RÜCKSPIEGEL

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Kostenlose Verlags-Sonder-veröffentlichung

Ausgabe 26 / 12.Juli 2004

Siegertyp: Smudo beim 24-h-Rennen

GPL: Trophystart Road Atlanta

DOM-Nascar: Rennen Daytona und Chicago

Gefahr: Reporter in Darlington

Pottenstein 2004

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
Thomas Böttcher
Tobias Walter
Dirk Wilke
Chris Woehlk
Christian Zeller

Titelfotos
Marco Saupe
Steffen Schmoranz
Ulli Kratochwil

Ausgabe 26/2004
nächster
Redaktionsschluss:
18.Juli 2004 17 Uhr

Aus dem Inhalt

Diese Woche:

Seite 02:
Impressum
Seite 03 bis Seite 06:
DOM Div. 3 Daytona
Seite 07:
Aus anderen Ligen
Seite 08 bis Seite 12:
Smudo beim 24-h-Rennen auf dem Nürburgring
Zum Heulen schön
Seite 13:
Pottenstein 2004
Ein Rückblick mit Aufruf
Seite 14 bis Seite 15:
DOM Div. 2 Daytona
Seite 16 bis Seite 17
DOM Div. 2 Chicago
Seite 18 bis Seite 19
GPLLP Trophystart
Seite 19 bis Seite 21
Faszination Nascar
Seite 22 bis Seite 23:
DOM Div. 3 Chicago

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

Das Titelbild zeigt:
Gruppenfoto des VR-Treffens in Pottenstein 2004.

Durchhänger der Woche

Andy Green beendet seine lange Durststrecke

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Nur 17 wagemutige Fahrer trafen sich auf dem Superspeedway in Daytona Beach (Florida), um das 16. Rennen der DOM (Division3) in der Saison 2004 zu bestreiten.

Bei brütender Hitze von 93 Grad Fahrenheit wurde das Qualifying zu einer Hitzeschlacht, die Dirk Wessendorf (#57) mit 48,014 Sek. vor René Cremer (#34, 48,042) und Georg Korbel (#14, 48,050) gewann. Insgesamt waren die ersten 7 des Qualifyings nur 8/100 voneinander getrennt, was für einen Superspeedway allerdings typisch ist.

Die Luft-Temperatur sank dann zum Rennen hin deutlich auf 76 Grad Fahrenheit, zudem zog starke Bewölkung auf, was viele Fahrer eigentlich nicht mögen.

Nach dem Start gab es dann direkt reichlich Positionswechsel und Georg Korbel (#14) lag nach der ersten Runde in Führung vor dem Polesitter Dirk Wessendorf (#57) und Uli Prüfer (#295), der von Platz 5 gestartet war.

Den besten Start erwischte Michael Malecki (#10), der sich in der ersten Runde von seinem Startplatz 11 aus bis auf den 6. Rang vorarbeitete.

Runde 1 - Korbel (#14) geht an Wessendorf (#57) vorbei in Führung

In Runde 2 wurde Malecki allerdings dann von Stefan Pültz (#155) erwischt und das Rennen hatte (wie gewohnt sehr früh) seine erste Gelblichtphase.
Malecki erlitt dabei wieder mal unverschuldet zahlreiche Schäden an seinem Auto, fiel nach dem erzwungenen Boxenstopp bis auf Platz 15 zurück und gab hinterher zu Protokoll:

Runde 2 -Pueltz schießt Malecki ab

"In der Pace Lap bemerke ich, daß ich lustigerweise 100% Tape am Fahrzeug hab, sprich Quali-Setup, dabei hatte ich just vor Rennbeginn extra nochmal das Setup überprüft.

Nun gut, denk ich mir, ich kenn ja jetzt die DOM3 und fahr mal zwei Ründchen damit, eine Gelblichtphase ist ja nicht unwahrscheinlich...

Stimmte auch! Leider war ich wieder der Leidtragende. Heck und Motor beschädigt...
Hatte natürlich Lust direkt zu retiren, aber stattdessen ein bissl Tape entfernt und hinterhergerollt."

Nach dem Restart in Runde 7 bleiben dann alle auf Ihren Positionen mehr oder weniger in einem Draft, allerdings kam es immer wieder zu Attacken im Hinterfeld, die gekontert werden mussten.

Hierbei bediente sich der auf Platz 4 liegende Thomas Böttcher (#243) gegen René Cremer (#34) mehrfach der unlauteren Methode des mehrmaligen Linienwechsels vor den Turns und bekam dafür nach Protest von Cremer nach dem Rennen zu Recht 25 Strafpunkte. Cremer war nach dem Rennen auch wenig erfreut über die Vorgänge:

"@ Kollege Böttcher:
Was sind wir uns denn für einen Mist die 1sten Runden zurechtgefahren?

Das war ja wohl Blocken der übelsten Sorte rundenlang! […] Sorry selten so einen unsportlichen Racecharakter gesehen."

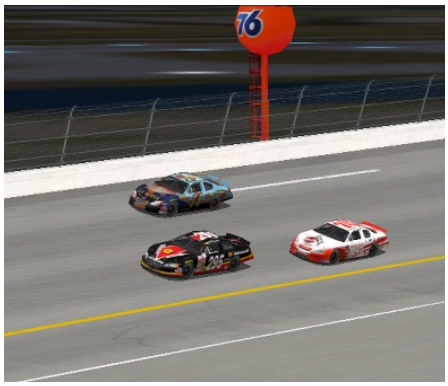
Runde 14 - Wessendorf scheidet wieder früh aus, den Schuldigen fest im Visier

Etwas weiter vorne attackierte in Runde 14 Uli Prüfer (#295) den bis dahin Zweitplatzierten Dirk Wessendorf (#57), was leider eine Kollision zu Folge hatte, bei der Wessendorf in die Mauer knallte und zum wiederholtem Male unverschuldet ausschied. Wessendorf dazu:

"Ich war schon auf Georg sauer das er so agressiv vorbei "musste", danach war ich nur noch am LUPFEN um meine Position zu halten! Aber dann musste ja der nächste vorbei, es gibt Leute die PEILEN es nicht auf solchen Strecken!!!! KLAR IST MAN ALS HINTERMANN SCHNELLER, wollt Ihr 80 Runden lang nur Rad an Rad überholen!?!?!? […]

PS: Es geht sich um das Prinzip des Rennen auf einem Superspeedway und nicht wer die YF Flag ausgelöst hat!"
Sein Ärger lässt sich auch dadurch erklären, dass er inzwischen dreimal in Folge unverschuldet sehr früh ausgeschieden ist, er ist zusammen mit Michael Malecki der Pechvogel des 4. Auf-/Abstiegszyklus der DOM3.

In Runde 19 wurde das Rennen dann wieder freigegeben und erneut gab es sofort Unruhe im Feld, als in Runde 20 Uli Prüfer (#295) mit Thomas Böttcher (#243) im Schlepptau an Georg Korbel (#14) vorbeizog und in Führung ging.



Runde 20 - Prüfer geht in Führung und Böttcher zieht im Windschatten mit

Im Mittelfeld waren die Plätze 6-10 auch sofort heiß umkämpft und auf der Zielgeraden drängte Sebastian Bach (#508) Otto-Michael Lampert (#576) in die Mauer, was die nächste Yellow (Nummer 3 in Runde 21) und zwei weitere beschädigte Stockcars zur Folge hatte.

Die beiden Beteiligten äußerten sich nach dem Rennen wie folgt:

Bach:
"Mein crash ging wohl leider doch auch auf meine Kappe. auf der Zielgeraden dachte ich, ich kann mich wieder einfädeln, weil der Spotter grünes Licht gab - doch leider war der Herr Lampert noch mit ein paar cm der Stosstange neben mir. sorry.[…] naja, mein motor war hin, und strafpunkte hats auch gegeben"

Lampert:
"Es waren nicht nur ein paar cm Stoßstange, Sebastian, sondern zumindest eine ganze Motorhaube !! Naja, danach hatte mein Dodge wieder die klassische Sciriocco-Form mit dementsprechenden Fahrverhalten, was auch noch in einem UF endete."

Runde 21 - Bach (#508) und Lampert kollidieren, Wegener (rechts) kommt knapp vorbei

Kaum war das Rennen in Runde 26 wieder gestartet, erlebten die noch verbliebenen 14 Fahrer in Runde 27 bereits die vierte Yellow durch den oben angesprochenen Unforced Spin von Otto-Michael-Lampert (#576), der daraufhin das Rennen aufgab.
Auch nach dem Restart in Runde 32 gab es nur zwei fliegende Runden und dann fädelte Michael Malecki (#10) beim Überrunden von Thomas Stix (#377) zu früh ein, das Ergebnis war die 5. Gelblichtphase des Rennens.
Natürlich konnten sich in dieser Phase des Rennens keine Fahrer besonders absetzen

Runde 34 - Malecki versperrt dem überrundeten Stix den Weg

und somit führte zur Halbzeit des Rennens in Runde 40 weiterhin Uli Prüfer (#295) vor Thomas Böttcher (#243) und jetzt Andy Green (#500) auf Platz 3.

Die 6. Yellow in Runde 46 nutzten viele Fahrer für Ihren einzigen oder letzten Boxenstopp und auch Conrad Wegener (#514) fuhr an die Box.

Allerdings hatte er sich in Runde 29 unter Gelb bereits neue Reifen geholt, musste somit nur kurz auftanken und konnte durch seinen schnellen Stopp die Führung übernehmen.

Nach dem Restart in Runde 51 folgte die längste Grünphase des Rennens (10 Runden) und direkt gingen die Zweikämpfe wieder los.

Zunächst attackierten die beiden Fahrer, die ein direktes Duell um den letzten Aufstiegsplatz ausfochten, Thomas Böttcher (#243) und Georg Korbel (#14) den Führenden Wegener und setzten sich an die Spitze.

Dahinter fuhr Andy Green (#500) von Platz 5 aus zunächst in Runde 52 an Claudio Ferrera (#30), dann in Runde 54 an Conrad Wegener (#514) und schließlich in Runde 55 an Georg Korbel (#14) vorbei und hatte nun nur noch den Führenden Thomas Böttcher (#243) vor sich, den er auch sofort attackierte.

Runde 46 - Korbel (#14) und Riedler (#246) kollidieren, Wegener wieder mit Glück

In Runde 60 sorgte dann Stefan Pültz (#155) für dramatische Pulswerte beim Führungstrio Böttcher, Green, Korbel, als er die Kontrolle über sein Auto verlor, über den Rasen auf die Strecke rutschte und diese gerade noch vor dem Trio wieder verlassen konnte. Die drei hatten sich bereits einen Vorsprung von 10 Sekunden auf den 4. Uli Prüfer (#295) erarbeitet, der durch diese Gelblichtphase dahin war.

Runde 51 - Böttcher (#243) übernimmt die Führung, auch Korbel (#14) wird Wegener (#514) passieren

Direkt nach Wiederaufnahme des Rennens gelang Andy Green (#500) in Runde 65 ein spektakuläres Überholmanöver an Thomas Böttcher (#243) vorbei und er führte somit das Rennen an.

Weil der direkt hinter ihm liegende Georg Korbel (#14) unter Druck von Uli Prüfer (#295) kam, nutzte Böttcher die Situation und setzte sich konsequent in den Windschatten von Green, was den beiden bis Runde 72 einen Vorsprung von 4,6 Sekunden vor dem Duo Pruefer/Korbel einbrachte, die ihrerseits einen Vorsprung von 8,6 Sekunden vor Conrad Wegener hatten.

Dann allerdings wurden die Karten wieder neu gemischt, weil ein Motorplatzer von

Sebastian Bach (#508) 8 Runden vor Schluss die 8. und letzte Gelblichtphase verursachte.

Runde 60 - Pueltz (#155) schockt das Führungstrio, rollt aber rechtzeitig von der Strecke

Nur noch neun Fahrer traten dann in Runde 77 zu einem 4-Runden-Sprint ins Ziel an.
Green und Böttcher setzten sich wieder schnell ab, während sich dahinter ein Dreikampf zwischen Prüfer, Korbel und Wegener entwickelte. Zunächst attackierte Georg Korbel (#14) den Dritten Uli Prüfer (#295), musste zurückstecken und konnte sich dann selber der Attacke von Conrad Wegener in der vorletzten Runde nicht erwehren. Der daraufhin auf Platz 4 liegende Wegener griff dann in der letzten Runde auch noch Uli Prüfer an, um noch das Podium zu erreichen, was dieser aber nicht zuließ.
Schlussendlich erreichten Andy Green (#500) und Thomas Böttcher (#243) mit 4,0 Sekunden Vorsprung vor Uli Prüfer (#295), Conrad Wegener (#514) und Georg Korbel (#14) das Ziel.

Andy Green siegt mit genau 0,1 Sekunden Vorsprung vor Böttcher

Sechster wurde Claudio Ferrera (# 30, -16,5 Sek.) vor Michael Malecki (#10, -2 L), Thomas Stix (#377, -3 L) und Stefan Pültz (#155, -4 L).

Ein insgesamt chaotisches Rennen mit viel zu vielen Gelblichtphasen und (daraus resultierenden) Ausfällen fand am Ende einen verdienten Sieger, der damit eine lange Durststrecke beendete, wie er nach dem Rennen kundtat:
"Das Rennen war Mist, in Daytona muss man ja nix können...
Bisschen draften und Linie halten wäre aber nicht schlecht...
Aber was reg ich mich auf…

Runde 65 - Green (#500) geht aussen an Böttcher (#243) vorbei

Wie verabschiedet man sich würdig von DOM 3????
MIT EINEM SIEG
Nach 2,5 Jahren der erste Sieg... bin sprachlos..."
Auch der Zweiplatzierte Böttcher zeigte sich voll zufrieden:
"Geiles Rennen für mich, Tankstrategie voll aufgegangen. Mein erster Podiumsplatz, und dann gleich 2., spitze!
Grats an Andy, ich musste einfach einsehen, dass du schneller bist und deshalb habe ich gedacht, wenn du aussen rechtzeitig vor T2 vorbeikommst, dann hast du es verdient.
Der Draft am Ende hat mir dann ja auch Platz 2 gesichert, weil wir mit dir vorne einfach schneller waren und allen (zweimal) wegfahren konnten."
Wollen wir hoffen, dass Stefan Tschepe ein Machtwort spricht, damit die DOM3 mal wieder weniger "gelbe" Rennen zusammenkriegt, aber das wird dann ohne die vier Aufsteiger Andy Green, Uli Prüfer, Sebastian Bach und Thomas Böttcher bewerkstelligt werden, die fortan in der DOM2 ihr Unwesen treiben.

Ein Glückwunsch den Aufsteigern von mir und viel Glück allen DOM-Fahrern nächste Woche in Chicagoland (ebenfalls in dieser Ausgabe nachzulesen)!

Thomas Böttcher

Streets of Long Beach

Mit Long Beach ging die RTC in ihrem zweiten Rennen der Sommersaison erneut auf einen Kurs, der auch von den echten Trans-Ams befahren wird. Und erneut hieß der Sieger wie schon in Portland Tobias Schlottbohm.

Tobi ließ in Long Beach von Anfang an keine Zweifel aufkommen, dass der Weg zum Sieg nur über ihn führen würde, in dem er sich schon die Pole sicherte. Beim Start schaffte er es auch, seine Position vor Thomas Ettig zu behaupten. Dieser folgte ihm allerdings dicht auf den Fersen, bis er in Runde 7 seinen 4. Gang einbüßte.

Nach kurzer Eingewöhnung konnte Thomas allerdings wieder zu Tobi aufschließen.

In Runde 35 ereilte Thomas das Schicksal erneut, als er auch noch den 5. Gang verlor. Damit konnte er Tobis Speed nicht mehr halten und kam am Ende mit 12 Sekunden Rückstand ins Ziel.

Gabriel Fürstner musste sich sowohl im Qualifying als auch im Rennen mit Platz 3 begnügen. Zwar war auch er schnell unterwegs, verlor aber durch kleinere Fehler den Anschluss ans Spitzen Duo und musste am Ende noch Platz 3 gegen Norman Richter verteidigen.

In der Gesamtwertung hat Tobias Schlottbohm seine Führung weiter ausgebaut.

Auf Platz 2 und 3 liegen Marco Dressler und Jo Stüpp. Sein Vorsprung auf den wohl härtesten Konkurrenten, sein Teammate Thomas Ettig, beträgt inzwischen 16 Punkte.

Auch diesmal wurde das Rennen wieder life kommentiert. Der Mitschnitt davon steht inzwischen zum Download bei LigaHQ bereit.

Gil Ritter

Sie möchten auch Ihre Ergebnisse aus einer "Fremdliga" hier im Rückspiegel veröffentlicht sehen?
Kein Problem. Info genügt.
redaktion_RS@gmx.net
oder
Redaktion@
newspaper-racing.de

Zu Gast bei den Klapperschlangen

Auch beim 3. Rennen blieb die RTC auf den nordamerikanischen Kontinent und wechselte nur rüber nach Kanada auf die fiktive Rennstrecke Rattlesnake Point, die mit Rundenzeiten von über 2:26 die längste Strecke der Saison ist.

Eindrucksvoll meldete sich Thomas Ettig wieder im Kampf um die Meisterschaft zurück.

Nach dem er sich schon die Pole mit einer 2:26.994 sicherte, behielt er auch im Rennen das bessere Ende für sich.

Zwar versuchte Tobias Schlottbohm, der im Qualifying Zweiter wurde, direkt nach dem Start Thomas die Führung abzunehmen, aber dieser behielt in dem harten aber fairen Zweikampf die Nase vorne. Tobi blieb danach zwar lange an Thomas Heck dran, um auf eine Chance zu lauern, aber nachdem er sich einige kleinere Fehler leistete, riss erst der Windschatten und dann der direkte Kontakt ab.

Ein eher unauffälliges aber dafür um so erfolgreicheres Rennen fuhr Norman Richter, der seine Runden konstant schnell und ohne irgendwelche Unkonzentriertheiten drehte. Da kein anderen Fahrer seinen Speed gehen konnte, fuhr einsam und souverän mit Platz 3 sein erstes Podium diese Saison ein.

Mit seinem ersten Sieg in dieser Saison hat sich Thomas Ettig auf Platz 2 der Gesamtwertung geschoben und den Abstand zu Tobi etwas verkürzt. Jo Stüpp konnte durch einen 4. Platz in Rattlesnake Point seinen 3.Platz in der Meisterschaft halten.

Das Equipment ist eingepackt, die Autos verladen und die Trucks rollen inzwischen schon Richtung Florida, wo kommende Woche wie auch hier in der GRRL in Sebring gefahren wird.

Gil Ritter

Ein Montag ohne Rückspiegel?
Da würde einem etwas fehlen.

Smudo kämpft verbissen um den Sieg beim 24-h-Rennen auf dem Nürburgring

Auch in diesem Jahr stand Michael Schmidt, oder besser gesagt SMUDO, der Redaktion wieder Rede und Antwort nach seinem 24-h-Rennen vom Nürburgring. Die Unterhaltung führte Chris Heuer

Wie sahen die Vorbereitungen aus ?

Wir haben das Auto vom letzten Mal genommen. Den 1.9.TDI mit 160 PS, den wir aber im Laufe der letzten Saison auf 220 PS aufgedrückt haben. Er wurde in Richtung mehr Rapsöl-Anteil eingestellt. Aus dem Auto haben wir 100 Kilo rausgekratzt. Der wiegt mit 220 PS also 1006 kg, was sensationell ist.
Aus sponsortechnischen Gründen (die Kohle/Entscheidungen kamen wie immer zu spät) hatten wir die ersten beiden Rennen der Langstreckenpokal-Saison 2004 leider nicht mitfahren können. Wir hatten also nur 2 Rennen vor dem 24h-Rennen und bei den beiden Rennen hatten wir immer Balanceprobleme.
Klar, daß wir das Fahrwerk, Aero, u.s.w. umstellen mußten bei so viel Gewichtsverlust, aber trotzdem hatten wir das Problem, daß der Wagen unverhältnismäßig unruhig auf der Bremse war.
Je nach Bremsstärke, Untergrund und links-rechts-Lastigkeit beim Anfahren der Kurve zog die Karre nach links oder rechts. Zum Teil so stark, daß man oft einen Meter nach links oder rechts ging bevor man das korrigieren konnte.

Resultat: weicher und früher bremsen und leicht neben der Ideallinie beim anbremsen.

Alles Gründe das wir nicht schnell genug waren, also die Achse ausgebaut, genau vermessen, Radlasten, Temperaturen, nichts hat geholfen. Beim kompletten Auseinandernehmen des Autos vor dem 24h-Rennen fiel uns auf, daß die Mutterwerkstatt in Stuttgart (der Wagen wird vom Irmgartz-Team in der Eifel gepflegt, war über den Winter aber in Stuttgart) hinten einen harten Dämpfer auf der einen Seite, einen weichen Dämpfer auf der anderen Seite verbaut hatte. Daher also das auf die Seite ziehen. Am Trainingstag des 24h-Rennens lief es bei trockenen Bedingungen auch einigermaßen, doch dann regnete es und der Wagen zog im Nassen beim anbremsen plötzlich hart nach rechts. Frust machte sich breit.

Immer noch kein Fehler gefunden. Wir haben erstmal versucht den Umständen entsprechend eine einigermaßen ansehnliche Quali-Zeit hinzulegen und das Problem anschließend zu lösen.

Fahrzeugtheoretische Überlegungen haben uns zu dem Schluß geführt, das das ABS Probleme machte - und siehe da: Die Leitungen für ein Rad vorne war diagonal mit dem hinteren rad vertauscht, d.h. das hintere Rad bekommt mehr Bremsdruck und das vordere zu wenig. Aber nur auf jeweils einer Seite - im trockenen wurde das Problem zusammen mit den versch.

Dämpfern fast aufgehoben und außerdem ist das ABS im Trockenen weniger zu spüren. Im Nassen wurde das Problem schlimmer. Das hat natürlich ein Nachspiel mit unserer Stuttgarter Crew ! Am nächsten morgen gehe ich ins Rennen an den Start und das Auto liegt fantastisch. Endlich !

Probleme mit dem Wetter und der Reifenwahl ?

Die Früchte einer guten Wetter-Voraussicht: Smudo überholt 20 Gegnerfahrzeuge

Da ich ja gerade selbst Flugausbildung mache und einer unser Mechaniker Linienpilot ist, haben wir uns auf den entsprechenden Flugwetter-Seiten und Regenradar-Seiten schlau gemacht und das Wetter vorhergesagt.
Wir sahen auf dem Regenradar, daß immer wieder innerhalb der ersten Stunde des Rennens kurze Schauer auf die Bahn gingen. Bei 2h-Turns haben wir uns also (wie nur sehr wenige Teams) für Intermediates entschieden.
Als ich in die Einführungsrunde gehe, strahlt die Sonne und alle mich umgebenden Fahrzeuge haben Slicks, soweit ich das vom Auto aus sehen konnte. Nach 2/3 der Einführungsrunde dachte ich schon, das klappt nicht mit dem Regen und dann kam tatsächlich ein Schauer.
Ich habe auf Video die tollsten zwei Runden meines Lebens. Auf Intermediates fuhr ich bestimmt an 20 oder mehr Autos vorbei. Ich habs noch nicht gezählt.

Der Start

Überhaupt kamen wir mit den Reifen, unserer Vorhersage und mit dem Wetter bestens zurecht. Rein rechnerisch, also wenn alle genannten Fahrzeuge ins Ziel kommen, hätten wir 3. werden müssen.
Ein Konkurrent bekam aber schon sehr früh technische Probs. Wir waren sehr schnell auf den 2. Platz unserer Klasse und 56. Gesamt vorgefahren.

Die hohe Gesamtplatzierung kam wegen der wirklich vielen Ausfälle von anderen Fahrzeugen die das Wetter/Reifenwahl nicht im Griff hatten. Unter www.ufop.de, meinem Biodiesel-Sponsor findet sich auch eine gute Zusammenfassung über den Rennverlauf.

Hast Du Unfälle gesehen ?

Ich habe selber zwei Unfälle miterlebt. In beiden Fällen um die Klostertalkurve herum. Einmal hat sich ein Polo beim anbremsen aufgeschaukelt und drehte ab, wobei ich ihm beinahe reingefahren wäre.

Der Unfall danach war schon fast witzig. Ich fuhr dem Schirra-Team (bin mir nicht sicher ist das ein Civic ?) hinterher und merkte schon, daß der schnell unterwegs ist und die Linie kennt. Das merkt man immer, z.b. an der Linie im Kesselchen oder an so typischen Vollgas- bzw. fast-Vollgas-Stellen wie die links-rechts im Kallenhardt (Vollgas mit Autos unserer Kategorie eben) oder eben der so genannten Angstkurve, dem letzten Linksknick vor der Steilstreckenkurve.

Im Beetle im trockenen geht die voll und im Schirra-Auto sicher auch. Ich bin jedenfalls ganz dicht hinter ihm, lupfe trotzdem kurz, weil ich mir nicht sicher war, ob er die Angstkurve voll nimmt und mit Rechtslast vor der Angstkurve bei 170 ist es nicht so gut zu bremsen. ;-)

Er nimmt die Angstkurve voll, aber hat die Linie nicht so richtig erwischt und muss leicht

Auf "Ankommen"fahren nach über vier Stunden Reparatur

am Ausgang lupfen, weil er schon am Rand der Strecke ist, der Kopf ist müde, die Reifen runter und der Wagen schaukelt sich leicht auf; soll ich auf die Bremse oder kann ich links vorbei ?

Wenn das aufschaukeln schief geht, kann ich ihm beim Überholen in der Seite haben.

Ich merke wie er langsamer wird und rechts ins Gemüse rutscht; ich schnell vorbei und höre rechts nur das ungute lange und laute Ratsch-Geräusch des Wagens der an der Leitplanke entlangschrammt. Aua !

Pokerte jemand falsch mit den Reifen ?

Tim Schrick fuhr für das TuningTV-Team und die haben sich 2x am Anfang mit den Reifen vertan. Tim ist ein Freund von mir und ich habe ihn immer mit Regeninfos vom Bonner Regenradar versorgt; trotzdem wurden seine Reifentipps vom Team verworfen, bis diese merkten, daß sie besser doch auf ihn hören sollten. Der Code ging dann an Tim. "Na ? Wie siehts aus mit der Kriegsverletzung ?" - "Sie nässt schon wieder in ca. 20 min!"

Ohne Angst mit Vollgas um die Kurve

Ein Schaden warf Euch weit zurück, oder ?!

Bis in die Nacht hinein lief es klasse mit unserem Auto. Ich selbst hatte mit Intermediates bewaffnet in der ersten 3 Runden knapp 30 Autos überholt. Ruckzuck waren wir 2. unserer Klasse - glücklich ging ich in ins Bett, denn zur Nachtschicht hatten wir andere Fahrer. Am nächsten Morgen um 4 Uhr bin ich auf der Strecke und alle sind mies gelaunt. McLaren-mässig hatten wir einen Turboplatzer. Zusammen mit den Kollateral-Schäden (Kabelbruch):

4 ½ h Reparatur. Alles aus. Mist. Eventuell war das Ventilgeschraube über den Winter doch falsch gewesen. Einen neuen Turbo hatten wir zum Glück im Ersatzteilgepäck. Ab da hieß es nur noch "ankommen".

Hektisches Treiben in der Boxengasse ?

Es ist sehr sehr voll, aber die Leute sind in der Regel nett und freundlich zueinander. Die Teams halten zusammen, um zwischen den dutzenden von TV- und Foto-Teams sowie hunderten von Fans die Ruhe zu bewahren.

Ich kann für die Box 33, also die Diesel-Box sprechen. Dort packen alle mit an wenn es eng wird, egal welches Auto. Am Ende wollten wir alle Spaß am Rennen haben. Vor allem morgens sehr sehr früh ist dort eine unwirkliche geheimnisvolle Stimmung.

Keiner sagt etwas, alle sind müde und sparen Kräfte, vermeiden jede überschüssige Energie wie z.b. Smalltalk. Keine Fans und keine Presse und trotzdem Brüllen die Motoren an einem vorbei. Jedem 24h-Rennen-Besucher kann ich empfehlen sich um diese Uhrzeit mal in die Boxengasse zu begeben. Das ist wirklich eine ganz besonderes Erlebnis.

Wie verhält es sich mit der Müdigkeit ?

Ich habe Schwierigkeiten mit hell-dunkel-Effekten und so haben wir zwei Nachtfahrten. Ich teile den Tag mit meinen Freund und Teamscheff Tom Löwis. So konnten wir prima gegenseitig Schläfchen halten.

In den Pausen hänge ich in der Lounge und mache viel Medienarbeit. Am Anfang des Rennens macht das Spaß, wenn die Müdigkeit einsetzt, gehts auch an die Nerven. Überhaupt ist es interessant wie die Nerven gaaaanz langsam über die Zeit an den Boden gehen.

Wie sah der Zieleinlauf aus ?

Am Ende bekomme ich endlich Slicks um wenigstens mal zu zeigen wie schnell unser Käferchen eigentlich ist.

Zack raus und in der 3. Runde habe ich langsam Vertrauen in das Auto, die Strecke und dem Wetter bekommen. 10:21 Minuten, und ich denke 10:00 Minuten wären noch drin gewesen, doch dann plötzlich pfeift der Turbo nicht mehr sondern quengelt. Ein Nölen, wie ein langsames Jammern, und bevor ich überlege was es sein könnte (ich fuhr gerade den Flugplatz hoch), habe ich plötzlichen Leistungsverlust. Der Motor dreht nur noch bis 3500 und dann ist Leistung weg (normal sind 4400).
Ich kuppel aus und gebe Gas, die Drehzahl geht höher, also

Smudo und Tom Löwis

ist es nicht der Motor direkt. Vielleicht wieder der Turbo oder doch das Getriebe ?

Im ersten Gang habe ich aber Leistung. Die läßt dann aber auch nach. Ich funke in die Box und beschreibe den Fehler. Ich sehe blauen Rauch, erst leicht. Das muß eigentlich der Motor sein, was tun ?
Per Funk bekomme ich gesagt: "So langsam wie es geht in die Box, wir machen den Motor voll Öl und dann rollst du nach Hause!". Das klingt wie die letzten Worte zum sterbenden Kameraden. "Du kommst schon durch!".
Mir war klar, daß der Motor hier einen ganz langsamen grausamen Tod stirbt. Ich rolle immer langsamer, immerhin komme ich bis zum Hügel vor die Hohe Acht als der Motor endgültig mit sehr viel blauem und weißem Rauch gar keine Leistung mehr bekommt.
Das Wageninnere ist voller Rauch, ich sehe nichts mehr und brülle in den Funk: "Ich muß raus!!!". Ich stelle den Wagen ab. Sitze völlig fertig und zerstört neben dem Auto.

Jetzt machen sich die fertigen Nerven bemerkbar. Per Handy telefoniere ich in die Box, der Empfang ist aber Scheiße. Der Abschlepper kommt und zieht mich bis auf die Döttinger Höhe. Dort funke ich mit der Box, die sagen mir, daß jemand (einer der Konkurrenten) zu mir unterwegs sei um mich anzuschieben damit wir übers Ziel kommen um wenigstens als angekommen gewertet zu werden. Da rollte der Kollege auch schon an und knacks schob er mich langsam an.

Die Leute am Rande, Streckenposten, Fans u.s.w. jubelten und reckten den Schumi-Daumen wegen der fairen Geste und bei dem Anblick gingen mir dann die Nerven komplett durch und ich heulte hemmungslos bis ich in den Parc Fermee geschoben wurde. Dort stieg ich aus, zog den Helm vom verheulten Gesicht und mir gegenüber stieg der Teamscheff-Kollege des Konkurrenten aus.
Ein netter Kerl, so um die 50 Jahre, ebenfalls verheult: "Komm her mein Junge!" und fiel mir flennend in die Arme. In der Box wo uns gut 60 verweinte Crewmitglieder gröhlend begrüßten. Mann, war das der Hammer. Obwohl das Ergebnis so Scheiße war, war dieses Erlebnis das tollste was ich im Motorsport seither hatte.
Selbst im TV hatte den Sieger keiner Klasse außer der Gesamtsieger interessiert, aber unseren Zieleinlauf hamse noch im Bild. Irre. Auch bin ich sportlich sehr stolz auf unsere Leistung, denn fahrerisch konnte uns das Wetter nix anhaben.

Hast Du noch ein Schlußwort ?

Nun ja, der Motor ist hin. Daumen drücken, das der neue rechtzeitig kommt.

Im grünen Regenwald der Eifel

Die Redaktion wünscht viel Erfolg bei den kommenden Testläufen und vor allem den Zuschauern kommendes Jahr besseres Wetter.

Chris Heuer/Smudo

Fotos: Andreas Gaida, Smudo, Staabi

Sportler der Woche

Pottenstein 2004 - Ein Rückblick und Aufruf

Am ersten Juli-Wochenende traf sich wie jedes Jahr die Community von VR in der Nähe von Pottenstein. Genauer gesagt auf einem Zeltplatz in der Nähe von Tüchersfeld. Der Großteil zeltete auf dem Platz und ein paar wenige suchten ein trockenes Lager bei "Ma Bates".

Gegenüber dem letzten Jahr waren die Prognosen für dieses Jahr eher schlecht als recht. So kam es dann auch und das Wochenende sollte verregnet sein. Zum größten Teil war es jedoch bewölkt und ab und an blickte auch mal die Sonne durch die Wolken.

Der eine oder andere Schauer blieb jedoch nie aus.

Die meisten Zelt-Besitzer und Hotel-Schläfer trafen schon am Freitag ein und demzufolge ging es schon am Freitag hoch her. Bis in die späte Nacht hinein, teils zum Leidwesen der benachbarten Zelter bzw. eigenen Früh-in-den-Schlafsack-Kriecher, wurde unter reichlichem Genuß der mitgebrachten Getränke diverser Art rege Konversation betrieben.

Es bildeten sich vorrangig Grüppchen, aber auch einzelne Member fanden sich zu einem stillen Gespräch.

Drei mit anwesende Hunde erfreuten zudem die durstige Gesellschaft durch Stöckchenholen oder einfach nur durch ihre Anwesenheit.

Der Samstag verlief an sich genau so. Der fehlende "Rest" traf am Vormittag ein und baute seine Zelte auf oder bezog sein Zimmerchen. Dann ging es auch sogleich über in rege und informative Unterhaltungen. Natürlich mit oder ohne das eine oder andere Getränk. Am Nachmittag fand die offizielle Verleihung der Pokale statt. Ein Teil der Member hatte sich schon vorher durchs Forum zur legendären Kanu-Tour verabredet und trat diese auch wie abgesprochen in aller Frühe an. Das Wetter war dafür sogar überraschend gut.

Die Redakteure des "Rückspiegels" (teils vertreten) kennen zwar die eine oder andere erwähnenswerte Story vom ganzen Wochenende, doch nicht alle lustigen Geschichten und Erlebnisse oder gewisse andere Vorkommnisse sind bekannt und so ist es an nun an euch gelegen "uns" sprich der gesamten Community jenes kund zu tun.

Daher ist hiermit jeder einzelne aufgefordert dem "Rückspiegel" seine persönlichen Erlebnisse und Eindrücke zu schildern. Jede Zuschrift, sei es nur ein einzeiliges Statement oder ein kompletter Erlebnissbericht, findet Aufnahme im Rückspiegel.
Erinnerung also einfach eintüten und bis jeweils Sonntags 12 Uhr senden an:

rueller@virtual-racing.org

Heißer Tanz in Florida beim Kampf um die begehrten Aufstiegsplätze

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Drückende Hitze herrschte bei dem letzten Rennen vor dem Aufstiegsintervall. 80 Runden und nach Auswertung der Strafen musste es dann feststehen, wer auf- oder abgestiegen ist. Die Absteiger in die Dom 3 standen schon vorher fest. Vier Fahrer, die nicht mehr aktiv fahren stiegen automatisch ab.

29 Unentwegte waren mit ihrer Crew erschienen, um auf der Strecke, wo man nix können muss, zu gewinnen.
Im freien Training konnte die Rundenzeit, gefahren von Bernhard Kämmerer, fast unter die 46 Sekunden Marke gedrückt werden. Aber die Zeit im Training ist halt nichts wert, das einzige was zählen sollte, ist die Zeit im Qualifying. David Bente schlug zu diesem Zeitpunkt wieder ein Mal mehr zu. Während David Bente das Feld ins Rennen führte, machte Horst Schumann ein langes Gesicht. Auf Grund technischer Probleme mit seinem Rechner, verzichtete er auf die Teilnahme an dem Rennen.
Das Rennen in Stichpunkten: Lap 2: Marcus Jirak schob sich an Marcus Auer vorbei auf Zehn. Ralf Manthey, mit Olaf Alester im Draft, ringt Olaf Woyna Platz Vier ab. Dann ein Duell über drei Runden zwischen Peter Neuendorf und Olaf Woyna um Platz Sechs.

Yellow Nr . 1 mit dem erschrokkenen Herbstrieth

Rang Sechs in Lap 2 für Peter Neuendorf, Lap 3 dann für Olaf Woyna. Lap 5 schließlich sieht Peter Neuendorf wieder auf Rang Sechs. Lap 6: Die erste Yellow Flag. Nils Herbstrieth geriet in Strudeln. Bedingt durch den Unfall mussten Axel Ziganki sowie Johannes Hestermann ausscheiden.

Lap 17: Olaf Alester im Draft von Olaf Woyna schoben sich auf den auf Rang Drei liegenden Ralf Manthey Rang vorbei.

Diese Aktion blieb nicht folgenlos. Olaf Alester touchierte bei dieser Aktion Ralf Manthey, was für diesen das Aus bedeutete, und Yellow Flag Nummer Zwei. Peter Neuendorf nutzte die Gunst der Stunde um das Feld anzuführen. Lap 23: Andreas Kroell ging an Holger Pank und Nils Herbstrieth vorbei, und schob sich vorläufig auf Rang Drei vor.

P	#	DRIVER	TIME
1	221	David Bente	46.872
2	105	Olaf_Woyna	46.883
3	53	David Kirsch	46.892
4	676	Ralf_Manthey	46.938
5	412	Bernhard Kämmerer	46.940
6	61	Peter_Neuendorf	46.963
7	90	Olaf Alester	46.965
8	505	Dirk Wilke	46.979
9	5	Ralf Gültzow	47.036
10	413	Marcus Jirak	47.045
11	348	Marcus Auer	47.052
12	216	Christopher Betz	47.084
13	218	Toni Foertsch	47.094
14	274	Juergen Nobbers	47.095
15	153	Axel Ziganki	47.108
16	880	Christian Ulrich	47.112
17	102	Nils Herbstrieth	47.129
18	255	Joerg Kormany	47.137
19	67	Andree Neumann	47.142
20	509	Arnulf Koehler	47.152
21	666	Marcus Trellenberg	47.165
22	140	Andreas Kroell	47.263
23	234	Holger Pank	47.298
24	334	Johannes Hestermann	47.553
25	966	Tim Schroeder	47.771
26	417	Thomas Althaus	--
27	469	Robert Schoeffmann	--
28	263	Nikolaus Neumann	--

Lap 24: Andreas Kroell eroberte von Marcus Trellenberg Rang Zwei. Olaf Woyna overtakes Nils Herbstrieth und Marcus Trellenberg, Rang Drei. Lap 28: Die Statistik sagte aus: Ralf Gültzow, Christopher Betz und Olaf Alester hatten retired. Was war passiert? Ralf Gültzow hat kurz gezuckt und Christopher Betz mit den Abgrund gerissen. Olaf Alester konnte nicht anders, und konnte nicht dran vorbei, am Desaster. Des eine Freud, des anderen Leid. Andreas Kroell, sah das Pacecar, und fuhr direkt hinter diesem her. Führung bis zur 37. Runde. Streckenarbeiter, die den Restmüll übersahen, waren Schuld an der nächsten Yellow Flag. In Runde 38 ging David Kirschs Motor hoch, Yellow Flag. Olaf Woyna nahm auf diesem Wege eine Führungsrunde mit. Nils Herbstrieth tat es ihm gleich Führung Runde 39 - 42. Marcus Trellenberg sah sich das Ganze an, und reagierte prompt. Auch ein Lead Lap für ihn, Lap Nr. 43. David Bente führte dann das Feld von Runde 44 - 53 an. Thomas Althaus, der schon in der allerersten Unfall verwikkelt war, fuhr bis zur 47. Runde tapfer mit, dann ließ in sein doch zu sehr demoliertes Auto im Stich.

Toni Förtsch #218 erklimmt Rang Zwei. Markus Jirak #413 hat das Nachsehen.

LAP 47, während der Eine, Althaus, die Träume einer guten Platzierung ad acta legen musste, drehte Andreas Kroell die schnellste Runde mit 46.464 Sekunden. Lap 48: Andreas Kroell ging erst an Marcus Trellenberg dann an Marcus Jirak vorbei auf die Position Vier. LAP 50: Jörg Kormany schob sich auf dem auf Zwei liegenden Peter Neuendorf vorbei. Und wie in Daytona so üblich ist, liegt man ein Mal einsam auf der äußeren Spur, dann kommen noch mehr vorbeigerauscht. In diesem Fall erst Andreas Kroell und Olaf Woyna direkt hinter her. Ein Fahrfehler David Bentes wurde ihm dann selbst zum Verhängnis. Yellow Flag in Runde 54, und das Aus für Bente. Die einen gingen noch ein Mal Treibstoff holen, und Andreas Kroell übernahm die Führung. Lap 61: Peter Neuendorf an Toni Foertsch vorbei auf Rang Fünf. Lap 62: Der finale Schuss von Bernhard Kämmerer. Es ging an Marcus Jirak vorbei, und sicherte sich so Den zweiten Platz. Lap 64: Dirk Wilke setzte sich vor Nikolaus Neumann, und beendete das Rennen dann auch als Sechster. Peter Neuendorf overtakes Nikolaus Neumann, Position Fünf, der Lohn der Mühe. Lap 68: Toni Foertsch schafft es Zwölf Runden vor Schluss dann Markus Jirak zu überholen. Rang Drei für Toni Foertsch, und die Blechmedaille für Marcus Jirak. Drei Runden fehlten Marcus Trellenberg bis zum Finish. Sein Motor verweigerte schlagartig den Dienst: Yellow Flag. Das Rennen wurde somit unter Gelb zu Ende gefahren.

Jürgen Nobbers

			Fahrer		STATUS
1	22	140	Andreas Kroell	123.741	Running
2	5	412	Bernhard Kämmerer	-0.36	Running
3	13	218	Toni Foertsch	-0.83	Running
4	10	413	Marcus Jirak	-2.76	Running
5	6	61	Peter_Neuendorf	-3.51	Running
6	8	505	Dirk Wilke	-3.86	Running
7	18	255	Joerg Kormany	-4.10	Running
8	28	263	Nikolaus Neumann	-6.06	Running
9	27	469	Robert Schoeffmann	-6.36	Running
10	19	67	Andree Neumann	-8.50	Running
11	23	234	Holger Pank	-9.31	Running
12	16	880	Christian Ulrich	-10.16	Running
13	25	966	Tim Schroeder	-11.12	Running
14	2	105	Olaf_Woyna	-1L	Running
15	14	274	Juergen Nobbers	-1L	Running
16	11	348	Marcus Auer	-2L	Running
17	21	666	Marcus Trellenberg	-3L	Valve
18	17	102	Nils Herbstrieth	-3L	Running
19	20	509	Arnulf Koehler	-8L	Running
20	1	221	David Bente	-27L	Retired
21	26	417	Thomas Althaus	-34L	Ignition
22	3	53	David Kirsch	-44L	Clutch
23	7	90	Olaf Alester	-50L	Wheel
24	12	216	Christopher Betz	-53L	Clutch
25	9	5	Ralf Gültzow	-54L	Accident
26	4	676	Ralf_Manthey	-63L	Accident
27	15	153	Axel Ziganki	-68L	Retired
28	24	334	Johannes Hestermann	-70L	Retired

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Volles Feld im bewölktem Chicago

Die Zuschauer konnten auf ein großes Fahrerfeld hoffen, und wurden auch nicht enttäuscht. Acht neue Fahrer, vier aus der DOM 1, und vier aus der DOM 3. Ein paar Teilnehmer waren verhindert, sonst hätte man bestimmt FULL GRID melden können.
Unerwarteterweise war bei doch arg bewölkt, im sonst so Sonnenverwöhnten Chicago, wo der Blues zu Hause ist. Andreas Gaida, von der DOM 1 kommend, zeigte direkt wer der Chef im Ring ist.
Während Andreas Gaida das Feld in Rennen führte, saß Horst Schumann wieder zu Hause und haderte wieder ein Mal mit der Technik.

Wie schon beim letzten Event in Daytona ließ ihn die Technik nicht am Rennen teilhaben.
In Runde sechs fuhr Ralf Manthey mit 28.721 Sekunden die schnellste Rennrunde.

Foertsch im Fight mit Trellenberg

Polesittter Andreas Gaida führt das Feld an

Aber der Höhepunkt dieser Runde war der Überholvorgang von David Kirsch, als er an Andreas Gaida förmlich vorbei flog. Ruhig wurden die nächsten beiden Runden abgespult als die erste Yellow Flag ausgepackt wurde. Der Unfall wurde Holger Pank dabei zum Verhängnis, der kurze Zeit später, in Runde 15, ausscheiden musste.

Umgedreht in Runde 36 wurde Jürgen Nobbers, Yellow Flag folgte auf dem Fuße. Statt zu warten bis alle vorbei waren, entschied er sich zu drehen um keine Runde zu verlieren. Christopher Betz wurde dabei übersehen. Ergebnis:

Zwei schrotte Fahrzeuge und ein erboster Christopher Betz, der für diese Aktion, zu Recht, absolut gar kein Verständnis hatte. Da waren es noch 27 Rennsüchtige.

Thomas Althaus nutzte die Gelegenheit für ein paar Extrapunkte, Führung für diese Runde. Die alte Hackordnung herrschte dann wieder ab der 39. Runde, als Andreas Gaida wieder vorne weg stürmte.
Ein Change Line in LAP 42 bescherte die nächste Yellow Flag und einen Feierabend-whiskey für Ralf Manthey.
David Kirsch und Andreas Gaida rangelten um platz Eins im 47. Umlauf, den David Kirsch für sich entscheiden konnte. Ausfall für Martin Nachtsheim in LAP 55 nach einem Unforced eines Mitstreiters. Andreas Gaida übernahm wieder die Führung in LAP 74, und Stefan Schrader geriet in den Unfall der eine Yellow Flag auslöste. Garage auf; Stock Car rein; Garage zu; Feierabend.
Frank Zanker schrieb sich dann auch in die Bücher ein. Er führte das Feld in der 78. Runde an. LAP 79, und ein neuer Leader: David Bente. Nach einem Unforced konnte Christian Ulrich in Runde 96 den Netzstecker ziehen.

Zankers Siegträume wurden vom Change Line Bentes jäh beendet

Frank Zanker folgte ihm zwei Runnden später. Lap 101, David Kirsch ging an David Bente vorbei an den Platz an der Sonne. Sebastian Bach, Andreas Gaida und Andreas Kroell mussten dann nacheinander aufgeben. Drei Runde vor Schluss Dramatik pur. David Kirsch verlor die Führung an David Bente.
Er holte sich die Führung aber in der allerletzten Kurve zurück, und siegte mit denkbar knappem Vorsprung. Robert Schoeffmann als dritter strahlte mit den beiden um die

Im Bild der Siegesmove von David Kirsch. Im Hintergrund der Dritte Robert Schöffmann

Wette, weil er sein bestes Ergebnis seit Lowes errang. Zehn Mal hatte die Führung, bei fünf verschiedenen Fahrern gewechselt. David Kirsch hatte die meisten Runden (91) angeführt. Das reale Wetter hatte so manchen in Form von Gewitter oder ähnlichem einen gewaltigen Strich durch die Planung gemacht. Aber jetzt haben alle 14 Tage Zeit, ihr Mütchen abzukühlen und frischen Mutes in New Hampshire ihr Glück erneut zu versuchen.

Jürgen Nobbers

RACE RESULTS (After 134 laps)

Pos	No	Fahrer	Zeit	Punkte
1	53	David Kirsch	97m41.525s	185
2	221	David Bente	00.202s	175
3	469	Robert Schoeffmann	00.332s	165
4	105	Olaf Woyna	00.679s	160
5	61	Peter Neuendorf	00.886s	155
6	5	Ralf Gültzow	01.322s	150
7	334	Johannes Hestermann	01.409s	146
8	295	Uli Pruefer	02.604s	142
9	666	Marcus Trellenberg	02.773s	138
10	509	Arnulf Koehler	02.855s	134
11	218	Toni Foertsch	03.345s	130
12	505	Dirk Wilke	04.033s	127
13	263	Nikolaus Neumann	04.178s	124
14	243	Thomas Boettcher	04.943s	121
15	412	Bernhard Kaemmerer	05.615s	118
16	417	Thomas Althaus	06.389s	120
17	90	Olaf Alester	23.322s	112
18	225	Marco Wust	2 lap(s)	109
19	966	Tim Schroeder	2 lap(s)	106
20	140	Andreas Kroell	8 lap(s)	103
21	187	Andreas Gaida	30 lap(s)	105
22	508	Sebastian Bach	31 lap(s)	97
23	113	Frank Zanker	37 lap(s)	99
24	880	Christian Ulrich	42 lap(s)	91
25	888	Stefan Schrader	61 lap(s)	88
26	127	Martin Nachtsheim	80 lap(s)	85
27	676	Ralf Manthey	93 lap(s)	82
28	274	Juergen Nobbers	97 lap(s)	79
29	216	Christopher Betz	99 lap(s)	76
30	234	Holger Pank	120 lap(s)	73

Volles Feld beim Langstreckenpokal

Road Atlanta ist Startpunkt der neuen Trophy

GPLLP. Am 9.7. wurde die Pedro Rodriguez Trophy im GPLLP mit dem Lauf in Road Atlanta eröffnet. Zahlreiche Anmeldungen machten eine Einteilung in 2 Grids notwendig.

In Qualifying zu Grid A konnte sich zunächst David Schneider (Hon) vor seinem Teamkollegen Thomas Horn, beide mit 1:14.0 Zeiten, durchsetzen. Ebenfalls unter 1:15 blieben Steffen Menz (Fer), Fredy Eugster (Hon) und Marco Saupe (BRM).
Am Start lief es nur bis zur dritten Kurve glatt. Dann konnte Fredy seinen Honda nicht in der Spur halten, traf Marco und löste damit eine Kettenreaktion aus, in der fast das komplette Feld hinter dem Führungsquartett in Mitleidenschaft gezogen wurde.
Vorn konnten sich die ersten 4 Fahrer mit der Zeit absetzen, Thomas war beim Start in Führung gegangen und hielt diese Position, nur nach seinem Tankstops war er für wenige Runden auf P2. David übernahm in dieser Zeit die Führung, fiel aber nach seinem Stop bis auf Rang drei zurück, da Steffen ohne Boxenstop durchfuhr. Thomas hingegen hatte einen Vorsprung herausgefahren, der groß genug war um vor dem Ferrari wieder auf die Strecke zu kommen.
In der Reihenfolge Thomas, Steffen, David kamen diese drei auch ins Ziel, Fredy hingegen fiel einige Runden vor Schluss mit technischem Defekt aus.

Das Podiumstrio kurz nach dem Start.

Im Mittelfeld gab es mehrere Duelle, zum einen zwischen Andreas Wendt und Martin Engel die in dieser Reihenfolge abgewunken wurden, sowie dahinter über das ganze Rennen in einer Gruppe mit Michael Kohlbecker, Roland Wagner, Soeren Scharf und Ralf Ebert.

Marco Saupe konnte wegen eines Motorschadens den Rückstand nach dem Startcrash nicht mehr aufholen, und wurde Zehnter, vor Björn Fietz, Dirk Klinkenberg, Lars Moldenhauer und Carsten Wittwer.

Einen Start-Ziel Sieg gab es in Grid B. Nachdem Dirk Wessendorf schon im Qualifying knapp die Pole Position vor Stefan Gawol erreichen konnte, liess er sich auch im Rennen nicht aufhalten.

Sein Lotus überquerte die Ziellinie 4 Sekunden vor Peter Neuendorfs Brabham, der sich durch konstante Runden von Platz 7 im Quali aus nach vorn arbeiten konnte.

Den dritten Podiumsplatz holte sich Maerte Gabriel im Eagle. Dahinter kamen noch Werner Reichert (Eag), Chris Woehlk (BRM), Stefan Gawol (Coo) und Andreas Uehlein (Bra) ins Ziel.
- *Marco Saupe*

Sieger des Rennens: Thomas Horn.

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.

Gefahren im Leben des Motorjournalisten

Die Piloten empfinden für Darlington eine Art Hassliebe. Die „Old Lady in Black" wie die Strecke in Anspielung auf ihr Alter liebevoll genannt wird, die Rennstrecke fordert selbst dem abgebrühtesten Routinier eine gehörige Portion Respekt ab.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Cale Yarborough , dreifacher NASCAR-Champion dazu: „Wenn du am Anfang des Trainings nicht weiterkommst, weißt du hier oft nicht woran es liegt.

Ob das Chassis nicht optimal ist, die Strecke heute weniger Haftung aufbaut, der Motor müde ist oder ob du selbst einen schlechten Tag hast."
Richard Petty über die alte Dame in schwarz: „Wie willst du dein Auto auf diesen unberechenbaren Kurs vernünftig abstimmen, wenn die verdammte Karre in Turn 1 und Turn 2 übersteuert, in Turn 3 und 4 jedoch untersteuert?"

David Pearson, zehnfacher Darlington-Sieger, fügt hinzu: „Die meisten Piloten haben in all den Jahren so viele seltsame Geschichten über diese Strecke gehört, daß sie bereits mit einer negativen Einstellung hinfahren. Das ist schade."

Die negative Einstellung ist nicht ganz unberechtigt. Darlington ist eine Strecke die dich überrascht wenn du es am wenigsten erwartest. Auf keinem Oval gibt es so viele untererwartete Wendungen. Ein klitzekleiner Moment der Unachtsamkeit und schön küßt ein Auto herzhaft die Mauer.

Heute ist Darlington weder das längste, noch das schnellste oder das geldträchtigste Rennen im NASCAR-Kalender. Diese Rekorde haben längst Charlotte, Talladega und Daytona inne. Trotzdem steht ein Sieg beim „Southern 500" ganz oben auf der Wunschliste aller Piloten.

Die Dame in schwarz erhält in ihren Jahren ein paar mal neue Kleider. 1953 werden Turn 1 und 2 ausgebaut, die Strecke wächst damit auf 1,366 Meilen. Das Fieber in den Kurven, die Neigung der Steilwand, steigt auf 26 Grad. 1969 erhalten Turn 3 und 4 ein anderes Gesicht, daß alle so lange ärgert, bis es 1974 erneut geliftet wird.

Andere Kuren für die rüstige Dame werden vor allem aus Sicherheitsgründen verschrieben:

Der Turm der Rundenzähler beispielsweise steht jahrelang ausgangs Turn 4 auf einer Gerüstkonstruktion. Von dort aus hatten die Zähler einen hervorragenden Blick über die komplette Rennstrecke. Alles ist wunderbar, bis Johnny Allen 1960 in Turn 4 vom rechten Weg abkommt und das Gerüst torpediert. Glücklicherweise ist es an jenem Tag ungewöhnlich kühl und alle Offiziellen haben sich auf dem oberen Teil des Turms versammelt, weil dort bereits die Sonne hinscheint. Allen rummst in den schattigen Teil und ist der einzige der bei dem furchterregenden Unfall leicht verletzt wird. Ein Jahr später ragt der Turm an der Innenseite der Kurve in die Luft.

Motorsportjournalisten haftet ein zweifelhafter Ruf an. Das Gefährlichste was einem Rennschreiber passieren könne, sagen spitze Zungen, sei: „An Trinkerleber zu sterben oder sich die Finger in der Schreibmaschine einzuklemmen!". Dabei lauern ganz andere Gefahren auf sie.

Bis 1966 steht die Pressetribüne auf ihren dünnen Holzstelzen außerhalb von Turn 1. Eine vorzügliche Stelle für Lebensmüde, denn es ist die einzige Pressestelle der Welt, die keine fünf Meter von der Strecke entfernt steht und vor den Rennwagen nur durch zwei lächerliche Leitplanken geschützt ist.

Es ist ebenfalls die einzige Pressetribüne der Welt, die sich von hinten nach vorne füllt.

Zudem ist es eine sehr luftige Tribüne und mit dem Staub und Reifenabrieb bei den 500-Meilen-Rennen sind nach einiger Zeit Piloten und Journalisten kaum noch zu unterscheiden.

Den kleinen Unterschied machen die Dauermieter der Tribüne. Rennfahrer müssen sich eher selten gegen Hornissen verteidigen. 1966 ändert sich das alles. Ein etwas spät eingetroffener Schreiber wird galant zu einem vorzüglichen Platz in der ersten Reihe Mitte geführt.

Wie das Rennen so vor sich hinplätschert schaut der dienstbeflissene Mann auf seinen Notizblock hinunter um irgendeine geistreiche Bemerkung zu Papier zu bringen.

Und während er so eifrig kritzelt bemerkt er einen seltsamen Ton, in der Art eines metallischen Donnerns. Als er verwundert aufschaut sieht er vor sich die Unterseite eines Rennwagens vorbeifliegen.

Als sich der zu Tode erschrokkene Schreiber und seine nicht weniger schockierten Kollegen einigermaßen erholt haben rekonstruieren sie den Vorfall:

Earl Balmers Fahrzeug, so stellt es sich heraus, ist von einem Konkurrenten angeschubst worden worauf es sich von der Strecke gewürfelt hat und zwischen Leitplanke und Pressetribüne in die Tiefe gesegelt ist, um dort im Vorbeiflug die Beine des Gerüstes abzurasieren und die halbe Tribüne in Schräglage zu kippen.

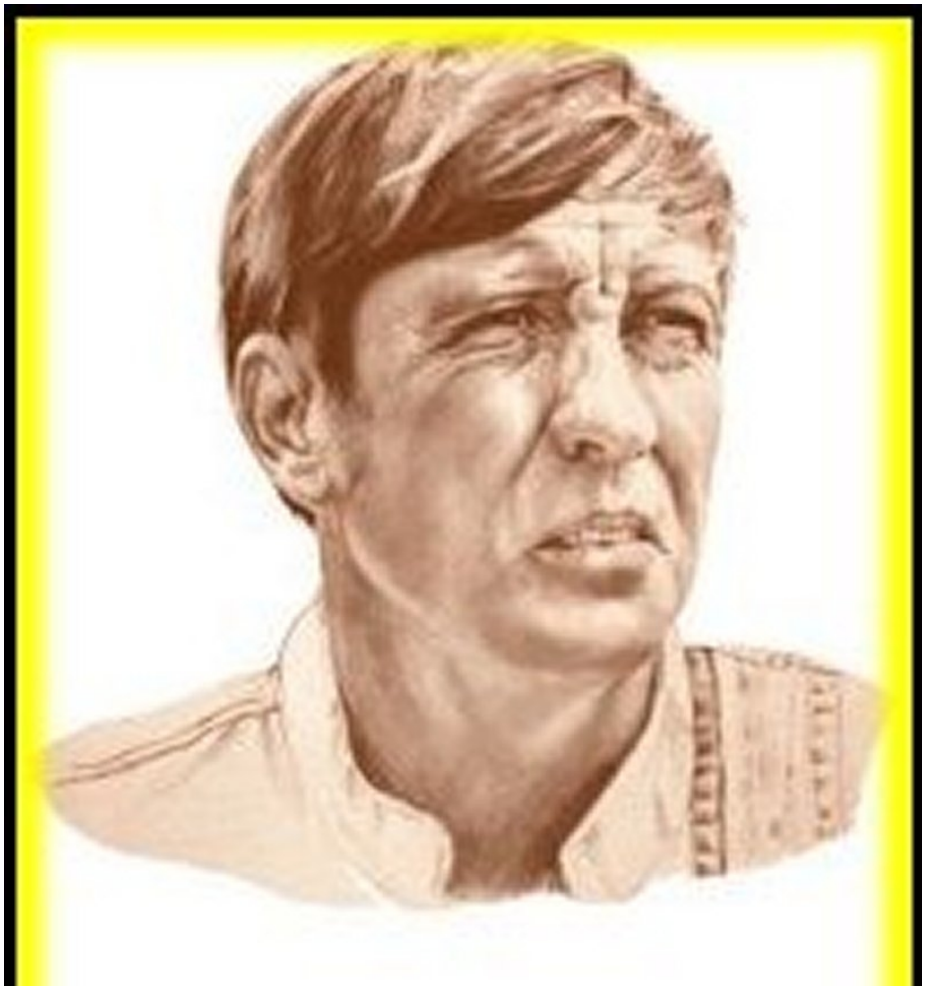
Nach diesem Intermezzo erlebt das Bauwerk eine weitere Premiere. Es wird zur einzigen Pressetribüne der Welt auf die sich kein einziger Reporter mehr setzt. Danach wurde die Tribüne in eine sichere Distanz zur Strecke verschoben und die Strecke erhielt eine Betonbegrenzung.

Das größte Kompliment an Darlington hat einmal Bobby Isaac, NASCAR-Champion 1970, gemacht:

„Ich würde gerne auf jeder anderen Strecke fahren, aber es gibt keine andere Strecke auf der ich so gerne gewinnen würde wie Darlington!".

Warum die Piloten andere Ovale zum Schnellfahren vorziehen ist recht einfach zu erklären. Die Geraden sind hier nur 550 Meter lang und bei Rundendurchschnittszeiten von 260 km/h wird jedem einleuchten das zwischen den Kurven nicht viel Zeit zum Ausruhen bleibt. Sicher, die Fahrer genehmigen sich auf der Strecke wie Daytona oder Talladega während des Rennens auch keine Nickerchen, aber dort ist es möglich sich ein wenig die Zeit zu vertreiben. Ein kleiner Schwatz über Bordfunk mit seiner Boxencrew, mit ein paar provozierenden Gesten zum Nebenmann oder mit einer Zigarette die sich der eine oder andere Fahrer immer angesteckt hat.

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



Aufstiegswahn
Packendes DOM 3 Rennen

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Chicagoland, eine schnelle, breite Strecke für schöne Zweikämpfe und schnelle Überholmanöver. 20 Fahrer kamen am Donnerstag den 8.7. um die 134 Runden zu bestreiten. Es war auch das erste Rennen nach dem 4. Auf- und Abstiegsintervall. Wie würden sich also die "Neuen" anstellen?

Sieger Christian Prasuhn

Quali: Christian Prasuhn holte seine erste Pole Position dieses Jahr vor Martin Kirchner, Claudio Ferrera, Christoph Guler und Stefan Pültz.

Race: Ideale Wetterbedingungen: Sonne pur und 70° Fahrenheit bei leichtem Wind. Kurz vor dem Start des Rennens brach jedoch die Verbindung von Stefan Pültz zusammen, sodass er mit 4 Runden das Rennen wieder aufnahm. Prasuhn konnte seine Führung behaupten und im Hinterfeld löste Arthur Seiverth die erste Yellow aus. Er drehte sich Ausgangs Kurve 4 direkt vor Lars Löschmann. Löschmann konnte zwar noch abbremsen, drehte sich deshalb aber direkt vor Axel Köster und Rene Cremer, die

ihn dann jeweils rammten. Beim Restart gab Löschmanns Motor dann komplett den Geist auf. Die zweite Gelbphase in Runde 14 wurde wieder durch Seiverth ausgelöst, der diesmal Christoph Guler abschoss. Beide konnten aber weiterhin fahren. Viele Fahrer nutzten diese zweite Gelbphase um zu tanken und zum Reifenwechsel.

Die Spitze blieb unverändert: Prasuhn, Kirchner, Ferrera. In Runde 19 drehte sich Rene Cremer in Kurve 3.

5. Yellow

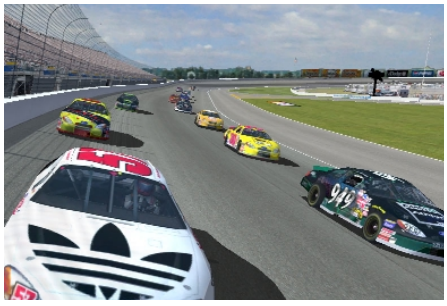
Dieser Unfall war für Cremer, Riedler und Apitz das Aus. Restart Runde 24 und Yellow Nummer 4. Frank Stevens fuhr Peter Gess Ausgang Kurve 4 ins Heck.

Das Aus für Stevens und Gess. Nach dieser schwachen Startphase folgte eine lange Grünphase. Nun hieß es schnell sein, aber trotzdem Reifen schonend fahren. Die Spitzengruppe bekam ab der 35. Runde einen neuen Drittplatzierten mit Dirk Wessendorf.

Zehn Runden später überholte dieser den Zweiten Kirchner und war nun 0.4 sec hinter dem Ersten Prasuhn. In Runde 49 überholte Wessendorf Prasuhn in T3 und war nun der neue Führende.

Boxenstops Runde 64

In der 62. Runde ging der Drittplazierte Kirchner in die Box. Wegener war nun dritter mit 5 Sekunden Rückstand auf den Zweiten. Doch diese Grünphase wurde in der 63. Runde beendet als sich Arthur Seiverth drehte. Wessendorf und Pültz hatten Glück, dass sie nicht Seiverth trafen, der vom Infield wieder auf die Strecke rutschte. Dafür hatte Axel Köster weniger Glück, der genau in Seiverth rein fuhr. Der Drittplazierte Wegener hatte in diesem langen Stint am meisten Plätze gut gemacht.



Restart Runde 70

Er fuhr von 13 auf 3. Doch nun hatte er Lapper vor sich die so langsam auf das Feld aufschlossen, dass das Pacecar schon hinter ihnen war. Wegener hielt es nicht aus und überholte das Pacecar kassierte zu Recht eine Black Flag, die ihn von Position drei auf 14 zurückwarf mit drei Runden Rückstand.

Doch nicht nur Wegener war eine Runde oder mehrere zurück. Die einzigen Fahrer die noch in der Lead Lap waren, waren Wessendorf und Prasuhn. Die Führung wechselte zwischen den beiden noch sieben Mal. In Runde 109 gab es jedoch technische Probleme bei Wessendorf.

Er musste in die Box, wo er sich sowohl bei der Einfahrt in die Box, als auch bei der Ausfahrt drehte. Er konnte jedoch mit einer Runde Rückstand weiter fahren. Zweiter war nun Claudio Ferrera vor Carsten Scheid. In Runde 126 hätte es fast noch einmal gekracht.

Wegener sah den lädierten Korbel zu spät und fuhr ihm fast ins Heck. Doch Prasuhn kümmerte das nicht und fuhr den Sieg nach Hause. Wir wissen nicht wie es ausgegangen wäre wenn Wessendorf nicht diese Probleme gehabt hätte, es wäre aber auf jeden Fall noch mal spannend geworden.

Zweiter wurde Ferrera mit 29sec Rückstand, dritter Dünkel. Danach kamen Scheid, Wessendorf, Malecki, Kirchner, Wegener, Heuer und Stix. Die größte Überraschung war wohl Dünkel der gleich in seinem ersten DOM3-Rennen aufs Podest fuhr.

Dünkel hieß auch der Fahrer der am meisten nach vorne kam. Von 20 gestartet, machte er 17 Positionen gut.

Mit 88 Runden führte Christian Prasuhn die meisten Runden das Feld an. Dirk Wessendorf hatte 46 Führungsrunden.

Insgesamt gab es fünf Gelbphasen, acht Führungswechsel von zwei Fahrern. Nach dem Rennen wurde besonders über die Situation der 64./65. Runde diskutiert. Anfangs glaubte man an einen Bug von Nascar, doch dann war schnell klar, dass einige Fahrer Schuld hatten. Namen werden natürlich nicht genannt. :-)

Meinungen:

Christian Prasuhn:
Ich freu mich über meine erste pole und meinen ersten cup-win dieses Jahr. Schade, dass Wesse irgendwann den Abgang machte, wäre bestimmt noch ein interessantes Duell geworden.

Dirk Wessendorf:
Mich hat diese blöde Warperei Platz 1 oder 2 gekostet! Grats Christian, total verpennt im Chat!

Claudio Ferrera:
Was Habt IHR bloss ALLE mit diesem AUFSTIEGS WAHN! Was hat man davon so schnell wie MÖGLICH mit ALIENS zu FAHREN!?

Lieber Geduldig in der DOM3 sich beweisen....bis die ZEIT kommt wo man den AUFSTIEG locker schafft!

Conrad Wegener