

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 30 / 9. August 2004



Premiere: Erster Lauf zur LFS-Meisterschaft

GNL: Alle DOM-Läufe in Indianapolis

Trucks: Power Stroke 200

Weekend: Weekend Thunder in Indi

GPL: Rookies in Goodwood

**Testen Sie Ihren Renncharakter
im VR-Psycho-Test**

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

Thomas Böttcher

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

Michael Malecki

Christian Neyses

Jürgen Nobbers

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 30/2004

nächster

Redaktionsschluss:

16.August 2004 15 Uhr

Lachhaft

Meine Freundin und ich planen, zu heiraten. Meine Freundin ist eine Traumfrau. Da ist aber etwas, das mich beunruhigt: Ihre jüngere Schwester. Sie ist 20 Jahre alt, trägt Minis und weit ausgeschnittene T-Shirts. Immer, wenn sie in meiner Nähe ist gestattet sie mir Einblick in ihre Unterwäsche und in ihren Ausschnitt. Das macht sie bei niemandem sonst, nur bei mir. Eines Tages rief mich die kleine Schwester an, um mit mir einen Termin abzumachen. Sie wollte über die Planung der Hochzeit und die Gästeliste sprechen. Als ich bei ihr ankam, war sie alleine zu Hause. Sie flüsterte mir ins Ohr, sie wolle nur ein einziges Mal vor der Hochzeit mit mir schlafen. Wirklich nur ein einziges Mal. Sie sei total scharf auf mich. Niemand würde je davon erfahren, danach würde sie wieder die brave kleine Schwester sein. Ich war total schockiert. Sie sagte, sie würde jetzt die Treppe hochgehen. Wenn ich es ebenso wie sie wolle, solle ich ihr einfach ins Schlafzimmer folgen. Oben angekommen warf sie mir ihr Höschen entgegen und verschwand im Schlafzimmer.

Ich sagte kein Wort, verließ das Haus und ging zu meinem Auto. Draussen tauchte auf einmal mein zukünftiger Schwiegervater auf, umarmte mich und sagte in Tränen: "Wir sind so glücklich, dass du unseren kleinen Test bestanden hast. Wir können uns keinen besseren Mann für unsere Tochter wünschen. Willkommen in der Familie". Die Moral dieser Geschichte? Bewahre deine Kondome immer im Auto auf...

Aus dem Inhalt

Seite 02

Impressum

Seite 03 bis Seite 05:

1. Lauf LFS Meisterschaft

Seite 06:

Der VR-Psychotest

Seite 07 bis Seite 08:

Faszination Nascar

Seite 09 bis Seite 10:

DOM 1 Indianapolis

Seite 11 bis Seite 13:

Weekend Thunder Indi

Seite 14 bis Seite 15:

Trucks Power Stroke 200

Seite 16:

GPL Rookies in Goodwood

Seite 17 bis Seite 20:

DOM 2 Indianapolis

Seite 21 bis Seite 24:

DOM 3 Indianapolis

Stellenmarkt

Der Vorstandsvorsitzende der VR, Arndt Röttgers, veröffentlichte diese Woche die kürzeste Stellenanzeige des Jahres.

Da die Stellenbesetzung sehr wichtig ist (um auch die Nörgler zufrieden zu stellen, die sich auf der VR Homepage nicht mehr zurecht finden) wird der Inhalt hier noch einmal wiederholt.

“ Hi, wir suchen einen Designer für die Inhalte der VR-Website. HTML oder php (etc...) Kenntnisse spielen dabei keine Rolle. Wer Interesse hat, bitte PN an mich.”

Bleibt zu hoffen, dass sich jemand für diesen Job findet, der wie jeder Job in der VR keine Bezahlung findet, aber mit der Dankbarkeit der gesamten Community belohnt wird.

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_RS@gmx.net

Leserbriefe

leserbrief_RS@gmx.de

Das Titelbild zeigt:

Andy Wilke und Matthias Wien
beim Zweikampf im
Truckrennen im
Indy Raceway Park
Foto: Jürgen Nobbers

Premiere in der VR: Erster Lauf zur VR-LFS Meisterschaft

Renè Cremer in Grid 1 erfolgreich, Marx dominiert LFS Grid 2

Sonntag und Mittwoch fanden die ersten Läufe zur neuen LFS Meisterschaft statt. Gefahren wurde die Strecke South City Long Reversed. South City ist, wie der Name schon sagt ein Stadtkurs mit schnellen und langsamen, engen Kurven. Man fährt hier ständig knapp an den Leitplanken vorbei. Kollisionen sind daher nicht ausgeschlossen. Die verzeiht LFS Dank dem noch fehlenden Schadensmodell aber. Man verliert lediglich ein bisschen Zeit.

Einem mittelschnellen Rechtsbogen folgt eine enge Schikane bevor es über zwei 90° Linkskurven zur zweiten Haarnadel geht. Danach ist wieder Vollgas bis zur S/F angesagt. Für eine Runde braucht man zwischen 2:10min und 2:16min.

Beim Sonntagsrennen waren leider nur 4 der gemeldeten 11 Fahrer am Start. Trotzdem gab es eine Reihe von spannenden Zweikämpfen. Andreas Kröll war im Sprint von Pole aus

Rene kämpfte sich im Laufe der 12 Runden wieder an Michael heran und setzte ihn besonders in der letzten Runde schwer unter Druck. Mit einer Wagenlänge Vorsprung gewann Liebl aber dennoch das Rennen. Dritter wurde Kröll mit knappen 8 Sek Rückstand vor Hartweg, der fast noch überundet worden wäre.



gestartet, vor Michael Liebl, Renè Cremer und Thomas Hartweg. Michael Liebl setzte sich schnell an die Spitze, Rene fiel durch einen Dreher zunächst etwas zurück. Thomas Hartweg hatte einen ganz schlechten Tag und war



In umgekehrter Reihenfolge vom Sprintergebnis wurde das 18 Runden lange Hauptrennen gestartet. Allerdings war diese Startreihenfolge bei einem nötigen Restart nicht mehr vorhanden.

Bei einem 4-Mann kleinen Starterfeld aber kein großer Verlust für den letzten Starter. Cremer setzte sich gleich an die Spitze,

Direkt nach S/F folgt eine schwer einzusehende Vollgas links, in der es oft zu Unfällen kommt, besonders, wenn man gerade hier in Zweikämpfen verwickelt ist.

In der folgenden Haarnadel können die Zuschauer einige Verbremser und Dreher beobachten. Nach einem weiteren Vollgasstück kommt man in den langsameren Teil der Strecke mit der einzigen 1. Gang Kurve.



weit hinter dem führenden Trio unterwegs.



Hartweg wurde auch hier sofort nach hinten durchgereicht. Der graue GT setzte sich bald von seinen Verfolgern ab und hatte zwischenzeitlich fast 15 Sek Vorsprung ehe er durch einen Dreher Zeit verlor und Liebl und Kröll plötzlich wieder dran waren. Doch er ließ sich seinen Sieg nicht nehmen. Liebl verteidigte seinen zweiten Platz gegen Kröll auf der letzten Rille, der wurde nur Dritter vor Hartweg. Damit holte sich René Cremer den Tagessieg vor Michael Liebl.



Pech für Streit. Er hatte sich zwar als Sechster qualifiziert, musste aber aus der Box hinterher fahren.



Der Mittwochs Grid 2 war deutlich voller, als der erste Grid. 11 von 15 gemeldeten Fahrern standen nach der Quali am Start. Alex Marx dominierte dabei von der ersten Sekunde an das Feld. Die Qualizeiten vedeutlich da noch zusätzlich: Marx holte sich mit 2:10.81 die Pole. Tobias Walter auf Platz 2 und Oli Augst dahinter waren mit ihren 2:12er Zeiten schon deutlich zurück. Den Start zum Sprint konnte Alex Marx für sich entscheiden, dahinter reihten sich Walter, Augst und Dikant ein. Augst fiel jedoch nach einem kleinen Fehler schnell zurück. Fingerhut war nach gutem Start schnell auf Pos. 4 vorgefahren. Hanraths musste nach einem Dreher im Quali von hinten los fahren.

Nach einem Disco gab er das Rennen aber schon früh auf.

Marx und Walter konnten sich weit nach vorne absetzen.

Dahinter folgte das Duo Dikant / Fingerhut.



Fingerhut konnte sich zu Beginn auf Platz 4 festsetzen, wurde aber bald von Oli Augst überholt.

Oli Augst auf Rang 5 konnte bald auf die beiden aufschließen und nach mehreren Fehlern Fingerhuts dessen 4. Position übernehmen.

Im Mittelfeld gab es einige Positionskämpfe. Timo Föllner musste nach einem Unfall wieder Zeit gut machen, Hanraths, von hinten gestartet war mittlerweile auf Platz 6 vorgefahren. Reichert war zu diesem Zeitpunkt leider schon weit zurück. Nach einem Fehler von Dorner konnte er sich dann aber doch noch über einen Gegner auf der Strecke freuen. Den 12-Runden Sprint gewann Marx 10 Sekunden vor Walter. Dikant komplettierte das Podium.

Das Hauptrennen wurde in umgekehrter Reihenfolge im Sprintergebnis gestartet. Streit stand auf Pole vor Reichert und Dorner. Pech für Dikant. Nach einem Disco musste er dem Feld hinterher eilen. Bereits in der ersten Kurve kam es zu einem Unfall, in dem mehrere Fahrzeuge verwickelt waren. Für 4 Fahrzeuge nebeneinander war einfach kein Platz. Reichert, Föllner, Hanraths Augst und Fingerhut waren in dem Unfall verwickelt.



Unfall in T1: Zu viert durch die Kurve war eben nicht möglich. Reichert, Fingerhut und die drei THC Fahrer bekamen das zu spüren.

Marx und Walter konnten sich mit Glück durch die havarierten Fahrzeuge mogeln.

Es dauerte einige Zeit, bis das Feld zur Ruhe kam, mehrere Unfälle folgten,



Tobias Walter konnte sich kurzzeitig hinter Marx festsetzen, fiel dann aber doch ein Stück zurück.

Reichert und Fingerhut fanden sich am Ende des Feldes wieder, nur noch Dikant war hinter den beiden. Udo Streit konnte sich einige Zeit lang vor den beiden Schnellste im Feld halten, musste sich aber dann irgendwann doch geschlagen geben. Walter hatte den Vorteil, besser aus dem Chaos am Start herausgekommen zu sein und konnte sich zunächst vor Marx festsetzen. Nach einem Überholmanöver konnte er noch einmal kontern, musste Marx letztendlich aber doch passieren lassen.

Hinter den beiden ersten fand sich das Trio Streit, Wessendorf, Dorner ein, die durch die Unfälle zu Anfangs

etwas Luft zu den Verfolgern hatten. Nach einem Dreher gab Wessendorf dann das Rennen auf. Kurz darauf stellte auch Fingerhut seinen GTI ab. Axel Dorner wurde am Schluß noch nach hinten durchgereicht. Das Hauptrennen gewann Marx knapp vor Walter, der sich bis zum Ende nicht abschütteln ließ. Udo Streit wurde Dritter vor den drei THC Piloten Hanraths, Föller und Augst.

Siebter wurde Dorner und den letzten Platz belegte leider erneut Reichert. Dikant hatte in Runde 15 erneut einen Disco und war somit der dritte Fahrer, der die Zielflagge nicht sah.



Im Sprint noch guter Dritter, im Hauptrennen ausgeschieden. Dikant hatte mit Verbindungsproblemen zu kämpfen.

Marx fuhr auch in beiden Rennen die schnellste Runde, für die es Bonuspunkte gibt.

Damit konnte er sich die Maximalpunktzahl von 69 Zählern sichern. Tobias Walter belegt in der Gesamtwertung mit 57 Punkten Rang 2, Oli Augst ist mit 43 Punkten Dritter.



Dominierte beide Rennen. Alex Marx war einfach unschlagbar.

Diese Woche geht es nach Fern Bay, dort wird die Strecke Fern Bay Gold Reversed gefahren.

Als fahrbare Untersätze sind diesmal die Turbos zugelassen.

Hoffentlich sind dann in Grid A mehr Fahrer am Start, damit dieser Grid nicht frühzeitig "ausstirbt".

Nach der Vorstellung in South City wird Marx auch als absoluter Favorit in Divison B an den Start gehen, dahinter dürfte es aber spannend werden.

Dominic Fingerhut



Reichert kämpfte auf vergebene Posten. In beiden Rennen wurde er Letzter und profitierte lediglich von Ausfällen.

Der ultimative VR-Racecharakter-Test

Beantworten sie alle Fragen nach bestem Gewissen und merken sich wie oft sie A), B), C) oder D) gewählt haben

1. Wie hoch ist ihr LPI?

- A) <10
- B) Zwischen 10 und 100
- C) >100
- D) Was ist LPI?

2. Was machen Sie wenn eine Gelbphase ausgerufen wird?

- A) Vollgas und so viele Wagen wie möglich vor S/F überholen
- B) Ich gucke wo die Wracks hintrudeln und wenn einer in meine Richtung kommt bremsen ich
- C) Ich trete sofort auf die Bremse, das habe ich gelernt nachdem mir Bernard 275 Strafpunkte gegeben hat als ich mal zu spät bremsste
- D) Gelbphase? Hä?

3. Wieviele Kurven hat ihre ideale Rennstrecke?

- A) Keine, ich fahr Dega und Tona, und das sind ja keine richtigen Kurven
- B) 4
- C) 4 ... oder 3, Pocono gibt's ja auch noch
- D) 174

4. Bei welchem Wetter fahren sie am liebsten?

- A) 70F clear
- B) Naja, am besten wäre es, wenn es in der Nähe von 70F clear wäre, aber ich komm schon zurecht, irgendwie...
- C) Egal, solange es nicht regnet
- D) Ich habe Snowitude und den Regenpatch für Mosport installiert

5. Was machen Sie, wenn sie mit einem Reko-Urteil nicht einverstanden sind.

- A) Im Forum laut rumnörgeln, wie inkompetent die Leute doch sind, denn daß das nicht meine Schuld war sieht doch ein Blinder.
- B) Ich lege sofort einen 4.6er ein, jawoll, ohne Rückfrage bei anderen.
- C) In dem ganz, ganz, seltenen Fall, dass ich auch nach mehrfacher Beratung mit anderen, erfahreneren Fahrern nicht mit der Reko übereinstimme, lege ich einen 4.6er ein, in der Hoffnung auf Strafteilung
- D) Mich betrifft nur alle 5 Jahre ein Reko-Urteil, und das eine stimmt dann auch, ich hab mein Opfer im Rennen auch gleich wieder vorbeigelassen.

6. Wie sieht ihr Rennauto aus?

- A) Ich hab's voll krass bunt bemalt, sieht cool aus, aber die wollen es so nicht zulassen, dabei stört ne Nummer auf der Seite einfach nur das Design.
- B) Nach 10 Rückfragen im Paintforum hab ich's geschafft, ein ansehnliches Auto zu malen, dass den Regeln entspricht
- C) Ich habe es von einem Profipainter bemalen lassen, unter striktester Einhaltung sämtlicher Paintvorschriften und natürlich nach der Art, wie auch echte Wagen bemalt werden würden.
- D) Einfarbig: Blau, Rot, Weiss oder British Racing Green, ohne Werbeaufkleber

Auswertung:

A) am häufigsten angekreuzt:

Hmm, sind sie sicher, dass sie eine Rennsimulation fahren, und nicht Counterstrike zocken?

B) am häufigsten angekreuzt:

Es zeigen sich bei Ihnen Ansätze zum Simracer, allerdings gibt es noch viel zu verbessern. Lassen sie ihre Rennen mal von Bernard nach Fehlern untersuchen, der sagt ihnen was sie falsch machen.

C) am häufigsten angekreuzt:

Toll! Sie haben jede Strafanalyse der GNL verinnerlicht, können die Regeln im Schlaf aufsagen und haben alle Racecharakterpredigten von Klaus gedruckt und über den Monitor an die Wand geheftet. Sie sind ein Vorbild für Linksumfahrer.

D) am häufigsten angekreuzt:

Herzlichen Glückwunsch, sie sind offensichtlich GPLer, und damit gehören sie zu den besten der besten des Simracens.

Dieser Psychotest wurde vom Vorstandsmitglied, Vereinskarikaturisten, aktivem GPL-Fahrer und Vereinspsychologen Marco Saupe entwickelt. Jeder, der 6 x A) angekreuzt hat, hat Anspruch auf ein kostenpflichtiges Seminar "Der Racecharacter im Wandel der Zeit" Dieses Seminar wird im vereinseigenen Umerziehungslager in Moosburg durch Klaus Wember geleitet.

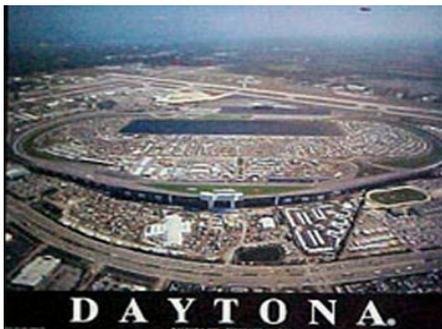
Die Faszination der NASCAR

Interessante Kurz-Geschichten zum Staunen und Schmunzeln rund um den wahrscheinlich schönsten Sport der Welt.

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

Triumph und Untergang in Daytona-Teil 2

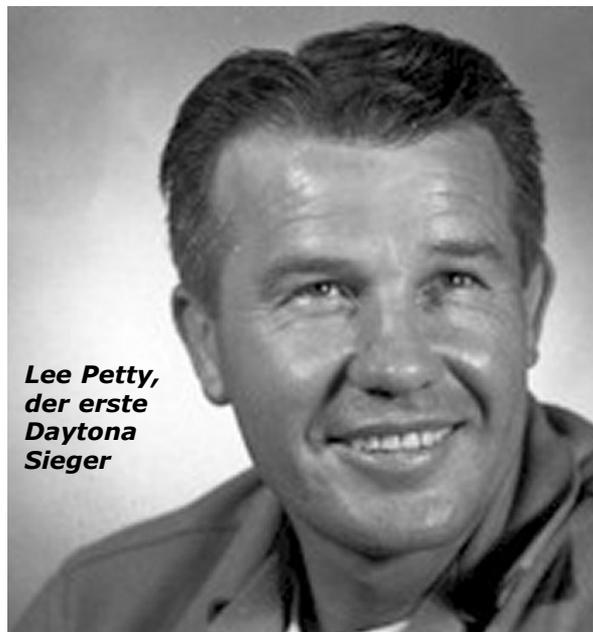
Das erste Rennen auf dem Daytona-Superspeedway wird so spannend das kein Alfred Hitchcock, George Lucas oder Steven Spielberg die Handlung atemberaubender hätte gestalten können.



59 Autos brausen los und bald entwickelt sich ein erbitterter Zweikampf zwischen Lee Petty und Johnny Beauchamp. In den letzten Runden gesellt sich auch noch Little Joe Weatherly zu den beiden Streithähnen. Er hat zwar mit dem Ausgang des Rennens nichts zu tun, aber entrundet werden möchte der ehrgeizige Little Joe trotzdem nicht, also läßt er sich nicht abschütteln. Nebeneinander rasen die drei um den Kurs und als sie die Ziellinie kreuzen steht eigentlich nur fest, daß Weatherly nicht gewonnen hat. Aber keiner kann mit Gewissheit sagen ob nun Petty sr. oder Beauchamp die Nase vorn hatte.

Die Auswertung des Zielfilms dauerte drei Tage. Dann stand fest: Lee Petty hat das erste "Daytona 500" gewonnen.

Bill France ist überzeugt, daß die Superspeedways dem NASCAR-Sport einen gewaltigen Bekanntheitsgrad gegeben haben. Die höheren Geschwindigkeiten haben mehr Menschen angezogen und mehr Fans bedeuteten ein höheres Preisgeld und das wiederum lockt mehr Piloten an.



Lee Petty, der erste Daytona Sieger

Eine endlose Spirale, denn mehr Spitzenfahrer garantieren abermals größere Zuschauerszahlen.

1960 fährt Fireball Roberts 151,556 mph Schnitt.

Zu Frances großem Vergnügen schneller als jeder Pilot in Indianapolis.

1961 beginnt schlecht.

Goodyear und Firestone liefern sich eine mörderische Materialschlacht. Und wie es bei allen Schlachten bleiben vor allem die Soldaten auf der Strecke. Der Kampf um die Reifenvorherrschaft geht auf das Jahr 1957 zurück.



Lee Petty war einer der ersten Fahrer die Goodyear-Gummis ausprobiert haben. Auch sein Sohn Richard sprang auf das Test-Karussell von Goodyear auf. Er konnte kaum glauben wie viel Haftung die Pneu aufbauten. Unfaßbar war wie schnell man damit fahren konnte. Für die beiden

Qualifikationsrennen zum "Daytona 500" 1961 wird Richard ins erste und sein Vater ins zweite Feld eingeteilt. Mitten im ersten Lauf dreht sich Junior Johnson vor Richard, beide Auto krallten sich ineinander, schossen dann verkehrt zur Streckenbegrenzung hinauf, durchbrachen sie als wären die Planken aus Zahnstochern und fielen hinten ins Leere. Die Kurven recken sich an dieser Stelle so hoch in den Himmel wie ein vierstöckiges Haus.

Richard Petty: "Irgendwie habe ich es geschafft aus meinem Auto zu robben."

Ich habe mich ins Gras gelegt und die Augen geschlossen. Plötzlich hörte ich wie ein Krankenwagen neben mir hielt. Ein Sanitäter fragte den anderen ob es sich überhaupt lohnen würde mich ins Spital zu fahren.

Ich antworte krächzend das sie es wohl müssen, denn mit meinem Auto könnte man ja nicht mehr fahren!".



Im Streckenkrankenhaus sieht sich der Arzt vorsichtig Richards Augen an und stellt fest das beide voller Glas splitter sind. Petty stellte seelenruhig nur fest, daß die Frontscheibe ja irgendwo geblieben sein müsse. Als er mühselig aus dem Spital humpelt, seine Knöchel wurden beim Unfall arg gestaucht, wird er eben Augenzeuge wie die Autos von Vater Lee und Johnny Beauchamp über die Kurve hinausschießen und ebenfalls in Richtung Boden aus dem Blickfeld verschwinden. Richard hinkt so schnell er kann zu Unfallstelle. Wegen seiner lädierten Knöchel fällt er immer wieder hin. Als er endlich ankommt bietet sich ein häßliches Bild. Zertrümmerte Autos, Blut überall und sein Vater liegt leblos da.

Mit zerschmetterten Beinen, starken inneren Blutungen und

schweren Lungenschäden wird Lee Petty in ein großes Krankenhaus überführt. Als der dreifache Champion nach zwei Tagen zum ersten mal d a s Bewußtsein wiedererlangt flüstert er s e i n e m Sohn zu, daß er auf der Stelle n a c h Hause fahren soll um den Wagen w i e d e r aufzubauen. Er k o m m e dann spätestens am F r e i t a g nach. Aber Lee geht e s

schlechter als er es sich eingestehen will. Ein Bein ist beim Aufprall zwischen Tür und Sitz eingeklemmt und übel zugerichtet worden. Lee muß sich mehreren Operationen unterziehen. Sein Aufenthalt dauert nicht bis zum Freitag sondern vier Monate.

Wieder zu Hause, mit dem ärztlichen Befehl strengstens Bettruhe zu wahren, bleibt er genau zwei Tage im Bett, dann findet man ihn bereits wieder in der Werkstatt. Von einem Comeback sagt er kein Wort. Das eine Bein läßt sich kaum belasten und die Ärzte sind sowieso der Meinung, daß er ein Glückspilz ist wenn er mal wieder normal gehen kann. Lees Karriere scheint ein abgeschlossenes Kapitel zu sein.

Aber 1962 will es Petty nochmals wissen. Es dauert eine Ewigkeit bis er sich in den Wagen gefädelt hat, aber er muß herausfinden ob er noch ein Rennfahrer ist. Im ersten Rennen landet er weit abgeschlagen unter ferner liefen. Er fährt weder sanft noch schnell. Eigenschaften die ihn früher zu 54 NASCAR-Siegen geführt haben. Er ist nicht mehr der alte Lee Petty. Die nächsten Rennen muß er wegen starker Schmerzen auslassen. Dann tritt der 48-jährige erneut an und belegt in Martinsville den 5. Platz. Jedoch macht es ihm keinen Spaß mehr und er verkündet sein Ende im Rennsport.

In Wirklichkeit hat Lee Petty genau gewußt, daß er nie wieder ein Rennen gewinnen wird.



Ach du grüne Neune... DOM1 und der Brickyard von Indy



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Ganze Neune waren's grüne Runden an der Zahl, die wieder erbarmungslos durch die gelb-wedelnde Flagge abgewunken wurden an diesem Tage. Verglichen mit vergangenen Rennen auf diesem geschichtsträchtigen Kurs von Indianapolis ist das sehr viel - man erinnere sich an das spektakuläre Indy-Finale des ehemaligen Masters Grid.

Entsprechend negativ sprachen die Fahrer am Ende vom Niveau des heutigen Rennens und der DOM1-Kollegen allgemein. Am Wetter kann es nicht gelegen haben. Etwas wärmere Temperaturen als die gemessenen 81F hatten die Motoren oft in der Vergangenheit ertragen müssen. Zählt man allerdings die Wagen auf der Strecke, dann leuchtet es ein - mit 34 Fahrern startete ein fast voller Grid ins Oval. Das Auf-/Abstiegssystem zeigte auch diesmal wieder Wirkung und übte reichlich Druck auf die Abstiegs-kandidaten aus,

die sich im vierten Rennen des bekannten Turnus beweisen mussten.

Gelbsucht - gleich in der zweiten Runde ging's los mit der ersten Caution.



Stefan Lippert (#97) verliert nach einem "Unforced" das Heck an die erbarmungslose Mauer und vernebelt den Nachfolgenden Michael Schneider (#74), Markus Papenbrock (#135), Joachim Gallert (#58), Markus Neugebauer (#411) und Michael Scheurer (#45) feste die Sicht auf die Back-Straight in Runde Neune. Zum Glück wurde niemand von diesem unkontrollierbaren Schleudern angesteckt.

Ein Kompromiss zwischen dem oftmals durch aufrückende, neue Fahrer durcheinander gewürfelten, somit weniger berechenbaren Feld von Fahrern auf der Strecke und dem durch rege Teilnahme gut gefüllten Grid während jedes der Rennen Woche für Woche ist es sicher.

Die Pole hatte sich Kay Muehle (#596) in 48.006s kurz vor Volker Hackmann (#917) eingefahren. Patrick Marx (#287) und Andy Wilke (#83) starteten im Windschatten der beiden.

Und die zweite folgte wenig später.

Bis auf eine längere Phase unter Grün nach aller guten Dinge drei gab's immer wieder Unterbrechungen.

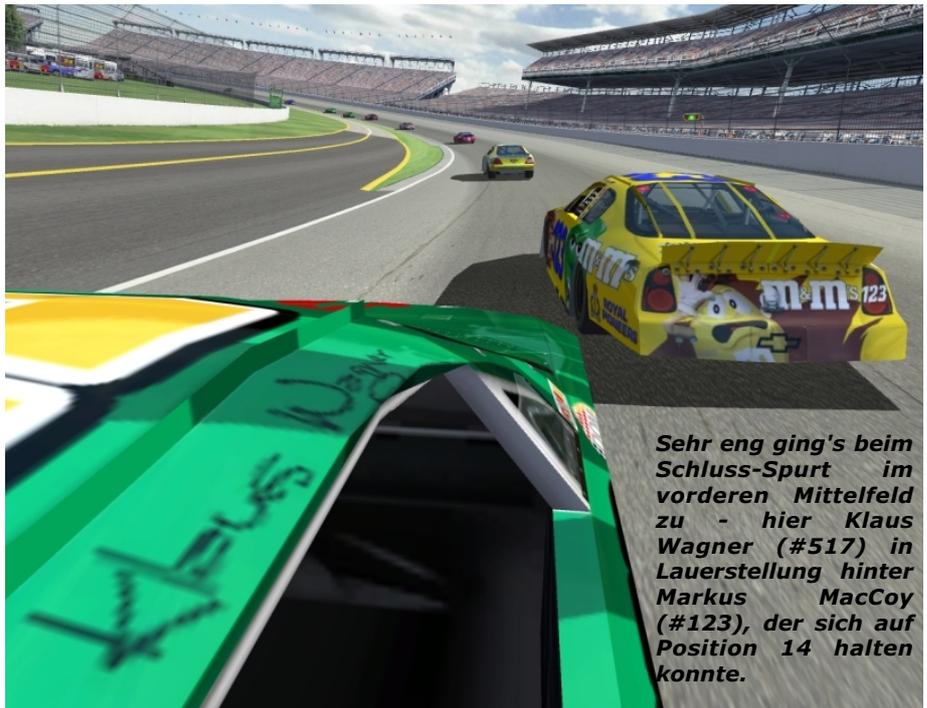
Einem Kontakt zwischen Joachim Gallert (#58) und Thorsten Schulz (#66) in der 42sten hatten es diejenigen zu verdanken, die nach der dritten Unterbrechung in Runde 16 nicht zum Sprit fassen in die Pits abgebogen waren und mit der Zeit auf ihren Verbrauch achten mussten.

Ein paar Runden später hätten einige unter Grün nachtanken müssen. Nun nach gutem Timing konnten sie ihrer Boxen-Crew einen Besuch abstatten und die Luft aus dem Tank lassen, wie dies die meisten der Fahrer ebenso taten und mit der Montage frischer Pneu kombinierten. Also ging's wieder von vorne los mit gleichen Chancen.

Den Big-One des Tages löste Andreas Ühlein (#119) nach dem folgenden Restart in der 46ten aus. Auf Position 4 liegend kam er von der Äußeren runter ins Infield - David Kubitschek (#220) konnte nichts mehr gegen eine unheilvolle Kettenreaktion tun. Kay Mühle (#596), Martin Steinbichler (#331), Jörg Kormany (#255), Maurice Rudolph (#911) und einige mehr kamen in Bedrängnis und nur mit Schäden über diese Runde.

(#166) nachmachen und sich an Markus MacCoy (#123) vor-

Der am Kopf des Feldes gestartete und als 29. einfahrende



Sehr eng ging's beim Schluss-Spurt im vorderen Mittelfeld zu - hier Klaus Wagner (#517) in Lauerstellung hinter Markus MacCoy (#123), der sich auf Position 14 halten konnte.

bei auf die 14. Position arbeiten - doch der blockte ab und war froh über das gute Reaktionsvermögen des

Kay Mühle (#596) verlor erstaunliche 28 Plätze - ausschlaggebend war sicher ein Zwischenfall in der Halbzeit des Rennens oder zur vorletzten Yellow in Runde 67, bei dem auch Michael Scheurer (#45) in Mitleidenschaft gezogen wurde.



Wisand Arnold (#103), Matthias Bayer (#101), Markus Papenbrock (#135), Markus Neugebauer (#411) und Markus MacCoy (#123) hatten wirklich reichlich Glück, diesem Big-One in der 46ten heil zu entkommen (einige Wagen vor diesem hier sichtbaren Kneuel ließen sich nicht von der Kamera einfangen).

Yellow Flag No.9 in der 77sten sorgte für einen gelben Zieleinlauf nach 80 Rennrunden insgesamt. In der letzten grünen Runde davor wollte es Klaus Wagner (#517) dem Christian Homrighausen

Angreifers bei diesem kontaktfreien Duell.

Auf den Podiumsplätzen sah man die bekannten Gesichter: Volker Hackmann (#917), Andreas Wilke (#83) und Patrick Marx (#287).

Sein 3. Rang auf der Abstiegsliste erfreute den Pole-Sitter sicher nicht. Zusammen mit Michael Papenbrock (#678), Udo Elsner (#117) und dem für seinen ersten DOM1-Auftritt dankbaren Andree Neumann (#67) musste in den "Fahrstuhl", um die DOM2 zu verstärken.

Mögen die nächsten 4 Rennen wieder für einen spannenden Auf- und Abstiegskampf sorgen.

Der doppelt gezählte Teilnahme-Quotient wird ohne Rücksicht auf Verluste weiterhin Fahrer aussieben, die mit den paar Provisionals nicht über die Runden kommen können. Gut Lack in Glen!

-Markus MacCoy

Der Weekend Thunder: Indianapolis - Auftakt



Indianapolis: Erstmals startete der Weekend Thunder den Reigen der Cuprennen auf dem Indianapolis Raceway. Mit den VR-Servern gab es diesmal keine Probleme und so wurde das Practice überpünktlich gestartet.

Auch diesmal konnte sich ein Neueinsteiger, Torsten Eberius, die Pole Position für das Rennen mit einer Zeit von 48.390 holen. Anscheinend wird es zur Regel, dass man seinen ersten Start im WT - SCS von der Pole aus fährt. Auf den zwei Plätzen dahinter waren Martin Steinbichler, und wie kaum anders erwartet Klaus Wagner.

Kai Trakies hatte schon wieder



einen Disco und konnte auch nicht wieder joinen, da seine Hardware Probleme machte.

Auch dieses mal gab es gleich zu Beginn eine Yellow Flag als Michael Schubert zwischen Turn 3 und Turn 4 mit der Streckenbegrenzung Kontakt aufnahm und die Kontrolle verlor als er wieder auf die Strecke zurückge-

worfen wurde. Sein Wagen erlitt einen ordentlichen Heckschaden. Er fuhr zur Reparatur in die Box doch seine Crew konnte nur noch die stark lädierte Heckpartie entfernen. Das wiederum führte dazu, dass er beim Restart das Auto in Turn 1 verlor und auch Yellow 2 auslöste.

Da er nicht noch mehr Strafpunkte kassieren wollte, stellte er sein Auto in die Box.

Jetzt begann so langsam das Rennen mit einer Grünphase von 11 Runden.

Es gab die ersten schönen Überholmanöver zu sehen. Jörg Kormany erst vorbei an Axel Köster und dann an Michael Franke, welcher sich trotz starker Kopfschmerzen über die Distanz gekämpft hat.



Außerdem ging Thomas Quella an Axel Köster und Ingo Held vorbei, welcher in Runde 13 ein kleines Traktionsproblem Ausgangs Turn 1 hatte und danach sein Rennen beendete.

Auf die Frage warum er ausstieg gab es folgende Antwort, Zitat Held: "Da für gab's einige Gründe: habe mir einen Reifen platt gefahren und musste unter grün pitten, Traingsrückstand, mein Sohn saß neben mir, dadurch keine Konzentration und es gab kein Hackmann Setup".

Auch an der Spitze wurde schon das Überholen versucht. So konnte sich Klaus Wagner in Runde 16 an Martin Steinbichler auf Platz Zwei vorarbeiten.

In Runde 19 gab es einen Zwischenfall mit Carsten Scheid und Michael Schaller, welcher für beide in der Wand endete.

Da bis zu diesem Zeitpunkt noch niemand in der Box war gingen jetzt bis auf Joe Steindl und Carsten Scheid alle sofort in die Box neue Reifen und Benzin holen. Carsten Scheid ging eine Runde später rein,

und dann auf der Gegengeraden mit Hilfe Steinbichlers Windschatten an ihm vorbei auf die dritte Position zu fahren und kurz später Griff Schlösser den an 2 liegenden Steinbichler an.



und Joe Steindl machte einen Riesenfehler.

Er wollte fünf Extrapunkte für eine Leadlap haben, und blieb auch bei der zweiten Vorbeifahrt draußen, was ihn dazu Zwang beim Restart zu pitten. Es kostete ihn eine ganze Runde. Martin Steinbichler konnte wieder Position zwei einnehmen, und Thomas Quella machte drei Positionen beim Stopp gut.

In Runde 24 stieg dann Michael Schaller aus dem Rennen aus, weil er keinen Vortrieb mehr hatte. Zitat Schaller: "Abschuss!!! No Speed!!!". Somit waren von 17 gestarteten nur noch 14 im Rennen.

Die Reifen waren kaum wieder auf Betriebstemperatur da ging der Kampf um die Positionen wieder los. Klaus Wagner wollte wieder an Martin Steinbichler vorbei, und kam beim Überholversuch leicht ins Rutschen, was Thomas Schlösser eiskalt ausnutzte um sich außen neben ihn zu setzen,

Dieser 2 -Wide dauerte eine komplette Runde bevor sich die Situation zu Gunsten von Thomas Schlösser geklärt hatte. Klaus Wagner verlor dabei seinen vierten Platz an Jörg Kormany. Beim Versuch des Konterns kam es zum Kontakt zwischen Kormany und Wagner. Auch die Beiden machten Bekanntschaft mit der Mauer in Indianapolis. Für den Meisterschaftsführenden galt es nun sich in Schadensbegrenzung zu üben, da sein Auto zu stark beschädigt worden war um weiterhin vorne mitzufahren. Zitat Klaus Wagner:

"Es fing gerade an mächtig Spaß zu machen als der Zwischenfall mit Jörg und mir passierte, rundenlanges Seite an Seite fahren, und das in einer Fünfergruppe. Vor allem war ich sehr entspannt unterwegs, da ich mir bewusst war, noch einige Reserve zu haben. Bei dem Unfall bin ich zu dicht an Jörg herangefahren, er brauchte nur etwas nach oben zu kommen und schon flog ich ab."

Wieder ging es in die Box zum Reifenwechsel. Diesmal gingen alle Piloten neue Reifen aufziehen. Wieder war die Pitcrew von Steinbichler so schnell das er den kurz vorher verlorenen zweiten Platz zurückholte. Zitat Steinbichler: "Die Pitmannschaft war auch schnelle, damit der Klaus und Thomas wieder Arbeit haben."

Beim Restart hatte Marko Reinhardt Probleme dabei Joe Steindl außen zu überholen und verlor die Kontrolle über sein Auto, löste aber keine Yellow aus, auch die nachfolgenden Fahrer passten alle hervorragend auf den sich quer über die Strecke drehenden Wagen auf. Also wieder den ersten Gang rein, weiterfahren und hoffen das es bald eine Neutralisationsphase gibt um die Reifen zu wechseln. Dazu gab es dann die Möglichkeit als kurz später Yellow fünf ausgelöst wurde, welche auch die letzte war. Folgendes hat sich zugetragen. Zitat Ralf Gültzow (ReKo): "Also #30 bekommt Dirty Air von #853 der vorher



kurz auf den Apron gekommen ist und etwas an Speed verliert. #30 wird regelrecht angezogen und dann kommt es zu einem Pingcrash. #30 berührt definitiv nicht die #853 sondern wird nach links geworfen und verliert trotz hervorragender Reaktion das Car. Ergebnis wegen Reko - Entscheid wird Crash durch Ping - 0 sein."

Nicht pitten waren der bis dahin führende Torsten Eberius, Thomas Schlösser und Axel Köster.

Bis auf Joe Steindl waren alle Fahrer noch in der Lead Lap.

Nach dem Restart konnten sich Eberius und Schlösser vom Feld absetzen. Thomas Schlösser griff den immer noch führenden nicht an, weil er im Draft Reifen und Sprit schonen wollte. Zitat Schlösser: "Da konnte ich Reifen und auch

Auch an Quella kam er schnell vorbei. Jetzt war er wieder auf Position 3 und schonte seine Reifen weiterhin nicht. Schlösser merkte dann das Steinbichler langsam näher und startete den ersten Angriff überhaupt auf den Leader Eberius. Im 3. Versuch klappte es dann, doch Steinbichler war schon im Windschatten.

aufschließen, und überholte ihn 3 Runden später. Jetzt war er wieder der Führende und gab Gas damit er etwas Luft zwischen sich und die 2 Verfolger bringen konnte. Somit konnte Schlösser den Sieg kontrolliert nach Hause fahren.



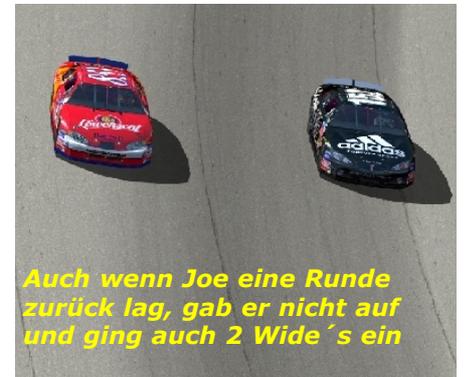
„nicht in Pitwall einzuschlagen, kurz danach kommt er in der Mitte der Strecke zum Stillstand“

Bis zur Runde 72 blieb das Führungstrio zusammen, dann ging Eberius als erster neue Reifen fassen, in Runde 75

Sprit sparen, da die Runden Zeiten immer so bei moderaten 49.5 lagen...Danach war es immer noch ein schöner Kampf an der Spitze. Ich blieb erstmal an Pos. 2 um weiterhin die Taktik des schonenden Fahrens durchzuziehen." Die ersten Verfolger waren Köster, Quella und Kormany. Danach kam Steinbichler, welcher Durch einen Reparaturstopp sich erst wieder am Feld vorbeiarbeiten musste. Während vorne anscheinend ein Nichtangriffspakt geschlossen wurde ging es bei den Verfolgern anders zu. Köster und Quella kämpften um die 3. Position, Kormany konnte nur den Draft halten, da er ja beschädigt war durch den Zwischenfall mit Wagner. Quella übernahm dann die 3. Position und konnte sich auch leicht absetzen während Steinbichler die zu dem Zeitpunkt schnellsten Runden fuhr und schloss auf die Verfolgergruppe auf. Er fackelte nicht lange und ging auf der Start/Zielgeraden gleich an 2 Fahrzeugen vorbei.

dann Schlösser und Quella. Steinbichler, welcher in der letzten Gelbphase in der Box war kam in Runde 76 in die Box, wie auch Kormany. Auch der Rest des Feldes absolvierte einen Stopp unter grün.

Durch den etwas zeitigeren Stopp von Eberius konnte er sich 4,5 Sekunden Vorsprung auf Schlösser heraus fahren Steinbichler war weitere 2 Sekunden dahinter. Schlösser konnte dann innerhalb von 7 Runden wieder auf Eberius



Auch wenn Joe eine Runde zurück lag, gab er nicht auf und ging auch 2 Wide's ein

Steinbichler schnappte sich dann auch noch Eberius und sicherte sich den 2. Platz vor dem Polesitter. Quella, welcher nach dem Pitstopp ein einsames Rennen fuhr, sah als vierter die checkered Flag, die bisher beste Platzierung für ihn. Kormany komplettierte trotz Heckschaden die Top 5. Die schnellste Rennrunde fuhr Quella mit 48.845 in Runde 27, außerdem war er der Highest Climber (von 13 auf 4).

Text und Bilder:
Thomas Schlösser

F #	DRIVER	INTERVAL	LAPS	LED	PTS	STATUS
01 305	Thomas Schlösser	141.413	100	29	180	Running
02 331	Martin steinbichler	-2.30	100	2	175	Running
03 901	Torsten Eberius	-3.54	100	68*	175	Running
04 266	Thomas Quella	-20.52	100	0	160	Running
05 255	Joerg Kormany	-38.56	100	0	155	Running
06 853	Axel Koester	-1L	99	0	150	Running
07 152	Joe Steindl	-2L	98	1	151	Running
08 548	Marko Reinhardt	-2L	98	0	142	Running
09 30	Claudio Ferrera	-2L	98	0	138	Running
10 49	Carsten scheid	-2L	98	0	134	Running
11 517	Klaus Wagner	-3L	97	0	130	Running
12 28	Michael Franke	-3L	97	0	127	Running
13 417	Thomas Althaus	-24L	76	0	124	Gearbox
14 538	Michael Schaller	-77L	23	0	121	Retired
15 848	Ingo Held	-87L	13	0	118	Tire
16 224	Michael Schubert	-91L	9	0	115	Accident

Power Stroke Diesel 200

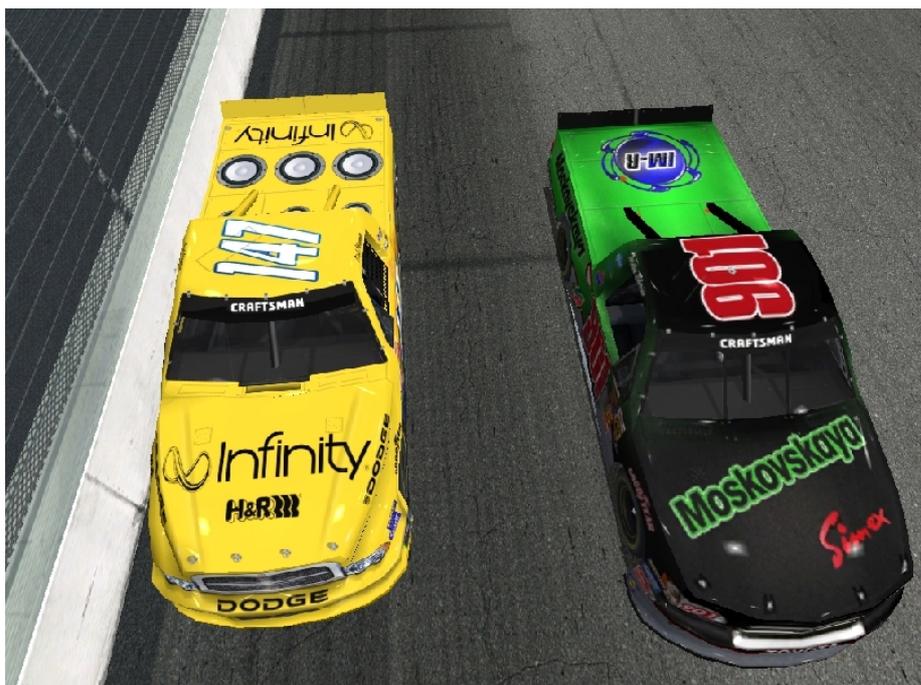
Indy Raceway Park

Im Dutzend wilder



Indy Raceway Park Power Stroke Diesel 200: So der Name des 11. Events zur DOM der Trucker. Auf dem Indianapolis Raceway fand dieser Event am Abend statt.

Ein wildes Dutzend war angetreten, um möglichst gute Platzierung heraus zu fahren. Nach der Qualifikation blieb noch eine komplette Fussballelf übrig.



Torsten Eberius konnte nach langem Kampf mit Dirk Muessnener

Das wilde Dutzend poltert los



Sven Weidlich hatte zu Beginn der Qualifikation die Strecke verlassen.

Matthias Wien, vor Andreas Wilke und Maurice Rudolph. Das war die TOP 3 der Qualifikation. 22.737 Sekunden für den schnellsten Umlauf von Wien.

Trouble gab es direkt zu Beginn des Rennens. Svend Weidlich, wie erwähnt war nicht mehr am Start. Stefan Lippert hatte kurz einen Disconnect, und nahm das Rennen mit Verspätung auf.

Das Rennen und die Höhepunkte:

Lap 9: Joachim Kopp schob sich an Jürgen Nobbers vorbei auf Rang neun. Der Polesitter Matthias Wien fuhr in Runde Neun auch die schnellste

In Runde 102 fand Torsten Eberius endlich ein probates Mittel, mit dem er Dirk Muessener überholen konnte. Action in Lap 119: Wisand

hingezaubert, das dem Publikum den Atem verschlug. Trauriges Resultat: Auto hinüber, Rennen vorbei.



Wilke sieht sich unter Druck gesetzt von Wien. Am Ende des Turns ist Wien vorne

Rennrunde. Unglaubliche 23.002 Sekunden brauchte er nur für die 19. Runde. Wir machen eine gewaltigen Sprung in die 72. Runde. Andreas Uehlein fuhr in die Top Five, und gab Klaus Wagner vorerst das Nachsehen.

Weitere 20 Runde später fuhr Klaus Wagner an die Box, und musste erst Dirk Muessener (6) und dann Torsten Eberius (7) hinterher sehen.

Arnold (3), mit Andreas Uehlein (4) im Schlepptau, ziehen an Maurice Rudolph (5) vorbei. Andreas Wilke, hingegen setzt an, die Führung vom bis dahin Führenden Matthias zu übernehmen. Wisand Arnold, ein Mal richtig in Fahrt geht eine Runde später noch an Matthias Wien vorbei. Lap 121: Das Rennen wurde nun unterbrochen von der einzigen Yellow Flag des Tages. Andreas Uehlein hatte einen Unforced

Wisand Arnold griff ein paar Extrapunkt ab. Stand nach dem Restart: Andreas Wilke (1), Matthias Wien (2), Maurice Rudolph (3) und Torsten Eberius (4). Wisand Arnold schob sich in Runde 131 an Torsten Eberius vorei auf Position Vier. Joachim Kopp nahm Klaius Wagner Rang Sieben ab, den sich Wagner 40 Ruden später zurückholte. Runde 182. Matthias Wien schob sich innen an Andreas Wilke vorbei, und war somit wieder der Führende der Rennens.

End of the race: Matthias Wien gewann das Rennen mit 04.703s Sekunden Vorsprung auf Andreas Wilke. Der dritte Mann auf dem Podium war Maurice Rudolph, finishing 04.829 Sekunden hinter Matthias Wien.

Matthias Wien konnte in der Meisterschaft ein wenig Boden auf Maurice Rudolph gut machen, und ein wenig Abstand zu Andreas Wilke schaffen. Das Peter Neuendorf ein Provisional nahm, konnte Torsten Eberius den vierten Rang in der Meisterschaft erklimmen.

Jürgen Nobbers

F	S	#	DRIVER	INTERVAL	LAPS	LED	POINTS	STATUS
1	1	116	Matthias Wien	100.710	200	137*	185	Running
2	2	83	AndyWilke	-4.70	200	61	175	Running
3	3	911	Maurice Rudolph	-4.83	200	0	165	Running
4	6	103	Wisand Arnold	-9.67	200	2	165	Running
5	9	901	Torsten Eberius	-19.53	200	0	155	Running
6	7	147	Dirk Muessener	-22.95	200	0	150	Running
7	5	517	Klaus Wagner	-7L	193	0	146	Running
8	11	968	Joachim Kopp	-7L	193	0	142	Running
9	4	97	Stefan Lippert	-54L	146	0	138	Disco
10	8	119	Andreas Uehlein	-79L	121	0	134	Retired
11	10	274	Juergen Nobbers	-191L	009	0	130	Retired

Guido Pigorsch phänomenal !

Pigorsch siegt in Goodwood, ganz England jubelt

Als unser kleiner Wanderzirkus von Silverstone nach Goodwood weitergezogen war, konnte noch keiner ahnen, dass es in Goodwood zu einer Riesenüberraschung kommen sollte. Und obwohl Goodwood nicht weit von Silverstone entfernt ist, wurden in der zweiwöchigen Rennpause einige Cockpits anders besetzt beziehungsweise fehlten einige wie z. B. Dominic "Titanic" Fingerhut, der vorgab lernen zu müssen.

In Goodwood fuhren für Cooper: Andre Ducree, Stefan "Quizzi" Schmidt und Steffen Menz, der allerdings nur im Training dabei war und zum Rennen nicht angetreten war. Für Ferrari fuhren die Stammpiloten des Teams Sascha Prallenberg und Johannes Hestermann unterstützt vom alten Hasen Alfred Manzella.

Das BRM Team bestand aus Soeren Mr. GPL-TV Scharf und einem grandios fahrenden Guido Pigorsch. Für Eagle fuhren Manfred "Vater" Leitner, der bereits nach einer Runde Elektronikprobleme hatte sowie Andreas Oder und Norman Hiller. Letzterer fuhr das Rennen jedoch im Brabham, nachdem er wohl doch draufgekommen war, dass 1:15er Zeiten im Rookiecup, gefahren mit dem Eagle nicht gerade ritterlich sind. Nicht zu vergessen ist natürlich Markus Schreiner, der vor dem Rennen gemeinsam mit Andre Ducree die Gesamtwertung der Pedro Rodriguez Trophy anführte.

Schreiner und Ducree hatten vor dem Rennen die Teams (Ducree von Eagle zu Cooper und Schreiner von Cooper auf Eagle) gewechselt. Im Training hatte also, wie schon erwähnt, Norman Hiller die Nase vorn. Dieser startete jedoch mit dem Brabham aus der Box. Ducree stand auf Pole, dahinter lauerten Leitner, Pallenberg und die BRM Armada bestehend aus Scharf und Pigorsch.

Zum Start! Papa Leitner und Sascha Pallenberg schossen nach vorne, dahinter Pigorsch und Schmidt.

Soeren Scharf hatte, er möge mir diese Bemerkung nicht übel nehmen, den Start wohl etwas verpennt, konnte aber gleich wieder zu Schmidt aufschließen, der, wie er selbst sagte, gefahren ist, wie ein altes Weib. Nach zwei Kurven kollidierten Leitner und Pallenberg, worauf sich Leitner in Richtung Reifenstapel verabschiedete. Im Zuge der Kollision konnte der wie entfesselt fahrende Pigorsch Pallenberg überholen. Beim Anbremsen der vorletzten Kurve brach dann der Ferrari von Sascha Pallenberg aus und rutsche den nachkommenden Fahrern Scharf und Schmidt etwas ungünstig vor die Räder, so dass beide nicht mehr abbremsten konnten und es eine Dreierkollision gab.

oder aber auch Markus Schreiner hielten sich klugerweise von so manchen Gerangeln fern, was ihnen später zu Gute kommen sollte. Bis zur sechsten Runde führte das Cooper Ass Ducree, der dann aber von Pigorsch überholt wurde und mit 0,3 Sekunden Vorsprung vor Ducree gewann. Dritter wurde Hestermann vor Oder, Schmidt, Hiller, Scharf, Schreiner und Pallenberg. Es gab wohl selten einen Sieger, mit dem sich so viele VR Mitglieder gefreut haben, wie es bei Guido letzten Dienstag der Fall war. Er hatte mit dem BRM fahrend alles richtig gemacht und verdient gewonnen. Man munkelt sogar, dass ihm die Queen nun den M.B.E. Orden um den Hals hängen möchte.



Kurze Zeit später knallte Andreas Oder beim Herausbeschleunigen in die Boxenmauer, wonach er von Schmidt, Leitner und Scharf überholt wurde. Die erste Runde war geschafft!

Bemerkenswert war nicht nur in der ersten Runde, sondern im gesamten Rennen, die Leitung von Pigorsch, der den BRM konstant schnell, fast fehlerlos über den Kurs von Goodwood knüppelte. Andere wie Andreas Oder, der in Silverstone noch Probleme hatte und so aus der Box starten musste,

In der Gesamtwertung führt nun Andre Ducree 20 Punkte vor Markus Schreiner. Danach folgen der Sieger von Goodwood Guido Pigorsch und Soeren Scharf.

Am 17. August werden unsere Helden erneut die Schlacht um Watkins Glen kämpfen. Auf jener Strecke, auf der die VR Rookies letztes Jahr Geschichte geschrieben haben. Der Rückspiegel wird davon berichten.

Stefan Schmidt

DOM 2 mit Glanzleistung in Indianapolis



Am 05.08.2004 trafen sich 30 Fahrer der DOM Division 2 auf dem Indianapolis Motor Speedway in Indianapolis, der Hauptstadt des Bundesstaates Indiana im Süden der USA, zum 19. Rennen der Saison 2004.

Bei strahlendem Sonnenschein und wolkenlosem Himmel mit 84 Grad Fahrenheit (in etwa 29 Grad Celsius) wurde das Qualifying gefahren, das David Bente (# 221) mit 48,640 Sek. vor Andreas Gaida (#187, 48,839) gewann.

Für Bente war es bereits die 6. Pole diese Saison (3 in der DOM3, 3 in der DOM2), mehr hat im Moment nur Volker Hackmann aus der DOM1, der bereits achtmal als Pole-sitter ins Rennen startete.

Auf Platz 3 bis 5 folgten mit einem Abstand von jeweils nur einer Tausendstel-Sekunde (!)

Uli Prüfer (# 295, 48,883), Marco von Frieling (# 98,

48,884) und Frank Zanker (# 113, 48,885). Alle anderen Fahrer benötigten mindestens 49 Sekunden.

Die Luft-Temperatur stieg dann zum Rennen hin bei weiter wolkenfreiem Himmel auf satte 88 Grad Fahrenheit (knapp über 31 Grad Celsius), zumindest für die Zuschauer also perfekte Bedingungen.

Beim Start ging alles sehr vorsichtig zu Werke, nur der von 20 gestartete Tim Schröder (#

Kontrolle und produzierte mit seinem Unforced Spin die erste Yellow des Rennens.

Also mal wieder direkt Gelb in der ersten Runde, ich möchte vermuten ich war nicht der Einzige der so was Ähnliches dachte wie: "Jetzt geht der verfluchte Mist schon wieder los!" Bis dahin wagte ja auch keiner zu vermuten, dass nur noch 3 Yellows folgen sollten, aber zunächst weiter im chronologischen Renngeschehen.

Nach dem Restart in Runde 6 führte weiterhin David Bente

(#221)

jetzt

vor

Marco

von

Frieling

(#98),

der sich

beim

Restart

an

Andreas

Gaida

(#187)

vorbeis-

schob.

Die Top

5 kom-

plettier-

t e n

Frank

Zanker

(#113)

und Uli

Prüfer

(#295).

Neun

Runden

später

erlebte

dann das

Rennen

seinen

ersten

Ausfall.

Runde 1 - Schröder (# 966) verursacht die 1. Yellow Flag



966) hatte ausgangs T2 sein Auto nicht mehr unter

erlebte dann das Rennen seinen ersten Ausfall.

Nach einem Unfall musste Axel Ziganki (# 153) mit Motorenproblemen bereits sehr früh das Rennen aufgeben.

Ich hab dann den armen Christian Ulrich sowas von abgeschossen auf der

die sich eine Führungsrunde erhofften, als da waren: Nikolaus Neumann (# 263), Marco Wust (# 225), Christopher Betz (# 216) und Horst Schumann (# 197).

Eine Runde später allerdings gingen die drei Erstgenannten an die Box und konnten somit keinen Profit aus der Aktion ziehen, nur Schumann blieb weiterhin draußen und bekam auch seine Bonuspunkte dafür gutgeschrieben.

Natürlich fiel er nach seine späten Stopp in Runde 35 ans Ende des Feldes zurück (Platz 24), aber da er vor der Gelblichtphase exakt die gleiche Platzierung belegte, hat es sich für ihn durchaus gelohnt.

In derselben Runde musste Sebastian Bach (#508) das Rennen aufgeben, da er in seinem dritten DOM2-Rennen zum dritten Mal mit 5-



Runde 32 - Hartweg (# 86) drängt Ulrich(# 880) auf der Gegen-Geraden ab

Eine Runde später erwischte es den an 11 liegenden Jürgen Nobbers (# 274), der aufgrund technischer Probleme auschied, wie er hinterher erläuterte:

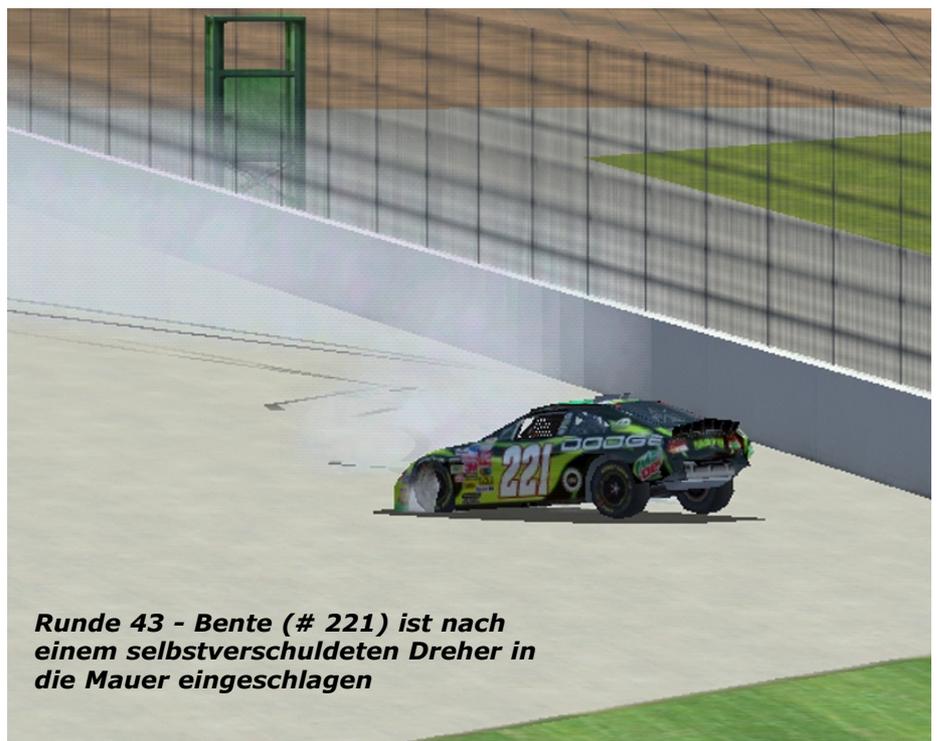
"Lief eigentlich alles plangemäss. dann hörte ich nur ein kurzes Brummen in den Headphones, und die Kiste hat nen Warmstart gemacht."

Es war inzwischen ein schönes, spannendes Rennen mit jeder Menge Positionskämpfen geworden und auch die Rennstrategie rückte langsam in den Vordergrund, denn als es in Runde 31 immer noch Gelb war, bahnten sich doch tatsächlich Boxenstopps unter Grün an.

Aber dies blieb den Fahrern erspart, weil in Runde 31 Thomas Hartweg (# 86) leichte mechanische Probleme mit der heimischen Wheel-Konstruktion bekam:

"Yellow zwei geht auf meine Kappe. Mein Lenkrad hat sich einfach so vom Tisch gelöst (zu dicke Platte?). Vor Schreck hab ich dann gelenkt, wo man sonst nicht lenkt.

Backstraight, daß es aufm Replay



Runde 43 - Bente (# 221) ist nach einem selbstverschuldeten Dreher in die Mauer eingeschlagen

ausieht wie ein Mordanschlag. Nochmal dickes Sorry hierfür. Ab morgen wird gebastelt, daß sowas nicht wieder vorkommt."

Das Feld freute sich und ging geschlossen an die Box...mit ein paar wenigen Ausnahmen,

Sekunden-Bildausfällen zu kämpfen hatte und zum Wohle aller lieber das Rennen aufgab. Die restlichen Fahrer machten sich in Runde 37 mit David Bente (# 221) an der Spitze wieder auf die Reise Richtung Ziel.

Hinter Bente befanden sich zu diesem Zeitpunkt Marco von Frieling (# 98), Andreas Gaida (# 187), Olaf Alester (# 90) und Andreas Kröll (# 140), der sich inzwischen von Startplatz 27 bis in die Top 5 vorgearbeitet hatte.

Ebenfalls erwähnenswert, dass der von 24 gestartete Martin Nachtsheim (# 127) inzwischen auf Platz 10 vorgefahren war. Kröll und Nachtsheim waren auch nach dem Rennen diejenigen, die die Wertung des höchsten Kletteres gewannen.

Nachdem der Restart wieder reibungslos geklappt hatte, entwickelte sich an der Spitze ein spannendes Duell zwischen David Bente (#221) und Marco von Frieling (#98), die sich ab Runde 39 beharkten. In dieser Runde ging von Frieling das erste mal an Bente vorbei und ergatterte sich die Gesamtführung, die er allerdings in Runde 41 gleich wieder verlor.

Von Frieling steckte nicht auf und attackierte daraufhin Bente erneut, der sich in Runde 43 in einen Fehler hetzen liess und in T2 seinen Wagen verlor. Er löste damit die dritte Gelblichtphase, kassierte einen schweren Heckschaden und fiel zunächst bis auf Platz 21 zurück. Auch diesmal war es spannend zu beobachten, wer an die Box ging und wer nicht.

Auf eine weitere Yellow hoffte wohl Andreas Gaida (# 187), der nicht zum Pitstopp ging und somit die Führung übernahm. Mit ihm vertrauten Uli Prüfer (# 295) und Thomas Böttcher (# 243) auf ihre 10 Runden alten Reifen und wohl auch auf eine weitere Gelblichtphase.

Diese drei führten dann auch beim Restart in Runde 48 vor Marco von Frieling (# 98) und Olaf Alester (# 90).

Erneut klappte der Restart und das Feld kämpfte verbissener den je um die Positionen.

In Führung blieb zunächst Andreas Gaida (# 187) und profitierte davon, dass sich seine Hauptkonkurrenten, allen voran Marco von Frieling (# 98), erst an Thomas Böttcher (# 243) und Uli Prüfer (#295) vorbeikämpfen mussten. So konnte er seinen Vorsprung auf zeitweise 3,6 Sekunden ausbauen, bevor in Runde 50 von Frieling Platz 2 übernahm und sich auf die Verfolgung machte. Wie sehr dieser den Sieg wollte konnte man an seinen Rundenzeiten sehen, in Runde 52 gelang ihm mit 49,495 seine schnellste Rennrunde und der Vorsprung schmolz merklich.

Schneller als von Frieling war an diesem Tag nur Olaf Woyna (# 105), der diese fantastische Zeit gleich zweimal unterbieten konnte, indem er in Runde 40 eine 49,483 vorlegte und in Runde 54 gar eine 49,320 auf den Asphalt zauberte.

In Runde 58 hatte der lange Zeit führende David Bente (# 221) das Rennen derweil aufgegeben, da sein Auto mit dem Heckschaden nicht vernünftig steuerbar war.

Andreas Gaida (# 187) brauchte so langsam dann auch eine Yellow, die ihm aber niemand geben wollte und so hatte er mit seinen älteren Reifen auch nichts entgegen zu setzen, als ihn Marco von Frieling (# 98) in Runde 62 eingeholt hatte und sofort die Führung übernahm. Im Mittelfeld kämpften auch die beiden anderen "Nichtstopper" mit ihren dünner werdenden Reifen, allerdings war Thomas Böttcher (# 243) zu diesem Zeitpunkt bereits bis auf Platz 20, Uli Prüfer (# 295) gar bis auf Platz 23 zurückgefallen.

Hinter dem Führenden von Frieling verlor jetzt auch Andreas Gaida (#187) immer weiter an Boden und musste zunächst in Runde 66 Olaf Alester (# 90) und in Runde 68 Andreas Kröll (# 140) vorbei lassen. In Runde 71 wurde er dann von Reinhard Frey (#



**Runde 78 -
Kämmerer (# 412)
schießt Kirsch (#
53) ab**

Woyna, der beim Restart noch 11. gewesen war, fuhr dann bis Runde 59 auch bis auf Platz 6 vor.

134) kassiert und auch gegen Olaf Woyna (# 105) war zwei Runde später Widerstand zwecklos.

Zusätzlich zu den abgenutzten Reifen wurde auch der Treibstoff langsam knapp und so musste Gaida in Runde 75 unter Grün die Box anfahren und der einzigartigen Leistung des gesamten Grids Tribut zollen.

Allerdings sollte Gaida im Rennen um den Pechvogel des Tages noch deutlich zurückfallen, denn der Höhepunkt des Rennens sollte erst in Runde 78 folgen.

Nach Runde 77 führte Marco von Frieling (# 98) souverän das Rennen vor Olaf Alester (# 90) und Andreas Kröll (# 140) an.

Dahinter folgten zu diesem Zeitpunkt mit großem Abstand David Kirsch (# 53), Olaf Alester (# 90) und Marco von Frieling (# 98), die relativ eng beieinander lagen.

Den undankbaren 5. Platz dieser Wertung belegte 3 Runden vor Schluß Olaf Woyna (# 105), der aus eigener Kraft keinen der ersten 4 einholen konnte, weil er bereits 14 Punkte Rückstand hatte.

Dann allerdings griff in Runde 78 Bernhard Kämmerer unabsichtlich ins Aufstiegs-geschehen ein mit einer Aktion, die er selber so sah:

Allerdings hatte er nicht Arnulf Koehler (# 509) erwischt, der mit genug Sicherheitsabstand Platz 18 belegte, sondern den aktuell 2. der Aufstiegswertung David Kirsch (# 53). Dieser äußerte sich relativ gefasst zu der Aktion:

"@Bernhard

Naja, eigentlich haste mich ja da bei der letzten Yellow mitgenommen. Zum Glück hat mich danach keiner schreien gehört (selten so geflucht) das hat mich wirklich gewurmt, da es heute auch noch um den Aufstieg ging.

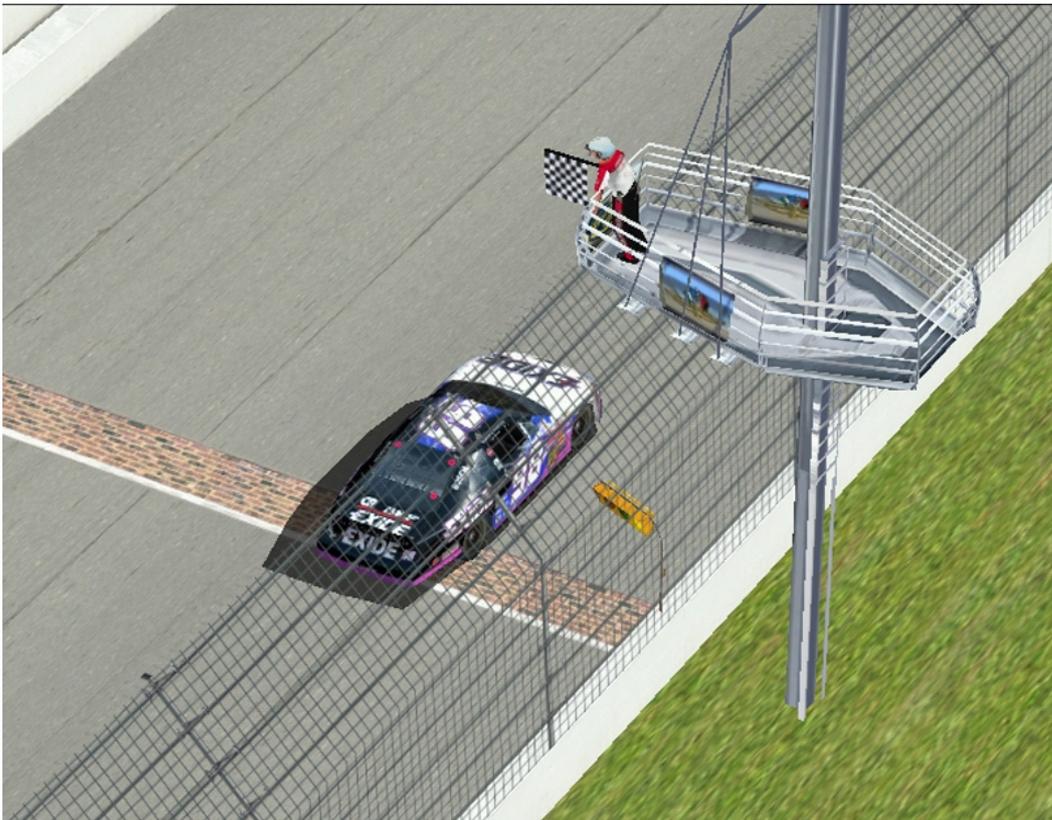
Ansonsten war es nen feines Rennen und ein weiterer Grund, die Strecke nicht auf meine Top10 der Lieblingsstrecken zu setzen."

Kämmerer selbst fiel dadurch von Platz 8 auf Platz 19 zurück und David Kirsch leider von Platz 7 auf Platz 15. Im Endeffekt war das genau ein Platz zuviel, denn mit einem 14. Rang hätte er dennoch den Aufstieg realisiert, aber an diesem Tag war das Glück einmal auf der Seite von Olaf Woyna, der am Ende mit 2,4 Punkten Vorsprung aufstieg.

Das Ende des Rennens ist dann schnell erzählt: Marco von Frieling gewann das Rennen, das natürlich unter Gelb endete, vor Olaf Alester, Andreas Kröll, Reinhard Frey und Olaf Woyna.

Somit steigt Woyna (vor Bekanntgabe der Strafen) zusammen mit Johannes Hestermann, Olaf Alester und Marco von Frieling in die DOM Division 1 auf und ich gratuliere herzlich zum Aufstieg, denn verdient hat man den immer, wie auch immer er am Ende zustande gekommen ist.

Thomas Böttcher



Marco von Frieling (# 98) gewinnt sein drittes Rennen in Folge

Dahinter folgten Reinhard Frey (# 134), Olaf Woyna (# 105), Frank Zanker (# 113) und David Kirsch (# 53).

Zu diesem Zeitpunkt war an der Spitze der virtuellen Aufstiegswertung ganz sicher Johannes Hestermann, der deshalb gelassen auf dem 10. Platz cruisen konnte.

"Die letzte Yellow...

Komm mit super Speed Überschuss aus T2, geh schnurstracks neben Arnulf und bin zu dumm zum geradeaus fahren...

zieh auf der Geraden nach oben, knall ihn in die Wand, ich fass' es nicht..."

Big Trouble in Little Indy

Kampf um den Aufstieg und gegen den Abstieg in DOM Div.3



Dieses Mal stand der 20. Saisonlauf auf dem traditionsreichen Indianapolis Motor Speedway an. Es war das letzte Rennen im aktuellen Aufstiegs-cycle und versprach damit schon im Vorhinein einige Aufregung. Doch die Ereignisse im Rennen waren wohl eher auf andere Dinge zurückzuführen.



noch ist es ruhig hier...

Fahrenheit und gutem Südwest-Wind, aber es klappt selten ohne Probleme, so mußte Peter Gess diesmal aus der Box nachstarten. Der eigentliche Rennstart verlief ohne größere Probleme. Christian Prasuhn schaffte es sich direkt einen kleinen Vorsprung herauszuarbeiten.

Das restliche Feld sortierte sich erst vor Turn 3 ein und nahm dann die Verfolgung des Leaders auf.

Quali: die meisten der Fahrer, die zum Qualifying unter bewölktem Himmel antraten, bekamen gerade mal eine schnelle Runde hin, so auch der Polesitter Christian Prasuhn, der sich mit 47.833 Sekunden an die Spitze setzte. Hinter ihm, mit einem Abstand von 0.84 Sekunden, rangierte Otto-Michael Lampert, der letzte Woche in Pocono nah dran war an seinem ersten Sieg. Der letztendliche Sieger von letzter Woche, Michael Malecki, eroberte sich Platz 3, was etwas überraschend war, da er bisher keine allzu guten Qualifyings vorzuweisen hatte.

Rennen: 23 Fahrer sollten an den Start gehen, bei immer noch bewölktem Himmel, 86°



Big Trouble

Der Vorsprung des Leaders wurde in der verhängnisvollen Runde 3 aufgebraucht, kurz bevor diesem der heimische Defektteufel erwischte und damit ein Riesenchaos auslöste.

In Turn 4, das Feld war ordentlich hinter dem Leader aufgereiht, schoss dieser plötzlich nach rechts weg in die Mauer. Folge sollte ein BigOne par excellence sein.

Während der Zweitplatzierte Lampert noch unten durchkam, gab es für den Dritten, Michael Malecki kein Entrinnen mehr. Prasuhns Wagen rutschte nach unten zurück und traf den Lufthansa Ford Taurus. Der nachfolgende Stefan Loos versuchte auszuweichen, verlor jedoch die Kontrolle über den Wagen und Georg Korbel touchierte ihn, was diesen wiederum in die Boxeneinfahrt rutschen ließ.

Martin Kirchner kam soweit soweit erstmal vorbei, erwischte dann aber noch die Boxenmauer links vorne. Dirk

Wessendorf, zuletzt mit viel Pech behaftet, kollidierte ebenfalls mit Christian Prasuhns Fahrzeug, welches noch umhergeschleuderte über die Strecke. Ferrera im Agip Ford Taurus geriet ebenfalls mittenrein und traf erst Malecki,

dann noch Wessendorf. Michael Maleckis Cup Renner schleuderte daraufhin rückwärts in die Boxenmauer. Brueckner sah eine Mauer von Fahrzeugen vor sich und hatte praktisch keine Chance da durchzukommen.

Er erwischte Kirchner und bekommt letztendlich noch einen harten Stubser von Carsten Scheid. Die nachfolgenden Brockert, Köster und Duenkel kollidierten ebenfalls, Michael Schaller kollidierte mit Scheid, erst Frank Stevens und Andreas Schlueter schafften es sich einen Weg durch das Chaos zu bahnen.

Dieser BigOne war das Aus für Prasuhn, Wessendorf und Brueckner. In Runde 8 sollte der Restart erfolgen, aber leider erwies sich das wohl wieder als recht schwierig und die inzwischen mehr als lästige Angewohnheit eines Restart-Crashes tauchte wieder auf.

Zu diesem Zeitpunkt war die Reihenfolge an der Spitze: Seiverth vor Stevens und Brockert. Während die Spitze zügig weg kam, beschleunigt Stefan Puelzt nur zögerlich und es entstand der inzwischen bekannte "Ziehharmonika-Effekt": während die nachfolgenden drei Fahrer mit immer stärkeren Bremsmanövern noch schlimmeres vermeiden konnten, raste Michael Schaller mit ordentlich Schwung, trotz des Versuches noch auszuweichen, in das Heck von Axel Köster, der daraufhin erst ausbrach und sich dann noch überschlug. Georg Korbel gab Köster dann auch noch eine Breitseite.

In den folgenden drei Runden gaben dann nacheinander Köster, Korbel und auch Schlueter das Rennen auf.

In Runde 13 hoffte man dann auf einen etwas besseren Restart, aber das sollte auch nicht lange währen.

Ausgangs Turn 1 verlor Peter Gess seinen Wagen, knallte in die Mauer und von da zurück vor den Wagen von Stefan Loos. Beide drehten sich weg, Claudio Ferrera hatte Glück, als sie vor einer Nase vorbeirauschten, doch Stefan Puelzt erwischte es jedoch.



L13: Achtung, Geisterfahrer!

Teilweise mußten die nachfolgenden Fahrzeuge sogar anhalten. Für Gess war es das Rennende.

Runde 19 und ein weiterer Restart. Diesmal sollte es eine längere Rennphase geben. In Turn 2 gerieten Brockert auf 4 und Cremer auf 7 zu weit hoch und mußten Plätze abgeben.

In den folgenden Runden konnte Wolfgang Duenkel Plätze gutmachen, während Brockert und Scheid weiter zurückfielen.

In Runde 22 überholte Bernhard Riedler dann Frank Stevens und setzte sich auf Platz 3. Fünf Runden später schaffte er es auch an Seiverth vorbeizugehen und war damit Zweiter. Doch das reichte ihm noch nicht und er startete dann auch Angriffe auf den Ersten, Otto-Michael Lampert.

Im temporeduzierten Hinterfeld gab es aber auch einige Verfolgungsjagden, wie z.B. zwischen Rene Cremer und Michael Malecki.

Ab ungefähr Runde begann 30 die Spitze dann mit dem Überholen. Stevens verlor unterdessen an Boden mußte Plätze abgeben.

Als in Runde 39 der bereits überrundete Stephan Brockert gerade wieder, nach seinem Service, wieder aus der Box

fuhr, ereilte Rennkollege Michael Schaller ein Motorschaden auf der Start-/Zielgeraden. Er kam fast auf Höhe seiner Box zum Stehen, jedoch auf der falschen Seite der Boxenmauer.

Die Yellow nutzten die Fahrer zum ersten großen Boxenbesuch, wobei Lampert immer

noch führte bis dahin. Das Team von Riedler war jedoch schneller beim Reifenwechsel und er konnte als erster raus. Zu allem Überflus fuhr Lampert dann noch Ferrera ins Auto und drehte sich dabei. Er mußte erneut zum Pitten und fiel auf Rang 11 zurück.

Beim Restart in Runde 44 führte dann Riedler vor Ferrera, Seiverth und Duenkel, während Lampert versuchte von hinten Boden gutzumachen.

In Runde 48 kam Claudio Ferrera dann etwas quer aus Turn 2 und verlor Platz 2 an Arthur Seiverth und auch Wolfgang Duenkel zog vorbei. Frank Stevens biss sich jedoch die Zähne an dem, wieder in Renntempo fahrenden, Ferrera aus. Lampert konnte dies jedoch zu seinem Vorteil nutzen und kassierte erst Stevens und auch dann Ferrera und war somit wieder auf Platz 3. Ferrera hatte in dieser Phase einen Durchhänger konnte jedoch Position 5 halten.

Überrundungen fanden inzwischen auch wieder statt.

Wolfgang Duenkel schied, an Position 3 liegend, in Runde 58 aus, als sein Motor versagte und er sich daraufhin auch noch drehte. Lampert konnte ihm gerade so noch ausweichen.

Die zweite Boxenbesuchsrunde wurde in dieser Gelblichtphase eingeleitet.

Brockert auf Platz 12 führte eine Dreiergruppe mit Cremer auf 10 und Malecki auf 9 an.

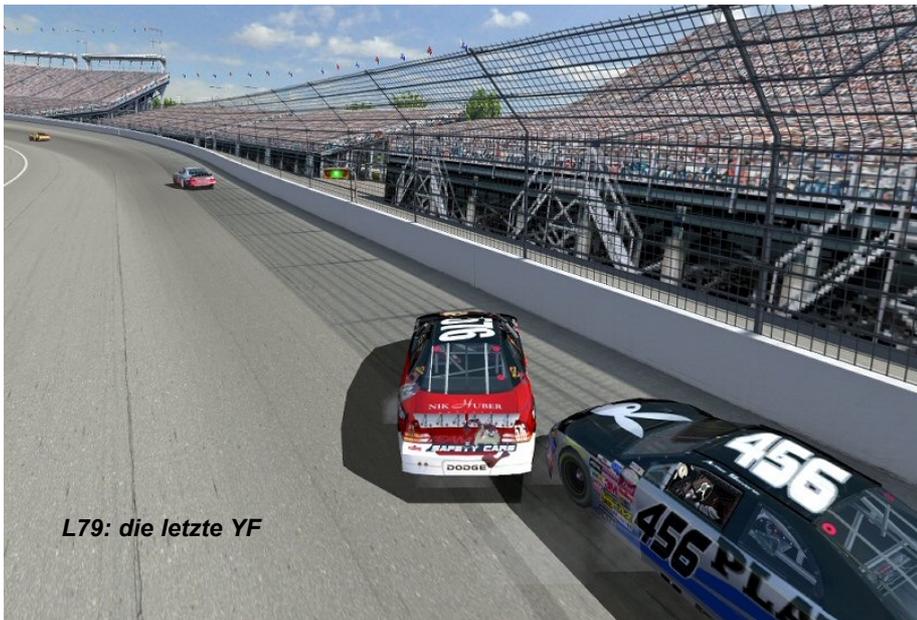
In Runde 75 mißlang dann ein Angriff Cremers auf Brockert und der hintendran hängende Malecki mußte Ausgangs Turn 4 vom Gas, was den Wagen instabil machte und mit einer Vollbremsung raste der

Claudio Ferrera fuhr seinen ersten Sieg ein, vor Bernhard Riedler, Arthur Seiverth und Otto-Michael Lampert.

Die Aufstiegswertung endete damit, daß Ferrera mit Abstand Erster wurde, vor Michael Malecki, Thomas Stix und Carsten Scheid, der sicher davon profitierte, daß Conrad Wegener an dem Indianapolis-Rennen nicht teilgenommen hatte und somit sogar noch auf Platz 11 der Wertung zurückfiel.

Aus dem Rookie-Cup stoßen dafür Tobias Schlottbohm, Thomas Schloesser und Andreas Königsdorf hinzu, die sich jetzt an das harte Leben der DOM gewöhnen müssen.

Das nächste Rennen findet übrigens auf einem Road Course statt. Nicht gerade das leichteste Rennen für einen Einstieg in einen neuen Grid und auch im Allgemeinen. Man wird sehen, wie es in Watkins Glen läuft.



L79: die letzte YF

Es wurde erneut eng, als Seiverth, Riedler, Lampert und auch Ferrera innerhalb kürzester Zeit versuchten die Boxengasse zu verlassen. Das Team von Michael Malecki arbeitete auch schnell und er kam auf Platz 5 vor.

Der Restart fand in Runde 63 von 80 statt. Die ersten vier können sich recht schnell absetzen, da die Lapper innen und der fünftplatzierte Malecki keinen allzu hohen Topspeed mehr hatten.

In Runde 71 ging Ferrera an Lampert vorbei auf Platz 3. Drei Runden später wurde dann der Führende Seiverth von Riedler auf der Gegengeraden überholt, wobei dann auch Ferrera in Turn 3 durchschlüpfte.

Im Hinterfeld ging es wegen der Rundenunterschiede nicht mehr wirklich um Plätze, was aber nicht bedeutete, daß man sich keinen Fight mehr liefern konnte.

Lufthansa-Wagen zu schnell in die Box. Die Folge war ein Reifenplatzer und eine Black Flag. Cremer bekam dadurch noch Platz 9.

Vorne attackierte Ferrera in Runde 78 dann Riedler auf der Start-/Zielgeraden und passierte ihn in Turn 2. Auch Seiverth versuchte es daraufhin, scheiterte jedoch. Eine Runde später schob sich dann Lampert neben Seiverth in Turn 1.

Seiverth rutschte jedoch im 2wide weg und traf Lampert am Heck. Während Seiverth zügig wieder beschleunigen konnte, mußte Lampert seinen Wagen erst wieder ausrichten und dann beschleunigen.

Dabei brach ihm dann der Wagen aus, er kam quer, direkt vor die Nase von Stevens.

Das Rennen endete, wie schon letzte Woche, unter Gelblicht.

Stimmen:

Claudio Ferrera: "Hi, was soll ich sagen!? SIEG!

Sah erstmal heute nicht danach aus weil ich gleich in der Ersten Yellow mit in ein Unfall verwickelt worden bin! Paar yellows danach gleich noch einmal.....

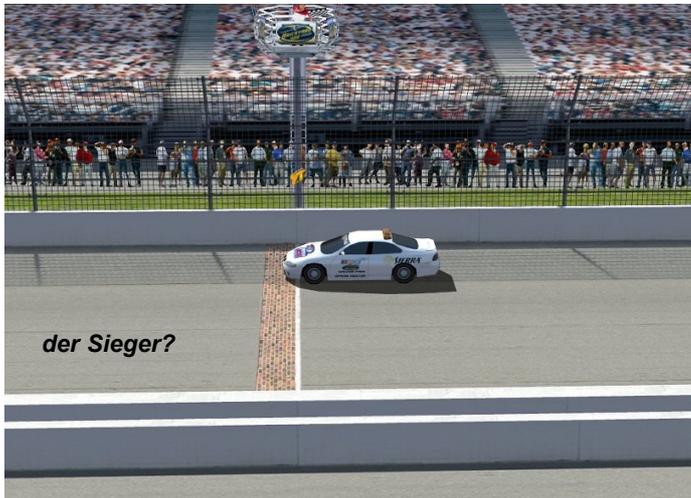
Fairer Fight zum schluss mit Bernhard R.!"

Bernhard Riedler: "Das 2. Mal hintereinander, daß ich mit gar nichts rechne und schlußendlich vom Podest lächeln kann.

Heute ist es aber ein gezwungenes Lächeln, hätte ich doch auch mit einem konsequenten Block (also ohne anscheissen) 4 Runden vor Schluss meinen ersten Sieg erringen können.

So bange ich, ob sich vielleicht der Aufstieg noch ausgeht. Wenn's an den 20 Strafpunkten von NHIS scheitert, beiß ich mir wohin."

Christian Prasuhn: "Von Pole gestartet, in Führung liegend, 4-5 laps gefahren, Auto liegt gut...klasse !! dann bleibt auf einmal das Bild stehen, zwischen t3 und t4. hab im Blindflug noch versucht nen anständigen Wallride zu fabrizieren, aber von dem was ich



so gehört hab isses wohl eher bö's ausgegangen, oder ? ich glaubs nicht...mein erstes rennen mit ner ATI karte nach jahrelanger NVIDIA treue und dann sowas. Ein Freeze !! hatte ich ja schon seit Ewigkeiten nicht mehr. da weiss ich schon was ich demnächst wieder umtauschen werde."

Axel Köster: "Ich komme an 14 liegend aus Turn 4 und vorn ist soviel Rauch, das man wirklich gar nichts mehr sieht. Also ordentlich runtergebremst, langsam den Wracks ausweichen und BUMM! werd ich umgedreht.

Ab in die Box und den "Jungs mit der Flex" zugeschaut. So, die "Umgestaltung der Heckpartie" ist abgeschlossen, also wieder raus und an 9 eingereiht.

Green Flag und weiter gehts, oder doch nicht? Plötzlich wird vorn gebremst!! Ich kann ein Auffahren auf meinen Vordermann vermeiden, Michael Schaller dreht mich beim Ausweichen um (ganz zart am Heck berührt),

und Georg Korbel verpaßt mir ein paar Rollen seitwärts. Leider war mein Auto danach nur noch Kernschrott. Schade, hätte ein schönes Rennen werden können. Naja, freuen wir uns auf Glen in 7 Tagen."

Georg Korbel: "So, mein kürzestes DOM Rennen ist soeben beendet "worden". Erst einmal nach deinem Freeze [, Christian,] hat es ein ganz gutes Chaos auf der Strecke gegeben. Aber so ist das nunmal wenn einer von ganz vorne in die Wand geht. Ich

komme also auf turn 4 an und sehe das Chaos. Ich versuche noch zu bremsen was geht, und rutsche dadurch weg und in die Boxengasse. Toll, unter gelb bei geschlossener Boxeneinfahrt "reingefahren".



Also end of longest line. Na gut, ich dachte mir, das ist noch ein langes Rennen, also nicht aufregen. Es ist ja nix passiert. Als ich aus der Box kam touchierte ich leicht die Mauer. Nicht weiter schlimm. Aber ich dacht mir, fahr direkt nochmal rein, Du startest ja eh von hinten.

Dann kommt beim einfahren in die Box die Schwarze Flagge raus, weil ich angeblich nicht alle überholen lassen habe ?????????? Es war weit und breit keiner da. SO EIN MIST. Und die kann man natürlich nur unter grün löschen. Naja, muß ich halt durch und versuchen noch vor dem erstplatzierten wieder raus zu kommen. Ist ja machbar, auf so einem großen Kurs. Aber was passiert beim Restart ???

ICH KANN ES ECHT NICHT FASSEN. Wenn jetzt die Leute schon nicht mehr schaffen auf einer geraden, geradeauszufahren ohne einem hintendrauf zu semmeln, dann können wir direkt einpacken. Noch vor turn 1 schaffen es wieder welche eine Yellow auszulösen, GLÜCKWUNSCH !!! SO EIN VERDAMMTER MIST. Natürlich bin ich derjenige der eines dieser Wracks auch noch in so einem schönen Winkel trifft, das der Motor hin ist.

Ich wäre besser in den Biergarten gegangen."

Michael Malecki: "tja....

Mich hat's leider auch direkt in Runde 3 erwischt. Nach dem, inzwischen obligatorischen, Chaos-Restart mit sofortiger YF, hatte ich dann mein Auto wenigstens soweit wieder abgestimmt, daß es nicht zu hecklastig war.

Kurz vor Ende dann noch dem Rene Cremer draufgefahren, weil der nur schlecht durch Turn 4 kam, aber dann lieber vom Gas gegangen, Heck verloren, Vollbremsung, in die Box gerauscht mit kaputten Reifen, Black Flag deswegen und Platz 9 verloren an... Rene Cremer."

Michael Malecki