

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 40 / 18.Oktober 2004



GNL: DOM 3 in Lowes

GRRL: Mark Donohue Trophy

GPL: JCC in Rouen

GLC: 8.Lauf South City

**Droht Ehekrise durch VR?
Patricia Bals packt aus**

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

<http://typo.virtualracing.org/index.php?id=9>

Erscheinungsweise

Einmal wöchentlich montags in der Hauptsaison als PDF-Datei

Redaktion

Detlev Rüller (verantwortlich)
Jürgen Nobbers (stellvertretend)
Christian Heuer

Produktion

Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:

Detlev Rüller (rueller@virtual-racing.org)

Beiträge/Fotos

Patricia Bals
Wolfgang Dünkel
Martin Engel
Chris Heuer
Markus Mac Coy
Gil Ritter
Detlev Rüller
Tobias Walter
Conrad Wegener

Titelfoto

Tobias Walter

Ausgabe 40/2004

nächster Redaktionsschluss:
24. Oktober 2004 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:

Szene aus dem Rennen GLC South City

Lachhaft

Hier ein paar Äußerungen von Betroffenen zum Hergang von Verkehrsunfällen:

"Ein Fußgänger kam plötzlich vom Bürgersteig ab und verschwand wortlos unter meinem Wagen ..."

"Der Fußgänger hatte keine Ahnung, in welche Richtung er gehen sollte, also überfuhr ich ihn."

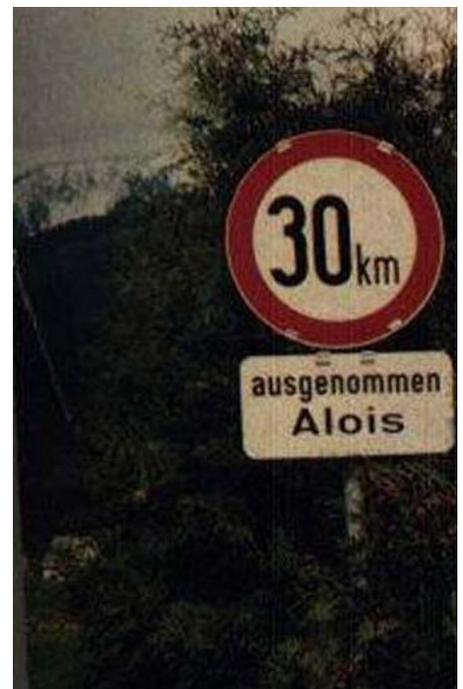
"In hohem Tempo näherte sich mir die Telegrafentaste. Ich schlug einen Zick-Zack-Kurs ein, aber dennoch traf mich die Telegrafentaste am Kühler."

Männer mit Bierbauch haben meistens einen "Schneewittchenkomplex". Sie liegen auf dem Rücken und sagen: "Dort hinter dem Berg, da wohnt ein Zwerg!"

Muschi lecken



Verkehrs-Gebote



Rückspiegel - Die Infozeitung für alle Rennsportfans

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum
Seite 03: DOM 3 Charlotte
Seite 04: DOM 3 Charlotte
Seite 05: DOM 3 Charlotte
Seite 06: Großes Interview mit
Seite 07: Patricia Bals, der
Seite 08: Frau von DOM 1
Seite 09: Fahrer Martin Bals
Seite 10: Faszination Nascar
Seite 11: Faszination Nascar
Seite 12: GRRL Trophy
Seite 13: GRRL Trophy

Seite 14: GRRL Trophy
Seite 15: DOM 1 Lowes
Seite 16: DOM 1 Lowes
Seite 17: DOM 1 Lowes
Seite 18: GLC South City
Seite 19: GLC South City
Seite 20: GLC South City
Seite 21: GLC South City
Seite 22: GLC South City
Seite 23: GLC South City
Seite 24: JCC Rouen
Seite 25: JCC Rouen

Über Dreher, Reifentester und die Safer Wall DOM 3 zu Gast in Charlotte



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Ein lauer Spätsommerabend in Charlotte mit besten Bedingungen für ein gepflegtes Rennen auf dem LOWES MOTOR SPEEDWAY sollte beginnen.

Es herrschten angenehme 71°F und der Grill war vorgewärmt, als 17 Starter die Green Flag gezeigt bekamen. Doch die sollte nicht lange währen. Nach knapp einer Mile entschloss sich Thomas Munck mal seine frischen Reifen zu testen. Dies tat er, indem er den Apron berührte und sein Car so in einen gekonnten Slide zwang.

Rauchend und qualmend kam er schließlich zum stehen. Dieses Ereignis löste dann auch gleich YF 1 aus. Mit dem Ergebnis das die Goodyear-Pneus auch in Extrem - Situationen halten.

In diesen Runden wollte Stefan Pültz auch an Wolfgang Dünkel vorbei. Dieser beschloss jedoch mal die Outside-Line mit Grip zu versehen und hielt auf jener Linie auch mit Erfolg dagegen.



Nach dem Restart konnten sich die ersten 7 Fahrer recht zügig absetzen.

Andreas Schlüter beschloss dann mal eine Showeinlage zu bringen und legte einen wunderschönen 360° auf der BS hin. Beste Haltungsnoten und das Publikum war aus dem Häuschen. Es folgten die ersten Pitstops. Doch anscheinend hatte man bei Ingo Held die Mausmusik über den Äther geschickt. Dieser, animiert durch diese, zeigte seinen Mitstreitern durch Vor- und Zurücksetzen seines Stockcars wie man richtig einparkt. Dies sorgte bei Wolfgang Dünkel für einige Heiterkeit. Das dieser direkt hinter ihm in der Box positioniert war, somit also in ersten Reihe saß. So wurde das Feld nach dem RS wieder auf seine Reise geschickt.



Es folgten einige Überhohlvorgänge und das Feld sortierte sich.

Allerdings wollte Christoph Guler anscheinend seinen Mitstreitern die Sicherheit des Speedways veranschaulichen. Und so beschloss er sein Stockcar gekonnt in die Safer-Wall zu manövrieren.

Heck und einige Seitenteile seines Wagens waren zwar leicht verbeult aber er konnte sein Rennen zumindest fortsetzen. Was

großes Erstaunen unter den Fahrern auslöste. So war nun auch der letzte von der Safer-Wall überzeugt. Es folgten die nächsten Pitstops. Wobei anscheinend bei Ingo Held die Mausmusik in der Endlosschleife lief, und er nochmals verdeutlichte wie wichtig es ist, die Pit genau zu treffen.

So wurde das Feld wieder auf die Reise geschickt. Man sortierte sich ein und versuchte Reifen zu sparen.

Im Vordergrund ging es recht eng zu. Wobei es zu einer unglücklichen Berührung zwischen dem Führenden, der

Doch es gab keinen Schaden am Auto von Nummer 71. Die Stops standen an. Bei Helds-Team versuchte man indes

krampfhaft die Mausmusik abzustellen. Irgendwie gelang dies aber wohl nicht.

Es folgte der Restart in Lap 60. In Lap 64 dachte sich Wolfgang Dünkel eine Einlage fürs Publikum auf dem Grandstand aus und versuchte mit



*Wolfgang Dünkel beim testen der Reifen auf Grün.
Don't try this at home!*

eine Slide-Einlage vollzog, und dem Zweitplatzierten ... gab.

Alle versuchten sich eine Linie zu suchen um durchzuschlüpfen. Leider wurden Korbel und andere Fahrer durch Berührungen und Spins bzw. durch Testen des Käfigs aus dem Rennen gerissen. Wolfgang Dünkel, welcher dachte er sei durch, wurde von der Nummer 61 in die Umlaufbahn des Infields geschickt.

175 Mph übers Green im Infield zu überholen und gleichzeitig den Grip der Reifen auf rutschigem Untergrund zu testen. Dem Publikum blieb fast der Atem stehen bei dieser Aktion.

Doch zum Glück endete sie nicht mit einem Mauertest.

So verlief das Rennen ohne nennenswerte Zwischenfälle weiter. Wenn da nicht, ja wenn da nicht wieder mal der böse UF zugeschlagen hätte. Wolfgang Dünkel entschloss sich einen weiteren Test der Reifen durchzuführen. Doch leider spielten diese nicht mehr mit. So entschloss sich sein Heck ihn in T4 zu überholen. Dies endete in einem wunderschönen 720°, der in der Boxenausfahrt endete. Das Publikum war rasend vor Begeisterung.

Welch Leistungen heute von den Fahrern vollbracht wurden war unglaublich. Dieser Dreher löste aber keine YF aus da schon Christian Heuer seinen Motor in T1 in die Verdammnis schickte. Ihm war das Glück in Charlotte nicht hold. Der Motorplatzer war eine Folge von einem unschuldigem Unfall am Anfang des Rennens.



Wo ist die Lücke???

Nach dieser YF kam ein fast endloser Run unter Green Flag. In Lap 140 des Rennens wurden dann die ersten Stops unter Green eingeläutet.

Dessen Stockcar quittierte das mit Unmut und beschloss, mit einem gekonnten Slide, sich in Richtung Mauer zu verabschieden.

Einsatz und schwenkte Grün. Das Feld ging wieder auf die Reise. Schon etwas dezimiert und durch diverse Rundenrückstände auseinander gerissen sortierte man sich wieder ein.



Die Top 7 immer nah beieinander! Man beachte den wunderschönen Abendhimmel!

Nun stellte sich heraus wer am reifenschonendsten unterwegs war. Alle absolvierten ihre Stops ohne Probleme. Was ja nicht immer der Fall ist. In Lap 168 überholte Dünkel nun Quella.

Es folgten die letzten Stops des Rennens. Wolfgang Dünkel wollte eigentlich vier neue Reifen, bekam jedoch nur zwei Reifen aus Kostengründen. So kam der "Flaggen-Mann" zum vorletzten mal zum

Die spannendsten Kämpfe waren die um Platz 1-3 sowie 7 und 8. Dünkel und Tschepe lieferten sich ein spannendes Duell um Platz 7. Meist immer kurz hintereinander oder nebeneinander ging es Richtung Checkered Flag. Tschepe hätte bestimmt noch mehr aufs Gas gedrückt, hätte er gewusst das Dünkel schon 50 Runden alte Inside-Tires gehabt hat. Spannend genauso der Kampf der ersten 3, Kirchner, Herbstrieth und Schmoranz.

Diese drei Herren waren im Abstand von ca. 1 Sekunde in den letzten Runden unterwegs. Doch Kirchner konnte sich behaupten und gab die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab.

Es war ein sehr spannendes und doch recht grünes Rennen mit Zweikämpfen und Greenstops, und immer fair.



Martin Kirchner vor dem Rest des Feldes über die Ziellinie

Für die Afterrace-Party hatte Christian Heuer schon alles vorbereitet, denn er war schon früh aus dem Rennen ausgestiegen. Nicht ganz freiwillig. Bei genügend Bier und Grillfleisch wurde dann noch am mitgebrachten Grill aus Kansas über das Rennen gefachsimpelt. Der Sender der Mausmusik konnte leider nicht ausgemacht werden. Es werden Ermittlungen angestellt und um die Mithilfe der Fahrer und Teams gebeten.

In diesem Sinne ... auf nach Marty und den Grill nicht vergessen !

Wolfgang Dünkel

Fahrerfrauen ausgefragt...

Es gibt drei Arten von Rennfahrerfrauen in der VR-Community.

Erstens gibt es Frauen, die sich selbst hinter das Lenkrad klemmen und eine der angebotenen Simulationen fahren.

Zweitens die größere Gruppe der Frauen, die sich in der VR im Forum angemeldet haben und sich mehr oder weniger aktiv beteiligen.

Drittens die extrem große Gruppe der Frauen, die hilflos mit ansehen muss, wie sich der Partner, Freund oder Ehegatte tagelang zur besten Zeit mit virtuellen Autorennen vergnügt und dabei das reale Leben und die Familie scheinbar vergisst. Eine dieser Frauen haben wir besucht und danach befragt, wie man sowas aushält.

Detlev Rüller hat Patricia Bals, die Frau des DOM -1 - Fahrers Martin Bals, besucht und befragt.

Wann genau wusstest du, was du dir da für einen Mann eingefangen hast?

Beim ersten Date und Kennenlernen redet man ja nicht über die Tatsache, dass man in seiner Freizeit virtuelle Rennen fährt.

Patricia: Und ob!!! Gleich beim ersten Kennenlernen durfte ich sein "BRD" in den Händen halten. Auf der Einweihungsparty seines Nachbarn (mein Onkel) haben wir uns kennegelernt und als er mir dann ein paar Kniffe am Compi zeigen wollte, bin ich gleich auf das kostbare Stück aufmerksam geworden. "Verrückte Sache", dachte ich mir.

(Anmerk. der Redaktion:Endlich mal ein Mann mit etwas handfestem. Keine Briefmarkensammlung, sondern ein handfestes BRD zum Anpacken.)



Heute:
Patricia Bals
Frau des DOM 1-Fahrers Martin Bals

Selbst als du es wusstest, das Martin solche Rennen online fährt, wusstest du wahrscheinlich nicht, das sein Hobby so zeitintensiv ist.

Alleine für die Nascar Simulation kann man mehrere Stunden an Trainings verbringen und mehrere Abende für Trainings und das Hauptrennen einkalkulieren.

Dann kämen im „Idealfall“ noch die GPL und GRRL dazu. Wann hast du das bemerkt oder wurdest du vor vollendete Tatsachen gestellt?

Patricia und Martin - Ein starkes Team. Hand in Hand geht der Umbau des neuen Heimes vonstatten

Patricia:Ich muß sagen, als ich Martin vor fünf Jahren kennengelernt habe, steckte sein Hobby noch in den Kinderschuhen und es war noch nicht soo zeitintensiv.

Das hat sich erst entwickelt.

Wie intensiv er dieses Hobby betreibt wurde mir erst bewußt, als wir regelmäßig Tisch und Bett teilten und ich jeden Abend über Motorbrummen einschlafen "durfte".

Interessierst du dich selbst für Motorsport?

Patricia: Ja. Ich bin schon als Teenager ein großer Formel-1-Fan gewesen. Laute Motoren und schnelle Kerle fand ich schon früh super.

Siehst du Übertragungen im TV?

Patricia: Na klar.

Welche?

Patricia: Freiwillig gucke ich also Formel eins, Motorrad-Rennen, DTM. Weniger freiwillig Nascar, was aber weniger am Sport als solches liegt als an der Art der Berichterstattung. Nicht dass ich mich hier noch unbeliebt mache :)

Hast du Ahnung was Martin da treibt, siehst du dir ein Rennen auch mal selbst an?

Patricia: Ich muß zugeben, dass ich mir noch nie ein Rennen von Anfang bis Ende angeschaut habe. In unserer alten Wohnung hat Martin seine Rennen über Video out per Funk zum Fernseher übertragen und so konnte ich immer mal in die Rennen reinschalten. Da ich aber ausschließlich Cockpitview hatte, fesselte es mich immer nur für ein paar Runden. Was aber das ganze Drum und Dran des virtuellen racings betrifft, glaube ich immer ganz gut informiert zu sein.

Hast du Verständnis dafür, dass man als Mann so einem virtuellen Hobby nachgeht?

Patricia: Erstmal finde ich es toll, dass man überhaupt für etwas solch eine Leidenschaft entwickeln kann. Da spielt es keine Rolle ob virtuell oder auf dem Fußballplatz. - Aber nach all der Zeit kommt mir das alles schon gar nicht mehr so virtuell vor, muß ich zugeben.

Interessiert dich seine Karriere?

Patricia: Ja, total. Ich drücke ihm immer ganz fest die Daumen für seine Rennen und freue mich, wenn er unter den top ten ist und bin auch enttäuscht, wenn es nicht so rund gelaufen ist. Außerdem glaube ich, dass er da ein Hobby mit großer Zukunft gewählt hat.

Redet ihr beim Frühstück über sein Rennen des Vorabends?

Patricia: Beim Frühstück schön wärs. Nein, wir reden oft gleich nach dem Rennen. Und wenn es ein besonders brisantes Rennen war, kletter ich auch nochmal aus dem Bett um mir die ein odere andere Szene nochmal anzuschauen.

Eine echte Rennfahrerbraut eben. Da zieh ich aber den Hut vor. Das dürften nicht alle VR-Fahrerfrauen so machen.

Was machst du selbst wenn er fährt?

Patricia: Ich nutze die Zeit für mein eigenes Hobby (Tanzen) oder gucke mir Schnulzen im Fernseh an, die ich mit Martin nie gucken kann. Soll heißen, ich genieße die Zeit.

Hast du jemals auf ihn eingewirkt kürzer zu treten?

Patricia: In den Phasen, in denen Martin mit seiner Leistung unzufrieden ist, fährt er oft täglich und bis spät in die Nacht. So dass es vorkommt, dass mich Freunde fragen, wie es meinem Mann so geht und mir auffällt, dass ich den irgendwie gar nicht mehr gesehen habe. Dann zieh ich die Notbremse.

Hättest du ein Problem damit, wenn er 4 x wöchentlich mit VR die

Primetime des Tages verbringt?

Patricia: Jetzt müßte ich lügen, wenn ich nein sage. Es wird geduldet. Dreimal die Woche ertrage ich schon ohne weiteres. Aber wir haben klare Absprachen. Zwei Tage in der Woche ist VR- Verbot. Damit kommen wir beide gut klar.

Leidet das Familienleben als Rennfahrerin?

Patricia: Nein. Martin setzt da seine Prioritäten schon richtig. Ich lasse ihm viel Freiheit um sein Hobby auszuüben. Dafür weiß er aber auch, wenn ich ihn bitte mal einen Abend nicht zu fahren, weil was ansteht, dass es mir wichtig ist.

Im Juni 2003 hat er zusammen mit einigen anderen Fahrern im ESL Finale nicht nur um virtuellen Ruhm und Ehre, sondern auch auf reales Geld gefahren und einige Hundert Euro Preisgeld eingefahren. Hast du davon etwas abbekommen?

Patricia: Ich glaube es war so, dass Martin mich zum Essen eingeladen hatte. Wir hatten auch darüber gesprochen, was er mit dem Geld macht. Es war mein Vorschlag, dass er das Geld in Hardware steckt und somit in sein Hobby. Natürlich nur aus reinem Eigennutz- in der Hoffnung dass da dann irgendwann ein paar Euros mehr fließen :)

Würdest du es akzeptieren, wenn er damit, wenn es diese Voraussetzungen gäbe, hauptberuflich sein Geld verdienen würde?

Patricia: Das würde ich ihm von Herzen wünschen. Es gäb nichts geileres.

Im Zuge des ESL Finalrennens hast du sogar uneigennützig das Haus verlassen und hast deine Wohnung völlig fremden Kollegen deines Mannes als Nachtstätte überlassen.

Das setzt ein enormes Quantum an Toleranz und Vertrauen voraus. Bist du eine Frau, die sich gerne unterordnet und zurücksteckt?

Patricia: Ach so, da bin ich schon so nett und räume mein zu Hause, da heißt es gleich ich ordne mich unter :) Nein, ich finde das selbstverständlich, wenn Fahrer von weiterher in Köln sind, dass man eine Bleibe anbietet. Finde es ja immer faszinierend was manche Fahrer für ihre Rennen bereit sind an Anstrengungen auf sich zu nehmen und dass unterstütze ich gerne. Außerdem bin ich Studentin, so wie der ein oder andere Fahrer auch und weiß so, dass die Portemonnaies da nicht so üppig gefüllt sind.

Ich kann mir vorstellen, dass einige Frauen schon Probleme damit hätten sich wildfremde Leute in die Wohnung zu holen.

Patricia: Zu den Wild-Fremden: ich muß sagen, ich war natürlich skeptisch. Aber unsere Besucher waren gar nicht so wild. Ganz nette Jungs. Das Kürbiskernöl, welches mir Reinhard Frey mitgebracht hat, war einfach unvergesslich gut und hat mich für alles entschädigt.

Würdest du auf einen gemeinsamen Urlaub verzichten, wenn er in diesen 3 Wochen einen wichtigen VR-Termin hätte?

Patricia: Martin und ich, wir haben selten die Möglichkeit auch nur eine Woche Urlaub zu machen. Wenn er mich also bitten würde, auf den Urlaub zu verzichten, dann wäre es aber auch ein so unglaublich wichtiges Rennen, dass ich nicht nein sagen könnte. Aber ehrlich- ich glaube, dass würde er gar nicht tun.

Du bist im Gegensatz zu CARmen und einigen anderen kein Mitglied der VR. Das sieht erst einmal so aus, als wenn du doch einen gewissen Abstand zur Sache hast. Auf der anderen Seite siehst du dir sogar live die Rennen von Martin an , die er ins Schlafzimmer überträgt und gibst ihm die lange Leine seinem Hobby ausgiebig zu frönen. Ein Widerspruch?

Patricia: Ich sehe da keinen Widerspruch. Selbst wenn mich VR nicht interessieren würde, so hat doch jeder in einer Partnerschaft noch sein eigenes Leben. Doch ist es so, dass mich VR durchaus interessiert, nur habe ich selber ein zeitintensives Hobby , so dass auch bei mir nicht viel Zeit für anderes bleibt. Und, vielleicht würde ich die Leine was knapper fassen, wenn sich Martin eine umlegen lassen würde ;) **Warum bist du dann nicht so konsequent und wirst auch Mitglied der VR-Community?**

Patricia: siehe oben. Vielleicht kommt das irgendwann.

Liest du überhaupt das Forum des VR e.V?

Patricia: Nein. Wenn es Besonderheiten gibt, dann macht mich Martin schonmal drauf aufmerksam und zeigt mir das ein oder andere.

Es gibt sogar ein paar Finger voll (Keine Handvoll) Frauen, die selbst fahren. Hast du das schon mal je probiert?

Patricia: Probiert, ja. Aber das ist ja Hölle schwer. Hörte nur ständig eine Stimme aus dem Rechner tönen: "Are u ok?"

Köln ist eine Hochburg der VR. Alleine 12 Mann kommen aus diesem Raum. Würden die alle mal einen einwöchigen Ausflug machen wollen, würdest du das Martin erlauben?

Patricia: Sicher! Gibt es denn da draußen echt Frauen, die ihren Männern sowas verbieten? Schämt euch. Glaub mir- ihr tut euch keinen Gefallen damit.

Würdest du ihn sogar begleiten, selbst wenn du wüsstest, dass du die einzige Frau wärest?

Patricia: Grundsätzlich schon. Glaube aber, dass Männer unter sich mehr Spaß haben. Käme mir so als Anstandswauwau vor.

Würdest du dir lieber ein anderes Hobby für deinen Mann wünschen?

Patricia: Nein. Mein Mann hat ein total interessantes Hobby und ich grins mir immer einen, wenn er Fremden von VR erzählt und diese nur unglaublich drein schauen. - Ich glaube die denken Martin sei verrückt oder so.

In Kürze werdet ihr in Euer neues Haus ziehen. Martin ist stolz darauf von dir einen 30m² Raum nur für seine Rennerei zu bekommen.

Damit steigt sein Raumangebot fast auf das Dreifache. Meinst du nicht, dass er sich das jetzt noch bequemer macht?

Patricia: Ich habe die Inneneinrichtung mitbestimmt. Es gibt schonmal keinen Fernseher. Das steigert die Wahrscheinlichkeit, dass er das Zimmer nochmal verläßt.

Martin fährt seine Rennen als einer der wenigen in einer extrem scharfen Konstruktion auf Basis eines Kartchassis, anstatt nur an einem herkömmlichen Schreibtisch.

Konsequenz seiner Hobbyidentifikation oder einfach nur „spinert?“

Patricia: Das Kart ist wirklich cool. Vorteil: Männer die zu Besuch kommen, sind schnell aus dem Wohnzimmer verbannt und wir Frauen können uns den wesentlichen Themen widmen.

Was würdest du anderen Rennfahrerfrauen, die unter dem Hobby ihres Mannes leiden, sagen wollen bzw. raten?

Patricia: "Jeder Mann braucht ein Leidenschaft"- so sprach Martin Bals. Und wenn es nicht VR ist, dann wäre es was anderes. Und da fällt mit nicht viel ein, wo ich meinen Mann trotzdem immer zu Hause und in meiner Nähe hätte. Außer mit ner Flasche Bier vor dem Fernseher- der Albtraum. Also Rennfahrerfrauen, macht euch und eure Männer nicht unglücklich und zwingt sie nicht dazu lustlos vor der Glotze zu sitzen! Sucht euch



einfach auch eine Leidenschaft und wenn ihr eine habt, stellt euch vor wie schrecklich es wäre euer Partner würde dagegen arbeiten.

Ein starkes Statement. Jetzt habe ich nur noch eine Frage:

Wenn Martin das Hobby nicht vor Eurem Kennenlernen schon gehabt hätte, sondern in Eurer Beziehung erst entwickelt hätte, wärst du dann ebenso freizügig mit der Gewährung?

Patricia: Ja.

Mit diesem Schlusswort von Patricia wird das Interview beendet.

Patricia, ich bedanke mich für dieses Gespräch.

Patricia: Ich bedanke mich auch. Es hat mir Spaß gemacht.

Als Fazit Martin Bals hat alle Freiheiten, die er braucht und eine Frau, die voll und ganz hinter ihm steht und ihm sein virtuelles Hobby nicht nur von Herzen gönnt, sondern es auch tatkräftig unterstützt.

Diese Frau im Hintergrund eines VR - Fahrers scheint nicht zu leiden unter der Macke ihres Mannes.

Die Konstellation, wie sie hier gezeigt wurde,

dürfte auch selten zu finden sein.

Bleibt zu wünschen, dass wir in Bälde auch einmal eine andere Sichtweise lesen dürfen, um erst richtig einschätzen zu können, wie glücklich dieser Martin Bals sein muss.

Detlev Rüller

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

Ford tut was

Das Ford-Sportprogramm wird zunächst von einem Duo geleitet. Von Pete De Paolo, Indy-Sieger 1926, einem liebenswerten Menschen, doch als Manager unbrauchbar und von Red Vogt, dem schlitzohrigen Tuner, der früher gleichzeitig Polizei- und Schmugglerautos vorbereitet hat. Seine Qualitäten in Ehren, aber Vogt ist ein ebenso jämmerlicher Manager wie De Paolo.

Deshalb läßt Ford Mitte 1956 John Holman ans Ruder. Das erste Rennen unter der Regie Holmans gewinnt - Ralph Moody. Ralph dürfte übrigens der einzige Rennfahrer der Welt sein, der ein Rennen gewonnen hat, als er gerade ohnmächtig war. In der letzten Kurve ist die Windschutzscheibe ins Wageninnere gefallen und hat ihn K.O. geschlagen.

Ford baut ein Rennteam auf. Die erste NASCAR-Werksära mit mehreren Herstellern beginnt und die anderen US-Automobilproduzenten sehen natürlich nicht untätig zu, wie Ford ungestört werbewirksame Siege sammelt.

Die Presse verurteilt schnell Werksbeteiligungen: "Jetzt werden aus Stockcars richtige Rennwagen, genau im Sinne des ursprünglichen Konzepts dieses Sports ...!" höhnen sie. Carl Kiekhaefer zieht sich aus dem Motorsport zurück: "Jetzt wird nicht zum Spaß und um die Ehre gefahren, Detroit macht ernst!".

Die Werksära geht schneller zu Ende als sie begonnen hat.



ralph moody
www.near1.com

Im Juni 1957 einigen sich General Motors, Ford und Chrysler auf jede Werksunterstützung zu verzichten. Die Werbestrategen haben zum Rückzug geblasen, denn Sicherheit ist zu einem wichtigen Werbebegriff geworden. Es geht nicht, die Sicherheitsvorteile von Fahrzeugen anzupreisen, die am Wochenende von wildgewordenen Piloten zu Klump gefahren werden. Geschwindigkeit ist kein Verkaufsargument mehr. Kein Wunder bei 50.000 Verkehrstoten jährlich auf den Highways.

Die Werke ziehen sich also zurück und John Holman kommt über Nacht zu einem Ford-Werksteam ohne Ford an der Seite. Holman und sein erster erfolgreicher Pilot, Ralph Moody, tun sich zusammen obwohl sie grundverschieden sind. Holman ist der geborene Boss. Jeder, der ihn gut kennt, kann ihn nicht leiden. Moody ist ein phlegmatischer Neu-Engländer, ein ausgezeichneter Pilot, ein noch besserer Mechaniker, von allen geachtet und bewundert. Alles in allem sind die beiden so verträglich wie Hund und Katze.

Im Februar 1961 bauen Holman und Moody einen Stockcar-Ford, den jedermann für 4.595 Dollar kaufen kann. Tubby Gonzales hat so viel Geld, dafür aber kein Talent. Derweil lernt Fred Lorenzen in der Werkstatt alles über Rennwagen

und hofft insgesamt für den hoffnungslosen Gonzales einspringen zu können. Schon im Training ist Lorenzen, der als Belohnung seiner tadellosen Arbeit kurz einsteigen darf, um Welten schneller als Tubby. Holman und Moody wissen genau, daß sie mit Lorenzen mehr Chancen hätten, also müssen sie Gonzales loswerden.

Bei diesem Satz hätte Passino wie Pinocchio eine lange Nase wachsen müssen. Lorenzen wird großartiger Dritter, Gonzales ist auch happy und Passino schnüffelt weiter in der Szene herum. Seit dem Abrüstungsvertrag der Werke hat nämlich General Motors fortwährend gewonnen und Henry Ford II hat davon langsam die Nase voll.

Über den Tellerrand geschaut

RTC eröffnet die Mid-Ohio Woche der Trans-Ams

Wie in der GRRL mussten sich die RTC Fahrer vergangene Woche dem Kurs von Mid-Ohio stellen. Über Thomas Ettig braucht man ja schon fast nichts mehr zu schreiben. Wieder ging das Rennen mit maximaler Punktzahl für ihn aus. Pole und Sieg waren nie in Gefahr.

Enger und typisch für die RTC ging es auf den Plätzen dahinter zu Sache. Holger Pank, Norman Richter und Thomas Althaus lieferten sich ein heißes Gefecht, bei dem Holger Pank am Ende die Nase vorne behielt und sich Platz 2 holte. Noch enger bzw. schon zu eng ging es zwischen Norman Richter und Thomas Althaus zu. Hier konnte sich Norman aber am Ende durchsetzen und holte sich somit schon den zweiten Dritten Platz in Folge. Thomas Althaus aka "Der, der den 3. Gang verliert" machte seinem Namen alle Ehre und verlor eben mal wieder diesen Gang. Somit blieb im nur der undankbare 4. Platz.

Die Top 5 komplettierte Jo Stüpp, der auch immer gut für die vorderen Ränge ist. Jo hatte zwar früh im Rennen einen Patzer, der jedoch fürs Fahrzeug ohne folgen blieb, ihn aber weit zurück warf, konnte dann aber durch eine grandiose Aufholjagd noch so weit nach vorne fahren. Bei der Zieldurchfahrt trennten ihn dann nur noch 13 Sekunden vom ohne Gang 3 fahrenden Thomas Althaus.

In der aktuellen Woche wartet auf die Fahrer eine ganz andere Herausforderung. Gefahren wird dann auf dem recht kurzen Kurs von Falkenberg in Schweden.

Gil Ritter



Mitte 1962 ist Ford wieder werksseitig vertreten, dann Chrysler, gefolgt von GM, die ihre Werksteile jedoch in Junior Johnsons Box deponieren und wie ein trotziges Kind weiterhin behaupten, sich nicht im Sport zu engagieren.

Der Aufwand ist beträchtlich. Jedes Werk baut in der

Ein nagelneuer Ford Station Wagon wird dem talentlosen Piloten für seinen Rennwagen angeboten. Tubby nimmt an. Der ganze Handel ist von Jacque Passino eingefädelt worden, der zufälligerweise für Ford arbeitet und natürlich "nur als Beobachter" in Daytona weilt.

Forschungs- und Entwicklungsabteilung, offiziell für die Serie bestimmt, Rennwagen.

Ford hat gar keine Skrupel, denn das "Special Vehicles Department" ist ein waschechter Rennstall. Chef vom ganzen: Jacque Passino.

Fortsetzung folgt...

Dritter Lauf der Mark Donohue Trophy

Dritter Sieg von Roland



Am Dienstag den 12.10. trafen sich ganze zwölf Fahrer zum GRRL Trophy Rennen in Mid Ohio. Die Strecke mag vielleicht ein Grund gewesen sein, dass nur zwölf Fahrer kamen, es könnte jedoch auch an der kurz davor erschienenen "GTR Demo" gelegen haben. Aber auch schon am Dienstag- und Freitagstraining kamen nur sehr wenig Fahrer. Also lag es wohl auch sehr an der Strecke. Doch die Fahrer die da waren, legten munter los...

Im Practice war Roland Rauch der Schnellste mit einer 1:21:654. Er war auch der einzige, der an diesem Tag unter 1 Minute und 22 Sekunden blieb.



Im Quali jedoch, holte sich nicht R. Rauch die Pole sondern Thomas Althaus mit 1:23:075. Zweiter wurde Andy Wilke mit 0.526 sek Rückstand. Auf Platz drei startete R. Rauch. Er machte wohl einen Fehler und war fast eine Sekunde langsamer als Althaus. Die Top Five komplettierten Thorsten Schulz und Arthur Seiverth.

Im Practice und Qualifying war es mit 48°F (9°C) ziemlich kühl, doch im Warm Up und im Rennen stieg die Temperatur auf 62°F (16°C) bei wolkenlosem Wetter.

So ging es dann auch ins Rennen. Althaus konnte seine Position verteidigen und blieb Erster. Manuel Rauch und Udo Streit machten zwei Plätze gut. Sie überholten Gil Ritter und Jörg Dunker. Bei Turn 2 schon der erste kleine Rausrutscher. Schulz kam mit zwei Rädern aufs Gras und musste Seiverth passieren lassen. Zwei Runden später das gleiche bei Jörg Kormany. Er bekam am Ausgang der 180° Kurve Übersteuern und verlor den vorletzten Platz an seinen Teamkollegen Conrad Wegener. Etwas weiter weg kam es zu einem Ziehharmonika-Effekt zwischen den ersten Vieren. Althaus bremsste, die schlecht einsehbare Links-



Die Folgen des Drehers. Die Corvette (die einzige im Starterfeld) von Udo Streit

kurve, früh an und Wilke trat hart auf die Bremse. Ohne Möglichkeit auszuweichen schubste R. Rauch Wilke an, der ins Gras fuhr. Kurz darauf ließ Wilke R. Rauch und Seiverth passieren. In Runde 3 drehte sich Harald Bachmann in der 180° Rechts. Wegener und Kormany kamen problemlos vorbei. Eine Runde später erwischte es M. Rauch.



Dreher in Kurve 2 von Thorsten Schulz

Seine Gearbox verabschiedete sich und er beendete sein Rennen mit einem Dreher in



Harald Bachmann quer auf dem Asphalt

Kurve 1. Ebenfalls in Runde vier konnte R. Rauch die erste Position von Althaus übernehmen. Auch Wilke machte einen Platz gut und überholte Seiverth. In der fünften Runde verlor Dunker einen Platz an Ritter wegen einem Ausflug ins Grün, am Ende des langen Vollgasstückes. Kurz vor der Start/Ziel Linie drehte sich Streit von der Strecke gegen die Leitplanken. Streit konnte jedoch mit eingedrücktem Heck und Dach weiterfahren. Er fand sich danach auf Position 10 wieder. Nach gut fünf Runden waren die Plätze bezogen und jeder konnte seine eigene Pace fahren.



Kurz vor Ende des Rennens: Dreher von Wegener

Dadurch zog sich das Feld immer mehr auseinander. Auf Eins Roland Rauch mit sechs sek Vorsprung auf Andy Wilke.

Dahinter fuhr eine Dreiergruppe bestehend aus Arthur Seiverth (3.), Thomas

Althaus (4.) und Thorsten Schulz (5.). Schon weiter abgeschlagen Gil Ritter und hinter ihm fuhren Jörg Dunker und Conrad Wegener um Platz 7. Auf den letzten Plätzen waren Jörg

Kormany (9.), Udo Streit (10.) und Harald Bachmann (11.). In der zwölften Runde konnte Wegener den siebten Platz übernehmen, nachdem Dunker in T2 einen Fahrfehler machte. In Runde 14 machte Seiverth

an derselben Stelle einen Fehler und Althaus war nun bei dem folgenden Vollgas Teil an ihm dran. Seiverth bremste die Rechtskurve spät an und wurde

etwas nach außen getrieben. Althaus wollte innen vorbei, kam dabei aber schräg und somit konnte Schulz als einziger bei dieser Situation einen Platz gut machen. Andy Wilke konnte seinen Vorsprung auf den Dritten Seiverth auf 15 sek vergrößern. Doch nur zwei Runden später, konnte Althaus seinen vierten Platz Schulz wieder abnehmen,

nachdem der nach Kurve 1 zu weit ins Gras kam. Udo Streit musste, nach einem weiteren Dreher, sein Rennen beenden. In Runde 17 drehte sich wieder ein Fahrer in Kurve 2. Ritter verpasste seinen Bremspunkt und rutschte rückwärts in Gras. Er konnte jedoch ohne Schaden und Platzverlust weiterfahren. Schlimmer erwischte es dagegen den fünften Schulz. Er drehte sich eine Runde später genau an der gleichen Stelle, konnte aber einen Einschlag des Hecks nicht mehr verhindern. Er konnte die Fahrt aber wenig später wieder aufnehmen. Wieder nur eine Runde später erwischte es Althaus. Kurz vor der Start/Ziel Geraden drehte sich Althaus und verlor den Anschluss an Seiverth und seinen vierten Platz an Schulz. In der 23. Runde kam Kormany etwas zu schnell aus der letz-



Sieger Roland Rauch

ten Kurve und touchierte leicht die Mauer, konnte sein Rennen aber kurz danach fortsetzen. An der Spitze führte weiterhin Roland Rauch. Er baute seinen Vorsprung auf Andy Wilke kontinuierlich aus.

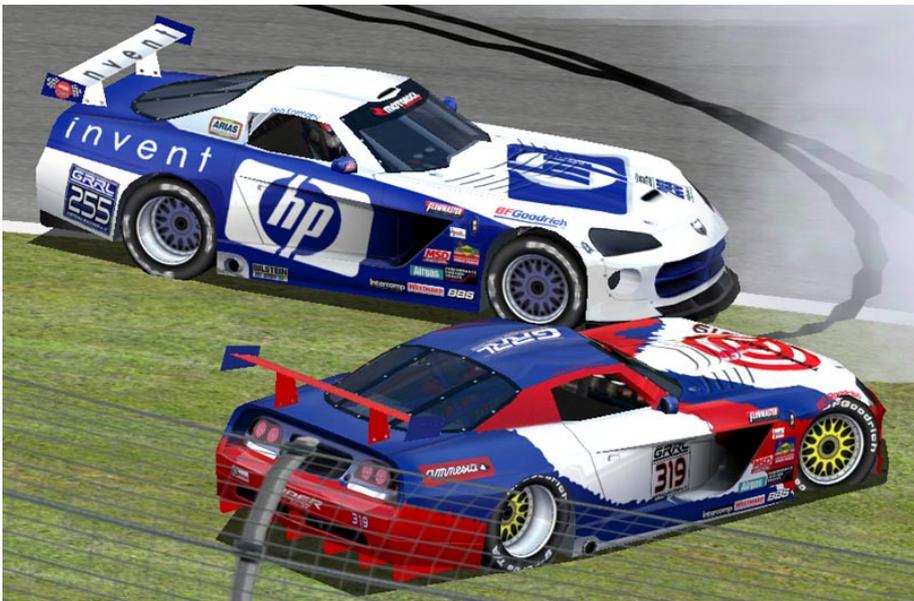
In der 23. Runde die Vorentscheidung um Platz 4. In den Esses kam Schulz quer und drehte sich erneut ins Gras.



Das Aus für Manuel Rauch

Althaus konnte ohne Probleme vorbeiziehen. Auch Bachmann machte einen erneuten Fahrfehler, konnte seinen Wagen aber mit Hilfe des Heckes noch abfangen. Als nur noch vier Runden zu fahren waren, machte Dunker im Kampf um Platz 7 einen Fehler und drehte sich raus. In der gleichen Kurve, nur zwei

Auch Schulz erschreckte sich als er Bachmann sah und fuhr noch mal gegen die Leitplanken. Außer ein paar Schrammen, war jedoch nichts weiter passiert. Als nur noch eine Runde zu fahren war, drehte sich Wegener in der letzten Kurve. Dadurch kam, der Achter, Dunker noch mal richtig nah ran.



Runde 3: Dreher von Bachmann

Runden später drehte sich Bachmann erneut. Nur knapp dahinter kam Rauch und konnte nicht mehr ausweichen.

Doch am Ende reichte es nicht. Sieger wurde Roland Rauch, der seine bisherigen Leistungen in der Mark

Donohue Trophy noch einmal unterstrich und das dritte Trophy Rennen in Folge gewann.

Zweiter wurde, mit 33 sek Rückstand, Andy Wilke. Dritter Arthur Seiverth (-1:02min), Vierter Thomas Althaus (-1Lap), Fünfter Thorsten Schulz (-1Lap), Sechster Gil Ritter (-1Lap), Siebter Conrad Wegener (-1Lap), Achter Jörg Dunker (-



1Lap), Neunter Jörg Kormany (-2Laps) und Zehnter Harald Bachmann (-2Laps). Manuel Rauch und Udo Streit fielen beide wegen der Gearbox aus. Die schnellste Runde fuhr Roland Rauch in der 23. Runde: 1:21:565

Highest Climber wurde Wegener. Er startete von Position zwölf und fand sich am Ende auf P7 wieder. Roland Rauch führt nach diesem Rennen in der Wertung mit 210 Punkten. Auf Platz steht Andy Wilke mit 185 Punkten. Etwas weiter abgeschlagen dahinter Thomas Althaus mit 141 Punkten.

Die nächste Strecke ist Rouen. Dort findet der vierte Lauf der GRRL Trophy, aber erst am 23.11.04 statt. Dazwischen liegt das Sonderevent der VR in Deutschland auf dem Nürburgring. Wer sich für die "Grüne Hölle" noch anmelden möchte, kann dies unter folgendem Link tun: <http://forum.virtualracing.org/thread.php?threadid=26456&page=1>

Conrad Wegener

Volker Hackmann führte das Feld der DOM1 bis zum gelben Ende



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Der Lowe's Motor Speedway in Concord, North Carolina, nördlich von Charlotte - ein anderthalb Meilen Quad-Oval mit 24° Banking in den Turns - führte letzte Woche, am 14.10., die Fahrer der DOM1 routinemäßig zusammen. 36

Fahrer gingen an den Start, um 200 Runden zu meistern. Die Pole Position hatte sich Volker Hackmann mit einer fabelhaften Qualify-Zeit von 28.181s bei 70°F und bewölktem Wetter geholt.

Bereits in der ersten Runde gab es einen folgeschweren Kontakt zwischen Andreas Ühlelein und Roland Rauch - Michael Scheurer und Andreas Ühlelein mussten ihr Rennen frühzeitig beenden, Tobi Schlottbohm, Klaus Wagner und Christoph Espeter stellten ihre geschrotteten Wagen ebenfalls ab, Andreas Kröll folgte ihnen einige Runden später. Tobi Schlottbohm's Entschuldigung nach seinem Wallride kam gut an - rekordverdächtige 50 Strafpunkte musste allerdings Andreas Ühlelein einstecken:

"Hatte die Wagenkontrolle T1 verloren und bin ins Tütü-Auto geRaucht." Torsten Eberius beschrieb die unglückliche Situation unter den Nachfolgenden so: "Nachdem ich gesehen hatte, daß Tobi da oben in der Mauer hängt und Martin Thiemt gerade so vorbeigekommen ist, habe ich nur noch versucht, mich ganz nach innen zu verziehen, um den oben fahrenden und bei mir speziell Jens, überhaupt eine Chance zu lassen, da noch vorbeizukommen. Dabei bin auch langsamer geworden, was wiederum Sven in Schwierigkeiten gebracht hatte... Und so nahm das Unglück seinen Lauf." Klaus Wagner fasste seine Sicht der Dinge zusammen: "Schlottbohm - unforced,

Eberius - unforced, Mitlehner - change line, Wagner - grob fahrlässige Fahrweise, unzureichend gebremst, Plätze 14 bis ... - grob fahrlässige Fahrweise, unzureichend gebremst." Michael Scheurer sorgte für Klarheit in der Frage nach den Verursachern: "Es gab mindestens zwei Incidents in der ersten Runde." Die ersten Pflaumen waren also madig...

Doch wer hoffte, dass sich die Situation im Feld nach den 5 Yellows in der ersten Hälfte des 200 Runden langen Rennens bessern würde, der sollte enttäuscht werden. Ganze 11 Gelb-Phasen leisteten sich die Fahrer insgesamt.



Bild 1 - Lap 93, 5. YF - Kay Mühle's Unforced war kein Problem für Roland Rauch



Bild 2 - Zurückrunden dank "Gentlemen Agreement"

Zu Yellow 6 in der 108. meinte Alex Marx: "Crash vor mir zwischen Jörg und Olaf - ich hatte keine Chance."

Roland Rauch, der in die erste, vierte und fünfte Yellow (Bild 1) verwickelt war und in der 148. seinen Motor verlor, stellte fest: "Wo's auch immer geraucht hat, ich war mittendrin! ... Die Entstehung der YF in Lap 133 war dann zuviel für mein Herz, bin ja auch nimmer der Jüngste: Olaf macht den selben Mist wie ich in L33, klassischer CL in T1 und boxt mich in die Wand. Kurzer Schreck, Haube hoch, keine Yellow, weiter gehts. Denkste! Hinter uns mein Teammate Totti, der wohl ausweichen wollte und dann aber wieder hoch kam und mich gleich nochmal in die Wand schickt, diesmal Popo hin, Haube noch mehr hoch, wieder Glück, keine Yellow, weiter gehts. Denkste! Versuch wieder auf Speed zu kommen, will einlenken in T3, Plopp, Motor weg und Dreher in die Wand. Tjo, dann war Sie natürlich da, die Yellow, Glück ausgeschöpft."

In der 124. Runde entwickelte sich ein Auffahrunfall aus einem kurzen Ausflug von Jens Weimer auf den Apron, was Michael Schneider kommentierte: "Von 23 konnte ich recht schnell nach vorne fahren (p14). Den Speed konnte ich gut halten."

Anscheinend liegt mir Lowes auf einmal. Durch einen Crash war ich auf einmal ganz hinten, konnte mich aber wieder nach vorne arbeiten.

In Lap 125 fahre ich hinter David her und will ihn rechts überholen, weil er eine grosse Lücke lässt. "Toll" denke ich mir, das ist ja einfach, leider erkannte ich zu spät, dass Markus langsamer war und kann nicht mehr so abbremesen, dass ich ihn nicht erwische." Markus MacCoy, dem zu Beginn der zweiten Hälfte dieses Rennens zum ersten Mal ein Zurückrunden gelang (Bild 2), hatte nach dem Ausweichen hinter Jens Weimer und Roland Rauch bis auf die Back-Straight mit Abfangen zu tun, konnte jedoch den Mauerkontakt verhindern.

Nur der Geschwindigkeitsverlust war dementsprechend hoch (Bild 3 und 4)... Das Schleudertrauma aufgrund des ungewohnt harten Aufpralles auf sein Heck überstand er jedoch ohne Probleme.

Selbst bei der großen Zahl an Unterbrechungen und den damit verbundenen zahlrei-



Bild 3 - Kleiner Apronkontakt - noch wird Grün gezeigt...

chen Pitstops - die doch das ein oder andere Mal eine neue Strategie erforderlich machten - behielt Volker Hackmann seine Führung fast die gesamte zweite Rennhälfte und konnte durch die dichten Verfolger in der Top5 nicht überholt werden.

auch Tricks drauf." Michael Berndt konnte vom Startplatz 34 erstaunliche 23 Positionen gut machen: "Mit Glück und high risk-Strategie bin ich gut nach vorne gekommen, dann verunfallt, hab' mindestens drei Stopps gebraucht, bis ich an der Box das fehlende Heck

de Teil auch noch kaputt - das Gehäuse."

Auf dem folgenden Short-Track in Martinsville wird es eine Herausforderung für die Fahrer werden, dass sich mal wieder ein "miteinander Fahren" statt dem "gemeinsames Abfliegen" auf der Strecke einstellt - wenn sich bestimmt auch manche Beulen aufgrund der Enge des Raumes nicht vermeiden lassen. Olaf Alester gab dazu einen entscheidenden Tipp: "Ich kurier mal besser die Erkältung aus sonst gibts in M'ville ein Massaker." In der Führungsgruppe sollte sich auch keine zu große Routine breit machen - denn noch sind einige Rennen zu fahren in dieser Saison und ein Auf- und Abstiegs-Zyklus steht noch dazu aus...

Markus MacCoy

Fakten zum Rennen:

Race fastest lap:

#1 Andreas Wilke 28.657s
188.436mph @ lap 189

Caution Flags:

9 (36 laps) laut NRA - nach eigener Zählung jedoch insgesamt 11 (10. in lap 180 und letzte, 11. YF bis Finish unter Gelb)

Leaders:

DRIVER	LAPS
Volker Hackmann	1-13
Christian Homrighausen	14-27
Andreas Wilke	28
Martin Thiemt	29-30
Christian Homrighausen	31-36
Volker Hackmann	37-93
Christian Homrighausen	94-109
Volker Hackmann	110-200

Number of lead changes: 7

Number of leaders: 4

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



Bild 4 - Erfolgreiches Ausweichen und Abfangen ohne Mauerkontakt

Leider sahen nur 22 der gestarteten Fahrern die karierte Flagge - und das gar "under caution". Die Ausfall- und Yellow-Quote war also unverhältnismäßig hoch.

Christian Homrighausen freute sich über seinen zweiten Platz hinter dem Tabellen-Führer, den er vor dem fortwährend in Angriffsposition folgenden Andy Wilke über viele Runden verteidigen konnte: "Tja bei mir lief glücklicherweise alles perfekt heute, da konnten nicht mal die vielen Yellows meiner Stimmung schaden. Hatte keinen einzigen Kontakt mit 'ner Mauer oder 'nem anderen Auto und lag das ganze Rennen nie schlechter als Platz 2! Für Volker hats leider nicht gereicht, der hat aber

ausbalanciert hatte, konnte dann dennoch an der Top 10 knabbern, Kollision mit Michael Schymura gehabt und als Elfter durchs Ziel. Bei dem Startplatz und den Crashes ein zufriedenstellendes Ergebnis." Marcus Jirak war Spitzenreiter, wenn man die Gesamtzahl der gewonnenen und verlorenen Positionen zusammenzählt und dabei auf erstaunliche 127 "Manöver" kommt: "Aber kann schon sehr gut sein. Gestartet auf 16, zwischendurch nach Reparaturstop auf 27, vor auf 6, Abflug und Rückfall auf 18... War ein ziemliches Fahrstuhlfahren." Martin Steinbichler ärgerte sich über "Freezes": "Ich schmeiss das Drecksteil bald beim Fenster raus, aber dann wär anscheinend das einzige funktionieren-

8. Lauf zur GLC in South City

Hier in South City hat alles begonnen. Damals beim ersten Rennen im Sommer wurde die VR um eine Rennserie reicher. Am vergangenen Mittwoch nun kehrten die GLC Fahrer nun schon zum zweiten Mal zu den Wurzeln zurück.

Die Streckenkonfiguration war die kleine aber berühmte South City - Classic Strecke. Das auf den ersten Blick einfache Layout mit dem hohen Vollgasanteil rangiert in den LFS-World Charts mit einigem Abstand auf Platz 1 noch vor der Demo-Strecke Blackwood. Doch der Kurs hat es in sich, ganz besonders mit dem Auto, mit dem sich die Fahrer aufmachten ein weiteres spektakuläres Rennen auszutragen: Der LX6, die moderne LFS Version des legendären Lotus

Super 7 von Colin Chapman, stärkstes nicht Rennauto in LFS (bis jetzt), höchster Topspeed bei ungefähr 220km/h, wenn nicht mehr.

Der Motor ist der selbe wie im LX4, der hier in South City schon mal bei der GLC gefahren wurde, allerdings ist der LX6 Motor mit einem Turbo ausgerüstet. 190 PS des Sechszylinders wollen über die Hinterachse freigelassen werden und wehe der Fahrer ist nicht im Stande sie zu bändigen. Der Vorschub ist dank des geringen Gewichts von nur 540kg gewaltig, wenn beim MRT5 der Topspeed bei ca 160km/h erreicht wird, zieht die Tachonadel beim LX6 weiter gnadenlos nach rechts. Damit wären wir auch schon bei der ersten Kurve.

Mit 200 km/h kommen die Fahrer angeflogen, jetzt heißt es rechts halten um die nächste fast-vollgas-Linkskurve so schnell wie möglich zu nehmen. Die Kurve führt durch eine Senke und am Ausgang geht es über eine Kuppe, so ähnlich wie am Flugplatz des legendären Nürburgrings. Hier kam es oft vor dass das Heck zickig wurde



Führungswechsel in Spa 2000

und auch einige male den Bug überholt hat. Die Kurve danach ist eine gute Überholmöglichkeit, aus rund 180km/h wird hier runtergebremst auf gut 50km/h.



Hier merkt man das große Problem am LX6:



Start ins Hauptrennen

Das Untersteuern, wobei der Eindruck wahrscheinlich durch den Schub beim Tipp auf das Gaspedal verstärkt wird. Danach wird in den dritten Gang beschleunigt und es folgt die wohl kniffligste Passage der Strecke.

In der Anbremszone vor der Links-Rechts Schikane durch einen engen Leitplankenkanal liegen Straßenbahnschienen. Will man aber eine gute Rundenzeitfahren, muss man in Kauf nehmen, dass dort während dem Bremsen das Auto abhebt und unkontrollierbar in die Schikane springt.

Das heißt wenn man das Auto nicht rechtzeitig positioniert, landet man unweigerlich mit ca 100km/h in den Planken was durch die Enge eine große Gefahr für Nachfolgende darstellt. Hat man es doch geschafft kann man ans Beschleunigen denken. Doch Vorsicht, im Ausgang lauern einige Bodenwellen, während das Auto wie in Eau Rouge auf die Strecke gedrückt wird; hier gehts bergauf. Danach kommt die zweite gute Überholmöglichkeit vor der letzten Kurve. Die Anbremszone liegt in einem Bergabstück, hier waren oft stehende Räder zu beobachten. Die Kurve sollte man optimal mit ungefähr 100km/h passieren, wenn nicht fehlt einem auf der folgenden langen Start-Ziel Geraden der nötige Topspeed, entscheidend im Rennen und für eine schnelle Runde. Unter diesen Voraussetzungen ging man dann gegen 20:30 Uhr ins Einzelzeitfahren. Der neue Meisterschaftsführende Marcus Jirak legte eine 0:52,70 vor,

damit die Pole-Position für den Sprint.

Dritter wurde GLC Debutant Markus Papenbrock (0:52,77), der schon im Training vor dem Event hervorragende Zeiten auf den Asphalt zauberte. Dann folgten Perter Dikant (0:53,05) und der zweite Debutant Roland Rauch, ebenfalls gut unterwegs mit 0:53,21. Auf Platz 6 Werner Reichert (0:55,53), Siebter wurde Axel Dorner (0:56,55). Dominic Fingerhut landete nach größeren Problemen auf Platz 8 (0:56,92) gefolgt von Thomas Burghardt (0:59,91)

Als die grünen Lichter angehen explodieren 1710 Pferde in die erste von 23 Runden im Sprint. Tobias Walter kommt schlecht weg, Marcus hängt sofort in seinem Heck und reißt die Führung vor der Haarnadel an sich. Peter Dikant spielt seine Routine aus und lässt Markus Papenbrock hinter sich, Werner Reichert überholt Roland Rauch. Dominic Fingerhut startet seine Aufholjagd und gewinnt ebenfalls eine Position, nach einer Runde hat er sich bereits auf Position 5 verbessert. Die größten Probleme in der ersten Runde hatte wohl Markus Papenbrock, er fiel auf Platz 7 zurück. An der Spitze



Einer der schönsten: Fingerhuts Pennzoil LX6

Tobias Walter legte mit 0:52,27 nach und sicherte sich

brennt Marcus Jirak ein

Feuerwerk ab, Runde für Runde vergrößert er seinen Vorsprung auf Tobias Walter. Einzig der Zwischenfall in Runde 18, als plötzlich eine Barriere in Form eines Autos nach der Kuppe in Turn 1 Jiraks Weg versperrte, brachte ihn in Schwierigkeiten, er verlor einen großen Teil seines Vorsprungs auf Tobias Walter.

Marcus zeigte sich jedoch vollkommen unbeeindruckt und hielt die Zügel des Rennens genauso fest wie zu Beginn des Sprints. Er gewann souverän vor Tobias Walter, die schnellste Rennrunde war nur Formsache (0:51,12 !!!). Ebenfalls als Highlight des Rennens kann Dominic Fingerhuts Aufholjagd bezeichnet werden.

Anstatt mit Wut im Bauch nach der verkorksten Qualifikation, zeigt Dom wahrscheinlich eines seiner besten LFS Rennen bisher.

Abgebrüht überholt der vor der letzten Kurve noch in der ersten Runde auf einen Schlag 3 !!! Autos und setzt sich sofort an Smokeys Heck. In der Runde darauf rutschen beide an Peter Dikant vorbei, der sich nach der Schikane einen Ausrutscher erlaubt. An Roland kommt er schließlich kampflos vorbei, Rauch hat beim Rausbeschleunigen alle Hände voll zu tun seine Rosa Pferdchen zu zügeln. Fortan macht er sich auf die Verfolgung von Tobias Walter. Im Ziel sichert er sich einen sicheren und hervorragenden 3 Platz. Hinter ihm folgt Peter Dikant auf Platz 4.

Nach dem Start hatte er Platz 3 inne, jedoch musste er in Runde 2 nach einer Leitplankenberührung den Pulk mit Dominic Fingerhut ziehen lassen.

Wegen Rolands durchgehenden Pferden, welche ein kleines Durcheinander im Mittelfeld verursachten, verlor er jedoch nur eine Position an Dominic. Allerdings sah er sich nun dem Druck der beiden Rookies Roland "Smokey" Rauch und Markus Papenbrock ausgesetzt.



Start zum 23 Runden Sprint

Die drei lieferten sich ein beinhardt Rennen, in Runde 6 zog Roland auf der Start-Ziel-Geraden vorbei. Markus ging es nicht schnell genug, er schob kurz darauf Peter fast in der Schikane an. Smokey hatte abermals Probleme mit seinen ungestümen Pferdchen, sie luden Peter zum kontern ein. Eine Runde später tauschte das Rosa Auto in Peter's Rückspiegel den Platz mit Papenbrocks Blauen Hai. Allerdings biß sich dieser in den Leitplanken der berühmigten Schikane fest. Das verschaffte Peter erst mal ein wenig Luft gegen Rennmitte. Scheinbar wurden sich seine Verfolger nicht einig, was den Vorsprung anwachsen ließ. Dikant konnte sich nun nach Vorne orientieren, Dominic Fingerhut lag noch in Sichtweite.

Jedoch passierte bis ins Ziel nichts mehr Nennenswertes, Platz 4 kann sich nach diesen tollen Kämpfen wahrlich sehen lassen. Platz 5 ging an den Rosa Pferddebändiger Smokey, kaum einem gelingt wohl ein solch hervorragendes Debutrennen, ebenso wie Markus Papenbrock auf Platz 6.

Hoffentlich wird man die beiden noch oft in der GLC sehen. Thomas Burghardt kam auf Platz 7 ins Ziel, er hatte zu Beginn den Logenplatz und beobachtete vor sich den Kampf der Drei. Zur Rennmitte lieferte er sich mit dem zwischenzeitlich zurückgefallenen Markus ein Duell, sie konnten beide auf Smokey aufschließen. Bis zur 16 Runde gelang es ihm Markus Papenbrock das eine oder andere Mal hinter sich zu

halten, er erlaubte sich keinen Fehler. Der einzige Fehler passierte in Runde 17, nach der Kuppe überholte ihn leider sein Heck.

In Runde 18 wurde Thomas in den Massencrash verwickelt. Hinter der Kuppe stand Papenbrock quer auf der Ideallinie. Thomas hatte keine Chance auszuweichen, er musste Markus zwangsläufig rammen. Durch den Aufprall wurde Markus' LX6 über den von Axel Dorner geschleudert, Thomas landete auf der anderen Straßenseite. Nicht auszu-denken was passiert wäre, wenn wir bereits mit LFS S2 fahren würden. Danach konnte er seine Fahrt bis ins Ziel ohne Zwischenfall fortsetzen. Werner Reichert hatte ebenfalls ein turbulentes Rennen, in Runde 1 war er immer mitten im Kampfgeschehen.

Danach ordnete sich das Durcheinander, er konnte sich darauf konzentrieren einen Rhythmus zu finden und Runden abzuspulen.

Bis ins Ziel passierte um ihn herum kaum noch was, auf Platz 8 beendete er sein Rennen. Axel Dorner war ebenfalls mitten in der aufregenden Startphase, leider riss die Sicht auf Reichert in Runde 4 nach einem Dreher auf der berüchtigten Kuppe ab.

Bis Runde 19 pushte er und versuchte wieder an Werner ranzufahren, doch leider beendete er sein Rennen in derselben Runde. Bei der Einfahrt in Turn 1 verlor er die Kontrolle über den LX6. Der darauffolgende Markus Papenbrock versuchte noch den Crash zu verhindern. Markus kam sofort zum stehen, Axel schleuderte weiter.

Ebenso kalt erwischte es den Führenden Marcus Jirak der nicht sehen konnte das vor ihm Autos auf der Ideallinie stehen und rammte Markus Papenbrock Was ihm passierte wurde ja schon erwähnt. Axel Dorner jedoch beendete kurz darauf sein Rennen.

Das Start zum Hauptrennen verlief ziemlich chaotisch. Polesetter Werner Reichert kommt hervorragend weg, doch inter ihm bricht das Chaos aus. Peter Dikant dreht sich fast beim losfahren, bei der Anfahrt zu ersten Kurve touchiert Thomas Burghardt Papenbrock's linkes Hinterrad. Markus dreht sich dadurch vor Thomas. Beide fahren in die linke Leitplanke, aufgrund der schon hohen Geschwindigkeit werden beide mit einer irren Wucht auf die Fahrbahn zurückgeschleudert, Papenbrocks Geschoss gibt Walter's LX6 eine volle Breitseite in die Leitplanke.

Smokey hatte keine Chance dem herumfliegenden Thomas auszuweichen und es kommt zu Kollision, Roland dreht sich direkt vor Dominic hin, die Folge war eine Kettenreaktion. Marcus Jirak schafft es rechtzeitig zu bremsen und kommt unbeschadet innen durch, ebenso Peter Dikant, der im nachhinein froh sein kann schlecht gestartet zu sein, ein Crash hätte womöglich viel mehr Zeit und Positionen gekostet.

Werner Reichert bekommt von all dem nichts mit, er ist sprichwörtlich über alle Berge. Hinter ihm kommt es wahrscheinlich zum spektakulärsten Duell zwischen Marcus und Tobias. Marcus kommt besser aus der Schikane und überholt Tobias auf der Gegengeraden. Noch in der ersten Kurve hat er auf Werner aufgeschlossen, der schonmal ein wenig nach innen auf die Kampflinie fährt.

Durch den Fight des Trios haben inzwischen Peter Dikant und Dominic Fingerhut aufgeschlossen, sodass aus dem dreikampf jetzt sogar ein fünf-kampf wird.

Doch Jirak gibt sich nicht geschlagen, noch auf der Gegengeraden setzt er sich wieder neben Walter. Beinahe nebeneinander fahren die beiden durch die letzte Kurve. Marcus kommt besser raus und hat einen kleinen Vorsprung, worauf sich Tobias in seinen Windschatten setzt.

Hinter den beiden wird Werner von Peter und Dom attackiert. Da die beiden von zwei Seiten angreifen kann er nur Dom den Weg zumachen, Peter kommt außen vorbei. An der Spitze zieht Tobi aus Marcus' Windschatten raus. Marcus fährt Kampflinie und macht innen zu, Tobi bleibt nur der Weg außen herum.



In (Roland) Rauch gehüllt

Tobias zieht sich im Windschatten von Marcus wieder ran. Da Werner innen dicht macht versucht Marcus außen anzugreifen. Noch vor dem Bremspunkt zieht Tobi innen rein, alle drei bremsen auf der letzten Rille. Werner und Marcus leider etwas zu spät, die Lücke für Tobias ist offen. Marcus gibt noch mal alles beim rausbeschleunigen, doch Tobias ist schon durch.

Zu zweit gehts in Turn 1. Marcus innen, Tobi außen, hinten zieht Peter in die Mitte rein, direkt vor Dominic hin, der gerade dabei ist Werner zu überholen. Peter gelang wahrscheinlich das Bremsmanöver des Rennens. Während Marcus wahrscheinlich noch nach Tobias schaute, zog Peter innen rein, direkt hinter ihm Dominic. Weil er aber eine ziemlich enge Linie fährt kommt Peter

schlechter als Marcus aus der Haarnadel und Marcus schafft es doch noch, sich der versuchten Führungsübernahme zu erwehren. Der Abstand mit dem die Fahrer in die Schikane einbogen war extrem gering, Peter war der Leittragende der schlechten Sicht, er touchiert die Leitplanke und wird rausgetragen, worauf sich Tobi den 2. Platz zurückholen kann.

Von diesem Zeitpunkt an konnte nichts und niemand mehr verhindern das er das Rennen überlegen ! gewann und damit ein deutliches Zeichen in Bezug auf die Meisterschaft setzte. Sein Verfolger Tobias Walter verlor ihn nach ungefähr 10 Runden aus der Sicht; Tobias konnte unbedrängt seine eigene Pace fahren, beging jedoch des öfteren kleine Leicht-

Doch am Bergaufstück verliert er die Kontrolle über seinen LX6, Fingerhut und der dicht folgende Roland Rauch ziehen in einem Rutsch vorbei.

Den Anschluss wieder zu schaffen war nicht leicht, da er bei dem Powerslide seinen Motor beschädigte und er nicht mehr die Kraft hatte wie normal, was vorallem auf den Geraden mit mangelndem Toppseed ein Problem ist.

Doch allzuweit können die beiden vor ihm nicht wegfahren, da sie sich mit ihren Fights ein wenig aufhalten. Vier Runden später klebt er hinter Rolands Heck, der wiederum dicht hinter Dominic fährt. Kurz danach räumen sich die beiden gegenseitig am berüchtigten Bergaufstück aus dem Weg, Fingerhut ereilt das gleiche Schicksal wie Walter 4 Runden davor, Rauch war ohne Chance den Auffahrunfall zu vermeiden.

Bis Runde 34 läuft alles glatt, dann dreht er sich an bekannter Stelle ein weiteres Mal. Diesmal läuft der Dreher weni-



Debutant Markus Papenbrock

Jirak führt das Feld mit einigem Abstand in die 4. Runde, dahinter Walter, Fingerhut der sich Dikant auf der Gegengeraden schnappte und Reichert. In der selben Runde gelang es Tobias das entstandene Loch zu Marcus wieder zuzufahren. Hinter der Spitze hatte sich Smokey wieder rangeschlichen und Werner Reichert überholt. Roland patzt jedoch beim anbremsen zur Haarnadel und rutscht in die Leitplanken. Reichert lässt sich nicht zweimal bitten und fährt vorbei. Zur gleichen Zeit zieht Peter an Dominic in der Schikane vorbei und an der Spitze kommt Marcus in Probleme, sein Heck bricht beim beschleunigen aus. Die Folge war das er den lästigen blau-weißen LX6 von Tobi wieder etwas größer im Rückspiegel sah. Doch nun zündet Jirak den Nachbrenner, knallt die schnellste Runde des Rennens in die Häuserschlucht und setzt sich mit weiteren Rekordrunden ab.

sinnfehler. In Runde 17 unterlief ihm ein großer Fehler, beim anbremsen zur Haarnadel kommt er ins schleudern. Der Vorsprung zu Dominic ist plötzlich weggescholzen, noch in



Fleißiges Eichhörnchen - Dikant Punktet jedes Rennen

der Haarnadel greift Fingerhut an. Tobias legt einen folgen-schweren Powerslide hin, rettet sich in die Kurve und ist auf der Innenseite für die Schikane im Vorteil und kann erst mal vorne bleiben.

ger zeitintensiv ab, Tobias rettet einen kleinen Vorsprung. Doch nun gibt Fingerhut hinter ihm alles. Auf der Geraden wird er stark bedrängt, der niedrigere Toppseed wirkte sich sehr negativ aus.

Die einzige Möglichkeit die bleibt, war in den Kurven genügend Zeit rauszuholen, sodass Fingerhut auf der Gerade nur hin, aber nicht vorbei kam. Es kommt nocheinmal zu einem Nervenaufreibenden Duell auf Zeit, doch da Fingerhut ein paar kleine Flüchtigkeiten einstreut, schafft es Tobias den 2 Platz vor Dominic ins Ziel zu retten. Fingerhut fuhr ein tolles Rennen, im ersten Rennviertel führte er die Vervolgergruppe an. In Runde 17 wäre ihm beinahe ein weiteres, geniales

und weit zurückgeworfen wurde. Dennoch war die Vorstellung beeindruckend, vorallem der Speed war erstaunlich mit der er den ein oder anderen Fahrer schon ziemlich ärgern konnte. Peter Dikant fuhr ebenfalls ein gutes Rennen, in der Anfangsphase hätte er beinahe die Führung übernommen, mit ein wenig mehr Glück wäre ihm das selbe "Häkkinen überholt Schumi und Zonta innen" - Manöver, wie später Tobias, gelungen. Bis zur 10 Runde fährt er auf

beginn hält er sich bis fast zur Rennmitte auf Platz 6, bis Papenbrock vorbeizieht. Danach schafft er genau wie Reichert es leider nicht mehr den Anschluss herzustellen, die beiden kommen auf den Plätzen 7 (Burghardt) und 8 (Reichert) ins Ziel.

Werner sorgte aber noch für den Spass des Rennens. Vor dem Start schloss er mit Jirak eine Wette ab. Wenn er von ihm 3 Mal überrundet wird, dann muss sich Marcus ein Auto painten. Da dies aber bis kurz vor Schluss nicht geschehen war, wartete Werner kurzerhand am Streckenrand um somit zumindest die Wette zu gewinnen. Wir sind schon gespannt wie Marcus' Auto aussehen wird.

Das Rennen in South City-Classic war zugleich der Auftakt in die zweite Saisonhälfte. Marcus unterstrich einmal mehr seine Meisterschaftsambitionen (383 Punkte), Tobias verlor nicht zu viel an Boden (379 Punkte). Peter Dikant ist mit 359 Punkten auch noch hervorragend dabei, den vierten Platz der Tabelle übernimmt ein aufstrebender Dominic Fingerhut (289 Punkte). Andreas Kröll und Timo Föllner waren leider nicht angetreten, auf Platz 7 folgt Werner Reichert (278 Punkte), der in diesem Rennen Alex Marx (276 Punkte) überholen konnte. Leider war Alex auch er nicht gefahren. Im nächsten Rennen kehren wieder zu Wurzeln zurück, diesmal jedoch zu denen von Live For Speed. Das nächste Rennen findet auf dem Kurs von Blackwood statt, auf der Reversed Konfiguration mit dem der GLC Fahrer bereits bekannten LX4, dem kleinen Bruder des LX6. Man darf gespannt sein ob es der Spitze gelingt, den Vorsprung auf die Verfolger auszubauen, oder ob sie an Boden verlieren werden. Bis in zwei Wochen...

Aus South City: Tobias Walter



Dichtes Pulkfahren zu Beginn

Manöver gelungen, er hätte beinahe Tobias nach seinem Dreher außen in der Haarnadel überholt. Als sich Tobi weggedreht hat, liefert er sich mit Roland ein hartes, aber schönes Duell um Platz 2, welchen er jedoch nur bis Runde 21 behalten kann. Eine Runde später holte er sich die 3 Position von Smokey zurück und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Roland darf mit seinem Debutrennen sehr zufrieden sein, er lieferte sich mit den anderen GLC-Piloten wahnsinnige Duelle. Ich denke in Zukunft werden wir das wunderschöne Rosa Auto noch das eine oder andere Mal von Hinten bewundern dürfen. Hinter ihm auf Platz 5 kam der zweite Debutant ins Ziel, er hatte es besonders in der Anfangsphase sehr schwer als er in den Startunfall verwickel

Platz 4, dann muss er Roland Rauch in der Schikane vorbeilassen. Die nächsten 10 Runden konnte er unbedrängt fahren, fehlerlose Runden führen ihn zu Rennmitte wieder an Fingerhut und Rauch ran. Zeitweise erobert er wieder Platz 4, doch in Runde 30 dreht der sich bei der Einfahrt zur Start-Ziel-Geraden und Roland fährt erneut vorbei, kurz drauf auch Markus Papenbrock. Somit stehen die Positionen im Ziel fest. Das Eichhörnchen Dikant konnte sich auch in diesem Rennen wieder viele wichtige Meisterschaftsnüsse sichern. Thomas Burghardt hatte es nicht leicht, gleich am Start war er ja in den Startunfall verwickelt. In den folgenden Runden duellierte er sich mit Werner Reichert nach allen Künsten des Motorsports. Nach diesem Duell ganz zu

Thomas Horn, Roi de Rouen

Aktions- und ausfallreiches Rennen im JCC



Nach einer langen Rennpause, in der der Straßenkurs bei Rouen für den Rookie-Cup, GPLLP und DOM-GPL genutzt wurde, trafen sich zum Abschluß der französischen Wochen die Fahrer des JCC auf der beliebten Strecke. Ein nahezu voller Grid trat zum 18-Runden-Rennen auf dem schnellen Kurs an, dabei auch der "Rückkehrer" Bernard von Bram aus dem Team Brabham sowie der neu vom Team Honda verpflichtete Alex Biener in seinem ersten GGPLC-Rennen.

Wie kaum anders zu erwarten, setzte bereits in der Qualifikation Thomas Horn auf Honda die Maßstäbe. Die Sensation dabei war jedoch die Pole-Zeit, die mit

1.54,9 Min. mehr als 8/10tel schneller war als die des zweitplatzierten Jojo Jung auf Ferrari, der Tabellenführer Oliver Reinhold (BRM) knapp bezwingen konnte.

Eine gute Vorstellung in der Qualifikation bot das Team Cooper mit den Plätzen vier und fünf, wobei Lars Moldenhauer erstmals in einem offiziellen Rennen von Patrick Marx in der Startaufstellung zu finden war. Auf den Plätzen im Mittelfeld folgten, alle innerhalb von nur rund 1,2 sec., folgende neun Piloten: Bernard von Bram, Timm Jagoda (BRM), Alex Biener, Rene Beitz (Cooper), Oliver Barz (Eagle), Martin Engel (Brabham), Herbert Kulha (Eagle), Thorsten Kaul (Ferrari) und Andreas Ruehl (Lotus). Auf den abschließenden Startplätzen landeten Volker Klement (BRM), Maaki Stiepel (Eagle) und Andreas Kröger (Lotus). Nach einem disziplinierten

Kurze Zeit später begann jedoch eine in dieser Saison beispiellose Serie von Pleiten, Pech und Pannen, die das Klassenment gehörig durcheinandermischen sollte. Den Anfang machte der Ausfall von Brams in der zweiten Runde. Den bislang in dieser Saison souverän auftretende Reinhold verließen zwei Runden darauf, auf Platz drei rangierend, die Nerven: Nach einem Dreher in der Haarnadelkurve stand er auf der Strecke und wollte in dem Moment, als der nachfolgende Moldenhauer die Stelle passierte, wieder losfahren. Moldenhauer konnte die Kollision nicht mehr vermeiden und verlor in dieser Runde zehn Plätze. Noch schlimmer wurde es indes für Reinhold selbst und sein Team. Nach dem Unfall mit verzogenem Chassis unterwegs, erwischte es ihn kurz danach mit erneutem Dreher und er mußte das Rennen endgültig beenden.

Nächster Pechvogel war Oliver Barz, der nach einem Unfall mit seinem Eagle ausfiel. Leider war auch - während an der Spitze Horn, Jung und der neue Dritte Marx relativ einsam ihre Runden zogen - die Odyssee Moldenhauers noch nicht beendet. Zwei Runden nach dem Zwischenfall mit Reinhold kam auch für ihn

das "Aus" in Rouen, denn er kollidierte mit Lotusmann Ruehl, der wiederum kurz vorher aus Dreier-Kampfgruppe Kulha, Engel, Ruehl mit einem Dreher ausgeschieden war.



2-wide" geht auch - Kampfgrüppchen Kulha, Engel, Ruehl

Start des Feldes, das auch ohne Zwischenfälle durch die gefürchtete Haarnadelkurve kam, hatte sich bei der ersten Zieldurchfahrt kaum etwas an der Reihenfolge geändert.

Beide Fahrer schieden aus.

Wer geglaubt hatte, allmählich würde das Rennen ruhigere Formen annehmen, sah sich erneut getäuscht, denn die Pleitenserie ging mit dem Ausscheiden von Marx aufgrund eines defekten Pedals weiter. Kurz darauf erwischte es den zweiten Lotus von Kröger. Zu diesem Zeitpunkt war noch nicht einmal die Hälfte des Rennens absolviert.

Weiterhin in Führung lag zur Rennmitte Horn, allerdings setzte Jung auf Platz zwei ihm intensiver zu als es vom Qualifying

her zu erwarten gewesen wäre.

Müßig zu spekulieren, ob Horn auf einer material-schonenden Strategie unterwegs war oder Jung einfach eine Sternstunde erwischte - jedenfalls wurde es den Zuschauern nicht langweilig. Auf den folgenden Plätzen fuhr, schon mit deutlichem Respektabstand, Jagoda, Beitz und dem überraschend starken Debütanten Biener, dicht gefolgt von Kaul.

Keine Ausfälle, aber muntere, meist auf Fehler folgende Positionswechsel fanden in dieser Rennphase im Hinterfeld statt. Kulha, Engel, Stiepel und Klement setzten sich

gegenseitig unter Druck, was oft in glimpflich verlaufenden Ausritten mündete.

Stiepel konnte letztendlich dieses Grüppchen als erster ins Ziel führen - er machte einfach einen Fehler weniger als die anderen und wurde Fünfter vor Engel und Klement.



Chaos in der Haipin - Moldenhauer, Biener, Kaul

Allerdings waren diese kleinen Rangeleien nur die Ouvertüre zum großen Finale im Pleiten-



Jagodas BRM gibt auf, Platz 3 passé

rennen von Rouen: In der 16. Runde verabschiedete sich eine Zylinderbank Jagodas BRM, er verlor durch die folgende Schleichfahrt Platz um Platz und wurde schließlich Achter.

Dabei profitierte er jedoch trotzdem vom noch größeren Pech von Biener, der durch die Ausfälle auf einem sehr guten vierten Platz lag, dann aber in der allerletzten Runde mit Spritmangel ausrollte und als Zehnter letzter gewerteter Fahrer hinter Kulha wurde.

Problemlos verlief das Rennen lediglich für die Podiumsfahrer Horn, Jung und Beitz und den Vierten Kaul. Dabei machte Horn mit seinem Start-Ziel-Sieg und der schnellsten Rennrunde den Triumph perfekt und rückte in der Gesamtwertung ein kleines Stückchen an Reinhold heran, der sich allerdings weiterhin auf rund 60 Punkten Vorsprung ausruhen kann.

In der Teamwertung mußte BRM im JCC deutlich gegenüber den anderen Teams Federn lassen, auch Lotus erwischte ein schwarzes Wochenende. Für das Team Ferrari, das relativ einsam auf Platz 4 der Teamwertung liegt, war es hingegen ein schöner Erfolg.

In bereits zwei Wochen geht es mit dem Rennen auf der finnischen Strecke von Keimola weiter. Dort werden sicherlich die Karten neu gemischt, denn der Kurs war noch

nie Austragungsort eines GGPLC-Rennens.

Aus Frankreich: Martin Engel

Wer den RÜCKSPIEGEL nie gelesen hat wird ihn auch nie vermissen !!!