

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 45 / 22.November 2004



Rookies GNL: Führungswechsel

GRRL: Langstreckenevent Nordschleife

Rookies GPL: Entscheidungsschlacht

DOM GNL: Endspurt in den Grids

Maßstäbe gesetzt. Zu Besuch bei
Michael Staab

Aus dem Inhalt

Seite 02: Masse statt Klasse
Seite 03: IMS Rookies
Seite 04: Michael Staab
Seite 05: Michael Staab
Seite 06: Faszination Nascar
Seite 07: Faszination Nascar
Seite 08: Mitglied # 1600
Seite 09: GRRL Langstrecke
Seite 10: GRRL Langstrecke
Seite 11: GRRL Langstrecke
Seite 12: GPL Rookies
Seite 13: GPL Rookies
Seite 14: GPL Rookies
Seite 15: DOM 2 Richmond
Seite 16: DOM 2 Richmond
Seite 17: DOM 2 Richmond
Seite 18: DOM 2 Richmond
Seite 19: DOM 1 Richmond
Seite 20: DOM 1 Richmond
Seite 21: RTC
Seite 22: Nummer 5

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
Thomas Ettig
Chris Heuer
Markus Mac Coy
Jürgen Nobbers
Detlev Rüller
Michael Staab
Dirk Wilke

Titelfoto

Michael Staab

Ausgabe 45/2004

nächster Redaktionsschluss:
28. November 2004 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:

Brekina 917K im Maßstab 1:18

Kummerkasten



GTR ist gerade erst neu auf den Markt gekommen und so darf es nicht wundern, dass wir in den letzten Wochen eine wahre Flut an Neuanmeldungen in diesem Forum zu verzeichnen haben. Seit Erscheinen der Simulation haben wir knapp 150 neu registrierte Leser zu verzeichnen. Das macht fast ein Zehntel der gesamten Teilnehmer aus. Nicht nur, dass durch die Flut an Neuanmeldungen die Masse an Phantasienamen stark zunahm (manche User haben Namensbezeichnungen wie Festplatten), hat leider mit der Quantität an Nutzern und Beiträgen auch die Qualität der Beiträge erheblich gelitten. Das liegt offenkundig zum Einen an der Masse der durch neue Nutzer eröffneten Threads, deren Fragestellungen längst an anderer Stelle diskutiert werden sowie an völlig gehalt- und informationslosen Beiträgen Einzelner. Auf der anderen Seite liegt das aber leider auch an der unangemessenen Reaktion 'altein-gesessener' VR-Mitglieder auf diese Problemfälle.

Uns ist bewußt, dass sich die neu hinzukommenden Nutzer erst akklimatisieren müssen und mit den Gepflogenheiten unseres Forums noch nicht vertraut sind. Somit ist ein gewisses Maß an Nachsicht selbstverständlich.

Dennoch muss gleichermassen für neue wie für alte Forenmitglieder die Nutzbarkeit des GTR-Forums erhalten bleiben. Wir bitten daher an dieser Stelle ausdrücklich jeden der User, sich an folgende einfache Vorgaben zu halten:

Tauchen Fragen zur Simulation auf, gleich welcher Natur, so nutzt bitte zunächst die

Suchfunktion des Forums, welche in der oberen Titelleiste zu finden ist. In den meisten Fällen findet man auf diese Weise sehr schnell eine Antwort auf die eigene Frage.

Ist keine Antwort auf diese Frage zu finden, so kann selbstverständlich ein neues Thema geöffnet werden. Hier bei ist darauf zu achten, in welchen Bereich des VR-Forums das neue Thema zuzuordnen ist. Das GTR-Forum ist unterteilt in die Sektionen GTR allgemein für generelle Fragen und Meinungen, GTR Technik für Hard- und Softwarefragen und GTR Setuptalk für Fragen zu Fahrzeugen und Fahrzeugeinstellungen. Für Skins ist das allgemeine Paintforum, für neue Features wie Fahrzeuge oder Strecken das allgemeine Updates-Forum zu nutzen.

Bei der Erstellung eines neuen Themas ist auf einen aussagekräftigen Titel zu achten, damit andere Benutzer das Thema sofort einordnen können.

Das Forum ist ein Ort für Informationsaustausch. Persönliche Erlebnisberichte oder Themen mit einem sinnleeren Inhalt wie z.B. "GTR ist geil!" sind völlig überflüssig und gehören hier nicht hin!

Persönliche Anfeindungen, gleich welcher Art, werden nicht geduldet. Ein zivilisierter Umgang miteinander ist obligatorisch!

Die Moderatoren behalten sich das Recht vor, Themen mit einem Hinweis zu versehen, ggf. auf den jeweils gültigen Thread zu verweisen und anschließend für weitere Antworten zu schliessen.

Rang	Nr.	Fahrer	Grid	Punkte	Differenz	Strafen	Event	Runden	Led
1	413	Marcus Jirak	DOM 1	2724.0		236.0	28	3751	430
2	197	Horst Schumann	DOM 2	2692.0	-32.0	164.0	33	4332	20
3	412	Bernhard Kämmerer	DOM 2	2658.0	-66.0	178.0	30	4004	31
4	255	Joerg Kormany	DOM 1	2636.2	-87.8	269.0	28	3805	164
5	417	Thomas Althaus	DOM 1	2373.0	-351.0	101.0	28	3255	4
6	514	Conrad Wegener	DOM 2	2295.2	-428.8	239.0	29	3650	134
7	130	Peter Gess	DOM 3	2119.8	-604.2	90.0	30	4000	1
8	295	Uli Pruefer	DOM 2	2114.4	-609.6	357.0	28	3293	142
9	949	Martin Kirchner	DOM 2	2108.4	-615.6	206.0	28	2969	245
10	456	Arthur Seiverth	DOM 1	1959.8	-764.2	189.0	26	2905	74

Es hat lange gedauert, aber jetzt hat er es geschafft. Marcus Jirak hat die Führung der Rookie Tabelle übernommen. Mit seinem 12. Platz von Phönix konnte er Horst Schumann von der Spitze verdrängen. Schumann, der in Phönix auf dem 18. Platz gelandet ist hat nun einen Rückstand auf Jirak von 32 Punkten. Bernd Kämmerer büsste verlor ein wenig an Boden auf die Spitze. Waren es in der Vorwoche 54 Punkte, sind es jetzt 66. Jörg Kormany konnte wieder Boden gut machen. Sein vierter Platz in Phönix bescherte ihm satte 160 Punkte. Auf den Plätzen fünf bis zehn gab es nur unwesentlich Änderungen. Martin Kirchner musste den härtesten Fall überstehen. Nach dem Rennen von Darlington steht fest, ob sich Marcus Jirak an der Spitze behaupten kann.



Peter Gees #130, seit März 2003 ist er im Besitz der GNL Lizenz. Im Challenge Cup seit dem Juli letzten Jahres. Ein Urgestein in der dritten Division. Seit dem ersten Rennen in Daytona dabei. Ein siebter Platz in Lowes in sein Top Ergebnis. Sieben, ist wohl seine Glückszahl, denn auch sieben Mal landete er in den Top Ten. Bei den Führungsrunden hat er auch ein Mal laut HIER gerufen. Aber bei den Strafpunkten war er einer der ganz leisen Sorte. Gerade mal 90 Strafpunkte hat er **nur** auf seinem Konto stehen.

Rang	Nr.	Fahrer	Grid	Punkte	Differenz	Strafen	Event	Runden	Led
1	197	Horst Schumann	DOM 2	2793.6	-	164.0	34	4512	020
2	412	Bernhard Kämmerer	DOM 2	2775.6	-18.0	178.0	31	4186	032
3	413	Marcus Jirak	DOM 1	2769.0	-24.6	276.0	29	3849	430
4	255	Joerg Kormany	DOM 1	2700.2	-93.4	299.0	29	3939	164
5	417	Thomas Althaus	DOM 1	2503.0	-290.6	101.0	29	3439	004
6	514	Conrad Wegener	DOM 2	2353.6	-440.0	239.0	30	3656	134
7	130	Peter Gess	DOM 3	2202.6	-591.0	090.0	31	4175	001
8	295	Uli Pruefer	DOM 2	2174.4	-619.2	429.0	29	3477	143
9	949	Martin Kirchner	DOM 2	2122.0	-671.6	246.0	29	2974	245
10	155	Stefan Pültz	DOM 3	2033.4	-760.2	210.0	28	3273	018

Horst Schumann: the Empire strikes back. nach dem letzten Rennen musste er die Führung abgeben. Aber Darlington war ein gutes Pflaster für ihn. Marcus Jirak hatte in Darlington gepatzt, Strafe und früher Ausfall. Eine Überraschung fuhr Bernd Kämmerer ein, der auf einmal auf dem zweiten Tabellenplatz zu finden ist. Am Ende der Top Ten ein Wechsel. Arthur Seiverth, gerade in der D.O.M. 1 gelandet, aber die Top Ten der Rookies vorerst verlassen. nach in der Liste ist dafür Stefan Pültz. Fahrer der D.O.M. 3. Der achte Platz in Darlington bescherte ihm 85 Punkte, und den Eintrag in der Top Ten.

Uli Prüfer # 295 ebenfalls seit letzten Jahres bereits mit der Lizenz zum fahren in der GNL ausgestattet. Über den Challenge Cup in die D.O.M. Seit dem ersten Rennen in Daytona dabei, wobei das ein Einstand nach Mass war: Poleposition. Nach dem vierten Intervall in die zweite Division gewechselt, und dort fährt er auch jetzt noch mit. Zwei Siegen hat er eingefahren: Das erste Rennen in Darlington hat er als Sieger absolviert, sowie Pocono. Sechs hat er seinen Boliden in die Top Five gefahren, und 15 Mal in der Top Ten. Vier Provisionals und ein Aussetzer haben ihn in der Punktetabelle leicht zurückgeworfen. Bei den Strafpunkten hat er leider auch ein oder sieben Mal zu laut HIER gerufen. *g*



VR-Mitglieder im Interview

Heute: Detlev Rüller zu Gast bei Michael Staab

VR-Mitglied Nr. 233



Rückspiegel: Ein von dir im Forum veröffentlichtes Bild gab den Hinweis auf dein Hobby. Du sammelst Rennwagen. Speziell aus der Zeit von 1965-1975. Warum das Hobby und warum der Zeitausschnitt?

Staab: Mich faszinieren die Fahrzeuge aus dieser Zeit, brutale Technik und einfach elegante Karosserien. Die Autos sind auch einfach etwas "hemdsärmeliger" als heutige Rennwagen. Ausserdem kenne ich natürlich noch das ein oder andere Auto aus meiner Kindheit (bin Jahrgang 1970). Noch dazu wollte ich mich auf ein Sammelgebiet beschränken, damit das ganze nicht zu sehr ausufert.



Minichamps 1:18 917/10 und Autoart 1:18 Chaparall II: Meine kleine CanAm Kollektion.

Rückspiegel: Wie bist du dazu gekommen?

Staab: Ich habe als Teenager schon Modelle gebastelt und das Sammeln mit GPL wieder angefangen. Sportwagen faszinieren mich eigentlich mehr als F1, deshalb liegt der Schwerpunkt meiner Sammlung auch dort.



Meine LeMans Kollektion 1:18 Exoto GT 40 MK IV, 1:18 Exoto GT 40 MK III, 1:18 Autoart 917 LH, 1:43 Gulf GT 40, Lola T 70, Chaparall, Le Mans DVD

Rückspiegel: Wieviele Modelle hast du in deiner Sammlung?

Staab: Alles in allem so um die 70 Modelle in verschiedensten Maßstäben.

Rückspiegel: Wie teuer ist so ein Teil?

Staab: 1:43er um die 25 Euro, 1:18er von Minichamps um die 60,- Euro, Exoto ca. 150-200 Euro, Autoart dazwischen so ca. 80,- Euro.



Kyosho Ferrari Daytona Competition 1:18: Ein Traummodell, dass vor kurzem neu aufgelegt wurde. AFAIK ist das Vorbild 1973 beim 24 H Rennen in Spa gefahren

Rückspiegel: Sind die fertig oder musst du die noch zusammenbauen? Wenn du die noch bauen musst, musst du die dann auch bemalen?

Staab: Die 1:43er und 1:18er sind fertig (Ausnahme ist ein noch ungebauter Tamiya Porsche 910 im Schrank), die 1:12 müssen gebaut und bemalt werden. Dazu fehlt mir aber inzwischen die Zeit und ich musste auch erkennen, darin nicht besonders begabt zu sein. Deshalb beschränke ich mich jetzt auf Fertigmodelle. Es gibt von GMP, Exoto und Kleinserienherstellern auch fantastische Fertigmodelle in 1:12 oder 1:10, aber diese sind nahezu unbezahlbar.



Detail vom Exoto GT 40 MK IV: Die Exoto Modelle sind einfach atemberaubend, leider auch atemberaubend teuer (ca. 150-200,- Euro) und für mich deshalb nur in Ausnahmefällen finanzierbar. Ich schränke mich im Moment eh sehr stark ein, da wir einen Hausumbau planen und finanzieren müssen.

Rückspiegel: Alles was in Regalen rumsteht, rostet oder setzt Staub an. Eine Plage?

Staab: Staub ist schon nervig, aber ich habe meiner Frau einen Kosmetikpinsel geklaut, damit kann man die Modelle recht gut entstauben. Optimal ist natürlich eine staubdichte Vitrine, mal schauen was im neuen Haus ins "Spielzimmer" kommt.



Porsche Kollektion: 2x 1:18 Minichamps 906, 1:43 917K, 917 LH, 908 Spyder, 1:87 917K

Rückspiegel: Du hast verschiedene Maßstäbe. 1:18, 1:43, 1:12 Warum gibt es eigentlich verschiedene Maßstäbe? Bei einem Auto und einer einheitlichen Maßstabwahl würde es in einem Regal sicher besser aussehen, weil alle Autos nahezu einheitlich sind, oder?



Blick auf die Highlights der Sammlung im Arbeitszimmer. Weitere Modelle stehen im Wohnzimmer und im Flur in Vitrinen, aber in meinem "Spielzimmer" sind meine Favoriten ausgestellt.

Rückspiegel: Du sammelst von Minichamps, Exoto, Tamiya. Mir kommt bei Modellautos immer der Name Burago in den Sinn. Den seh ich aber nicht in deiner Aufstellung. Wieso ?



Dan Gurney: Exoto Cobra Daytona "Gurney for President", Carousell 1:18 Eagle AAR 104, 1:43 Lola T70, McLaren M8D und Ford GT 40 Mk IV (Gewinner Le Mans 1967), AAR Tasse und das ultimative Buch über Dan Gurney.

Stabi: Mein Favorit ist der Maßstab 1:18, aber der ist natürlich schon recht platzraubend. Einige Modelle gibt es auch noch nicht in diesem Maßstab. Ich dekoriere die Modelle ohnehin ganz gern mit Büchern, Postkarten und ähnlichem auf dem Regal, deshalb stören mich die Größenunterschiede nicht zu sehr.



Revell 1:18 Austin Healy MK1 "Frosch" (modifiziert, weil Frontstoßstange entfernt wurde) Eigentlich sammle ich ja Rennwagen, aber das hier ist eines der Autos, die ich gerne in 1:1 in der Garage hätte. Wer weiß, vielleicht wird das sogar mal was, weil Frösche nicht so teuer sind (ca. 13.000,- Euro)

Stabi: Burago ist der "Erfinder" des Maßstab 1:18 (obwohl die wenigsten Buragos exakt 1:18 sind, die meisten orientieren sich eher an der Packungsgröße und sind je nach Vorbild eher 1:19 bis

1:14. Burago Modelle sind aber qualitativ keinesfalls mit einem Minichamps oder gar Exoto Modell vergleichbar. Die Detaillierung und auch die Proportionen sind bei Burago oder anderen günstigeren Modellen wie Eagles Race oder "Road Legends" einfach viel schlechter.



Der Minichamps 1:18 Porsche 906 vom Daytona 24h Rennen 1966



Ich habe nur am Anfang meiner Sammelleidenschaft Burago gekauft, die zu grobe Ausführung stört mich doch zu sehr. Ein Burago-Modell sieht nur von 5m Abstand gut aus, ein Exoto auch noch von 15cm.



Mein kleinstes Modell, der Brekina 917K in 1:18

Rückspiegel: Danke für deine interessanten Informationen. Ich wünsche dir, dass du dir eines Tages deinen Laubfrosch kaufen kannst - Im Maßstab 1:1



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

Motorproduktion im Wohnzimmer

In Daytona 1963 scheint France die Sache zu entgleiten. Es ist eine beträchtliche Zahl von Ford und Chrysler gemeldet, aber es gibt nur wenige ernstzunehmende GM-Autos, abgesehen von Fireball Roberts Pontiac.

Chevrolet hat eben einen vortrefflichen Siebenliter-Triebling entwickelt, der ganz zufällig in der Garage von Fireballs Teamchef

Smokey Yunick gesehen wird. Laut einer alten NASCAR-Regel muß jeder Motor, der im Sport verwendet wird, in ähnlicher Form auch im freien Handel erhältlich sein. Das trifft auf den neuen Chevy-V8 zwar nicht zu, doch France segnet ihn ab, weil er sich davon etwas mehr Pfeffer in den Rennen verspricht. Bill France erhält mehr Pfeffer als ihm lieb ist.

John Holman, Teamchef der Ford-Streitmacht, baut sich vor France auf und sagt: "Na gut, ich will diesen Chevy-Motor kaufen."

France erblasst, denn er weiß haargenau, daß dies nicht möglich ist. Er wieselt zu Bunkie Knudsen, einem der Vizepräsidenten von GM. "Wenn Holman den verdammten Motor nirgends kaufen kann, darf ich das Treibwerk nicht zu einem Rennen zulassen", sagt France.

Smokey Yunick baut die Nacht am Chevy-Motor um ihn einen serienmäßigen Anstrich zu geben. Resultat: Als er ihn am nächsten Morgen zur Inspektion bringt ist der V8 weder zum Rennen zu gebrauchen noch in dieser Form im Laden erhältlich.



Doch France läßt ihn trotzdem durchgehen. Jacques Passino: "France brauchte dringend Konkurrenz für Ford.

Irgendwie konnte ich ihn sogar verstehen."

Die Chevy fielen früh aus, aber der Fleck auf der Weste blieb.

Zum ersten Mal hatte France einen offensichtlich illegalen Motor zum Rennen zugelassen, um die Spannung zu erhöhen und mehr Leute anzulocken, zufälligerweise auf eine Rennstrecke die ihm selbst gehört. Ford gewann das Rennen, aber Chevy erhielt eine unglaubliche Publicity.

Als Fireball zu Ford gewechselt hat ist Junior Johnson als einziger Gegner der übermächtigen Chrysler und Ford die Saison mit dem unerlaubten Motor zu Ende gefahren und so hat ihn die Presse auch hingestellt. Als mutigen David, der gegen die Riesen kämpft.

Ende 1963 kündigt Johnson an, daß er 1964 einen Dodge fahren wird und die PR-Abteilung von Chrysler bittet den aufstrebenden Schriftsteller Tom Wolfe einen Artikel über ihren Schützling zu verfassen. Das Resultat ist eine der besten Reportagen über den Stockcar-Sport. "Junior Johnson is the last American Hero" wird zur Kuriosität, denn als die

Geschichte veröffentlicht wird hat es sich Junior bereits anders überlegt und so haben wir eine von Chrysler in Auftrag gegebene Story über einen früheren Chevy-Piloten, der nun in einem Ford sitzt.

Zwischen 1964 und 1967 spitzt sich der Einsatz der Werke immer mehr zum großen Krach zu. Vor dem Daytona-500 1964 präsentiert Chrysler ein Motorenmonster, genannt Hemi, weil die Brennräume halbkugelförmig (hemisphärisch) sind. Der Siebenliter ist nicht neu.



Bereits 1951 ausgetüftelt, ist er nach sechs Jahren eingemottet worden, weil er mit dem Benzin umgeht wie ein Quartalssäufer mit dem Schnaps. Doch auch sieben Jahre nach seiner Pensionierung ist der Hemi kräftig genug um in Daytona die Pole-Position mit einer Zeit zu holen, die um fünf Meilen schneller ist als jene des schnellsten Ford.

Richard Petty führt eine Plymouth-Parade zu einem eindrucksvollen Chrysler-Triumph. Auf den Rängen 1, 2, 3, 4 und 6 Piloten mit Hemi-befeuerten Autos.

Jacque Passino von Ford sieht rot. Wenn Chrysler einen Motor benutzen dürfe, den kein Schwein kaufen könne, ergo ein reiner Rennmotor sei, dann

könne auch Ford seinen Renn-Triebling einsetzen, tobt er. France will jedoch den Ford-Motor in e i n e m Serienmodell sehen. "Kein Problem", sagt Passino und lädt Bill nach Detroit ein.

Die Serienproduktion spielt sich in einem Raum in der Größe eines durchschnittlichen Wohnzimmers ab.

Das Zimmer wird zusätzlich von einer spanischen Wand geteilt. Das Produktionsband läuft langsam an France vorbei, der zuschaut, wie Ford-Arbeiter die Teile zusammensetzen.

Hinter der Wand jedoch haben andere Arbeiter so schnell es

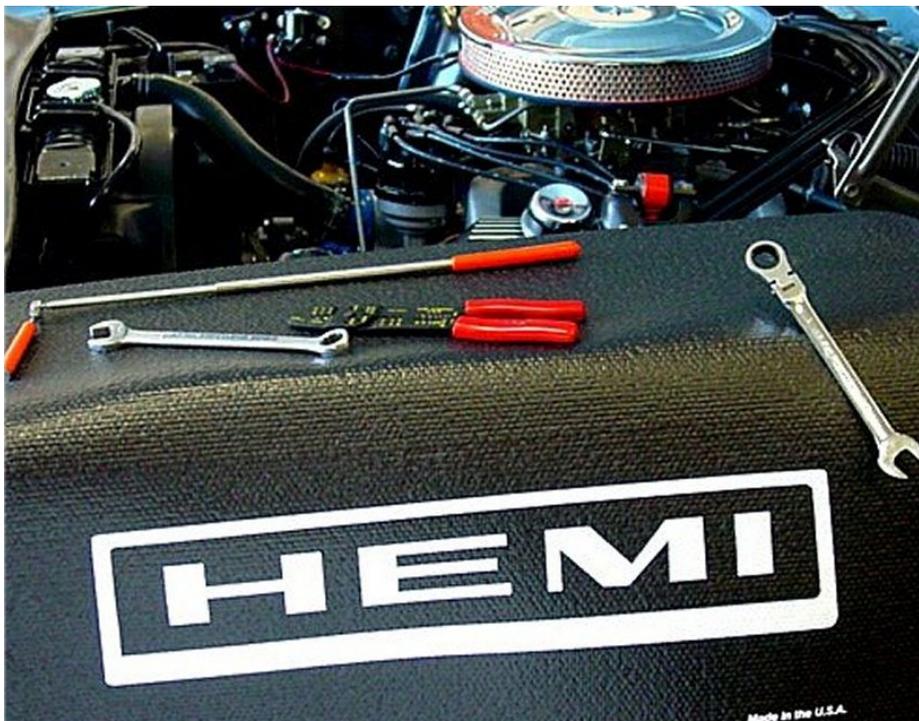
Bill fängt sogar an zu zählen, wie viele Triebwerke denn hergestellt werden...

Ford hat vom Rennmotor nur neun Stück, und France hat wohl gerochen das hier nicht alles mit rechten Dingen zugeht. France ringt sich zu einem seltsamen Kompromiss durch. Fords Rennmotor bleibt verboten.

Chrysler Hemi darf nur noch im Plymouth Fury, einem größeren und schwereren Modell als dem Plymouth Satellite, der 1964 dominiert hat, eingesetzt werden. Chrysler fragte: "Warum ist ein Motor, der im Jahr zuvor reglementkonform gewesen ist, jetzt nur legal ist, wenn er in einem unpassenden Auto steckt." France bleibt hart und Chrysler zieht die Konsequenz: Ausstieg aus dem NASCAR-Sport !

Als die Zuschauerzahlen schrumpfen gibt France nach. Mitte 1965 wird der Hemi wieder erlaubt, ohne Einschränkung. Im Frühling

1966 darf Ford den Rennmotor einsetzen, aber mit einem höheren Mindestgewicht. Jetzt ist Ford beleidigt. Ford zieht sich nicht aus dem NASCAR-Sport zurück. Man beschränkt die Auftritte. NASCAR ist 1966 eine Chrysler-Parade und die Rennen finden weiterhin vor halbleeren Rängen statt.



geht die gleichen Motoren wieder auseinander genommen.

Eines ist deshalb klar: NASCAR und die Werke brauchen sich !

VR-Mitglieder im Interview

Heute: Detlev Rüller zu Gast bei Patrick Rothaar

VR-Mitglied Nr. 1600



In der VR Community ist derzeit ein wahrer Neuanmeldeboom zu verzeichnen. Kaum ein Tag vergeht, an dem sich nicht 10 oder mehr neue Mitglieder anmelden. Und kaum haben wir Kontakt zu Mitglied #1600 aufgenommen, bahnt sich bereits für die nächste Woche das Mitglied # 1700 an. Wir verbrachten die letzten Tage aber bei Neuanmeldung # 1600, einem gewissen "Patti". Das ließ nichts Gutes ahnen. Pseudonyme kommen meistens aus der Shooter-Szene und verabschieden sich nach einer technischen Frage meistens wieder. Wir wollten es genauer wissen.

Rückspiegel:

Wie ist dein richtiger Name?

Patti: Patrick Rothaar

Rückspiegel: Wie sind neugierig und wollen nun auch wissen, wie alt du bist.

Patrick: 22 Jahre

Rückspiegel: Die letzten Neuanmeldungen haben alle eines gemein. Sie sind mit der schnellen Nadel gestrickt. Kaum jemand macht sich noch die Mühe Angaben zu den anderen gefragten Sachen zu machen. Also holen wir das nun hier nach. Was machst du beruflich?

Patrick: Arbeitslos (Kaufmann gelernt)

Rückspiegel: Warum nahmst du Kontakt zur VR auf?

Patrick: Weil ich Fragen hatte zu dem Spiel "GTR"

Rückspiegel: Ein in letzter Zeit zu beobachtender Trend. Jeder, der was wissen will, kommt zur VR. Heisst wohl: Virtueller Ratgeber. Wie bist du zur VR gekommen?

Patrick: Über google, ich hab verschiedene Racingseiten gesucht zu dem Spiel und eure fand ich am besten=)

Rückspiegel: Das ist ja mal eine Info. In dem ganzen Wust an unseriösem, was man bei Google auf den ersten Suchseiten vorgesetzt bekommt, setzt sich Qualität scheinbar immer noch durch. Ein Posting von dir steht im GTR Forum, dem neuen Bereich der VR. Es liegt also nah, dass du GTR fahren wirst, wenn du fährst. Du hast ja auch bestätigt, dass eine GTR-Frage deinen Eintritt zu uns einleitete. Warum bist du nicht schon GPL oder Nascar oder LFS gefahren?

Patrick: Ich bin früher mal Nascar gefahren, fand es auch richtig gut, nur liegen mir mehr die Fia GT Klassen und die DTM. Aber DTM Race Driver fand ich ganz nett ist aber eben nur ein Arcade Game. GPL fand ich nicht so gut. GTR werde ich aber erst mal kräftig üben müssen, bis ich bereit bin, es ernsthaft im Ligabetrieb durchzuführen.

Rückspiegel: Eines kann man in deinem VR-Profil erkennen: Dein Name Buddelbaby in der Mailaddy lässt auf maritime Hobbies schliessen. Sammelst du Buddelschiffe, bastelst du welche oder bist du Alkoholiker und das Buddel bezieht sich auf deine Sammlung leere Flaschen?

Patrick: Hihi nene, das ist ne längere Geschichte, mir ist keine bessere Email Adresse eingefallen und die mir eingefallen sind, die waren schon vergeben.

Also was machst du nun, dachte ich mir.

Das Ergebniss war, das ich ein Plüschtier habe (ein Maulwurf) und der heisst Buddelbaby...das war dann auch meine Email Addy

Rückspiegel:

Was machst du sonst noch ausser Autofahren? Egoshooter eventuell?

Patrick: Was ich sonst noch mache? Wenn ich mal am PC spiele, dann sind es meist Sportgames und Actionspiele. Am meisten bin ich auf Vampire 2 gespannt, mal schauen wie es wird obwohl mich HL2 auch interessiert.

Eins noch, ich finde GTR richtig richtig gut aber eines meiner Favoriten Spiele wird wohl nie herauskommen "World Sports Car racing von den West Brüdern" naja das Game hat ja auch schon wieder einen anderen Namen und ich denke nicht das dieses Spiel erscheinen wird, wäre aber schön gewesen.

Rückspiegel: Nun, in der Zwischenzeit wurden deine technischen Fragen beantwortet. Wir werden uns also freuen, dich mal in einem der Renner auf der Strecke zu erleben.

Das setzt allerdings voraus, dass wir es hinbekommen die Server ans Laufen zu bekommen, um den Ligabetrieb mit GTR starten zu können.

Wir danken für die netten Infos und wünschen dir viel Glück bei deinen Unternehmungen und späteren Rennen.

Favoritensterben in der grünen Hölle

Langstreckenevent auf der Nordschleife



18 Fahrer stellten sich am 06.11.2004 der Herausforderung, die Nürburgring Nordschleife 25 mal mit einem TransAm Boliden im Rahmen des GRRL Events zu bezwingen. Schlussendlich sollte das für den Sieger eine Renndauer von 3 Stunden und 18 Minuten bedeuten, in der nicht weniger als 4.350 Kurven zu fahren waren, selbstbestimmte Dreher einmal ausgenommen.

Das Starterfeld war angesichts der deutlich zahlreicheren Anmeldungen enttäuschend, angesichts der vorgenannten Zahlen aber durchaus stattlich, zumal zudem mancher zwischenzeitlich in den Bann seines neuen GTR Boliden gezogen wurde.



Das Qualifying sah Stefan Bauer vor Daniel Voigt und Rainer Kreuzer. Noch bevor die grüne Flagge fiel, gab es direkt dahinter bereits den ersten Verlust zu beklagen, als Thomas Ettig, der zum Kreis der Favoriten gerechnet werden musste, mit Grafikproblemen aufgeben musste. Der Start sah Daniel Voigt am couragiertesten und er übernahm die Führung noch vor T1,

während sich Bauer, Kreuzer und Arthur Seiverth dahinter einreichten.

Dieses Quartett konnte gleich eine beträchtliche Lücke auf fahren, weil Gabriel Fürstner an p6 beim Anbremsen von T1 auf Abwege geriet (Bild 1) und durch seine schlussendlich erfolgreichen Abfangversuche, den Rest des Feldes zum Stillstand zwang.



Thorsten Schulz übernahm wieder p5 und hinter ihm und Fürstner reihten sich Michael Scheurer, Dirk Wilke und Alf Kahlert auf den Plätzen 7-9 ein, während dahinter eine weitere, grosse Lücke zu Platz 10 klaffte, die Michael Schubert zu verantworten hatte, der seinen Bremspunkt völlig verpasst hatte und Alfred Manzella in Jörg Dunker schob.



Mitte der ersten Runde hatten Voigt und Bauer sich etwa hundert Meter vom Verfolgerduo abgesetzt, aber als Bauer die Gangart zu langsam wurde und er Voigt angriff, verlangsamte das beide und nicht nur Bauer übernahm die Führung, auch Kreuzer gelang es (Bild 2), sich aussen! an Voigt vorbei zu drücken.



Im Verlauf der ersten Runde gelang es auch Seiverth, besser auf die Döttinger Höhe kommend, aus dem Windschatten an Voigt vorbei zu ziehen (Bild 3), ein Verbremser vor T1 lies ihn aber wieder hinter Voigt zurück fallen.

Fürstner hatte unterdessen Schulz von p5 verdrängt

und sich bereits einen respek- tablen Vorsprung erarbeitet, während Mitfavorit Roland Rauch, von hinten gestartet, sich bereits auf p7, vor Scheurer und Wilke vorgear- beitet hatte. An der Spitze lag Bauer nach Lap 1 knappe 2 Sekunden vor Kreuzer.

In Lap2 gelang es Bauer, sich die Verfolger vom Leib zu hal- ten, während hinter ihm ein Dreikampf entstand, aus dem sich Kreuzer mit einem Dreher bei der Ausfahrt aus dem Karussell ausklinkte (Bild 4). Voigt und Seiverth zogen vor- bei und auch Fürstner konnte sich kurzfristig auf p4 schie- ben, was Kreuzer aber noch im Verlauf der Runde wieder gerade biegen konnte.

Das Tempo der Spitze und der Kampfeswille der Hauptdar- steller liess nicht unbedingt erahnen, das hier ein 125% Rennen gefahren wurde. Im Mittelfeld ging es moderater zu. Schulz nistete sich mit kon- stantem Speed auf p6 ein, der unglückliche Rauch wurde in seinem Vorwärtsdrang durch einen Disconnect gebremst und Wilke übernahm p7, als Scheurer sich einen Ausflug ins Grüne leistete (Bild 5).



Lap3 brachte eine erneute Meinungsverschiedenheit zwi- schen dem Karussell und Kreuzer, die diesmal einen Frontkontakt mit Fürstner zur Folge hatte, möglicherweise im Hinblick auf den Rennausgang eine entscheidende Szene (Bild 6). Das Highlight in Lap4 war eine Flugeinlage von Alf Kahlert (Bild 7).

Leider kam er bei der Landung mit Andreas Kröger ins Gehege, was für beide das vor- zeitige Rennende bedeutete.



An der Spitze wurde es ruhi- ger: Bauer hatte eingangs Lap5 bereits 29 Sekunden Vorsprung heraus gefahren auf Voigt und der wiederum hielt sich die Kampfgruppe Seiverth, Fürstner, Kreuzer (Bild 8) vom Leib. Von denen drückte Seiverth am meisten aufs Tempo (er sollte später, in Lap8 die schnellste Rennrunde in 7.27.131 fahren), löste sich von den Verfolgern und schnappte sich p2 von Voigt noch vor Ende der Runde.

Voigt war dann der erste der Spitzenfahrer, der in Lap6 auf- geben musste, nachdem er sich in der Anfahrt zum Wippermann seinen Jaguar nachhaltig verbogen hatte. In der gleichen Runde übernahm Kreuzer zum ersten Mal die Führung, weil er den Boxen- stop eine Runde länger hinaus zögerte, als die Konkurrenz.



Eingangs Lap9 wurde der Dominator des Rennens, Bauer, durch einen Disconnect unglücklich aus dem Rennen gerissen. Seiverth wurde dadurch für seine schnelle Runde 8 mit der Führung belohnt, mit 14 Sekunden Vorsprung auf Kreuzer. Dahinter folgten, jeweils mit recht grossen Gaps, Schulz auf 3 und Wilke bereits auf 4, da in Lap8 auch Fürstner aufgeben musste, nach einem fulminan- ten Abflug in Klostertal. Ulrich Doennicke, von hinten gestar- tet, hatte sich unauffällig nach vorn gearbeitet und komplet- tierte nun die Top 5.



Die Positionen waren nun (nach mehr als einer normalen Renndistanz!) endlich gesetzt und man zog einsam geworden seine Runden, lediglich mit einem wachen Auge auf die Abstandsanzeige zu Vorder- und Hintermann.

Jetzt war das höchste Mass an Konzentration gefragt. Seiverth zog scheinbar unbeirrt seine Runden an der Spitze, bis er in Lap14 seinen persönli- chen Supergau erlebte.

Danach war der Jaguar nicht mehr wirklich fahrbar (Bild 9). Es spricht für Seiverth, das er das Trum nach der Reparatur, sprich: abreißen aller überstehenden Teile, auf p3 und nach Schulzens Aufgabe, sogar wieder auf p2, noch bis Lap18 weiter schleppte, bevor er entgültig aufgab.



Bild 9

Schulz (Bild 10) hatte ein starkes Rennen gefahren, als deutlicher Leader des Mittelfeldpacks und war für seine Leistung mit p2 auf der Strecke belohnt worden.

Doch in Lap16 riss ihn ein kleiner Fehler aus dem Rennen. Das Auto war in Takt, lag aber auf der Seite und konnte nicht geborgen werden.



Bild 10

Kreutzer hatte nun die Führung übernommen und sah wie der sichere Sieger aus. Sein Vorsprung auf Wilke betrug fast 2.5 Minuten, dahinter folgte Doennicke im Abstand von etwa 20 Sekunden. Die Top5 wurden in Lap20 komplettiert durch Scheurer und Joachim Gallert, die sich die Haupttugenden eines Langstreckenrennfahrers zu nutze gemacht hatten: Konstanz und Fehlerarmut.

In Lap20 wurde es spannend im Kampf um p2. Wilke hatte sich in Hatzenbach verbremst und einen Bremsplatten vorn links davon getragen.

Doennicke (Bild 11), der ohnehin in dieser Phase des Rennens das Tempo merklich angezogen hatte, holte unbarmherzig auf und da beide für das Ende dieser Runde den letzten Boxenhalt eingeplant hatten, der für Wilke die rettenden frischen Reifen bringen sollte, musste derjenige, der die Box als erster erreichen würde, die besten Chancen haben.



Bild 11

Leider wird die Frage nie geklärt werden, denn Doennicke ereilte im Karussell, noch etwa 4 Sekunden zurück liegend, ebenfalls ein Disconnect. Er konnte zwar zurück ins Rennen gelangen, aber mit 2 Runden Rückstand auf die Spitze.



Bild 12

Vorn suchte Wilke nun die Chance, die nicht da war. Kreutzer hatte beim letzten Boxenstop 30 Sekunden verloren. Hatte er reparieren müssen? Wie war der Zustand seines Boliden? Insgesamt war der Vorsprung eingangs Lap21 auf 1.28 min geschrumpft. Immer noch genug, um zu siegen für Kreutzer.

Wilke fuhr in dieser Schlussphase seine schnellsten Runden, Kreutzer konterte mit gleichem Speed, gönnte sich aber offenbar hin und wieder einen Ausrutscher, der einige Sekunden kostete.

Mitte der letzten Runde betrug der Vorsprung noch 1.05 min. Kreutzer hatte alles unter Kontrolle? In der Bergabpassage zu Wehrseifen leistete

er sich einen Dreher mit zweifelndem Zaunanschlag. Zuviel für den Motor, der schon in Lap3 nachhaltig durchgeschüttelt wurde? Vorerst hielt der Jaguar. Aber nur bis Ausgang

Karussell. Kreutzers Schicksalskurve in diesem Race sah den Boliden mit Motorschaden kraftlos ausrollen. Auf der letzten Runde, das Ziel fast vor Augen.

Damit war der Weg frei für Dirk Wilke, der zwar den Speed der Spitzenpiloten nicht mitgehen konnte, aber seinen Warsteiner

Jaguar makellos über die Distanz gebracht hatte und als Sieger abgewunken wurde (Bild 12).

Am Ende freuten sich 6 von 18 Startern, das Ziel des Ironman des Sim

Racing erreicht zu haben.

Hinter Wilke komplettierten Rainer Kreutzer und Michael Scheurer das Podium, vor Joachim Gallert, Ulrich Doennicke und Klaas Pollert, wobei Doennicke und Pollert noch in der letzten Runde die Plätze tauschten.

Dirk Wilke

GPL Rookie Cup in Mexiko, Die Entscheidung!

GGPLC

Rookies

von Holger Dziekanski

Mexiko. Auf dem Autódromo Hermanos Rodríguez in Mexiko-City, benannt nach dem im Training zum Grand Prix 1962 tödlich verunglückten Mexikaner Ricardo Rodríguez, flimmerte die heiße Luft auf dem Asphalt und die Anspannung der Titelkandidaten war schon im Fahrerlager greifbar.

Björn Fietz und André Ducrée im Cooper T81-Maserati, Björn Zaretsky im Eagle T 1G-Weslake sowie Heinz Heizer sr. im Honda RA 300-Honda hatten vor Mexiko noch alle Meisterschaftschancen in der Joakim-Bonnier-Trophy. Blenden wir kurz in die glorreiche Formel1-Zeit zum 22. Oktober 1967 zurück.

Jim Clark im Lotus 49 mit brandneuem Ford V8-Cosworth Motor bestückt, vertraute damals im 11. Lauf zur 67er-Formel-1 WM, ebenfalls an einen sonnigen und warmen Renntag, auf die bewährten Firestone-Reifen. Damit gelang ihm im Training eine phantastische 1:47,56 und als schnellste Runde in einem Rennen, welches geprägt war durch harte Zweikämpfe und viele Ausfälle, eine ultraschnelle 1:48,13. Trotz seiner 4 Saisonsiege reichte es anno dazumal für Jim Clark nicht zum Titel, dieser ging im Jahr 1967 an Denis Hulme im Brabham BT 24-Repro.

Und unsere GPL-Rookies? Die Leistungsdichte der Sim-Racers war jedenfalls fühlbar enger. Während im Jahr 1967 Jim Clark in der Qualifikation fast unglaubliche 11 Sekunden auf Guy Ligier im Brabham BT 20-Repro gutmachte, lagen im Rookie Cup zwischen dem Ersten und Letzten in der Qualifikation gerade einmal knapp 3,3 Sekunden. Vielleicht auch deshalb, weil fast alle reichlich Runden drehten, hervorzuheben hier sicherlich Manfred Leitner im Eagle mit 30 Qualifikationsrunden. Dessen ungeachtet erwischte er keine optimal freie Runde, so dass er sich mit Platz 5, direkt hinter dem Cup-Heimkehrer Florian Leitner in der Qualifikation zufrieden geben musste. Die Titelkandidaten platzierten sich wie folgt. Souveräner Platz 1 für Björn Fietz. André Ducrée, der mit seinem Cooper fast 40 Minuten mit technischen Problemen in der Box fest hing, fuhr frustriert in die letzten 20 Minuten und dann nur noch auf Platz 6 des Grids.

Damit schienen seine Meisterschaftsträume so gut wie geplatzt.

Der Sieger aus dem letzten Rennen in Spa-Francorchamps Björn Zaretsky kam mit Mexiko nicht zurecht, es war und wird wahrscheinlich auch nie sein Lieblingskurs werden. So schaffte er es nur knapp in die Top Ten als Neunter. Heinz Heizer sr. war leider nicht dabei und damit wurde die Entscheidung ohne ihn ausgetragen.

Allerbeste Voraussetzungen für Björn Fietz also, um den Fahrer-Titel unter Dach und Fach zu bringen.

Er musste freilich auf die hinter ihm versammelte Ferrari-Armada aufpassen, die diesmal durchaus ein Wort um den Grand Prix Sieg mitsprechen wollte. Neben Tobias Jordan als Zweiter konnte sich auch Theodor Schmid freuen, seine 1:49.572 bedeutete für ihn persönliche Bestzeit und Platz 3 in der Qualifikation.



Kampfgetümmel in der Startphase

Der Start verlief gesittet und alle kamen gut weg. Lediglich Holger Dzikanski im Ferrari zog unmotiviert links rüber und fuhr in den Lotus von Gerd Müller. Als Denkkzettel drehte er sich und musste das davoneilende Feld hinterher jagen. Am Ende der langen Start- und Zielgeraden sah er noch, wie der blitzartig gestartete Tobias Jordan im Ferrari für seinen Übermut an der Leitplanke in T1 bezahlte.

Kurz danach stellte Tobias seinen demolierten Ferrari ab und damit war das Rennen für ihn beendet. Der taktisch clever fahrende Björn Fietz blieb am Start Innen und schob sich an die erste Stelle. Wie Phönix aus der Asche konnte von dem Durcheinander beim Rennbeginn Björn Zaretsky profitieren, sein Start war perfekt und er war nach den Esses sogar auf Platz 2.

Er hatte aber direkt hinter ihm den kämpferisch fahrenden Florian Leitner im Rückspiegel, der ihn angriffslustig unter Druck setzte. Björn hielt diesem Druck nicht lange stand und es nahte der erste Dreher. Viele weitere sollten folgen. Schlussendlich fuhr er nach zwei weiteren erwähnenswerteren Drehern nur auf den bitteren zehnten Platz durchs Ziel und damit auf den dritten Trophy-Rang.

Blieb also nur noch André Ducrée als härtester Widersacher um den Gesamtsieg. Er profitierte in der Anfangsphase von Fehlern seiner Mitstreiter und war nun hinter Manfred Leitner.

Er musste vom Gas gehen und diese Chance sah André. Er nutzte die gesamte zur Verfügung stehende Piste kaltblütig aus, pflügte sogar kurz durchs Gras und war vorbei. Damit war er nun auf P2, allerdings mit beträchtlichem Abstand zu Björn Fietz.

Dieser wähnte sich schon sicher am Ziel seiner Träume und wollte die 15 Sekunden Vorsprung locker nach Hause fahren. Eine Überraschung machte ihm allerdings einen dicken Strich durch diese Rechnung.

Alexander Beyert im Ferrari kam ins Schleudern, Björn verlor durch diesen kleinen Zwischenfall seinen Vorsprung und hatte nun André im Rückspiegel.

Beide versuchten alles, André fuhr in dieser Schlussphase phantastisch, er zeigte welches Potential in ihm lodert.

Er setzte Björn gewaltig unter Druck, wenigstens hier in Mexiko wollte er gewinnen.

Mit dem denkbar geringsten Vorsprung von 0.088 Sekunden flogen die beiden Cooper-Piloten durchs Ziel.



Das Ende aller Träume für Zaretsky

Sein Cooper konnte natürlich nicht mit der Power des Eagles, insbesondere vor und hinter der Peralta, mithalten.



Starke Leistung! Manfred Leitner im Eagle

Der fast 10 Runden andauernde dramatische Fight endete quasi unentschieden, der nur deswegen abriß, weil Manfred durch ein wilden Quersteher von Florian Leitner abgelenkt von der Ideallinie kam.

Schade für André, das das Rennen zu Ende war, er war nach Piralta in einer imposanten Ausgangslage, vermutlich hätte er ihn am Ende der Start/Ziel kassieren können. Als sicherer Dritter hinter den beiden fuhr Manfred Leitner zum ersten Mal in der Trophy aufs Podest und konnte so seine Performance endlich auch im Rennen unter Beweis stellen.

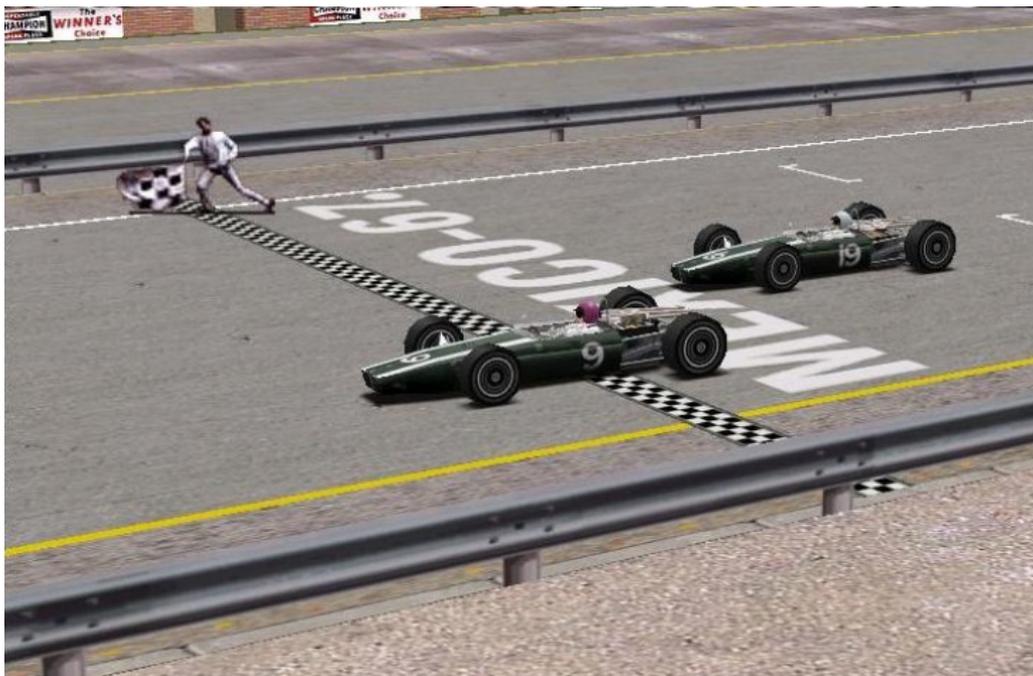
Guido Pigorsch im BRM P 115 fuhr ein konstantes Rennen und wurde mit Platz 6 belohnt.

Florian Leitner wurde seine längere Rennabstinenz zum Verhängnis und er konnte in seinem Comeback Rennen die ansehnliche Leistung aus der Qualifikation nicht ganz bestätigen und wurde Siebter.

Sascha Pallenberg strandete

auch auf Honda und BRM gesichtet wurde, vertraute er nun in den letzten beiden Rennen auf den Cooper.

Insgesamt hat er Heuer 7 Ausscheidungen im Rookie-Cup gefahren. Er war bis auf den britischen Grand Prix im englischen Silverstone immer bei der Musik und stand fünfmal auf dem Podium, davon zweimal ganz oben.



Cooper-Fotofinish mit Fietz vor Ducreé

Und die Scuderia Ferrari, wo war sie geblieben? Theodor Schmid fuhr ein tolles Rennen, mit ein bisschen mehr Fortune hätte es auch zu mehr als den vierten Platz gereicht.

Manuel Rauch konnte sich im Rennen um drei Plätze verbessern und wurde Fünfter. Holger Dziekanski konnte sich immerhin noch, nach einem erbarungslosen Duell mit Gerd Müller im Lotus, von ganz hinten auf Platz 8 verbessern.

Martin Olscher, Alexander Beyert und Daniel Heemann hatten leider viel Pech im Rennen und kamen als direkt hintereinander als 10,11 und 12ter ins Ziel.

leider viel zu früh fünf Runden vor Schluss mit seinem Brabham.

Ein Hoch also auf den Sieger des Gran Premio de México und Champion der Joakim-Bonnier-Trophy Björn Fietz.

Der 24 jährige Student aus Erfstadt bei Köln, der in seiner Freizeit gerne in einem Automobil mit dem weiß-blauen Propeller aus München unterwegs ist, hat seine GPL-Laufbahn im Juli 2004 in Road Atlanta mit einem beeindruckenden zweiten Platz gestartet.

Nachdem er am Anfang erst auf den Cosworth-V8 im Lotus schwörte, zwischenzeitlich

Eine beachtliche Leistung sozusagen und nun steht einer weiteren aufstrebenden Simcar - Karriere nichts mehr im Wege.

Der Rookie-Cup wird selbstredend im nächsten Jahr weitergeführt. Das abgelaufene Jahr bot augenscheinlich alles was Grand Prix Legends so außergewöhnlich macht.

W a h r h a f t i g e Trainingsschlachten, spektakuläre Überholmanöver, imposante Unfälle en masse, Dramatik, einfach richtig "geiles" Racing.

Die bevorstehende Trophy, soviel wurde von der geschätzten Cup-Seele Hans Hanraths schon verraten, beginnt mit Kyalami in Südafrika und auch von dort wird der Rückspiegel aktuell berichten.

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.

Jürgen Nobbers feiert ersten Saisonsieg in der DOM2



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Nur 25 Fahrer trafen sich am Donnerstag, um auf dem Richmond International Raceway das eigentlich für den 13.05. geplante DOM2-Rennen zu bestreiten.

Doch obwohl nach diesem Rennen nur noch das Saisonfinale ansteht, blieben viele Fahrer fern und verzichteten auf die Teilnahme am 35. Saisonrennen. Nach den bisher (und auch zuletzt) schwachen Leistungen des Grids ist das jedoch relativ wenig überraschend.

Ebenfalls abwesend waren die beiden Führenden der Aufstiegswertung Kay Mühle und Axel Ziganki, was allerdings schon überraschte, zumal beim Admintreffen offensichtlich beschlossen wurde, dass nach dem letzten Rennen doch jeweils 4 Mann auf- und absteigen.

Im Qualifying war es schön warm mit knapp über 80 Grad Fahrenheit und Bewölkung zog an diesem Tag auch keine auf. Die Pole sicherte sich zum ersten Mal in der DOM2 Bernhard Kämmerer (in der DOM3 war im das in California

bereits einmal gelungen), der schon im Practice ganz vorne gelegen hatte und sich in der HappyHour nur Andreas Kröll geschlagen geben musste. Seine Zeit von 21,629 war auch schon deutlich besser als die des Zweitplatzierten Uli Prüfer, der mit 21,722 fast eine Zehntel-Sekunde Rückstand hatte.

Für Prüfer war es trotzdem das beste Quali-Ergebnis in seiner DOM2-Zeit, ebenso wie auch für Andreas Kröll, der mit 21,796 Platz 3 belegte. Zum Rennen hin fiel die Temperatur nahezu erdrutschartig auf rund 60 Grad Fahrenheit, aber wenigstens blieb dem Fahrerfeld die Bewölkung erspart.

achten, der natürlich seinen Zweck erfüllte...es blieb grün. Trotz aller Fairness wurde natürlich überholt, besonders Andreas Kröll schien mit seinem 3. Platz unzufrieden und ging in der 7. Runde an Bernhard Kämmerer vorbei in Führung, nachdem er zuvor in Runde 4 Uli Prüfer überholt hatte und in Runde 6 mit 21,717 die absolut schnellste Rennrunde in den Asphalt gebrannt hatte.

Natürlich ist das frühe Verheizen der Reifen für ein, zwei Plätze immer riskant, aber in diesem Fall hatte es sich für Kröll voll gelohnt, da in der 9. Runde dann doch wieder relativ früh im Rennen gelbe Flaggen geschwenkt wurden.



Runde 23 - Andreas Kröll dreht sich und gibt daraufhin das Rennen auf

Und wieder gab es am Anfang Hoffnung auf ein farbenarmes Rennen, denn speziell in den ersten zwei Runden war ein ungewohnt äußerst fairer Umgang miteinander zu beob-

Nach dem Restart verteidigte Kröll seine Führung erfolgreich und konnte seinen Vorsprung auf bis zu knapp 2 Sekunden vor Uli Prüfer und Claudio Ferrera ausbauen.



Runde 46 - Trelenberg (# 666) wurde von Kirchner (dunkler Wagen) gedreht und verliert wertvolle Zeit

Die beiden hatten ebenfalls noch vor der ersten Yellow einen sehr bereitwillig Platz machenden Bernhard Kämmerer einkassiert, der offensichtlich nichts riskieren wollte und es sich auf Platz 4 gemütlich machte.

Kämmerer konnte dann auch aus der ersten Reihe zahlreiche waghalsige Überholversuche beobachten, da Prüfer unbedingt an Kröll vorbei wollte, bevor der sich dann langsam aus dem Staub machte.

In Runde 23 gab es dann die nächste Unterbrechung, weil der souverän führende Andreas Kröll in T1 einen Unforced produzierte, oben an der Bande seinen Boliden zum Stehen brachte, um dann postwendend zu retirem.

Somit erbte Prüfer die Führung und konnte diese auch nach dem Restart über 44 Runden und 2 weitere Gelbphasen retten, so dass er auch in Runde 66 noch das Feld anführte, als die 5. Gelblichtphase ausgerufen wurde.

Knapp hinter ihm weiterhin Claudio Ferrera und Pole-Mann Bernhard Kämmerer, zudem trat jetzt schon auf Platz 4 erstmals Jürgen Nobbers in Erscheinung, der noch zum "Mann des Tages" avancieren sollte.

Dieser hatte sich nach einem harten Kampf mit Thomas Böttcher, dem er 32 Runden lang in den Kofferraum gekrochen war, von Startplatz 9 vorgearbeitet.



Runde 87 - Axel Köster (# 853) verursacht eine seiner fünf Yellows, die ihm insgesamt 175 Strafpunkte einbrachten

Die jetzt anstehende Pace-Car-Phase war für die Fahrer, die eine 2-Stopp-Strategie planten, optimal platziert, war doch jetzt genau ein Drittel der 200 Runden absolviert.

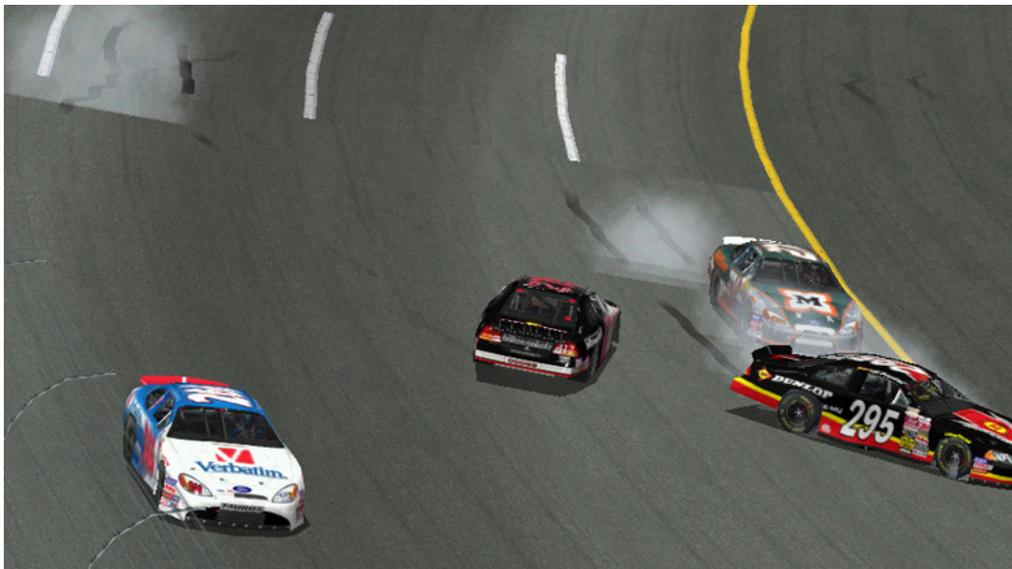
Infolgedessen wurde nun das Fahrerfeld kräftig durcheinander gewürfelt und es übernahmen zunächst diejenigen die Spitze, die entweder nur einmal stoppen wollten oder die (freiwillig oder gezwungenermaßen) bereits einmal ihre Pit angesteuert hatten.

Thomas Quella übernahm die Führung vor Thomas Schlösser und Joachim Gallert. Die Top5 komplettierten Stefan Schrader und Christian Ulrich, aber sofort nach dem Restart wurde munter attackiert und Schlösser holte sich die Führung. Quella konnte auch die Attacke von Schrader nicht abwehren, aber als dann Gallert näher rückte, kamen die gelben Flaggen erneut und alles reihte sich mal wieder hinter dem Pacecar ein. Nun absolvierten auch die letzten Fahrer (mit einer einzigen Ausnahme) Ihren ersten Boxenstopp, auch Stefan Schrader steuerte nach einer Ehrenrunde hinter dem Pacecar die Box an.

Er war eine Runde länger draußen geblieben und kassierte so 5 Punkte für eine Führungsrunde, fiel aber nach seinem Stopp auch auf Platz 21 zurück.

Da Thomas Quella offensichtlich immer noch von seinen recht abgefahrenen Reifen überzeugt war, steuerte er als Einziger wieder nicht seine Box an, sondern ging mit diesen Reifen in Runde 93 als Führender auch in den Restart, was sich nicht als sehr gute Entscheidung herausstellen sollte.

Denn in Turn 3 kam er durch einen Angriffsversuch vom aktuellen Zweiten Claudio Ferrera, den dieser allerdings frühzeitig abbrach, etwas zu weit nach oben, woraufhin sein Auto loose wurde. Der darauf folgende Unforced



Runde 93 - Der Unforced von Quella (links) sorgte für reichlich Chaos, frische Reifen wären wohl besser gewesen

sorgte doch für reichlich Chaos in der Führungsgruppe und nochmals für ein paar Positionsverschiebungen. An dieser Stelle möchte ich gerne erwähnen, dass dies die einzige Yellow des Rennens war, die in einer Restart-Runde ausgerufen wurde. Und dass auch diese nicht durch einen Unfall hervorgerufen wurde, ist für mich ein deutliches Zeichen dafür, dass alle aus der näheren Vergangenheit gelernt haben und (wenigstens) beim Start/Restart fair miteinander umgingen.

Beim Restart in Runde 99 führte Jürgen Nobbers das Feld an, allerdings nur für 3 Runden, dann blinkten die gelben Lampen wieder auf.

Als in Runde 107 das Rennen erneut wieder aufgenommen wurde, führte natürlich weiterhin Jürgen Nobbers vor Thomas Böttcher und Dirk Wilke und es folgte der längste Grünstint des Abends, der immerhin 21 Runden lang von Runde 107 bis in die Runde 128 dauerte.

Nobbers konnte dabei seinen Vorsprung vor Böttcher kontinuierlich auf 7,5 Sekunden ausbauen, der seinerseits 1,5 Sekunden vor Wilke lag.

Wilke hingegen führte einen Pulk an, der immer jeweils durch wenige Zehntel getrennt die gesamte TOP10 beinhalten. Hinter ihm befanden sich Claudio Ferrera (P4), Andree Neumann (5), Arnulf Köhler (6), Thomas Schlösser (7), Bernhard Riedler (8), Stefan Schrader (9) und Christian Ulrich (10).

Die Unterbrechung in Runde 128 beginnend nutzten einige Fahrer für Ihren letzten Boxenstopp, darunter auch der Führende Nobbers, so dass Schlösser in den Genuss von

19 weiteren Führungsrunden kam.

Die anderen beiden Podiumsplätze belegten Christian Ulrich und Peter Neuendorf, die ebenfalls den Boxen ferngeblieben waren.

Nobbers kam als 7. aus den Pits und startete beim Restart in Runde 134 direkt wieder voll durch. Vier Runden später hatte er sich bereits an Joachim Gallert und Arnulf Köhler auf Platz 5 vorgeschoben ehe in Runde 148 die 10. Gelblichtphase ausgerufen wurden.

Durch die fälligen Boxenstopps von Schlösser und Ulrich, übernahm Peter Neuendorf erstmals in diesem Rennen die Führung und war der letzte, der sich 5 Zusatzpunkte für Führungsrunden sichern konnte.

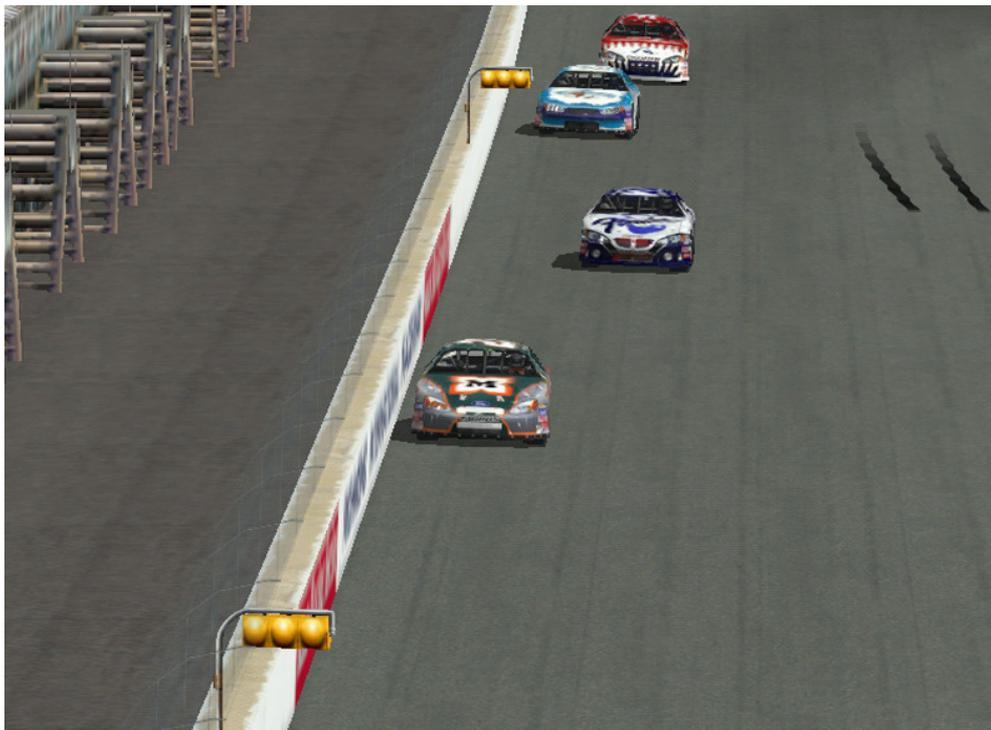
Dahinter belegten Uli Prüfer und Jürgen Nobbers die Plätze 2 und 3, dicht gefolgt von Dirk Wilke und Stefan Schrader.

Neuendorf ging dann nach nur 5 weiteren grünen Runden bei der nächsten Unterbrechung an die Box, wodurch Jürgen Nobbers zum zweiten Mal an diesem Abend den Platz an der Sonne einnahm.

Dahinter übernahm Wilke Platz 2, den er aber sofort nach dem Neustart des Rennens in Runde 165 an Stefan Schrader abtreten musste.

Vorne hingegen kontrollierte Nobbers souverän das Feld und sicherte sich bis zur 12. Yellow in Runde 171 einen Vorsprung von knapp 2,5 Sekunden vor Schrader und immerhin 4 Sekunden auf Dirk Wilke.

Nach dem Restart in Runde 177 bis zur letzten Pace-Car-Phase in 182 schaffte Nobbers immerhin 1,1 Sekunden auf Schrader und 3,5 Sekunden auf Wilke.



Der Sieger Jürgen Nobbers hier vor dem Überrundeten Niko Neumann sowie Schrader und Wilke

Was nun folgte war ein letzter Grünstint von 13 Runden, die Nobbers noch überstehen musste, um spät in der Saison doch noch seinen 1. Rennsieg zu feiern.

Er tat noch das Nötigste, ging auf Nummer sicher und hielt seinen Vorsprung auf Schrader konstant auf rund 1 Sekunde. Nach exakt 1:50:57,869 Stunden fuhr er mit einem Vorsprung von 0,921 Sekunden über die Ziellinie und dürfte danach seiner überschwänglichen Freude freien Lauf gelassen haben, der erste Saisonsieg war unter Dach und

Fach, die Niederrhein-Power hatte voll zugeschlagen.

Ich möchte es nicht versäumen, an dieser Stelle nochmals von ganzem Herzen zu gratulieren, denn wenn in diesem Rennen jemand den Sieg verdient hatte, dann unser Freund Nobby. Glückwunsch für ein beeindruckendes Rennen!

Glückwunsch natürlich auch an Zweiten Stefan Schrader, der

zum dritten Mal (zuvor zweimal in Pocono) "nur" Platz 2 belegt hatte, vielleicht klappt es auch bei ihm noch mit einem Saisonsieg, eine Chance hat er (und natürlich alle anderen) noch.

Den letzten Podiumsplatz okkupierte Dirk Wilke, der sein bestes Ergebnis (Dritter in Dover 2) wiederholte. Erwähnenswert ist hier noch, dass Dirk in der Rangliste der schnellsten Rennrunden nur auf Platz 20 mit 22,096 lag, was zeigt, dass Hetzerei nicht unbedingt vonnöten ist und auch bei 13 Yellows reifenscho-

nendes Fahren belohnt wird. Die Top5 komplettierten Peter Neuendorf, der nur von Platz 20 startete und mit 16 Plätzen Gewinn der Kletterer des Tages war und Claudio Ferrera, der bereits zum dritten Mal in der DOM2 Platz 5 belegte, eine bessere Platzierung blieb ihm bislang verwehrt.

In der letzten Aufstiegswertung der Saison führen nunmehr Christian Ulrich (heute 7., insgesamt 357,6 Punkte) und Peter Neuendorf (342,4) relativ souverän, umso bemerkenswerter, da Neuendorf im letzten Cycle seine Rennen noch in der DOM3 absolvieren musste und sich somit anschickt, einen direkten Durchmarsch hinzulegen.

Auch der Drittplatzierte Thomas Schlösser (327,2) hat noch ein kleines Polster, aber ab Platz 4, den Bernhard Kämmerer mit 318,4 Punkten belegt, wird es richtig eng. Nur 2,8 Punkte dahinter liegt Thomas Böttcher.

Außerdem kann sich auch die Gruppe ab Platz 6 um den heutigen strahlenden Sieger Jürgen Nobbers (300,0) bestehend aus Stefan Schrader (298,4), Uli Prüfer (297,6) und Kay Mühle (296,0) noch berechnete Hoffnungen auf den Aufstieg in die Königsklasse machen.

Es wird also sehr spannend werden, wenn sich die DOM Division 2 am 25.11.2004 zum letzten Mal trifft, um ein spannendes Rennen zu absolvieren. Ich hoffe mal, dass alle Grid-Member sich noch einmal aufraffen, auf der PWF-Version von Homestead antreten und möglichst ein spannendes sowie yellow-armes Rennen absolvieren, um der Saison 2004 einen würdigen Abschluss zu geben.

Wir hätten es uns alle verdient!
Thomas Böttcher

Andy Wilke vor dem Finalrennen nochmal Sieger



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Mit über 5 Sekunden Vorsprung beendete Andy Wilke das 200 Runden lange (Nachhol)Rennen in Richmond Night bei bewölktem Wetter.

Und da wurde die grüne Flagge - fast wie auch beim realen Nascar geregelt - nach einer letzten Caution noch einmal geschwungen zum Einleiten des Endspurts auf ein Finish unter Grün und in Race-Tempo als Show für die Zuschauer auf den Rängen.

Nach einem langen Stint waren die Fahrer des insgesamt 33 Fahrer zählenden Grids größtenteils bis auf einige, die zwischendurch neue Reifen aufgenommen hatten, mit sehr stark abgefahrenen Pneus unterwegs und hatten bereits teilweise mit dem Sprit haushalten müssen.

Die Masse konnte sich jedoch nicht auf das Pitten freuen, da nur das Draußenbleiben das Zurückreichen vermindern konnte. Jedermann rechnete, ob nun nochmal Grün rauskommt oder nicht.

Es war also noch einmal spannend geworden, um das Wesen dieses seit langer Zeit mal wieder DOM1-gerechten, Konstanzfordernden Rennens zu unterstreichen.

Leider wurde Marcus Jirak auch beim zweiten Versuch in Richmond zu einem frühen Rennende gezwungen - er wurde von zwei Wagen förmlich in die Zange genommen und musste wegen Motorschaden bereits nach der ersten Unterbrechung in Runde 2 aufgeben.

doch kurze Zeit später folgte er Wisand Arnold, Klaus Wagner, Olaf Woyna und Michael Schneider als fünfter und letzter Fahrer, welcher vorzeitig aufgeben musste.

Es folgte nun ein sehr langer Stint unter Grün, welcher vielen Fahrern sicher in Erinnerung bleiben wird, da seit langem mal wieder eine konstant und sauber gefahrene Linie in Kombination mit einem ausbalancierten Setup für minimalen Reifenverschleiß und Benzinverbrauch und



Thomas Althaus sah nach 360° (fast) die Mauer und somit alt aus

In der folgenden ersten Hälfte des Rennens gab es zwei Gelb-Phasen wegen den ausbrechenden Boliden von Klaus Wagner und Thomas Althaus. Bei Letzterem sah es zwar so aus, als könnte er seinen Wagen nach einem 360°-Dreher vor der Mauer fern halten -

damit für spannende Renn-Atmosphäre mit prickelnden Positionskämpfen, Überhol- und Überrundungsmanövern sorgte. Leider kam es zur bereits angesprochenen 4. und (eigentlich) letzten Pace-Car-Phase kurz vor Rennende, als Tobi Schlottbohm am Überrundeten David Kirsch vorbei gehen wollte.

Andy Wilke lenkte die Aufmerksamkeit der Zuschauer nach dem letzten Restart auf sich, als er mit ziemlich großem Vorsprung als Erster ins Ziel kam - immerhin 10 Überrundete Wagen gaben ihm zum Zweiten Andreas Gaida einen großen Puffer.

Patrick Marx hatte davor auf zweiter Position liegend nicht so großes Glück und einen unheilvollen Kontakt mit Christoph Espeter - und diese fünfte Yellow zählte auch noch mit auf sein Strafkonto.

Volker Hackmann kam als Dritter über Start/Ziel und hatte damit den Sieg in der Gesamtwertung bereits so gut wie sicher. Die vielen Gratulationen von den Fahrern nach dem Rennen waren sicher nicht vorzeitig.

Sven Mitlehner kassierte auch in seinem 35. Rennen diese Saison keinen Strafpunkt und ist damit mit null Strafpunkten auf dem Konto wohl verdienter Sieger des Fair-Play-Pokal.

Nun steht noch das Finalrennen in Homestead am 4.12.2004 aus. Auf das freuen sich nicht nur die Fahrer sehr, sondern auch die vielen Zuschauer. Die werden es sich bestimmt nicht nehmen lassen, das Spektakel "live" im Internet zu verfolgen.



Tobi schlotterten kurz vor Rennende die Knie

Kommentare gab's von den Fahrern wieder zur Genüge... Stefan Lippert: "Lief fast alles wie geschmiert. Ich würd nur zu gerne wissen, wer da ohne die Yellow zum Schluß so ohne Sprit ausgerollt wäre... Zunge raus

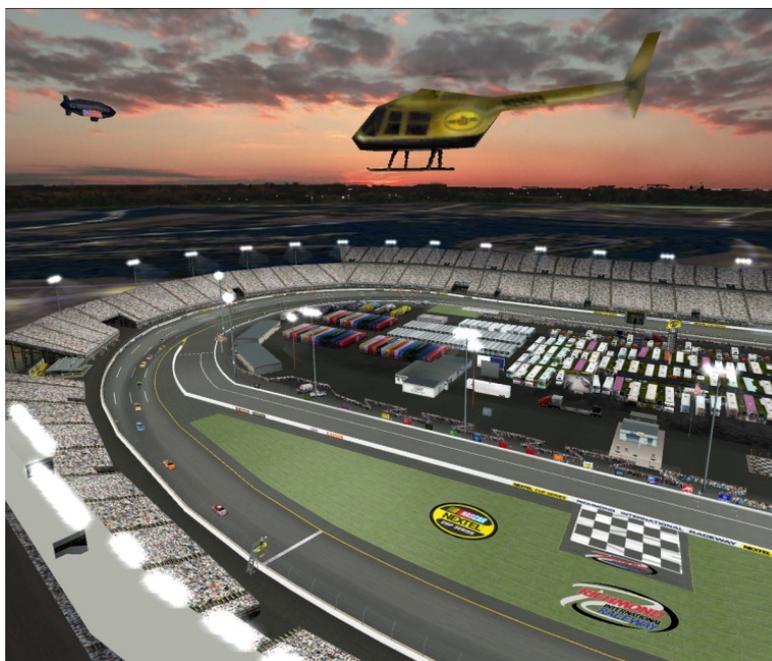
Tobi Schlottbohm: "Endlich mal ein feines Rennen. Zwar lag der Wagen irgendwie nicht so dolle, aber ich konnte so um Platz 10 rum mitschwimmen..."

Als dann der lange Stint am Ende kam, kam ich sogar mal kurz auf 6 vor... 30 Runden vor Schluß sah ich, dass der Sprit nicht reichen würde, also bin ich in die Box.

Mit frischen Reifen konnte ich dann natürlich enorm auf-

holen, allerdings ging dann eine Überrundung an David Kirsch schief. Mitten auf der Geraden (!) berührten wir uns, was dann die vorletzte Yellow auslöste"

Andreas Gaida. "DOM1 rockt, sowas erlebt man woanders nicht."



Andy Wilke auf Wolke Sieben

Aber auch so ein feines Ergebnis. Die erzieherische Maßnahme DOM 2 scheint gefruchtet zu haben."

Patrick Marx: "Ich hatte Angst vor dir und wollte so schnell wie möglich weg."

Marcus Jirak: "Richmond ist definitiv nicht mein Pflaster! Zwei Rennen in der DOM1 und beide Male war mein Rennen schuldlos in der ersten Runde gelaufen. Dieses Mal bin ich immerhin 100 Meter weiter aus T4 rausgekommen."

Michael Schneider: "Was der Sven abgeliefert hat ist bis jetzt einmalig."

Christian Ulrich: "Glückwunsch Volker zum Championat und danke für die tollen Setups."

-Markus MacCoy

RTC in Trois Rivières

Thomas Ettig meldet sich mit Sieg zurück

von Thomas Ettig

Nach der urlaubsbedingten Abwesenheit im letzten Rennen hat sich Thomas Ettig mit einem weiteren Sieg in der RTC zurückgemeldet. Holger Pank, der Sieger in Road Atlanta, belegte wieder Mal durch ein sauberes Rennen den zweiten Platz. Das Podium komplettierte, wie schon so oft in dieser Saison, der konstant gute Thomas Althaus.

Nach Practice und Qualifying sah es zunächst gar nicht nach einem erneuten Triumph für Thomas Ettig aus. Norman Richter war es, der für sich in beiden Sessions die Bestzeit notieren konnte.

Im Qualifying waren sogar der Pole-Mann des letzten Rennens, Marco Dressler, und Guido Wickihalter noch vor Ettig platziert.

Der Start sorgte dann aber für reichlich Wirbel. Richter bekam Probleme mit seiner Hardware und konnte deshalb seine Position nicht einnehmen. Gemäß den Regeln warteten die anderen Piloten, bis seine Probleme behoben waren, und es kam zu einem Restart. Doch just vor dem Fallen der Startflagge stürzte Richters Rechner komplett ab, so dass er nach seinem Reconnect mehrere Minuten später mit dem Kampf um die Spitze

nichts mehr zu tun haben konnte. Ein trauriges Ergebnis für Richter, nachdem er so gute Chancen auf den Sieg hatte.

Die durch Richters Ausfall erneut entstandene Verwirrung nutzte Wickihalter am Start geschickt aus und ging in Führung, dicht gefolgt von Dressler, Ettig und Pank. Doch seine Führung dauerte nur

raus und fuhr bedächtig auf Ankommen, was mit dem dritten Rang belohnt werden sollte. Alle weiteren Plätze wurden durch ausgefallene Piloten besetzt, nachdem der schwierige Kurs sie durch teilweise harte Mauereinschläge zur Aufgabe zwang. So belegte Wickihalter noch den vierten Rang, obwohl er 16 Runden vor Schluss nach einigen Drehern



**Start zum Rennen in Trois Rivières:
Im Bild, Thomas Ettig vor Marco Dressler**

etwas mehr als eine Runde: Nach einem Dreher musste er das ganze Feld durchwinken. Ettig nutzte Dresslers Gaslupfer bei Wickihalters Dreher und setzte sich gleich von Position drei in Führung.

Doch Dressler gab nicht auf und blieb zusammen mit Pank zunächst an Ettig dran. Erst als Ettig allmählich seinen Rhythmus fand, konnte er sich langsam von seinen Verfolgern verabschieden. Nach einem Fehler von Dressler, der ihm auch das Rennen kosten sollte, konnte Pank schließlich den zweiten Platz einnehmen. Althaus hielt sich aus allem

schließlich entnervt aufgab. Gil Ritter und Richter zogen es nach einer unsanften Zusammentkunft ebenfalls vor, das Feld vorzeitig zu räumen und damit die Plätze fünf und sechs zu belegen. Der so gut gestartete Marco Dressler musste sich am Ende mit Platz sieben begnügen.

Nächste Woche geht es auf die altbekannte Strecke von Rouen, wo auch die GRRL gastieren wird. Vor allem das Anbremsen der Spitzkehre wird bei den Fahrern für viel Aufregung sorgen. Die lange Gerade dürfte für einige sehenswerte Überholmanöver gut sein. Pank könnte mit einem Sieg in der Gesamtwertung sogar an Ettig vorbeiziehen, wenn der nicht über einen dritten Platz hinauskommt. Es ist also noch alles offen für die restlichen Rennen der Saison.

5

