve-Trophy vor dem abschließenden Rennen auf dem Nürburgring über die volle GP-Distanz und damit auch die letzte Chance, sich für diesen GP - sicher ein Höhepunkt jeder GPL-Saison - zu qualifizieren, an dem die ersten 19 Fahrer der Gesamtwertung teilnehmen dürfen.

Insofern zeigte sich GPLLP-Admin Marco "Mr. GPLLP" Saupe im Vorfeld ein bißchen verschnupft über die relativ geringe Teilnehmerzahl, die lange Zeit nur auf einen Grid hindeutete. Allerdings konnten noch einige Last-Minute-Teilnehmer überzeugt werden, so daß doch zwei ordentlich gefüllte Läufe an den Start gehen konnten.

Im nominell langsameren Grid B (Cut lag bei 1:25,6) traf ein buntes Teilnehmerfeld hinsichtlich Chassis und Fahrer aufeinander, vom Rookie bis zum GPL-DOM-Fahrer, von Lotus bis BRM war alles vertreten. All dies ließ ein unterhaltsames Rennen erwarten.

In der Qualifikation wurden Zeiten überwiegend im Bereich 26er-Zeiten erzielt.



Dom Fingerhut triumphiert: Erster GPLLP-Sieg

Die schnellsten Fahrer waren Stefan Gawol und Bernard von Bram, die allerdings früh Quali-Zeiten unterhalb des Cuts erzielten und daraufhin in den Grid A wechselten.

Das Rennen, das somit kurioserweise mit leerer erster Startreihe begonnen wurde, sah folgend den Brabham von JCC-Pilot Martin Engel neben GPL-Rookie Dom Fingerhut mit seinem Ferrari, diese wiederum gefolgt von einer Lotus-Reihe mit GPL-Urgestein Karl Stikkelbroeck und Andreas "Haadrake" Uehlein.

Reihe 4 teilten sich Guido Pigorsch auf Ferrari und VR-Quizmaster Stefan Schmidt auf Cooper. Es folgten die GGPLC-Piloten Michael Hambloch (Honda), Maerte Gabriel (Eagle), Axel Dorner (BRM), Werner Reichert und Oliver Barz (beide Eagle). Martin Olscher mit seinem Lotus, Markus Schreiner auf Eagle und Ferraristo Hajo Schmitz bildeten nach der Qualifikation die Nachhut.

So gestartet, ging es zum ersten Bremspunkt vor der ersten Rechtskurve, der Tarzanbocht.

Das meiste ging hier wie auch im weiteren Verlauf der ersten Runde relativ gesittet vonstatten, nur Haadraake und Gabriel verloren in dieser Runde einige Plätze.

Während es in der Folge im Kampf um den Platz 2 zwischen Fingerhut und Stikkelbroeck zur Sache ging, konnte sich Engel ein kleines bißchen von diesem Zweikampf absetzen.

Die Freude über die Führung war allerdings von recht kurzer Dauer:

Eine Konzentrationsschwäche in Runde 6 führte in der schnellen Passage Hondenvlak zunächst in einen Dreher. Während der nachfolgende Fingerhut dem auf der Strecke zum Stehen gekommenen Brabham ausweichen konnte, war Stikkelbroek machtlos und fuhr voll in das gerade anführende Auto.

Kurz danach zog sich Stikkelbroek aus dem Rennen zurück, Engel mußte sich im hinteren Mittelfeld einsortieren.



Stikkelbroeks Lotus trifft den stehenden Brabham von Engel

Profiteure des Unfalls waren insbesondere Hambloch, Schmidt, Pigorsch und Dorner. Einige Runden später konnte Schmidt an Hambloch vorbeigehen, dem wohl ein Fehler unterlaufen war.

Kurz darauf gelang dies auch Pigorsch und Dorner. Während jedoch Dorner das Tempo der Spitzengruppe nicht ganz mitgehen konnte und später auch selbst weiter zurückfiel, lieferten sich Schmidt und Pigorsch bis zum Rennende ein packendes Duell, welches buchstäblich erst in der letzten Runde zugunsten Schmidts entschieden wurde.

Fingerhuts Führung, die er nur kurz bei seinem Tankstop abgeben mußte, konnten beide Fahrer letztlich jedoch nicht gefährden.

Im Mittelfeld lieferten sich die verbliebenen Fahrer (neben Stikkelbroek beendeten auch Gabriel und Barz das Rennen frühzeitig) in wechselnden Besetzungen packende Duelle, beispielsweise Haadraake gegen Reichert oder Reichert gegen Hambloch.

Zu diesen Positionskämpfen gesellten sich auch die Fahrer hinzu, die durch Ausrutscher und ähnliche Mißgeschicke aus vorderen Positionen zurückfielen. Meist wurden die Duelle durch den einen oder anderen kleinen Fehler eines Fahrers entschieden, was für eine griparme und sandige Strecke wie Zandvoort wohl ein typischer Rennverlauf ist.

Hinzu kamen sicher für den einen oder anderen Fahrer leichte Konditionsprobleme bei einer Rennzeit von über einer Stunde.



Rennaction: Dorner verfolgt Pigorsch

Letztendlich reihten sich nach einem kurzweiligen Rennen die gewerteten Fahrer in folgenden Positionen ein:

Hinter dem souveränen Sieger Dom Fingerhut und den Podiumsfinishern Stefan Schmidt und Guido Pigorsch folgten Engel, Haadraake, Reichert, Hambloch, Schreiner, Schmitz und Olscher.

Die überwiegende Resonanz auf die einstündige Positionsschlacht in Hollands Dünenlandschaft war sehr positiv,

Sieger Fingerhut brachte seinen Premierenerfolg mit den Worten "war ein Riesenrennen" auf den Punkt.

Nicht unerheblichen Anteil am Erfolg des GPL-Rookies Dom Fingerhut hatte, wie nach dem Rennen bekannt wurde, "Dünenfuchs" Don Rainer Merkel, der dem Youngster einige Renntips für Hollands Grand Prix-Strecke geben konnte.



Entscheidung um Platz 2, Schmidt bezwingt Pigorsch

In Grid A siegte über die gleiche Renndistanz von 42 Runden "BRuMinator" Oliver Reinhold vor Bernard von Bram und Michael Kohlbecker (beide Brabham).

Es folgten auf den Plätzen Steffen Menz (Ferrari), Nils Plonus, Dirk Klinkenberg (beide Cooper), Andreas Müller (Brabham), Rainer Merkel, Ralf Ebert (beide Ferrari), Sören Scharf (Lotus) und Marco Saupe (Brabham).

Die Gesamtwertung der Gilles Villeneuve-Trophy wird ebenfalls von Oliver Reinhold vor Marco Saupe und Nils Plonus angeführt.

Aus den Niederlanden:

Martin Engel

**Jede Woche Montag
neu:
Der Rückspiegel
Packend und informativ**

Sonne satt und ein heisses Rennen



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Am 06. Mai trafen sich nur 20 Fahrer, um die 125 Runden auf dem California Speedway zu bestreiten. Diese Strecke gehört mit zu den neuesten von allen und wurde erst 1997 erbaut und fasst knapp über 86.000 Zuschauer.

Roger Penske erbaute diese Strecke ca. 70 km östlich von der Großstadtmetropole Los Angeles in Fontana. Das Streckenlayout erinnert stark an das des Michigan Speedways, allerdings mit weniger Banking in den Turns. Inzwischen wurde die Strecke an die International Speedway Cooperation von Bill France Jr. abgetreten.

Die Sonne brannte ohne Gnade auf alle herunter. Sollte es auch ein heißes Rennen werden ?

In der Qualifikation sicherte sich Bernhard Kämmerer, #412 die Pole vor Jörg Kormany, #255 und Thomas Böttcher, #243. Der des Feldes reihte sich hinter ihnen ein.

Dem Pacecar folgend ging es in die Einführungsrunde.

Doch zwei Fahrer fehlten. Uli Prüfer, #295 und Christian Heuer, #324 hatten Pech und flogen so kurz vor dem Rennen vom Server. Beide mußten nach dem re-connecten aus der Box starten und mit nur -1 Lap ins Rennen gehen. Sie hatten Glück, denn kaum war das Rennen ohne beide gestartet flatterte auch schon die "Yellow Flag" schon im Wind.

Runde 1: Christoph Apitz, #304 bedachte nicht, daß heiße Außentemperaturen nicht wirklich die Reifen automatisch auf Renntemperatur bringen und so verlor er gleich im Turn 1 die Kontrolle über seinen Boliden und löste die erste "Yellow Flag" aus. Folgender Thomas Stix, #377 sah ihn da so alleine rutschen und tat es ihm in Turn 2 gleich.



Böse Augen der streckeneigenen Maler trafen zugleich Jörg Kormany, #255, denn er verzierte die Mauer zwischen Turn 1 und 2 mit verschiedenen Farben seines Designs.

Für eine Änderung im vorderen Fahrerfeld, abgesehen von Jörg Kormany, ging es viel zu fix und nach einigen Pacecar-Runden

inklusive vielem Zuwinken der Fans hieß es dann erneut "Green Flag".

Runde 9: Uli Prüfer, #295 fährt die schnellste Rennrunde mit einer 37,380.

Runde 10: Erneute Aufregung auf den Tribünen. Die "Yellow Flag" wurde erneut geschwenkt. Zwischen Turn 3 und 4 kam Peter Gees, #130 zu hoch und berührte dabei Christoph Apitz, #304. Die Folge war ein unsanfter Einschlag in die Mauer mit einem ansehnlichen Frontschaden und am Ende mit ratlosen Gesichtern in der Box. Das Rennen war für ihn hier leider schon zu Ende.

Runde 11: Während das Pacecar noch seine Schäfchen einsammelte, ereilte Conrad Wegener, #514 kurz vor der S/F-Linie ein kapitaler Motorschaden. Es ging zwar schnell mit dem Tow-Truck an die Box, doch dort die gleichen langen Gesichter wie schon zuvor bei der Boxen-Crew von Christoph Apitz. Das Rennen war auch für ihn zu Ende.

Fast zeitgleich ereignete sich auf der Backstraight ein Unfall. Stefan Loos, #200, wahrscheinlich gerade im einer heftigen Diskussion mit seinem Crew-Chief über die Strategie verwickelt, sah das Ende des Pacecar-Pulks nicht und rauschte hinein. Getroffen hat er Christian Heuer, #324 und Jörg Kormany, #255. Beide drehten sich raus und konnten zum Glück ohne Schaden ihr Rennen ungehindert fortsetzen.

Während dieser zweiten "Yellow Flag" nutzen schon viele Fahrer aus dem Feld die Chance zum pitten bevor die Runde 16 wieder mit der "Green Flag" eröffnet wurde. An sich nicht nötig, die dritte "Yellow Flag" ließ nicht lange auf sich warten, aber das weiß man(n) ja nie vorher.

Runde 17: Das Rennen war gerade wieder aufgenommen worden, da ereignete sich in Turn 3 der nächste Zwischenfall. Einen Abdruck der Front von Stefan Loos, #200 hatte Bernhard Riedler, #246 in voller Breite am Heck unfreiwillig erhalten und beide rauschten, nicht weit voneinander entfernt, in die Mauer. Glück hatte hier nur Uli Prüfer, #294, denn er verfehlte nur knapp den sich drehenden Boliden von Stefan Loos. Alle drei konnten ihr Rennen jedoch fortführen.



Runde 48: Es wurde viel über den Versuch einer erzwungenen "Yellow Flag" aka Dale Earnhardt jr. nach dem Rennen spekuliert, aber es war doch ein unfreiwilliger Ausrutscher. Rene Cremer, #34 gab Ausgangs Turn 4 zu viel Gas und legte Höhe Einfahrt der Box einen Unforced hin. Seinen Boliden konnte er jedoch geschickt abfangen und das Rennen fortsetzen.

Runde 53: Der Zwischenfall in Runde 17 hatte anscheinend doch Folgen für Stefan Loos, #200, denn auf der Backstraight gab der Motor den Geist auf und ihm blieb nichts anderes übrig als mit dem restlichen Schwung an die Box zu rollen.

Sein Rennen war zu Ende. Das Rennen hatte sich nach dem anfänglichen Problemen endlich zu dem entwickelt wofür die Zuschauer bezahlt hatten. Runde auf Runde folgte. Die Kameras an der Strecke und weit oben über der Strecke in den Blimps fingen alle Szenen ein und die Kommentatoren überschlugen sich mit ihren Berichten über einzelne Positionskämpfe.

Bedingt durch die Boxenstops vieler Fahrer am Anfang des Rennens waren die Verbrauchsfenster im Fahrerfeld völlig durcheinander. So kam es während der ungestörten 90 Runden unter "Green Flag" zu einigen wechseln in der Führung. Die beste Strategie hatte hierbei Andreas Kröll, #140. Er führte am Ende des Rennens ganze 70 Runden das Feld an. 29 Runden verbuchte sich Marcus Jirak, #413. Dicht gefolgt von Bernhard Kämmerer, #412 mit 21 Führungsrunden.

Wer rechnen kann weiß, daß da noch über 15 Runden zum Ende fehlten und die sollten mit dem einem oder anderen Ereignis überschattet sein.

Runde 110: Die vierte "Yellow Flag" wurde geschwenkt. Der führende Fahrer überfuhr gerade die S/F-Linie als Stephan Brockert, #294 im Turn 1 der Motor wegstarb. Nicht einmal 10 Runden zuvor war er in der Box und dort wird sein Ende wohl den Anfang genommen haben. Am späten Nachmittag wurde übrigens der schuldige Mitarbeiter der Crew von einem Security-Mitarbeiter der Strecke gefunden. Er war über und über mit Klebeband am Fuße des Strecken-Tower mitten im Infield "befestigt" worden. Es wird ihm hoffentlich eine Lehre sein.

Runde 115 : Der Restart in die letzten 10 Runden wurde nicht sofort etwas. Christian Heuer, #324 hatte sich verschaltet und brachte die Fahrer hinter ihm in arge Schwierigkeiten. Sein Fehler riss Bernhard Kämmerer, #412, Bernhard Riedler, #246 und Andreas Kröll, #140 mit rein.

Alle vier konnten ihre Fahrt aber unbeschadet fortsetzen.

Die letzte "Green Flag" leitete den eigentlichen Schlußspurt ein und jeder Fahrer verteidigte verbissen seine Position. Doch in der Final Lap kam es doch noch zu einer Unterbrechung. Thomas Stix, #377 hatte doch tatsächlich 2 Kurven vor Schluß einen Motorplatzer.



Zwischen Turn 3 und 4 drehte es ihn dann heraus und Andreas Kröll, #140 wurde von ihm noch getroffen. Christian Heuer, #324 riß es auch gleich mit. Glücklicherweise gab es für beide keine Änderung bei der Position im Zieleinlauf.

Bei Rennende waren nur noch 5 Fahrer in der Lead-Lap. Den Sieg sicherte sich Marcus Jirak, #413 vor Jörg Kormany, #255 und Uli Prüfer, #295. Letzterer und Stefan Pültz, #155 hoben sich besonders hervor. Sie starteten aus dem hinteren Fahrerfeld und fuhren auf Platz 3 und 4 vor.

Das Rennen war für alle Zuschauer, abgesehen von den anfänglichen Problemen und den beiden Ausrutschern am Ende, ein Erlebnis.

Besonders die lange Grünphase und die Kämpfe um jeden Meter auf der Strecke zeichneten das Rennen trotz geringer Teilnehmerzahl aus.

Christian Heuer



TFM bereit für heiße Phase 2004

Vorstellung der Fahrzeuge vor großem Publikum

Team Forge Motorsports ist nun seit mehr als drei Jahren im Online-Rennsport aktiv.

Im Laufe dieser Zeit hat das Team viele beeindruckende Fahrerpersönlichkeiten gesehen und sich stetig vergrößert. Über all diese Zeit stand und steht TFM vor allem für eins: guten und fairen Motorsport!

Genau dieses Ziel wird TFM in der verbleibenden Saison 2004 in einer aussergewöhnlichen Fahrerkombination verfolgen.

Dabei wird TFM erstmals auch in einer Liga ausserhalb der VR - der Nascar New World League (NWL) - an den Start gehen.

Somit stellt TFM in der Saison 2004 nunmehr ein GNL, ein GRRL und ein NWL-Team!

Es ist und eine große Ehre, Euch diese Teams nun hier vorzustellen:

GNL



Brandt



Marx



Gaida



Röthling



Wust



Wust



Espeter

Nach der letztjährigen enttäuschenden Saison, will sich TFM in der Saison 2004 wieder auf einem der vorderen Plätze der GNL-Teamwertung etablieren. Trotz der immens großen Konkurrenz, glauben wir fest daran, dieses Ziel erreichen zu können! Dabei soll uns auch der Neuzugang von den Fast Greyhounds Christoph Espeter helfen.

GRRL:

Arvid Steinberg



Dominic Fingerhut



Alexander Marx



Martin Micko



Andreas Gaida



Nach dem Vize-Titel in der letzten Saison, gibt es in der GRRL für TFM nur ein klares Ziel: Gewinn der Teammeisterschaft! Dank unserer herausragenden Piloten, sind wir entschlossen, diese Chance 2004 zu nutzen! Die ersten dazu nötigen Siege wurden bereits eingefahren!

NWL:

Böhm





Mitlehner

Besonders auf das neu gegründete NWL-Team ist diese Saison zu achten! Die beiden Fahrer Sven Mitlehner und Christian Böhm sind mehr als nur "Talente"! Das Duo hat in der letzten Saison - damals noch unter anderer Flagge - bereits die Teammeisterschaft ergattert und geht in die neue NWL-Saison mit dem klar definierten Ziel eines "Meisterschaft-Doubles"!

Abgesehen von o.g. Fahrern, gibt es noch einige TFM-Mitglieder, die zur Zeit leider nicht aktiv am Renngeschehen teilnehmen können. Zu nennen wäre dort vor allem Arvid Steinberg, der sich zur Zeit auf seine Real-Life-Rennkarriere in der belgischen GT-Meisterschaft konzentriert (mehr dazu bald auf der TFM-Homepage).

Inaktive Teammitglieder:



Gessner



Hansen



Keuter

Wie Ihr sehen könnt hat sich TFM im Laufe der Jahre zu einem äußerst erfolgreichen Online-Rennteam entwickelt und kontinuierlich expandiert.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann man sagen, dass wir unsere Wunschkombination erreicht haben und hoffen, dass wir in Zukunft mit allen Online-Racern noch viel Spass auf der Strecke haben werden.

Auf eine tolle restliche Saison 2004!

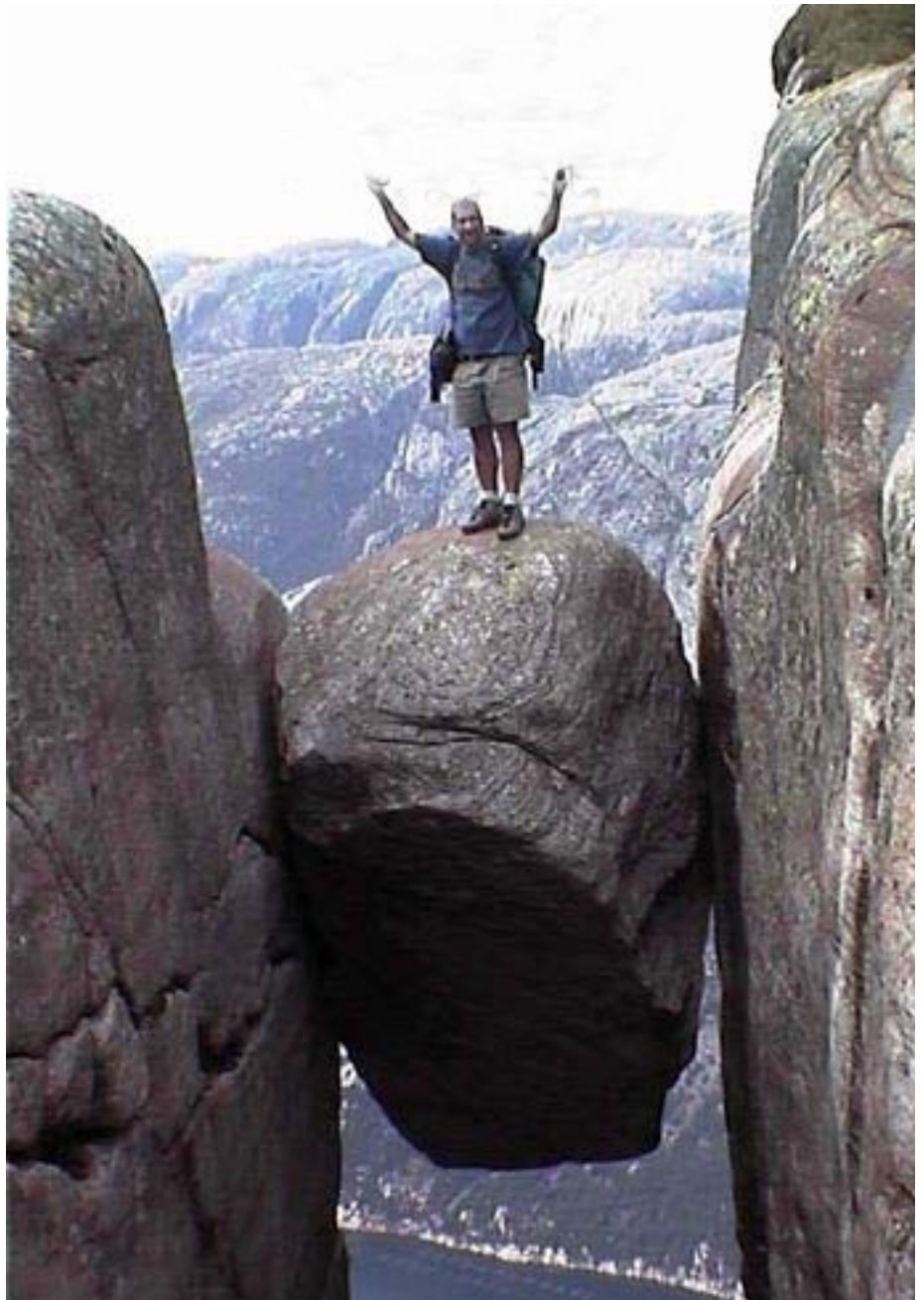
Wir möchten Euch außerdem noch auf den Relaunch unserer Homepage hinweisen, die ab sofort wieder unter www.teamforge.de erreichbar ist!

*Michael Hansen
& Dominic Fingerhut
Teamchefs*

Der Schlüssel zum Erfolg des Team Forge ist der gemeinsame Zusammenhalt.

Unter Aufbringung aller Kräfte, und ohne Kosten und Mühen zu scheuen, werden gemeinsame Trainings unter widrigsten Bedingungen an jedem Punkt der Welt durchgeführt. Auf dem Bild eine Szene aus Norwegen. Ziel war dabei, Ängste aller Art abzubauen.

Alle Mitglieder mussten im Dauerlauf über ein 1600 Meter hohes Felsmassiv hetzen und auf einem 4m² großen Felsplateau übernachten.



Rookie Cup mit schwachem Teilnehmerfeld

Rookie Cup. Das letzte Rennen der Gilles-Villeneuve-Trophy fand am vergangenen Dienstag in Zandvoort statt.



Nach 39m34.125s überfuhr Heinz Heizer als erster Fahrer die Ziellinie.

Den zweiten Podiumsplatz erfuhr sich Johannes Hestermann (Ferrari) vor Dominic Fingerhut (Ferrari).

Wir gratulieren von hier aus Johannes Hestermann der sich dicht gefolgt von Soeren Scharf den Gesamtsieg der Trophy holen konnte. Über den dritten Platz kann sich Heinz Heizer freuen.



Am Dienstag den 11.05.2004 und am Dienstag den 18.05.2004 wird sich der Rookie Cup zum Nürburgring begeben. Wir hoffen dass sich anschließend reichlich Fahrer zum GPLLP Rennen am 21.05.2004 anmelden.

In der Pause bis zur nächsten Trophy, die am 06.07.2004 in Road Atlanta beginnt werden wir wieder einige Special Events anbieten. Wie auch beim erfolgreichen Triple xXx Event sind dazu alle Fahrer der VR eingeladen. *Hans Hanraths*

Pos	Name	Lime Rock MC	Monza	Estoril	Zandvoort	Gesamt
1	Johannes Hestermann	FER A 47.5	FER A 34.3	FER A 43.1	FER A 43.1	168.0
2	Soeren Scharf	COO A 39.2	FER A 37.6	COO A 42.8	COO A 40.4	160.0
3	Heinz Heizer sr.	BRA A 40.9	EAG A 41.0		FER A 47.5	129.4

Neuer GGPLC Modus Attraktivität soll erhöht werden

Pottenstone In den letzten Tagen rissen die Diskussionen um den GGPLC Modus nicht ab. Nach heftigen Gesprächen im Teamspeak und teilweise harten Kritiken im Forum waren die Administratoren der VR gezwungen zu handeln.

Es war zu überlegen wie die Piloten der verschiedenen Teams weiterhin zu motivieren sind und wie es für potentielle Pixelhaufenschieber einen zwingenden Grund gibt der VR beizutreten.

Nach unzähligen Verhandlungen mit Top Mechanikern aus der internationalen Rennszene wurde ein Modus

geschaffen, der mit größter Wahrscheinlichkeit für weltweites Aufsehen sorgen wird. Es wurden neuste Technologien verwendet um den Fahrern Rennboliden zur Verfügung zu stellen die ihr ganzes Können

abverlangen.

Auf dem noch geheimen Pottenstone Ring konnten die ersten Testläufe der beiden neuen Klassen (Two und Four Wheeler) erfolgreich absolviert werden.



Den ersten Lauf bestritten die Two Wheeler. Das Honda Team wurde verpflichtet um mit den neuen Fahrzeugen eine komplette Renndistanz zu absolvieren.

Das Rennen verlief reibungslos und Michael Hambloch konnte als erster Fahrer die Ziellinie überqueren.



Übermotivierte Zweikämpfe führen auch in dem neuen Mod zu einem sofortigen Ende des Rennens.

Die Lotus Fahrer demonstrieren dies gleich in der ersten Runde.



Das Rennen der Four Wheeler war jedoch spektakulärer. Das vollbesetzte gemischte Startfeld mit Fahrern aus den einzelnen Teams zeigt wie schwierig es mit diesem neuen Mod sein wird.



Rainer Merkel fühlte sich so wohl dass sich gleich seine ganzen Gesichtszüge veränderten.

Auch gestandene Fahrer wie Oliver Ehrling hatten anfangs Probleme ihr zukünftiges Vehikel auf der Piste zu halten.



Dass der hohe Luftdruck der Hinterräder sich nicht nur auf das Handling der Boliden sondern auch auf den Kopf auswirkt konnte man ganz deutlich bei Chris Wöhlk erkennen.



Der Lotus Fahrer Andres Rühl sah als erster die karierte Zielflagge.



Die VR wird den neuen Modus ab sofort umsetzen und wünscht allen Teilnehmern viel Spaß und Erfolg.

Desweiteren wird darüber nachgedacht, in welcher Form das Angebot weiter ausgebaut werden kann.

Hans Hanraths

Das schlechteste Formel1-Auto aller Zeiten

Als Ende der 80er Jahre der Automobil-Weltverband beschlossen hatte, die Turbomotoren in der Formel1 ab 1989 aus Sicherheits- und Kostengründen gänzlich zu verbieten, kamen durch die nun gesunkenen Kosten für Motoren in den folgenden zwei Jahren viele Teams in die Formel1, die dort eigentlich nichts verloren hatten.

So kam es, daß es Formel1-Fahrer gab, die aber nie ein Formel1-Rennen gefahren sind. Ein einziger Neueinsteiger von damals hat es wirklich geschafft, in der Formel1 erfolgreich zu sein und (zumindest bis heute), zu überleben - Eddie Jordan und das Jordan Team.

Nun aber zu einem Team, das nur schwer mit dem Wort erfolgreich in Verbindung zu bringen ist, nämlich dem Life Team rund um Ernesto Vita, einem italienischen Geschäftsmann, der sich mal kurz entschlossen hatte, im Jahr 1990 mit einem eigenen Auto in der Formel1 mitzumischen. Was die Fachwelt vor der Präsentation aufhorchen ließ, war der Konstrukteur des Motors, Franco Rocchi, der ehemals bei Ferrari die Turbomotoren entwickelt hatte und nun einen 12-Zylinder-Motor in W-Anordnung (3 versetzte Vierer-Zylinderreihen) konstruiert hatte.



Fahren sollte dieses Auto der Sohn des dreifachen Formel1-Weltmeisters Jack Brabham,

Gary Brabham, der aber schon nach den ersten beiden Rennen, bei denen er nicht mal zur Qualifikation zugelassen wurde, das Handtuch warf. Als Brabham gegangen war, hatte Vita, der inzwischen einen sowjetischen Großsponsor an Land ziehen konnte, die Idee, den ehemaligen Formel1-Fahrer von McLaren, Toleman und Alfa Romeo, Bruno Giacomelli zu verpflichten.

Dieser war seit 1983, also seit sieben Jahren kein F1 Rennen mehr gefahren, jedoch seit 1988 bei MARCH Leyton House als Testfahrer engagiert.



Man muß dazu sagen, dass Giacomelli damals kein Unbekannter war. Er dominierte 1978 die Formel2-Europameisterschaft wie kein anderer zuvor, sodass Jackie Stewart meinte, dass Giacomelli der neue Jim Clark der Formel1 werden würde.

Doch es kam anders. Zunächst fuhr Bruno Giacomelli den McLaren als Teamkollege von Hunt und Mass, danach wechselte er zu Alfa Romeo, einem Team, das gerade in die Formel1 zurückgekehrt war.

Giacomelli konnte einmal sogar den Alfa auf Pole Position knüpfeln, ein halbes Rennen lang führen, schied aber dann aus. Anschließend lehnte er ein großzügiges Angebot von Frank Williams ab.

Ein Fehler, denn Keke Rosberg, der statt ihm gekommen ist, wurde in seiner ersten Williams Saison Weltmeister.

So blieb Giacomelli bei Alfa, einem Auto, daß nach 1980 konkurrenzlos war.

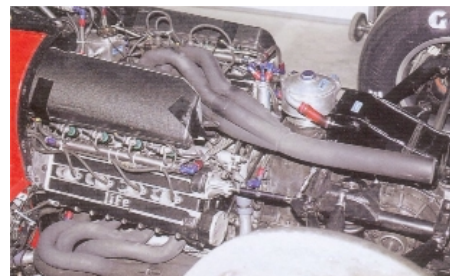


Zu dieser Zeit bekam Giacomelli mit den Medien Probleme die ihm nachsagten, daß er zu enge Beziehungen in die Sowjetunion und zur Kommunistischen Partei Italiens hätte. Nach einer weiteren enttäuschenden Saison 1983 bei Toleman wechselte Giacomelli Mitte der 80er Jahre nach Amerika um bis 1989 Indycarrennen zu fahren.

Ab dem Rennen in Imola fuhr also Giacomelli den Life, wenn man es fahren nennen darf.

Denn jedesmal, wenn Giacomelli aus der Box fuhr (wenn er überhaupt aus der Box fuhr), platzte der Motor oder es ging was anderes kaputt.

Giacomelli: "Die Pleuel waren das größte Problem, sie knallten uns förmlich um die Ohren. Der Motor war echter Mist!"



Senna hatte 800 PS in seinem McLaren Honda zur Verfügung, ich gerade mal 375 PS!

Wir konnten uns kein einziges Mal qualifizieren, nicht mal die Vorqualifikation haben wir geschafft.

Über die ganze Saison hatten wir nur drei Reifensätze verbraucht, die Topteams 10 pro Auto und Wochenende.



Zu allem Überfluß hatten wir ja noch den russischen Sponsor und ich durfte mit Hammer und Sichel am Rücken durch die Box marschieren. Da haben mich dann natürlich gleich die lieben Pressefritzen an die Kommunistenvorwürfe von 1983 erinnert.

Wenn ich mit meinem Privatauto zu einem Rennen fuhr (fliegen war nicht drin) dann mußte ich Ersatzteile und Teammitglieder von der Fabrik abholen und zur Strecke chauffieren, so mies war das damals.

Einmal habe ich aus Silverstone kommend in meinem PKW einen F1-Motor im Kofferraum mit nach Italien gefahren. Den hätte ich gleich behalten sollen, als Pfand, denn Geld habe ich keines bekommen.

In Spa, war ich 20 Sekunden hinter der Zeit von Senna! Ich dachte immer, daß es irgendwann bergauf gehen müßte. In Monza habe ich dann von MARCH einen Judd V10 Motor organisiert der dann auch gut lief und vor allem 82 Kilo leichter war, aber was solls. Das Geld war alle und Vita pleite."

Die verbleibenden Rennen in Japan und Australien ersparte sich das Team. Life verschwand von der Bildfläche, ebenso schnell, wie sie damals (vor 10 Monaten) gekommen waren ohne jemals an einem Formel1-Rennen teilgenommen zu haben.

Giacomelli fuhr noch Porsche-Supercup-Rennen, eines sogar gegen Smudo, an den er sich wegen des Namens noch heute gut erinnert.

Epilog:
Unter dem Motto VR meets Giacomelli traf ich letzten Sommer den Italiener in Salzburg. Wir verbrachten zwei tolle Tage in denen zu Giacomellis Leid auch das Thema Life angesprochen wurde.



Als wir dann bei mir zu Hause waren, konnte ich mir eine Frage nicht verkneifen, was denn wäre, wenn ich (mal angenommen) genug Geld auf der Seite hätte um ihn in ein Formel-1-Team (sagen wir mal Minardi) einzukaufen. Er überlegte kurz und sagte nur: "Dann würde ich sagen, bezahle die Schulden Deines Hauses und kaufe Dir ein ordentliches Auto!"

Anschließend analysierten wir noch ein wenig GPL. Giacomelli über GPL: "Ich habe ja schon vorher von GPL gehört da sich ja Montoya damit ausgiebig beschäftigt haben soll. Die Grafik ist gut gemacht, es kommt auch ein Gefühl der Geschwindigkeit rüber, aber ich habe diese Zeit real erlebt, also ist es nichts für mich. Warum Du soviel Zeit damit verbringst, weiß ich auch nicht, aber es ist sicher besser als nichts tun."

Stefan Schmidt

Über den Tellerrand geschaut

RTC - Ettig zum sechsten!

Thomas Ettig bewies auch am Norisring seine fahrerische Klasse.

Nachdem er sich in der Quali gegen seinen schärfsten Konkurrenten Schlottbohm behauptete, konnte er die Pole - Position in einen sicheren Sieg ummünzen, da Schlottbohm aufgrund Pedalproblemen und Disco schon früh ausschied, wodurch neben Jo Stüpp auch Guido Wickihalder zum ersten Mal in dieser Saison aufs Podium fuhr.

Tobias Schlottbohm

+++Newsticker+++

Eigene Datenbank für GRRL Trophy

Also doch - die GRRL Trophy darf sich endlich über eine eigene Datenbank freuen. Gil Ritter ist es zu verdanken, dass die Ergebnisse, Fahrerdaten usw. der Trophy nun für alle schön aufgearbeitet sind und auch Aussenstehende leicht nachschauen können, wer wann gewonnen hat. Klasse! Zu finden ist diese Datenbank unter dem Link "Trophy-Organizer" auf dem VR-Nascar Portal. (vr-nascar.de)

Sie sind 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 "Mitglieder privat" vor.

Info an:
redaktion_RS@gmx.net



Estoril - Honda dominiert

GGPLC-JSC. "Jackie-Stewart-Cup ist, wenn 18 Fahrer zum Rennen antreten und am Ende gewinnt David Schneider". In Estoril/Portugal setzte sich der junge Schweizer abermals die Krone auf. Er sorgte damit für den dritten Honda-Triumph in Folge und den fünften insgesamt in der laufenden Saison.

Dabei standen die Vorzeichen denkbar schlecht. Sämtliche Trainingssessions in den vergangenen Wochen zeigten deutliche Vorteile für die leichten, wendigen Chassis, wie Cooper und Brabham. Doch diese Teams knackten sich selbst durch großflächige Abwesenheit aus. Einer der favorisierten Cooperpiloten, Florian Waschkowski, ließ sich bei seinem Teamchef gar wegen eines Konzertbesuches entschuldigen! Unhaltbare

Zustände also bei den momentan führenden Coopers, die wohl an ihrer schwachbrüstige Führung kränkelten.



Im Brabham trat einzig Timo Föllmer gegen die dünne Konkurrenz von nur elf Fahrern an. Auch BRM schickte zum wiederholten Male mit Björn Habermehl nur einen der drei Stammfahrer ins Rennen und verzichtete einmal mehr auf die Dienste der beiden Zugpferde Uli Landgraf und Stephane As.

Im Qualifying setzte es prompt die erste faustdicke Überraschung. Bereits nach den ersten drei Minuten setzten sich die beiden Hondapiloten Schneider und Jirak mit ihren

schwerfälligen und drehmomentenschwachen Boliden in der ersten Startreihe fest, dahinter eine rein rote Reihe zwei mit Kriesch und Kai Ehrling. Brabbeltreter Timo Föllmer setzte alsbald nach

und verdrängte Jirak mit einer 1:47,45 aus der ersten Startreihe. Auch die Ferraris legten deutlich nach und holten sich bis kurz vor Ende der Quali die gemeinsame zweite Startreihe zurück, ehe Jirak im allerletzten Moment mit dem Fallen der schwarz-weiß karierten Flagge Platz zwei zurückerobern konnte.

Am Start des Rennens setzte sich Jirak sofort in Führung, musste aber mangels Übersicht in der ersten Kurve die Innenbahn frei lassen und so konnte Polesitter Schneider durchschlüpfen. Auch Timo Föllmer attackierte sofort, konnte sich aber nicht entscheidend durchsetzen.

In T3 sorgte ein übermütiger Oliver Ehrling für den ersten Crash. Nachdem er vom Start weg deutlich an Boden verloren hatte, versuchte er in der ersten Spitzkehre optimistisch, den verlorenen Boden wieder gut zu machen und landete nach deutlich verpasstem Bremspunkt in das Heck von Markus Trützschlers Lotus. Beide Fahrer konnten jedoch das Rennen fortsetzen.



Vorne setzte sich alsbald David Schneider entscheidend vom Rest des Feldes ab. Jirak hielt sich an das vorher teamintern getroffene Gentlemen's Agreement und reduzierte nach dem verlorenen Start sofort die Pace.



Riesiger Vorsprung nach der ersten Runde

Nach nur 5 Runden war Schneider bis auf fast sechs Sekunden enteilt, dahinter verzweifelten die in den Kurven deutlich schnelleren Föllner und Ehrling an der Leistung des Honda. Föllner patzte prompt eingangs der Zielkurve und musste sich nach einem schwungvollen Dreher bis auf Rang neun zurückreichen lassen.

Die Rolle des ersten Honda-Verfolgers übernahm prompt Kai-Uwe Ehrling, der direkt nach einer halben Runde unmittelbar an der riesigen Auspuffanlage von Jiraks kreischendem Honda-Zwölfzylinder zu schnüffeln begann.

Als er seine ersten Angriffe auf Platz 2 startete, erhöhte auch Jirak gezwungenermaßen die Pace. Von anfänglich gemächlichen niedrigen 1:50er Runden zog das Tempo der beiden nunmehr sprunghaft auf 1:48,8 an.

Auch diese Rundenzeiten konnte Ehrling in seinem italienischen Renner locker mitgehen. Unter dem großen Druck purzelten Jiraks Rundenzeiten weiter bis auf konstant tiefe 1:48er. Das war dann letztlich doch zu schnell für Ehrling.

In Runde neun konnte sich Jirak erstmals leicht lösen, nach einem kleinen Fehler Kai Ehrlings entstand der entscheidende Abriss zwischen Platz zwei und drei. Kai Ehrling: "Bis ca. Rd. 10 konnte ich Marcus gut folgen, aber ab dem

Zeitpunkt hat er vermutlich auch den fünften Gang auf der Geraden genutzt ...auf jeden Fall konnte er dann kontinuierlich seinen Vorsprung ausbauen."

Weiter hinten versuchte Timo Föllner, den Fehler in Runde fünf wieder wettzumachen und startete eine furiose Aufholjagd. Nach Runde 5 war Ferraristar Steffen Kriesch fällig, nur kurz darauf musste auch Oliver Ehrling dem zu diesem Zeitpunkt klar schnellsten Fahrer im Feld Platz machen.



Auch den Hondapiloten Robert Hasl konnte Föllner ohne jeden Zeitverlust passieren.

Selbst die riesige 7-Sekunden-Lücke zum viertplatzierten Oliver Augst war binnen 6 Runden vollständig geschlossen, dieser übergab entmutigt vom Höllentempo Föllners ohne entschiedene Gegenwehr seinen guten Platz an den Brabhamfahrer. Dieser konnte danach seinen vierten Platz einsam und alleine bequem nach Hause fahren.

Nach hinten wie nach vorne war der Kuchen gegessen. Später beschwerte sich Föllner massiv über die Fahrweise seiner Konkurrenten: "(...)Ein fettes danke schön an Robert Hasl, Olli Augst und Olli Ehrling für das Vorbeiwinken (...) Ihr könnt es mir ruhig ein wenig schwerer machen!"

Auch Steffen Kriesch, nach seinem Ausritt in der ersten Runde sehr diskret im hinteren Mittelfeld unterwegs, startete im Sog von Timo Föllner einen Zwischenspur. Mit der schnellsten Runde des Rennens von 1:47,192 und weiteren deutlich unter seinem eigenen Qualifyingspeed liegenden schaffte auch er den Weg vorbei an Hasl und Augst auf einem ordentlichen fünften Endrang. Föllner war da bereits zu weit enteilt.

An der Spitze hingegen bahnte sich noch ein packendes Finish an. Nachdem Jirak unter dem massiven Druck Kai-Uwe

Ehrlings den Speed mehr und mehr anziehen musste, konnte er diesen konservieren und zum Ende des Rennens deutlich auf David Schneider aufschließen,

der seinerseits unter dem Estoril-typischen Problem mit der Reifentemperatur litt. Mit dem Rücken zur Wand musste Schneider zusehen, wie der Abstand weiter und weiter zusammenschmolz.

Gut vier Runden vor dem Rennende war die Lücke komplett geschlossen. Jirak platzierte die ersten Angriffe, die Schneider mit all seiner Routine und Kaltschnäuzigkeit zu kontern wusste.

Bis zwei Runden vor Schluss war das Rennen um den Sieg in Portugal völlig offen.



Der Kampf um den Sieg spitzt sich unerwartet zu

Jirak lauerte auf seine Chance, hoffte auf einen Fehler seines schweizer Teamkollegen, welcher besonders an den Kurvenausgängen perfekt fuhr und so keinen ordentlichen Angriffspunkt für Jirak bot. Dann verbremste dieser sich selbst am Ende der Gegengeraden und musste sich dem Schweizer endgültig geschlagen geben - in der letzten Runde nahm der Angreifende das Tempo raus und fuhr seinen zweiten Platz locker nach Hause.

"Es wäre unverzeihlich gewesen, wenn ich uns beide mit einer harten Aktion noch ins Off befördert hätte. Chancen für ein Alles-oder-nichts Überholmanöver boten sich durchaus, aber in diesem Stadium der Meisterschaft müssen wir beide erstmal versuchen, uns gemeinsam von den Verfolgern zu lösen, bevor wir untereinander die Messer wetzen."

Tatsächlich liegen die beiden Hondas nach dem Estoril-Wochenende nun erstmals gemeinsam an der Spitze des Fahrerclassments.

Hinter den beiden Reiskochern wurde Kai-Uwe Ehrling für seine nahezu fehlerlose Fahrt

mit einem feinen 3. Platz belohnt, welcher ihn nun auch auf den fünften Platz der Meisterschaft spült.

Ein eindrucksvoller Vorsprung von 31 Punkten auf den neuen zweiten, Marcus Jirak, und extrem konstante Leistungen auf allen Arten von Strecken stempeln in nun endgültig zum alleinigen Titelfavoriten 2004. Hinter den beiden sorgt das extrem dichte Verfolgerfeld Kriesch, Trützscher, Ehrling und Föllner mit nur 4 Meisterschaftspunkten Abstand weiterhin für massive Spannung.

Die JSC-Hondafahrer setzen mit diesem Doppelsieg einen glanzvollen Schlusspunkt unter ein äusserst erfolgreiches Wochenende für die Mannschaft aus dem fernen Osten.



Mit dem nunmehr dritten Sieg aus sechs gefahrenen Rennen unterstreicht der Schweizer David Schneider deutlich seine Ambitionen auf den Titel im Jackie-Stewart-Cup.

Honda übernimmt mit einem knappen Vorsprung von sieben Punkten die Führung in der GGPLC-Teamwertung von den im JSC abstinerten Coopers.

Auf Platz drei verlieren die ebenfalls massiv fahrgeschwächten BRM weiter an Boden.

Der einzig angetretene Badewannenplanscher Björn Habermehl musste seinen Boliden bereits nach wenigen Runden abstellen und sorgte somit im JSC für einen Totalausfall der erklärten Titelfavoriten. Marcus Jirak



Honda dominiert

Trophäenjagd im grünen Canada

Volles Feld in Ontario



Die GRRL-Trophy gab sich die Ehre im träumerischen Bowmanville, Ontario.

Der Kurs im Layout von 1967 verlangte den Piloten alles ab. Kuppen, unübersichtliche, blind einzulenkende Kurven und eine extrem enge Strecke warteten auf die 33 Starter.

Das Qualifying konnte Gabriel Fürstner in 1m14.096 für sich entscheiden, vor Thomas Ettig und Maurice Rudolph. Einige, darunter auch Co-Favorit Andreas Gaida verpassten das Qualifying und mussten sich am Ende des Feldes einreihen.

Beim Start ließ Fürstner "nichts anbrennen" und übernahm die Führung, gefolgt vom hartnäckigen Thomas Ettig. Patrick Marx nutzte einen Fehler von Rudolph aus und schob sich an die Dritte Position. Auch im Hinterfeld schenkte man sich nichts und fuhr zentimetergenau.

Bereits in Runde Drei musste Peter Neuendorf seinen Boliden abstellen, eine Runde später



Einführungsrunde



Eng wird's in der Haarnadel

folgten Frank Ehm und Steffen Schmoranz.

Insgesamt wieder ein sehr ausfallträchtiges Rennen. Selbst Routiniers wie Maurice Rudolph fielen der Strecke und den Gegnern zum Opfer. Ausfall in Runde 8.

An der Spitze machte Ettig massiv Druck auf Fürstner, doch der ließ sich nicht beirren, immer im Bewusstsein dass Überholen hier kaum möglich ist.

Patrick Marx konnte das Tempo des Führungsduos nicht mithalten und fuhr ein einsames Rennen.

Seinen direkten Verfolger Martin Bals immer auf Abstand

haltend der seinerseits eine grandiose Vorstellung bot und sich nicht nur mit

Bernard Bram ein heißes Gefecht lieferte, sondern auch Alf Kahlert, Jo Lueg und Christian Engels überholen konnte.

In Runde 19 die rennentscheidende Szene. Ettig "klopft" kurz bei Fürstner an und kommt so einen Tick besser aus der Haarnadel.

Das anschließende Beschleunigungsduell entschied er Dank besserer Line für sich.

Fürstner musste sich geschlagen geben und wurde in den restlichen Runden regelrecht vorgeführt.

Auf den Sieger Thomas Ettig fehlten ihm schlussendlich über sieben Sekunden.

Ettig nach dem Rennen: "Ich war deutlich schneller als Gabriel, doch der wollte einfach keinen entscheidenden Fehler machen, so dass ich 18 Runden in seinem Getriebe steckte, ohne vorbei zu können.

In der 19. hat er dann in der langsamen Doppelrechts aber überraschend noch langsamer gemacht als sonst immer, so dass ich mit dem ganz knappen Abstand einen Minustuber nicht verhindern konnte.

Sorry dafür Gabriel! War absolut keine Absicht.



Der Kampf um die Führung.

Er konnte wegen dem Stubser jedenfalls nicht ganz so schnell aufs Gas wie sonst, womit ich mich auf der Geraden an ihm vorbeimogeln konnte."

Reinhard Frey