

# RÜCKSPIEGEL



Kostenlose  
Verlags-Sonder-  
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 37 / 27. September 2004



**Kein Yellow:** Grüne Woche in der WT-SCS in Michigan

**GRRL:** Mark Donohue Trophy Daytona

**Wenig Yellows:** Ruhiges Pro Open- und Rookie-Rennen

**Katastrophe:** DOM 2 mit 19 Yellows

**Klaus Bartling**  
Der im Wind spielt

## 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

Chris Heuer

Markus Mac Coy

Jürgen Nobbers

Detlev Rüller

Conrad Wegener

### Titelfoto

Marco Saupe

### Ausgabe 37/2004

nächster Redaktionsschluss:

03. Oktober 2004 17 Uhr

### Das Titelbild zeigt:

Wilde Hetzjagd in der GRRL Trophy

## Statistik und andere Anmerkungen

# Rüpel, Raser, Renncharakter

Es gibt Serien, die lange halten und dann doch einmal brechen. Man konnte schon Strafpunktetabellen sehen, in denen ein Fahrer in 23 Rennen keine Strafen erhielt.

Mit dem Start der diesjährigen DOM Saison wurde das Strafpunktesystem reformiert. Die 2-Rennen-Sperre bei Erreichen von 150 Strafpunkten wurde abgeschafft. Nun darf jeder nach Belieben rüpel, kassiert die Strafe, lacht sich einen und rüpelt weiter, ohne die Chance zu bekommen, über sein Verhalten nachzudenken.

Nach 27 Rennen warfen wir einmal einen Blick in die Tabelle des Grauens.

27 Rennen absolvierte Andy Kroeger und erhielt erst **55** Strafpunkte. Seit 16 Rennen hat er keinen Strafpunkt mehr erhalten.

Nur knapp die Hälfte der Rennen, genau 15, absolvierte Marco von Frieling. Doch er sammelte in dieser kurzen Zeit noch nie dagewesene **522** Strafpunkte.

Im Vorjahr wäre die Saison bereits zu Ende, bedeutete dies doch bereits 9 Rennen Zwangspause.

Ein echte Führungspersönlichkeit stellt Volker Hackmann dar. Er führte bislang **1657** Runden ein Rennen an.

Er führt damit auch in der Meisterschaftstabelle und schickt sich an, den großen Andy Wilke, den 3-maligen Meister, zu entronnen.

Der zweitbeste in der Kategorie Führungsrunden kommt auf bescheidene **533**.

Der dreimalige Meister Andy Wilke, der derzeit mit knapp 200 Punkten Rückstand Zweiter in der Gesamtwertung ist, kommt sogar nur auf 424 Führungsrunden.

Das zeigt, dass man nicht unbedingt ein Rennen anführen muss, um am Ende gut da zu stehen. **Nur 2** Leadlaps hat Mathias Bayer und steht dennoch auf Platz **8** der Meisterschaft.

Man muss auch nicht gewinnen. **11:1** steht die Hackmann-Wilke Statistik.

Poles sind ebenso nicht wichtig. Hier steht es **9:1** für Hackmann. Dennoch lauert Wilke in Schlagdistanz auf seinen 4. Meister-Titel.

Es wird interessant sein, Wilke beim letzten Endspurt um die Meisterschale zu beobachten.

Hackmann ist mit 200 Strafpunkten im Gegensatz zu 65 von Wilke ein Kandidat für verlorenes Kapital. Wir werden sehen

*Detlev Rüller*

## Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum

Seite 03: WT SCS Michigan

Seite 04: WT SCS Michigan

Seite 05: WT SCS Michigan

Seite 06: Klaus Bartlings

Seite 07: fliegende Drachen

Seite 08: Geld und Macht

Seite 09: Geld und Macht

Seite 10: Geld und Macht

Seite 11: GRRL Trophy

Seite 12: GRRL Trophy

Seite 13: GRRL Trophy

Seite 14: DOM 1 Dover

Seite 15: DOM 1 Dover

Seite 16: DOM 1 Dover

Seite 17: DOM 3 Dover

Seite 18: DOM 3 Dover

Seite 19: DOM 3 Dover

Seite 20: DOM 2 Dover

Seite 21: WT SCS Dover

Seite 22: WT SCS Dover

Seite 23: Pro Open Dover

Seite 24: GNL Rookies Dover

Seite 25: GNL Rookies

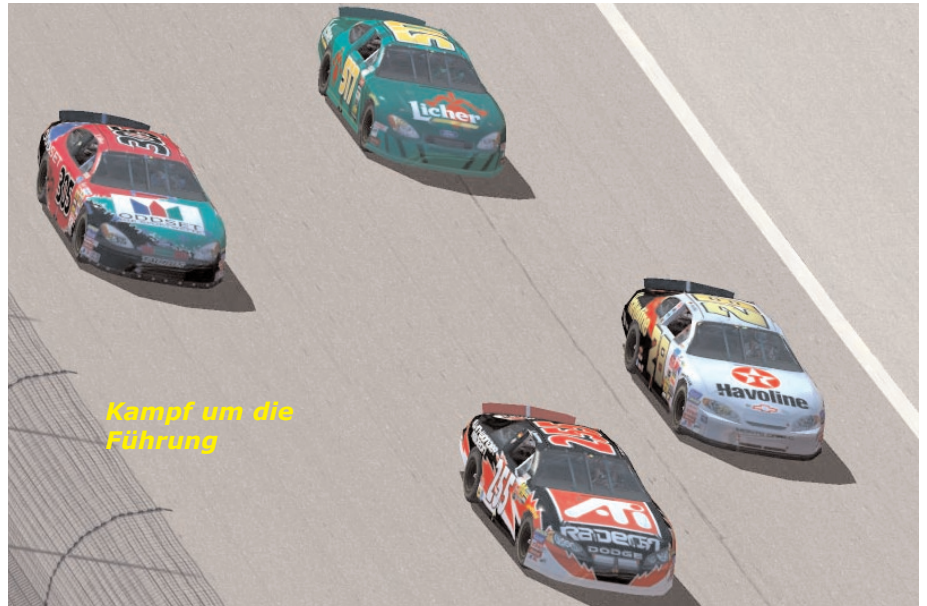
# Super Rennen des WT SCS Grids 0 Yellows in Michigan



Am 11.9. war es wieder soweit. Der Weekend Thunder machte Halt in Brooklyn.

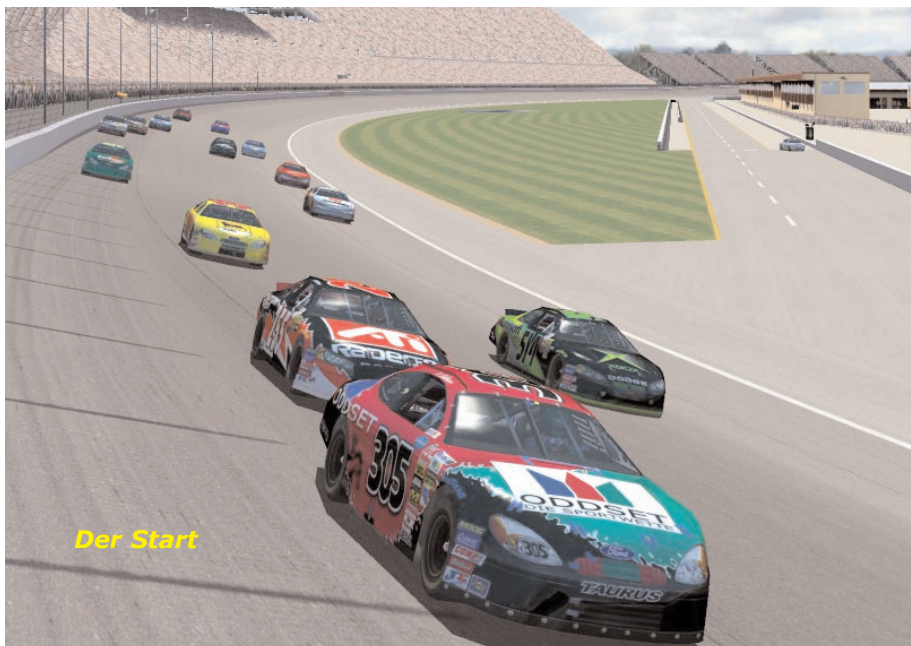
Dort steht der Michigan International Speedway. Mit 2 Meilen Länge, einem Banking von 18° und einer breiten Straße durfte man hier Draften, Fichten und bis zu Viert nebeneinander fahren.

Quali: Im Quali fuhr Thomas Schlösser auf die Pole mit einer 36.692. Dahinter die beiden Fahrer, von Hot Pursuit Motorsports, Jörg Kormany und Conrad Wegener. Die Top Five komplettierten Claudio Ferrera und Michael Franke.



Beim Start kamen alle gut weg, nur Kai Trakies hatte in T1 einen leichten Quersteher und musste auf den Apron ausweichen. Vorne waren die ersten drei Plätze erstmal bezogen, nur Claudio Ferrera wurde von

Schubert vorbei auf P10 und P11. Die ersten Drei bildeten vorne eine kleine Gruppe innerhalb 0.40 sek. Doch Michael Franke und Klaus Wagner kamen immer näher ran. In Runde elf setzte sich Trakies auf der Backstraight neben Steindl und war nun auf Platz 10. Eine Runde später ging Hugo Boss an Steindl vorbei. Trakies kam dann jedoch in der 13. Runde in Kurve 2 auf den Apron und knallte Ausgangs gegen die Mauer, und musste so zwei Plätze abgeben. In Runde 18 kam Axel Köster auf Platz 7 liegend zu nah an die Mauer und Ingo Held konnte innen vorbeiziehen. In Runde 19 war Franke nun nah genug an Wegener dran und überholte ihn in T2. Auch Wagner hätte mit durchschlüpfen können, zog aber erst einmal zurück. Nur sechs Runden später war Franke so nah an Kormany dran das er diesen ebenfalls überholen konnte. Franke hatte aber nicht genügend Schwung und so fuhren die beiden zwei Runden im 2-Wide um die Strecke.



Race: Ganze 14 Fahrer starten nun ihre Motoren und rollten aus der Box um die 100 Runden zu bestreiten.

Michael Franke und Klaus Wagner überholt. Im Hinterfeld verbesserten sich Joe Steindl und Kai Trakies an Michael

Dies konnten Wegener und Wagner nutzen um wieder Anschluss an den Dritten zu finden.

Runde 27: Joe Steindl fuhr im 3-Wide zwischen Axel Köster und Nikolaus Neumann durch und machte zwei Positionen gut.



In Runde 36 überholte Schubert Trakies und war nun auf P12.

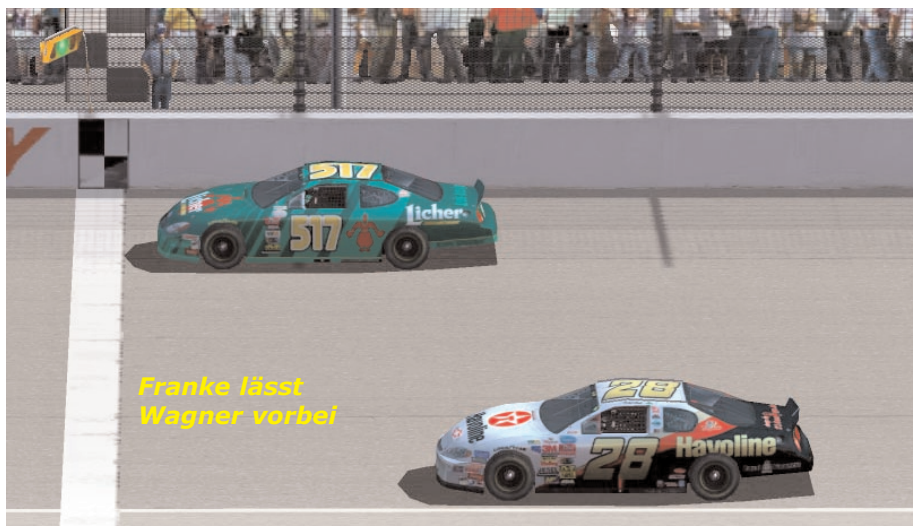
Nach 40 Runden waren die ersten Vier innerhalb 0.7 sek. Der Fünfte hatte schon einen Abstand von 3.5 sek und der Sechste schon einen Rückstand von 18 sek.

Jörg Kormany übernahm die Führung. Zwei Runden später nahm Franke Schlösser den zweiten Platz ab. In der 44. Runde kam Ingo Held in die Box. Eine Runde später übernahm Franke zum ersten Mal im Rennen die Führung. In der 47. Runde dann der Boxenstop von Nikolaus Neumann und Michael Schubert.

In Der 49 Runde kamen dann Jörg Kormany, (dicht dahinter) Thomas Schlösser, Conrad Wegener, Claudio Ferrera und Axel Köster in die Box. Schlösser fuhr in der Box neben Kormany, merkte aber nicht das er dabei zu schnell wurde und eine Drive Through Penalty bekam. In der 50 Runde kamen dann Michael Franke, Hugo Boss und Joe Steindl.

Auch Boss zog an Neumann vorbei, wogegen Köster seinen Platz von Steindl wiedereroberte. In der 30. Runde ging Wagner an Wegener vorbei, der nun deutlich schlechtere Reifen hatte. Es standen nun auch die ersten Überrundungen statt. Marko Reinhardt war der Erste. In Runde 35 wollte Franke dann die Führung und schob sich in T2 neben Schlösser, beide kamen aber aus der Kurve so langsam raus, sodass sich Kormany hinter Schlösser wieder auf Platz 2 draftete.

Nun hätte es auch schon eine Yellow geben können um sich neue Reifen zu holen und nachzutanken, denn in 9-11 Runden war der Tank leer. Den ersten Boxenstop machte Kai Trakies in der 41. Runde. In der 42. Runde war es dann soweit:



In der 51. Runde, kam der Führende Wagner in die Box. Beim Raus fahren aus der Box drehte sich Schlösser und fuhr danach gleich in die Box wegen seiner Strafe. Als er aus der Box kam war er Elfter mit einer Runde Rückstand.

Kurz nachdem Kormany wieder auf die Strecke kam, hätte es fast die erste Yellowflag des Rennens gegeben. Er und Trakies kamen sich in Kurve 3 so nah, das beide in die Mauer ausgewichen sind. Als letztes kam in der 52. Runde Marko Reinhardt in die Box.

Stand nach den Boxenstops: 1. Franke, 2. Wagner (-1,04), 3. Kormany (-4,15), 4. Wegener (-5,31), 5. Held (-17,93)

In Runde 57 überholte Wegener den bis dahin Dritten Kormany. Zwei Runden später hätte es dann fast wieder eine Yellow gegeben als Wegener und Kormany Köster überrunden wollten.

Runde 65: Kormany holte sich seinen dritten Platz von Wegener wieder.

In der 76. Runde ging Hugo Boss an Claudio Ferrera vorbei auf P6. Nun hatte er Ingo Held vor sich, der aber in der 81. Runde in die Box ging. Somit war Boss auf Platz 5. Nach 90 Runden hatten sich drei Gruppen gebildet:

Dabei entstanden jedoch die verrücktesten Linien und auch die Mauer wurde noch ein, zwei Mal mit Lack bemalt. In der 93. Runde kam Kormany dann so schlecht aus T2, das Wegener noch einmal an ihm vorbeigehen konnte, nur um wenig später auf der Start/Ziel Geraden an der Mauer hängen zu bleiben und den dritten Platz wieder abgeben zu müssen. In der 97. Runde kamen Kormany und Wegener gemeinsam in die Box. Mit zwei Reifen im Gras und stehenden Vorderrädern kam man in die Box. Doch beim nachtanken verfehlte Wegener seine Box und kam mit Abstand hinter Kormany wieder aus der Box. Auch Ferrera hatte beschlossen noch mal zu Tanken, entschied sich aber kurz vor der Einfahrt um und fuhr über das Gras wieder auf die S/Z Gerade, wo sein Wagen auch wegen Treibstoffmangels stehen blieb. Erster wurde Klaus Wagner mit 7.13 sek Vorsprung vor Michael Franke. Hugo Boss teilte sich das Rennen klug ein und wurde am Ende mit dem dritten Platz belohnt. Vierter und Fünfter wurden Kormany und Wegener. Ferrera fiel sogar noch bis auf den 8. Platz zurück. Axel Köster war mit seinem Rennen so unzufrieden, dass er kurzerhand noch seinen Löwensenf Chevy schrotete. Die schnellste Rennrunde fuhr Michael Franke im neunten Umlauf: 36.525. Die meisten Führungsrunden hatte Klaus Wagner mit 42. Ganz knapp dahinter Thomas Schlösser mit 41 Führungsrunden. Am meisten Plätze gut gemacht hatte Hugo Boss. Er fuhr von zwölf auf drei vor. Am meisten Plätze verlor Thomas Schlösser. Von der Pole gestartet wurde er am Ende neunter. Dies war bisher das beste Rennen des WT SCS. 0 Yellows in einem Rennen. Der Cup macht Spaß!!!

Conrad Wegener



**Sieger Klaus Wagner und rechts daneben mit leerem Tank, Claudio Ferrera**

Wegener kam noch locker vorbei, doch bei Kormany und Köster kam es fast zur Berührung. Wegener beobachtete diese Situation so lange im Rückspiegel, dass er gleich mal die Mauer küsste.

1. Wagner vor Franke, 2. Kormany vor Wegener und 3. Boss vor Ferrera. Diese sechs Fahrer waren auch die einzigen, die noch in der Lead Lap waren. Doch die zweite Gruppe merkte plötzlich, dass sie zu



**Zu scharfer Senf...**

Ende der 61. Runde machte Franke auf einmal Wagner Platz, um wahrscheinlich in seinem Draft Sprit zu sparen.

wenig Sprit hatten. Man whiskerte sich also gegenseitig an, dass man noch mal rein müsse.



**Heute:  
Chris Heuer  
zu Gast  
bei  
Klaus Bartling**

VR-Mitglied #44



Christian Heuer saß versunken in Gedanken in seinem Bürossessel und blickte raus in den blauen Himmel. Sein Blick traf gleich "das Ding" was nicht weit entfernt gegen den Wind ankämpfte. Doch wer stemmte sich am Ende der Schnüre gegen die Naturgewalt ?

**Porträt**

Name: Klaus Bartling  
Geboren am: 29.01.1967  
Herkunft: Hüllhorst / NRW  
Beruf: CNC-Fräser  
Grid(s): GNL  
(noch unentschieden)

Nachdem das Ungetüm aus der Luft geholt war und die hunderte Meter Schnur wieder auf der Rolle waren ging es sogleich ins gemütliche Büro zum Interview.

**Wie kommst Du zu diesem Hobby ?**

Es ist jetzt 12 Jahre her da war ein Freund bei mir, der hatte einen Lenkdrachen, und er sagte zu mir das das richtig Spaß macht.

Ich versuchte es auch mal, aber die ersten Startversuche wollten nicht so recht klappen.

Er fragte mich, da in Melle demnächst ein Drachenfest sei, ob ich mit ihm da hin wolle. Gesagt, getan. Ich war so begeistert das ich mit meinem ersten Drachen wieder nach Hause kam. Den habe ich heute noch und ich würde ihn für kein Geld der Welt weggeben.

**Wie genau sahen die ersten Stunden mit dem Drachen aus ?**

Wie ich schon sagte hatte ich meinen ersten Drachen gekauft und ab da hieß es dann üben, üben und nochmals üben.

Kaum hatte ich ihn richtig in der Luft da brach mir auch schon eine Stange beim Landen oder besser gesagt Absturz.

Schön war es nicht, aber egal, es wurde eine neue Stange gekauft und weiter ging es. Der Drachen hat damals 150 DM mit Leinen gekostet und die Stange(n) damals auch noch mal 15 DM.

**Welche Anschaffungen sind für einen Einsteiger sinnvoll ?**

Also ich sage mal so. Wer mit dem Hobby anfangen möchte kann sich ruhig erst mal einen billigen Drachen kaufen. Die vom Fachgeschäft "ALDI" oder andere Anbieter.

Mit diesem Drachen sollte man seine ersten Stunden Erfahrungen sammeln. Meine Tochter hat damals mit einer so genannten "Matte" angefangen.

Es ist das beste, weil keine Stangen drin sind und so erspart man sich weitere Kosten bei unsanften oder ungewollten Landungen. Kann schnell passieren. So bleibt man bei ca. 10 - 20 Euro und die reichen allemal für den Anfang. Etwas bessere Modelle fangen bei 40 Euro an und nach oben ist eigentlich keine Grenze.

Zugstarke und große Drachen (nur für erfahrene Piloten) fangen so bei 150 Euro an. Davon besitze ich selbst mittlerweile 3 Stück.



## Man liest ab und an was von 1-, 2- oder 4-Leiner ? Wo ist der Unterschied ?

Also 1-Leiner stehen einfach nur am Himmel. Schön anzuschauen, aber mehr auch nicht. Bei 2-Leinern fängt der Spaß an. Man sollte erst mal lernen den Drachen oben zu behalten. Das ist gar nicht so leicht für einen Rookie. Zuerst sollte man langsam versuchen nach rechts und links zu fliegen. Im Anschluß daran steil aufsteigen ist gar nicht so leicht. Weitere Figuren wären ein Looping und knapp über den Boden gleiten. Jedoch sollte man jene erst nach eifriger Übung in Angriff nehmen. Schäden sind hier schon teurer. 4-Leiner sind eine Wissenschaft für sich. Man sollte den 2-Leiner schon sehr gut beherrschen bevor man sich einen 4-Leiner kauft, weil alles anders ist. Beim 2-Leiner folgt der Drachen der Schnur an der ich ziehe. Beim 4-Leiner ist es ganz anders und von Modell zu Modell sogar verschieden. Die oberen Leinen halten den Drachen und die unteren Leinen sind die so genannten Bremsleinen mit denen man auch lenkt. Die Griffe sehen auch ganz anders aus. Man muß sie sich so vorstellen. Ca. 30 cm lang und etwas gebogen, wie der Mond bei Neumond aussieht. Kurz, wie eine Sichel. An diesen Griffen (auch "Handels" genannt) sind oben und unten die Leinen für den Drachen befestigt.



## Worauf sollte man beim Zubehör achten ?

Bei der Wahl der Schnüre sollte man immer die Zugkraft des Drachen beachten. Jene gibt es in verschiedenen "Kilopoint-Klassen". Starke Schnüre sind

sehr teuer ! Man sollte für kleine Drachen auch nicht zu starke Schnüre wählen, weil sie sonst zu schwer sind und die Schur hängt durch. Am besten immer den Händler des Vertrauens befragen.

Für starke Drachen kann man sich ein "Trapez" kaufen. Der Drachen zieht hierbei am ganzen Körper und nicht nur an den Armen.

## Wo kann man dich treffen und zuschauen ?

Ich fliege gerne in Blasheim auf dem dortigen großen Marktplatz. Dort kann man dann auch Buggy fahren. Das sind diese Vehikel mit drei Rädern. Man setzt sich rein und läßt sich dann von einem Drachen ziehen. Macht höllisch viel Spaß, aber vor einem übereilten Kauf sollte man so ein Ding erst einmal ausprobieren, weil in der Anschaffung kostet so ein Teil schon gerne mal ab 280 Euro schnell aufwärts.

## Bist du in einem Verein ?

Nein, bin in keinem. Bei uns in der Ecke lohnt sich das auch nicht. Es ist kaum Gelände vorhanden um oft zu fliegen.

Die Redaktion bedankt sich für das offene Interview und die vielen nützlichen Infos. Vielleicht hat jetzt ja jemand Interesse daran oder der Sohnemann hat in Kürze Geburtstag und es ist noch kein Geschenk gefunden. Viel Erfolg weiterhin beim Kampf gegen die Winde und weiche sichere Landungen. Natürlich auch einen sicheren Weg bei der VR.



# 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

## Geld und Macht

Der größte und schnellste aller Superspeedways, Talladega, ist das Resultat eines finanziellen Notstands. Bill France: "Wir hatten mit Daytona eine vorzügliche Einnahmequelle im Februar und Juli. Doch dazwischen floß kein Geld in unsere Kassen. Also haben wir Talladega gebaut."

1968 wird im Staate Alabama diese ehrfurchtsgebietende Strecke errichtet. Vier Millionen Dollar verschlingt die Konstruktion und als die riesige Betonschüssel endlich steht, will keiner in ihr fahren. Es geht um die elementaren Dinge des heutigen Geschäftslebens: Geld und Macht!

Die Fahrer sind Ende der sechziger Jahre unzufrieden, denn von den eindrucksvollen Preisgeldsummen sehen sie nur noch etwa 40 %. Den Rest streicht das Team ein. Wenn ein Fahrer sein Auto selber einsetzt schwindet das Geld wie Schnee in der Sonne. Niemand ist froh darüber. Die Unabhängigen, die ihre Autos selber besitzen, sind sowieso dauernd pleite. Die Mittelschicht kämpft ständig darum sich von Schulden freizu trampeln, während die Oberschicht den Hals nicht voll genug kriegen kann.

Nur drei Stockcar-Piloten verdienen 1969 mehr als 100.000 Dollar. Zum Vergleich: Eine ganze Reihe von Golfprofis verdient in diesem Jahr so viel und die Spitzenspieler aus dem Basketball- und Football-Ligen erhalten locker das Doppelte. Buddy Baker meinte dazu: "Die müssen sich nicht bei 300 km/h die Köpfe an Betonmauern einschlagen!"

[www.motorsporthalloffame.com](http://www.motorsporthalloffame.com)



Der Geldhunger der Piloten ist verständlich, denn sie sind sich bewußt, daß ein Unfall oder ein unzufriedener Team-Chef ihre Karriere auf einen Schlag beenden kann. Die Fahrer sind auch ergrimmt, weil sie bei NASCAR so gut wie kein Mitspracherecht besitzen.

Jene wird von Bill France geleitet. Jeder Pilot respektiert ihn dafür was er aus NASCAR gemacht hat, doch nicht immer sind sie seiner unerbittlichen Art einverstanden.

France selber ist Komplotte gewohnt. 1961 wollten Curtis Turner und Tim Flock einige Fahrer und Mechaniker in der "Teamster Union" gegen France ins Feld führen. France hatte damals leichtes Spiel, denn er drohte jedem Fahrer ihn einfach zu sperren der in diese Gewerkschaft eintritt. Alle außer Turner gaben klein bei.

Die Stimmung ist also ziemlich mies. Das riesige Talladega ist lediglich der Berühmte Tropfen der das Faß zum überlaufen bringt. Die Fahrer gründen die "Professional Drivers Asso-

ciation" (PDA) und wählen Richard Petty zum Präsidenten. Als erste große Tat will die PDA das altherwürdige "Southern 500" in Darlington boykottieren um für folgende Punkte zu demonstrieren: Mehr Preisgeld, einen besseren Versicherungsschutz,



Einführung eines Pensionsfonds für die Piloten sowie Waschgelegenheiten im Fahrerlager. Doch der Boykott von Darlington fällt aus, denn die PDA entscheidet, daß die Premiere von Talladega für ihr Anliegen den viel besseren Rahmen abgibt.

Die zerstrittenen Parteien dieser Posse in Kürze: Die Werke, welche die Top-Teams kontrollieren, Reifenhersteller Goodyear, Bill France als Oberhaupt von NASCAR und Besitzer der Strecke und die PDA, die um Ansehen und Rechte kämpft.

Als dies abgelehnt wird, bekniert Goodyear die Piloten, nicht schneller als 185 mph im Schnitt zu fahren. Das ist etwa so erfolgsversprechend als wenn sie einen Fisch bitten nicht zu schwimmen.

Die Werke Ford und Chrysler wollen von allem nichts wissen und stecken den Kopf in den Sand. Sie zwingen weder die Piloten zum Fahren (was France ärgert), noch ziehen sie ihre Autos zurück (was die Piloten erbost). Ford und Chrysler erklären stattdessen, daß die Autos hier bleiben würden und von jedem gefahren werden können, der dazu Lust hat.

Die Einigkeit innerhalb der PDA ist nicht berauschend, denn Talladega garantiert einen der **verlockendsten** Preisgeldhappen, egal ob die Reifen nun halten oder nicht. Als weder Goodyear noch die Werke gegen France aufbegehren, fahren die besten Stockcar-Piloten Amerikas nach Hause.

France trotz den störrischen Fahrern wie ein Leuchtturm Wind und Wetter. Er wird dieses Rennen durchführen und wenn er Rentner in die Autos setzen muß. Als einziger bekannter Fahrer läßt sich am Renntag Bobby Isaac blicken. Der Rest des Starterfeldes ist ein Haufen unbekannter Piloten. Das Rennen wird ständig unterbrochen, offiziell wegen Trümmern auf der Strecke, in Wirklichkeit um den Fahrern die Chance zu geben rechtzeitig Reifen zu wechseln, bevor die Fetzen fliegen.

Ein Bursche namens Richard Brickhouse, von dem zuvor kein Mensch gehört hatte und der anschließend auch gleich wieder in der Versenkung verschwindet, gewinnt das überraschend spannende Rennen.



Am ersten Trainingstag werfen die Reifen der schnellsten fette Blasen. Niemand weiß genau woran es liegt. Nicht einmal die Goodyear-Leute, die für das superschnelle Talladega-Oval neue Mischungen mitgebracht haben. Die meisten tippen darauf, daß nicht die pure Geschwindigkeit den Pneus zu schaffen macht sondern der rauhe Asphalt. Goodyear fliegt jeden Tag neue Reifen ein, doch das Resultat bleibt das gleiche. Ein willkommener Vorwand für die PDA das Rennen auf Messers Schneide zu setzen.

France erklärt einfach, Reifen und Strecke seien sicher und außerdem müsse ja niemand schnell fahren, wenn er es nicht wolle. Er verspricht auch, sich gerne selbst hinters Lenkrad zu klemmen um die tadellose Sicherheit zu beweisen. Goodyear will France dazu bewegen das Rennen zu verschieben um eine neue Mischung "backen" zu können. Das Unternehmen fürchtet nämlich um seinen guten Ruf als Reifenproduzent, wenn einem Piloten etwas passieren sollte.



[www.asehistory.com](http://www.asehistory.com)

wurde. 1986, kurz vor dem Start des "Winston 500" bemerkt der Zuschauer Darren Crowder, daß die Zündschlüssel am Führungswagen, einem bulligen Pontiac TransAm, im Schloß stecken. Die Verlockung ist für Darren, der schon immer mal ein Pace-Car fahren wollte, unerträglich. Der 20-jährige klettert später über einen Zaun, hechtet ins Auto und fährt los. Das alles nur 5 Minuten vor dem Start.

Die Fans auf den Tribünen kommen als kostenlose Attraktion zu einem Rennen vor dem Rennen: Streifenwagen und mehrere Polizeimotorräder heften sich dem Flüchtigen an die Fersen, der mittlerweile mit gut 180 km/h dahinfliegt.

Crowder hätte sicher auch die zweite Runde an der Spitze beendet, doch eine Streckenblockade hat ihn zum vorzeitigen Abbruch seiner Vorstellung gezwungen.

Don Naman, General-Manager von Talladega: "Die Fans haben ihn wie einen Helden gefeiert obwohl wir über Darrens Auftritt weniger erfreut waren. Jedenfalls habe ich aus der Geschichte eines gelernt.

Schließe immer dein Auto ab, selbst ein Pace-Car auf der Rennstrecke!"

France schenkt Isaac, dem einzigen PDA-Abtrünnigen eine goldene Rolex mit der Inschrift: Sieger steigen nie aus, Aussteiger siegen nie !

Dann klettert der 60-jährige Bill in einen Ford und legt 176 mph Schnitt auf die Bahn. "Wenn ein so alter Mann so schnell fahren kann, sollten die besten Piloten Amerikas 20 mph mehr verkraften können" ächzt er beim aussteigen. Die Stars kuschen.

Die PDA wird 1975 aufgelöst ohne viel erreicht zu haben.

Talladega ist übrigens die einzige Rennstrecke der Welt auf der ein Pace-Car entführt



[www.rayfleming.com](http://www.rayfleming.com)

# Mark Donohue Trophy - Daytona RC

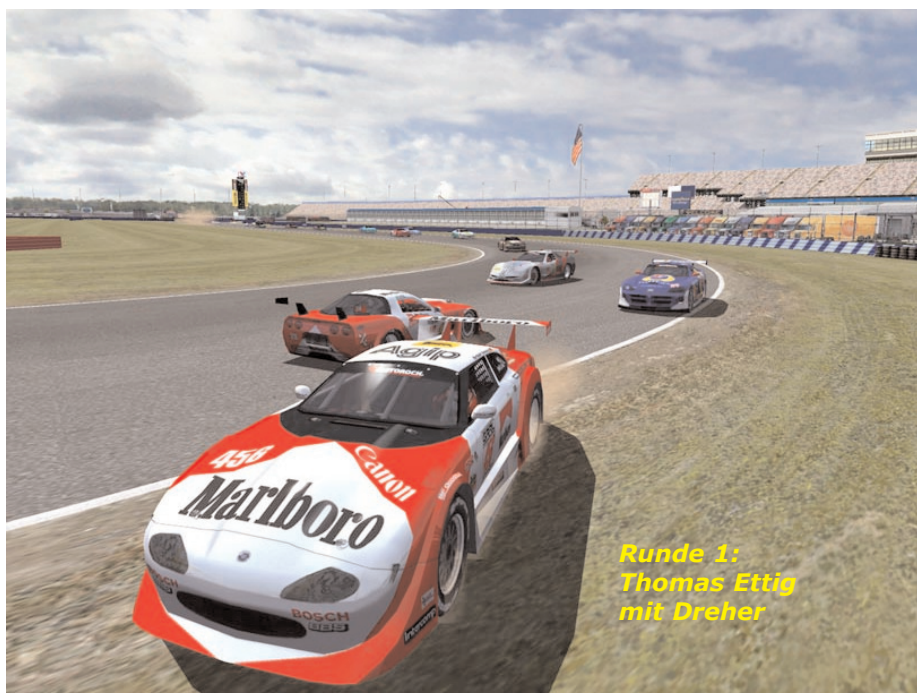


Die zweite Runde der Mark Donohue Trophy stand auf dem Plan. Diesmal in Florida auf dem Daytona Road Course. Roland Rauch, der schon vor zwei Wochen in Kyalami gewann, hatte nun die Chance seine Führung weiter auszubauen.

Aber zum Glück schien noch die Sonne und so machten sich die 17 Fahrer auf die Strecke. Beim Start und der darauf folgenden Kurve 1 gab es keine Probleme.

Thomas Ettig setzte sich gleich neben Andy Wilke, drehte sich aber bei der ersten scharfen Rechtskurve raus. Nachfolgende Fahrer wie Arthur Seiverth und Rene Thamm konnten jedoch rechtzeitig ausweichen.

Auch Ettig konnte kurze Zeit später die Fahrt wieder aufnehmen. Chris Hellwig drehte seinen Wagen beim Rausbeschleunigen aus Kurve 7. Auch Thomas Althaus drehte es beim Bremsen auf die Schikane, er hatte jedoch Glück, das er nicht in die Reifenstapel rutschte. Ettig machte hingegen Plätze gut. Er überholte Stefan Bauer, Manuel Rauch und durch einen extrem späten Bremspunkt in T1 auch Alf Kahlert und war danach auf Platz 10. In Runde 5 drehte Conrad Wegener Arnulf Köhler und sich selber um, als er zu spät auf die Bremse trat. Für Wegener hätte es noch schlimmer kommen können, als er knapp an der Boxenmauer vorbeirutschte. Beide Fahrer konnten die Fahrt aber schnell wieder aufnehmen. Profitiert hatte von dieser Aktion Chris Hellwig der dadurch zwei Plätze gut machte und nun auf P14 lag. In der gleichen Runde war Thomas Ettig an Jochen Lau dran und setzte diesen mächtig unter Druck. Dies schaffte er auch und schob sich im Oval neben Lau. Im 2-Wide ging es über die Ziellinie.



So war es dann auch nicht wirklich überraschend, dass er im Quali auf Pole stand. R. Rauch fuhr in 1m40.092s um den Kurs.

Auf Startplatz zwei Andy Wilke mit 0.587 sek Rückstand und auf Drei Thomas Ettig mit 0.753 sek Rückstand.

Wie schon im Practice, Quali und Happy Hour war es beim Rennen mit nur 47°F (8°C) sehr kühl.



Ettig konnte aber nicht überholen da Lau auf der besseren Innenseite war. Er probierte es aber zwei Kurven später noch mal und konnte diesmal innen vorbeigehen. Nun war Stefan Bauer hinter Jochen Lau, der auch gleich an ihm vorbeigehen wollte, Lau aber durch einen Verbremser fast ins Gras beförderte.

Thorsten Schulz dem alle gut ausweichen konnten, bis auf Alf Kahlert, der leicht auf das Gras kam, was Chris Hellwig und Manuel Rauch sofort ausnutzten. Doch bei der darauf folgenden Kurve kam M. Rauch leicht ins straucheln und Kahlert zog wieder vorbei. In der gleichen Runde kam das Aus für Bauer.

Auch Köhler hatte an dieser Stelle Probleme und drehte sich. In Runde 9 Kurve 1 dann der nächste Ausflug. Gil Ritter wurde von Thomas Ettig leicht berührt und drehte sich ins Gras. Auch Michael Scheurer verpasste hier den Bremspunkt und drehte sich. In der 10. Runde verbremste sich Rene Thamm, der bis dahin auf Platz 4 lag und verlor dadurch zwei Plätze. Runde 13: Hellwig versuchte sich daran Lau zu überholen.

Schaffte das auch, als beide auf die Schikane abbremsten und beide dabei schräg kamen. Nur Lau zog es in das Kiesbett, sodass Hellwig vorbeiziehen konnte. An der Spitze führte R. Rauch souverän mit einem 8 sek Vorsprung vor Wilke. Der Dritte JoLueg hatte einen 32 sek Rückstand. Dahinter Seiverth und schon auf fünf Ettig. In Runde 14 drehte sich der bis dahin siebte Lau und verlor zwei Plätze. Kurze Zeit später kam er bei der Schikane etwas zu weit raus und musste auch Ritter vorbei lassen. Lau konnte sich jedoch auf der Geraden wieder ransaugen, rechnete aber in Kurve 1 nicht damit, dass Ritter früher bremste und schoss ihn ab. Ebenfalls ins



**Runde 26: Andy Wilke auf Abwegen**

Doch Bauer gab nicht auf und auch er konnte sich im Oval aus dem Draft heraus neben Lau setzen. In Kurve 1 berührten sich die beiden und Bauer wurde ins Gras geschickt. Als er wieder auf die Strecke rutschte stand da Michael Scheurer, der sich kurz vorher, auch drehte oder gedreht wurde.

Er drehte sich Ausgangs der Schikane gegen die Mauer und beendete sofort das Rennen.

Sein Statement nach dem Rennen: "Tja, mir passt der Track überhaupt nicht (Streckenführung) und die Esses sind ja so was von doof mit dem Dreck, argl, mehr blind wie recht durch."

Thx Jochen für nen kurzen netten Fight, hab dich zwar mal etwas überhart überholt, sonst hätte ich dich abgeschossen. Ich war überrascht vom deinem Bremspunkt. Hast dich aber gleich wieder vorbeigesetzt und mich dann in der links am Anfang dafür geschubst, sodass es mich in Michael reindrehte. Macht aber nix, hatte keinen Damage und irgendwie war's gerecht, denn das Überholmanöver war ne Frechheit vorher von mir".



**Runde 8: Thorsten Schulz dreht sich**

(Das konnten unsere Kameras leider nicht einfangen :-)) In Runde 8 dann ein Dreher von



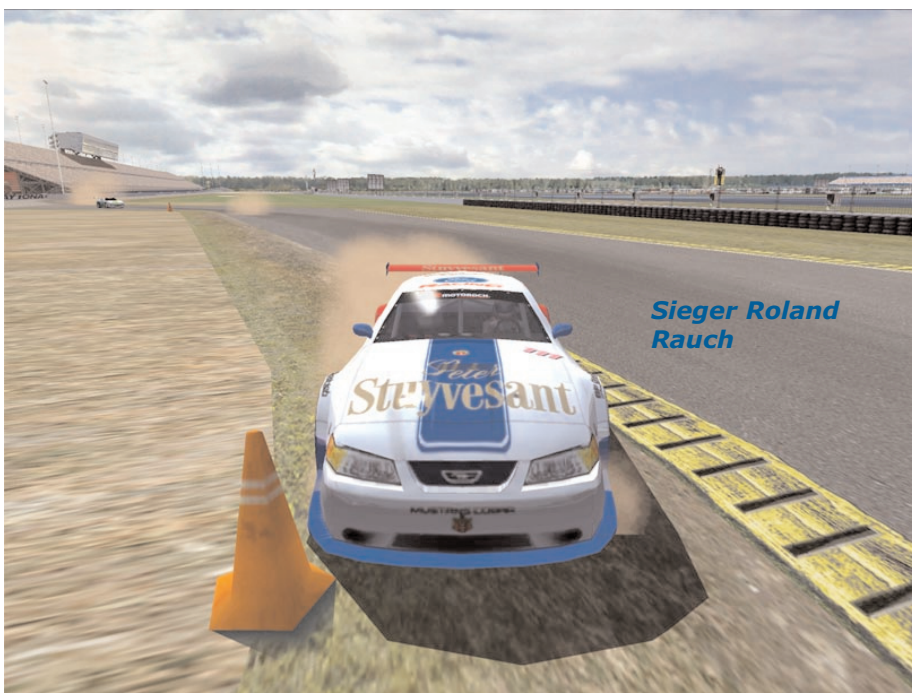
**Der eine geht, der andere kommt**

Gras rutschten Köhler und Thamm. Alle konnten weiterfahren bis auf Gil Ritter, der kurz danach disqualifiziert wurde. Gil Ritter zu dieser Aktion: "Ich hasse T1 und seit heute noch mehr."



Ich bremsen den sicher zu früh an, aber anders komme ich da nicht sicher durch. Dann hat mich Jochen auch noch mal angeschubst. Diesmal aber eigentlich schon eingangs T1 und da war links eigentlich genug Platz. Anyway, passiert halt.

Als ich dann umdrehte, um auf die Strecke zurück zu fahren, bin ich disqualifiziert worden. Das war der eigentliche Hammer." In der 16. Runde drehte sich erneut der Wagen von Lau. Um niemanden zu gefährden, entschied er sich auszusteigen.



Und das wäre auch noch nicht so schlimm gewesen, da der Unterschied in der Geschwindigkeit wieder nur gering war. Allerdings bin ich auf der Ovalstrecke sehr weit gerutscht.

In der 19. Runde kam Ettig in die Box, um ein wenig Sprit für die restlichen Runden zu holen. Eine Runde später ging auch Wilke in die Box. In der 21. Runde, wäre R. Rauch fast rausgeflogen,

als er beim leichten Linksknick auf das Gras kam. Er konnte seinen Wagen aber rechtzeitig abfangen und tankte seinen Wagen in der 23. Runde auf. In der Box schaffte es Seiverth an JoLueg vorbei. Jedoch mussten die beiden noch mal rein, weil sie beim raus fahren aus der Box eine Black Flag erhielten. In der letzten Runde wurde es noch mal knapp als Wilke M. Rauch überrunden wollte, dabei aber zu schnell an ihm vorbei fuhr und in die Reifen rutschte. Mit hoch gebogener Motorhaube, brachte er den Wagen noch ins Ziel. Erster wurde Roland Rauch mit knapp 40 sek Vorsprung vor Wilke. Dritter wurde Ettig, vierter Kahlert und fünfter Thamm.

## Roland Rauch war der Mann des Tages.

Practice: Erster.  
Quali: Erster.  
Happy Hour: Erster.  
Rennen: Erster.  
Mit einer 1:39:490 fuhr er im zwölften Umlauf die schnellste Rennrunde und führte alle 26 Runden das Feld an.

Am meisten Plätze erkämpfte sich Thomas Althaus. Von 21 gestartet bis auf 11 vorgefahren.

Am meisten Plätze verlor Gil Ritter wegen der Disqualifikation.

Alles zusammen war es ein spannendes Rennen mit vielen Überholmanövern und vereinzelten Drehern.

*Conrad Wegener*

**Der Rückspiegel  
Jeden Montag neu!  
Spannend  
und informativ**

# Reifenpoker für die DOM1 @ Dover

Bei guten Wetterverhältnissen ging es diese Woche wieder ins Rennen um die reifenschonendste Fahrweise und die optimalste Pitstop-Strategie auf dem 1-Meilen-Speedway von Dover. Die Abfolge der Gelb-Phasen - 9 waren es insgesamt an der Zahl über die 200 gefahrenen Runden - bot den 34 angetretenen Fahrern eine ausreichende Auswahl an Strategien bezüglich der Aufnahme neuer Reifen, die besonders bei zu forscher Fahrweise früh an Grip abbauten.

Martin Thiemt führte das Feld aufgrund einer Qualify-Zeit von 22.372s über die ersten 15 Runden an. Die frühzeitige Unterbrechung aufgrund eines Kontakts zwischen Peter Dikant und Marcus Jirak in der 8. änderte daran nichts. Jens Weimer wurde nach einem Boxenbesuch allerdings ans Ende des Feldes versetzt - doch das Rennen hatte ja gerade erst begonnen...

Nach der zweiten Unterbrechung, welche aufgrund eines Motorschadens von Patrick Marx in der 17. ausgelöst wurde, gab es die ersten größeren Positionsverschiebungen im Feld. Martin Thiemt verlor ganze 15 Positionen und Volker Hackmann konnte sich bis zur dritten Unterbrechung in der 34. Runde an der Spitze behaupten. Wisand Arnold musste nach Kontakt mit Martin Steinbichler aufgeben. Die kurze Führung von Kay Mühle im folgenden Stint wurde von Sven Mitlehner übernommen, der sie auch durch die vierte Unterbrechung in der 47. nicht verlor.



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Der Abflug von Stefan Lippert in die Mauer der Back-Straight in der 56. war zum Gelbwedeln nicht spektakulär genug.

Erst ein größerer Zwischenfall in der 61. Runde sorgte für die 5. Unterbrechung und den bitteren Ausfall aufgrund eines Motorschadens des bis dahin gut gefahrene Michael Berndt.

Erst ab Lap 80, nach der sechsten Caution wegen eines unheilvollen Unforced von Christoph Espeter, als viele sich für neue Reifen entschieden, konnte Sven Mitlehner wieder die erste Position übernehmen. Dies änderte auch die kurz darauf folgende Unterbrechung nicht. Christian Homrighausen und Stefan Lippert fielen zu diesem Zeitpunkt aus. Es war also noch nicht die Halbzeit des Rennens erreicht und man hatte schon 7 Gelb-Phasen und einige Ausfälle zu beklagen. Bis zur 100. Umrundung konnte sich Maurice Rudolph an die Spitze fahren - nur leider folgte die 8. Caution, der Unforced von Olaf Woyna. Das war die Gelegenheit für Volker Hackmann, die Führung zu übernehmen. In letzter Sekunde entschied er sich - fast die Black Flag vor Augen -



Der auf neue Reifen verzichtende Markus MacCoy wurde an die Front versetzt, da die meisten Fahrer in die Boxen fuhren.

nicht die Boxen anzusteuern. Hinter ihm reihten sich Martin Thiemt und Markus MacCoy ein. Woher sollte man auch wissen, dass nun die längste Grünphase des Rennens kommen sollte?

Dabei zeigte sich der wahre Charakter der Strecke. Ein gleichmäßiger Reifenabbau zwischen Rechtsvorne und Rechtshinten konnte nur durch konstante Fahrweise und feinjustierte, ausbalancierte Setups erreicht werden.

Maurice Rudolph, Sven Mitlehner und Roland Rauch waren bald aufgrund ihrer beim letzten Pitstopp aufgenommenen frischen Reifen ganz vorne zu sehen. Auch Jens Weimer hatte sich auf erstaunliche Weise bis zur 148. Runde auf Position 7 vorgekämpft! Martin Thiemt - auf Position 7 zurückgefallen -

ungen ausgerufen wurden und nun gar niemand sich erbarmte, auch nur den Versuch eines Ausritts Richtung Mauer anzuzeigen zu lassen. Gar niemand?

Okay, so ganz stimmte das nicht. Die Rennleitung und vor allem der Flaggenmann hatten wohl grad ihre Augen auf wichtigere Dinge (wohl im Infield bei den Boxen) gerichtet, als dass sie Peter Dikant wahrnehmen konnten, der geradewegs vor dem Hochstand auf der Start-Ziel-Linie an ihnen vorbeipflügte, den Rasen mähte, die Maulwürfe um ihre Köpfe und die Mauer um einige Millimeter dünner machte -



entschloß sich nun als einer der ersten zu einem Pitstop unter Grün, Volker Hackmann folgte in Lap 154. Abgefahrenere Reifen auf der rechten Seite im Status "gelb-rot" erschwerten zu diesem Zeitpunkt das Handling von so manchem Boliden und gaben leicht das Gefühl, auf Schmierseife aus den Turns zu driften. Doch wie hoch war der Kompromiss, nun unter Grün für die Auffrischung des Gummis zu sorgen? Es konnte doch nicht angehen, dass anfangs so viele Unterbrech-

aber die GNL.tv-Übertragung hatte sämtliche Werbeblöcke bereits gesendet und so musste es grün weiter gehen.

Die Überholmanöver waren durch die großen Geschwindigkeitsunterschiede nicht gerade risikofrei, aber fair und somit unproblematisch, oder? In der 166. beugte sich der gerade aus der Top10 zurück gereichte Markus MacCoy dem Rat seiner Crew, trotz der Yellow-Flaute neue Reifen aufzunehmen und den

Tank für die letzten Runden ausreichend zu befüllen. Der auf Position 17 fahrende Martin Thiemt setzte in der 169. auf der Außenbahn von T3 zum Überholen des zuvor wieder auf Back-Straight aufgefahrenden Schokolinsen-Transporteurs an. Doch der durch neue Reifen aufgefrischte MacCoy hatte schon Renngeschwindigkeit erreicht und konnte den Speed mithalten. Vor den beiden befand sich der auf 10 fahrende und mit seinem roten Coca-Cola-Heck zum erfrischenden Überholen einladende Alf Kahlert.

Als bald musste der mit großem Schwung aus Turn 4 kommende Fahrer mit der #478 ausweichen, um die Werbefahrt für das berühmte Zuckerwasser-Gesöff vor sich nicht zu beschleunigen oder gar zu unterbrechen. Auf einen 3-Wide nicht eingestimmt, war MacCoy da natürlich im Weg und der Name des Tracks zeigte - mal vom führenden "D" abgesehen - welche Bedeutung er besitzen kann.

Für Martin Thiemt war nach diesem verheerenden Einschlag in die Mauer das Rennen vorüber. Und der nun bereits zum dritten Mal ausrückende Tow-Truck konnte Markus MacCoy auch nur noch zur letzten Platzierung des fahrenden Feldes verhelfen. Yellow No.9 war zwar die letzte ihrer Art in diesem Rennen, doch deswegen nicht weniger ärgerlich, sollte doch die Strategie von vielen Fahrern dadurch nicht aufgehen. Diejenigen, welche vor dem langen Stint noch Reifen aufgezogen hatten, waren nun im Vorteil. Kurz vorm Schwenk der karierten Flagge gab es wieder Zwischenfälle zu bestaunen, welche keine Gelbphasen auslösten. Michael Scheurer wurde bei einem "Fast-3-Wide" von Markus MacCoy unsanft in die Bande geschickt,

weil dieser vom Spotter den links neben ihn fahrenden Michael Schymura angesagt bekam - Glück im Unglück für die Beteiligten. Sven Mitlehner verteidigte seine ab Runde 139 erlangte Führung und gewann das Rennen schlußendlich. Marcus Jirak konnte von Platz 29 in die Top10 auf den 9. fahren und machte damit 20 Positionen gut! Roland Rauch fuhr als Dritter auf das Podium - und das von Position 18 aus. Martin Thiemt verlor im Gegensatz dazu ganze 25 Positionen, weil er trotz Pole nur als 26. gezählt wurde.

Lampe vom Begrenzer hat geleuchtet!" Michael Berndt: "Totalsausfall. Serverwarp. Ich tauchte mitten in Mike auf. Er war auch gleich hin. ... War bis dato mein bestes Race der Saison." Mike Kadlcak: "Schade, war cool unterwegs. Nice car, nice fast pitcrew." Stefan Lippert: "Erst Pedalfederbruch in der Quali, danach hektische Reparaturversuche in der Happy Hour, grad noch fertig zum Rennen geworden und als Belohnung 2 mal abgeschossen worden. So stell ich mir nen

Yellow." Marcus Jirak: "Tja, zweie Top10-Platzierung in Folge. Sollte mich eigentlich freuen, allerdings werde ich wohl für Yellow 1 Punkte auf-fassen." Martin Thiemt: "Pedale konnte ich nicht richtig kalibrieren und dann noch ne schlechte Connection. Ich frage mich nur warum, habe sogar meine Brüder aus dem Router gesteckt..." Michael Scheurer: "Dover war früher auch mal eine meiner Lieblingsstrecken. Inzwischen find ich es hier aber eher öde. Als 24. gestartet lag ich später immer so zwischen 13 und 19. Interessant wurde es nur einmal, als ich bei einer Yellow draußen geblieben bin, plötzlich an fünfter Position lag und danach ca. 15 Wagen vorbei lassen musste. Die lange Grünphase war auch nett, von mir aus hätte es keine Yellow mehr geben müssen." Olaf Alester: "Ansonsten wars ein nettes Rennen mit viel Action."



Bitterer erwischte es nur Patrick Marx, der als Sechster startete und 28 Plätze abgeben musste, noch dazu ohne eigenes Zutun.

Abschließend sollen wieder eine Vielzahl an Kommentatoren zu Wort kommen. Patrick Marx: "Irgendwann um Lap 18 rum geht mein Motor einfach so aus, und das in T1. Keine Chance gehabt, die Karre noch irgendwie zu kontrollieren." Bernhard Kämmerer: "Bei mir Lap 28, ich fass' es nicht... Kein Damage, nix! Keine erhöhte Temperatur, nix! Nicht mal die

Renn-Donnerstag vor..." Christoph Espeter: "Heut hats sich gerächt, dass ich vor dem Rennen nicht ernsthaft trainiert hab." Volker Hackmann: "Leider mit der Strategie ins Klo gegriffen...während fast das ganze Feld für den Longrun frische Reifen hatte, waren meine 20 (right sides) bzw. 40 (left sides) Runden alt... Tja, und da ich wegen der unglücklich getimeten Boxenstops nicht genug Sprit hatte um durchzufahren, bin ich bei 45 to go rein, um mit frischen Reifen Schadensbegrenzung zu betreiben, aber kurz darauf gab's natürlich wieder ne

Die Ergebnisse auf einen Blick:

Qualifying @ Clear, 73 °F:

1. Martin Thiemt 22.372s
2. Sven Mitlehner 22.442s
3. Volker Hackmann 22.449s
4. Kay\_Muehle 22.497s
5. Maurice Rudolph 22.507s

Race @ Clear, 77 °F:

1. Sven Mitlehner
2. Maurice Rudolph
3. Roland Rauch
4. AndyWilke
5. Jens Weimer

Race fastest lap (1 mile):  
#166 Christian Homrighausen  
22.775s 158.068 mph @ Lap 3

Caution Flags: 9 (31 laps)  
Lead Changes: 9 (6 drivers)

Fazit: In Talladega wird's sicher etwas grüner...

-Markus MacCoy

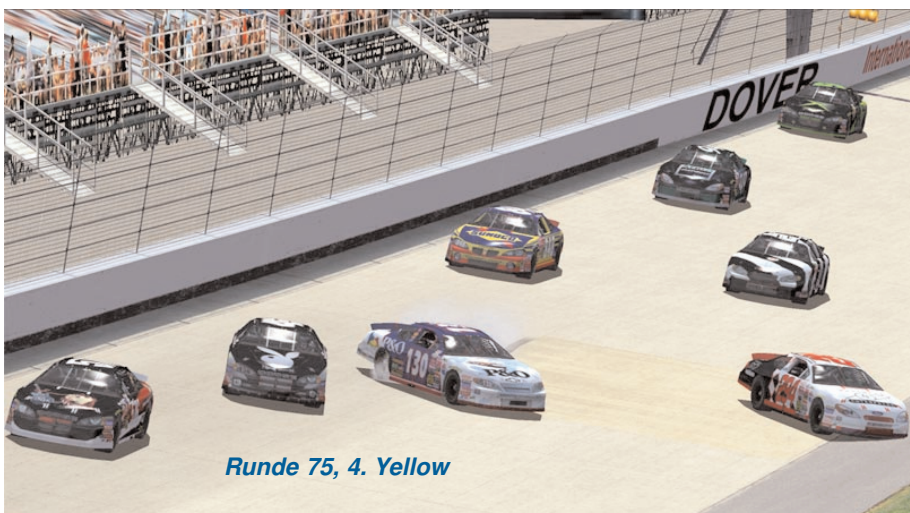


# Hattrick von Sebastian Schmalenbach - Dritter Sieg in Dover



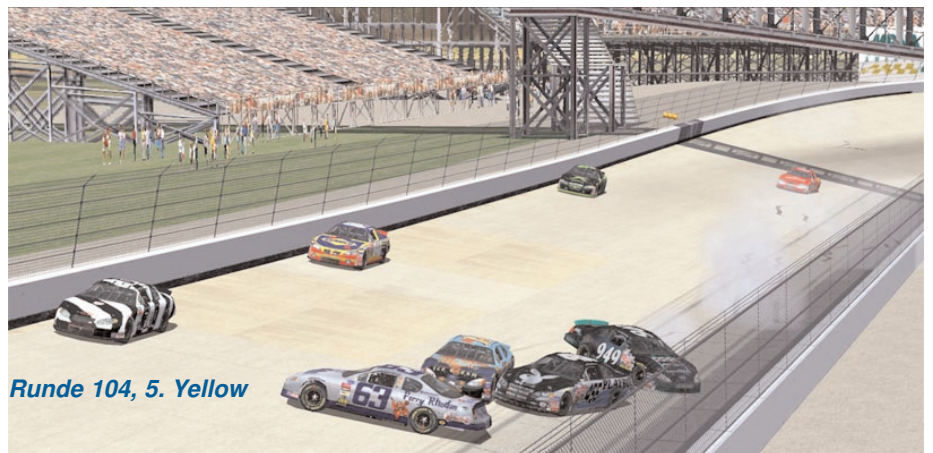
DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

So langsam geht die DOM Saison 2004 ihrem Ende entgegen. Nur noch neun Rennen sind zu fahren und Sebastian Schmalenbach ist nach seinem Dover Sieg auch schon sicher in der DOM2. Wenn er so weiterfährt könnte er es wie Tobias Schlottbohm sogar noch in die 1. Division schaffen.



Doch am letzten Donnerstag stand Dover auf dem Plan. Diese Strecke wurde schon einmal am 3. Mai gefahren und damals gab es acht Yellowflags. Wie haben sich die 21 Fahrer der DOM3 diesmal geschlagen?

Quali: Auf der Pole stand Christian Prasuhn. Er sicherte sich mit einer 22.6 die erste Position. Auf Startplatz zwei Schmalenbach mit 0.59 sek Rückstand.



Beim dritten Platz wurde es etwas eng, denn Thomas Quella und Georg Korbel fuhren gleich schnell um den Kurs:

22.745. Jedoch benötigte Quella nur eine Runde dafür und stand am Ende auf Platz 3.

Die Top-Five vollendete Otto-Michael Lampert mit 22.845 sek.

Race: Wie schon letzte Woche in New Hampshire wechselte das Wetter von wolkig im Warm Up zu sonnig im Rennen, was den Fahrern sicher entgegen kam.

Denn gerade in Dover auf dem Betonboden, fährt es nicht gerade leicht bei cloudy Weather.

Auch die Temperaturen waren mit 73°F ideal für ein schönes Rennen. So ging es dann los zu den 200 Runden von Dover.

Beim Start übernahm Sebastian Schmalenbach sofort die Führung. Thomas Quella verlor gleich zwei Plätze an Georg Korbel und Conrad Wegener. In Runde 13 verlor er noch mal vier Plätze als Quella in T3 auf den Apron kommt. Erst nach 33 Runden wurde die erste Yellow ausgerufen. Toni Förtsch wurde von Axel Köster "gechangelined".

Dies nutzten alle Fahrer für einen Boxenstop. Nur Martin Kirchner blieb draußen und holte sich fünf Extrapunkte. Christian Prasuhn hatte jedoch Probleme beim einparken und verlor zehn Plätze.

In der 49. Runde gab es die zweite Yellowphase. Thomas Quella schoss Thomas Munck ab und beendete kurze Zeit später sein Rennen. Auch Christoph Guler hatte Pech, konnte aber mit eingedrücktem Heck weiterfahren, genauso wie Munck.

Der stand nun Ausgangs Kurve 2 auf der Bahn und der erste der nicht mehr ausweichen konnte, war Lampert. Ihm folgten Kirchner, Schlüter, Korb, Seiverth und Held. Gleich nach dem Restart, Yellow Nummer sechs. Korb drehte sich Eingangs Kurve 3

In der gleichen Runde, gab es dann auch die vorletzte Yellowflag. Lampert kam schlecht aus T2 und Loos setzte sich Eingangs Kurve 3 neben Lampert, lies aber zu wenig Platz und drehte Lampert um. Das Aus für Otto Lampert.

In der 142. Runde war es wieder Loos der die letzte Yellow verursacht. Beim Überwinden von Stephan Brockert, fuhr dieser aus der Kurve 4 zu hoch und knallte gegen die Mauer. Brockert verlangsamte direkt vor Loos, der keine Chance mehr hatte auszuweichen.

Restart Runde 147: Cremer hatte einen zu niedrigen Gang und rutschte vor Wegener zweimal in die Mauer, der dadurch den Anschluss verlor. In der 160. Runde schaffte es Köster an Schmoranz vorbei auf Position 4. Fünf Runden später musste er auch Wegener ziehen lassen. In der 196. Runde ging Loos an Köster vorbei auf P4. Dadurch



In der 67. Runde machte der auf P3 liegende Wegener einen Fehler, sodass Lampert und Seiverth vorbeiziehen konnten. Drei Runden später verabschiedete sich Prasuhn sein Motor und es gab die dritte Gelblichtphase. Wieder gingen alle in die Box, bis auf Stefan Tschepe der sich Bonuspunkte holte.

Bei dem anstehenden Restart sah man einen typischen Dover-Restart. Beim Hochschalten mit frischen Reifen zog es Stephan Brockert, in den neben ihm fahrenden Peter Gess. Der drehte sich und auch Seiverth hätte es fast gedreht.

In der 97. Runde überholte Lampert Korb und war nun auf Platz zwei. Mit schlechteren Reifen musste Korb in der 101. Runde auch Martin Kirchner passieren lassen. Direkt hinter ihm nun auch Seiverth der den Anschluss an Platz 3 nicht verlieren wollte. Doch in der 104. Runde hatte Christoph Guler technische Probleme und konnte seinen Wagen nicht mehr kontrollieren.

und auch Axel Köster wurden nach dem Rennen zehn Punkte abgezogen, wegen zu hohem Risiko beim Restart.



Runde 117: Schmalenbach fährt die schnellste Rennrunde: 22.633. Und auch seinen Vorsprung baute er immer weiter aus. In der 130. Runde hatte er schon einen 8,5 sek Vorsprung auf den neuen zweiten Kirchner.

Dahinter Lampert, Loos, Seiverth, Schmoranz, Tschepe, Wegener, Köster und Pültz.

verlor Köster so viel Zeit, dass Wegener wieder dran war. Zwei Runden vor Schluss setzte Wegener sich außen neben Köster und so fuhren die beiden zu Zweit über die Ziellinie. Noch zu erwähnen wäre auch Sebastian Schmalenbach, der Conrad Wegener drei Runden vor Schluss wieder in die Lead Lap ließ, um noch um den fünften Platz kämpfen zu können.

Am Ende wurde Schmalenbach mit 197 Führungsrunden Erster vor Martin Kirchner und Arthur Seiverth. Vierter wurde Stefan Loos, fünfter Conrad Wegener und mit 0.074 sek Rückstand sechster Axel Köster.

## Stimmen nach dem Rennen:

Sebastian Schmalenbach: "Bin einfach nur froh, dass das Rennen vorbei ist. Bin total am

kämpfte war schon interessant. das hat mich wach gehalten."

Conrad Wegener: "197 Runden alles scheiße! Jedes Mal wenn ich durch T3 gefahren bin, sanken die Frames auf 4 pro Sekunde. Durch dieses Ruckeln konnte ich nie richtig angreifen. Dann eigentlich -1 Lap, aber Sebastian war so nett und hat mich wieder zurückrunden lassen. Klasse Aktion danke dir noch mal! War dann wieder an Axel dran und die letzten drei Runden waren das geilste. Konnte mich dann außen an ihm vorbeidrängeln und dachte das Rennen war schon gelaufen weil die schwarz-weiß karierte Flagge geschwenkt wurde, aber Sebastian war ja hinter uns. Also noch ne Runde außen neben Axel. Er war eigentlich auch schon vorbei, aber ich habe es dann glaube ich so eng gemacht, dass du gebremst hast. Und dann war ich fünfter. Aber Axel durfte mich ja noch abschießen :-)."

Axel Köster: "Was soll ich sagen? Freud und Leid liegen halt dicht beieinander. Zum Ende des Rennens liege ich doch tatsächlich auf Platz 4!! Das wäre mein bestes VR-Ergebnis überhaupt gewesen. Leider verlor ich dann in den letzten 10 Runden noch 2 Plätze. Meine Reifen waren am Ende, mehr ging wirklich nicht mehr.

Ein Riesengaudi war's trotzdem. Stefan Loos setzt sich nach einem kleinen Fehler meinerseits am Turneingang eiskalt neben mich und zieht leicht davon. Conrad lässt sich auf einen Fight auf der Außenbahn ein und wir fahren 2-Wide 2 oder 3 Runden der Zielflagge entgegen. Das war das Beste, was ich in diesem Jahr auf der Strecke erleben durfte. Hätte ich nur ein wenig mehr Gummi auf den Reifen gehabt, ..."

*Conrad Wegener*



Die Top-Ten komplettierten Stefan Tschepe, Stefan Pültz, Thomas Munck und Rene Cremer.

Highest Climber wurde Peter Gess. Er startete von Platz 21 und kam als 12. ins Ziel. Pechvogel des Tages war Christian Prasuhn.

sack... schieß tag irgendwie. heut morgen verpennt, fucke weather, kalt, Erkältung, 9h arbeit, 2 stunden in nem nasen Zug ohne schlaf, no Training, .....ultra müde... mir sind beim fahren ab und zu kurzzeitig die Augen zugefallen... wie Sekundenschlaf... war echt übel, so was hab ich



Von der ersten Position gestartet verlor er durch seinen Motorschaden 19 Plätze.

noch nicht erlebt. na ja, die letzten 4-5 runden hinter dem trio und am ende Duo was da

# Katastrophe

## 19 Yellow-Unterbrechungen der DOM 2er in Dover



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Wenn man das VR-Hauptportal betritt, und dort in den News selbst nach vielen Tagen kein Ergebnis über die DOM Nascar Läufe zu sehen ist, ist es meistens sehr peinlich gelaufen.

Auch diese Woche lief es in der DOM Division 2 nicht erfreulich. Die Reko musste sich durch 19 Vorfälle sichten, die eine Rennunterbrechung nach sich zogen.

Schon während das Rennen lief, konnte der GNL-TV Zuschauer, der ins Forum zappte, den aktuellen Fruststand abfragen.

So eröffnete Reinhard Frey nach 10 Minuten Rennlänge den Thread mit folgenden Worten: "Leckts mich doch alle am Arsch. Was soll denn das? Im Schrittempo mitten auf der Strecke rumgurken"

Frank Stevens konnte wenigstens noch etwas Lustiges aus dem kurzen Rennen resümieren: "Und unter Gelb nicht konstant fahren.

Aber mir is da grad vielleicht ein Ding passiert. Das is so dämlich das es schon wieder lustig ist. Wollte während der zweiten gelben mir n paar neue Reifen holen und habe mich kurz vorher doch noch

umentschieden. Da ramme ich doch frontal die Boxenmauer. Motor is danach natürlich Schrott. So ein Mist."

Andreas Kröll war nur noch sauer: "Kann mich nicht daran erinnern, wann ich das letzte mal unter Yellow mit Vollkaracho samt Totalschaden abgeräumt wurde.

Ich hoffe der Betreffende ist jetzt wahnsinnig glücklich."

Michael Malecki schrieb wütend: "Drecksrennen - mal wieder...in Runde 51 beim Restart voll weggerammt worden, kurz darauf Pace Car Chaos(Bug?), dementsprechend Black Flag und zwei Runden zurück.

Später dann noch Unfall gehabt, diesmal wohl meine Schuld.

Wenn jemand einen Bericht schreiben will fürn RS: nur zu. Ich hab keinen Bock."

Claudio Ferrera sagte nur kurz: "Dom2 Bekommt die Gelbe Seuche nicht Los..."

Nikolaus Neumann zog das Fazit: "Freunde der Nacht. . .

Hr. Green hatte man mal wieder Zuschauer, oder wieso fährt man beim Restart als Lapper in der Mitte? Hr. Neuendorf knock knock, als Lapper geht man in t1 nicht outside um zu überholen. Auch wenn man schneller ist. Hr. Stix, was machen Sie eigentlich während der Rennens, Nüsse kralen? Rennen fahren bestimmt nicht. Bei einem Restart habe ich einmal fast 7 Sekunde auf die Gruppe verloren, weil einer nicht starten wollte.

Wir sind richtig toll. habe fertig."

Claudio Ferrero noch mal, als alle versuchten anderen oder die Technik die Schuld am erneuten 2-stelligen Yellowergebnis zu geben, und sich niemand daran störte, was Niko Neumann sagte: ".....[.] ..Fazit:

Mit so vielen YF macht das hier in der DOM2 keinen Spaß mehr. Ich würde es begrüßen das wir endlich mal ein Rennen hinbekommen wo wieder Längere Grün Phasen existieren und damit auch jeder hier im Grid mehr Spaß (auch für mich) am Fahren haben. Dann wären auch einige hier nicht mehr so Frustriert. Wie man sicher hier mitbekommen habt denken auch einige deswegen ans Aufhören nach. Ich will mit diesem POST keinen Persönlich Angreifen, das steht mir auch nicht zu, es geht mir nur um die Momentane Lage in der Dom2." Nun, am Ende gab es fast 15 Personen, die sich die 19 Yellows und die knapp 700 Strafpunkte teilen.

Wie immer in dieser Saison ohne jedwede Konsequenz und mit der Lizenz es nächstes Mal wieder so zu machen.

Ach ja, einen Sieger gab es natürlich auch bei dieser quälenden Veranstaltung.

Alexander Marx gewann vor Tobias Schlottbohm und Dirk Wilke.

17 Fahrer, also etwa das halbe Feld, befanden sich noch in der Leadlap. 76 der 200 Runden verbrachte man in Schleichfahrt.

Es bedarf auf jeden Fall einer Gehirnwäsche bei einigen Fahrern. Zur Not muss man einigen auch mal mit der Drahtbürste den Kopf waschen.

Aber wie es auch kommt. Das System muss dringend reformiert werden. Das wurde nicht nur in dem entsprechenden Thread angesprochen. Man darf gespannt sein, wie es 2005 im Regelwerk weitergeht. Den letztendlich hat keine Meisterschaft einen Sinn, wenn die Fahrer gefrustet ihre Karriere an den Nagel hängen.

Detlev Rüller

# Nur 20 von 200 Runden unter Gelb für den WT-SCS @ Dover



An diesem wie gewohnt sonnigen Sonnabend kamen 18 Fahrer zusammen, um sich auf dem Reifen-mordenden Track von Dover zu messen. Conrad Wegener konnte das Rennen bis zur 14. Runde anführen, da er mit 22.562s die schnellste Zeit im Qualify und damit die Pole-Position einfahren konnte.

Danach wechselten sich weitere 6 Fahrer beim Fahren an der Spitze ab. Die letzte Unterbrechung bewegte den Führenden Markus MacCoy dazu, einen strategischen Fehler zu begehen und in die Pits zu fahren - dadurch fand sich Jörg Kormany an erster Position, die ihm allerdings 4 Runden vor Schluss noch durch den Favoriten des WT, Klaus Wagner abgenommen wurde.

Er gewann nach 200 Runden das Rennen und konnte von Platz 10 gestartet viele Positionen gut machen. Toppen konnte dies nur Nikolaus Neumann, der vom 19. in die Top10 auf den 9. Rang vorfuhr. Diese verpaßte Michael Franke gerade so als 11. und verlor so 7 Plätze, da er als viertbesten Qualifier begann.

An dieser Stelle folgen die Kommentare der Fahrer, denen man als Reporter nichts mehr hinzufügen kann.

Thomas Schlösser: "Mit meiner Qualizeit war/bin ich zufrieden. Am Rennstart ging es aber schon los. Claudio legte gleich einmal dar wie Ernst es ihm war und ich ließ ihn lieber vor eh noch was passiert und schloß mich hinten an nachdem er auch Micha überholt hatte.



Zwei Gruppen 20 Runden vor Schluß - vorne Jörg Kormany vor Klaus Wagner, Tobias Eberius und dem überrundeten Michael Franke, dahinter mit etwas Abstand Axel Köster vor dem überrundeten Claudio Ferrera, Thomas Schlösser, Markus MacCoy und dem Siebenten Conrad Wegener

Ich konnte ohne Probleme mithalten und so schlossen wir zu der Führungsgruppe wieder auf. Dann kam Yellow 1. beim Pitsstopp verlor ich einen Platz an meinen neuen Teamkollegen Axel. Den ich dann irgendwann in nach einem schönen Zweikampf überholen konnte und somit auf 5 Lag. Nach dem nächsten Pitstopp lag ich dann sogar auf 3 geschockt hinter Mauy und dem Meisterschaftsführenden Wagner. Ich konnte immernoch ganz easy mithalten und versuchte gleichmäßig

und Reifenschonend zu fahren. In Runde 74 bekam Klaus ein kleines Problem als er kurzzeitig auf den Apron kam, ich stieg sofort kräftig auf die Bremse um einen Unfall zu vermeiden und verlor dadurch 2 Plätze. Einen holte ich mir wieder als ich Klaus dann überholen konnte. Bei dem folgenden 3. Pitstopp verlor ich den eben gut gemachten Platz gleich wieder weil ich warten mußte das Claudio "einparkt". Bei der nächsten Yellow gab es dann beim Ranfahren an das Pacecar einen Schubbs von hinten und ich schlug leicht in die Mauer ein. Ich dachte es hat keinen Schaden gegeben, aber ich habe jetzt meine Motorhaube gesehen. Ich weiß nicht ob es nur so ausschaut oder wirklich ein Schaden ist, auf jeden Fall war ich etwa 0,2 sek. langsamer. Ich konnte mit den 4 Leadern nur noch mit Mühe mithalten. Dann kam es dazu was eigentlich in der DOM normal sein sollte, PIT UNTER GRÜN. Hätte ich nur eine Runde länger gewartet, hätte ich eine Runde Vorsprung auf das gesamte Feld gehabt, das werden aber noch mehr sagen. Die letzten 27 Runden waren dann die härtesten des ganzen Rennens Claudio, der 1 Runde zurück war wollte sich anscheinend Relappen

und kämpfte sich unter großem Einsatz an dem 4. Platzierten Axel Köster vorbei Maury (der hinter mir war) und ich schlüpfte auch durch. Doch an Claudio führte kein Weg vorbei und so verloren wir den Kontakt zur Spitzengruppe. Meinen 4. Platz konnte ich gegen Maury verteidigen, ich hoffe mit fairen Mitteln. Letztenendes bin ich sehr zufrieden mit dem Resultat. Ich Gratuliere natürlich auch Klaus der in den letzten Runden noch den Sieg einfahren konnte."

Conrad Wegener: "Pole in der Quali und von den Zeiten im Practice und HH immer vorne dabei. Doch dies hat mir alles nichts gebracht, wenn ich mir die Reifen nicht einteilen kann.

Überhaupt nicht draufgeachtet. Und dann hatte mein Lenkrad ab der 120. Runde oder ne Macke und es war überhaupt kein genaues einlenken mehr möglich. Deswegen bin ich dann extra früh rein um neue Reifen zu holen nachzutanken und das Lenkrad nochmal zu kalibrieren. Hat nichts gebracht. Naja, dann habe ich mit viel besseren Reifen die Spitzengruppe außen überholt was wirklich sehr lustig war. großes Grinsen

Doch dann bin ich auf Hugo aufgelaufen, der anscheinend noch mit alten Reifen unterwegs war. Damit überhaupt nicht gerechnet, in T1 voll auf die Bremse und den Wagen reißt es nach unten. Hab echt alles probiert um den noch abzufangen, aber keine Chance. Sorry an alle das ich die grüne Phase zerstört habe und Thomas S. hat wohl am meisten Pech gehabt dabei."

Axel Köster: "Das war heute schon ziemlich heftig. Ich wußte ja, das der WT-SCS ein anderes Kaliber ist als die DOM 3. Das es aber so hart würde wie heute, damit hätte ich nicht gerechnet. Nach einer üblichen Quali, im Mittelfeld gestartet, konnte ich mich in der Anfangsphase sogar ein wenig nach vorn arbeiten. Angesichts der Länge des Rennens ließ ich es anfangs relativ ruhig angehen und fuhr nicht schneller als ich mußte.

Die erhoffte YF kam leider nicht, mein RF war schon fast weg, die Rundenzeiten auch nichts mehr wert, also unter grün pitten. Rein, neue Reifen, wieder raus, kein Problem. Allerdings (glaube ich) 2 Runden Rückstand. Also mit vollem Hammer mit den frischen Reifen um den Kurs. Hoffentlich bleibts grün. Es blieb grün. Thomas Schloesser fährt dann auch irgendwann an die Box und kommt wieder raus, ich komme volles Pfund um die Ecke und sehe, wie Thomas wieder auf die Strecke fährt. Ich wähle die Außenbahn und denke, der sieht dich und bleibt innen. Nein, er zieht nach außen. Genau in meine Linie !! Nur durch heftigstes Bremsen und nach innen ausweichen konnte ich da einen fatalen Zwischenfall vermeiden.

Der Rest des Rennens verlief eigentlich wie erwartet. Ich verlor noch ein paar Plätze an diejenigen, die später pitten konnten und wurde, wieder mal, kurz vor Ende von Conrad Wegener überholt. Alles in allem, ein phantastisches Rennen. Von 12 gestartet, auf 7 im Ziel, keine Strafpunkte, niemanden über Gebühr behindert oder abgeschossen. So kanns weiter gehen, so macht es Spaß."

Neueinsteiger Hugo Boss: "Der Einstieg war nicht gerade perfekt. Mein Carfile machte Probleme und Thomas half mir netterweise. Also war nicht viel mit fahren während dem Practice. Das mache ich nie wieder! Bin gar nicht zu meinem Rythmus gekommen."

Fazit: Wieder ein gutes und spannendes Rennen des Weekend Thunder.

-Markus MacCoy



**Klaus Wagner geht in der vorletzten Runden nach zahlreichen Angriffen an Jörg Kormany vorbei in Führung und später als Sieger des Rennens über die Start-Ziel-Linie**

Später liefen dann allerdings diejenigen auf mich auf, die besser mit ihren Reifen haushalten konnten.

Beim Dagegenhalten verschlissen meine Reifen dann allerdings wie Butter in der Sonne. Somit war ich über die zum, für mich, richtigen Zeitpunkt kommenden YF ziemlich dankbar. Ich weiß nicht, bei welcher YF dann der kleine Zwischenfall mit meinem Teammate Thomas Schloesser passierte. Ich fahre hinter Thomas her, vielleicht auch ein wenig zu dicht. Thomas bremst plötzlich und ich kann so eben noch hinter ihm stoppen. Conrad hinter mir stubst mich sanft an und ich hüpfte sanft auf Thomas Heck, welcher natürlich prompt umgedreht wird. geschockt Nun ja, der Herzkasper konnte soeben noch vermieden werden. Allerdings kam der dann später bei der langen Grünphase.

# Halbe Renndistanz unter grün Nur 6 Yellows im Open Rennen



Ein kleines Fahrerfeld fand den Weg nach Dover.

Drei Fragen stellten sich dem Beobachter. Frage 1: Wie so oft, war Wien in der Happy Hour nur Mittelmaß, glänzte aber in allen anderen Bereichen. Würde er sich, wie so oft, wieder durchsetzen können?

Frage 2: Stephane Quincampoix, kurz Q. genannt, war zum ersten Mal angetreten. Was war von ihm zu erwarten?

Frage 3: Joachim Kopp war erstmalig im Grid. Was vermochte er zu bewegen?

Nun, im Quali befanden sich die ersten 14 Fahrer innerhalb von 2,3 Sekunden. In der Happy Hour lagen aber 17 Fahrer innerhalb von nur 0,6 Sekunden.

Das ließ ein enges oder gelbes Rennen erwarten. Und das erste Yellow ließ auch nicht lange warten.



Stephane Q. hatte einen schlechten Einstand und drehte sich in Lap 5 um seine eigene Achse.

Er gab danach sein Rennen auf. Ein kurzer Einstand. Die Frage 2 war beantwortet.

In Runde 23 wackelte Bühler

vor Schmitz herum, man kam sich ins Gehege und das gesamte Fahrerfeld wurde wieder eingebremst. Jedenfalls fast das gesamte Feld.



5 Sekunden nach dem Vorfall kam Mastria angefliegen und zerschellte im Fahrzeug von Schmitz, der von dem Vorgang noch gar nicht zur Ruhe gekommen war. Das war aber nicht alles an gekonnter Yellowfahrt.



12 weitere Sekunden nach diesem Vorfall kam Rüller ange rast, wollte im RBTL noch eben ein paar Plätze gutmachen und das Chaos auf der Strecke nutzen, knipste die Augen zu und glitt durch den Nebel, genau ins Heck von Dressler.

Dieser konnte danach das Rennen aus der Box weiter betrachten, weil sich ohne Heck schlecht fahren lässt.



In Runde 44 kamen sich Franke und Dunker zu nah und nahmen die Flucht in die Luft auf. Ein Ehmscher Warp in Runde 75 sorgte für eine weitere kurze Unterbrechung.



Kratochwil musste an Position 4 liegend sein Rennen mit einem Motorschaden, der sich mit einer schwarzen Rußfahne ankündigte, aufgeben.

Und als dann Brockert in Runde 104 noch einen Dreher hinlegte, das Feld noch einmal eingebremst wurde, war es vorbei mit der Kriecherei. Von nun an folgten fast 100 Runden unter Grün.

Es gewann dann Wien vor Straube und Reumel, der seinen ersten Podestplatz rausfuhr. Damit war Frage 1 auch geklärt. Wien war von Runde 180 bis 191 sogar alleine in der Führungsrunde.

Und Frage 3 konnte auch beantwortet werden. Kopp wurde in seinem ersten Rennen hervorragender 6. Er hatte in der Qualifikation als 4. schon gezeigt, dass mit ihm heute zu rechnen war.

Doennicke, Führer der Meisterschaft hatte nur an 21. Stelle gestanden beim Start, beendete aber als 9. und führt weiter die Meisterschaft an.

Detlev Rüller

# Rookies mit Garnitur in Dover

Im Rookie-Cup geht es gemächlich zu. Man lässt den anderen in Frieden seine Runden drehen, Zweikämpfe sind Mangelware und Yellows resultieren aus Unforced Spins.

## AUFWACHEN!

Im Rookie-Cup wird um jede Position gekämpft wie auch in der DoM oder im Pro-Open Cup. Die Stars von Morgen gehen an ihr Limit, der Puls liegt bei 150 und die Hände zittern.

Als klarer Favorit fürs Qualifying präsentierte sich Benny Lömpke. Schon im freien Training erzielte er mit 22.589 die mit Abstand schnellste Runde und präsentierte sich in wahrlich großer Form.

Die Qualifying-Runde spulte er in 22.773 Sekunden ab. Eine "Sicherheitsrunde" die aber immer noch für Pole-Position reichte. Auf Platz Zwei in der Qualifikation kam Matthias Zerkawy mit persönlicher Bestleistung von 22.961 Sekunden, gefolgt von Michael Haase.

Woran sich andere Cups etwas anschauen können: Die Starts. So passierte auch diesmal nicht viel, abgesehen von Jonke überholte Fürstner, Michelswirth gleich Neumann, Frey und Dudziak. Lediglich an der Spitze gab ein stabiles Bild: Lömpke vor Zerkawy und Haase, der in Runde sechs zurückfiel auf Position Sechs.

Haase hatte mehr Glück und konnte sein Rennen fortsetzen.

Zerkawy's Ende kam dann zehn Runden später. Unforced, nach links in die Wand abgebogen,



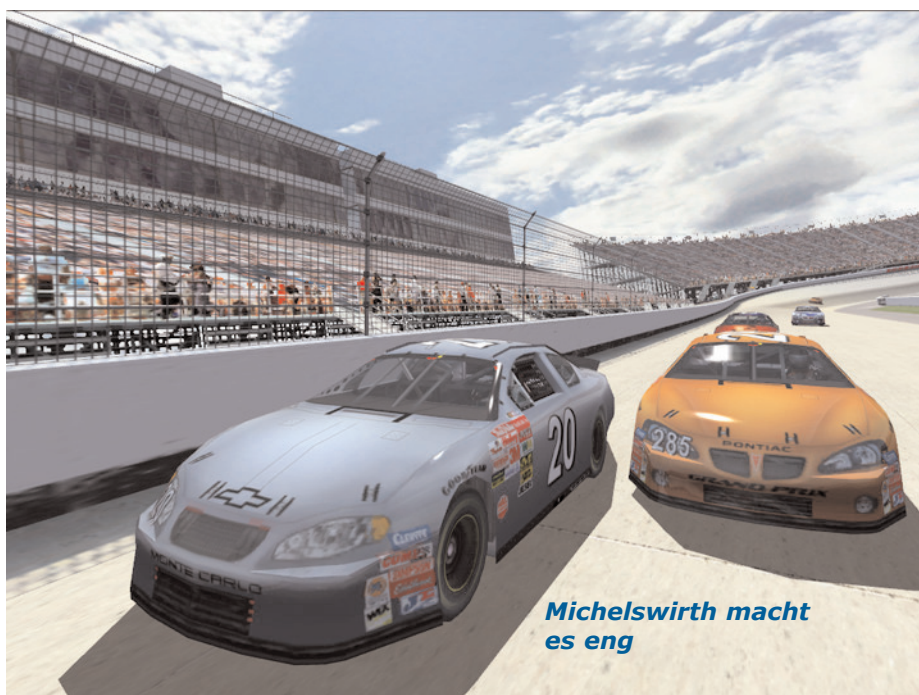
Die erste Erwähnung der gelben Flagge gab es in Runde 17 als Klaus Jonke zunächst die Herrschaft über seinen Boliden verlor, gleichzeitig aber Frey in die Bahn von Michael Haase kam. Für Jonke war der Rennabend damit leider schon wieder vorbei,

zurück auf die Strecke und das Unheil nahm seinen Lauf. Aus für Zerkawy und Gaststarter Frey in runde 28.

Haase übernahm erst mal die Führung da Lömpke in den Boxen bis auf Position Vier zurückgefallen war.







In Runde 70 meinten die Marshalls noch einmal Yellow ausrufen zu müssen, wobei der Grund bis heute unklar war und der zuständige Streckenposten auf mysteriöse Weise verschwunden ist.

An der Spitze wurde es langsam eng. Lömpke, auf wesentlich älteren Pneu unterwegs als Haase wehrte sich nach Kräften.

Und es reichte! Schon mehr auf der Felge denn auf Reifen überquerte Lömpke 0.84 Sekunden vor Michael Haase die Ziellinie. An dritter Stelle klassierte sich Volker Michelswirth vor Klaus Jonke, der erste mit einer Runde Rückstand.

Reinhard Frey

Mühsam kämpfte er sich wieder nach vor und in Runde 43

gelang es Lömpke wieder an Haase vorbeizugehen und die Führung zurück zu erobern.

### Montags? Rückspiegel! Was sonst?

#### Aus dem Rookielager

27 Events wurden in dieser Saison jetzt schon heruntergespult. Neun Rennen sind noch zu absolvieren. Weiterhin Führender in der Rookie Abteilung ist Horst Schumann. Entgegen seiner eigenen Meinung wurde der Abstand zu seinen Verfolgern nicht kleiner, sondern vergrößerte sich sogar noch. Waren es nach dem letzten Wochenende noch knapp 50 Punkte Differenz zum Zweitplatzierten Jörg Kormany, sind es nun satte 131 Punkte Vorsprung. Glück für Schumann, dass Kormany ein Provisional nahm, und Bernhard Kämmersers Motor frühzeitig seinen Geist in Dover ausblies. Bernhard Kämmerer rückte seinerseits Jörg Kormany beängstigend dicht auf dessen Radeon Heck.

	Nr	Name	DIV	Punkte	Diff	Strafe	Events	Punkte	Led
1	197	Horst Schumann	DOM 2	2209.6	-	124.0	27	3578	19
2	255	Jörg Kormany	DOM 1	2078.2	-131.4	209.0	22	3001	164
3	412	Bernhard Kämmerner	DOM 2	2075.6	-134.0	146.0	24	3154	31
4	417	Thomas Althaus	DOM 2	2016.4	-193.2	101.0	24	2839	4
5	413	Marcus Jirak	DOM 1	1993.0	-216.6	161.0	22	2758	404
6	295	Uli Prüfer	DOM 2	1789.6	-420.0	317.0	24	2829	139
7	234	Holger Pank	DOM 2	1789.2	-420.4	104.0	21	2595	22
8	514	Conrad Wegener	DOM 3	1775.4	-434.2	135.0	23	2802	134
9	130	Peter Gess	DOM 3	1728.6	-481.0	90.0	25	3394	1
10	949	Martin Kirchner	DOM 3	1590.6	-619.0	162.0	22	2219	12



Hier lief es noch rund für den Münchener Naturburschen Bernhard Kämmerner, beim Training in Dover. 27 Runde lang konnte er in Dover mitpacen, dann hat die Technik dem Vortrieb ein Ende gesetzt. Einstieg im Juli 2003. Über die CCD und den Challenge Cup in die DOM, wo er von Anfang an dabei war. Drei zweite Plätze stehen bei ihm in den Büchern. Daytona und auch Talladega scheine ihm zu liegen, wo er zwei Mal davon als zweiter auf dem Podium stand. Die Pole in California, sieben Mal in den Top Five, und 12 Mal in den Top Ten sprechen für Konstanz. 24 Rennen dabei, bei drei Provisionals.