

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 34 / 6. September 2004



GNL: Alle DOM-Läufe der Woche

GPL: Der hilfreiche Programm Guide

Trucks: Showdown in Pikes Peak

GRRL: Rennen in Riverside

**GPL: 6 Stunden Special
Team Event Rouen**

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.

Impressum

Herausgeber

Virtual-Racing e.V.
Riesengebirgstr. 4
85368 Moosburg

Redaktionsadresse:

redaktion_RS@gmx.net

Leserbriefe

leserbrief_RS@gmx.de

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
(rueller@virtual-racing.org)

Beiträge/Fotos

Reinhard Frey
Andreas Königsdorf
Markus Mac Coy
Michael Malecki
Jürgen Nobbers
Marco Saupe

Titelfoto

Jürgen Nobbers

Ausgabe 34/2004

nächster Redaktionsschluss:
12. September 2004 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:

Stefan Lippert, Maurice Rudolph und Matthias Wien in Pikes Peak

Beschimpfung der Woche

"halts maul du alter narn ! sonst schicke ich dir gleich mal die leibwache von londo vorbei. und dann gibt es"

Ausspruch des Community-Mitgliedes Hugo Boss zu Reinhard Frey, als dieser ihn bat, sich mit realem Namen im Forum anzumelden. Dazu muss man wissen, dass dieser Hugo Boss tatsächlich so heisst, aber nicht mit dem DEM Hugo Boss verwandt oder verschwägert ist.

Entschuldigung der Woche

"ups ! und ich habe ihn noch vor gar nicht langer zeit in einem anderen post beschimpft. hiermit verneige ich mich vor der neuen hoheit."

Ausspruch von Hugo Boss, als er sah, dass gerade dieser Reinhard Frey nun der neue Admin der Rookies ist.

+++Newsticker+++Newsticker+++Newsticker+++

Roland Wagner informiert über wichtige Änderungen zum Nascar Senior Cup:

Aufgrund familiärer Umstrukturierungen wird es mir für einen noch unbestimmten Zeitraum nicht möglich sein, die NSC-Seite am Laufen zu halten. Es wird noch einen Hinweis von dort in dieses Forum geben und ich würde euch bitten sämtliche News hier im Forum abzuwickeln.

Wenn ich nach den Rennen einen generierten HTML-Report bekomme, werde ich versuchen die Ergebnisse jeweils auf die Seite zu stellen, aber sicher nicht mehr so fix, wie das bisher der Fall war. sondern halt wenn ich Zeit habe.

Sollte jemand Interesse haben, das Baby in die Hand zu nehmen, wäre mir das natürlich auch sehr recht. Einfach bei mir melden. So far. Ich hoffe, der NSC hat noch Bestand, wenn ich wieder ans Fahren komme.

Rekord der Woche

Rekord im Forum: 105 Benutzer am 02.09.2004 23:03.

Kurz und bündig

Ein Kannibalenpärchen im Kreissaal. Sie steht kurz vor der Geburt. Fragt der Arzt: "Zum Mitnehmen oder hier essen!"

Essen zwei Kannibalen einen Clown.

Sagt der eine zum anderen:"Schmeckt irgendwie komisch!"

Aus dem Inhalt

Seite 02:	Impressum	Seite 11:	DOM 3 Californien
Seite 03:	GRRRL Riverside	Seite 12:	DOM 3 Californien
Seite 04:	GRRRL Riverside	Seite 13:	DOM 3 Californien
Seite 05:	GRRRL Riverside	Seite 14:	DOM 2 Californien
Seite 06:	GRRRL Riverside	Seite 15:	DOM 2 Californien
Seite 07:	Trucks in Pikes Peak	Seite 16:	DOM 2 Californien
Seite 08:	GPL Programmguide	Seite 17:	DOM 1 Californien
Seite 09:	GPL Programmguide	Seite 18:	DOM 1 Californien
Seite 10:	DOM 3 Californien		

Die GRRL in Riverside

A) *SPRINT* durch die Wüste



Riverside Fuerstner, Gaida, Ettig und Happ. Keine große Überraschung in der Qualifikation. Diesen fantastischen Vier gelang es, in der Runde wo es darauf ankommt, unter die 1:10er Marke zu fahren. Die Frage die sich stellte: Wo war Roland Rauch? Sein Motor hat die Strapazen des häufigen Trainings nicht überstanden und ist kurz vor der Ziellinie verreckt. Der Mitfavorit startete von hinten, und musste sich wohl oder über durch das Feld arbeiten.

Riesengedränge nach dem Fallen der Start und Zielflagge. Thorsten Schulz wird umgedreht und der quer stehende Wagen löst ein heilloses Chaos aus. Frank Zanker schießt direkt quer vor Thorsten Schulz. Er fing seine Wagen

Frank Zanker standt verkehrt herum an der Mauer, und sah so mit vor Schreck geweiteten Augen Roland Rauch auf sich zugeflogen kommen. Außer ein paar Dellen im Lack hatten die Beiden diesen Zwischenfall überstanden, und konnten das Rennen fortsetzen. Der Rest der Meute konnte mehr oder minder stark beschädigt das Rennen wieder aufnehmen. Nichts ahnend von der Misere im Hinterfeld jagte die Spitzentruppe um Gabriel Fuerstner um den Kurs. Roland Rauch, in der Trophy noch ganz weit vorne wollte verlorenen Boden wettmachen, und jagte dann als letzter dem Feld hinterher. Ein paar Kollegen hatte er schon hinter sich gelassen, als

So quer stehend auf der Ziellinie musste ja irgendjemand zu finden sein, der ihm den Rest gab. Und dieser Jemand kam in Gestalt seines



Gaida spielt seine ganze Routine aus

Bruders Manuel. Nach dem heftigen Aufprall gaben beide ihr Rennen auf. Es bildeten sich kleine Gruppen gleich schneller, die in einzelne Platzierungskämpfe verstrickt waren. Thomas Schlösser musste sich in Runde Sieben dem drängelnden Udo Streit geschlagen geben, die ihn inner in der Steilkurve überholen konnte. Die gleiche Stelle benutzte Ulrich Doennicke um sich auf Platz 16 zu schieben. Kurz zuvor fand der Führungswechsel statt. Gabriel Fuerstner leistete sich den einzigen Fehler in dem Sprintrennen, und Andreas Gaida war zur Stelle, um den Fehler gnadenlos auszunutzen. Nach der Ziellinie folgt einer Links, anschließend eine Rechts. Gabriel Fuerstner kam in der Rechts zu weit nach draußen auf den unbefestigten Straßenrand. Es ging 2Wide durch die Kurve da war Andreas Gaida vorbei, und beendete das Rennen Zwei Runden später als Sieger. Gabriel Fuerstner und Thomas Ettig komplettierten das Podium.



Jubel, Trubel, Staubigkeit. Qualmender Auftakt zu den Riverside Festspielen

perfekt ab, und nach einem satten 360° Turn stand er wieder korrekt in Fahrtrichtung.

er in die Steilkurve einbog. Das rechte Vorderrad kam auf den Apron, und das Heck kam rum.

GRRL Riverside 2. Akt

B) Sandwühlerei beim Hauptrennen

Konnte Gabriel Fuerstner im Sprint Rennen noch die Qualifikation für sich entscheiden, so musste er im

Mike Kadlcak in Lap Zwei, kam ebenfalls in den Esses von der Bahn ab, und fiel von 20 auf die 26 zurück. Noch größeres

gut machen konnte Michael Scheurer. Thomas Schlösser musste ihn links vorbei lassen, als er selber rechts in den Esses die Wüste durchkämmte.



Das Hauptevent in Riverside beginnt. Polesitter Olli Happ führt das Feld zu einem ereignisreichen Rennen an.

Hauptrennen seinem Kontrahenten Olli Happ den Vortritt lassen.

Olli Happ konnte seinen Boliden auf die Pole setzen. Thomas Ettig und Andreas Gaida wurden auf die Plätze verwiesen. Roland Rauch schon wieder im Pech. Dieses Mal ging der Motor seines Fahrzeuges schon in Turn Zwei hoch.

Problemlos kam das Feld vom Start weg, und man kam gut in die Esses. Mit dem linken Reifenpaar kam Frank Zanker auf unbefestigten Grund, und flog ab. Er steckte tief in den Leitplanken, weiterfahren zwecklos.

Hairpin Eins und Hairpin Zwei, so nennen wir sie mal, die zwei langsamen Winkel in Riverside: Das Feld kam durch die Hairpins, ohne einen Ausfall zu verzeichnen.

Ungemach traf ihn ein paar Runden später: Totalausfall. Michael Neuberger jagte durch die Steilkurve als sein Motor kurz vor der Ziellinie seinen letzten Atem aushauchte. Das Aus in Runde Vier. Drei Plätze

Harald Bachmann und Arthur Seiverth erlitten in Hairpin Eins ein Schleudertrauma, und mussten Michael Scheurer ebenfalls passieren lassen.

Rainer Kreuzer zog im Draft von Roland Rauch in der Steilkurve an Udo Streit vorbei. Im Sandkasten fand sich Michael Scheurer wieder, und musste tatenlos mit ansehen wie Seiverth, Green und Bachmann an ihm vorbeizogen.

Arthur Seiverth nutzte die Gelegenheit um an Andy Green vorbeizuziehen. Roland Rauch fuhr wie von Sinnen, und in Runde acht, mit 1:09.925 Minuten, die schnellste Rennrunde.

Riesenstress in Runde neun. Es kam zum Zweikampf zwischen



Bachmann und Seiverth haben ihr Schädeltrauma abgeholt, und stauben sich noch ein wenig ein. Scheurer, aussen, ist der lachende Dritte

Jochen Lau und Gabriel Fuerstner. Der Kameramann in der Hairpin Zwei war dann Zeuge der spektakulärsten Szene des Rennens.

Führende. Manuel Rauch hatte arge Probleme seinen stark lädierten Wagen auf der Bahn zu halten. So musste er Udo Streit in

Ortskreis abgestellt, Zappenduster. Alles umsonst, Feierabend für den Admin.

Lap 20: Gabriel Fuerstner schob sich zwischen dem ausfallenden Thomas Althaus und Marco Saupe in der Steilkurve vorbei.

Augenblicklich schob sich Arthur Seiverth ins Zentrum des Geschehens. Lap 23: vorbei an Andreas Kröger auf Rang 12. Eine Runde später an Manuel Rauch vorbei, und Rainer Kreuzer, der in der Box stand wurde ebenfalls überholt.

Ein Fahrer hatte wohl ein Iserlohner Pilschen zuviel getrunken. Jedenfalls wurde der Bremspunkt komplett verpasst, und das Auto in Hairpin Zwei verschrottet.

Die Spritrunde wurde von Thomas Ettig eröffnet. In Runde 33 ging er als erster der Spitzengruppe in die Box. Logische Konsequenz, Andreas Wilke übernahm das Regiment. Sein Boxenstopp erfolgte drei Runden später. Gemeinsam mit Olli Happ suchte er seine Boxencrew auf. Die Top Five



Eine Kettenreaktion durch einen Vorrerausfahrenden wurde Olli Happ zum Verhängnis.

Lau drehte Fuerstner um. Fuerstner stand quer. Lau konnte weiter fahren. Martin Micko kam um die Ecke geflogen, und reagierte blitzschnell, ging außen an Fuerstner vorbei. Der hinter Micko fahrende Marco Saupe, sah Fuerstner einen Bruchteil zu spät, und stellte Fuerstner, von allem liebevoll 'Gabi' genannt, wieder in die korrekte Fahrtrichtung. Die Gefahr war aber noch nicht gebannt, denn die Gebrüder Rauch kamen auch auf die unübersichtliche Kuppe zugeflogen. Schon vor der Kuppe konnte Roland Rauch Manuel Rauch überholen. Beide kamen aber an Fuerstner beulenfrei vorbei.

Ein Verbremser von Harald Bachmann in Runde zehn warf ihn von 17 auf 22 zurück. Roland Rauch weiter auf dem Vormarsch, Rang sechs in Runde elf. Stand nach zehn Runden: Happ vor Ettig, Gaida, Wilke und Lau.

Die Top Five war beim Anflug auf Hairpin Eins. Thomas Ettig drehte Olli Happ umgehend um. Ettig, Gaida und Wilke konnten vorbei gehen. Somit war Thomas Ettig der neue

Runde 15 Eingangs der Steilkurve vorbei lassen. In der gleichen Runde bekam Andreas Gaida eine auf sein kesses Heck. Happ und Wilke waren die Nutznießer und zogen von dannen. Roland Rauch ging auf der langen Geraden an Jochen Lau vorbei. Anschließend war Andreas Gaida in Sicht; dann konnte er an seinem Auspuff schnuppern; dann wurde in Österreich der Strom in seinem



Roland Rauch ist hier noch bester Laune. Kurz nachdem er auf den fünften Platz vorgefahren war, wurde die Internetverbindung gekappt. Kein Telefon, Kein Fernsehen.....



Fuerstner in Schräglage. Micko kommt aussen vorbei. Saupe hat Vollkontakt. Rechts aussen kommen Manuel und Roland Rauch angeflogen.

dann nach dem Pflichtstopp: Ettig vor Wilke, Happ, Gaida und Fuerstner. Andreas Kröger zögerte seinen Pflichtstopp bis zuletzt hinaus, musste aber dann seinen siebten Platz opfern und fiel auf Rang 13



Entstehung zu obiger Szene. Fuerstner, der Marlboro Mann, wollte nach seinem Ausritt in die Wüste seinen Platz um alles verteidigen...

zurück.

Thomas Ettig gewann das Hauptrennen von Riverside mit einem Vorsprung von über 14 Sekunden auf den Zweitplatzierten Andreas Wilke. Das Podium vervollständigte der lange führende Olli Happ. Anmerkung der Redaktion: Es

sollten, ein oder sieben Curbs in den Esses installiert werden, da es doch verdammt staubig

war, und man verdammt noch mal wenig gesehen hatte.

Pos	#	Name	Sprint	Haupt	Punkte
1	310	Thomas Ettig	13	70	83
2	083	Andreas Wilke	11	61	72
3	128	Olli Happ	12	59	71
4	187	Andreas Gaida	15	52	67
5	388	Gabriel Fürstner	14	47	61
6	141	Martin Micko	09	45	54
7	333	Marco Saupe	08	43	51
8	456	Arthur Seiverth	10	41	51
9	291	Rainer Kreuzer	03	37	40
10	136	Udo Streit	01	39	40
11	044	Andreas Kroeger	05	31	36
12	068	Jochen Lau	07	29	36
13	209	Manuel Rauch		35	35
14	518	Ulrich Doennicke		33	33
15	880	Christian Ulrich		27	27
16	500	Andy Green		25	25
17	305	Thomas Schloesser		23	23
18	777	Christoph Hellwig	06	14	20
19	129	Rene Thamm (E)		16	16
20	417	Thomas Althaus		12	12
21	319	Harald Bachmann		10	10
22	111	Roland Rauch		09	09
23	066	Thorsten Schulz	04	05	09
24	045	Michael Scheurer		08	08
25	059	Mike Kadlcak	02	06	08
26	056	Michael Neuberger		07	07
27	113	Frank Zanker		04	04
28	058	Joachim Gallert			00

MOE, Herrscher über Pikes Peak

das verlorene Trüppchen auf der Suche nach dem grossen Feld und ein Loblied auf WIEN



Pikes Peak Das Wetter war schön. Die Sonne strahlte mit aller Macht auf das verlorene Rudel Fahrer herab, die angetreten waren, ein Rennen, hier in Pikes Peak zu fahren.

Richtig gelesen 10 (ZEHN) Fahrer nur, von ehemals über 40 (VIERZIG) gemeldeten Fahrern die ebenfalls laustarke Interesse angemeldet hatten bei dieser GNL-Truck Series mitzumischen. Wo sind diese Teilnehmer nur alle hin. Kein Interesse mehr? Man konnte das schon länger beobachten, dass das Interesse nachlässt, aber die eine Saison hätte man ruhig durchhalten können. Soviel zu dieser unangenehmen Sachlage.

Auf einem Speedway mit zehn Teilnehmern war es im Vorruss schon klar, dass wenig bis gar keine Yellow Flag kommen würde. Die Prophezeiung traf dann auch ein. 20:00 Uhr. Man kam, leidlich vorbereitet, auf den Server, und musste mit erschrecken feststellen, dass ALLE schneller waren als die persönliche Bestzeit.

Schnell kristallisierte sich heraus das fast alle mit dem Setup von Matthias Wien unterwegs waren, und mit dem Setup pfeilschnell.

Konnte in der Qualifikation noch Klaus Wagner vor Matthias Wien und Andreas Wilke triumphieren,

so sollte das später im Rennen gänzlich anders aussehen.

Klaus Wagner konnte seine Pole in eine Führungsrunde ummünzen. Andreas Wilke machte ihm diese schon in der zweiten Runden streitig, und führte bis zur 28. Runde.

Dann begann die One Man Show von Maurice Rudolph. Er liess sich die Diktatur des Feldes nicht mehr aus der Hand nehmen.

Selbst zum Spritfassen und Reifenwechseln wartete er bis

zum Schluss. Seine Strategie und sein Setup haben optimal zusammengearbeitet.

Während die anderen alle Zeiten um die 28.1 bis 28.3 fuhr, gelang ihm eine Zauber- runde. Er konnte die 28er Marke brechen, und brannte in 27.945 Sekunden um das Rund.

Stefan Lippert und Torsten Eberius, der kurz vor Rennenden Andreas Wilke noch abfangen konnte vervollständigten die TOP 3.

Jürgen Nobbers

F	#	DRIVER	INTERVAL	LED	POINTS
1	911	Maurice Rudolph	132.587	109*	185
2	97	Stefan Lippert	-20.01	0	170
3	901	Torsten Eberius	-27.34	0	165
4	83	AndyWilke	-29.05	27	165
5	517	Klaus Wagner	-1L	1	160
6	116	Matthias Wien	-1L	3	155
7	274	Juergen Nobbers	-2L	0	146
8	84	Sven Weidlich	-2L	0	142
9	968	Joachim Kopp	-2L	0	138
10	147	Dirk Muessener	-3L	0	134
11	1	Arndt Röttgers	-6L	0	130

PAPYRUS RACING NEWS

CUP SERIES NEXTEL **CUP SERIES**

Maurice Rudolph Victorious At Pikes Peak

RACE STANDINGS

1	#911	Maurice Rudolph	132.587
2	#97	Stefan Lippert	20.01
3	#901	Torsten Eberius	27.34
4	#83	AndyWilke	-29.05
5	#517	Klaus Wagner	-1L
6	#116	Matthias Wien	-1L
7	#274	Juergen Nobbers	-2L
8	#84	Sven Weidlich	-2L
9	#968	Joachim Kopp	-2L
10	#147	Dirk Muessener	-3L

HEARTACHE FOR #147

Dirk Muessener loses 5 positions en route to a 10th place finish

ALSO INSIDE

Race Analysis
Silly Season Update
Driver Performance Charts
...and much, much more!

GPL Tuning Guide

Da im Chat öfters nach solchen Sachen gefragt wird, hat Marco Saupe einen kleinen GPL Tuningguide geschrieben. Der Guide wird permanent erweitert. Daher könnte es sinnvoll sein, Marco per PN zu kontaktieren und nach Änderungen zu befragen.

1. Addoncars

Die GPLEA Autos sehen sehr schön aus, kosten aber dementsprechend Leistung. Wer alle 7 Wagen durch diese ersetzt und einen eher schwachen Rechner hat, kann damit rechnen, dass wenn viele Autos zu sehen sind, es zu Rucklern kommen kann. Besitzer solcher Rechner sollten also darüber nachdenken, für Ligarennen einen zweiten Cars67 Ordner anzulegen (beispielsweise Cars67-low genannt) in dem nur ihr eigenes Auto in einer GPLEA Version vorliegt (da man sich an das Cockpit gewöhnt hat) die anderen Wagen jedoch in Originalversion. Dann kann vor einem wichtigen Rennen einfach umbenannt werden.

2. Detailabweichung

Im Grafikoptionsbildschirm von GPL ist rechts unten ein Regler namens Detailabweichung zu finden.

Dieser ist, ganz besonders auch bei Verwendung der Addonautos, von großem Einfluss auf die Framerate (der

Einfluss ist vor allem im Rennen zu sehen, wenn viele Autos abgebildet werden - alleine im Trainingsmodus merkt man nichts).

Mit diesem Regler wird z.B. eingestellt, in welcher Entfernung ein anderer Wagen noch mit hoher Detailstufe gezeigt wird. Nun ist es so, dass bei einer gewissen Entfernung ein anderer Wagen sowieso nur noch wenige Pixel groß dargestellt wird, so dass es Verschwendung wäre, in einem Rennen die höchste Detailstufe, also Regler ganz nach rechts, zu verwenden (ist nur nützlich wenn man schöne Screenshots machen will). Von daher sollte man den Regler normal etwas rechts von der Mitte (so ca bei 2/3) belassen, Besitzer schwacher Rechner sollten sich bei Framerateproblemen eher links von der Mitte, bei ca 1/3, einfinden.

3. OpenGL/Direct3D

Im RSC Forum wurde vor geraumer Zeit ein verbesserter, inoffizieller OpenGL Patch veröffentlicht. Dieser bietet die gleiche Bildqualität wie D3D, aber in vielen Fällen eine bessere Leistung, so dass er IMHO sehr empfohlen werden kann (Anmerkung: Hin und wieder wird berichtet, dass ATI Karten mit OpenGL nicht so gut zurechtkommen, da heisst es probieren).

Der Thread zum Patch ist hier: <http://forum.rscnet.org/showthread.php?t=49101>

Der direkte Link zur `R a s t O G L . d l l` <http://forum.rscnet.org/attachment.php?attachmentid=30688> (einfach die dll ins GPL Verzeichnis entpacken)

Die zu verwendenden core.ini Einträge kann man z.B. in den letzten 3 Abschnitten meiner Core.ini

<http://people.freenet.de/MarcoSaupe/file/core.ini>

ablesen (die ini kann eigentlich so wie sie ist von allen Rechnern mit mind. 256MB Ram verwendet werden (wegen der Größe des Replayspeichers), die Einstellungen sind von Geschwindigkeit/Qualität her optimal, aber bevor wieder einer meckert wenn dann was nicht geht und das auf die ini schieben will sag ich: ohne Gewähr Hinweis:kein BW Patch in der ini)

Danach kann man GPL starten, in den Grafikoptionen OpenGL wählen, und GPL neu starten.

Wer dann verschwommene Spiegel hat, sollte diese Mirror.mip

<http://forum.rscnet.org/attachment.php?attachmentid=30730> in das Verzeichnis cars/cars67 entpacken (die alte Datei vorher sichern).

4. Core.ini

Wer verzweifelt nach jedem Frame sucht, findet auch hier noch Tuningmöglichkeiten.

Wenn man z.B. bei Verwendung von OpenGL die Einstellung MirrorsEvery=1 auf 2 ändert, werden die Rückspiegel nur jedes 2. Bild gezeichnet. Dadurch erscheinen die Spiegel leicht ruckelig, aber es bleibt mehr Leistung für die Sicht nach vorn übrig. Ist natürlich eher eine Verzweiflungsmassnahme.

Wer einer sehr alte Grafikkarte hat (16 MB oder sowas) kann auch die Option

TossHighestMip=0 auf 1 stellen. Dadurch wird die Bildqualität schlechter, aber die Grafikkarte entlastet.

5. Strecken-versionen

Zu vielen Addonstrecken gib es Light Versionen die verwendet werden können. Manchmal sind auch Voodoo-versionen erhältlich. Wer ältere Grafikkarten hat (mit 32MB oder weniger Speicher z.B.) kann durchaus mal eine Voodoo-Version probieren, da diese geringere Texturauflösungen und Farbtiefen verwenden, und somit weniger Grafikspeicher benötigen.

6. Grafikkartenoptionen (AntiAliasing (AA, FSAA), Anisotropic Filtering)

Die oben genannten Optionen, die nicht in GPL, sondern in den Menüs der Grafikkartentreiber eingestellt werden, bringen enorme Verbesserungen in der Bildqualität, kosten aber auch ziemlich Leistung. Um sie zu aktivieren, muss in den Grakatrainern Antialiasing für alle Anwendungen erzwungen werden bzw feste AA Qualität (oder wie auch immer das in den verschiedenen Trainern heißt) eingestellt sein, und nicht "Anwendungsgesteuert" oder ähnliches.

Allerdings sollte dies nur auf guten Rechnern mit guten Grafikkarten (Geforce Ti 4xxx

aufwärts und entsprechende Radeons) verwendet werden. Bei älteren Karten (oder neuen Billigskarten wie der FX5200) sollte FSAA unbedingt abgeschaltet werden (aus, oder Anwendungsgesteuert falls man es in anderen Programmen verwenden will).

7. Systemleistung

Da man in Ligarennen keine Probleme haben will, sollte auch der Rest des Systems entsprechend in Ordnung sein. So empfiehlt es sich, während des Rennfahrens ALLE Programme auszuschalten. Virens Scanner und ähnliche Tools können (je nach Programm) durchaus sehr störend auf die Systemleistung einwirken (und wenn man ein System auf einem aktuellen Stand bezüglich Sicherheitspatches hat, und alle anderen Programme abgeschaltet sind, dann können während des Rennfahrens eigentlich auch keine Viren auf den Rechner kommen). Nützliche Tools dafür sind z.B. "EndItAll". Ich persönlich mache vor Ligarennen auch immer einen Neustart.

Marco Saupe betont noch: "Diese Hinweise erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder dass sie nun die einzig gültige Wahrheit wären, aber ersparen mir eventuell viel Tipperei im Chat."

Marco Saupe

Stuntman der Woche

Soeren Scharf bietet ein Stuntman Replay seiner letzten Fahrt an. Zu finden unter: <http://forum.virtualracing.org/thread.php?threadid=26385> Zu Fuß? Dann so: VR-GPL-Forum. Dort GPL-Forum. Dort Thread: "Ich bin ein Stuntman"

+++Newsticker+++

NEUE ADMINS: Nachdem Marco Saupe vor einigen Tagen bedauerlicherweise seinen Rückzug aus der GPL-Adminschaft erklärt hatte, verstärken seit kurzem zwei neue Mitglieder die Mannschaft um GPL-Chef René Beitz: Ferrari-Werksfahrer Steffen Menz und GGPLC ReKo-Mitglied Andreas Wöhlk kümmern sich fortan um die Belange des GPLLP und den damit verbundenen Special Events.

RENNEN ALBI: Das in Albi ausgetragene Special Event entschied Thomas Horn mit leichtem Abstand für sich. Er gewann Lauf 1 und legte damit schon den Grundstein zum späteren Sieg. Platz zwei war heiß umkämpft und ging an Andreas Wilke. Dieser hatte die Winzigkeit von 0,1 Punkt Vorsprung auf Ralf Ebert und Knut Miesner, welche punktgleich auf Platz drei landeten.

6-Stunden Event Rouen

Am Samstag, den 25.09.2004, findet in Rouen ein 6 Stunden Special Team Event statt.

Treffen ist um 16.00 Uhr im VROC-Raum "GPLLP." Start des Qualifying für das 1. Rennen ist um 17.00 Uhr.

Gefahren werden 6 "normale" GPLLP-Läufe. Es gelten die entsprechenden Regeln mit folgender Ausnahme: Die Startaufstellung des 1. Rennens wird anhand einer 30-minütigen Quali ermittelt. Alle weiteren Rennen werden nach den Zeitabständen (volle Sekunden) des jeweils vorhergehenden Laufes gestartet - und zwar aus der Boxengasse! Bei Rundenrückstand starten die Teams jeweils im Abstand von 10 Sekunden nach dem letzten nicht überrundeten Team. Mehr auf Seite 18

DOM3: Fair fährt vor Erster Sieg für Thomas Schloesser



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Californien, eine echte Erholung für die bummkreiseligeschädigten Fahrer der letzten Woche. Ein 2 Meilen Oval, mit niedrigem Banking und einer sehr breiten Strecke. Da konnte man seinem kleinen Monster mal so richtig Auslauf gönnen.

Da vom Practice zum Qualifying mal wieder die Wolken aufzogen konnten sich ein paar Fahrer nicht so gut qualifizieren, wie es die Practice-Zeit hätte erahnen lassen.



**Wolfgang Duenkel (#71)
auf der Suche nach Nähe**

Georg Korbel (#14) führte die Meute zum ersten mal in einem Rennen in die erste Runde, bei wolkenlosen 84°F (28,89°C).

Otto Lampert (#576) konnte ihm die Führung aber gleich aussen im ersten Turn abnehmen. Tobias Schlottbohm (#301) konnte sich gar von Startplatz 5 auf 2 verbessern, bevor dann in Turn 3 gleich die erste YF kam.

Christian Prasuhn (#175) konnte auf den kalten Reifen seinen Wagen nicht halten und drehte sich weg. Thomas Quella konnte den sich genau vor ihm drehenden Christian nicht mehr ausweichen, krachte trotz vollem Bremsensatz hinein und drehte sich nach unten weg. Wolfgang Duenkel konnte ihm dann nicht mehr ausweichen und beide verkeilten sich ineinander.

Christian Prasuhn meinte zu dem Vorfall: "sorry für die erste yellow, besonders an alle die direkt darin verwickelt wurden. war komplett untrainiert und habs irgendwie nicht geregelt bekommen, mich in der kurzen zeit auf die strecke einzustellen. deshalb hab ich nach dem UF auch direkt retired, was ich lieber schon vorm start hätte machen sollen...naja hinterher ist man immer schlauer."

Für Thomas Quella (#266) war das Rennen ebenfalls beendet, sein Motor gab den Geist noch vor der Boxeneinfahrt auf.

Nach dem Restart konnte sich Tobias Schlottbohm auf der BS die Führung holen und gleich ein wenig absetzen. Dahinter kam es zu einem Manöver, was auch nur hier in Californien ohne größere Probleme funktioniert.

Auf der FS machten Nils Herbstrieth (#102), Thomas Schloesser (#305), Stefan Loos (#200) und Georg Korbel (#14) einen 4-Wide auf, sortierten sich aber zu je zwei 2-Wide wieder vor T1 ein.



4-Wide! Heute keine Seltenheit

Rene Cremer (#34), den es wieder mal mit einem Disco aus dem Rennen geworfen hatte, konnte sich zu Runde 8 wieder auf die Rennstrecke begeben und wurde auf der BS auch gleich noch von den Führenden überrundet.

Otto Lampert (#576) konnte als einziger Tobias folgen, dahinter klaffte eine Lücke von über 2 Sekunden zum drittplatzierten Nils Herbstrieth (#102).

Die Reihenfolge blieb dann relativ stabil.

Andreas Koenigsdorf (#307) konnte sich kurzfristig mal vor Stefan Loos (#200) auf Platz vier setzen.

Aber der konterte ein paar Runden später und schaffte es auch sich vor Nils Herbstrieth (#102) auf den dritten Platz vor zu schieben. Thomas Schloesser (#305) ging dann auch noch an Andreas Koenigsdorf vorbei auf den fünften Platz.

Nach dem Restart konnte Tobias Schlottbohm gleich wieder die Führung erlangen und sich wie gewohnt ein wenig absetzen. Die Plätze 4 bis 10 waren dagegen umso härter umkämpft. Auf der BS bildete sich eine Traube von sechs Fahrern die sich erst langsam

konnten sich im Draft von den Plätzen 9 und 10 bis auf 2 und 3 vorarbeiten. Sie schafften es sogar den Vorsprung von Tobias Schlottbohm um 2 Sekunden zu verringern, bis dann in Runde 57 die nächste Gelbphase ausgerufen wurde. Peter Gess (#130) versuchte dem vor ihm auf Platz 12 fahrenden Christoph Guler (#92) ganz innen auf der BS zu überholen, hatte jedoch nicht genug für Turn 1 abgebremst und kam dementsprechend hochgeschossen, genau in Christophs Wagen hinein. Der ging wie ein geölter Blitz schnurstracks Richtung Mauer und so schnell wie ein Blitz wieder verschwindet war dann auch sein Rennen beendet.



Auf der Suche nach der eigenen Linie

Der Kampf um Platz 8 wurde beinhart zwischen Frank Stevens (#206) und Axel Köster (#853) ausgetragen.

Frank versuchte mit allen Mitteln Alex hinter sich zu halten, der konnte sich dann aber auf der BS doch noch ein Stück daneben setzen. Beim Versuch diesen 2-Wide in Lap 21 durch Turn 1 durchzuführen kam Axel ein wenig zu hoch und touchierte Frank, der sich daraufhin in Richtung Wand verabschiedete.

Axel konnte seinen Wagen noch so eben auf der Bahn halten, verlor jedoch seinen so eben gewonnenen Platz sofort wieder an den nachfolgenden Georg Korbelt (#14). Fast alle nutzen diese Unterbrechung, um einen Service am Wagen machen zu lassen. Nur Georg Korbelt ging nicht in die Box, um sich 5 Punkte für ein paar Führungsrunden einzuheimen.

wieder einsortierten. Hier kann man wieder mal von Glück sagen, dass diese Strecke so breit ist und die Turns auch sehr langgezogen sind, aber auch die Fahrer sich immer genug Raum zum Überleben ließen.



Christoph Guler (#92) wird unfreiwillig zum Rechtsabbieger

Georg Korbelt (#14) musste langsam aber sicher seinen alten Reifen Tribut zollen. Er wurde nach und nach immer weiter nach hinten durchgereicht. Thomas Schloesser (#305) und Andreas Koenigsdorf (#307) einigten sich auf Zusammenarbeit und

Wie zuvor auch, gingen bei dieser YF alle an die Box, bis auf Andreas Koenigsdorf, der sich 5 Punkte für eine Führungsrunde holte. Er nutzte den zweiten Umlauf unter Gelb, um seinen Wagen wieder mit frischen Reifen versorgen zu lassen, fiel dadurch aber von Position drei auf elf zurück. Ein gewagtes Spiel!

Der bis dato Führende, Tobias Schlottbohm (#301) kam gerade aus seiner Box gefahren, als auch ihn ein Disco erwischte. Er kann aber kurz vor Restart wieder aus der Box fahren und verliert "nur" drei Runden. Weiterhin Sein Glück, dass kurz nach dem Restart in Lap 62 gleich wieder die gelben

Fahnen geschwenkt werden. Christian Heuer (#324) hatte seinen Wagen nicht im Griff, er konnte zwar noch so eben ein Ausbrechen des Hecks verhindern, den Gegenschwung jedoch nicht mehr. Er kam vom Apron wieder hoch, direkt in Stefan Pueltz (#155) hinein,

dessen Rennen damit beendet wurde. Die Boxencrew von Christian konnte aus seinem Wrack noch einen kleinen Scirocco basteln, der aber nur noch mit halber Kraft vorwärts kam.

Auch für Georg Korbel (#14) kam die zweite YF genau richtig, denn er hatte zuvor unter Grün pitten müssen und war eine Runde hinten dran, konnte sich jedoch durch die zweite YF wieder in die Leadlap vortasten.

Wieder gingen alle an die Box, um für den Schlussspurt nochmal frische Reifen und genügend Sprit zu haben.

Nils Herbstrieth wechselte nur die äußeren Reifen und konnte so als erster wieder aus der Box fahren, gefolgt von Otto Lampert und Thomas Schloesser. Aber schon 4 Runden später fand Nils sich auf Platz 4 wieder.



Der Teufel zieht dem Löwen am Schwanz

Nach dem Restart kam es dann zum großen Showdown von den drei Führenden Otto Lampert, Thomas Schloesser und Andreas Koenigsdorf. Andreas versuchte gleich nach der BS einen Angriff auf Thomas. Sie gingen 2-Wide durch Turn 3 und Andreas versuchte den Vorteil der inneren Bahn für sich zu nutzen. Otto merkte es nicht und musste erst durch seinen Crew-Chief darauf aufmerksam gemacht werden, dass er seinem Teamkollegen Andreas Koenigsdorf und nicht Thomas Schloesser Draft geben sollte. Er zog dann ebenfalls nach innen, aber die Hälfte der FS im Draft von Otto hatte Thomas genügt, um sich in Turn 1 wieder vor Andreas setzen zu können.

Jetzt ging Thomas zum Endkampf über, er setzte Otto mächtig unter Druck und konnte ihn dann auch in Runde 119 ausmanövrieren. Otto musste in Turn 1 den langen Weg nehmen und sogar ein wenig Gas rausnehmen, um nicht an die Wand zu kommen. Andreas schloss dadurch sehr schnell auf, aber Ausgangs Turn 2 musste auch er ein wenig Gas wegnehmen, um den nun neben ihm fahrenden Otto nicht zu berühren.

Thomas hatte somit in einer einzigen Runde nicht nur die Führung erobert, sondern auch noch einen Vorsprung von 1,5 Sekunden.

Christian Heuer und Stefan Puelz in dem neuen Doppelsitzer



Dieses Mal verlief der Restart Reibungslos, aber wie das Amen in der Kirche wird auch dieses Mal auf der BS weit gefächert gefahren. Stefan Loos (#200) hat die Führung geerbt und verteidigte sie bis in Runde 89, bis sie ihm dann Otto Lampert (#576) abringen konnte.

In seinem Draft gingen auch Thomas Schloesser (#305), Andreas Koenigsdorf (#307) und Nils Herbstrieth (#102) an Stefan vorbei, der sich nun auf Platz 5 wiederfand.

In Runde 96 gab es dann noch einen letzten Zwischenfall, als Rene Cremer (#34) auf Platz 14 mit drei Runden Rückstand durch einen Change Line den auf Platz 10 fahrenden Axel Köster (#853) abräumte.

In Runde 106 kam es dann zum letzten Mal zu einer Unterbrechung, da der Motor von Christian Heuer (#324) nicht mehr mitspielen wollte. er schaffte es zwar seinen Wagen auf der BS noch schnell zum Apron runter zu fahren,



Kampf um die Spitze

aber die Verantwortlichen sahen wohl eine Ölspur auf der Rennstrecke.

Andreas - nun auf Platz zwei - und Otto bildeten einen Draft Train und konnte sich langsam wieder an Thomas heranfahren, aber es sollte nicht mehr ganz reichen. Thomas Schloesser konnte seinen ersten Sieg in der DOM 3 mit 0,62 Sekunden vor Andreas Koenigsdorf und 1,09 Sekunden vor Otto Lampert nach Hause fahren.

Thomas Schloesser: "Ich bin immer noch hell auf begeistert. Ich habe das Replay nochmal im schnelldurchlauf betrachtet. Der 4 Wide auf der S/F ziemlich zu Beginn war mir doch etwas zu heftig smile. Ansonsten kann ich mich nur Andy anschließen, da auch ich diese Woche nicht zum Üben kam. Auch ich dachte nicht da vorn fahren zu können. Ich dachte eher so an das Mittelfeld und hab das Setup extra so eingestellt das ich es gut unter Kontrolle habe."

Andreas Koenigsdorf: "Hatte dann irgendwann nach dem 1. PitStop Thomas Schloesser vor mir und konnte auch an ihm dran bleiben.

Wenn er dann ausgesichert ist, um einen Fahrer zu überholen, bin ich ebenfalls nach innen, um mit ihm einen kleinen Train zu bilden und er blieb noch so lange auf der Linie, bis ich auch vorbei war.

So konnte wir beide uns dann immer weiter nach vorne schieben, bis wir schliesslich hinter Otto auf Platz 2 und 3 waren. Bei noch 19 Laps to Go war dann unsere "Freundschaft" vorbei und jeder von uns hat dann für sich gekämpft."

Wolfgang Duenkel: " 5x YF, 2x Chrash, 5x EOLL, total zebeulte Karre, 15Mph weniger Topspeed, immer was los auf meiner Reise um den Kurs, 10 °F Temperatursturz und von 19 auf 12 + Pinkelpause während YF nur 2 Laps down und das Ziel gesehen. Ein Rennen nach meinem Geschmack"

Arthur Seiverth: "Ich mag solche Superspeedways eigentlich überhaupt nicht. Aber das Rennen war einsame Spitze! Gute Fights am laufen-

den Band, so könnt's immer sein - da sieht man mal, sobald die Strecke breiter wird, können wir DOM3ler richtig Rennen fahren"

Tobias Schlottbohm: "Im Quali wurde ich vom Wetter überrascht (ca. 80° cloudy), ohne Vorbereitung kann man da wohl kein passendes Setup ausm Hut zaubern. Mit 2 schlechten Runden immerhin auf 5 gelandet. Im Rennen dann schon nach 2 Runden (bis zur 1. Gelbphase) auf Position 2, beim nächsten Restart dann auf 1 vorgefahren. Irgendwann kam dann YF und der Vorsprung war dahin. Eine oder zwei YFs weiter bin ich dann versehentlich auf die Windows-Taste gekommen und das war's dann eigentlich schon.

Hab noch resettet und bin wieder eingestiegen, aber a) kann man in Cali wohl nicht so leicht 3 Laps aufholen und b) kam dann 20 Runden vor Schluß noch n Disco oben-drauf..."

Conrad Wegener: "Hat Spaß gemacht gestern. War ne schöne Gruppe die im Mittelfeld fuhr. Bei meinen Boxenstopps habe ich am meisten Plätze gut gemacht, musste aber beim zweiten ganz ans Ende der Reihe, weil ich die weiße Linie überfuhr.

Wollte dann eigentlich noch Tape drauf tun wegen dem Temperatursturz, hab es aber vergessen. Naja in den letzten 18 Runden noch schöne Positionskämpfe mit Bernhard und Arthur und ich glaube noch einem, weiß aber nicht genau wer.

Andreas Koenigsdorf

Kommentare nach dem Rennen

F	S	#	DRIVER	INTERVAL	LAPS	LED	POINTS	STATUS
1	4	305	Schloesser Thomas	141.804	125	7	180	Running
2	9	307	Andreas Koenigsdorf	-0.62	125	1	175	Running
3	2	576	Otto Lampert	-1.09	125	31	170	Running
4	3	102	Nils Herbstrieth	-2.50	125	4	165	Running
5	1	14	Georg Korbelt	-2.96	125	4	160	Running
6	6	200	Stefan Loos	-3.46	125	29	155	Running
7	21	514	Conrad Wegener	-6.52	125	0	146	Running
8	15	456	Arthur Seiverth	-7.23	125	0	142	Running
9	7	246	Bernhard Riedler	-9.23	125	0	138	Running
10	16	130	Peter Gess	-18.30	125	1	139	Running
11	10	853	Axel Koester	-1L	124	0	130	Running
12	19	71	Wolfgang Duenkel	-2L	123	0	127	Running
13	12	34	Rene Cremer	-3L	122	0	124	Running
14	11	206	Frank Stevens	-21L	104	0	121	Retired
15	17	324	Christian Heuer	-26L	99	0	118	Running
16	5	301	Tobi Schlottbohm	-30L	95	48*	125	Disco
17	20	155	Stefan Pueltz	-63L	62	0	112	Accident
18	14	92	Christoph Guler	-69L	56	0	109	Accident
19	8	266	Thomas Quella	-125L	0	0	106	Accident
20	13	175	Christian Prasuhn	-125L	0	0	103	Retired

California Dreamin'

Kann Kay Muehle wieder das Feld dominieren?



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Die Wetterbedingungen waren für Kalifornien unwürdig. Mit 55° Fahrenheit (13° Celsius), bewölktem Himmel und leichter Brise wähte man sich eher in Nordschweden, denn im Land der Beach Boys und Baywatch-Nixen. Und so wurde das Rennen zum 24. Rennen der DOM-Meisterschaft zur Setup-Lotterie. Im Qualifying konnte einmal mehr Kay Mühle seine Klasse mit 37.335 Sekunden unter Beweis stellen. Dem zweitplatzierten Andreas Gaida fehlten fünf Hundertstel, Reinhard Frey auf Platz drei knapp acht Hundertstel.



Schon am Start war zu bemerken dass sich Mühle "verwachste". Eine Spur zu loose war sein Setup, doch Gaida konnte daraus kein Kapital schlagen, musste er sich seinerseits Angriffen von Reinhard Frey erwehren. Ein kleiner Fehler, ein kurzer "Schlenker" Ausgangs Turn-2 genügte Frey um sich in Runde acht vorbei

zu mogeln. Der in Kalifornien extrem unangenehme Backdraft (das nahe Auffahren des Hinterrannes) wurde Mühle zwei Runden später zum Verhängnis.

Die Führung wechselte erstmals zu Reinhard Frey, während Mühle in weiterer Folge auch Gaida, Kirsch, Kröll und Frank Zanker ziehen lassen musste. Eine Yellow musste "her" um an der Box die dringende nötige Feinabstimmung bewerkstelligen zu können.

Doch nicht nur vorne hatten einige Schwierigkeiten mit dem Handling ihres Stock-Cars, so u.a. Dirk Wilke, der in Runde 2 oben die Mauer in Turn 3 berührte und dann wieder runter kam, doch glücklicherweise kamen alle vorbei, nur Thomas Stix drehte sich beim späten Ausweichen.



Die Yellow dadurch war noch zu früh für präzise Setupkorrekturen, da die Reifen noch nicht mal auf Betriebstemperatur gekommen waren. Einige im Hinterfeld gingen trotzdem schon kurz an Box. Wenn man da hinten ist, hat man sowieso nichts dadurch zu verlieren.

Das Feld kam nur zögernd in Fahrt, Michael Malecki mußte bremsen, um seinem Vordermann nicht ins Heck zu fahren, der folgende Alex Ziganki vermisste ABS und touchierte die Nummer 10 am Heck. Andy Green noch dahinter hatte bereits mehr Schwung und schob Alex Ziganki beiseite.

In Führung Frey, um die weiteren Plätze kämpften Andreas Kröll, David Kirsch und Kai Mühle. Andreas Gaida wurde ein Zwischenfall in der Boxengasse zum Verhängnis, er verlor nicht nur wertvolle Plätze, sondern wurde von den Marshalls obendrein mit einer Black-Flag und einer "End of the longest line" Strafe bedacht. Ein Konkurrent weniger um den Tagessieg.

Um diesen entspann sich ein spannender Zweikampf zwischen David Kirsch und Reinhard Frey. Kirsch und Frey gingen ein Tempo dem der Rest nicht folgen konnte. Lediglich Kröll konnte den Rückstand mit etwas über einer Sekunde auf das Führungsduo moderat halten.

Nikolaus Neumanns Motor gab dann in Runde 41 den Geist auf, der Fahrer bewies Übersicht und schaffte die Strecke zu räumen, ohne eine weitere Yellow heraufzubeschwören. Die kam in Runde 50, wo sich Peter Neuendorf mindestens einen Aufhängungsschaden zuzog, den die Pitcrew aber noch versuchte zu reparieren - letztendlich vergebene Liebesmüh.

Wieder reger Andrang an den Boxen, bevor es mit spannendem Racing weiterging. Enge



die Suche nach der idealen Linie

Im weiteren Geschehen sollten noch einige die Begrenzung oben in den Turns kennenlernen. Leider ist das beinahe so verhängnisvoll hier, wie in Darlington, wo man wie mit Kleber angeschmiert hängen bleibt und abgebremst wird.

Im ganzen Feld ergaben sich spannende Kämpfe, bedingt durch die unterschiedlichen Fahrlinien, die hier in Kalifornien möglich sind.

In Runde 20 dann die Yellow Flag für Boxenstopps von allen. Bernhard Kämmerer und Horst Schumann benutzten eine extravagante Boxentaktik, um Führungsrunden und die damit verbundenen Extrapunkte abzusahnen.

Runde 23/24 sah man einen altbekannten Restart mit sofortiger Neutralisierung. Wieder einmal kam es zum "Ziehharmonika-Effekt".

Claudio Ferrera, schon angeschlagen durch den Unfall, der zur letzten YF geführt hatte, konnte auch nicht mehr ausweichen, während Thomas Stix mit einem Stubser davonkam. Dies bedeutete das Ende für Greed und kurz darauf mußte Ziganki passen.



ein bißchen zuuuu tief gelegt

Ab Runde 24 war die "alte Ordnung" vorne wieder hergestellt.

und wilde Fights im weiteren Verlauf, in dem sich der Grid von seiner besten Seite zeigte.

Der bisherige "Dominator" dieses Cycles, Kay Muehle, war trotz der Pole zwischenzeitlich weit durchgereicht worden,

In Runde 76 gab es dann für Michael Malecki, Andreas Gaida und Thomas Boettcher Providerprobleme mit unter-

Der hinter ihm fahrende Christopher Betz erkannte dies wohl zu spät und erwischte Malecki am Heck. Dieser nahm sich daraufhin eine Auszeit in der Box. Dank eines erneuten Restarts mit sofortiger YF hatte er "nur" zwei Runden Rückstand, als alle Probleme beseitigt waren und er wieder ohne Probleme am Renngeschehen teilnehmen konnte. Neuer Verfolger der Spitze ab Runde 78 war Andreas Kröll, nachdem Kirsch zurückgefallen war auf Platz 3. Und Kröll begnügte sich nicht mit dem Platz des "Kronprinzen" und attackierte Frey in Runde 88 Eingangs Turn-3. Schließlich rechnete er sich noch eine kleine Chance im Kampf um den Aufstieg in die DOM-1 aus.



auch hinten wurde gekämpft

versuchte aber nun das Feld von hinten aufzurollen. Trotz seines Pechs im bisherigen Verlauf des Rennens, machte er Platz um Platz gut, doch wurde sein Vormarsch gestoppt, als er in Runde 65 Marcus Trelenberg überholte und auf Platz 14 vorrückte, er jedoch Ausgangs Turn 2 quer kam und einige bereits gutgemachte Positionen wieder abgeben mußte.

schiedlichen Symptomen und Auswirkungen. Während Boettcher noch die wenigsten Probleme hatte, mußte Gaida passen, da er teilweise keine Gegner mehr sah.

Malecki hingegen hatte mit unberechenbar zuckenden Gegnern zu kämpfen, so daß er Platz machen wollte, indem er auf der Frontstretch hochging und frühzeitig Gas rausnahm.

Doch so leicht ließ Frey nicht locker. Mit bewährter Taktik, eng auffahren und dem Vordermann den nötigen Abtrieb auf die Hinterachse "raubend", holte sich Frey die Führung in Runde 97 zurück um sie bis zum Schlußsprint nicht mehr aus der Hand zu geben. Dieser fiel dann zwei Runden vor der "checkered Flag" ins Wasser als es zur siebten und letzten Yellow des Rennens kam.

Sieger: Reinhard Frey vor Andreas Kröll und David Kirsch. Kay Muehle wurde am Ende noch siebter. Vorbehaltlich etwaiger Strafen bedeutet das den Aufstieg für Kay Muehle, David Kirsch, Andreas Gaida und Martin Nachtsheim.



Das nächste Rennen findet in Richmond statt, ein kleiner, nicht ganz unkritischer Kurs. Es bleibt abzuwarten, wie sich die acht neuen ins Grid einfügen werden. Bis dahin, bleiben sie uns gewogen!

*Text: Reinhard Frey u. Michael Malecki
Bilder: Michael Malecki*

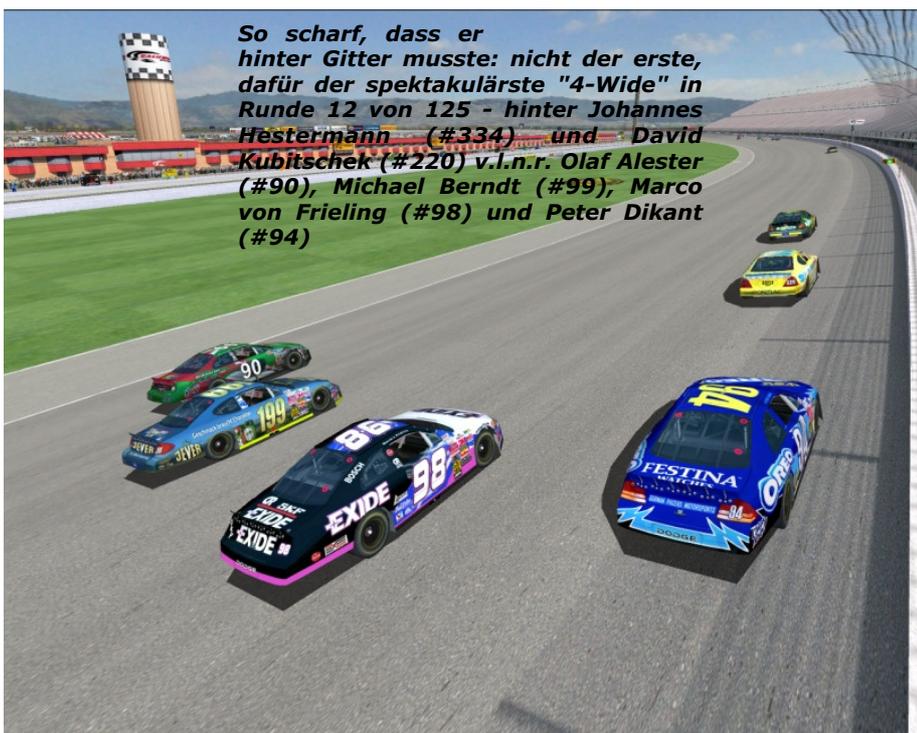
Zahlreiche "4-Wides" in der DOM1 @ California, Fontana



California, Fontana - war das wirklich "nur" ein "Bleifuss-Track"? Mit der richtigen Linie brauchte man hier jedenfalls kaum bremsen. Doch wenn die Steckenbreite optimal ausgenutzt wurde mit vier Linien zumindest auf den Geraden, dann war die Wahl (beim Einfädeln) wirklich nicht einfach - erst recht nicht bei 36 fast gleich schnellen Wagen. Und gerade deswegen zeigten die Fahrer was in ihnen steckt. Viele heikle Manöver blieben ohne negative Folgen und waren so das Salz in der gerührten (Renn)Suppe. Thorsten Schulz und Markus Papenbrock erwischte es allerdings schon nach 3 Runden. Beide gaben kurz darauf auf. "Papi" dazu: "Naja, ganz kaputt war es da noch nicht, aber doch mittelschwer beschädigt."



Die erste Variante eines "4-Wide" gab's bereits in Runde 2 und das im hinteren Feld - Michael Schneider (#74) hat viel Windschatten hinter Marco von Frieling (#98), Thorsten Schulz (#66) - der kurz danach verunfallte, Peter Dikant (#94) und Michael Berndt (#199) - an dem später im Rennen der außer Kontrolle geratenen "Exide-Wagen" mit viel Glück vorbei ging



So scharf, dass er hinter Gitter musste: nicht der erste, dafür der spektakulärste "4-Wide" in Runde 12 von 125 - hinter Johannes Hestermann (#334) und David Kubitschek (#220) v.l.n.r. Olaf Alester (#90), Michael Berndt (#99), Marco von Frieling (#98) und Peter Dikant (#94)

Ich konnte den Track anschließend wenigstens mit Vollgas bei Zeiten um 40.8-41.2 fahren. Als mir dann aber noch später nach einem Boxenstopp der 4. Gang flöten ging, war's dann doch zu gefährlich." 7 auf einen Streich gab's nicht, was die Unterbrechungen angeht - aber immer schön verteilt waren die Yellows, so dass oft gleich neue Reifen beim Pitstop angebracht waren. Das machte die Wagen auf der Strecke kontrollierbarer.

Doch nicht nur im Mittelfeld ging's bei den Positionskämpfen heiß her - auch vorne an der Spitze wechselten sich 9 verschiedene Fahrer in der Führung ab.

Nach insgesamt 125 Runden schob Volker Hackmann seine Nase als Erster über die S/F-Linie. Nicht mal eine halbe Sekunde dahinter folgte Patrick Marx mit Christian Homrighausen im Nacken.

Seit dem letzten Abschluss-Race (des Auf-/Abstiegszyklus) waren schon wieder 4 Rennen vergangen, so dass die nächsten Grid-Wechsel anstanden.

Die Tabelle zeigt die Daten der Auf- und Absteiger. Die Tabelle spiegelt auch das Quali- und Endergebnis dar. Unter anderem sieht man auch, wer aufgrund diverser Schäden einen Ausfall zu verkraften hatte. Dazu mal am Beispiel von Mike Kadlcak die summierten Kosten, welche bei solchen Zwischenfällen entstehen können (neuer "DAMAGE COST SUMMARY" im NRA ab

V2.31 nach Standardvorgaben der "Change part costs" im Mechanical Report): Bodywork - 1429, Engine - 5000, Other - 333, Total - 6762

Also - mögen die Motoren auch in Richmond gut halten... Dort wird sich auch zeigen, wie schnell sich das neugemischte Grid zurecht findet, um den Kampf um die (Straf)punkte weiter spannend zu halten.

Markus MacCoy

Qualifying @ Clear, 69 °F, North 4 mph:

Pos	#	Driver	Laptime
1st	166	Christian Homrighausen	37.353
2nd	901	Torsten Eberius	37.359
3rd	478	Martin Thiemt	37.385

Race @ Clear, 62 °F, West 9 mph

Finish	Start	#	Driver	Interval
1	4	917	Volker Hackmann	137.525
2	7	287	Patrick Marx	-0.43
3	1	166	Christian Homrighausen	-0.74
4	6	104	Sven Mitlehner	-3.59
5	13	115	AlfKahlert	-3.83

Race fastest lap: Volker Hackmann, 37.431s (192.354mph)

Auf- und Absteiger:

DOM1 -> DOM2

Pos	#	Name	SPQ	TNQ	ASQ
1	98	Marco von Frieling	0.250	0.000	0.250
2	348	Marcus Auer	0.115	0.000	0.115
3	58	Joachim Gallert	0.113	0.000	0.113
4	78	Alexander Marx	0.110	0.000	0.110

DOM2 -> DOM1

Pos	#	Name	Punkte
1	596	Kay Muehle	564.8
2	53	David Kirsch	528.0
3	187	Andreas Gaida	477.6
4	127	Martin Nachtsheim	436.8

Ausfälle und restliche Runden:

- #59 Mike Kadlcak - Accident -12L
- #44 Andreas Kroeger - Accident -29L
- #90 Olaf Alester . Accident -51L
- #255 Joerg Kormany - Camshaft - 76L
- #135 Markus Papenbrock - Gearbox - 85L
- #98 Marco von Frieling - Retired - 90L
- #66 Thorsten Schulz - Unbekannt -123L

GPL 6-Stunden Event Rouen

Fortsetzung von Seite 9

Teams+Chassis: Das Event wird in 2er Teams gefahren. Chassis sind frei wählbar. Die Teams werden gelost. Hierzu werden die Fahrer nach Stärke und gewähltem Chassis in drei Gruppen eingeteilt: A, B und C. Erstgezogenen aus Gruppe A werden Fahrer aus Gruppe C zugelost, Fahrern aus Gruppe B jene der gleichen Gruppe, Fahrern der Gruppe C solche aus Gruppe A.

Jeder Fahrer eines Teams muss 3 Rennen bestreiten.

Sicherlich wird nicht 100%-ig nach den o. g. Kriterien gelost werden können, da nicht zu erwarten ist, dass es zu jeweils der gleichen Anzahl an Fahrern pro Gruppe kommt. Im Einzelfall wird ein wenig nachgeholfen. Ich hoffe, dass hierdurch ein ausgewogenes Starterfeld zustande kommt, in dem jedes Team eine Chance auf den Sieg hat.

Die Startreihenfolge innerhalb der Teams bleibt diesen selbst überlassen. Sieger des Events ist das Team, das den letzten Lauf gewonnen hat. Das Sieger-Team erhält hierfür eine Urkunde. Anmelden kann sich jeder, der Lust und Laune hat sowie gewillt ist, seinen Partner nicht auf halber Strecke hängen zu lassen.

Die Teilnehmerzahl ist auf 36 Fahrer beschränkt. Die Teams werden am Tag der Veranstaltung ab 16.00 Uhr ermittelt und unmittelbar im VROC-Chat bekanntgegeben