

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 42 / 1. November 2004



WT-SCS: Klaus Wagner nicht zu stoppen

Trucks: Wilke siegt

DOM Nascar: Hackmann vor Deutscher Meisterschaft?

GLC: 9. Lauf in Blackwood

GPL: Keimola

**Alles im Lack bei
Claudio Ferrera**

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

Thomas Ettig
Claudio Ferrera
Chris Heuer
Georg Korbelt
Markus Mac Coy
Jürgen Nobbers
Detlev Rüller
Marco Saupé
Christian Ulrich
Tobias Walter
Conrad Wegener

Titelfoto

Claudio Ferrera (angeliefert)

Ausgabe 42/2004

nächster Redaktionsschluss:
07. November 2004 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:
Der neue Golf GTI

Über den Tellerrand geschaut

Ettig dehnt Siegesserie auf fünf aus

Die unerschütterlichen RTC-Piloten loteten letzte Woche auf dem 1967er Layout der legendären Strecke von Monza das Limit aus. Thomas Ettig errang dabei seinen 5. Sieg im 5. Rennen und brach damit seinen Startrekord aus der ersten Saison. Von der Pole Position aus stellte er von der ersten Sekunde an klar, dass er sich den Sieg nicht nehmen lassen würde und fuhr seinen Verfolgern davon. Wie in allen Rennen zuvor gab es auch in Monza wieder einen spannenden Kampf um die nächsten Podestplätze, die sich letztlich Thomas Althaus als 2. und Ingmar Fieske als 3. sicherten. Das bedeutete auch gleichzeitig den ersten Doppelsieg von Team Nagybalfasz.

Dabei sah es aber über weite Strecken so aus, als würden sich andere aufs Podest schieben können. Einer von diesen Kandidaten war Jo Stüpp, der sich nach der starken Vorstellung im letzten Rennen auch dieses Mal wieder in gestochener guter Form präsentierte und in den ersten Runden drauf und dran war, seinen am Start verlorenen 2. Platz von Fieske wieder zu holen...bis ihn eine gebrochene Kupplung zur Aufgabe zwang.

Doch kaum war Stüpp aus dem Rennen, übernahmen Norman Richter und Althaus die Rolle der Fieske-Jäger. Althaus konnte sich nach erbitterten Fights endlich gegen Mitte des Rennens vor Fieske setzen. Richter zog eine andere Strategie vor und ging frühzeitig an die Box, um so seine beiden Vorderleute auszutricksen. Seine Rechnung ging auch auf, denn nach den Stopps von Althaus und Fieske war Richter tatsächlich der Anführer der Dreiergruppe geworden. Doch ein Disconnect machte ihm einen Strich durch die Podestrechnung. Nach einem Reconnect blieb ihm nur noch ein bitterer 10. Platz.

Althaus hingegen konnte sich von Fieske schließlich sogar absetzen und freute sich damit überschwänglich über sein bisher bestes Resultat in der RTC. Marco Dressler beendete das Rennen als guter vierter. Und das, obwohl er fast das gesamte Rennen ohne 3. Gang auskommen musste.

Ziemlich genau mit Erscheinen dieser RS-Ausgabe rasen die RTC-Fahrer bereits auf der von allen Fahrern gelobten Strecke in Lime Rock Mountain, dann hoffentlich auch mit Neueinsteiger Jürgen Nobbers und dem in Monza urlaubsbedingt abwesenden Gil Ritter, was einen neuen Teilnehmerrekord bedeuten würde. Mehr auf S.31
Thomas Ettig

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum
Seite 03: 9.Lauf GLC
Seite 04: 9.Lauf GLC
Seite 05: DOM 1 Atlanta
Seite 06: Faszination Nascar
Seite 07: Faszination Nascar
Seite 08: Faszination Nascar
Seite 09: DOM 1 Atlanta
Seite 10: Trucks in Homestead
Seite 11: Rookies
Seite 12: Interview mit...
Seite 13: Claudio Ferrera,
Seite 14: Mitarbeiter bei...
Seite 15: Volkswagen in...
Seite 16: Wolfsburg.
Seite 17: Infos aus der...
Seite 18: Tauchlackanlage.

Seite 19: WT-SCS Martinsville
Seite 20: WT-SCS Martinsville
Seite 21: WT-SCS Martinsville
Seite 22: DOM 2 Atlanta
Seite 23: DOM 2 Atlanta
Seite 24: JRC Keimola
Seite 25: DOM 3 Atlanta
Seite 26: DOM 3 Atlanta
Seite 27: DOM 3 Atlanta
Seite 28: DOM 3 Atlanta
Seite 29: Rookies Atlanta
Seite 30: Rookies Atlanta
Seite 31: RTC in Monza

Rückspiegel
Spannung-Info-Spaß

9. Lauf zur GLC in Blackwood

Vergangenen Mittwoch trafen sich die Fahrer der GLC um auf der Strecke von Blackwood (Rev) die zweite Saisonhälfte einzuläuten. Leider stellte das Rennen auch einen neuen Negativrekord auf. Es gingen nur Fahrer im Sprint an den Start, im Hauptrennen waren es weitaus weniger. Dafür übertraf die Renn-Action diesmal alles bisher Dagewesene. Alex Marx war nach einer Pause wieder dabei und Roland Rauch zeigte schon im Training vor dem Event das er hier hervorragend zurecht kommt.

Er war es auch der sich im Zeitfahren die Pole (1:27,66) sicherte, eine halbe Sekunde dahinter Tobias Walter, gefolgt von Marcus Jirak (1:28,69), der kaum trainiert hatte. Dahinter Alex Marx (1:29,26) nach Problemen "nur" auf Position 4 und der zweite Rookie Michael Papenbrock (1:30,00) auf Platz 5. Hinter ihm reihten sich Peter Dikant (1:30,01), Andreas Kröll (1:30,90) und Dominik Fingerhut (1:31,37) ein.

Vorne verlief der Start reibungslos, hinten mußte Peter Dikant Bekanntschaft mit dem Kies in T1 machen.



Start zum Sprint in Blackwood

Beim Eingang auf die lange Gegengerade kommt Roland Rauch etwas zu weit raus, worauf er die Führung an Tobias Walter verliert. Ihm gelingt es sich einen kleinen Vorsprung rauszufahren, vor allem weil sich das Verfolgertrio um Marx, Jirak und

Rauch nicht einen Millimeter schenkt. Fast wäre ihm die Flucht geglückt, erst kurz vor Schluss überholte ihn Alex Marx auf Spektakuläre weise.



T1 im Sprint

Tobias konnte zwar noch mal kontern, aber Alex setzte noch einen drauf und entschied den Sprint für sich. Das Erfolgsrezept für ein Überholmanöver vor der Schikane war einfach: Besser oder gleich gut wie der Vordermann auf die Gerade beschleunigen, in den Windschatten hängen und ab gehts. Tückisch ist nur der Hügel den man rauffährt, mehrere Male konnten hier spektakuläre Highspeed-Dreher gesehen werden.



Smokey führt im Hauptrennen

In Runde 5 gab es den ersten Zwischenfall, Andreas Kröll gab deswegen das Rennen auf. Rauch machte sich auf die Verfolgung von Dikant der inzwischen auf Platz 4 vorgefahren war. Um den 6. Platz schlugen sich Dominik Fingerhut und Markus Papenbrock. Am Ende der 8. Runde gelang es Roland auf der Geraden dank Windschatten an Peter vorbeizufahren.

Inzwischen machte Alex Marx auf Platz 2 liegend immer mehr Druck, der Vorsprung von Tobias begann zu schmelzen. Unterdessen reichte Markus Papenbrock die rote Laterne an Dominik Fingerhut weiter. In der 11. Runde hatte Marx den Anschluß hergestellt, er befand sich nun in unmittelbarer Schlagdistanz.



Tobias kommt ins Rutschen und dreht Markus um

Auf der Gegengeraden folgte der unvermeidbare Angriff, Tobi fuhr zwar noch Kampflinie, jedoch juckte das Marx nicht im geringsten, er zog einfach außen vorbei. Gleich darauf versuchte Tobias in der Haarnadel zu kontern, was aber misslang. Nun drehte er den Spieß um, saugte sich an und überholte Alex in T1 aus dem Windschatten heraus, Marx hatte einige Probleme mit der Linie und kam in den Dreck. Doch er stellte den Anschluß innerhalb einiger 100 Meter wieder her und wiederholte vor der Schikane das Spiel aus der letzten Runde.



Walter kommt ins Schleudern

Das war der Moment in dem er das Rennen endlich für sich entschied, er gewann vor Tobias, Marcus, Roland, Peter, Markus und Dominik.

Das Hauptrennen startete wie gewohnt im umgedrehten Zieleinlauf des Sprints, allerdings verzichtete Dominik auf den Start. Markus Papenbrock gab ebenfalls bald auf, er wurde von Tobias Walter umgedreht. In T1 ging Tobi an Marcus vorbei, in T2 überholte Rauch Peter Dikant.



Das Ergebnis des Lackaustausches

In der letzten Kurve vor der Geraden brachte sich Roland auch gleich in eine Position um den führenden Papenbrock anzugreifen. Dahinter das gleiche Bild, Walter greift Dikant an.



Windschattenschlachten: Jirak, Marx, Walter und Dikant

In Tobias Windschatten hängen Marcus und Alex. Smokey führt das kleine aber feine Feld in Runde 2, Peter konnte sich gegen Tobi behaupten und liegt auf Platz 3, hinter ihm wie gehabt Marcus und Alex in Lauerposition.



Bremsen auf der letzten Rille vor der Schikane

Auf Start-Ziel fährt Marcus aus Peters Windschatten raus und übernimmt dessen 4. Position.



Marx lässt sich nicht lumpen, um den Anschluss nicht zu verlieren überholt er Peter in der Bergab-Passage. Vor ihm kommt Tobias Walter beim Versuch Markus Papenbrock noch vor der Geraden auszubremsten ins Schleudern. Er trifft Markus extrem ungünstig an der Hinterachse, der LX4 war nicht mehr zu halten, ein Dreher und die Aufgabe Papenbrocks war die Folgen.



Kann man Wettschulden schöner begleichen ?

Nutznießer waren Alex und Marcus, die sich nun vor Tobias aufs heftigste mit allen Mitteln der Rennfahrerkunst duellierten. Allerdings unterlief Marx in T1 abermals ein Fehler wodurch er auf Platz 4 zurückfiel. Doch nicht lange und er überholte Tobias abermals auf der Geraden und setzte sofort Marcus unter Druck. Kurz darauf überholt er auch ihn und macht sich auf die Verfolgung von Smokey. Dahinter verliert Marcus noch eine Position an Tobias, auf Platz 5 liegt zu diesem Zeitpunkt Peter. Gegen Ende des ersten Renndrittels

befindet sich Roland unter heftigstem Druck von Alex, beinahe Stoßstange an Stoßstange treiben sich die beiden um Blackwood. Nach einer misslungenen Attacke in T2 mit Lackaustausch sind Tobias und Marcus, die sich ebenfalls duellieren, wieder rangenommen. Peter Dikant lag leider schon etwas weiter zurück. Noch in Runde 11 übernimmt Alex die Führung, die Stelle muß man wohl nicht mehr erwähnen. Momente später zieht auch Jirak an Rauch vorbei, Walter erst, nachdem sich Rauch nach der Kuppe dreht. Leider verliert er hier bis zum Rennende den Anschluß an das Führungstrio, aber er hatte mit Peter Dikant noch einige interessante Duelle um Platz 4.



Nächste Woche gehts offroad weiter

So setzt sich das Rennen ab der Hälfte fort, spektakuläre Szenen wie zum Beispiel 3-Wides vor und auch in der Schikane sorgten für herzerfrischende Momente bei den Fahrern. Am Ende gewann Alex Marx in einem Foto-Finish vor Marcus Jirak, Tobias Walter verlor kurz vor Schluß noch mal an Boden, brachte aber den dritten Platz sicher ins Ziel, nach ihm Dikant und Rauch. In der Meisterschaft gab es nur Änderungen hinter Marcus und Tobias, denn beide holten exakt die gleiche Punktzahl. Marx kletterte vor auf Platz 4, Platz 3 belegt weiterhin Peter Dikant. In zwei Tagen werden die Fahrer am selben Ort auf dem Blackwood-Rally-Kurs mit dem GT oder GTI das erste Rennen im November austragen, das erst zweite Rallye-Rennen in der laufenden Meisterschaft. Man darf gespannt sein ob die holprige Piste für einige Überraschungen sorgen wird.

Aus Blackwood, Tobias Walter

Volker Hackmann baute seine Führung in der Gesamtwertung weiter aus



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Zum 32. von insgesamt 36 Rennen der Saison 2004 starteten 36 Fahrer bei klarem Wetter in die 163 Runden von Atlanta. Es war für einige die letzte Möglichkeit, sich in den übrig gebliebenen Zyklus mit vier Rennen in der DOM1 zu retten. Besonders die Strafpunkte sollten entscheiden, wer das Privileg genießen kann, ganz "oben" mitzufahren - oder auch nicht...

Eine grüne erste Hälfte und der damit verbundene Poker um die schnell abbauenden Reifen sorgten für "schönes" Renn-Feeling.

Sven Mitlehner: "Schade dass es nur so selten Longruns gibt, die Führenden schienen mir zu Beginn des Rennens das Ganze etwas zu schnell anzugehen."

Martin Thiemt: "Zum Ende des 1. Stints von einer Runde auf die andere allen weggefahren. Wieso, weshalb, warum? Keine Ahnung, Setup lag auf jeden Fall bombig."

Volker Hackmann: "Ich stand von einer Runde auf die andere

ab Kurvenmitte ständig quer, keine Ahnung warum ... vorher nie Probs gehabt und später im Rennen auch nicht mehr. Die Reifen müssten eigentlich OK gewesen sein, RF wurde nach über 40 Runden gelb, aber mit dem Handling war nix zu machen."

Marcus Jirak: "Den letzten Sprint zur Linie hab ich natürlich völlig verhauen. Jens Weimer war mir zu langsam, aber ich war zu doof, ihn zu kassieren. Geschickt, wie ich bin, hab ich es dann außen versucht, zusammen mit Michael Schneider."



Olaf Alester wird "Ampel" zum Verhängnis

Matthias Bayer: "Ich bin im ersten Stint eine Runde bevor die Gelbe raus kam zum Pitten gefahren. Danke fürs Relappen danach an die Führungstruppe."

6 Yellows, einige Boxen- und Überhol-Manöver sowie Führungswechsel später war Volker Hackmann wieder an der Spitze des Feldes zu finden - er war als Pole-Sitter bereits als Erster gestartet - und verteidigte seine Position in Front bis zum Ende des Rennens.

Dumme Idee, hat insgesamt 3 Plätze gekostet..."

Michael Scheurer: "Ich konnte mich die ganze Zeit zwischen Position 20 und 25 halten. Das ist ok und so ein 10 Runden Sprint am Schluß kommt auch immer gut."

Torsten Eberius: "Schade, dass 16 vor Schluß doch noch ne YF kam - so waren die Reifenquäler wieder im Rennen."

Weitere Kommentare der Fahrer, sowie Namen der Aufsteiger und Absteiger, lesen Sie auf Seite 9.

Die Faszination der NASCAR

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

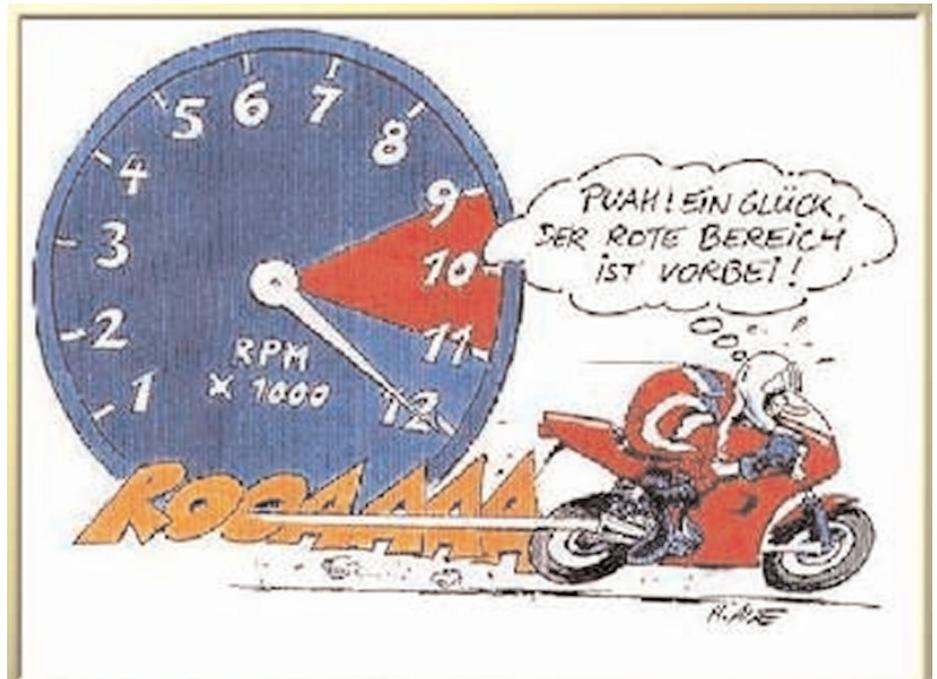
Quelle: Mathias Brunner, F1-Redakteur bei MOTORSPORT AKTUELL, by Christian Heuer

Warum NASCAR ausser Kontrolle gerät

Keiner bemerkt, wie das NASCAR-Karussell außer Kontrolle gerät. Die Werksautos werden immer schneller, große Firmen buttern Unsummen in den Sport, die Rennstrecken melden Besucherrekorde, der Boom scheint endlos zu sein. Jahrelang leben alle unter dem Motto: Uns wird schon nichts passieren. Es ist als ob das Schicksal absichtlich alle in das trügerische Gefühl der Unverwundbarkeit einlullt um dann mit noch größerer Härte zuzuschlagen.

Ab Januar 1964 sterben innerhalb von 18 Monaten acht amerikanische Renn-Idole: Eddie Sachs, Dave Mac Donald und Bobby Marshman aus der Indy-Serie, Little Joe Weatherly, Fireball Roberts, Billy Wade, Jimmy Pardue und Larry Thomas aus dem NASCAR-Sport.

Auf einmal ist es zuviel: Werksautos, junge Fahrer, Stars die sich nicht unterkriegen lassen möchten, Sponsoren die Siege wollen, Reifenhersteller die ihre Privatkriege auf Kosten der Fahrer austragen. Der Motorsport ist im roten Drehzahlbereich.



Chrysler bringt einen neuen V8 mit 140 PS. Stärker als jeder andere zuvor. Die Reifen sind hoffnungslos überfordert. Billy Wade testet damit die Pneus: Reifenschaden. Er knallt ungespitzt in die Mauer. Jim Pardue testet neue Mischungen: Wieder ein Reifenschaden. Ein Goodyear-Sicherheitsreifen mit eingebautem Ersatzgummi wird erst 1966 vorgestellt. Zu spät für Wade und Pardue.

Die Nachwuchspiloten sind jahrelang auf Sprint-Rennen gedrillt worden. Auf Qualifikationsläufe von zehn Runden und Hauptrennen von höchstens 40 Runden. Und jetzt sollen sie auf einmal 500 oder 600 Meilen fahren nachdem sich dieser Sprintstil tief ins Bewußtsein eingebrannt hat.

Ihre ganzen Sinne sind darauf ausgerichtet so schnell wie möglich an die Spitze zu kommen. Sie bauen sich selbst starken Druck auf und wenn endlich gestartet wird drehen sie durch. Es gibt in dieser Zeit mehr Unfälle in den ersten 40 Runden als in den restlichen 200. Dies ist die Situation vor dem Mai-Rennen 1964 in Charlotte.

Fred Lorenzen: "Als der Start vorbei war ließ ich mich zurückfallen und sah mir die Show in Ruhe an. An der Spitze wurde gefahren als ginge das Rennen nur noch 2 Runden. Unglaublich aggressiv. Vier, fünf Autos lagen so eng zusammen das man eine große Woldecke hätte darüber legen können. So dicht beieinander zu fahren ist verdammt riskant. Ein Fehler und alle fünf sind geliefert."

Ich dachte mir immer, daß ich als erster ins Knäuel rase, wenn sie es verhauen. Also beschloß ich ein paar wirklich schnelle Runden hinzulegen um mir diese Meute vom Hals zu halten. Es ging mir nicht um die Ehre, Leader eines Rennens zu sein. Ich wollte an die Spitze, weil dort der sicherste Platz zu sein schien.

Die Box gab mir Zeichen langsamer zu fahren, aber ich ignorierte sie. Als ich nach zwei oder drei Runden an der Spitze aus Turn 2 kam und in den Rückspiegel nach den Verfolgern sah, stellten sich schon einige Autos quer. Die Folge waren Unfälle und Feuer auf der Gegengeraden und schon wurden die Flaggen geschwenkt...!"

Darel Dieringer: "Ned Jarrett, Junior Johnson, Fireball Roberts und ich liegen hinter Lorenzen. Plötzlich berühren sich Junior und Ned. Ich glaube Junior wollte zum Überholen ansetzen. Ich bremsen hart, finde eine Lücke und schieße hindurch. Als ich nach hinten schaue sehe ich im Rückspiegel einen Feuerball."

Ned Jarrett: " Ich wollte Junior vorbeilassen. Das Rennen ging über 600 Meilen. Es gab also keinen Grund sich zu Beginn so auszugeben. Doch da waren diese tückischen Bodenwellen zwischen dem ersten und zweiten Turn und einen Moment später verlor Johnson wohl die Kontrolle über sein Auto. Vielleicht lag es ja auch an den Luftturbolenzen die vier Autos erzeugen, wenn sie nahe zusammen fahren. Ich war außen, als er mich links hinten antippte. Während wir uns drehten wechselten wir die Seiten, ich nach innen und er an die Außenseite der Strecke. Fireball wollte uns ausweichen und kam ins Trudeln. Sein Ford schleuderte Richtung Innenseite der Strecke wo ich eben in die Mauer krachte. Mein Benzintank schlug leck, denn es gab noch keine Sicherheitstanks. Als ich die Mauer entlangkratzte schlug das Auto Funken und die Karre fing an zu brennen. Dann kam Fireball. Früher gab es ungefähr in der Mitte der Mauer vor dem Infield eine Öffnung die heute zubetoniert ist.

Dort schlug Fireball mit dem Heck voran ein, dann torpedierte er mein Wrack und auf einmal brannten 150 Liter Benzin. Ich kletterte aus meinem Totalschaden und rannte zu Fireball. Sein Fahrzeug lag auf dem Dach und Roberts wollte aussteigen. Er schrie das wir ihm helfen sollen den er sein Overall hatte bereits Feuer gefangen. Wir rissen ihm buchstäblich den Overall vom Leib. Damals sind die Overalls so verdammt eng gewesen."

Dann wurden sie aufgehängt und nach ein paar Stunden waren sie so hartgetrocknet, daß man damit einen hätte erschlagen können."

Die Einführung von Sicherheits-Overalls ist bei den misstrauischen und erzkonservativen Stockcar-Piloten keine einfache Sache.

Als der erste Pilot mit einem Asbest-Anzug auftauchte wurde er von seinen Kollegen, mit der Bemerkung das man



Ned Jarrett

Neid Castles: "Fireball konnte keine feuerfesten Overalls tragen, weil er allergisch gegen das Zeug war.

Wenn er nur in die Nähe davon gekommen ist, ging die Nieserei bereits los. Damals wurden unsere Overalls einfach in eine üble Brühe aus Wasser und feuerbeständigem Material getaucht.

auf keinem Kostümball sei, ausgelacht.

Roberts wurde ins Charlotte Memorial Hospital überführt. In den ersten 72 Stunden erhält er 123 Bluttransfusionen. Drei Ärzte kümmern sich rund um die Uhr um ihn. Nach drei Tagen wird sein Zustand nicht mehr als lebensgefährlich bezeichnet,

nach fünf Tagen verlegt man ihn von der Intensivstation in ein Einzelzimmer. Aber Fireball ist zum Tode verurteilt, denn er hat Verbrennungen ersten Grades auf vierzig Prozent seiner Hautfläche, zweiten und dritten Grades auf weiteren vierzig Prozent. Ganz schlimm betroffen sind Rücken, Arme, Hände und Beine.

Um ihn zu retten hätten die Ärzte Haut zum Transplantieren gebraucht. Doch davon hat Roberts einfach nicht mehr genug. Das große Idol lebte noch 39 Tage. Anfang Juni müssen ihm die Finger einer Hand entfernt werden. Hätte er überlebt, dann wäre zudem ein Bein amputiert worden.

mit einem Stahlmantel versehene Zelle im Reglement fest verankert.



Kaum frei Jahre nach Fireballs Tod tritt Fred Lorenzen überraschend zurück. Er ist zu diesem Zeitpunkt gerade mal 32 Jahre alt. Der Druck ist ihm zu groß geworden und er fing an sich über Kleinigkeiten aufzuregen. Vielleicht haben ihn aber auch die vielen Unfälle nachdenklich gemacht.

Fred führt bei seinem Comeback in Charlotte, später ist er bei keinem Rennen mehr in der Nähe der Spitzenfahrer gekommen. Obwohl er ein mieses Jahr hinter sich hatte findet er bei den Wood Brothers einen Unterschlupf.

Das erste Rennen im neuen Team ist das Southern 500 und im Training ist Lorenzen mit 147 Meilen 3 Meilen schneller als jeder andere. Dann fährt er sogar 151 Meilen.

Aber die alte Dame in Schwarz läßt nicht alles mit sich machen. Als Lorenzen auch den neuen Rundenrekord verbessern will treibt er das Spiel zu weit. Sein Auto schlägt wie eine Granate in die Mauer ein und droht einen Moment sogar darüber zu purzeln, bevor es sich an der Infield-Mauer zu einem häßlichen Klumpen Metall verformt.

Instinktiv hat Fred nach dem ersten Aufprall das Lenkrad herumgerissen und Gas gegeben um die innere Mauer zu vermeiden, aber nach dem ersten Einschlag hatte jene schon ihren Dienst quittiert.

Lorenzen knallt mit ungefähr 240 km/h in die innere Mauer, durchschlägt sie glatt und ein Trümmerregen geht über die Boxengasse nieder.

Das Wrack steigt auf und rasiert ein paar Aluminiumstangen sowie einen hölzernen Telefonmast um. Hätten ihn die Masten nicht gestoppt, hätte Lorenzens Auto die wenige Meter entfernten arbeitenden Goodyear-Monteure unter sich begraben.

Auch er hatte Glück. Ein gebrochener Knöchel, eine Gehirnerschütterung, ein paar Kratzer und eine Fleischwunde am Nacken sind seine einzigen Verletzungen.



Am 30. Juni wird er von hohem Fieber geschüttelt, am nächsten Tag hat er eine Blutvergiftung sowie eine Lungenentzündung und fällt ins Koma. Am 02. Juli 1964 um 07.15 Uhr stirbt er mit gerade mal 35 Jahren.

Max Muhlemann von den "Charlotte News" schreibt: "Es ist als ob du am Morgen erwachst, aus dem Fenster schaut, und ein Berg ist verschwunden."

1965 führt Firestone einen Sicherheitstank ein. Ab 1966 ist diese ausgeschäumte und

Lorenzen: "Alles kam zusammen. Der Erfolgszwang, eine Saison die nicht so lief wie wir gehofft hatten und ein kleines Magengeschwür. Aber der einzig wahre Grund, warum ich das Handtuch warf, war die Tatsache, das ich nie mein Zuhause genießen konnte. Ich war nie mit meiner Familie zusammen sondern ständig auf Reisen. Wenn ich nicht Rennen fuhr, dann warteten PR-Auftritte für Ford auf mich."

1970 ist Lorenzen wieder da. Er konnte es nicht ertragen kein gefeierter Star mehr zu sein.



David Kirsch, Wisand Arnold und Torsten Eberius war nach "Fast Food"

Maurice Rudolph: "In den letzten 3 Runden noch extrem enge Manöver mit Joerg, David und Torsten gehabt. War schon cool."

Jörg Kormany: "Das war wohl die beste Werbung fürs Online fahren. Und ein Härtetest fürs Deo."

Patrick Marx: "Hey, das Rennen hat endlich mal wieder richtig Spaß gemacht."

Wisand Arnold: "So viele Fights hatte ich schon lange nicht mehr."

Ein Wermutstropfen hatte das alles aber schon. Für vier Fahrer hieß es hopp statt top.

Den letzten Fahrstuhl in die DOM2 bekamen Markus Neugebauer, Kay Muehle, Andreas Kroell und Olaf Alester.

Andreas Kröll: "Danke für die 4 Rennen, man sieht sich irgendwann." Pünktlich zu den vier letzten Rennen reservierten sich zum Ausgleich vier Fahrer der DOM2 den Fahrstuhl ganz nach oben: Mike Kadlcak, Andreas Gaida, Stefan Lippert und Arthur Seiverth.

Passende Tracks zum "Warmfahren" und Garant für weitere spannende Events sollten Phoenix, Darlington und Richmond, wo ein Nachholrennen statt findet, darstellen - bis dann das heiß ersehnte Saisonfinale in Homestead mit dem neuen Banking ansteht.

Roland Rauch: "Geduld ist halt eine Tugend."

-Markus MacCoy

+++Newsticker+++

Am Samstag gab Manfred Bauer, ein ganz alter Haudegen im VR-Rennengeschehen seinen Abschied bekannt. Hier seine Worte.

"Hallo Pro-Open Melde mich hiermit für immer von Nascar ab. Habe im Sommer Nascar von der Platte verbannt und es kommt auch nimmer rauf.

Bleibe aber alls zahlendes Mitglied 2005 usw. der VR erhalten. (Muss doch Rainers Porsche mitsponsern.)

Werde GTR noch abwarten und dann entscheiden ob ich GTR oder GPL in Angriff nehme.

Danke für die schönen und fairen Race die letzten Jahre Der alte Bauer NR 76 "

Manfred Bauer wird Ehrenmitglied der Royal Pioneers und man hofft auf eine Rückkehr des immer fairen und auf der Strecke einschätzbaren Fahrers.

RACE STANDINGS			
1	#917	Volker Hackmann	153.119
2	#287	Patrick Marx	1.27
3	#83	AndyWilke	2.19
4	#173	Jens Welmer	-2.57
5	#478	Martin Thiemt	3.04
6	#166	Christian Homrighausen	-4.53
7	#275	Christoph Espeter	-4.79
8	#103	Wisand Arnold	5.01
9	#413	Marcus Jirak	5.10
10	#53	David Kirsch	-6.26

HEARTACHE FOR #517
Klaus Wagner loses 27 positions en route to a 33rd place finish

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

Wilke gewinnt die FORD 120

Flirtin' with Disaster in der 25. Runde

Die Trucks als erste auf dem umgebauten Kurs



von Jürgen Nobbers

Homestead war flach, und ist nun kurvig wie eine blonde Floridanische Badenixe. Die Trucks waren als erste der D.O.M. in Florida, um den umgebauten Kurs zu testen. Das Banking wurde von 6°, auf satte 20° erhöht. Nicht jeder war mit dem Umbau einverstanden, weil man jetzt nicht mehr so schön sein Auto 'rum-schmeißen' konnte. Aber der alte Kurs war Geschichte, jetzt waren die Steilkurven da. Die nächste Frage, die sich mancher stellte: War der Streckendesigner wirklich verrückt, oder war er einfach nur farbenblind? An die Farbgebung der Saferwalls musste man sich erst gewöhnen. Maurice Rudolph mochte wohl die Farbkombination am meisten, denn er holte die Pole.

Als Polesitter führte er das Feld an, als die Flagge fiel. Dirk Müßener verzichtete wegen technischer Probleme auf einen Start. Neuling Benedikt Wilhelm setzte sich kurz nach dem Start in Szene, als er Markus MacCoy überholte, und hernach auf Rang Fünf geführt wurde. Ganz schnell unterwegs war Stefan Lippert. Wie sich später herausstellen sollte, fuhr er in der sechsten schon die schnellste Runde (30.187 Sekunden). Dann kam die verheerende 25. Runde. Andy Wilke ging an Maurice Rudolph vorbei, und setzte sich an die Spitze des Feldes.

Gemeinsam donnerte das Führungsquartett mit Wilke, Rudolph, Wien und Lippert, mit dem Feingefühl eines Bombergeschwaders auf Feindflug, an den einsam vor sich hin fahrenden Jürgen Nobbers heran. Der wollte sich nicht einmischen und machte schön Platz. Leider so weit außen, dass er dabei die Mauer touchierte. Die Saferwalls warfen den Truck weit nach oben, und Maurice Rudolph krachte mit

Joachim Kopp hatte ebenfalls das Nachsehen gegen Stefan Lippert. Jetzt waren noch gut 85 Runden zu fahren. Unterbrechungen durch Unfälle gab es nicht mehr. Ein Mal musste noch getankt werden, was aber auch so eben reichte, denn der ein oder andere stotterten nur ins Ziel.

Andy Wilke schließlich gewann die Ford 120 mit 0,459 Sekunden Vorsprung auf Stefan



Meisterschafts - entscheidender Rennunfall für Maurice Rudolph??

Schmackes in den Casio Toyota. Damit war das Rennen für den Führenden des Championates quasi gelaufen, denn der Motor gab nicht mehr genug Leistung her. (SORRY)

Der Zwischenstand nach 30 Runden:

Leader Andy Wilke vor Joachim Kopp, Benedikt Wilhelm, Stefan Lippert, Klaus Wagner und als sechster Markus MacCoy. Zwei Runden später musste Benedikt Wilhelm seinen dritten Rang an Stefan Lippert abtreten.

Lippert. Klaus Wagner, der Dominator der Weekender, kletterte als Dritter auf das Podest.

Fakten: Leader
 Maurice Rudolph 1-24
 Andreas Wilke 25-88
 Stefan Lippert 89
 Klaus Wagner 90-92
 Andreas Wilke 93-121
 Number of lead changes: 4
 Number of leaders: 4

MOST LAPS LED
 Andreas Wilke 93
 Maurice Rudolph 24
 Klaus Wagner 3
 Stefan Lippert 1

Wenn ein Neuer kommt, muss ein Alter meist gehen. In unserem Fall traf dies, Thomas Böttcher. Vorerst raus aus den Top Ten, dafür Frischfleisch bei den Rookies mit Arthur Seiverth. Böttcher haderte mit seinem Schicksal in Atlanta, wo er früh ausschied und zu allem Unglück noch Strafpunkte einfuhr. Ansonsten gab es keine großen Verschiebungen in der Tabelle. Horst Schumann führt immer noch die Wertung an, obwohl er Federn lassen musste. Marcus Jirak machte ordentlich Boden gut. Ihm fehlen jetzt nur noch 12, statt der 37 Punkte der Vorwoche. Platztausch zwischen Jörg Kormany und Thomas Althaus, dem in Atlanta ebenfalls das Pech am Reifen klebte.

Rang	NR.	Fahrer	Div	Punkte	Abstand	Event	Runden	Led
1	197	Horst Schumann	DOM 2	2604.8		32	4176	20
2	413	Marcus Jirak	DOM 1	2592.0	-12.8	27	3595	428
3	412	Bernhard Kaemmerer	DOM 2	2550.8	-54.0	29	3848	31
4	255	Joerg Kormany	DOM 1	2476.2	-128.6	27	3649	164
5	417	Thomas Althaus	DOM 1	2373.0	-231.8	28	3255	4
6	514	Conrad Wegener	DOM 2	2207.2	-397.6	28	3494	134
7	949	Martin Kirchner	DOM 3	2055.6	-549.2	27	2909	245
8	130	Peter Gess	DOM 3	2041.8	-563.0	29	3893	1
9	295	Uli Pruefer	DOM 2	2000.8	-604.0	27	3137	142
10	456	Arthur Seiverth	DOM 2	1883.8	-721.0	25	2807	74



mit der Nr. 255 unterwegs

Heute im Fokus: Jörg Kormany. In der VR seit dem 8. Januar 2004, als er die **CarControlDemo** bestand. Über den Challenge Cup in die D.O.M. Erster Auftritt in der dritten Division war im März in Darlington. Nach acht Rennen in der dritten Division, und vier Auftritten in der zweiten Division, war der Aufstieg in die Erste Klasse in trockenen Tüchern. Seitdem war er bei (fast *gg*) allen Rennen dabei. Zu Buche stehen: Ein Sieg in Bristol und zwei zweite Plätze. Acht Mal in den Top Five und zwölf Mal in den Top Ten. Dass ein anderer Wind weht, in der 1. Division, musste er schon notieren, der junge Padawan.

Neulich beim Ringtraining

Beim Training zum großen VR-Event wurde dieser alte Erlkönig gesichtet. Eine hervorragende Umsetzung des alten Ferrari F330, dem Ferrari aller Ferraris. Man kann ihn geschlossen, wie im Bild, oder offen fahren. Was besonders unsere Roadster Freunde ansprechen dürfte. Mit das Beste an dem MOD, ist der Sound, der seine Ursprünge von GLPL65 nicht leugnen kann. Ein Genuss für das wertige Auge und das geschulte Ohr.



Ein Fest der Sinne

Basis ist einmal mehr die normale TranAm Physik, oder eine eigen kreierte F330 Physik.

Das Fahrzeugmodell ist dann leichter und hat nur 5 Gänge. Damit das ganze richtig funk-

tioniert, mit Sound und all dem Gesummse, kann, oder sollte, ein Programm installiert wer-

den, was so ähnliche Routinen freistellt wie das Mod Utility von PWF. Strecken, Sounds, MOD's können damit auf ein leichtes organisiert und gestartet werden. Das schöne, wenn N2003 mal abstürzt ist nicht alles im Datenhimmel, sondern es ist alles noch da. Rundherum eine feine Sache, das alles.

Kleiner Schönheitsfehler des Ferrari Mod's: Mir der künstliche Intelligenz wird die Geschichte extrem hardwareungrig, und lässt sich nur noch schwer fahren.

Beide Programme, den Ferrari Mod und das Utility gibt's bei www.theuspits.com



**Heute:
Detlev Rüller
zu Gast
bei
Claudio Ferrera**

VR-Mitglied #1520



Rückspiegel: Hallo Claudio Schön dass du zu einem Gespräch bereit bist, denn du passt genau zum Interview der letzten Ausgabe.

Beruf Industriemechaniker und Wohnort Niedersachsen stand in deinem Profil.

Dein Avatar aber hat sofort an den von Carsten Scheid, den wir letzte Woche hier vorstellten, erinnert. "Solidarität der VW-Arbeitnehmer mit den Opel-Arbeitnehmern"

Und wie der Zufall es will, arbeitest du in Wolfsburg. Und wie alle dort, arbeitest du ebenfalls bei VW. Also bist du der nächste im

Reigen der VR - Mitglieder, die beim Rückspiegel zum Interview geladen werden.

Zuerst aber mal die Frage: Wie alt bist du?

Claudio: 32 Jahre jung

Rückspiegel: Was genau ist eigentlich ein Industrie Mechaniker? Das scheint eine neue Berufsbezeichnung für

ein altes Berufsbild zu sein. Früher hiessen Zerspanungsmechaniker z.B. Dreher. Ist der IM ein Schlosser?



Claudio: Nicht ganz...es ist ein Monoberuf mit Differenzierungsmöglichkeiten durch betriebliche Einsatzgebiete. Das heißt für mich, ein Industriemechaniker in der Fachrichtungen Produktionstechnik. Vom Anlagenbau über den Feingerätebau, der Instandhaltungstechnik, dem Maschinen- und Anlagenbau bis zur Produktionstechnik ist alles in diesem Beruf vorhanden. Ich kann vom allem also ein bisschen aber nichts richtig! :-)

Drehen, Fräsen usw. ist ein großer Bestandteil des Berufes.



Blick auf die Autostadt und die VW Werkstatt

Rückspiegel: Warst du vorher in einem anderen Beruf tätig? Wenn du Quereinsteiger bist, möchte ich wissen, wieso du dann bei VW gelandet bist.

Claudio: Nein, ich bin kein Quereinsteiger. Ich habe nach der 10. Schulklasse gleich bei Volkswagen einen Ausbildungsplatz als Industriemechaniker (Produktionstechnik) bekommen.



Blick aus der Autostadt zum VW Werk

Rückspiegel: Hast du mit deiner Tätigkeit deinen Traumberuf erreicht oder ist es eine Art Notlösung?

Claudio: Als einen Traum - Beruf würde ich es nicht bezeichnen. Aber auf keinen Fall ist es eine Not-Lösung.

Durch die Arbeit, das Arbeitsumfeld, Kollegen usw. macht es mir aber dort sehr oft Spaß zu arbeiten.



Blick auf die AUTOSTADT zum Innerern

Ich wollte eigentlich KFZ Mechaniker werden, hatte auch schon einen Ausbildungsplatz als KFZ-Mechaniker bei einer V.A.G. Werkstatt. Dann habe ich mich durch die Ausbildungsplatz-Zusage vom Volkswagen Werk dann doch für den Industrie Mechaniker entschieden. Das hatte natürlich auch damit zu tun, das dort einfach ein besseres Gehalt und Sozial-Struktur vorhanden war als bei einer KFZ Vertrags-Werkstatt.

Ob KFZ Mechaniker ein Trauberuf für mich geworden wäre bezweifle ich heute zu Tage auch. Die stehen massiv unter Zeitdruck. Je nach Reparatur und Wartung wird da ja die Zeit vorgegeben die sie zur Verfügung haben für den Auftrag.

Rückspiegel: Wie lange machst du das jetzt schon?

Claudio: Mal überlegen, seit 1991 bin ich dabei, 2 ½ Jahre Ausbildung (ein Jahr verkürzt) und noch einmal ca. 5 Jahre Bandarbeit, Karosserien Fein Abdichten. Seit 1999 in einer Fach-Abteilung bei den Tauchanlagen als Anlagenmechaniker/Bediener und Instandhalter. 5 Jahre bei den Tauchanlagen. Insgesamt 13 Jahre bei VW



VW Werk in Weihnachtsstimmung (erster Advent)

Rückspiegel: Warum bist du nicht zu einem "Krauter" an der Ecke gegangen?

Claudio: Siehe Oben

Rückspiegel: Arbeiten andere Familienmitglieder auch bei VW?

Claudio: Ja mein Vater war bei Volkswagen beschäftigt. Der ist jetzt aber schon in Ruhestand.

Rückspiegel: Siehst du Carsten, der ja auch bei VW in Wolfsburg arbeitet manchmal, öfter oder gar nicht?

Claudio: Nein nicht mehr. Früher in der Ausbildung waren wir im gleichen Lernfeld. Und nach unserer Ausbildung kam er ein halbes Jahr später in die gleiche Abteilung um Karosserien abzudichten. Erst nach unserer Ausbildung haben wir Privat auch Freundschaft geschlossen.



Der Neue GOLF GTI

Rückspiegel: Wieviele Leute arbeiten überhaupt bei VW?

Claudio: ca. 50.220 Menschen sind im Volkswagenwerk Wolfsburg beschäftigt. In Inland sind ca. 160.000 Leute bei VW beschäftigt. Weltweit ca. 336.000 Beschäftigte, wir produzieren somit mehr als 21.500 Fahrzeuge pro Tag in 45 Fertigungsstätten!

Rückspiegel: Carsten montiert die Autos. Du verpasst denen den ersten Grundlack. Wie genau heisst die Abteilung? Was genau wird da gemacht?

Claudio: Wir gehören der Lackiererei an. Abteilung KTL (kathodischen Elektrotauchlackierung Anlagen).

Erstmal zum Verfahren: Wir haben in unserer Abteilung 2 neue Groß-Tauch-Anlagen. Um sich als Außenstehender ein Bild zu machen...eine Anlage ist ca. 200m lang, 12m hoch und 30m breit. Auf Deutsch gesagt, gewaltig groß.

In insgesamt zwölf Becken werden die Rohkarosserien in mehreren Stufen gereinigt und entfettet, passiviert, phosphatiert und zwischendurch mehrfach in Wasserbecken gespült. Um die Karosserien langlebig gegen Korrosion zu schützen, erhalten sie anschließend im Elektrotauchlack-Becken (Auto wird unter Strom gesetzt) eine erste, zwei hundertstel Millimeter dicke Lackschicht, die anschließend beim Durchlaufen des Trockner Tunnels bei etwa 200 Grad Celsius eingebrannt wird.



Golf im gläsernen Turm der Autostadt zum Ausliefern bereit, Kunde wartet unten um seinen Golf in Empfang zu nehmen

Da es sich um neue Groß-Tauch-Anlagen handelt, ist auch das Fördersystem neu und da komme ich ins Spiel.

bilden und es zu Fehlbeschichtungen kommt, hat das Becken auf der Einfahrseite eine Tiefe von bis zu 5 Metern.



Shuttle beim Auftauchen aus dem Becken mit Rohkarosserie

Meine Arbeit besteht in erster Linie darin, die Karossen bzw. die Shuttles und Fördertechnik, Rollbahnen, Querförderer, Hubtische, Heber usw. am Laufen zu halten, Störungen zu beseitigen, Reparatur und Wartungsarbeiten durchzuführen. Denn jede Stand-Zeit kostet meinen Arbeitgeber Geld.

Die so genannten "Vario Shuttles" mit Schwenkarmen und eigenem Fahrtrieb gleiten mitsamt der Karosserie auf zwei Schienen über die Becken und lassen diese mal mehr, mal weniger steil und in festgelegten Zeitabläufen in die Becken ein- und wieder ausfahren.

Um zu verhindern, dass sich beim Eintauchen der Karosserie in das KTL-Bad in Hohlräumen kleine Luftblasen

Die Karosserien können senkrecht eingetaucht werden, entlüften vollständig und fahren dann in normaler Lage durch das Becken. Bis zu 46 dieser "Vario Shuttles" gibt es an jeder Anlage. Durch ihre ausgeklügelte Schwenktechnik lassen sich die Karosserien auch äußerst steil ankippen, sie laufen besser aus und verschleppen weniger Flüssigkeitsreste in die zwischengeschalteten Wasser-Spülbecken. Was wiederum den Filteraufwand und das Abwasser aufkommen reduziert und auch der Qualität des Grund-Lackes zu gute kommt.

Rückspiegel: Wenn das Auto zu früh rostet, bist du dann dafür "verantwortlich"?

Claudio: In gewisser Hinsicht, ja, aber für solch große Anlagen sind auch einige Spezialisten unter uns. Mitarbeiter die Farbe, Chemie, Temperatur usw. überprüfen und auch die "Anlage" selber teilt uns Ihre Wehwehchen und Störungen, dank massiver Rechner-Unterstützung, mit. Ich kann keine Autos fahren wenn nicht die Anlage störungsfrei und betriebsbereit ist. Z.B. Trockner hat nicht die richtige Temperatur also gibt es auch keine Freigabe der Anlage.



Vario Shuttle beim Eintauchen und Drehen der Rohkarosserie im Becken

Dank Strom und Shuttles kommt die Farbe an jede Stelle der Karosse. Wenn doch was schief läuft wie Lack Über-, Unter- und Fehlbeschichtung, dann kommt die Karosse halt zur Schrott Verwertung.

Unser Versprechen mindestens 12 Jahre gegen Durchrostung geschützt zu sein, ist somit mehr als gewährleistet.

Rückspiegel: Lackiert ihr in der Tauchanlage z.B. immer nur Golfs oder passt da jedes Modell rein, welches sich im Bau befindet? Gibt es Farbtauchbecken für jedes Modell einzeln?

Claudio: Da wir mit Rechner unterstützten Vario Shuttles arbeiten, können wir jede Art von Modellen fahren. Zu jedem Modell kann man ein individuelles Tauch-Programm erstellen. Ausgenommen sind aber Große Modelle wie z.B ein "Bulli" T5, der wäre für diese Shuttles zu groß. Momentan tauchen wir in Wolfsburg den Golf 5, Golf 4 Variant und Bora und diverse Kleinteile wie Türen, Motorhauben etc. Ab und an paar Sonderteile, Prototypen, Erbkönige usw. Demnach auch nur ein Farbbecken pro Tauchanlage. Der Touran wird auch in Wolfsburg gebaut und getaucht allerdings in einer anderen Halle und Lack Abteilung bei den 5000er Mitarbeitern!

Rückspiegel: Wie lange dauert so eine Lackierung? Auftragen (Tauchen) und trocknen?

Claudio: Ca. 90 Minuten mit Vorbehandlung, KTL und Trocknen.

Rückspiegel: Wieviel Autos werden täglich lackiert? Könnten die Montagearbeiter mehr montieren oder könntet Ihr mehr lackieren? Ist das überhaupt aufeinander abgestimmt, oder macht da jede Abteilung was sie kann/will?



Vario Shuttle ohne Rohkarosserie - schön zu erkennen der Antrieb des Shuttles

Claudio: Ca. 3000 Autos mit zwei Tauchanlagen können täglich lackiert werden.

In der Regel können wir die Montage mit mehr Autos beliefern als diese montieren können.

Das mit den Stückzahlen muss abgestimmt werden. Der Vertrieb gibt dem Rohbau die Autos vor die gebaut werden sollen (Modell, Farbe, Ausstattung usw).

Der Rohbau schickt die Autos zu uns zum Tauchen, wir dann weiter zum Farb-Lackieren und die Lackiererei dann wiederum zur Montage. Damit das auch reibungsfrei zwischen den Abteilungen läuft, hat der Rohbau, die Tauchanlagen und Lackiererei jeder für sich "Speicherplätze", wo nicht sofort abgenommene Autos zwischengelagert werden, um dann wieder bei Bedarf in den Produktions-Ablauf mit zugeführt werden.

Rückspiegel: Lass mich raten. Aber wie alle bei VW wirst du auch in einem dieser sich selbst verwaltenden Teams arbeiten, oder?

Ist Teamarbeit wirklich effektiver? Wie regelt man eigentlich im Team, dass die Blaumacher und Blödmänner wegkommen?

Claudio: Nein, wir habe keine Team Arbeit muss aber mit anderen Abteilungen (Anlagen Elektriker, Farbmaschinisten, Rohrbauer etc) zusammenarbeiten. Ich muss selbständig arbeiten können, Entscheidungen treffen. Bei großen Störungen, Reparaturen die den Produktionsablauf massiv unterbrechen können, muss ich allerdings meinen Vorgesetzten in Kenntnis setzen, um ein weiteres Vorgehen abzusprechen. Blödmänner sind zwar auch da ,habe aber bis jetzt keine Probleme mit denen gehabt. Man könnte höchstens seinem Vorgesetzten mitteilen, dass man mit einer bestimmten Person nicht zusammen arbeiten will. Ist aber noch nicht vorgekommen bei mir. Blaumacher haben wir nicht in unserer Abteilung, diese würden dann sowieso irgendwann ein Gespräch mit



Fördersystem von der Lackiererei zur Montage. Jetzt bekommt Carsten noch mehr Arbeit

der Personalabteilung bekommen um zu klären warum, weshalb, wieso.

Rückspiegel: Im Augenblick scheint es Mode in Deutschland zu sein, wenn man Arbeit hat, damit klar zu kommen, dass man auf Urlaubsgeld und Weihnachtsgeld verzichten muss und man soll wohl auch zurück zur 42 Stunden Woche, um Deutschland und die Firma wieder nach vorne zu bringen. Wie sieht es bei dir persönlich aus?



Vario Shuttle mit Rohkarosserie

Claudio: Ich wüsste nicht was "mehr" Arbeit bringen soll. Außer das weniger Mitarbeiter benötigt werden. Wir arbeiten doch schon 24 Stunden in 3 Schichten.

Bei Urlaub und Weihnachtsgeld bin ich bereit auch mal Kürzungen und Streichungen hinzunehmen, wenn es Arbeitsplätze sichert oder der Firma (wenn sie angeschlagen ist) hilft.

Dies sollte aber nicht zur Regel werden!

Letzten Endes hat Deutschland auf einmal ein Lohnkosten-Problem. Die Lohnkosten haben aber nur einen Anteil von ca.15% vom Umsatz. Da sollten die Manager erstmal die anderen 85% der Unkosten in Augenschein nehmen.

Wenn dann noch "Bravo Daimler Benz. Und jetzt Volkswagen" im "Handelsblatt" über die gerade abgeschlossenen Tarif Verhandlungen bei Daimler/Chrysler zu lesen war. Dann ist es für den (Schicht) arbeitenden Metaller ein Schlag ins Gesicht. Dann muss man denken, die Aktionäre, Banker usw. habe nur noch mehr Profit im Sinn, schieß egal was mit dem arbeitenden Leuten passiert. Schließlich hat jeder fixe Kosten, die man jeden Monat bezahlen werden müssen.



Vario Shuttle mit Größen Relation zum Mitarbeiter

Rückspiegel: Bist du gewerkschaftlich organisiert?

Wenn ja, wahrscheinlich nur Mitglied, oder auch in einem Amt?

Claudio: Nein, kein Amtsträger. Ich bin nur Mitglied.

Rückspiegel : Bist du zufällig im Betriebsrat?

Claudio: Nein, dafür gibt es kompetentere Leute als mich.

Rückspiegel: Ihr solidarisiert Euch stark mit den Mannen in Bochum.

Nur, das eine ist Opel, das andere ist VW. Das eine also ein Laden, der mehrfach das Managment wechselte und eine falsche Modellpolitik vertrat, das andere das Urgestein des deutschen Autobaus. Wie sieht es da wirklich mit der Solidarität aus?

Ich meine, jetzt mal auf den Punkt gefragt: Wenn ein Kumpel von dir, der Bäcker ist,

seinen Job verliert, geht dir das doch näher, als wenn ein fremder "Kollege" aus einer Autofirma in Bochum seinen Job verliert, oder? Was hast du mit dem Problem zu schaffen, was ja keinesfalls deines sein kann?

Claudio: Ganz einfach, der Kollege in Bochum arbeitet in der gleichen Branche wie ich und ist Metaller! Klar sind die Werke Konkurrenten aber was da bei Opel abgeht ist eine große Schweinerei vom GM Management! Denn heute trifft es die Opel Jungs und morgen könnten wir bei Volkswagen betroffen sein wenn man nicht gemeinsam solidarisch zusammen hält und Lösungen findet.

Wenn es dann auch uns treffen würde, hätte mein Freund der "Bäcker" wahrscheinlich dann auch keine Arbeit mehr. Weil die ganze Region und viele Firmen abhängig von Volkswagen sind.

Haben wir bei Volkswagen kein Geld mehr zum Ausgeben, können wir auch nicht mehr zum Bäcker, Fleischer, Schuster usw. gehen. Geht es Volkswagen schlecht, geht es der ganzen Region schlecht.

Rückspiegel: Bist du gefrustet oder unmotiviert, kannst aber nicht weg, weil es nirgends was anderes gibt? Würdest du gehen, wenn du könntest?

Claudio: Nein, habe weder Frust noch bin ich unmotiviert dafür ist mein Job zu gut.

Bin eher ein bisschen stolz, das ich bei Volkswagen in diesen Beruf arbeite.

Ich könnte mir zwar vorstellen intern im Werk noch einmal die Abteilung zu wechseln, allerdings müsste es ein Job sein der noch besser ist und vielleicht Normal-Schicht als Arbeitszeit beinhaltet.

Rückspiegel: Entgegen dem Trend in Deutschland ist bei VW noch keine Arbeitszeitverlängerung geplant, VW hat ja das Problem, dass die Autos nicht verkauft werden. Was würdest du besser finden: A) Ein Modell kostet im Laden 24000 Euro und dazu gibt es dann Schnickschnack für 3000 Euro umsonst (den ich sonst nicht kaufen würde)

B) Das Auto kostet 21000 Euro und erreicht (ohne Schnickschnack) mehr Menschen, die es sich so leisten könnten.



Flexible Roboter – hier beim Lackieren eines Bora, nach dem Grundlack wird jetzt die Uni, Metallic oder Perleffekt Farbe in der Lackier-Straße aufgetragen

Claudio: Eindeutig B. allerdings hat z.B. der Neue Golf auch viele Technische Details die den Kunden leider nicht auffallen bzw. durch die Werbung nicht so darauf hingewiesen wird.

Eine der Besonderheiten beim Golf ist die komplexe Vierlenker-Hinterachse, die das Auto leider auch teurer machen. Auch die neue elektrische Servolenkung ist eine serienmäßige Neuerung bei der Golfklasse. Vielleicht wird der "normale" Kunde so etwas nicht haben wollen bzw. die Grenzen des Fahrwerkes nicht ausloten wollen/können.

Dafür haben wir ja eigentlich ja Manager und Entwickler die das heraus finden sollen. Konkurrenz brauchen aber unsere Produkte auf keinen Fall scheuen.

Den Neuen Golf GTI (200PS) mit DSG 6 Gang Getriebe finde ich, mit der Konkurrenz verglichen, sogar recht preiswert.

Rückspiegel: In den letzten Jahren ist immer mehr Schnickschnack in die Autos gekommen. Heute gibt es kaum ein Auto ohne Klimaanlage, el.FH, ABS, Servolenkung. Muss das denn alles sein? Dadurch, dass ich heute im Golf 28000 Teile verbaue, früher nur 8000, können auch 20000 Teile mehr kaputtgehen.

Claudio: Wir müssen auch mit der Zeit gehen, um Konkurrenzfähig zu bleiben. Würden wir Autos wie "früher" bauen wären wir wahrscheinlich schon pleite. Der Markt fordert nun mal ABS, Airbags, Servolenkung usw. serienmäßig. Würde man dem nicht nachkommen,

hätte die Konkurrenz einen erheblichen Vorteil gegenüber uns.



Rohkarosserien, hier noch Golf4, zur Anschau für Besucher und Mitarbeiter

Rückspiegel: Zum Kaputtgehen fällt mir ein: Ein Beifahrerfenster eines Beetles (wohlmöglich erst drei Mal im Leben elektrisch runtergefahren) gibt den Geist auf.

Dummerweise im Zustand, dass es gerade nach unten gefahren wurde.

Die Reparatur eines solchen defekten elektr. Fensterhebers kostet 278 Euro.

Muss man sich darüber wundern, dass niemand Autos kauft, wenn man vollgemüllt wird mit Sachen, die kaum einer braucht (wirklich braucht) und für eventuelle Reparaturen 15% seines Einkommens ausgeben muss?

Claudio: Klar ist es Ärgerlich wenn ein Bauteil vorzeitig den Geist aufgibt aber diese Probleme können alle Automarken bekommen. Volkswagen bezieht viele Teile (wie andere Automobilbauer auch) von Zulieferer. Bevor so ein Bauteil die Serien-Freigabe bekommt, muss auch ein Belastungs- und Qualitäts-Check gemacht werden. Es wird alles getan, um solche Probleme zu minimieren. Denn nur ein Zufriedener Kunde wird zukünftig wieder ein Produkt von uns kaufen.

Rückspiegel: Welchen Weg kannst du noch gehen? Aufstieg bzw. Karriere in der Firma?

Claudio: Ich könnte mich in einer anderen Fach-Abteilung bewerben wenn eine interne Stellenanzeige ausgeschrieben wird, die meinem Beruf entspricht.

Sonst käme für mich nur Techniker oder Industrie Meister

in Frage. Davon gibt es aber bei uns schon genug bei Volkswagen die einen Meisterbrief in der Tasche haben und auf einen Arbeitsplatz warten.

Außerdem arbeite ich im 3 Schicht-Betrieb. Da hat man ehrlich gesagt keine Muße mehr über 3 Jahre lang 2-3-mal die Woche zur Schule zu gehen. Interne Schulungen nehme ich aber gerne mit.

Rückspiegel: Ist deine virtuelle Fahrerei eine Entspannung von der Arbeit oder die totale Identifizierung deines Berufes auch ins Privatleben hinein?

Der Neue Golf Gti und der Ur GTI



Claudio: Mein Job hat nichts mit der Fahrerei zu tun. Der Motorsport an sich ist es der mich zum ONLINE Rennen gebracht hat.

Von klein auf wurde ich von meinem Vater und seiner Leidenschaft zum Motorsport, beeinflusst!

Es flimmerten immer F1 Rennen, Motorrad Rennen, DTM usw. über unsren TV Geräten. Sogar Super8 Filme (Projektor) von aufgenommen Formel 1 Rennen wurden als Kino Ersatz ins Wohnzimmer projiziert. Bis ich mich auch mit Motorsport infiziert habe.

Auch Videospiele förderten mein Interesse zum Motorsport.

Als dann die Ersten Renn-Simulationen für den PC kamen habe ich mir extra dafür einen

PC mit Lenkrad gekauft. Denn vorher spielte ich auf Spiel Konsolen und da gab es überwiegend nur ARCADE RACER!

Da ich mir echten Liga-Rennsport nicht leisten kann, versuche ich halt in der VR mein Glück was mir ungemein Spaß macht und mich vom Alltags Geschehen ablenkt.

Ich mag es, in der VR seinen Grid und die Leute dahinter kennen zu lernen.

Denn jeder Fahrer, der mitfährt, hat seinen Fahrstil, einer ist schneller der andere einen bisschen langsamer und vor allem der ist echt. So etwas kann man mit der besten KI nicht imitieren. Auch die After Race Threads sind immer wieder lustig.

Rückspiegel: Hat dich Carsten zur VR gebracht, oder ist es einfach Zufall, dass 2 VRler in der selben Firma beschäftigt sind?

Claudio: Ich habe damit den Anfang gemacht und mich bei der VR zum Fahren angemeldet.

Als ich das dann Carsten verkündet habe war er paar Tage später auch dabei.

Rückspiegel: Machst du noch irgendetwas, was sich mit dem AUTO beschäftigt?

Claudio: Nein außer Autozeitschriften und Motorsport Bücher etc. zu lesen eigentlich nichts mehr.

Rückspiegel: Kannst du mir sagen, ob ihr als VWler Personalrabatt bekommt beim Kauf eines VW.? Wenn ja, wie hoch ist der?

Claudio: Wir bekommen als Werksangehörige etwa zwischen 13-17% Rabatt auf Volkswagen und Audi Modelle. Leider macht uns der Staat einen Strich durch die Rechnung, denn wir müssen den Geld-Vorteil, den wir sparen, versteuern. Je nachdem welche Steuerklasse man hat wird danach versteuert. Kauft man ein Modell von über 20.000 Euro bleibt vom Rabatt, mit meiner Steuerklasse¹, schon fast nichts mehr übrig. Am besten sind noch unsere Werks Rentner dran, die müssen den Rabatt (noch) nicht versteuern.

Rückspiegel: Seid Ihr verpflichtet VW zu fahren?

Claudio: Ja wer keinen VW oder Audi fährt, wird entlassen!!! :-)

Nein im Ernst. Keiner ist verpflichtet einen VW zu fahren.

Es hat aber auch nichts damit zu tun, wenn ein Mitarbeiter ein anderes Auto fährt, das er nicht hinter dem Produkt steht das er baut. Schließlich will jemand der in der Butter Fabrik arbeitet auch mal Margarine kosten.

Wenn man aber in die Nähe von Wolfsburg kommt, dann weiß man was auf den Straßen gefahren wird! VW ist der Ruler hier.

Rückspiegel: Ich danke ganz herzlich für das Gespräch und wünsche eine gute Zukunft

Texte/Fotos:

Detlev Rüller, Claudio Ferrera

Fotos Shuttleanlage:

Eisenmann Maschinenbau KG, Böblingen mit bestem Dank

Der Weekend Thunder zeigte mal wieder was er kann - nur 9 Yellows



Am Samstag den 23.10. wurde das 16. Saisonrennen des WT SCS ausgetragen. 14 Fahrer trafen sich in Virginia auf dem 0,526 Meilen langen Martinsville Shorttrack.

Qualifying: Gaststarter Torsten Eberius holte sich die Pole mit einer 20.862. Mit nur 0.75 sek dahinter Klaus Wagner auf Platz 2. Den dritten Platz sicherte sich Claudio Ferrera mit 21.009 sek. Auf Position vier und fünf, die beiden HPM-Fahrer Jörg Kormany und Conrad Wegener.

Race: Beim Start zu den 250. Runden, gab es keine großen Überholmanöver oder Rangeleien. Nur Claudio Ferrera und Conrad Wegener gingen in der ersten Kurve beide an Klaus Wagner vorbei. Nach nur zehn Runden wurde das Feld zum ersten Mal gebremst. Michael Schubert kam in Kurve drei quer und Joe Steindl konnte nicht mehr ausweichen. Schubert stand nun verkehrt herum in der Kurve als die Leader-Gruppe ankam.

Für die Fahrer stand Schubert im toten Winkel, doch niemand erwischte ihn. Kurz nach dem Restart kam es beim Übereunden zu einem hübschen Ziehharmonika-Effekt, bei dem Thomas Schlösser Hugo Boss touchierte, sich aber niemand drehte. Nur Axel Köster nutzte dies aus und zog an beiden vorbei. Eine Runde später bremste Köster jedoch zu spät und konnte einen Unforced in Kurve drei gerade noch abfangen. Er musste dabei aber so verlangsamen, dass ihn Boss am Heck traf, aber nicht umdrehte.

Es drehte sich jedoch Marko Reinhardt und der hinter ihm fahrende Carsten Scheid musste so stark abbremsen bis er stand. Die Yellow blieb jedoch aus. Die kam wieder nur eine Runde später (20.). Diesmal bekam Scheid Probleme in T1 und stand quer auf der Bahn. Genau hinter ihm das Führungstrio Eberius, Ferrera und Wegener. Eberius konnte noch locker vorbeifahren, Ferrera verlangsamte jedoch ein bisschen, was Wegener nicht ahnte und ihn umdrehte. Ergebnis: Yellow Nummer zwei. Ferrera verlor beim Wenden viele Plätze und Wegener durch einen Boxenstop. Sie starteten beim Restart von Acht und Neun. In der 45.

Was war passiert? Köster vergaß einfach seiner Boxencrew zu sagen, nicht die Reifen zu wechseln, da er ja vor drei Runden dies schon getan hatte. Nach dem Rennen meinte er dazu: "Kein Kommentar."

Die Reifen wurden ja schon 3!!Runden vorher beim Pit-Stop gewechselt. Beim Strafstop hab ich einfach vergessen, das wechseln auszuschalten."

In der 59. Runde bedeutete ein Disconnect das Aus für Torsten Eberius (2.). In der 82. Runde die vierte Yellow des Rennens. Ingo Held (3.) drehte sich Ausgangs Kurve vier. Beim Versuch sich umzudrehen verlor er vier Plätze.

Dreher von Michael Schubert



Runde übernahm Jörg Kormany zum ersten Mal die Führung. Fünf Runden später gab es die dritte Caution. Kai Trakies verlor in Kurve drei die Kontrolle und drehte sich. Köster und Wegener wollten diese YF für einen Boxenstop nutzen, überholten aber noch vor der Boxeneinfahrt zwei Fahrer. Beide erhielten die Black Flag. In der Restart-Runde gingen beide in die Box. Köster kam jedoch fast eine Runde später als Wegener wieder auf die Straße.

Beim folgenden Restart hatte Köster erneute Probleme beim Anbremsen. Nur zwei Runden später, hatte Held das gleiche Problem: auch ein Fast-Dreher in der ersten Kurve.

Stand nach 100 Runden: 1. Kormany, 2. Wagner (der bis dahin ein unauffälliges Rennen fuhr), 3. Ferrera (der sich von acht auf drei vorkämpfte), mit etwa 4 sek Rückstand Wegener (fuhr von neun auf vier) und 5. Held.

In der 101. Runde ein Quersteher von Schubert direkt vor Scheid. Mit Glück konnten beide eine Yellowflag verhindern. Sieben Runden später fing plötzlich Köster sein Motor an zu rauchen. Es kam jedoch erneut keine Yellowflag. Jedoch bedeutete dies das Aus für Köster. Der auf vier liegende Wegener probierte nun die Lücke zum dritten Ferrera zu schließen. Dies ging aber völlig in die Hose, da er sich in der 113., 115. und in der 120. Runde seinen LF so stark runterbremste, dass er in der 125. Runde Held passieren lassen musste. In Runde 135 wollte Held die beiden Lapper Boss und Scheid überholen. Held erwischte aber Boss am Heck und zwang ihn in einen Dreher. Auch Scheid blieb nicht verschont und durfte mit eingedrücktem Dach und rauchendem Motor den Tow Truck rufen. Seine Boxencrew konnte den Schaden aber nicht mehr reparieren und Carsten Scheid musste seinen Wagen abstellen. Boss konnte mit beschädigtem Heck weiterfahren. Diese Gelblichtphase nutzten die Fahrer um sich frische Reifen zu holen und den Tank zu füllen. Außer Kormany gingen alle an die Box. Nach dem Restart gab es wieder eine etwas längere Grünphase.

Bei dieser gab es kaum Positionsverschiebungen. Nur Ferrera konnte sich in der 149. Runde an Klaus Wagner vorbeischieben. Wagner wehrte sich jedoch auch nicht. Nur noch die ersten fünf Fahrer waren in der Lead Lap nach dem Ingo Held sich in der 165. Runde drehte und sein aufgab. Auch da waren die Rennkommissare wieder großzügig und ließen die gelbe Flagge stecken. In der 176. Runde wurde das Rennen aber dann unterbrochen. Der zweite Unforced von Michael Schubert war der Grund dafür.

Wieder nutzten viele Fahrer die Caution für einen Boxenstop. Diesmal ging auch der Führende Kormany an die Box, dafür blieb diesmal der dritte Wagner draußen und übernahm die Führung. In der 186. Runde stand Kai Trakies in Kurve drei quer, konnte aber noch den Tow Truck rufen, sodass keine YF ausgerufen wurde.

Die kam aber sieben Runden später als er sich erneut in T3 drehte. Als in der 199. Runde der Restart erfolgte, setzte sich Ferrera durch einen besseren Start direkt neben Kormany und zog vorbei.



Das Aus für Carsten Scheid

Das konnte Kormany nicht auf sich sitzen lassen und startete gleich in T3 den Gegenangriff. Dabei zog es Ferrera soweit an die Wand das auch noch Wegener mit durchschlüpfen konnte.

Stand nach 200 Runden: 1. Wagner, 2. Kormany, 3. Wegener, 4. Ferrera, 5. Schlösser, 6. Reinhardt (-2Laps), 7. Boss (-2Laps), 8. Steindl (-3Laps), 9. Schubert (-6Laps) und 10. Trakies (-12Laps). In der 203. Runde der dritte Unforced von Trakies und die achte Caution des Rennens. Runde 210 kam Kormany schlecht aus T4. sodass Wegener sich auf Position zwei vorschob. In der 117. Runde holte sich Kormany seinen zweiten Platz zurück. Wegener konnte den Speed der beiden Ersten nicht mitgehen.

So hatten Wagner (1.) und Kormany (2.) bei noch "10 Laps to go" einen Vorsprung von vier sek auf den dritten Wegener. Auf Ferrera (4.) und Schlösser (5.) immerhin schon zwölf sek. Nach 245 Runden gab es allerdings noch eine Yellowflag. Als die Übrerundung von Boss und Reinhardt anstand, verlor Boss die Kontrolle über sein Stockcar und legte einen Unforced hin. So ging das Rennen unter gelb zu Ende.

Der Sieger hieß (schon wieder :-D) Klaus Wagner. Auf Position zwei Jörg Kormany, der in den letzten fünf Runden sicher noch einige Angriffe auf Wagner gestartet hätte. Den letzten Platz auf dem Podium übernahm Conrad Wegener. Die Top-Five vervollständigten Claudio Ferrera und Thomas Schlösser. Auf sechs bis zehn standen: Marko Reinhardt, Joe Steindl, Michael Schubert, Hugo Boss und Kai Trakies. Vier Fahrer sahen nicht die schwarz-weiß karierte Flagge.

Bei den Führungsrunden sahnte Kormany mit 132 weitere fünf Extrapunkte ab. Wagner hatte 74 Führungsrunden und Eberius 43.

Highest Climber wurde Marko Reinhardt. Vom letzten Platz gestartet (14.) fuhr er im Rennen bis auf die sechste Position und machte damit acht Plätze gut.

Insgesamt gab es nur neun Yellows und damit war der Weekend Thunder mal wieder der Cup mit den wenigsten Yellows. Was bei 14 Fahrern aber auch nicht außergewöhnlich ist.

Kommentare nach dem Rennen:
Hugo Boss: "Ich bin auch ein selten dämlicher Trottel. 4 runden vor Schluss drehe ich mich noch beim anbremsen. nur weil ich so fixiert auf Marko war und noch an ihm vorbei wollte. und dann drück ich auch noch den falschen Knopf und steige aus."

na wenn's der Truck gewesen wäre, hätte Joe meinen Platz auch noch bekommen. insgesamt habe ich mir Martinsville schlimmer vorgestellt. Aber das mit meinen ersten Strafpunkten wurmt mich doch ordentlich. wollte die ersten vier Rennen ohne Strafpunkte durchkommen. aber jetzt bin ich endgültig im Weekend Cup angekommen!"

Axel Köster: "Sodale, erst ein paar beinahe UF's, dann noch ein paar Mauerkontakte Kurvenausgangs, einmal BF wegen "Passing under Yellow" beim piten und zuguterletzt geht mir in Lap 108 der Motor in Rauch auf. Habe fertig."

Carsten Scheid: "Mit 12 rd. Rückstand endlich losgefahren, und das FFB fällt wieder aus, TOLL! dann hatte ich auch noch vergessen, Wheel und Pedale zu kalibrieren, weswegen ich dann gleich erstmal Marko ins Heck fahre...SORRY dafür!!!! hoffe, habe dir nicht das Rennen versaut. na ja, dann war ich eigentlich ganz gut unterwegs, ziemlich safe aber auch nicht zu langsam, Top10 wäre drin gewesen. leider wurde ich dann in einen Accident verwickelt. hugo war vor mir und wurde überholt(Ingo Held war es, glaub' ich), und dabei Opfer eines changelines. hugo kann nix mehr machen und drückt mich in die wall. leider genau frontal eingeschlagen, Engine Schrott!"

Claudio Ferrera: "War Das Fair von mir!? *g* Nach ein Restart überhole ich Jörg in der ersten Kurve...vor lauter schlechten Gewissen entscheide ich mich in der Nächsten Kurve Jörg vorbei zu lassen. Na ja bin leider in der Kurve in die Mauer...dadurch schlüpft nicht nur Jörg durch sonder auch noch Conner der Schlingel durch.

So war das nicht geplant. Danach irgendwie nicht mehr meinen Fahr-Rhythmus gefunden und der Thomas kam dadurch auch immer näher.

Passing under Yellow.

Bin dann nach der Führungsgruppe auf die Strecke gekommen. Noch schnell Jörg bescheid gegeben, dass er mich doch bitte bei der nächsten YF relappen lassen soll, was er dann auch brav getan hat. Danke noch mal Jörg.

Dann wieder in der Lead Lap und Plätze gut gemacht. Konnte dann so 40 Runden vor Schluss oder so, keine Ahnung, auch den zweiten Platz übernehmen, musste den aber nur wenige Runden wieder abgeben, an Jörg. Dann noch mal schnell Jörg gewisphert: "Los Fotofinish!" Was dann

auch ziemlich cool aussah."

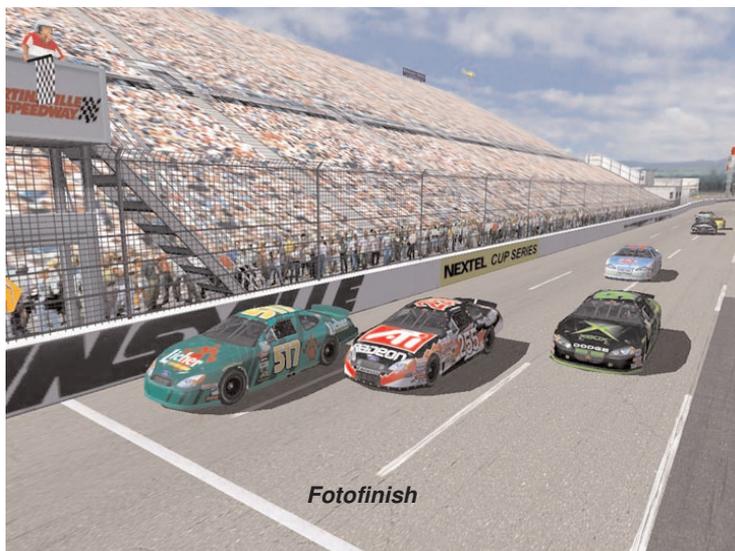
Marko Reinhardt: "Zur Beruhigung Carsten, mein Auto hatte weder Schaden noch hatte ich ne Runde verloren (dank der nächsten Yellow, kurz danach). Das Hugo aber 10 Runden vor Schluss ein unforced hingelegt hatte war für mich wiederum sehr beruhigend. Aber aus sportlicher Sicht war es doch schade."

Thomas Schlösser: "Ich weiß gar nicht was ich sagen soll. Ich hatte ein saumäßiges Glück auf diesem tennisplatzgroßen Kurs

den fünften Platz einzufahren. 2x war der Leader schon auf Sichtweite hinter mir und wollte mich bald Überunden, da kam Gott sei Dank eine Yellow und ich war wieder einmal "gerettet".

Somit bin ich wirklich sehr Zufrieden mit dem Ergebnis. Anscheinend liegen mir die schnellen Ovale mehr. Es hat mir auch wieder viel Spaß gemacht mit Euch zu Racen, ich meine alle. Die DOM macht da weniger Spaß."

Conrad Wegener



Egal, hat riesen Spaß gemacht so viele Runden unter Grün zu fahren."

Jörg Kormany: "War ansonsten wieder mal ein Klasse Rennen



von Euch. Und ich bin heute um eine Erkenntnis reicher geworden. Der Klaus hat KEINE Nerven. Ich konnte machen was ich wollte, ich kam nicht mehr vorbei. Dafür noch ein Sorry an den gesamten Grid, ich hab's echt versucht"

Conrad Wegener: "Hat mal wieder mächtig viel Spaß gemacht. Hab dann leider Claudio rumgedreht, und noch nen Rempler drauf gegeben. Sorry noch mal dafür. Bin dann mit Axel in die Box gefahren und haben dann beide ne BF für



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Nach dem letzten Yellow-Debakel in Martinsville brodelte es im Grid der DOM2. 34 Piloten, die offensichtlich weder Tod noch Teufel fürchten, haben sich auf den Weg nach Atlanta gemacht. Respekt! Doch zum grossen Knall kam es schon vor dem Beginn des 1. Trainings.



Bernhard Riedler #246 in Schwierigkeiten

Der bisher souveräne Leader des aktuellen Aufstiegszyklus, Sebastian Schmalenbach, wurde von der Ligaleitung für das Rennen in Atlanta gesperrt. Weiters darf er in dieser Saison nicht mehr aufsteigen. Grund dieser Sanktionen waren diverse verbale Entgleisungen von Sebastian gegenüber anderen Fahrern und Rekommitgliedern. Somit wurde der fulminante Aufstieg von Schmalenbach jäh gebremst. Davon unbeeindruckt setzte nach vierwöchiger Rennpause Christian Ulrich seinen FujiFilm-Dodge auf Startplatz eins. Zweiter wurde sein Teamkollege Conrad Wegener vor Thomas Schlösser und Andreas Gaida.

Zum Rennen hin zogen dann dunkle Wolken am Himmel auf - Cloudy. Ein schlechtes Omen? Der Tank des Pacecars wurde zur Sicherheit bis obenhin vollgemacht. Und schon kurz nach dem Fallen der Grünen Flagge rappelte es im Feld. Thomas Böttcher und Sebastian Bach konnten sich nicht auf eine Linie einigen. Schon Feierabend hatten daraufhin Nikolaus Neumann, Frank Stevens, Martin Nachtsheim sowie Sebastian Bach selber. Kaum war die 1. Gelbphase beendet, kam auch schon die Nächste. Business as usual in der DOM2.

Carsten Scheid's Motor segnete das zeitliche. Der zu diesem Zeitpunkt einzig glückliche an der Rennstrecke war der Imbissverkäufer, dessen Umsätze proportional zu den Gelbphasen steigen. Ein Blick auf die Uhr sowie der Anzahl gefahrenen Runden, liess auf einen langen Abend schliessen. Restart in Runde 11. Christian Ulrich vor Andreas Gaida und Conrad Wegener hiessen die momentan an den Podestplätze. Dann folgte ein fast 60 Runden langer Grüntint, der zum erstenmal seit Wochen die Crewchiefs ins Rotieren brachte. Kündigte sich doch ein Pitstop unter Grün an.

DOM2 - Weitere Chaostage in Atlanta?

Wie lange reicht der Sprit, halten die Reifen, wo kommt man wieder raus? Manch einer wünschte sich nun einen Ross Brawn an seiner Seite. Marcus Trelenberg erlöste das Gros der Fahrer in



Köster #853 mit einer Stunteinlage

Runde 63 von den Rechenqualen, als ihn ein Reifenschaden in einen Unforced zwang. Entnervt warf er seine Rennhandschuhe in die Ecke: "Wat hab ich denn jetzt schon wieder gemacht?" Zu diesem Zeitpunkt führte Andreas Gaida das Feld vor dem als elfter gestarteten Axel Ziganki und dem Polesitter



Wegener #514 auf Tuchföhlung mit Zanker

Ulrich an. Bereits auf dem Heimweg war da schon der angesäuerte Michael Malecki: "Für mich war das Rennen auch in Runde 1 praktisch schon beendet:

Heck eingedrückt, Dach eingedrückt und Motor angeschlagen. Nach etwas mehr als 20 Runden und kurz vor der Überrundung hatte ich keinen Bock mehr mir diesen Mist anzutun..."



Saisonsieg für von Frieling

hiess es für Thomas Schlösser, als er in diesen Unfall hineingeriet und sich sein Auto aufs Dach legte. Und so ein Flug tut dem Motor gar nicht gut. Der kommende Restart wurde Axel Köster zum Verhängnis: "Man reiche mir einen Strick um mich aufzuhängen !!! Beim Restart in Lap 84 etwa kommt es natürlich wie es kommen muß. Leichter Quersteher beim Beschleunigen, es zieht mich nach unten und ich laße mich von einem Überrundeten derart torpedieren. Sorry nochmal für das blöde Manöver, das mir die Karre gleich richtig zerreißt." Die

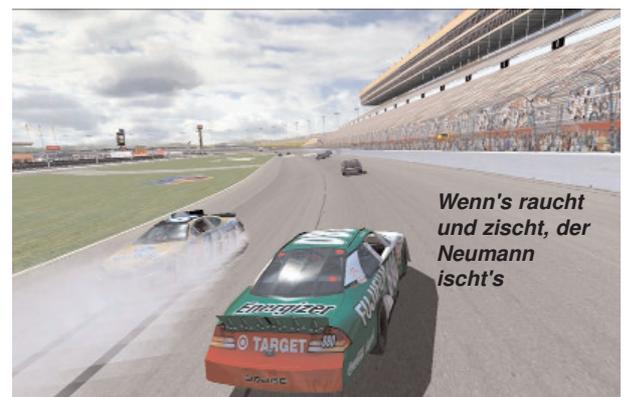
Umlauf die schnellste Rennrunde in den Asphalt: 28.155 sek. Black Out in der 138. Runde. Ein Serverwarp wirbelte das Feld tüchtig durcheinander. Durch den kurzfristigen Ausfall kam es zu einer Kettenreaktion, bei der das Ein oder Andere Auto beschädigt wurde. Arthur Seiverth, der sich noch Chancen auf den Aufstieg ausrechnete, hat es am schwersten erwischt.

Sein Bolide überstand die Kollision nicht und gab den Geist auf.

Sein Gesichtsausdruck sprach Bände. Ob's noch für den Aufstieg reicht? Das inzwischen arg dezimierte Feld setzte nun zu einem fulminanten Schlusspurt an. Am Ende setzte sich von Frieling an die Spitze und fuhr seinen 5. Saisonsieg ein.

Nun folgte wieder eine Yellow der Anderen. In Runde 73 war es erneut Thomas Böttcher der eine Pacecar-Phase auslöste: Change Line. Der Leidtragende war Bernhard Riedler dessen Heck in Mitleidenschaft gezogen wurde. In der Folge davon legte er in der 95. Runde einen astreinen Unforced hin. Der Frust über das Rennen war aber schnell verflogen, da er so früher seine frisch geschlüpfte Tochter in den Arm nehmen konnte.

Löwensenf Boxenluder konnten das Schlimmste bei Axel verhindern. An der Spitze lag weiterhin Gaida vor dem abstiegsgefährdeten von Frieling sowie dem kleinen Conner. Den die Fernsehcameras in Runde 116 genau ins Visier nahmen, da er Frank Zanker keine Luft zum Atmen liess.



Wenn's raucht und zischt, der Neumann ischt's

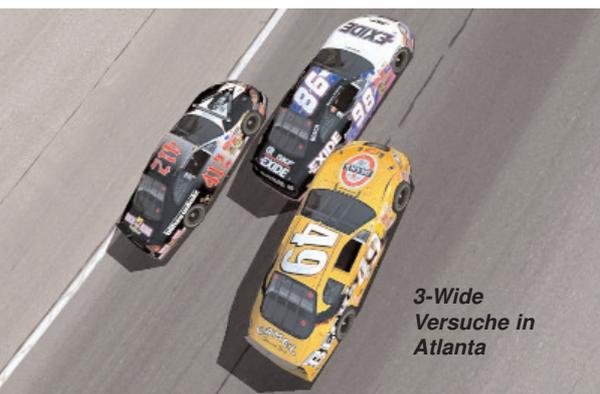
An der Spitze ist derweil ein heftiger Kampf entbrannt. Gaida, von Frieling, Kadlcak und Schrader wollten den Platz an der Sonne. Schlechte Karten hatte Andreas Gaida, der die meisten Leadlaps in diesem Rennen einfahren sollte: "Ich hatte ein paar Mauerkontakte und unter

Das Podium komplementiert Mike Kadlcak und Stefan Schrader. Das Rennen ging aufgrund eines Zusammenstosses zwischen Arnulf Köhler und Frank Zanker drei Runden vor Schluss unter Gelb zu Ende. Insgesamt sahen 17 Fahrer das Ziel.

Darunter auch der tapfere Stefan Lippert, dessen Arbeitsgerät bereits in der 1. Runde stark demoliert wurde. Mit 11 Yellows liegt man im Bereich des Saisondurchschnitts von 10,7, jedoch deutlich unter dem Martinsville Ergebnis.

Fazit: Die DOM2 konnte die Intensivstation verlassen, für eine definitive Entwarnung ist es aber noch zu früh.

Text: Christian Ulrich,
Bilder: Conrad Wegener



3-Wide Versuche in Atlanta

Beim einem der gefürchteten Restarts ging Joachim Gallert kurzfristig das Talent aus und riss mit einem Unforced den guten Tim Schröder ins Verderben. Für beide war an dieser Stelle die Dienstfahrt zu Ende. Sie verzogen sich darauf in ihre Motorhomes und waren für keine Stellungnahme bereit. Ebenfalls die Segel streichen

Gelb ist mir Conner ins Heck gerauscht, was mir irgendwie 3 mph auf der Geraden geklaut hat." Am Ende war es der 4. Platz und somit der (erneute) Aufstieg in trockenen Tüchern. In Runde 128 kamen sich Dirk Wilke und Axel Ziganki ins Gehege. Dirk, mit den Strafpunkten vor Augen, brannte dann im 146.



Eugster siegt in Keimola

Wilke sichert sich die Meisterschaft 3 Rennen vor Schluss

GGPLC - Am 30.10. trafen sich die Fahrer des Jochen Rindt Cup zum drittletzten Rennen der Saison. Zum ersten Mal in der GGPLC wurde dabei die Strecke im finnischen Keimola befahren.

Im Qualifying setzte wie erwartet Fredy Eugster die Akzente. Von einem Neustart des Trainings wegen Serverproblemen unbeeindruckt, fuhr er mit einer 1:15.3 eine deutliche Pole Position. Auf Rang 2 kam BRM Pilot Marco Saube, der mit einer 15.9 ebenfalls die 1:16er Marke knacken konnte. Dritter wurde der Cooper von Tobias Walter vor Ferrari-Chef Mike Schneider und Tabellenführer Andy Wilke im BRM. Die folgenden Plätze gingen an Stefan Gawol und das Baham-Duo Aldo Regozani und Andreas Müller vor Dietmar Scholz, der als letzter unter 1:17 kam. Hinter Alex Marx und Rainer Merkel fanden sich geschlossen die Teams Eagle und Lotus mit Markus Schreiner, Werner Reichert, Mark Edelmann, Thorsten Schulz, Maerte Gabriel und Alfred Manzella. Ohne Zeit blieb Pallenberg, der nach seiner Aktion gegen Saube in Rouen eine Strafe in Form von Qualisperre und Stop-And-Go im Rennen zu absolvieren hatte.

Als sich das Feld auf die Startpositionen begab, waren leider schon die ersten 2 Ausfälle zu verzeichnen - Tobi und Dietmar konnten aufgrund technischer Probleme nicht ins Rennen gehen.

Als die Startflagge fiel, kam

Fredy ideal weg, und sollte damit seinen Verfolgern für das Rennen schon nach vorn entschwinden sein. Saube hingegen kam kaum vom Fleck und musste sich Mike und Andy geschlagen geben. Dahinter sortierten sich Stefan und Aldo ein.

Das BRM Duo machte dann in den nächsten 2 Runden hinter Indys Ferrari Druck, dem dieser nicht gewachsen war, in Turn 1 durchs Gras musste, und sich hinter den BRM wieder einordnete. Stefan Gawol fiel dabei ebenfalls einige Plätze zurück.

Im Mittelfeld hatte Edelmann einige Plätze gewonnen, fiel dann aber zunächst wieder ans Ende des Feldes zurück.

Kurz darauf die ersten Ausfälle: Schneider beim Versuch wieder aufs Podium zu kommen und Pallenberg wenige Runden nach seinem Strafstop. Profitierend von kleineren Zwischenfällen war Werner von Startplatz 13 auf Rang 5 vorgefahren, ehe der Weslake-Motor versagte. Vorn waren die

Plätze bezogen, und auch ein kleiner Ausflug in die Wiese von Andy Wilke änderte nichts. Im Mittelfeld legte Mark Edelmann eine Aufholjagd hin, bei der er wieder auf Rang 7 nach vorn kam. Stefan Gawol konnte zum Rennende sich noch nah an Aldo heranschieben, aber der Brabhamfahrer konnte seinen 4. Platz verteidigen.

Fredy Eugster gewann schliesslich mit über 20 Sekunden Vorsprung auf Andy, der wiederum deutlich vor Marco lag. Aldo, Stefan und Andreas komplettierten die Top 6. Dahinter folgten Mark, Alex und Maerte der ganz knapp vor Rainer die Ziellinie überquerte. Das Resultat komplettierten Alfred Markus und Thorsten.

Mit diesem Ergebnis steht Andy, trotz bisher nur eines Sieges, als Meister vorzeitig fest. Er profitiert vor allem von seiner Konstanz mit nur einem Ausfall durch Motorschaden.

Im Duell um Rang 2 kam Marco durch den Ausfall Tobis knapp an ihn heran. *Marco Saube*





DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

18 Fahrer fanden sich auf der Rennstrecke in Atlanta ein, um das DOM3-Rennen und das letzte Rennen für das Aufstiegsintervall zu fahren. Die Temperaturen waren das ganze Wochenende mit 51 Grad Fahrenheit, und dies sind immerhin nur ca.10 Grad Celsius, lausig kalt. Wenigstens sollte es für die Qualifikationen keine Bewölkung geben und der Wind hielt sich mit 2 mph auch zurück.

Erster wurde in der Qualifikation Stefan Bauer, der einmal mehr eine sehr gute Leistung ablieferte vor Christian Prasuhn und Steffen Schmoranz. Das Rennen stand unter schwereren Bedingungen, da der Wind nun mit 11 mph um einiges zunahm und es leider auch noch bewölkt wurde.

Die Dom3 hatte nach dem Yellow-Rennen in Martinsville einiges wieder gut zu machen. Doch es sollte zuerst so aussehen, als käme die Yellow Seuche zurück in die 3. Liga. Kaum war die grüne Flagge geschwungen, kollidierte Stefan Pültz mit Udo Elsner. Dies löste jedoch noch nicht die 1. Yellow des Rennens aus, da sich beide auf die Wiese des Infields verabschiedeten.

Während Stefan Bauer bei seinem Start seinen Wagen noch abfangen konnte und so nur die Führung an Prasuhn abgeben mußte, gelang dies ein paar Plätze dahinter Peter Neuendorf nicht.

Letzte Chance für den Aufstieg Startprobleme mit überraschendem Ende

Es rutschte in die Wand und wieder auf die Strecke zurück. Dort erwischte er noch Georg Korbel leicht, der innen vorbei wollte. Dieser räumte daraufhin Nils Herbstrieth mit ab. Doch diese drei schlugen jeweils nur leicht an und konnten das Rennen wieder normal aufnehmen.



Schlimmer erwischte es Martin Kirchner. Während er bei Ausruf der Yellow vom Gas ging um innen an den vor ihm wild drehenden Neuendorf vorbei zu kommen sieht Michael Haase eine Lücke die sich Sekunden später als Trugschluss erweisen sollte.

Fast ungebremst fährt er Kirchner in den Wagen. Dieser verabschiedet sich dadurch ins Infield. Diese Aktion sollte nach dem Rennen noch eine Strafe nach Protest von Martin

Kirchner an Michael Haase zur Folge haben.

Die Box wurde in der ersten Yellow von Kirchner, Korbel, Pültz und Heuer besucht. Dadurch fielen sie ans Ende des Feldes zurück.

Nachdem wieder grün geschwenkt wurde, pflügten Kirchner gefolgt von Korbel und Pültz direkt durch das Hinterfeld und überholten und konnten in den ersten 2 Runden 4 Plätze gut machen. Runde 13 brachte die nächste Unterbrechung. Nils Herbstrieth, der noch unschuldig in der ersten Yellow gedreht wurde, verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug und drehte sich Ausgangs der letzten Kurve vor Start/Ziel.

Während Rene Cremer noch mit Vollgas über den Rasen vorbei kommt und Michael Haase's Lücke sich diesmal nicht schließt und er oberhalb des sich drehenden Herbstrieth vorbei kommt, hat Stefan Brockert nicht soviel Glück.

Er torpediert den Wagen mit der Nummer 102 nach allen Regeln der Kunst. Martin Kirchner, der bis zu diesem

Zeitpunkt beherzt wieder aufgeholt hatte, trotz des wiederum vorbildlichen Verzögerns bei Ausrufen der Yellow, konnte den Wracks nicht mehr ausweichen.





Der Schlag von den Fahrzeugen die von oben in ihn reinrutschten, beendeten sein Rennen. Christoph Guler, der dieser Yellow ebenfalls kurz in die Wand gezwungen wurde, konnte das Rennen fortsetzen.

An der Ausfahrt der Boxengasse wurde es wirklich eng, als Haase, Prasuhn, Schmoranz und Tschepe fast gleichzeitig die Ausfahrtslinie erreichten.

Den folgenden Restart nutzte Rene Cremer um an den Führenden Thomas Quella vorbei zu fahren. Dieser wurde bei dieser Aktion sogar bis auf Platz 5 weitergereicht. Doch auch diese Grünphase war nicht von langer Dauer. Georg Korbelt, der nun auf Platz 3 lag, verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug und drehte sich auf

der Backstraight und riss Peter Neuendorf und Stefan Bauer mit ins Verderben.

Der Rest des Feldes schafft es über das Infield den Wracks auszuweichen. Am glücklichsten überstand der Verursacher Georg Korbelt diesen Unfall.

Er kommt nach einer 360-Drehung in Fahrtrichtung an der Wand zu stehen und kann direkt wieder voll beschleunigen. Allerdings ließ dieser in der Box seinen entstandenen Schaden voll reparieren und rutschte wieder ans Ende des Feldes noch vor Thomas Quella.

Quella fuhr als einziger erst eine Runde später in die Box. Dies führte bestimmt zu Verwunderungen im Team.

Beim Restart gab Korbelt das Zeichen an Quella ihn außen zu überholen. In einem Interview später, sagte Korbelt dazu, daß ihn das schlechte Gewissen plagte, weil er im 3. Rennen in Folge, Quella das Rennen durch einen Unfall versaut hätte. Und immerhin ging es für Quella um den Aufstieg in die DOM 2.

Leider wehrte diese Grünphase wiederum nicht lange. Christoph Guler löste die 4. Pacecar-Phase des Rennens in Runde 26 aus. Bis dahin wurde kaum eine Runde unter Grün gedreht. Was war passiert? Guler verlor kurz die Kontrolle über sein Fahrzeug auf der Backstraight. Die Situation schien schon geklärt, als er zurück auf die Strecke und Steffen Schmoranz vor dessen gewählter Linie fährt. Diesem Crash wurde neben Guler und Schmoranz noch Christian Prasuhns Fahrzeug in Mitleidenschaft gezogen.

Die folgende Grünphase nutzten Thomas Quella und Georg Korbelt um gemeinsam an Neuendorf und kurze Zeit später auch noch an Christoph Apitz vorbei zu kommen. Somit waren den beiden die Plätze 3 und 4 zu diesem Zeitpunkt sicher. Als härtere Nuss sollte sich der auf Rang 2 liegende Rene Cremer erweisen. Doch auch dieser wurde von Quella in Runde 41 und einer Runde später auch von Georg Korbelt geknackt. Circa 10 Sekunden vor der nächsten Yellow in Runde 44 schafft Thomas Quella auch noch Stefan Tschepe, der bis dahin auf Platz 1 lag.

Nach Ausrufen der Yellow schlüpfte Georg Korbelt noch in Turn 1 an Tschepe vorbei, dies war ein Verstoß gegen das Gentlemen-Agreement, daß normalerweise in dieser Phase des Rennens zwischen den Fahrern besteht.





Somit fuhr Korbels auf Platz 2 vor. In einem Interview nach dem Rennen darauf angesprochen, gab Korbels folgende Antwort: "Es war mir nicht bewußt, dass ich unter Yellow überholt habe, wenn es so ist entschuldige ich mich auf diesem Wege bei Herrn Tschepe für diesen Verstoß gegen diese Fahrerabsprache". Dem Reporter fällt es schwer, dieser Aussage glauben zu schenken, da die Wiederholung eindeutig etwas anderes beweist. Als er Korbels mit dem Videobeweis (siehe Bild) konfrontiert, bricht dieser das Interview kommentarlos ab und verschwindet im Fahrerlager.

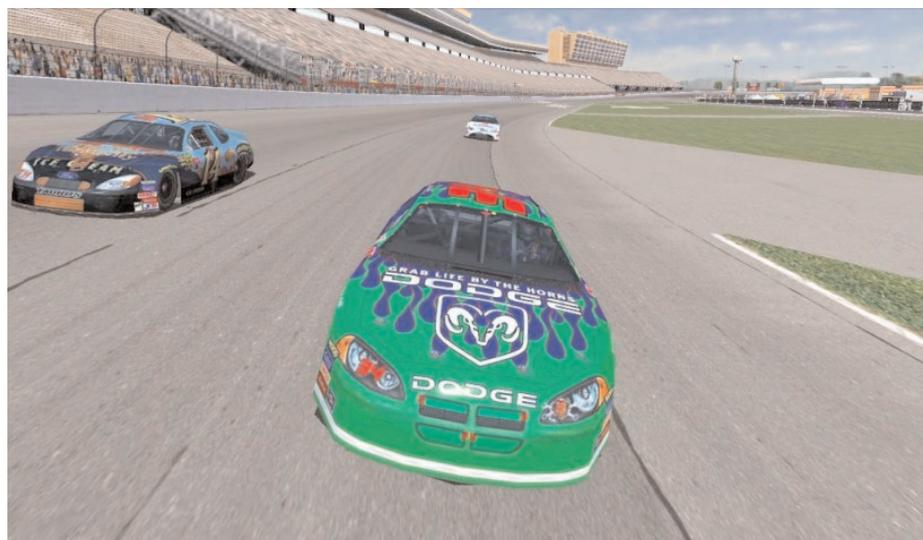
Aber wie kam es eigentlich zu dieser Yellow? Christian Heuer legte nach einem kurzen Wandrütteln einen sauberen Dreher hin. Glücklicherweise kam niemand weiter zu Schaden, außer eventuell Heuers Stolz nach einem für einen erfahrenen Fahrer vermeidbaren Fehler. Nachdem sich alle Fahrer frische Reifen geholt hatten und die Tanks füllen ließen, sollte die längste Grünphase, mit immerhin 114 Runden Länge, folgen.

Nach dem Restart holte sich Korbels noch in der gleichen Runde Platz 2 und kurz vor der Start/Ziel Linie auch noch den ersten Platz vom führenden Udo Elsner.

Rene Cremer wollte das Trio bestehend aus Korbels, Elsner und Quella nicht davon ziehen lassen und pushte in den nächsten Runden bis er den Abstand wieder eingefahren hatte. Korbels konnte sich in den nächsten Runden durch die Positionskämpfe hinter sich ein wenig absetzen.

In Runde 61 überholte Quella den 2. Elsner und schloss in den nächsten Runden mit Eiltempo auf Korbels auf.

Eine Schrecksekunde kam in Runde 68 auf. Christian Heuer, der wohl nicht mit seinem Wagen zufrieden war, drehte sich ein zweites mal an diesem Tag.



Er kam auf der Backstraight zum stehen und legte direkt beherzt den Rückwärtsgang ein

um aufs Apron zu fahren und sich erst einmal wieder zu sammeln. Vielleicht hatte er auch nur von seinem Spotter zu hören bekommen, daß die Führenden im Begriff waren durch Turn 2 zu schießen und es eine schlechte Idee sei, auf der Streck zu bleiben. In jeden Fall ließ die gute Entscheidung von Heuer keine weitere Yellow entstehen.

Das Duo Korbels-Quella konnte sich in der Folgezeit gut von Rene Cremer absetzen, der bis in Runde 78 immer wieder in Positionskämpfe verwickelt wurde.

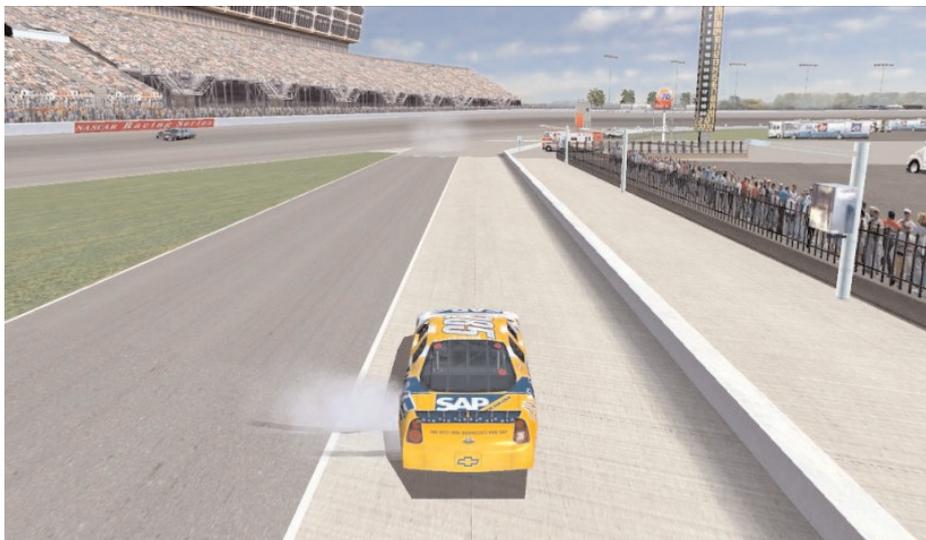
In Runde 80 mußte Georg Korbels seiner zu schnellen Fahrweise Tribut zollen. Quella überholte innen und übernahm die Führung. Korbels Reifen waren wohl zu weit runtergefahren. Rene Cremer konnte in Folge mit schneller Fahrweise die Lücke zu Korbels schnell verkleinern.

In Runde 94 entschied sich Korbels dazu in die Box zu kommen. Er signalisierte Quella noch, daß er in die Box muß, dieser wollte aber wegen seiner immer noch ansehnlichen Performance weiter draußen bleiben.

Es sollte sich als die richtige Entscheidung für Korbels rausstellen.

Durch den früheren Boxenstopp gegenüber Quella und Cremer konnte er soviel Zeit gut machen, daß er mit einem Polster auf seine beiden Verfolger nach dessen Boxenstopps auf Platz 1 fuhr.

Erwähnenswert ist noch, dass Rene Cremer etwas früher als Quella in die Box gezwungen wurde. Bei dem Überholversuch des überrundeten Christoph Apitz, drückte dieser Cremer an die Wand.



Bis Runde 123 konnte Korbel seine Führung verteidigen. Doch dann waren seine Reifen wieder soweit runter gefahren dass sich Cremer und Quelle nun die Führung schnappen konnten. Aber was einmal klappt, klappt auch bestimmt ein zweites mal. Und so ging Korbel wieder vor seinen Konkurrenten in die Box. Und wieder ging die Rechnung auf. Nachdem Cremer und Quella nach ihren Stopps wieder auf die Strecke kamen, war er wieder vor den beiden.

Der längere Aufenthalt kostete später Rene Cremer seinen 3 Platz. Nach den Stopps des Führungstrios war der neue Führende geboren.

Michael Haase konnte wohl seinen Augen kaum trauen, als er 20 Runden vor Schluss als erster im Felde geführt wurde. Dies veranlasste ihn dazu, es mit dem Reifensatz die letzten Runden zu versuchen und er betete sicherlich auf Teufel komm raus. Doch dann fiel ihm 7 Runden vor Ende ein lautes

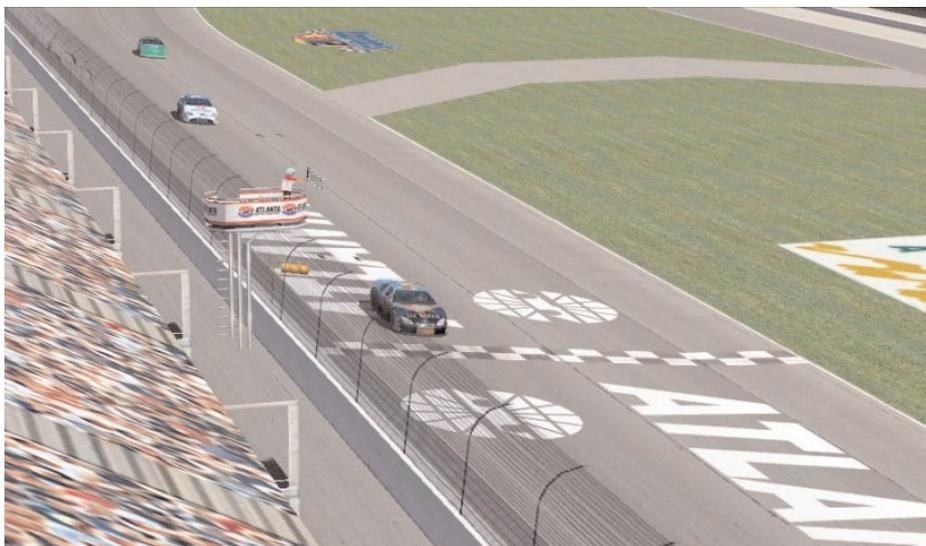
hallendes Geräusch im Fahrzeug auf. Sollte der Motor so kurz vor dem Triumph doch noch seinen Geist aufgeben? Dies wäre ja eine Ungerechtigkeit sondergleichen. Doch das Geräusch kam aus einer ganz anderen Ecke des Fahrzeugs. Der Tank seines Boliden übernahm in Runde 156 die Funktion eines Resonanzkörpers, da er fast leer war. Da hat der junge Nachwuchsfahrer wohl seine Tanknadel nicht im Auge gehabt. Nun wurde Haase, der erst seit diesem Cycle in der DOM3 fährt, sichtlich nervös.

Zuerst fuhr er zu schnell in Richtung Box, bremste kurz vor der Tempomessung zu heftig und drehte sich in die Box. Nun lagen seine Nerven blank, die schöne Platzierung ist dahin. Leichter Frust und die daraus fehlende Konzentration war wohl auch ausschlaggebend für dessen Dreher bei der Boxenausfahrt. Er beschleunigte zu schnell, drehte sich erneut.

Durch diesen Dreher rutschte Haase unglücklich auf der Strecke in Turn 1 und den Offiziellen blieb nichts anderes übrig als die letzte Caution dieses Rennens auszurufen. Somit gab es noch einen letzten Restart mit einer Runde zu fahren. Dies änderte jedoch nichts mehr an den vorderen Platzierungen, sodass Georg Korbel seinen ersten Sieg für das Team "Infinity Racing" feiern konnte, gefolgt von Thomas Quella, der sich damit seinen Aufstieg sicherte, und Stefan Pültz auf Rang 3. Der Dreher von Peter Gess beim Restart hatte keine Folgen mehr, außer auf seine eigene Platzierung.

Somit verlor er bei einer noch zu fahrenden Runde 3 Plätze und landete auf Platz 9.

Georg Korbel



Ex Pro - Forceler triumphiert in Atlanta

Rico Schwartz knüpft an alte Erfolge an



von Jürgen Nobbers

Atlanta, der Ort für den nächsten Test, der aufstrebenden Jungrennfahrer: den Rookies, dem Nachwuchs. Zahlreiche Zuschauer, die schon für die D.O.M. Rennen angereist waren, säumten die Ränge. Angenehme 70° Fahrenheit und Windstille sorgten für prächtige Stimmung in dem Oval, und in der V.I.P. Lounge. Zehn Neulinge gingen an den Start. Garniert wurde das Feld von zwei Fahrern der D.O.M. und einem Trucker, Bernard D. Bram.

Eine Duftmarke setzen konnte



Während im Hintergrund Detlev Schuster Piruetten dreht, fährt Klaus Jonke #289 unbeirt weiter

Dennis Hirschka, dem in der Qualifikation die schnellste Runde gelang.

Er verwies Reinhard Frey und Rico Schwartz auf die Plätze.

Während Pole-sitter Dennis Hirschka die Rookies ins Rennen führte, vermeldete die Rennkommission die Disqualifikation von Klaus Bartling, der technische Probleme hatte, und nicht rechtzeitig am Start war.

Die Nervosität war zu spüren, und in den ersten Runden wurde drei Mal der Fahnschwenkerobmann genötigt, sein Können an der Fahne unter Beweis zu stellen. Michael Haase zeigte sich jedoch davon unbeeindruckt, und brannte in der achten Runde die schnellste Zeit in den recht kühlen Asphalt. Nach 28,864 Sekunden blieben die Uhren stehen.

Nach dem Restart der dritten Yellow Flag wurden dann ein gutes Rennen gefahren.

Was die Fahrer nicht wissen konnten, sie mussten mit den



Der spätere Zweite Volker Dudziak #279, in seiner Hämorrhoidenschaukel, geht an Werner Bernhard #288 vorbei.

Reifen spahsam umgehen, da jetzt 50 Runden am Ring zu fahren waren. Aber der Reihe nach.

Florian Hartwich geriet als erster in den Fokus der Betrachter, denn in Runde 19 geriet in leichte Probleme. Er musste Volker Dudziak, Detlev Schuster, Bernard D. Bram, Reinhard Frey und Nikolaus Neumann passieren lassen.

Drei Runden später ging Michael Haase an Klaus Jonke vorbei, und lag erst ein Mal auf Rang Drei.

Jetzt, so richtig in Fahrt schob er sich an dem Urgestein Rico Schwartz, ein Ex Pro-Forceler, vorbei, und hatte den Leader im Visier. Runde 25, Volker Dudziak sah sich durch Reinhard Frey in Bedrängnis gebracht, und verlor seinen fünften Platz.

Nikolaus Neumann, im Draft von Frey zog auch innen vorbei. Führungswechsel in der



Michael Haase #285, mit einem kurzen Intermezzo an der Spitze, vor Polesitter Dennis Hirschka

27. Runde. Michael Haase löste Dennis Hirschka an der Spitze ab. Klaus Jonke konnte in der 33. Runde dann das hübsche Heck von Reinhard Frey begutachten, der sich auf vierten Platz vorschob.

Rico Schwartz, auf Rang Drei liegend, musste erst Reinhard Frey, und dann Nikolaus Neumann hinterher sehen.

Michael Haase in Führung vor Hirschka, Frey, Neumann und Schwartz, der aber kurze Zeit später kontern konnte, und Neumann wieder das Nachsehen gab. In Runde 49 dann erneuter Führungswechsel. Dennis Hirschka und Michael Haase tauschten die Plätze. In Runde 50 hieß der Spitzenreiter plötzlich Reinhard Frey, und nicht mehr Michael Haase, der urplötzlich wie vom Erdboden verschwunden war. Sechs Runde lang konnte sich Frey den frischen Wind um die Nase wehen lassen, wurde dann aber in der Pitlane von Schwartz überholt. Volker Dudziak griff sich ebenfalls Extrapunkte ab, weil er extrem lange draußen blieb. Im 69. Umlauf hieß es dann: Luft schnappen und tief durchatmen.

Eine kleine Pause konnte sich der werte Fahrer gönnen. Wiederum ein buntes Treiben an der Spitze des Feldes. Praktisch jeder wollte mal vorne weg fahren.

Reinhard Frey und Bernard D. Bram waren die lucky Winner in dem Spiel um kleine Bonipunkte.

Endspurt: Noch 20 Runden waren zu bewältigen. Nikolaus Neumann nahm Dennis Hirschka den zweiten Platz ab.

Klaus Jonke ging an Werner Bernhard vorbei, und wurde auf Rang Sieben geführt. Rico Schwartz auf dem Weg an die Spitze. Jetzt, da nur noch

Erst verlor er an Nikolaus Neumann die Spitze, dann direkt den zweiten Platz an Rico Schwartz, der wie entfesselt fuhr. Neuer Spitzenreiter wurde gemeldet. In der 88. Runde hieß der Leader Rico Schwartz.

Auf Rang Fünf wurde Klaus Jonke drei Runden vor Schluss geführt, der bis dort eine bravouröse Leistung an den Tag gelegt hatte, aber eine bessere Platzierung mit schwarzen Flaggen über Board warf.

Rico Schwartz hieß der Gewinner des Rennens. Dennis Hirschka folgte mit einem Abstand von 0.813 Sekunden. Weiter 3.524s Sekunden lag der dritte auf dem Podium zurück, Volker Dudziak.

Der Erst- und Drittplatzierte sind inzwischen in die dritte Division der D.O.M. aufgestiegen, und fahren dort um Ehre und Punkte.



knapp 15 Runden zu fahren waren, wurden nicht mehr taktiert, sondern es galt das Motto 'Volle Lotte, wieder mal'.

Das musste kurze Zeit später auch Bernard D. Bram feststellen.

Der Rest der Truppe muss in den nächsten Rennen erneut sein Können unter Beweis stellen.

**Jede Woche Montag neu:
Der Rückspiegel
Packend und informativ**

RTC zu Gast in BELLA ITALIA

Thomas Ettig triumphierte erneut

Gastkommentar Thomas Ettig

MONZA Auf dem 1967er Layout der legendären Strecke von Monza errang Thomas Ettig seinen 5. Sieg im 5. RTC-Rennen, und brach damit seinen Startrekord aus der ersten Saison. Von der Pole Position aus stellte er von der ersten Sekunde an klar, dass er sich den Sieg nicht nehmen lassen würde und fuhr seinen Verfolgern davon.

Wie in allen Rennen zuvor gab es auch in Monza wieder einen spannenden Kampf um die nächsten Podestplätze, die sich letztlich Thomas Althaus als 2. und Ingmar Fieske als 3. sicherten.

Das bedeutete auch gleichzeitig den ersten

Doppelsieg von Team Nagybalfasz. Dabei sah es aber über weite Strecken so aus, als würden sich andere aufs Podest schieben können. Einer von diesen Kandidaten war Jo Stüpp, der sich nach der starken Vorstellung im letzten Rennen auch dieses Mal wieder in gestochener guter Form präsentierte und in den ersten Runden drauf und dran war, seinen am Start verlorenen 2. Platz von Fieske wieder zu holen...bis ihn eine gebrochene Kupplung zur Aufgabe zwang. Doch kaum war Jo Stüpp aus dem Rennen, übernahmen Norman Richter und Thomas Althaus die Rolle der Fieske-Jäger.

Althaus konnte sich nach erbitterten Fights endlich gegen Mitte des Rennens vor Fieske setzen.

Norman Richter zog eine andere Strategie vor und ging frühzeitig an die Box, um so seine beiden Vorderleute auszutrickesen.

Seine Rechnung ging auch auf, denn nach den Stopps von Thomas Althaus und Ingemar

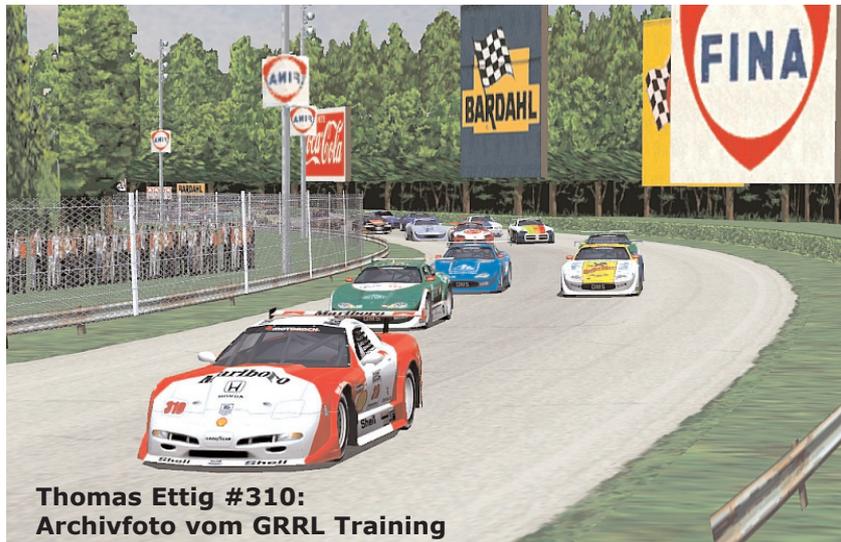
Holger Pank wurde ein Fehler im Qualifying zum Verhängnis. Weil er dadurch von hinten starten musste, wurde er gleich am Start in einen sich vor ihm entstandenen Unfall in T1 verwickelt, wodurch er von Anfang an mit stumpfen Waffen, weil verbeultem Auto zu kämpfen hatte - ebenso wie Guido Wickihalter.

Die beiden fuhren damit auf den Plätzen fünf und sechs über die Ziellinie.

Jens Sobotta fuhr nach der Startkollision ein beherztes Rennen und konnte zeitweise sogar auf Wickihalter Druck ausüben, musste sich am Ende jedoch mit Platz sieben knapp vor Neueinsteiger Thomas Anker begnügen.

Sascha Kappl hielt sich wieder aus allen Scharmützeln heraus und beendete sein Rennen als 9., während der zum ersten Mal nach seiner Operation mitfahrende Chris Held nach einigen Mauerküssen nur der 11. Rang blieb.

Nächste Woche geht es mit der von allen Fahrern gelobten Strecke in Lime Rock Mountain weiter, dann hoffentlich auch mit Neueinsteiger Jürgen Nobbers und dem in Monza urlaubsbedingt abwesenden Gil Ritter, was einen neuen Teilnehmerrekord bedeuten würde.



Thomas Ettig #310:
Archivfoto vom GRRL Training

Fieske war Richter auch tatsächlich der Anführer der Dreiergruppe geworden.

Doch ein Disconnect machte ihm einen Strich durch die Podestrechnung. Nach einem Reconnect blieb ihm nur noch ein bitterer 10. Platz.

Thomas Althaus hingegen konnte sich von Fieske schließlich sogar absetzen und freute sich damit überschwänglich über sein bisher bestes Resultat in der RTC.

Marco Dressler fuhr fast das gesamte Rennen ohne 3. Gang, womit sein 4. Rang umso höher einzustufen ist.