RÜCKSPIEGEL

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Kostenlose Verlags-Sonderveröffentlichung

Ausgabe 43 / 8.November 2004

Spannend: Endkampf um die DOM-Krone 2004

GPL: Rookies und Althasen in Spa

Historisch: Ronnie Peterson 1978

GTR: Das Regelwerk

Aus anderen Ligen mit VR-Fahrern: Ettigs Seriensieg-Rekord

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 Böttcher
Holger Dziekanski
Martin Engel
Thomas Ettig
Chris Heuer
Gil Ritter
Stefan Schmidt
Stefan Tschepe
Titelfoto
Rainer Nyberg (Schweden)
Ausgabe 43/2004
nächster Redaktionsschluss:
14.November 2004 17 Uhr
Das Titelbild zeigt:

Großer Preis von England 1978, Samstag Training. Ronnie Peterson im Lotus 79 an den Boxen

Über den Tellerrand geschaut

Der Berg ruft

Der Rückspiegel war mit extra viel Menpower angereist, um Thomas Ettig bei seiner Rekordjagd zu beobachten.

Die Redaktion schickte zwei Reporter ins Rennen, damit auch wirklich keine entscheidende Szene übersehen wurde.

Mit Lime Rock Mountain absolvierte die RTC Ihr 6. Rennen wohl auf einem der schönsten Kurse, die es für N2003 gibt. Die rasante Berg- und Talfahrt bei opulenter Grafikpracht lässt das Herz eine jeden Simracers höher schlagen. Lediglich über die Wahl der verwendeten INI gab es leichte Kontroversen. Letztendlich entschied sich die Mehrheit für die originale Version, die gegenüber der speziellen PTA Version für ca. 7-8 Sekunden schnellere Runden sorgt und die Fahrzeuge etwas an der Fahrbahn "kleben" lässt.
Das änderte aber nicht an der Tatsache, dass Thomas Ettig mal wieder das Maß der Dinge war. Pole und Sieg, auch wenn Thomas diesmal mit Problemen technischer Natur zu kämpfen hatte. Den einzigen Bonuspunkt, den Thomas nicht bekommen hat, ist der Highest Climber Bonus.
Hinter Thomas war es aber spannend wie immer. Jo Stüpp ist zurzeit in der Form seines Lebens und war im Training ganz vorne dabei und auch ins Rennen ging es von Platz 3. Das Glück war ihm allerdings nicht hold. Nachdem er bereits in Runde 5 seinen 6. Gang verlor, überschritt er auch noch das Pit Speed Limit um eine Meile. Am Ende bedeutete das trotz starker Performance nur Platz 6.
Gewohnt stark war Holger Pank, der von Starplatz 2 ins Rennen ging.
Lange Zeit konnte er Thomas Ettig sogar unter Druck setzen. Allerdings lies er seine Reifen im Gegensatz zu Thomas wechseln und zu allem Überfluss überschritt auch er das Speed Limit. Und um die Sache komplett zu machen, musste er das Rennen auch ohne Gang 3 zu Ende fahren.
Profitieren konnte davon Norman Richter, der von 4 gestartet war. Zwar leistete sich Norman kurz vor Ende noch eine Unkonzentriertheit, aber das reichte dem gehandicapten Holger Pank nicht mehr, um Platz 2 zurück zu holen.
Auf Platz 4 fuhr Thomas Althaus ein Rennen ohne jede Aufregung nach Hause. Marco Dressler, der Vizemeister der Sommersaison, kann erneut mit seinem Rennen nicht zufrieden sein. Nach einen frühen Unfall, durch den das Auto beschädigt wurde, reichte es am Ende nur für Platz 5. In der Meisterschaft fehlen ihm jetzt schon 19 Punkte auf Platz 2und 3. Beim nächsten Rennen wartet auf die RTC Fahrer eine ganz andere Herausforderung.
Gefahren wird in Road Atlanta, allerdings auf der Version von Tundra, die dem aktuellen Layout der Rennstrecke entspricht und nicht mehr viel mit der US Pits Version gemein hat. Und eine Sache steht auch schon fest. Nach 6 Siegen in Folge von Thomas Ettig wird es definitiv einen neuen Sieger geben. Thomas macht Urlaub. *Gil Ritter*

Lesen Sie auch den Rennbericht auf der nächsten Seite

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum-Inhalt
Seite 03: RTC Lime Rock Mount
Seite 04: GPL Rookies in Spa
Seite 05: GPL Rookies in Spa
Seite 06: GPL Rookies in Spa
Seite 07: Faszination Nascar
Seite 08: Formel 1 Historie
Seite 09: Formel 1 Historie
Seite 10: Formel 1 Historie
Seite 11: DOM 1 Phoenix
Seite 12: DOM 1 - GTR Regeln
Seite 13: DOM 2 Phoenix
Seite 14: DOM 2 Phoenix
Seite 15: GPLLP Spa
Seite 16: GPLLP Spa
Seite 17: GTR Regelwerk
Seite 18:JCC Keimola
Seite 19:JCC Keimola

RTC in Lime Rock Mountain

Ettig stellt in Lime Rock neuen Seriensieg-Rekord auf

von Thomas Ettig

Lime Rock Mit seinem 6. Sieg im 6. Rennen der RTC-Herbstsaison hat Thomas Ettig in Lime Rock Mountain auch den Rekord der meisten aufeinanderfolgenden Siege gebrochen. Die letzten vier Rennen der Sommersaison mitgerechnet hat er nun sogar zehn Rennen in Folge gewonnen. Zweiter wurde Norman Richter, nachdem er sich in den Schlussrunden in einem heißen Duell mit Holger Pank knapp durchsetzen konnte. Pank reichte aber der dritte Platz, um in der Meisterschaftswertung wieder punktgleich mit Thomas Althaus Platz zwei zu übernehmen.

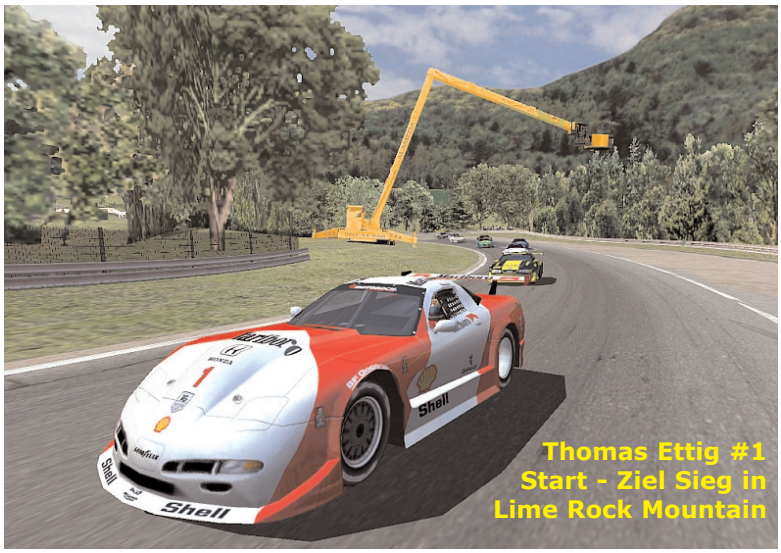
Die Fahrer waren alle voll des Lobes für den Kurs in den Bergen von Lime Rock. Nichtsdestotrotz war die Zahl der Ausritte nicht unerheblich, verzieh die Strecke doch kaum Fehler.

Ettig startete von der Pole Position, konnte sich aber wegen Grafikproblemen an seinem Rechner zunächst nicht von seinen Verfolgern Pank und Jo Stüpp lösen. Stüpp musste sich dann bereits in Runde fünf aus dem Kreis der Siegesanwärter verabschieden, als er wegen zu viel Tape frühzeitig die Box ansteuern musste und auch noch mit einem gebrochenen 6. Gang zu leben hatte.

Richter übernahm damit den dritten Rang, gefolgt von Althaus und Marco Dressler.

Guido Wickihalter musste sich indes gegen Gil Ritter seiner Haut erwehren.

Erst die Boxenstopps entschieden das Rennen endgültig zugunsten von Ettig, nachdem der sich keine Reifen wechseln ließ, während sein Verfolger Pank nicht nur einen Komplettservice durchführen ließ, sondern auch noch eine Stop-and-go aufgebrummt bekam, weil er das Speed-Limit geringfügig überschritten hatte. Und als ob das noch nicht genug wäre, verlor er dabei auch noch den 3. Gang.



Thomas Ettig #1
Start - Ziel Sieg in
Lime Rock Mountain

Damit war Richter unverhofft auf Platz zwei vorgedrungen. Doch ein Patzer wenige Runden vor Schluss, der seinen Wagen doch relativ stark in Mitleidenschaft gezogen hatte, ließ Pank trotz seiner Gangprobleme wieder Morgenluft schnuppern.

Er war nach weiteren kleineren Fehlern von Richter drauf und dran, sich den zweiten Platz zurückzuholen, musste sich letztendlich aber doch mit dem dritten zufriedengeben.

Althaus fand hier nicht zu seinem gewohnt starken Speed und konnte deshalb ausnahmsweise nicht um die Podiumsränge mitkämpfen. Mit Platz vier machte er das Beste aus der Situation. Ebenso erging es Dressler, der nach einem unauffälligen Rennen abermals den Sprung in die Top5 geschafft hat. Stüpp musste sich nach zwei Stopps, wovon einer sogar knappe 40 Sekunden dauerte, weil ihm wegen etwas unorthodoxer Boxeneinfahrt eine Penalty verpasst wurde, und einem gebrochenen Gang mit Platz sechs begnügen, der sicher nicht seiner eigentlichen Leistung gerecht wurde. Neueinsteiger Jürgen Nobbers erzielte mit Platz sieben einen gelungenen Einstand, dicht gefolgt vom gerade aus dem Urlaub zurückgekehrten Gil Ritter. Sascha Kappl war mit Platz 9 der letzte Fahrer, der das Rennen beenden konnte. Wickihalter, Thomas Acker und Chris Held mussten das Rennen nach harten Unfällen jeweils aufgeben. Die ärztlichen Befunde liegen noch nicht vor, wir gehen aber davon aus, dass alle drei mit leichten Prellungen davongekommen sind ;)

Nächste Woche geht es nach Road Atlanta. Und da Ettig urlaubsbedingt nicht dabei sein wird, steht bereits Eines fest: Wir werden einen neuen Sieger erleben dürfen. Wer sich feiern lassen wird, sehen wir nächsten Montag in einem sicherlich abermals bis zum Schluss spannenden Rennen.

GPL Rookie Cup in Spa-Francorchamps, so heiß wie die berühmten belgischen Pommes!

von Holger Dziekanski

Es ist Halbzeit in der Trophy. Nachdem dem Ausgang im engen eckigen Keimola, dem zweiten Rennen der Joakim-Bonnier-Trophy im GPL-Rookie-Cup, wo Björn Zaretzky erstmalig als Sieger die edle Champagne Dom Perignon Flasche köpfe, warteten alle schon sehnsüchtig auf die 14 Kilometer lange Ardennen-Achterbahn in Belgien.

Die Startphase: Leitner führt das Feld in die Eau Rouge

Wer würde es riskieren, durch L`Eau Rouge oder Masta voll zu fahren und wer würde es schaffen, seinen Boliden für diese bombastisch schnelle Berg- und Talbahn bestmöglich abzustimmen. In und um Spa herum herrschte eine gespannte Atmosphäre, ganz Belgien war auf den Beinen und pilgerte in Richtung Spa-Francorchamps, 50 Kilometer südlich von Liege. Hier könnte schon eine Vorentscheidung Richtung Meisterschaft fallen, ein Ausrutscher und die Chancen auf den begehrten Titel wären hinfällig.

Gucken wir uns einfach mal die Ausgangslage an. Als Favoriten vor dem Rennen wurde natürlich der in Meisterschaft führende Andre Ducree im Cooper, der direkte Verfolger Björn Fietz im Cooper, das schnelle Honda-Duo mit den Piloten Heinz Heizer sr und Johannes Hestermann sowie im BRM Stefan Bauer und nicht zu vergessen das Naturtalent Björn Zaretzky im ultraschnellen Eagle gehandelt.

Als Geheimfavorit aufgrund starker Trainingsleistungen stand Manfred Leitner ebenfalls im Eagle bei den Buchmachern auf dem Papier. Außenseiterchancen auf den Sieg hatten noch Otto Michael Lampert ebenfalls im Eagle und Sascha Pallenberg, der als einziger Fahrer die Fahne des Teams Brabham hochhielt. Die Scuderia Ferrari aus Maranello wurde vertreten durch Holger Dziekanski, Theodor Schmid, Alexander Beyert, Martin Nachtsheim und Stefan Meurisch.
Richtige Siegchancen sahen die Insider der GPL-Szene für die Ferrari-Armada nicht, dafür war Heuer der Saisonverlauf für die Roten zu enttäuschend gewesen. Der mit viel Grundspeed versehende Andreas Oder sowie Michael Dorn im Eagle und Andreas Uehlein im Honda komplettierten das Feld.

Die Spannung vor der Qualifikation war greifbar. Es stürzten sich also 17 Rennfahrer ins Schlachtengetümmel und schon bald wurden die Zeiten aus den ersten Trainingssitzungen mehr als bestätigt. Allen voran brannte der Geheimfavorit Manfred Leitner eine ultraschnelle 3:19.457 bereits in seiner ersten richtig schnellen Runde auf den heißen Asphalt, welche nicht nur die Kurse bei den Wettbüros dramatisch veränderten, nein auch die versammelte Konkurrenz sollte sich an diesem Zeitmaß die Zähne ausbeißen. Hinterher in der Pole-Pressekonferenz bestätigte Manfred Leitner, dass in dieser Runde alles optimal funktionierte, er permanent am Limit war und vor allem gab er das Lob an sein Team weiter, die den Wagen optimal abgestimmt hätten.
Selbst der tüchtigste Fahrer Heinz Heizer sr. konnte mit geballter Japan-Power im Honda in seinen zehn Quali-Runden die Lücke nicht schließen. Dessen ungeachtet konnte auch er die Schallmauer von 3:20 in seinem fünften Versuch unterbieten und brauste mit 305 Tausendstel Rückstand auf Platz 2. Der Sieger aus Keimola Björn Zaretzky bewies trotz bis dato für Ihn kläglicher Qualifikation starke Nerven

und konterte in allerletzter Sekunde kurz vor Ende der Qualifikation. Er stellte seinen Eagle mit einer 3:20.227 auf Startplatz 3 und damit hatte er noch alle Optionen für das Rennen. Ein Missgeschick besonderer Art vollbrachte Sascha Pallenberg, der seinen Boliden rückwärts auf der Strecke bewegte.

Die Disqualifikation durch die Renn-Kommissare konnte erst durch herzhaftes Einsetzen seines Brabham - Teamchefs zurück genommen werden. Zur Strafe musste er aus der letzten Reihe starten. Somit war für Ihn die Chance auf den Sieg an und für sich schon vorbei. Sehr erfreulich, dass etliche Fahrer mit einer persönlichen Bestzeit auftrumpfen konnten, die Teams in den Top-Ten waren gut gemischt, allerdings fiel wiederum Ferrari etwas ab, lediglich die beiden Ferrarifahrer Holger Dziekanski und Alexander Beyert konnten sich am Ende der Top-Ten in die fünfte Startreihe einreihen.

Das tatsächliche Highlight, das Rennen versprach somit viel und vorweg, die Racefans sollten nicht enttäuscht werden. Der Start erfolgte diszipliniert und alle kommen recht gut weg. Lediglich Heinz Heizer sr. hat minimale Probleme und muss noch vor Eau Rouge Björn Zaretzky passieren lassen. Ihm blieb aber keine Zeit darüber zu sinnieren, denn auch Andreas Oder hat einen beachtlichen Start hingelegt und direkt beim Start Stefan Bauer im BRM überholt. In Eau Rouge fährt er direkt bei Einfahrt in die Rechtskurve voll am Limit und kann so die entscheidenden Meter gut machen. Unmittelbar nach Eau Rouge nutzt er seinen Geschwindigkeitsvorteil und überholt den Honda von Heinz Heizer sr. problemlos. Auch vorne an der Spitze tut sich etwas.

Manfred Leitner sieht Björn Zaretzky Format füllend im Rückspiegel und bremst in Les Combes einen Tick zu spät. Sein Eagle driftet nach Außen und somit lässt er die Tür für Björn Zaretzky weit offen. Der nimmt dieses Gastgeschenk dankend an und überholt noch vor Burnenville. Damit ist er der Führende des Rennens und kann sich sofort mit ein paar Wagenlängen absetzen.

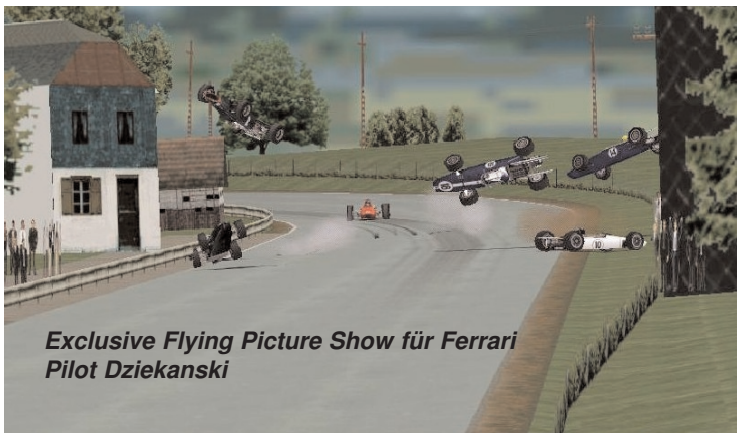
Aber auch Manfred Leitner hat keine Luft zum Atemholen, unmittelbar hinter fährt nun der Eagle von Andreas Oder. Der legt sich seinen Gegner schön zurecht, beide passieren Malmedy quasi zusammenhängend und auf der langen Geraden vor Masta saugt sich Andreas Oder im Windschatten an Manfred Leitner heran und überholt Ihn Innen.

Oder driftet ab, Leitner als interessierter Beobachter

Dann kam es zum Massencrash in Masta, der nicht nur das Rennen in der ersten Runde quasi entschied, nein er sorgte für Tumult und viel Gesprächsstoff nach dem Rennen. Zur Erinnerung. Die Masta ist eine sehr schnelle Links-Rechts-Kombination und optimal im Fünften Gang gefahren verliert man kaum an Speed, eine Schlüsselstelle also um bis Stavelot auf der Geraden einen Gegner im Windschatten zu überholen. Dies auch nur dann, wenn die Innenseite der ersten leichten Links und die darauf folgende Rechts geschnitten werden, man ist also halb im Gras und voll am Limit. Nur dann kann man nahezu einen geraden Strich fahren. Hier ist eigentlich viel mechanischer Grip gefragt, die Boliden sind Eingangs Masta ca. 320km/h schnell.
Kurz gesagt, eine Kombination für echte Racer. Zurück zum Rennen, zu dem entscheidenden Akt des Rennens, ganze zweieinhalb Minuten nach Senken der Grünen Flagge. Andreas Oder ist also Innen. Dadurch ist er nicht in der bestmöglichen Position Masta anzufahren. Anstatt jetzt Kampflinie zu fahren, auf die Ideallinie direkt vor Manfred Leitner einzulenken und Ihn dann graziös auszubremsen, bleibt er Innen. Diese Linie ist bei der Geschwindigkeit so nicht möglich, die Datenaufzeichnung nach dem Rennen ergab, dass er hier mit 298 km/h ins Rutschen kam. Die Fliehkraft zog seinen Boliden nach Außen und er kam aufs Gras.

Jetzt verlor er endgültig allen Grip und prallte rechts in die Leitplanke, von dort brach der Eagle nach links aus und flog in den Begrenzungszaun.

Dieser schleuderte den Boliden angewidert wieder auf die Strecke zurück. Manfred Leitner hinter Ihm, quasi auf dem ersten Logenplatz, machte in diesem Moment das Verkehrteste aller Möglichkeiten. Er versuchte auszuweichen und ging vom Gas! Durch diesen Lastwechsel geriet auch sein Wagen aus der Balance und er geriet in einen heftigen Drift. All das ergab eine Kettenreaktion, insgesamt 8 weitere Fahrer rasten danach in die Unfallstelle und es kam nicht nur zum Massencrash, sondern viele Piloten konnten Ihre Erwartungen an das Rennen gleich in Masta einbuddeln.



Exclusive Flying Picture Show für Ferrari Pilot Dziekanski

Fast hätte noch Holger Dziekanski im Ferrari aus diesen Begebenheiten ungeheuerlichen Profit schlagen können, er blieb voll auf dem Gas, kurzfristig auf Position 2 liegend wurde er doch noch am Heck von einem schleudernden Eagle getroffen und fiel weit zurück. Nach Ende der ersten Runde ergab sich also nun nachfolgendes Bild. Erster nun mit deutlichen Vorsprung Björn Zaretzky, gefolgt von den in der Meisterschaft führenden Björn Fietz, direkt dahinter der clever fahrende Otto Michael Lampert. Am meisten vom Startcrash konnte der Ferrarifahrer Theodor Schmid sich zunutze machen, der in der ersten Runde somit 9 Plätze gutmachen konnte, in seinem Auspuff steckte allerdings schon sein Markenkollege Alexander Beyert. Die beiden Kampfhähne Manfred Leitner und Andreas Oder fielen weit auf die Plätze 10 und 12 zurück. Manfred Leitner erkämpfte sich immerhin schlussendlich den vierten Platz, allerdings hatte er selber aufgrund der starken Trainingsleistung mit viel mehr gerechnet, konnte aber das im Rennen insbesondere in der wichtigen Anfangsphase nicht bestätigen.

Der in der Meisterschaft aussichtsreich liegende Stefan Bauer auf BRM strandete leider viel zu früh im Rennen und verlor somit fast alle Chancen auf den Titel. Wütend und tief frustriert schleuderte er nach seinem Ausfall seinen Helm in die belgische Landschaft. Auch Andreas Oder musste aufgrund technischer Schwierigkeiten früh aufgeben und somit reiht sich Spa in die Reihe der für Ihn enttäuschenden Rennen der Joackim-Bonnier-Trophy ein. Was ist sonst noch zu sagen, in diesem dann harten aber dennoch jederzeit fairen Rennen auf der Ardennen-Achterbahn.

Eagle-Pilot Zaretzky reisst triumphierend den Arm hoch. Geschafft!

Otto Michael Lampert in seinem ersten Rennen der Trophy konnte Björn Fietz nach langer Jagd noch schnappen und wurde somit Zweiter. Björn Fietz im Eagle wahrte als Dritter dessen ungeachtet mit dem letzten Platz auf dem Podium seine Chance auf die Meisterschaft und hat nun in Mexiko als Gesamtführender erstklassigen Möglichkeiten Champion zu werden. Sein Cooper-Markenkollege Andre Ducree, ebenfalls einer der in Masta seine Chancen verbuddeln musste, verlor mit dem für Ihn bitteren achten Platz in Spa seine Trophy-Führung und ist nun nur noch Zweiter der Trophy-Wertung. In unmittelbarer Schlagdistanz dahinter der überlegende Sieger des Grand Prix de Belgique Björn Zaretzky. Er krönte seine beständige Fahrt am Limit zudem mit der absolut schnellsten Rennrunde. Nach diesem mustergültigen Rennen ist er ein ganz heißer Meisterschaftskandidat und der Tipp bei den Buchmachern. Letzter Kandidat auf den Titel ist Heinz Heizer sr. der als bester Honda Pilot Platz 6 erreichte. Beachtlich auch noch Sascha Pallenberg, der sein Missgeschick aus der Qualifikation wettmachen und im Rennen 12 Plätze gutmachen konnte. Die belgischen Supporters waren sich aber einig und hoch erfreut über diese Schlacht und zogen vor allen Fahrern Ihren Hut.

Die Entscheidung um den Titel fällt nun also definitiv in Mexiko, der Rückspiegel wird wie immer brandaktuell davon berichten.

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

Sprechunterricht nach dem Titel

Ned Jarrett und Junior Johnson haben kaum Gemeinsamkeiten. In einem Punkt sind sie sich jedoch gleich: beide brechen früh ihre glanzvolle Karriere ab.
Ned ist die Nüchternheit in Person, ein großer Denker, ein kühler Rechner und ein hervorragender Botschafter seines Sports.

Heute ist der hochaufgeschossene Mann aus Catawba County / NC ein begehrter Motorsport-TV-Reporter, der mit jener Einsatzbereitschaft aus Charlotte oder Daytona berichtet, dank der er früher zweimal NASCAR-Champion geworden ist.
Jarrett rechnet sich früh aus, daß er auf den Shorttracks gut aussehen muß, wenn er Meister werden will: "Die pure Geschwindigkeit hat mich nie fasziniert. Ich wollte mich im Rennwagen vor allem wohlfühlen. Wenn das nicht der Fall war, bin ich eben langsamer gefahren. Doch auf den Superspeedways kannst du es dir nicht leisten langsamer zu fahren. Also mußte ich meine Kastanien auf den Shorttracks aus dem Feuer holen."

Obwohl die Öffentlichkeit ihre Antennen vorzugsweise auf die Superspeedways ausrichtet, finden in den sechziger Jahren die meisten NASCAR-Läufe auf den kleinen Strecken im Piedmont statt.

Ned ist klar, daß es auf Superspeedways mindestens zwanzig Burschen gibt die genau so gut wie er am Lenkrad drehen und aufs Gas stampfen können. Während Lorenzen für Ford die Lorbeeren auf den Superspeedways holt, gewinnt Jarrett auf den Shorttracks. Jarrett überlegt es sich stets zweimal ob er nun in die Lücke vor ihm stoßen soll, die sich eben geöffnet hat. Kein anderer Pilot fährt so vorausschauend wie er. Diese Vorsicht hat ihn vor manchen Unfällen bewahrt. Zwischen 1960 und 1965 gibt es niemanden der weniger Schrott abliefert als Ned.

"Ich fand es immer schon interessanter meine Gegner auszutricksen als sie nur durch Speed hinter mir zu lassen." Bei einem Rennen in Valdosta / Georgia hängen ihn seine Gegner früh ab, sie überrunden ihn gar, was auf einem Dirttrack recht selten vorgekommen ist. Nach ein paar Runden hinter dem Leader merkte er, daß er nur in den Kurven Zeit verliert. Also versuchte er eine andere Linie, weiter außen, wo der Untergrund lockerer war. Seine Reifen krallten sich sofort ein und schon hing er an der Stoßstange des Führenden. Nach etwa vierzig Runden hatte er sich eine richtig schöne eigene Linie ausgebuddelt in der seine Reifen prächtig griffen.

Von da an hat er alle auf der äußeren Linie niedergemacht und das Rennen locker gewonnen. Das ist es was ihn so fasziniert hat. Eine Aufgabe erfassen, die Lösung austüfteln und so die anderen überlisten.
Nach seinem ersten Titel 1961 nimmt Jarrett Sprechunterricht. "Früher habe ich mich fast geschämt zu sagen, ich sei ein Rennfahrer. Denn die meisten Fahrer waren ehemalige Alkoholschmuggler oder Verrückte, zumindest dachten das die Leute. Jetzt bin ich stolz auf meinen Beruf." 1965 gewinnt Ned erneut die NASCAR-Meisterschaft und holt sich dazu das begehrte "Southern 500", eine Trophäe die in seiner Sammlung noch gefehlt hat. Dabei hat es Mitte des Jahres eher so ausgesehen, als ob Jarrett nie wieder fahren würde. Sein Dirttrack-Ford ist fast unschlagbar und als der Stockcar-Tross zum Nachtrennen nach Greensville / SC kommt, führt er im Zwischenklassement überlegen.

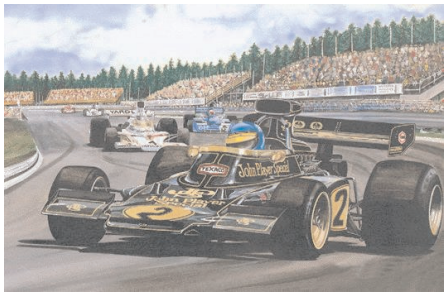
Ned kommt in der 60. Runde als Leader an die Box und läßt auftanken sowie Reifen wechseln. Als er wieder hinausfährt und in den vierten Gang schalten will, stirbt sein Motor mit einem asthmatischen Keucher ab. Jarrett versucht sofort nach innen zu ziehen um dem Feld in seinem Nacken nicht im Weg zu stehen, doch auf der kleinen Strecke ist dies fast unmöglich. Wo Jarrett hin will ist bereits Little Bud Moore, der Neds Wagen genau in der Schußlinie des restlichen Feldes schubst.

to be continued

Formel Eins historisch

Ronnie Peterson und der Wunderlotus von 1978

Wer nach dem brasilianischen Grand Prix 1976 durch die Boxen von Interlagos ging, konnte neben dem Jubel der Ferrarileute um den Sieger Niki Lauda, auch den Streit des Jahres zwischen den Fahrern und dem Teamchef des Lotus Rennstalls miterleben. Lotus-Chef Colin Chapman hatte seinen Fahrern ein Auto, den Lotus 77 zugemutet, das beide Fahrer für gefährlich und unfahrbar hielten.



Peterson 1973 in Anderstorp

Sowohl Ronnie Peterson der seit 1973 bei Lotus war, als auch Mario Andretti der erst 1976 zu Lotus kam, verließen den Lotus-Rennstall nach dem ersten Rennen. Dass sich beide Fahrer während des Rennens gegenseitig von der Strecke gekegelt hatten, brachte das Fass schlußendlich zum Überlaufen.

Da Lotus plötzlich ohne Fahrer da stand, engagierte man den bis dahin unbekannten Fahrer Bob Evans und den Schweden Gunnar Nilsson. Peterson, der immerhin seine bereits vierte Saison für Chapman fuhr, ging zum MARCH Team von Max Mosley zurück.

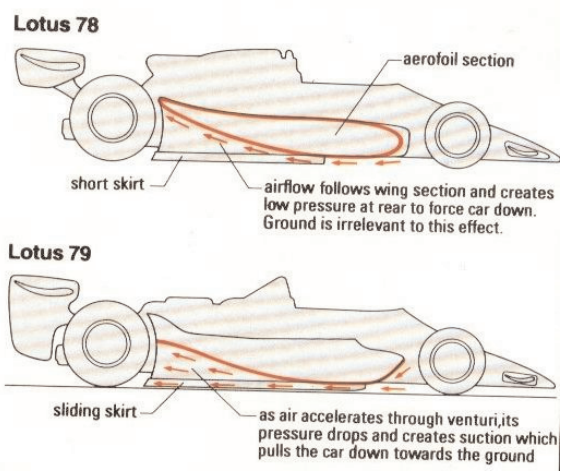
Zu dem Team, wo 1970 seine Formel-1 Karriere begonnen hatte, und mit dem er 1971 Vizeweltmeister hinter Jackie Stewart wurde.

Mario Andretti ging zunächst zum Parnelli Team, kam aber nach nur zwei Rennen zu Lotus zurück, nicht so Peterson. Er blieb bei March, konnte aber außer seinem fulminanten Sieg in Monza, als er 40 Runden lang Rad an Rad mit dem Tyrrell von Depailler kämpfte, nur einen sechsten Platz in Österreich aufweisen.
In Monza 1976 hatte er nach dem Samstagtraining, für sein neues Team unterschrieben. Tyrrell sollte für 1977 seine Wahl sein. At least... endlich, wie der Schwede damals sagte. Das Tyrrell Team hatte gerade den berühmten 6-Rad Tyrrell in der Saison 1976 eingesetzt, mit dem man nun auch 1977 weiterhin fahren wollte.
Als die neue Saison begann und Ronnie Peterson ständig von dem wesentlich kleineren und leichteren Franzosen Patrick Depailler überstrahlt wurde, war Peterson mehr als nur enttäuscht. Außerdem war das Sechsradprojekt in seinem zweiten Jahr ein echter Flop, und so war ein dritter Platz in Belgien Ronnie's Höhepunkt der Saison.
Währenddessen hatte sich Lotus zu einem Spitzenteam entwickelt. Auch wenn noch das eine oder andere Rad wegbrach, konnten die beiden Fahrer Nilsson und Andretti seit Petersons Weggang zusammen sechs Rennen gewinnen. Eigentlich wollte Nilsson gegen Ende 1977 Lotus verlassen um zum eben neu gegründeten Arrows Team zu wechseln.
Leider erkrankte Gunnar Nilsson im Herbst 1977 schwer an Krebs und war daher außerstande 1978 Rennen zu fahren. Als nun der zweite Platz im Lotus Team neben Mario Andretti frei geworden war, reagierte der italienische Versicherungsmillionär Graf Zanon prompt und arrangierte die Heimkehr von Ronnie Peterson zu Lotus für das Jahr 1978.
Nach außen hin schien alles perfekt zu sein. Nur die Wenigsten wußten, dass Peterson, der zwei Jahre zuvor Chapman und das Lotus Team über Nacht verlassen hatte, einige Abstriche zu machen hatte, an denen jeder Rennfahrer schwer zu nagen gehabt hätte.
Peterson war die absolute Nummer 2. Er durfte Andretti weder überholen, noch ihm Punkte wegschnappen. Nur im Qualifying hatte er freie Fahrt, allerdings mit harten Reifen und vollen Tanks, damit er Andretti die Pole Position nicht wegschnappt.

Mario und Ronnie in Zandvoort

Trotz dieses Handicaps schaffte er die Pole in Brasilien, England und Österreich. Glücklicherweise erledigten sich die meisten Probleme, was die Stallorder betraf von selbst, wenn zum Beispiel Andretti ausfiel oder einen Unfall hatte. Und wenn Andretti einmal führte und Peterson zweiter wurde, so fuhr er demonstrativ dicht hinter seinem Teamkollegen Andretti her bis dieser das Rennen gewann, wie zum Beispiel in Zandvoort. Ab dem belgischen Grand Prix 1978, als Lotus den neuen Wunder-Lotus 79 den zunächst nur Andretti

fahren durfte vorgestellt hatte, war die Weltmeisterschaft für alle die keinen Lotus fuhren vorbei. Andretti und Peterson fuhren von Erfolg zu Erfolg. Der neue Lotus war wie sein Vorgänger der Lotus 78 mit einem umgekehrten Flugzeugprofil ausgerüstet, dass durch den entstehenden Unterdruck (Venturi-Effekt) den Wagen stark an den Boden drücken sollte, und somit die Straßenlage verbesserte und vor allem die Kurvengeschwindigkeiten extrem erhöhte.



Das Prinzip des Ground Effects

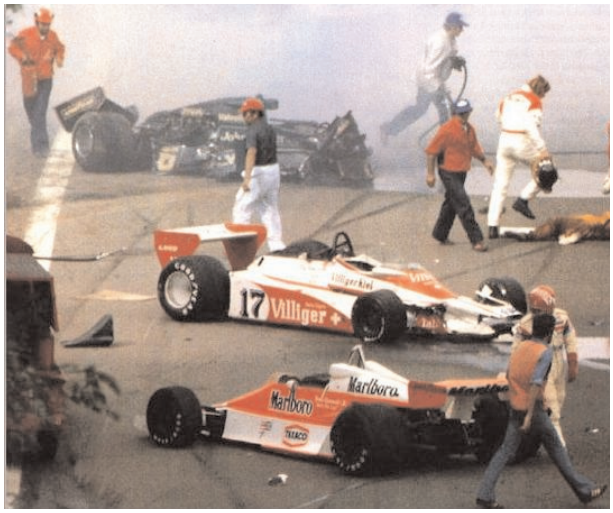
Beim Lotus 79 wurde dieser Effekt durch seitliche Schürzen, die den Luftkanal zur Seite hin abdichteten, verbessert. Ab dem Großen Preis von Holland war praktisch kein anderer Fahrer mehr in der Lage die beiden Lotus-Fahrer einzuholen. Ronnie Peterson konnte 1978 in Zeltweg und in Kyalami gewinnen.
In Südafrika gewann er gegen seinen Vorjahres Teamkollegen Depailler, als er ihn zwei Kurven vor Schluß überholte. Andretti wurde siebter. In Österreich flog Andretti von der Piste und Ronnie gewann vor Depailler das Regenrennen des Jahres. Andretti gewann in Argentinien, Belgien, Spanien, Frankreich, Deutschland und Holland.
Meistens dicht auf, der zweite Lotus von Ronnie Peterson. Als beide nach Monza kamen war klar, dass man die Weltmeisterschaft 1978 unter sich ausmachen würde. Das Autodromo di Monza war immer schon eine spezielle Strecke von Ronnie Peterson gewesen. 1971 fuhr er den March auf einen phantastischen 2. Platz. 1973, 1974 und 1976 gewann er den Großen Preis von Italien in Monza.
Zum ersten Mal seit Jahren bat Ronnie seine Frau Barbro in Monte Carlo zu bleiben und ihn nicht zu begleiten. Der Schwede fuhr alleine nach Monza, hatte ein miserables Training, und als schlußendlich noch sein neuer Lotus unreparierbar hinter den Boxen stand mußte er auf den alten Lotus 78 zurückgreifen. Die Stimmung war am Tiefpunkt angekommen, und als der Schwede abends im Hotellift auf seinen alten Kumpel aus MARCH-Zeiten, Giacomelli traf, meinte er noch, dass morgen beim Rennen alles anders werden wird und er kein gutes Gefühl habe. Sonntag Mittag ging er zu einem Freund und sagte zu ihm > I must go..<. Möglicherweise hatte Ronnie Peterson geahnt, dass er einen Unfall haben wird, dass die Weltmeisterschaft verloren ist, oder was auch immer. Jedenfalls war er äußerst beunruhigt. Wenige Stunden vor dem Rennen verschwand er im Wohnwagen des McLaren Teams, um dort für 1979 einen Vertrag zu unterzeichnen. Peterson, der die Demütigungen Chapmans nicht länger ertragen konnte, wollte einfach nur weg von Lotus.
Zum Start in Monza. Wie schon in den Jahren 1974 und 1975 hatte der Starter, ein greiser Italiener namens Restelli, viel zu früh von rot auf grün geschaltet. Die vorne stehenden Wagen standen schon still, währen die weiter hinten in der Startaufstellung stehenden Wagen noch mit Tempo 50 auf Ihre Position zu rollten. Als dann die Ampel auf grün geschaltet wurde, raste das Feld auf die erste Schikane zu.

Auf Grund des zu früh gegebenen Grünlichts und des Nachteils der Fahrer in den vorderen Startreihen, die zuvor zum Stillstand gekommen waren, bildete sich in der Feldmitte eine Ansammlung von Autos, die auf Höhe der Einmündung in die alte Steilkurve, kurz vor dem Bremspunkt zur ersten Schikane zusammenstießen. Hunt, Patrese und Peterson kollidierten, der Lotus von Peterson wurde in die Leitschienen geschleudert und fing sofort Feuer.

Das blieb vom Lotus nach dem Startunfall über

Noch während der Lotus von Peterson brannte, stürzen sich Depailler und Hunt in die Flammen um den Schweden aus den brennenden Lotus zu bergen. Zunächst schien alles halb so schlimm, da Peterson bei Bewußtsein war, und außer leichten Verbrennungen „nur" einen komplizierten Beinbruch hatte.

Von den wegfliegenden Rädern getroffen, wurde auch Vittorio Brambilla, der regungslos in seinem Surtees aufgefunden wurde.



Nach dem Unfall, Peterson liegt am Boden

Beide wurden in ein Mailänder Krankenhaus gebracht, wo man bei Brambilla einen Schädelbruch und bei Peterson einen komplizierten Beinbruch diagnostizierte.

Das Unfaßbare war, dass die Operation von Peterson im italienischen Fernsehen gesendet wurde! Am Abend, nachdem Peterson operiert war, kam ein Chirurg in die Mailänder Klinik, der Peterson noch einmal operieren wollte. Bei diesem zweiten, unnötigen Eingriff gelange versehentlich Knochenmark des Patienten in den Blutkreislauf was zu einer Fettembolie führte.
Peterson starb noch in der Nacht nach dem Rennen. Niki Lauda, selbst 1972 Teamkollege von Peterson, meinte erst vor kurzem, dass das Tragische an Ronnie's Unfalltod sei, dass er gewußt hatte, das es an jenem Sonntag in Monza passieren würde.
Wenige Wochen später starb auch Gunnar Nilsson, der zweite Fahrer, den Schweden damals in der Formel 1 hatte. Er hatte den Kampf gegen Krebs verloren.
Nach dem Rennen in Monza ermittelte die Staatsanwaltschaft Mailand noch bis 1981 wegen der Vorfälle im Grand Premio d' Italia. Graf Zanon verhalf inzwischen einem jungen Italiener in die Formel 1 zu kommen. Der junge Mann war Michele Alboreto. Alboreto war ein Fan von Ronnie Peterson, und deshalb stets seinen Sturzhelm in den Farben des Schweden gehalten. Wie sein Idol starb auch Alboreto 2001 bei einem Unfall.
Petersons Platz bei McLaren bekam der Ire John Watson, an dessen Seite man von nun an auch Peterson's Witwe, Barbro wiederfand.

Glückliche Zeiten, Ronnie und Barbro

1987, neun Jahre nach der Tragödie von Monza nahm sich Barbro Peterson das Leben. Sie hatte den Verlust von Ronnie Peterson nie verkraftet.

Text: Stefan Schmidt, Fotos: Rainer Nyberg aus Schweden mit vielem Dank

Vorankündigung

SPA-FRANCORCHAMPS 100

Mit den "Nascar 2003 Special Events", einer Long-Distance-Race Rennserie für den PTA Mod unter der Schirmherrschaft von Simracers.de, haben Pit Koehler und ToM Heinzman Mitte diesen Jahres eine ganz besondere Rennserie aus der Taufe gehoben. Die Rennen dieser Serie zeichnen sich nicht nur dadurch aus, dass sie über ca. 2 Stunden Rennzeit gehen, sondern dass hier die Teamwertung im Vordergrund steht. Gefahren wird in Zweierteams und das Endergebnis entsteht durch die Addition der Punkte beider Fahrer.
Im Rahmen dieser Serie liefen bisher die "250 Miles of Road Atlanta" und die "250 milles du Le Mans". Bei beiden Events waren Teams mit VR Fahrern immer gut dabei und der Sieg ging auch jeweils an Teams mit VR Fahrern.
Nun steht Anfang Dezember mit den Spa 100 das 3. Rennen dieser Serie auf dem Programm. Das auf 15 Teams begrenzte Starterfeld ist bereist zur Hälfte gefüllt. Darunter befinden sich mit Desperado Racing und Team Speedwaysurfer zwei Teams der ersten Stunde. Aber auch VR ist bereits mit dem bekannten Team BUMPDRAFTERS mit den Fahrern Gabriel Fürstner und Arthur Seiverth hochkarätig vertreten. Unter den bisher gemeldeten Teams befinden sich diesmal auch ein Audi und ein BMW Team.
Event-Daten:
Termin: 02.12.2004, 19:30 Uhr
Practice 30 Min.
Happy Hour 5 Min.
Track: SPA_TR
Laps: 56 (100%)
Pitstop-Frequenz: 1x
Setup: Free
Wetter: 70 Grad F / Wind 0
Fahrhilfen: keine (außer Raceline u. frei wählbarer Perspektive)
Yellow-Flags: OFF

Gil Ritter

Volker Hackmann und Andy Wilke lieferten sich spannendes Duell

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Die beiden Führenden in der Gesamtwertung lieferten sich einen Schlagabtausch, der seines Gleichen sucht. Bereits im Qualify fuhren Volker Hackmann und Andy Wilke gleich schnelle Runden - nur war Ersterer ein Quentchen eher über Start/Ziel...

Lap 78 - Olaf Woyna desorientiert vom geschnittenen Knick auf der Back-Straight

Ähnliches Bild bot sich zum Ende des Rennens als die #917 mit der #83 im Schlepptau nach 156 Runden und 12 Gelbphasen erstaunlicherweise unter Grün über die Ziellinie fuhr.

Der Rest der insgesamt 36 gestarteten Fahrer folgte in kurzem Abstand. Alle außer die Verunfallten befanden sich in der Lead Lap, obwohl das zur Hälfte des Rennens eigentlich ganz anders aus sah...

Lap 98 - Johannes Hestermann in Schwierigkeiten durch Marcus Jirak

Einige Fahrer gaben nach dem Rennen noch kurze Highlights zum Besten... Sven Mitlehner, der als Fünfter gestartet war und durch einen frühen Ausfall die meisten Positionen verlor: "Nach 30 Runden grün kommt Michael Scheurer (glaube ich) vor mir quer und berührt mich -> fast frontal in die Innenmauer und qualmender Motor. Konnte zwar noch repariert werden und eigentlich wollte ich bis zum Ende durchfahren (oder bis der Motor den Geist aufgibt, je nachdem) aber mit 25 mph weniger Topspeed wäre ich wohl ein zu großes Sicherheitsrisiko gewesen. Habe dann kurz bevor Volker mich überrunden wollte den Wagen in der Box abgestellt..." Michael Scheurer darauf: "War ein ziemlich ungünstiger Zeitpunkt für meinen Dreher, da grad die Führenden am Überrunden waren." Andreas Gaida - nach dem kürzlichen Aufstieg wieder in DOM1 fahrend: "Och schade... endlich wieder Dom1, Phoenix mag ich auch, eigentlich cool. Leider hatte ich nie über 80F getestet und mein Setup lag nicht optimal.

Lap 113 - Maurice Rudolph in "3-Wide" und Bedrängnis durch Christian Homrighausen

Konnte mich nur mit voller Konzentration meiner Angreifer (Christian H.) erwehren, lief aber alles gut. Bin bei jeder Yellow rein, bei der letzten wurde ich dann von 5 auf 13 zurück geworfen. Konnte mich nach dem Restart etwas nach vorne mogeln und lag vor Stefan Lippert.

Lap 143 - Markus Papenbrock von Tobi Schlottbohm vom rechten Weg abgebracht

Leider haben dann vor T3 unsere Brempsunkte nicht so ganz gepasst, Überschlag, Aus. Schade."
Klaus Wagner - der nicht die richtige Sitzposition zum Rennenfahren gefunden hatte: "Hinter mir hat Olaf das sicherlich in den Kurven gemerkt. Zwei Gelbphasen später, die Muskelmassen waren inzwischen wieder funktionsfähig, geht beim Anbremsen hinterm Pacecar einfach der Motor aus."

Patrick Marx - der wohl den am ramponiertesten Wagen ins Ziel rettete: "Nach´dem vierten Crash war ich glaub ich nur noch mit dem Käfig unterwegs. Zwei mal dann fast unforced hingelegt und Peter Dikant abgeschossen, der aber durch unglaubliche Fahrzeugbeherrschung das noch abfangen konnte."

Markus MacCoy: "Viele schienen heute unbedachter unterwegs gewesen zu sein - die Zahl der Unterbrechungen zeigt dies sicher auch.

Die im letzten Zyklus genommene Angst vor'm Abstieg läßt scheinbar bei vielen die Hemmschwelle sinken."
-Markus MacCoy

Foto-Finish - Sechster Stefan Lippert auf Außenbahn knapp vor Torsten Eberius

+++Newsticker+++

Alles Wichtige zur neuen GTR-Trophy

Wie bereits im Forum angeklungen, werden voraussichtlich in den nächsten Tagen die ersten VR-Server für GTR zur Verfügung stehen.
Falls sich diese im freien Trainingsbetrieb bewähren, sollen noch in diesem Jahr die ersten Rennen zur neuen GTR-Trophy durchgeführt werden.

Es wurde beschlossen, sich für diese Rennserie weitgehend an den GPL-Langstreckenpokal anzulehnen.

Die Regeln sehen nach derzeitigen Kenntnisstand folgendermassen aus:

1. Beginn des Events mit einer 15-minütigen Trainingssession zum joinen.

2. 30-minütiges Qualify

3. ca. 60 Minuten Rennlänge

4. Freie Fahrzeugwahl für jedes einzelne Rennen

5. Trophy-Gesamtwertung über jeweils 4 Rennen
6. Alle Fahrzeugtypen sind zugelassen
7. Meldung mit PB und Fahrzeugklasse !
8. Gleichmässige Verteilung der GT und NGT-Fahrzeuge auf alle Grids !
9. Einteilung der GT- und NGT-Fahrer in die einzelnen Grids nach gemeldeter Bestzeit !
10. Für jedes Grid gibt es für GT- und NGT-Fahrzeuge jeweils eine getrennte Wertung, also im Grunde 2 Sieger pro Grid !

Alle weiteren wichtigen Informationen finden Sie auf Seite 17.

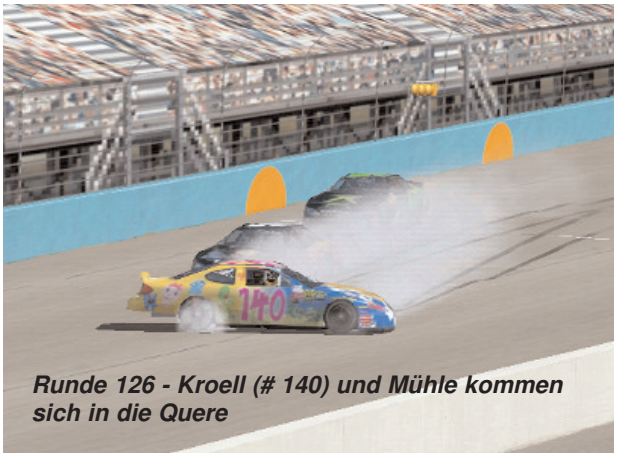
DOM2 mit weiterer Gruselvorstellung in Phoenix

Vergangenen Donnerstag trafen sich genau 30 DOM2-Fahrer, um auf dem Phoenix International Raceway das 33. Saisonrennen (von 36) zu bestreiten.

Im letzten Cycle hatte man es erneut fertig gebracht, 59 Yellows in 4 Rennen zu fabrizieren, damit verfehlte man die Saison-"Höchstleistung" von 61 nur denkbar knapp.
Auch heute ließ der anspruchsvolle Kurs in Arizona nicht unbedingt Besserung erwarten, aber immerhin durfte man hier in der Wüste mit gutem Wetter rechnen.

Im Qualifying gab es dann auch Traumwetter, knapp über 70 Grad Fahrenheit und keine Wolken am Himmel.

Die Pole würde sich natürlich "Fahrstuhlfahrer" Kay Muehle, der aufgrund von 2 nicht teilgenommenen Rennen im letzten Cycle und dem damit verbundenen erneuten Abstieg bereits zum 13. Mal diese Saison in der DOM2 startete, ergattern….so dachten alle, nachdem er im Practice die Konkurrenz düpiert hatte.



Runde 126 - Kroell (# 140) und Mühle kommen sich in die Quere

Allerdings erwischte er nicht die perfekteste Runde und landete mit 28,145 "nur" auf Platz 2 hinter Axel Ziganki, der sich mit 28,065 zum zweiten Mal diese Saison (nach Pocono 1) die Pole schnappte.

Die TOP 5 vervollständigten Dirk Wilke (28,245), Frank Stevens (28,254) und wieder Claudio Ferrera (28,291), der bereits in der Vorwoche in Atlanta vom fünften Platz aus ins Rennen gegangen war.

Die Temperatur fiel dann auf 65 Grad Fahrenheit zum Rennen hin, aber da keine Wolken am Himmel zu sehen waren, darf man ruhig von optimalen Bedingungen sprechen.

Nur zu gerne würde ich an dieser Stelle meinem Kollegen Christian Ulrich vorhalten, dass sein Fazit im letzten Rückspiegel ("Die DOM2 konnte die Intensivstation verlassen, für eine definitive Entwarnung ist es aber noch zu früh") deutlich widerlegt wurde, aber leider gab es einen weiteren Rückfall.

Vorweg die traurigen Fakten des "Rennens":

17 Yellow Flags, somit 62 von 156 Runden unter gelb (knapp 40 %), lediglich 8 Grün-Stints über mehr als 5 Runden, der längste dauerte von Runde 115 bis Runde 128 und war mit 14 fliegenden Runden das Höchste der Gefühle an diesem Abend.

Runde 136 - Ferrera (# 30) dreht Wilke (#505) gegen seinen Willen um

All das konnte allerdings einen Mann nicht stoppen!

Kay Mühle beherrschte das Feld nahezu nach Belieben und konnte es sich zwischendurch sogar leisten, einen Lapper das Tempo machen zu lassen, ohne dass dabei sein Sieg auch nur eine Sekunde in Gefahr geriet.

Er korrigierte seine "enttäuschende" Qualifikationsleistung sofort nach dem Start und ging an Polesitter Ziganki vorbei in Führung.

Die ersten 6 Gelblichtphasen gingen vorbei und es tat sich nicht sonderlich viel im vorderen Feld, gerade hinten wurden freilich Plätze gutgemacht, denn bei jedem Unfall kann man ja mit viel Glück bis zu zwei Fahrer überholen.

Vorne jedoch drehten Mühle, Ziganki und Frank Stevens gemütlich ihre Runden, meistens jedoch hinter dem Pacecar.

Spannung kam dann während der Boxenstopps auf, weil man bei soviel Gelb natürlich viele taktische Überlegungen anstrengen kann. Spätestens alle 10 Runden gabs nämlich die Gelegenheit, unter Gelb die Pit-Crew ans Arbeiten zu bekommen.

Und wenn sich der führende Mann dazu entschliesst, gibt es immer einen Glücklichen, der sich 5 Punkte für eine Führungsrunde abholen darf.
Beim ersten Boxenstopp war das Claudio Ferrera, der die Führung 15 Runden (60-74) verteidigte, ehe Mühle vorbeikam, beim zweiten Pit erbte Stefan Schrader die Führung und konnte sich Kay Mühle sogar 16 Runden (112-127) lang vom Hals halten.

Aber rechtzeitig mit Ende des längsten Grün-Stints an diesem Abend, übernahm Mühle die Führung und gab sie nicht mehr weg.

Ferrera verlässt eine Runde zu früh die Strecke, aber das PaceCar hatte schon frei

Von da an ging es dann jeweils immer nur im 2-fliegende-Runden-Takt weiter, vor allem zum Leidwesen von Axel Ziganki, der sich nach seinem 2. Stopp zwar wieder bis auf Platz 4 vorarbeiten konnte, aber die Podiumsplätze von Peter Neuendorf und Thomas Quella nicht mehr gefährden konnte.
Nach exakt 1:59:49,058 Stunden fuhr dann Kay Mühle als Sieger über die Linie und feierte seinen 8. Sieg, wieder einmal also ein gelungener Einstand für einen DOM1-Fahrstuhlfahrer.
Dahinter meldete sich Wieder-Aufsteiger Peter Neuendorf, der im vorletzten Cycle durch drei Nichtteilnahmen unglücklich abstieg, mit einem hervorragenden zweiten Rang in der DOM2 zurück.
Das Podium komplettierte Neu-Aufsteiger Thomas Quella, der somit direkt in seinem ersten Rennen in der Division 2 glänzen konnte.
Besonders beeindruckend ist die Tatsache, dass Quella diese Platzierung vom 29. Startplatz aus einfahren konnte und klar der beste Kletterer dieses Rennens war.

Kay Mühle fährt nach fast 2 Stunden als Sieger durchs Ziel

Dahinter musste sich der zweitschnellste Fahrer im Feld Axel Ziganki, der in der 16. Runde eine 28,334 hingelegt hatte, mit einem vierten Platz zufrieden geben.
Nur Kay Mühle unterbot Zigankis schnellste Rundenzeit allerdings gleich 23mal (!) und knallte im 71. Umlauf mit 28,070 die schnellste Rennrunde auf die Strecke.
Platz 5 ging an "Conner" Wegener, der somit seine bisher beste Platzierung in der DOM2 feiern durfte, gefolgt von Thomas Schlösser.
Auf Position 7 folgte Christian Ulrich vor Uli Prüfer und Arnulf Köhler.

Ulrich und Köhler sind die beiden einzigen DOM2-Urgesteine (seit dem ersten Rennen dabei), die heute unter die besten Zehn kamen, die anderen acht Fahrer traten mindestens einmal in der DOM1 oder der DOM3 an.
Die Top10 komplettierte Bernhard Kämmerer, der bereits in Runde 29 einen schweren Heckschaden erlitt, aber am Ende von den vielen Gelblichtphasen und Unfällen in seiner Nähe profitierte. Hierzu kann ich den interessierten Lesern die Anekdote im DOM-Nascar-Forum, Division 2 Phoenix "Erkenntnisse eines Mannes, der ohne Heck aussichtslos seine Bahnen drehte" geschrieben von Bernhard Kämmerer ans Herz legen.
Ein Schlussfazit fällt heute schwer, auch die übliche Diskussion im Forum über das Verhalten einiger Fahrer wird wie gewohnt keine Besserung bringen und somit rechne ich auf den nicht ganz anspruchslosen Kursen Darlington ("Too Tough To Tame"), Richmond und zum Abschluss Homestead mit drei weiteren gelblastigen Rennen der gelblastigen DOM2.
Oder um den Gedanken von Christian Ulrich fortzuführen:
Die DOM2 ist wieder in der Intensivstation angekommen!

Thomas Böttcher

"Spaaki" unangefochten vorn GPLLP: Joakim Bonnier-Trophy in Belgien

Spa-Francorchams! Der Straßen-Traditionskurs lockt alljährlich die wagemutigsten Formel 1-Piloten der VR-Szene in die ansonsten verschlafenen belgischen Ardennen. Und dies nicht ohne Grund, finden sich doch auf der fast 14 Kilometer langen Strecke, die neben Monza den höchsten Vollgasanteil im gesamten GPL-Zirkus besitzt, zwei der berüchtigtsten Kurven, die in der Formel 1 überhaupt gefahren werden. Wer kennt sie nicht, die Namen "Eau Rouge" und "Masta", die schon zahllose Piloten das Rennen und die virtuelle Gesundheit kosteten und die, im Renntempo und mit zusammengekniffenen Pobacken durchfahren, für jene Adrenalinstöße sorgen, die das virtuelle Rennfahren ausmachen.

Wer hat nicht schon die Legenden (mit umstrittenen Wahrheitsgehalt) um mit "flat" oder "2-wide" gefahrene Masta-Passagen gehört, wer ist nicht schon mit dem einen oder anderen Piloten in der Eau Rouge aneinandergeraten, wer kennt nicht die Winschattenduelle auf den endlos scheinenden Geraden und überdrehende, bei absoluter Topspeed sterbende Eagle-Motoren.

Auch diese Saison wieder gastierte vor den GGPLC- und DOM-Rennen der offene Langstreckenpokal GPLLP in Spa-Francorchamps.

Das Chaos hat einen Namen: Eau Rouge nach dem Start

Es trafen sich am vergangenen Freitag gar zwei gut gefüllte Grids, je mit einem erlesenen Fahrerfeld, zu denen die besten ihrer Zunft in der VR-Gemeinde zählten.

Bedingt durch die freie Fahrzeugwahl in diesem Wettbewerb waren schon die Meldezeiten aller Ehren wert, der Cut für Grid B lag bei 3:18,5 min.

Der Papierform nach war Grid A bereits vor dem Rennen an Markus "Spaaki" Stiepel vergeben, der als ausgewiesener Spa-Spezialist gilt und in seinem Paradeauto Eagle antrat. Aber die Konkurrenz, allen voran Fredy Eugster (Honda) und Oliver Reinhold (BRM (!!!)), durfte auf einen Motorschaden oder sonstige Ausrutscher hoffen, für die Spa ebenso berühmt wie berüchtigt ist.

Im Zeittraining waren die erzielten Zeiten zwar relativ eng beisammen, alles bewegte sich jedoch im Rahmen der Möglichkeiten der einzelnen Fahrer. Ausreißer nach oben war Carsten Wittwer (Eagle), der mit einer Sub 16-Zeit eine Traumrunde erwischte und auf Startplatz 3 hinter Spaaki und Eugster rangierte. Bezeichnend für die Qualität des Laufs: Die ersten 14 Fahrer fuhren Zeiten deutlich unter dem Cut.

Bekanntlich ist der Langstreckenpokal auf eine Stunde Fahrzeit angelegt, was in Spa-Francorchams lange 19 Runden bedeutet und genug Zeit für kilometerlange Duelle läßt.

In Windschattenfahrt: Zwei Eagles auf Waljagd

So sollte man glauben, daß die erste Runde von den erfahrenen Piloten ruhig und besonnen angegangen wird, damit das Feld sich sortieren kann. Aber weit gefehlt: Bereits in der Eau Rouge krachte es nach dem Start - und das richtig!

Der Unfallhergang ist wohl nicht zu klären, dennoch wäre ab Platz 4 oder 5 das Rennen wohl bereits zuende gewesen, bevor es richtig begonnen hatte.

Verfolgungsfahrt durch Masta: Vorsicht, geringe Sichtweite

Glücklicherweise läßt der GPLLP ein Fahrzeugreset zu, von dem zahlreiche Piloten promt Gebrauch machen mußten.

Aber bei einigen Fahrern lagen fortan offenbar die Nerven blank. So kam es in den ersten Runden des Rennens zu diversen Zweikämpfen mit Unfallfolge bzw. ohne Fremdverschulden verursachte Ausritte und Dreher.

Vollkommen unbeeindruckt hiervon zeigten sich lediglich die beiden Eagle-Piloten Spaaki und Wittwer, die kontinuierlich einen Vorsprung herausfahren konnten, wobei sich Spaaki deutlich von seinem Verfolger lösen konnte, der jedoch mit konstanten Rundenzeiten glänzen konnte.

Dahinter konnte lediglich Reinhold, der nach dem Startgetümmel eine Aufholjagd starten mußte, der Speed der Eagles einigermaßen folgen, er war es zuletzt auch, der die schnellste Rennrunde markierte. Dahinter folgten - zumindest auf den langen Geraden noch in Sichtweite - Steffen Menz (Ferrari) und Eugster. Einen deutlichen Abstand zu diesen Piloten hatten dann schon die Fahrer Marco Saupe (Honda) und Martin Engel (Eagle), die beide nicht besonders glücklich unterwegs waren, Saupe wegen seiner Fahrzeugwahl und Engel wegen der Performance seines nach einer Berührung angeschlagenen Boliden. Dennoch reichte es für beide zu etwas ähnlichem wie einem Duell um Platz 6.

Eingreifen in dieses Duell wollte auch Stefan Gawol (Eagle), der nach Pech zu Beginn zum Rennende deutlich schneller unterwegs war als alle Vorausfahrenden, jedoch durch einen Tankstop wieder an Boden verlor. Für ihn war das Rennen einige Runden zu kurz, um diesen Rückstand wettzumachen.

Vergleichsweise einsame Rennen fuhren dahinter Sören Scharf (Eagle) und Andi Wöhlk (Ferrari), sie kamen auf Platz 9 und 10 ins Ziel. Damit rangierten sie jedoch immer noch einige Zeit vor dem Elftplazierten, Ralf Ebert (Ferrari), der sicherlich zu den Pechvöglen des Rennens gehörte, mehr als ein Mal die Box ansteuern mußte und als letzter gewerteter Fahrer über die Linie fuhr.
Von den Podiumsplätzen abgesehen war für die meisten Teilnehmer das Rennen wohl eher als durchschnittlich zu werten. Ein Anreiz zur Zielankunft lag an diesem Freitag sicher in der Tatsache begründet, daß nur die ersten 19 Fahrer der Gesamtwertung der Joakim Bonnier-Trophy für den abschließenden GP-Lauf, dieses Mal in Mexico, qualifiziert sind. Hier führen derzeit "Mr. GPLLP" Saupe vor René Beitz und Steffen Menz.

Ergebnis GPLLP Spa-Francorchams Grid A:
1. Stiepel,
2. Wittwer/beide Eagle,
3. Reinhold/BRM,
4. Menz/Ferrari,
5. Eugster/Honda,
6. Saupe/Honda,
7. Engel,
8. Gawol,
9. Scharf/alle Eagle,
10. A.Wöhlk/Ferrari,
11. Ebert/Ferrari

Ergebnis Grid B:
1. Lars Moldenhauer/Honda,
2. Timo Föller/BRM,
3. Dominic Fingerhut/Lotus

Aus Belgien: Martin Engel

Fortsetzung von Seite 12

11. Punktevergabe für die Platzierungen analog zum GPL-LP, incl. 5 Sonderpunkte für die Zielankunft
12. Innerhalb der Fahrzeugklassen werden die Punkte mittels Handicapfaktoren für die einzelnen Fahrzeuge korrigiert.
13. Die einzelnen Grids werden, auch analog zum GPL-LP mittels Faktoren zu einer Gesamtwertung zusammengezogen.
14. Gefahren wird im Modus "Simulation"
15. Keine Fahrhilfen bis auf "Kupplungshilfe" erlaubt
16. Keine vorgeschriebene Cockpitansicht
17. Ggf. Erhöhung der Verbrauchswerte für Benzin und Reifen
18. "Fixed Weather": Es wird immer die Sonne scheinen, da ja einige von uns auf dem Dach hocken !

An die "Neuen" hier im GTR-Bereich:

Da die Server natürlich von den Beiträgen unserer Stammfahrer bezahlt werden, sind zunächst alle Fahrer, die den Beitrag bezahlen startberechtigt.
Wir haben das Bestreben, auch die "Neuen" hier, die sich ernsthaft fürs Online-Racen interessieren möglichst schnell in den Rennbetrieb zu integrieren.
Zunächst werden wir (je nach Anzahl der Nennungen natürlich) für die "Rookies" einen oder halt mehrere gesonderte Grids anbieten.
Für die Neulinge werden wir auch eine gesonderte Trainingsmöglichkeit anbieten.
Lasst euch einfach mal überraschen !Wir arbeiten heftig daran, ein gutes Angebot auf die Beine zu stellen, und es liegt uns viel daran, das ihr eine Möglichkeit bekommt, "VR" anzutesten, bevor ihr einen Beitrag überweisen müßt.
(Bedenkt natürlich auch, das euch mit dem VR-Beitrag auch unsere anderen Angebote zur Verfügung stehen, eine tatsache, von der unsere derzeitigen "Stammfahrer" natürlich jetzt profitieren.)
Da GTR jedoch brandneu ist, und wir noch keine bestehenden "Strukturen" wie GPL-Rookiecup, GNL-Lizens oder NasCar-CC haben, ist das auch keine leichte Aufgabe.
Wir können im Moment auch die Auslastung unserer geplanten Server natürlich noch nicht abschätzen, und ob wir z.B. noch in diesem Jahr ggf. einen 3. Server stellen können hängt von einer Reihe von Faktoren ab. (Kosten für einen 3. Server betragen ca. 300,- €, andererseits können wir unsere bestehenden Server und deren Verträge durch die Probleme mit dem Dedicated-Server-Modus noch nicht für GTR einsetzen. Auch hier sind Prognosen zur zeit nahezu unmöglich...)

Termine:

Termin für die neue GTR-Trophy soll im nächsten Jahr der Freitag , 14-tägig im Wechsel mit dem GPL-LP, sein.
Wieviele Rennen wir im Laufe des Dezember noch veranstalten, ist noch unklar.
Da noch unklar ist, ob und in welcher Form wir über Replays und Renndaten verfügen werden, gehen wir zunächst von einer Anmeldung und Grideinteilung im Forum und einer Auswertung der Ergebnisse per Excel-Tabelle aus.
Inwieweit die Fahrerverwaltung zu Hilfe genommen werden kann, wird noch geklärt.

Anmerkungen zu den einzelnen Punkten:

3. + 17. : Vorgesehen ist eine Einstellung, die mindestens einen, ggf. auch 2 Boxenstopps erfordert.
Je nach Länge der Boxenstopps werden wir diese auf die Rennzeit aufrechnen.
Insgesamt geht es darum, den Charakter von GTR als Langstreckenevent rüberzubringen.
6. + 7. + 8. : Es ist uns wichtig, das wir bunte Starterfelder bekommen ! Mit den angedachten Regeln sollte das gelingen. Wir hoffen natürlich auf die Möglichkeit, das wir bis zu 30 Fahrer pro Grid zulassen können. Das System sollte jedoch auch mit 20 Fahrern pro Grid funktionieren.
8. Beispiel: 100 Meldungen, 25 fahrer pro Grid: 4 Grids !
Von 100 Meldungen 36 NGT: Pro Grid 9 NGT + 16 GT !
11. In der Trophy legen wir großen Wert darauf, das sichere Fahrweise und Durchhaltevermögen belohnt werden. Dieses system hat sich im GPL-LP bestens bewährt.
12. Die Handicapfaktoren werden in den nächsten 1-2 Wochen bekanntgegeben. Da auch uns die Erfahrungen fehlen, können wir diese natürlich auch noch anpassen, nachdem wir die ersten Läufe hinter uns haben.
16. Analog zum GNL-Open-Grid wollen wir denjenigen unter euch, die aus welchen Gründen auch immer, keine Cockpit-View fahren eine Möglichkeit geben, GTR innerhalb der VR zu fahren. Die weiteren Angebote auf dem Sektor GTR werden wahrscheinlich mit "Forced-Cockpit-View" laufen. es ist also allemale ratsam, sich als Neuling auf diese zu konzentrieren.

Die neue GTR-Trophy wird ggf. durch Markenpokale mit ähnlichem Reglement abgerundet, und "nach oben" durch Angebote ergänzt, bei denen natürlich alle Register gezogen werden, die uns diese Sim bietet. Aber das steht dann alles auf einem anderen Blatt....
CU on Track !!!
Stefan Tschepe

Patrick Marx, die Erste!
JCC-Rennen im finnischen Keimola

Zum ersten Mal in der Geschichte der GGPLC gastierte der Troß der sieben GPL-Teams am letzten Oktoberwochenende auf der finnischen Rennstrecke von Keimola. Die leicht wellige Strecke lädt am Ende zweier langer Geraden, die durch einen kurvigen Teil verbunden werden, zu Zweikämpfen auf der Bremse ein und bevorzugt kein Chassis besonders, was sie für einen GGPLC-Lauf sicher geeignet erscheinen ließ.

So war der Lauf auch komplett von den JCC-Stammfahrern besucht, allein Jojo Jung wurde durch Steffen Menz im Ferrari ersetzt.

In der Qualifikation trennte sich etwa bei der Zeit von 1:17 und somit Platz 7 die Spreu derjenigen, die offenbar zu wenig Zeit zum Training gefunden hatten, von denen, denen die Strecke augenscheinlich auf Anhieb lag. In letzterer Gruppe wurde der Tabellenführer des JCC, Oliver Reinhold auf BRM, sicher von manchen Zuschauern vermißt.

Er mußte jedoch nach einer drakonischen Strafe für einen Zwischenfall im letzten Rennen in Rouen (der Rückspiegel berichtete) als Letzter des Feldes starten und zudem einen Boxenstop im Rennen einlegen.

Die Hoffnungen auf den Sieg konnten sich somit die übrigen üblichen Verdächtigen machen, von denen Menz knapp die Oberhand behielt und sich die Pole sichern konnte.

Die Startaufstellung im Einzelnen:

1 Steffen Menz (Ferrari), 2 Thomas Horn (Honda), 3 Patrick Marx (Cooper), 4 Bernard von Bram (Brabham), 5 Lars Moldenhauer (Cooper), 6 Seni Hoellmann (Honda), 7 Timm Jagoda (BRM), 8 Martin Engel (Brabham), 9 Andreas Kroeger (Lotus), 10 Rene Beitz (Cooper), 11 Maaki Stiepel (Eagle), 12 Thorsten Kaul (Ferrari), 13 Volker Klement (BRM), 14 Andreas Ruehl (Lotus), 15 H.Hanhoo (Ferrari), 16 Oliver Barz (Eagle), 17 Herbert Kulha (Eagle), 18 Oliver Reinhold (BRM)

Keimola, Startphase, Sicht: René Beitz

BRM ganz groß: Im Troß durch die Esses

Die Geschichte des Rennens ist relativ schnell erzählt: Die Fahrer teilten sich in diejenigen, die im Laufe der 29 Runden in Kampfhandlungen verwickelt wurden und die häufig in Ausrutschern endeten, und diejenigen, die im einsamen Bemühen, ihre Boliden auf der Strecke zu halten, relativ konstante Rundenzeiten auf den Asphalt bringen konnten. Zur zweiten Gruppe gehörte der spätere Sieger Marx, der von dem vor ihm befindlichen Kampfpärchen Menz/Horn profitierte, die sich gegenseitig neben die Strecke beförderten, allerdings letztlich noch komfortabel die beiden übrigen Podiumsplätze belegen konnten.

Kommerz total: Deutsche Werbung in Finnland

Mit mehr als einer halben Minute Rückstand auf den Sieger folgten vier Fahrer (von Bram, Beitz, Engel, Reinhold), die mit Ausnahme von Brams ihr Rennen konstant gestalten konnten. Von Bram hatte bereits in der ersten Runde ein Scharmützel mit Höllmann zu überstehen (dieser gab nachfolgend das Rennen auf) und wäre ohne diesen Zwischenfall unter Umständen erstmalig in diesem Jahr auf dem Podium zu finden gewesen.

Die Plätze 9 und 10 teilten sich mit Jagoda und Moldenhauer eine weitere Fahrerpaarung, die im Laufe des Rennens durch allzu engen Kontakt Positionen verloren hatten. Die übrigen gewerteten Fahrer der kurzweiligen Runden durch die finnische Wildnis waren Stiepel, Kaul, Hollerer und Barz auf den Plätzen 10-13.

Glückwunsch an den Sieger Marx, der nach zwischenzeitlichen Selbstzweifeln nun sein erstes Rennen im JCC für sich verbuchen konnte. Weiterer "Sieger" war Horn, der den Abstand auf Reinhold in der Gesamtwertung weiter verkürzen konnte. Allerdings ist es nach realistischen Maßstäben nicht mehr möglich, mehr als 50 Punkte auf den Tabellenführer in zwei verbleibenden Rennen gut zu machen.

Ergebnis JCC Keimola:

1 Patrick Marx,
2 Steffen Menz,
3 Thomas Horn Honda,
4 Bernard von Bram,
5 René Beitz,
6 Martin Engel,
7 Oliver Reinhold,
8 Timm Jagoda,
9 Lars Moldenhauer,
10 Maaki Stiepel,
11 Thorsten Kaul,
12 H. Hanhoo,
13 Oliver Barz

Aus Finnland: Martin Engel