RÜCKSPIEGEL

Kostenlose Verlags-Sonder-veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 25 / 28.Juni 2004

Vergeigt: Bauer wirft Sieg vor Augen weg

DOM 3: Brückner dominiert alle

DOM 2: Erstmalig auf einem Roadcourse

DOM GPL: Reporter angefahren. Bericht fällt aus

Infineon Raceway
DOM GNL alle Rennen

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 Woehlk
Christian Zeller

Titelfotos
Marco Saupe
Steffen Schmoranz
Ulli Kratochwil

Ausgabe 25/2004
nächster
Redaktionsschluss:
04.Juli 2004 17 Uhr

Lachhaft

Aus dem Inhalt

Diese Woche:

Seite 02:
Impressum
Seite 03:
Pro Open Infineon
Seite 04:
Pro Open Infineon
Seite 05:
Faszination Nascar
Seite 06:
DOM 3 Infineon
Seite 07:
DOM 3 Infineon
Seite 08:
DOM 3 Infineon
Seite 09:
DOM 3 Infineon
Seite 10:
DOM 1 Infineon
Seite 11:
DOM 2 Infineon
Seite 12:
DOM 2 Infineon
Seite 13:
DOM 2 Infineon
Seite 14:
DOM 1 Infineon

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:
Auftakt des Pro Open Rennens in Sears Point. Doennicke startet von hinten und findet sich am Ende auf Pos. 3 wieder.
Hier überholt er Brundle #125
Foto: Detlev Rüller

Kein Grün in Sears Point

Bauer wirft sicheren Sieg weg

Schmitz auf Abwegen

Nach dem Rennen gibt es im gesamten Pro Open Cup nur einen einzigen Fahrer, der an allen Rennen teilnahm, und dabei strafenfrei blieb.
Robert Kniest heisst dieser Mann. Ein Mann, der auf Straßenkursen ein erhebliches Wort mitreden kann, glaubt man der Entwicklung seines vergangenen Rennens.
23 Mann des Pro Open Cups waren angetreten, um sich die Straße zu geben. Ähnlich wie die Superspeedways ziehen aber auch die Straßenkurse spezielle Experten an. So ließen es sich sowohl Stefan Bauer, als auch Daniel Voigt nicht nehmen, heute um jeden Preis dabei zu sein. Beachtenswert ist das rating von 6 auf Straßenkursen, die Voigt aufzuweisen hat.
Bereits im Practice zeigten beide, wer hier heute um die Krone kämpfen würde. Und als es im Quali um die ersten Plätze ging, war sowohl Bauer, der in dieser Saison sein erstes Rennen nach Papas Strafarrest und Fahrverbot fuhr, als auch der Gastfahrer Voigt wieder hellwach.
Die Pole holte sich Bauer mit einer Zeit von 1:13.741 vor Voigt mit 1:14.558, gefolgt von Mr. Saubermann Kniest mit einer Zeit von 1:15.249
Nur fünfzehn Mann waren zum Quali angetreten. Der letzte davon war 16 Sekunden langsamer als der Polesitter. Ganze 8 Fahrer stellten sich freiwillig ohne Quali-Teilnahme hinten an.
Gemeinsam machte man sich auf, um die 56 Runden möglichst grün zu bewältigen.
Yellows würden erheblich lange dauern und waren aus dem Grund zu verhindern. Aber es sollte anders kommen.
In Runde acht war es dann so weit. Ehm hatte sich gedreht.
Dann zeigte ein Vorfall nach dem Restart, wie tolerant das Programm auf Straßenkursen ist, und es schon gehörig eines Fahrfehlers bedarf, damit Yellow ausgerufen wird. Denn nach einem Auffahrunfall in Turn 7, ausgelöst durch Schmitz, befand sich ein drehender Knubbel Fahrzeuge auf der Strecke, ohne dass es eine Unterbrechung gegeben hatte.
In der 17. Runde gab es einen erneuten Rennabbruch, weil Brundle in Probleme geraten war. Waschkowski hatte, an 3. Position liegend, einen Verbindungsabbruch, und durfte sich hinten wieder einreihen. Er war aber keine Runde zurück, weil die Yellowpausen auf dem Infineon Raceway extrem lange dauern.
Leider dauerte diese Unterbrechung wesentlich länger als nötig. Ganze zweimal wurde ein "No Green" angezeigt und der Restart verschoben.
Brockert, der in Runde 22 in den Acker gefahren war, war wohl froh, dass er damit kein Yellow heraufbeschworen hatte.

Dreher in Turn 7 bleibt ohne Auswirkungen

Kniest führte das Feld kurz vor Ende des Rennen s an.

In Runde 26 gab es dann aber eine erneute Rennpause, die durch Kratochwil hervorgerufen wurde. Und auch in dieser Yellowphase wurde zweimal der Neustart verschoben.
Der Grund war jedesmal derselbe. Der jeweilige Leader hatte das Pace-Car, welches in die Pit eingefahren war, überholt.
Schmidt löste eine weitere Pause in der 34. Runde aus. Und als Schmitz und Seyffert sich verhakten, gab es in der 43. Runde abermals eine Rennunterbrechung. Auch in dieser Yellow hatte der Leader wieder das Pace-Car überholt, sodass es zum 5. Mal an diesem Abend hieß "No GREEN"
Bauer und Voigt lagen in dieser Phase immer noch in Führung. Und Bauer wird sich geärgert haben, denn immer wenn er mal einen erheblichen Abstand herausgefahren hatte, wurde das Feld durch diese Rennunterbrechungen wieder enger zusammen geführt.
Kniest, Schmidt und Bachmann lautete dann die neue Reihung bei Restart. Bauer und Voigt waren beide pitten gewesen und hatten sich für die letzten 16 Runden auf den Plätzen sechs und sieben positioniert.
Doch der Angriff auf die Spitze sollte durch eine weitere Yellow unterbrochen werden. Sowohl Bauer als auch Voigt hätten sich gewünscht anstatt drei Yellowrunden mit Überholverbot drei Rennrunden mit der Möglichkeit sich nach vorne zu kämpfen zu haben.
Bauer hatte es bereits wieder bis auf die 3. Position geschafft, als das Feld noch einmal eingebremst wurde. Kniest und Schmidt vor ihm wäre ein Rennende mit weiteren Störungen wohl willkommen gewesen.

Kinderkram in der letzten Runde. Bis Turn 1 hatte Bachmann 8 x "Starts geübt" und wieder abgebremst. In Turn 1 ging es dann in den Acker. Sein "Mitspieler" Waschkowski zeigte später keine Einsicht für die dafür verhängten Strafpunkte.

Dann, beim allerletzten Restart in der 53. von 56 Runden, wollte Bauer dann zuviel. Er versuchte unter Kniest durchzutauchen, was erstens Strafpunkte einbrachte, zweitens eine letzte Rennunterbrechung nach sich zog, drittens Kniest den 2. Platz versaute und viertens dem Verursacher alle Siegchancen und einen sicheren dritten Platz kostete.
Nutznießer war der vor dem Ereignis auf 4. Position fahrene Voigt, der sich nun an 2. Stelle hinter Schmidt befand. Doennicke, der vorher auf keinem Wettschein stand, wurde nun plötzlich Abstauberdritter.
Ein Spitzenergebnis, weil er nur auf Pos. 16 gestartet war und sicherlich nicht mit einem Podestplatz gerechnet hatte.
Somit ging das Rennen mit viel zu vielen langsamen Runden unter Gelb zu Ende.
Bachmann und Waschkowski nahmen die letzte Runde unter gelb zum Anlass noch Spirenzkes zu veranstalten. Anstatt gesittet das Rennen zu Ende zu fahren, meinten beide wohl, dass das Rennen bereits abgeflaggt war und wedelten heftig von links nach rechts, ließen die Reifen mal so richtig rauchen, übten Starts und Vollbremsungen, kegelten mal ins Aus, um sich dann wieder mit Vollgas einzureihen.
Dieser Umstand wurde aber von der Reko beachtet und auch entsprechend mit Strafen gewürdigt, was Waschkwoski im Gegensatz zu Bachmann nicht einsehen wollte.

Detlev Rüller

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.

Inoffizieller Weltrekord für Reifenschäden

Die Frau des Gouverneurs von South Carolina durchschneidet würdevoll das Band zur Eröffnung der Strecke.

Die Zuschauer staunen über die 75 blitzenden Rennwagen. Besonders die mächtigen V8-Limousinen von Oldsmobile, Ford, Cadillac und Lincoln stehen im Mittelpunkt.

Dazwischen kauert ein wenig verloren der Sechszylinder-Plymouth von Mantz. Alle lachen mitleidig, wenn sie den Wagen mit dem herzigen Motörchen entdecken. Als Mantz jedoch modernste Firestone-Rennreifen montiert bleibt einigen bereits das Lachen im Halse stecken.

Unbeachtet fährt er am oberen Streckenrand seine 75 mph im Schnitt und anfangs nimmt keiner von seiner einsamen Fahrt Notiz.

Highlights aus dem Rennen: Curtis Turner hat 27 mal einen Reifenschaden. Siebenundzwanzigmal !!!

Das erste "Southern 500" wird von Böllerschüssen eingeleitet und auch während des Rennens wird eifrig geknallt.

Red Byron, Fireball Roberts, Curtis Turner und all die großen NASCAR-Stars überholen Mantz als würde er parken.

Doch dann … KRAWUMM ! Die

ersten Reifen explodieren an ihren schweren Limousinen und sie rollen langsam an die Box. Mantz dreht derweil regelmäßig, wie eine Schweizer Uhr, seine Runden.

Er geht nur während der Gelbphasen an die Box, diesen Trick sowie die Rennreifen hat er aus Indianapolis mitgebracht, und hält sich aus Zweikämpfen heraus.

Das die Autos wirklich hundertprozentig serienmäßig sind zeigt folgendes Ereignis: Ein Fahrer kommt an die Box weil sein Zigarettenanzünder nicht mehr funktioniert…

Als nach sechseinhalb Stunden die karierte Flagge fällt hat Johnny Mantz zwei Runden Vorsprung auf alle anderen. Alle sind vor den Kopf geschlagen, ganz besonders der geniale Cadillac-Tuner Red Vogt. Er wartet ungeduldig auf das Resultat der technischen Inspektion des Siegerwagens, denn er ist davon überzeugt, das etwas faul sei. In seinen Augen ist es unmöglich das ein Plymouth einen Cadillac schlagen kann.

Die Inspektion dauert die ganze Nacht. Mantz Wagen wird bis zur letzten Schraube zerlegt und draußen geht Vogt unermüdlich auf und ab. Ständig brabbelt er vor sich hin: "Es ist unmöglich … Plymouth … Cadillac!"
Ein bedauernswerter Plymouth-Händler wird in jener Nacht zweimal aus dem Schlaf gerissen um diverse Teile zu vergleichen. Als die Hähne aus ihren Ställen torkeln und heiser die ersten Krächzer von sich geben wird Vogt von den Kommissaren hereingebeten:

"Also, hier liegt das verdammte Zeug. Es gibt nicht die geringste Regelwidrigkeit!". Red Vogt hat sich ebenfalls kurz alles angesehen und dabei ständig den Kopf geschüttelt. Schließlich marschierte er davon. Mit den Worten: "Na schön, aber es ist im Grunde unmöglich das ein Plymouth …!".

Quelle: Mathias Brunner, F1-Redakteur bei MOTORSPORT AKTUELL, by Christian Heuer

Sie kennen ein VR-Mitglied mit einem aussergewöhnlchen Beruf oder einem ausgefallenen Hobby ?

Dann geben Sie uns eine kurze Info.
Wir stellen diesen Menschen in der Rubrik
"VR-Mitglieder privat" vor.

Info an:
redaktion_RS@gmx.net

oder
Redaktion@
newspaper-racing.de

Oliver Brückner fährt die Konkurrenz in Grund und Boden

DOM DIVISION 3
DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Ein sonniger Sommertag begann und 21 wagemutige Racer trafen sich auf dem Infineon Raceway in Sears Point im Sonoma Valley bei San Francisco (Kalifornien) um das 15. Rennen der DOM (Division3) in der Saison 2004 zu bestreiten.

Schon die Qualifikation zwang Oliver Brückner (#414) in die Favoritenrolle, denn mit der sensationellen Rundenzeit von 1:13,832 hatte er fast 1,7 Sekunden Vorsprung vor dem Zweiten René Cremer(#34), der in 1:15,528 um den Kurs kam und sogar 2,6 Sekunden vor dem Dritten Stefan Loos (#200), der 1:16,454 benötigte.

Die Luft-Temperatur stieg um weitere 6 Grad auf insgesamt 88 Grad Fahrenheit zum Rennen hin und auch der Wind legte auf 9 mph zu, aber glücklicherweise blieb es bei strahlendem Sonnschein und nahezu wolkenlosem Himmel.

Beim Start machten sich der Polesitter Brückner (#414) und René Cremer(#34) direkt aus dem Staub und taten auch gut daran, denn in Turn 10 erwischte Stefan Loos innen den Randstein, begann zu Schleudern und kam quer auf der Ideallinie zum Stehen. Dirk Wessendorf (#57) konnte als Viertplatzierter leider nicht mehr ausweichen und so sahen die Fahrer bereits in der ersten Runde das erste Mal die gelbe Flagge.

Dirk Wessendorf kann der Strassensperre Loos nicht ausweichen

Nachdem das Rennen wieder gestartet war reichte es nur zu zwei fliegenden Runden bevor in Runde 5 Christoph Apitz (#304) Turn 4a viel zu früh anbremste, Stefan Loos (#200) und Michael Malecki (#10) nicht mehr ausweichen konnten und die zweite Caution Flag geschwenkt wurde.

Apitz, Loos und Malecki bilden ein Spalier für Pueltz

Michael Malecki rollte anschließend mit rauchendem Motor in die Box, um dann erneut vorzeitig sein Rennen zu beenden, aber er trug es mit Fassung:
"Drittes Rennen - zum dritten Male unverschuldet ausgeschieden.Naja, diesmal reg ich mich nicht so auf, weil die Strecke mit den Cup Cars wirklich ein Eiertanz ist. Hab mich extra sehr weit hinter gehalten, hat aber auch nix geholfen..."

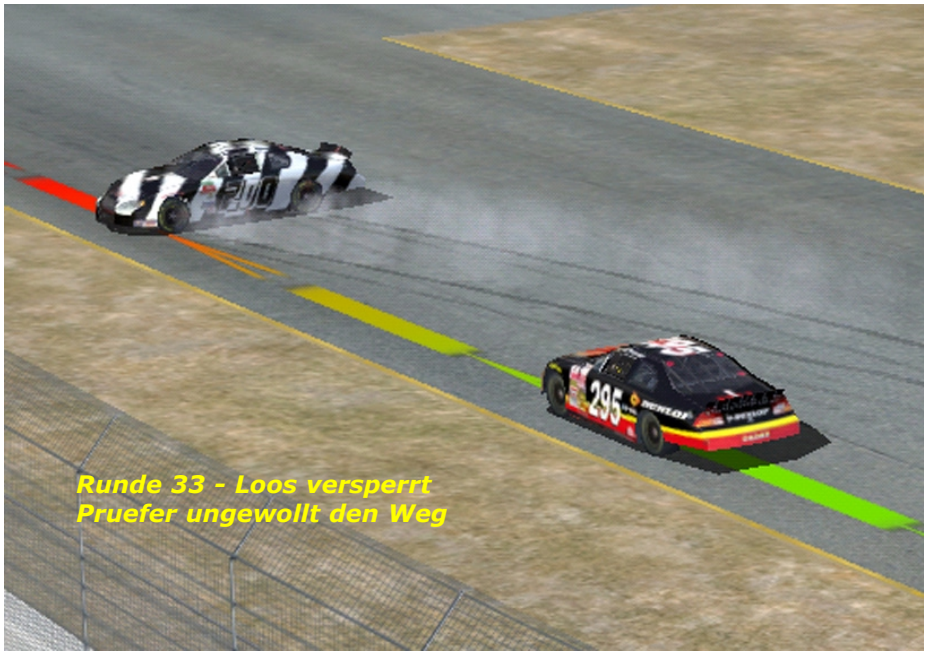
Und weiterhin wollte kein Rennrhytmus aufkommen, denn nach nur 4 grünen Runden kam bereits in Runde 10 zum dritten Mal die gelbe Flagge heraus, weil René Cremer beim Überholversuch gegen Sebastian Bach (#508) die Linie wechselte und somit der nächste Unfall nicht zu vermeiden war.
Einen kuriosen Rennstart erwischte dabei Thomas Böttcher, der bis zum Restart in Runde 12 nicht eine einzige schnelle Runde fahren durfte. In der ersten Runde passierte unmittelbar vor ihm der Unfall, der ihn zum Bremsen zwang, anschließend kassierte er zwei BlackFlags, die er aber wegen der vielen Yellows nicht löschen konnte, erst in Runde 12 nahm er als 15. das Rennen so richtig auf.
Böttcher hinterher im Forum:
"Das war doch mal ein lustiges Rennen! Quali 10., geil, erste Runde Kollision vor mir, schon war ich 8., aber anschließend gings bergab. BlackFlag wegen irgendwas, erster Versuch nicht gecleart, weil getankt, dann nicht gecleart wegen gelb, warte auf grün, fahre in die Box, cleare Black Flag, ärgere mich, fahre unsafe aus der Box -> nächste BlackFlag 15 Sekunden, dann wieder gelb und dann grün, Black Flag gecleart, endlich geschafft ich fahre wieder bei grün."
Nach zwei weiteren grünen Runden musste man ein (weiteres) Katastrophenrennen der DOM3 erwarten, denn bereits die 4. Gelbphase in Runde 15, das 1. Rennviertel war endgültig ruiniert.

Runde 15 - 4. Yellow nach Dreher von Schlueter

Auslöser diesmal Andreas Schlüter, der in Turn 3a einen Unforced produzierte und anschließend aus "Sicherheitsgründen" sein Rennen beendete.
Ab Runde 18 war das Feld wieder im Renntempo unterwegs und erneut drückte der immer noch führende Oliver Brückner (#414) mächtig aufs Gas, nachdem seine bisherigen Ausreißversuche durch die Gelbphasen immer wieder gestoppt wurden.
Dieses Mal allerdings konnte er seine Überlegenheit voll ausspielen, legte in Runde 22 die schnellste Rennrunde hin

Malecki muss nach einem unverschuldeten Crash das Rennen beenden

(1:15,576, damit wäre er sogar im Qualify Zweiter geworden) und baute seinen Vorsprung nach 33 von 56 absolvierten Runden auf über 30 Sekunden aus.



Runde 33 - Loos versperrt Pruefer ungewollt den Weg

Zweiter war inzwischen Christian Prasuhn (#175), der sich von Platz 17 gestartet Platz um Platz vorgekämpft hatte und in Runde 27 auch den bis dahin Zweiten Otto-Michael Lampert (#576) kassierte.
In Runde 33 sorgte erneut Stefan Loos für Unruhe, als er, auf der Jagd nach dem direkt vor ihm liegenden 6. Bernhard Riedler (#246) und mit Uli Pruefer(#295, Führender der Aufstiegswertung) im Nacken, nach Durchfahrt von Turn 3a ins Schleudern geriet und quer vor Pruefer schließlich doch von der Strecke rutschte. Die anschließende Gelblichtphase war die logische Konsequenz. Und wieder sah Oliver Brückner (#414) seinen Vorsprung schmilzen, denn das Feld wurde wieder zusammengeführt und ging mehr oder weniger geschlossen zum Boxenstopp. Hierbei unterlief Christian Prasuhn (#175) ein enorm bedauerlicher Fehler, als er bei der Ausfahrt die gelbe Linie überfuhr und somit an das Ende des Feldes verdammt wurde. Er selber schilderte den Vorfall wie folgt:
"Quali....Dreher und p17 bis Rennhälfte besonnen vorgekämpft auf p2 *jubel* schon total durchgeschwitzt. sooo viele Überholmanöver, alle ohne Kontakt oder sonstige Probleme. die Yellows bis dahin hielten Gott sei dank das Feld zusammen, so dass die Abstände nicht zu gross wurden. Rennhälfte, regulärer Pitstop unter gelb, wunderbar. Komme wieder auf p2 aus der Box raus. Aber was ist das ? You didn't exit the pit safely. Go to the end of the pacing line. WAAAAAAAAAH! Warum sagt einem denn keiner dass man nicht über die Linie mergen darf Mann Mann nerven total am Ende...wieder nur noch p10 und noch 20 to go."
Nach einer kurzen Grünphase folgte in Runde 39 die sechste und letzte Caution Flag als Sebastian Bach (#508, zweiter der Aufstiegswertung) im Bestreben den bis dahin 10. Stefan Loos (#200) einzuholen in Turn 7 einen Fast-Dreher produzierte und kurz auf der Strecke anhalten musste.

Es folgte die kurioseste Szene des Rennens als kurz vor dem geplanten Restart in Runde 41 ein etwas abrupteres Bremsmanöver im Vorderfeld für reichlich Verwirrung und einen Massencrash sorgte, bei dem Thomas Stix (#377) komplett umgedreht wurde und auch einige andere Schrammen und Beulen in Ihren Stock-Cars davontrugen.

Die Folge war eine weitere Runde unter Gelb, die allerdings die letzte sein sollte und nach dem Restart folgten noch einmal 14 fliegende Runden unter Grün, in der die Schnellsten noch einmal zeigten, was sie drauf haben. Oliver Brückner (#414) fuhr einen letztlich nie gefährdeten Sieg mit 22,270 Sekunden Vorsprung souverän nach Hause und gab anschließend zu Protokoll:
"Für mich war es ein super Rennen. Diesmal lief wirklich alles perfekt, kein PC-Absturz, kein Gang kaputt gegangen.

Ein Massencrash kurz vor der Haarnadel verhindert zunächst den letzten Restart

Ich war aber auch ziemlich überrascht, wie überlegen ich fahren konnte. Somit konnte ich mir das Rennen genau einteilen, wie ich es brauche.

Dieser Unfall in Runde 43 löste keine Yellow aus

Musste nicht einmal 1:14er Zeiten fahren. Der Vorteil an der Sache, ich konnte mein Getriebe ohne Zeitverlust schonen, indem ich 500-1000 Umdrehungen früher schaltete. Somit ist dann der Sieg für mich herausgekommen, was ich dem vielen Training zu verdanken habe auf dieser Strecke.
Ich freu mich schon auf das nächste Rennen, da hoffentlich mit diesen Sieg jetzt meine Pechsträhne endlich vorbei ist."
Zweiter wurde doch noch Christian Prasuhn (#175), der 5 Runden vor Schluß erneut Otto-Michael Lampert (#576) überholte, der 2 Sekunden nach Prasuhn ins Ziel kam und das Podium komplettierte.
Prasuhn: "Wieder nur noch p10 und noch 20 to go. ok, geht das Spielchen also wieder von vorne los....und es sollte klappen...Position um Position gutgemacht (tolle fights teilweise) und am ende als zweiter durchs Ziel. da konnte mich auch der verlorene 2. Gang 2laps to go nicht mehr schokken. Wahnsinn!

Brückner im Ziel, sonst niemand in Sicht

Grats an oli zum ungefährdeten Sieg. Grosses Tennis !"
Vierter und Fünfter wurden Ramon Wellmann (#88) und Andy Green (#500, 3. der Aufstiegswertung), die nach dem letzten Restart jeweils nur Prasuhn ziehen lassen mussten.

Green: "Also heute bin ich echt mal einfach zufrieden...
Hatte mir vorgenommen auf "Aufstieg" zu fahren, reinen Sicherheitslauf und vielleicht mit Glück in die Top 5...
Nach der Routine von weit über 100 Ligaraces und einer Vorliebe für Roadtracks müsste so was ja mal hinzukriegen sein...

Hat wunderbar funktioniert, trotz eines Pitstops mehr als die meisten auf Platz 5 eingerollt und nicht ansatzweise in der Nähe einer YF...
Die letzten 10 Runden nur noch den Abstand zu Martin kontrolliert...
Freu mich. Grats an Oli der heute ‚ausserirdisch' war"
Nach einem spannenden und fairen Rennen kamen insgesamt 14 der 21 Fahrer ins Ziel, was in Sears Point eine sehr gute Quote ist und auch 6 Gelblichtphasen sind durchaus akzeptabel, allerdings gehört hier das letzte Wort (zum Donnerstag) dem Chef der DOM3 Stefan Tschepe.

Am nächsten Donnerstag wird der Kampf um den Aufstieg in Daytona entschieden und da sind Spannung und Action garantiert!

Thomas Böttcher

Hit the road Jack

DOM Division 1 erstmalig auf einem Straßenkurs in dieser Saison

Zum ersten Mal in der heurigen Saison gastierte die DOM auf einem Strassenkurs.
Der Infineon Raceway im sonnigen Kalifornien stand am Programm. Abwechslung für die 33 Fahrer und Abwechslung im Klassement. Hier konnten die Road-course Profis zeigen wo es langgeht. So auch im Qualifying, das Kay Mühle für sich entscheiden konnte. Mit 1.13.287 errang er die Pole Position vor Maurice Rudolph und Patrick Marx. Der Führende der Gesamtwertung, Volker Hackmann erreichte eine hervorragende siebente Startposition.

Der auf der engen Strecke sehr heikle double-file Start verlief noch reibungslos, doch schon ein paar Kurven weiter krachte es zwischen Volker Hackmann und Sven Mitlehner. Für Hackmann hieß das auch das "Aus" während Mitlehner sein Rennen fortsetzen konnte.

Kay Mühle behielt seine Führung vor Rudolph bis Runde 14 als er zu einem planmäßigen Boxenstopp anhielt. Ab da übernahm Rudolph das Zepter bis Runde 29. Für einige Fahrer erwies sich die staubige Strecke jedoch als eine Nummer zu schwierig und sie zauberten teils wunderschöne Pirouetten auf den Asphalt.

Yellow Flags wegen "Unforced" gab es für Frey, Eberius, Lippert, Arnold und Schulz. Eberius und Frey warfen darob entnervt das Handtuch.

Für Kubitschek, der Cinema-Racing Teamkollegen Arnold ins Auto fuhr gab es ebenso eine teaminterne Standpauke wie für Lippert (ebenfalls Cinema-Racing). Doch wie es bei Spitzenteams üblich ist, drang kein Sterbenswörtchen an die Presse.
Fortsetzung auf Seite 14

Über den Tellerrand geschaut

Saisonstart in Portland

RTC. Gingen am Sonntag noch die echten Trans-Ams in Portland ins Rennen, so startete einen Tag später die LigaHQ RoadTrack Challenge auf dieser Strecke in die Sommersaison.

Im Fahrerlager waren die bekannten Gesichter der Frühlingssaison zu erblicken.

Lediglich Kawa Kasper und Gil Ritter kamen mit neuen Car Designs an den Start. Es gab aber auch einen prominenten Neuzugang zu vermelden.

Mit Gabriel Fürstner reihte sich einer der schnellsten VR GRRL Fahrer ins RTC Grid ein.

Gabriel wurde dann den Erwartungen auch gerecht und sicherte sich bei seinem ersten RTC Rennen die Pole.

Nachdem er auch den Start für sich entscheiden konnte und es für Tobias Schlottbohm, der in der Qualifikation die zweitschnellste Zeit fuhr, kein Vorbeikommen gab, verließ ihn dann aber das Rennglück bzw. seine Konzentration.
Die durch einen Fahrfehler verursachten Beschädigungen waren so groß, dass er am Ende aufgeben musste.

Die eigentliche Überraschung des Rennens war aber die Tagesform von Thomas Ettig, der ja die Frühlingssaison im Durchmarsch gewann.

Nach dem er schon in der Qualifikation nur Dritter war, kam er auch im Rennen nicht in eine Position, um Tobi anzugreifen. Am Ende wurde er sogar durch einen Disconnect vorzeitig aus dem Rennen geworfen.

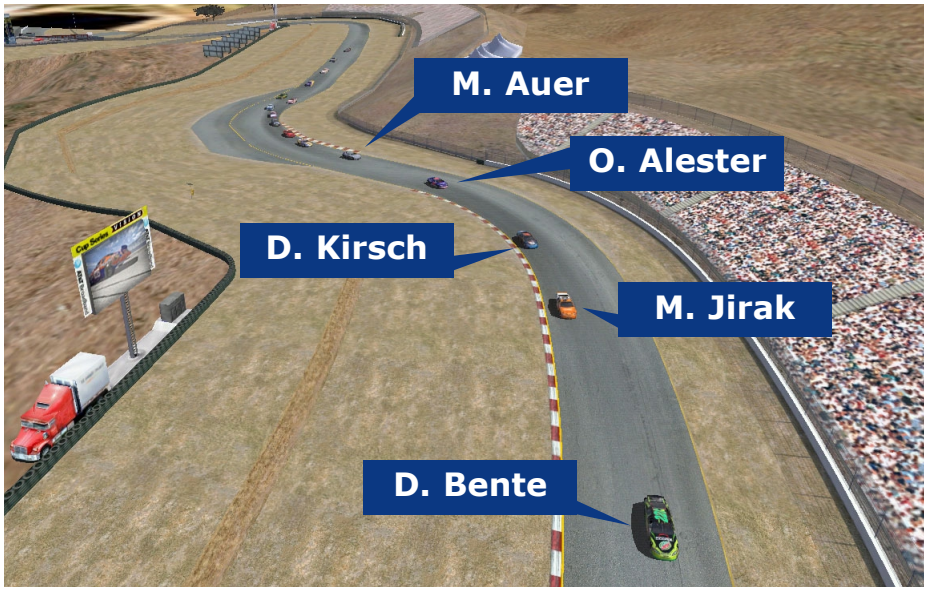
Damit stand dem Sieg von Tobias Schlottbohm nichts mehr im Weg, der den ganzen Abend schnell unterwegs war und sich keine Patzer leistete. Zweiter wurde der VR Fahrer Marco Dressler, der unauffällig aber konstant seine Runden drehte.
Mit Platz 3 musste sich David Kirsch zufrieden geben, nach dem er eine Drive Through für Pit Lane Speeding kassierte.
Gil Ritter

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Erster Road-Course Aufritt der DOM 2 in Sonoma, CA

Infineon Raceway

Zum ersten Mal in dieser Saison mussten die Herren Linksrumfahrer das Wheel

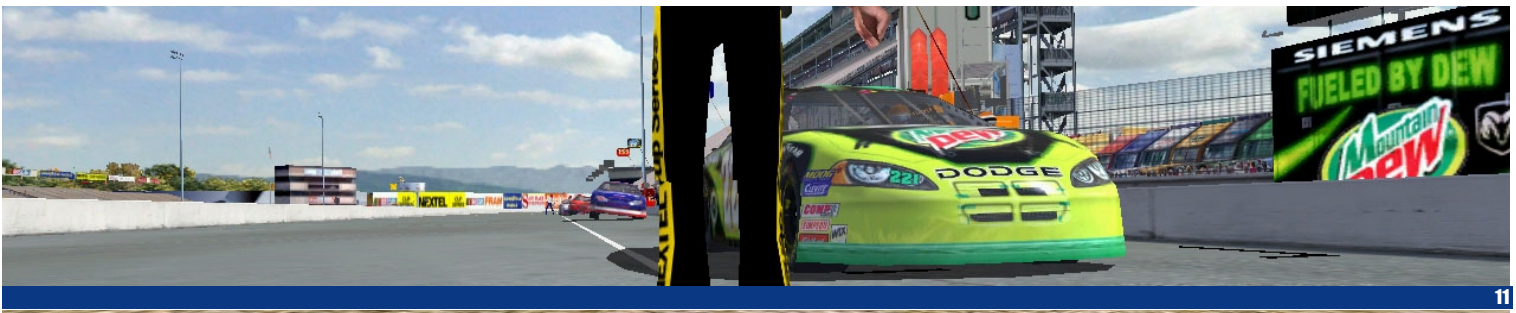


auch mal rechts herum drehen. Wer kam am besten damit zurecht? Die alten GPL'ler waren da wohl klar im Vorteil. Aber ein Cooper, Lotus oder Ferrari fährt sich doch anders als so ein Bolide von über 1,6 Tonnen. In der Qualifikation setzte sich David Bente vor Marcus Jirak und David Kirsch durch.

Während Polesitter David Bente das Feld ins Rennen führte, mussten Frank Zanker und Robert Schoeffmann ihr Rennen wegen schwerwiegenden technischen Problemen beenden, bevor die Startflagge fiel. Schon in der ersten Runde gab es massig Positions-

Verschiebungen, das Rennen auf einem Roadkurs schreibt halt seine eigenen Gesetze. Lap 2: Andree Neumann, Thomas Althaus, Peter Neuendorf und Ralf Gültzow hatten ihr Qualifikationsrunde mehr oder weniger versemmelt und schickten sich in dieser Runde an, verlorenen Boden wieder gut zu machen. Thomas Althaus tat es ihnen eine Runde später nach und schob sich erst ein Mal an Nikolaus Neumann vorbei. In derselben Runde rang Jörg Kormany mit Martin Nachtsheim um Platz 12. Yellow Pech für Ralf Manthey in Runde Vier, als er die Mauer touchierte, und mit zerstörtem Motor das Rennen aufgeben musste, sowie für Andreas Kröll, der ohne Kontakt seinen Wagen umdrehte und dabei Axel Ziganki gefährdete.

Lap 5: David Bente verlor die Führung, als er in die Pit fuhr. Marcus Jirak war jetzt 'the Leader of the Pack'. Andreas Kroell steuerte in Runde Sechs die Box an, und schmiss den Schlüssel

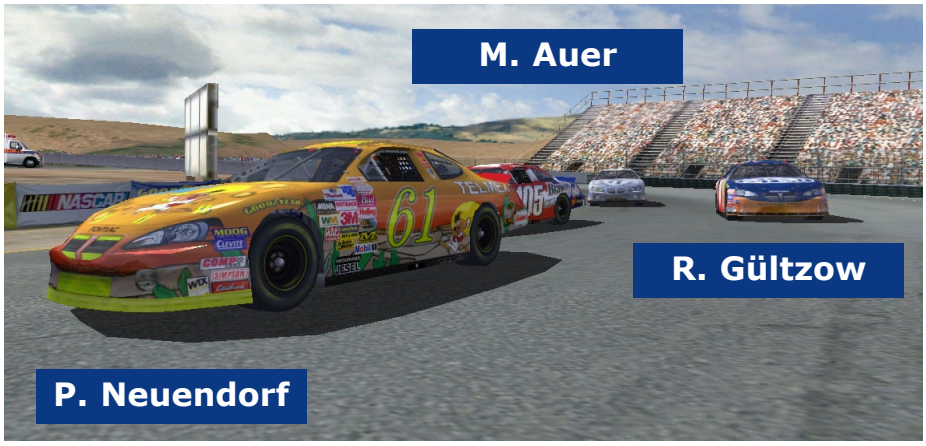


in die Ecke. Für Admin Joachim Kopp war schon in Runde 12

Schluss. Runde 13: Peter Neuendorf (12) überholte Nils Herbstrieth. David Bente (9) überholte Martin Nachtsheim. Runde 14: Ralf Gültzow (10) überholte Martin Nachtsheim. David Bente (7) überholte Jörg Kormany und Johannes Hestermann. Runde 15: Gerangel auch im Mittelfeld. Bernhard Kämmerer (19) überholte Andree Neumann. Marcus Auer (14) überholte Marcus Trellenberg. Peter Neuendorf (11) überholte Martin Nachtsheim. Olaf Woyna (4) überholte Axel Ziganki. Runde 16: Marcus Auer (13) überholte Nils Herbstrieth und David Bente (6) überholte Stefan Schrader. Marcus Jirak führte weiter an der Spitze. Nicht alle nutzten die Yellow Unterbrechung zum pitten.

Horst Schumann, Andree Neumann, Christian Ulrich, Holger Pank, Marcus Auer, Bernhard Kämmerer, Peter Neuendorf und Jörg Kormany nutzten dies für ordentliche Positionsverbesserungen. Den Restart in Runde 23 nutzend, schoben sich Thomas Althaus, Jörg Kormany, Ralf Gültzow, Olaf Woyna und Johannes Hestermann an ihren direkten Kontrahenten vorbei. Runde 25: Marcus Auer (9) überholte Axel Ziganki. David Bente (3) überholte Peter Neuendorf. Runde 27: Nils Herbstrieth (12) überholte Martin Nachtsheim. Olaf Woyna (6) überholte Johannes Hestermann. David Bente (2) überholte David Kirsch. Gut die Hälfte des Rennens war gelaufen. Es gab folgenden Zwischenstand Jirak (1), Bente (2), Peter Neuendorf (3), Olaf Woyna (4), Ralf Gültzow (5) und Marcus Auer komplettierte die Top Six. Ein Teaminternes Duell in Runde 38 zwischen Jörg Kormany und Christian Ulrich, konnte der Neuling im DOM 2 Kormany (10), für sich entscheiden.

Diese insgesamt längste Periode unter grüner Flagge im



Rennen zeichnete sich durch extrem harte Positionskämpfe aus. Hier zeigte sich sehr gut wer sein Setup auf welche Umstände ausgerichtet hatte und wer mit den Reifen zu verschwenderisch umgegangen war. Sehr enge, mit vielen Angriffsversuchen gespickte Situationen, waren besonders bei dem Quartett Neuendorf / Woyna / Gültzow / Auer zu sehen. Peter Neuendorf war sichtlich vom Speed her den hinter ihm lauerenden Konkurrenten unterlegen. Nichts desto trotz konnte er sehr lange die Position 3 behaupten. Olaf Woyna hinter ihm griff fast jede Runde zum überholen an, konnte aber keinen Vollzug melden, da erstens Peter Neuendorf immer wieder geschickt die Räume eng machte und die Ideallinie verliess um die Kampflinie zu befahren, andererseits auch daran das Ralf Gültzow und Marcus Auer dahinter nur auf die Lücke warteten um sich selber an Woyna vorbeizudrükken. So musste rundenlang die Augenmerke konzentriert nach vorne und hinten gerichtet werden. In der Runde 40 konnte Peter Neuendorf dann nicht mehr länger dem Druck standhalten und machte einen entscheidenden Fahrfehler in der letzten Rechtskurve vor der Hairpin. Er verlor seinen Wagen und knallte nach links in die Reifenstapel. Er konnte nach kurzer Schockphase aber

wieder Fahrt aufnehmen und das Rennen doch noch beenden. Der dann weitergehende Dreikampf der restlichen Konkurrenten wurde leider einige Runden später durch einen Unfall zwischen Gültzow und Woyna entschieden. Olaf Woyna verlor einige Plätze und Ralf Gültzow konnte sich gemeinsam mit Marcus Auer weiter nach vorne platzieren.

Das Resultat dieses Unfalls war dann die Yellow in Runde 43. Der Führende Marcus Jirak braucht auch mal Sprit. Ralf Gültzow nutzte die Gunst des Zweitplatzierten, und setzte sich an die Spitze. Sieben Runden vor Schluss musste Johannes Hestermann auch aufgeben. David Bente ging in Runde 50 an Ralf Gültzow und setzte sich wiederholt an die Spitze. Nach dem Restart in Runde 52 fakkelte Marcus Jirak nicht lange. Es bremste sich in der Kehrtwende von Start und Ziel neben Bente, und stülpte die Krone des Führenden auf. Den sicheren Sieg vor Augen fuhr er dann in Runde 55 auch noch mit 1.14:300 die schnellste Runde. Die letzte Yellow in diesem

hochwertigen Rennen wurde ausgelöst als Ralf Gültzow und Martin Nachtsheim miteinander kollidierten. Wie auf dem Foto zu erkennen war dies in der letzten Rechtskurve vor den berüchtigten Esses. Der vorher bereits genannte Pechvogel Peter Neuendorf konnte wenigstens hier noch gerade eben eine Kollision mit den zwei Kontrahenten vermeiden.

Marcus Jirak gewann schließlich das Rennen mit 0.714 Sekunde Vorsprung auf David Bente. Ein zufrieden strahlender Marcus Auer kletterte als Drittplatzierter auf das Podium.

Hier noch einmal ein Foto des Siegers bei der Zieleinfahrt in

einer Großaufnahme, sowie ein Bild des Highest Climber: Arnulf Köhler.

Die weiteren Positionen in der Top5 bildeten: Platz 4: Jörg Kormany Platz 5: Olaf Woyna
Der DOM-Zirkus zieht nun weiter nach Daytona , Fl.

Text Jürgen Nobbers, Fotos: Olaf Woyna

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Fortsetzung von Seite 10

Unterdessen kämpfte sich Roland Rauch bis an die Spitze und verteidigte diese tapfer acht Runden lang eher er von Mühle verdrängt wurde. In Folge verlor er Platz um Platz. Neuer Zweitplatzierter ab Runde 39 war Rudolph der sich beständig im Vorderfeld halten konnte.
Patrick Marx, nach einem verunglückten frühen Boxenstopp weit zurückgefallen kämpfte sich Platz um Platz nach vor. Ebenfalls ständig auf der Überholspur befand sich Andreas Wilke. Das Qualifying noch völlig verpatzt - nur auf Rang 24 - zeigte er im Rennen seine Extraklasse.

In Runde 35 erstmals in den Top-10, zehn Runden später bereits an fünfter Stelle.

So eng wurde es häufig in den Turns kurz nach Restart. Yellow wie hier in Lap18 (YF4) wurde allerdings nicht immer dabei ausgelöst

Im Schlusssprint lieferte er sich noch ein packendes Duell mit

Hier durfte man nicht doppelt sehen - trotzdem eindeutig ein Doppel-S.

Patrick Marx, das er drei Runden vor Schluss für sich entscheiden konnte. Dem Führungsduo Mühle-Rudolph war jedoch nicht mehr beizukommen. Mühle siegte souverän mit über drei Sekunden Vorsprung auf Rudolph. An dritter Stelle Wilke vor Patrick Marx. In der Gesamtwertung trennen Wilke nur noch 38 Punkte vom Führenden Hackmann. Mit 411 Punkten Rückstand im Zwischenklassement auf Rang Drei Sven Mitlehner vor Christian Homrighausen.

: Kay Mühle war dominierender Fahrer auf dem anspruchsvollen Road-Course - die Trucker im Hintergrund mischten sich nicht ein.

Stimmen nach dem Rennen:

Michael Berndt: "Obwohl ich mich tierisch aufs Rennen gefreut hatte, bin ich nun froh, dass es vorüber ist. Bei den ganzen Yellows kam überhaupt kein Rhythmus bei mir rein. Ständig war das Feld zusammengeschoben und ich konnte nicht frei fahren."

Volker Hackmann: Äußerst kurzes Rennen für mich... Ich wundere mich über Rolands frühen Bremspunkt vor der "neuen" Kurve, komme etwas ins Rutschen, Sven geht vor der 1.-Gang-Rechtskurve außen daneben, kommt aber nicht vorbei. Dann 2 wide durch die Esses, ich fahre in T2R ganz über den Kerb, weil Sven in der Mitte der Straße fährt und auf meiner Seite nicht mehr besonders viel Platz ist, werde am Ende des Kerbs etwas ausgehebelt und komme bis zur Mitte rüber, es gibt nen harmlosen contact, danach nen heftigen Warp und wir sind beide in der Wand."

Reinhard Frey,Fotos Markus Mac Coy

Rot, Gelb, Grün - das bedeutet Ampel. Und die sprang auch recht oft um. Torsten Eberius war hier kurz vor dem Verlust seines Boliden auf der schnellen S/F-Geraden (YF3). Die im Bild sichtbare Abkürzung durfte keiner der Fahrer nutzen