

# RÜCKSPIEGEL



Kostenlose  
Verlags-Sonder-  
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 46 / 29. November 2004



- GPL:** Saisonfinale
- WT-SCS:** Doppelsieg für HPM
- DOM 3** Richmond zum Nachlesen
- Transfermarkt:** Hochkarätiges für den Markt

Das Ende naht  
Letzte Saisonrennen

## 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

Reinhard Frey  
Christoph Guler  
Christian Heuer  
Tobias Walter  
Conrad Wegener

### Titelfoto

Marco Saupe

### Ausgabe 46/2004

nächster Redaktionsschluss:  
5. Dezember 2004 17 Uhr

### Das Titelbild zeigt:

Cooper in Zandvoort

## Ende einer Ära

# Newspaper-Racing Team gibt auf

Eines der besten Nascar-Teams der letzten zwei Jahre senkt seine Rolltore und schließt besenrein ab.

Im Jahr 2003 mit 4174 Punkten auf dem 6. Platz von 18 Teams und im laufenden Jahr 2004 mit 3788 Punkten auf Platz 4 von 19 Teams, beendet das Team Newspaper-Racing alle laufenden Verträge mit den Fahrern und Sponsoren.

Das Team stellte im Jahr 2003 mit Jens Weimer den Vizemeister im Pro Force Cup. Unvergessen bleibt dabei, dass er damals bis wenige Runden vor Schluss der Meister war, und nur ein plötzlich aufgetretenes Internet-Verbindungsproblem für seinen Erzrivalen Homrighausen die Schale greifbar wurde.

Unvergessen sind auch die vielen Polepositionen und Siege der Fahrer Reinhard Frey und Stefan Bauer.

Unvergessen sind aber auch die vielen menschlichen Schicksale und Tragödien der Mitglieder, die sich zeitweise sogar aus dem Renngeschehen verabschieden mussten, weil das reale Leben eben doch Vorrang hat.

Man kann mit Sicherheit behaupten, dass kein derzeit vorhandenes Team eine derartig lockere Verbindung aufweist und dennoch eine so homogene Truppe darstellt.

Einige Mitglieder wissen noch nicht, wie sie ihre Zukunft gestalten. Andere ziehen sich aus dem aktiven Renngeschehen völlig zurück.

Allen voran der Teamchef Detlev Rüller, einem Verfechter des strafenfreien Fahrens. Mit ihm wechselt Mirko Adebahr, ebenfalls einer der besonnensten Fahrer ins Privatleben.

Jens Weimer, der einzige Fahrer in der DOM 1 und in der Gesamtwertung auf Platz 8 der Deutschen Online Meisterschaft nimmt erst einmal eine Auszeit.

Für den Transfermarkt stehen zur Verfügung:

Stefan Bauer, einer der ganz großen Nummern in der VR, der GTR, LFS und andere Roadtracks unsicher machen möchte, Reinhard Frey, Fahrerlehrer der VR, der in der GNL und GTR startet und Marcus Trelenberg, Nascar Bereichsleiter der VR, der in der GNL seine Zukunft sucht.

Die Teamdirektion ist sicher, dass es für diese Spitzenfahrer ein Team geben wird, in dem sie freundlich und mit offenen Armen aufgenommen werden.

## Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum

Seite 03: DOM 3 Richmond

Seite 04: DOM 3 Richmond

Seite 05: WT Homestead

Seite 06: WT Homestead

Seite 07: WT Homestead

Seite 08: Faszination Nascar

Seite 09: Faszination Nascar

Seite 10: Faszination Nascar

Seite 11: JRC Mexico

Seite 12: JRC Mexico

Seite 13: DOM 2 Homestead

Seite 14: DOM 2 Homestead

Seite 15: 4

Seite 16: Gibbet nich

# Halt! - Richmond



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Wir schreiben den 18. November 2004. Das 35. Rennen der VR-Saison steht kurz bevor. Lediglich 15 Fahrer der DOM3 wagen den nächsten Schritt in ein abendliches Abenteuer. Dichte Wolken ziehen über die Arena und die Zuschauer bereiten sich bei 69°F auf ein Wahnsinns-Spektakel vor.

Während sich die Fahrer noch in den Kabinen vorbereiten, werden auf den Tribünen letzte Hot-Dogs und Popcorn verteilt. Irgendwo schreit ein Junge verzweifelt nach seinem Mami und ein Hund bellt nach seinem Herrchen. Fans richten ihr Shirts bzw. Hüte, damit auch jeder sehen kann, zu wem sie gehören. So quetschen sich Held- zu Schwartz-Fans und Korbels zu Schmoranz-Anhänger. Irgendwo hört man auch leise den Gress-Fanclub seine Parolen rufen.

Endlich ist es soweit. Die Fahrer nehmen das Quali in Angriff. Jeder zwei Runden - jeder denkt: "Bloss nicht in die Wand und ja nicht drehen!" Am Ende steht Schmoranz mit nur 0.004 Sek. Vorsprung vor Cremer auf der Pole. Dahinter folgen Korbels, Schwarz und Held.

Auf geht's zum Rennen. Held legt die Zeitung beiseite und Herbstrieth nimmt einen letzten Schluck Kaffee von Mutti. Dann heißt es: "Gentlemen - Start your Engines!" Das Feld setzt sich in Bewegung und von überall kommen die Anfeuerungsrufe: "Bot it up!" - "Kurbel die Korbels an!" Es dröhnen die Motoren und das Pace-Car biegt an die Box. Das Rennen ist gestartet!



Schmoranz kann die Führung behalten. Dahinter geht's Rad an Rad um den Raceway. Kein Millimeter wird geschenkt. In Runde 6 übertreibt es Guler ein wenig und prallt leicht gegen die Wand. Dahinter kommt Pültz angerauscht und tritt vor lauter Schreck so hart in die Bremse, daß er sich wegdreht. Yellow #1 wird ausgerufen. Die Fahrer sammeln sich und rücken ihre Colaflaschen zurecht oder labern eine Kleinigkeit. Wir werfen kurz einen Blick in das Cockpit von Georg: "Mist mein Stuhl ist zu hoch - wo ist mein Kaffee - tun mir meine Augen weh - warum schwitze ich so - drückt mir etwa die Blase - hab ich den Herd abgeschaltet?!" Fragen über Fragen und das alles während dem Rennen. Unglaublich, welche Strapazen doch so ein Rennfahrer hat.

Weiter geht's. Es heißt: "Green, Green, Green". Schmoranz behauptet weiter seine Führung aber nur bis Runde 11. Da greift Korbels an und schnappt sich die Führung. Kaum geschehen, dreht sich Brockert weg. Er muß daraufhin das Rennen aufgeben. Yellow #2 und erneut heißt es hinter dem Pace-Car herschleichen. Drei Runden später dann der Neustart. Korbels zwar

immer noch vorne aber hart bedrängt von Schmoranz. Kurz darauf wieder Leaderwechsel. Doch die Führung ist nur von kurzer Dauer. Im Hintergrund hat sich Rico Schwartz angeschlichen und setzt sich in

Führung.

Vorne hat sich nun ein Dreierpulk gebildet. Anwesende: Rico Schwartz, René Cremer und Ingo Held. Die drei werden den Sieg wohl unter sich ausmachen. In Runde 43 löst Cremer den Rico an der Führung ab. Im hinteren Feld tut sich aber auch etwas. Ein Zweikampf zwischen Haase und Guler bahnt sich an. Haase verliert zunehmend Gummi (nicht den, den ihr meint) und Guler puscht was das Zeug hält. Doch Haase blockt geschickt ab. So fährt Dudziak den beiden davon. Guler ärgert das mächtig und leichter Qualm steigt aus seinem Auto. Wie wir aus dem Funk hörten, ereignete Guler noch ein weiteres Missgeschick. Da sein Team alles auf Cremer setzte, war kein Geld mehr übrig, für eine richtige Stuhlhalterung.

So kam es, wie es kommen muß und mitten im Duell löste sich der Stuhl. Guler sackte nach hinten und verlor die Verbindung zu den Pedalen. Nur mit Mühe konnte er mit Hilfe des beigelegten Sekundenklebers den Stuhl wieder befestigen. Nach ein paar Runden war Guler wieder an Haase dran.

In Runde 65 dann die nächste Yellow. Heuer dreht sich ohne Fremdeinwirkung. Wirklich? Wir schauen zurück und verfolgen den Funkspruch zwischen der Crew und Heuer: "Chef, ich hab nen Krampf im Bein" - "Du musst neu booten, Chris!" - "Chef ich kann nicht, die Disk ist mir runtergefallen!" - "Dann heb sie auf, aber nicht in der Kur...!" Heuer fährt in den Turn und bückt sich. Naja, kurz darauf setzt sich die Meute wieder in Bewegung und Rico Schwartz übernimmt das Zepter an der Spitze.



In Runde 125 kommt das Führungstrio erneut zum Überholen. Volker Dudziak leidet ja schon seit längerer Zeit an Hämorrhoiden. Vor dem Rennen wurde er extra nochmals speziell dagegen behandelt. Doch genau als Ingo Held neben ihm zum Überholen ansetzt, beginnen diese Teufelchen wieder unheimlich zu jucken. Volker beginnt aufs heftigste zu kratzen. Leider merkt er nicht, wie sein Car nach links ausschert und dabei in Held knallt.

Haase kann ebenfalls nicht mehr ausweichen und Pültz erschrickt erneut so sehr, daß er sich ebenfalls dreht.



Das Feld begibt sich an die Box und so auch Volker. Dort kann sein Popo notdürftig mit viel Salbe eines bekannten Herstellers versorgt werden.

In Runde 162 leidet Guler nun immer stärker an dem Verfolgungswahn von Haase. Dieser läßt ihn einfach nicht in Ruhe. Mittlerweile ist der Rauch im Cockpit so dicht, daß er kaum noch was sieht. Gress wurde das unschuldige Opfer, nachdem ihn Guler auf der Start/Zielgeraden auf die Hörner nahm. Kurz darauf nahm man an seinem Car alle Seitenfenster raus. Beim Restart setzte sich das Führungstrio erneut ab und fuhr auf und davon. Volker hingegen war wieder mit kratzen beschäftigt.

In Runde 174 kam der Leader mit seinen zwei Verfolgern angerauscht. Doch Dudziak achtete nicht darauf.



Bei Schwartz und Held ging das noch gut. Doch genau als Cremer vorbei wollte, nahm ihn Volker ins Visier und setzte dem Rennen von Cremer ein jähes Ende. Neue Reifen wurden montiert und der Schlußspurt wurde lanciert. Schwartz ließ nichts mehr anbrennen und fuhr mit 2.2 Sekunden Vorsprung einen verdienten Sieg heraus. Er führte 152 Runden und freute sich auch dementsprechend über den Sieg.



Aber zwischen Platz 8 und 9 entbrannte jetzt das Feuer. Guler und Haase waren beim Restart unmittelbar hintereinander. Haase attackierte von Anfang an. Er setzte sich vor Guler. Dieser ließ sich das aber nicht gefallen und setzte sich neben ihn. Zwei Runden ging das so.

Erneut wurde Lack ausgetauscht und die Kampfspuren waren deutlich zu sehen. Doch Michael verheizte sich die Reifen zu sehr und mußte Guler ziehen lassen.

Ein hartes aber faires Rennen nahm so ein Ende und alle waren froh heil ins Ziel gekommen zu sein. Hard Fight - Good Night!  
Christoph Guler

# 18. Saisonrennen in Homestead Miami

## HPM mit erneutem Doppelsieg



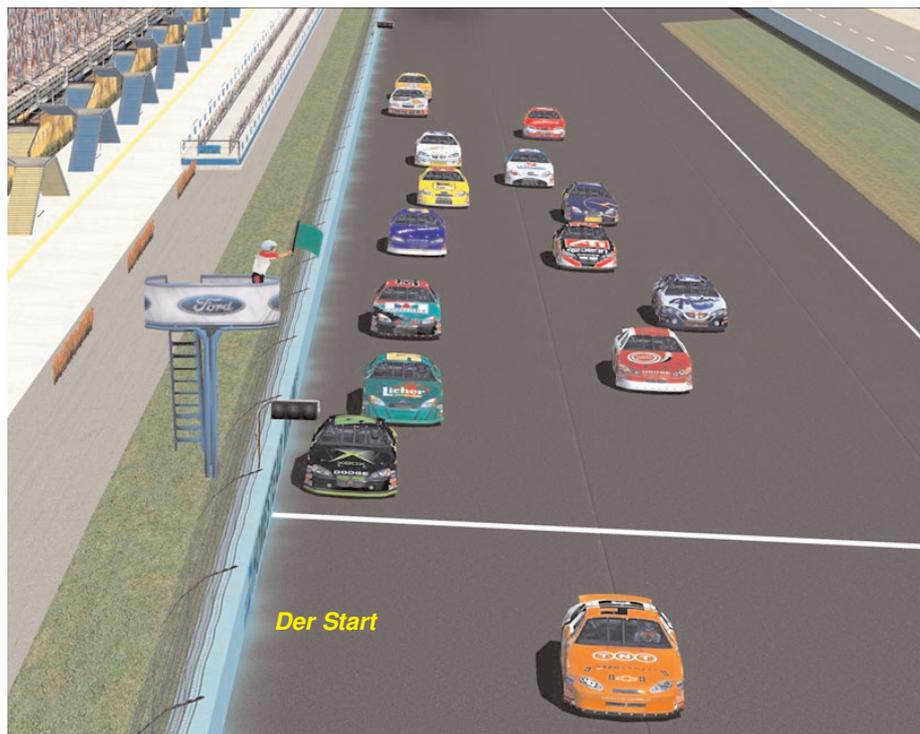
Am 20.11.04 wurde das vorletzte Rennen des Weekend Thunder gefahren. Der WT SCS war der zweite Cup, der die neue Version des Homestead Speedways unsicher machen durfte. Durch die größere Neigung der Kurven, sind nun deutlich höhere Geschwindigkeiten und dadurch bessere Zeiten zu erreichen. Doch die Strecke hat auch Nachteile. So machen die "Saver Walls" nicht das, wozu sie eigentlich gebaut wurden. Schon im Practice durften die Fahrer erfahren, wie gefährlich die neuen Wände sind. Schlug man unglücklich in die Mauer, ging sofort der Motor aus. Schon im Vorfeld wurde entschieden, dass Michael Malecki und Marcus Jirak im Rennen mitfahren durften. So wollten insgesamt 15 Fahrer die 134 Runden des Homestead Speedways bezwingen.

Im Quali legte Jirak auch gleich richtig los und fuhr in 28.797 Sekunden ums neue Oval. Mit 0.027 sek dahinter Conrad Wegener auf Platz zwei. Auf Platz drei Hugo Boss mit 0.032 sek Abstand. Für Boss der bisher beste Start. Auf den Plätzen vier und fünf standen: Klaus Wagner und Nikolaus Neumann. Beim Start verlor Boss gleich zwei Plätze. WT SCS untypisch gab es schon in der ersten Runde eine Unterbrechung. Thomas Quella drehte sich in Kurve drei und beendete kurz darauf sein Rennen.

In der neunten Runde die zweite Yellowflag. Carsten Scheid und Axel Köster kamen sich zu nahe. Für Köster ging es ab in die Mauer. Sein Löwensenf Chevy war sofort Schrott und sein Rennen vorbei. Er sprach kurz nach dem Rennen: "Ging ja schnell. In Runde 9 mache ich innen Platz um Carsten Scheid vorbei zu lassen. Als er auf meiner Höhe ist, kommt (warpt?) er leicht nach oben, durch diesen Schlag springt mein Wagen derart heftig in die Mauer, das der Motor hin ist." Auch für Scheid hieß es nur wenig später "Aus und vorbei".

Habe mir die Szene gerade angeschaut. Will und kann mir da kein Urteil bilden. Mal sehen, was Ralf dazu sagt. Nach dem Vorfall musste ich die ganze Zeit an die Szene denken und kam einfach nicht ins Rennen. Da habe ich lieber aufgehört!!"

Die ersten acht Fahrer bildeten eine enge Gruppe. Es konnten kaum Überholmanöver gestartet werden. Doch Jörg Kormany schaffte es in der 37. Runde, am immer langsamer werdenden Nikolaus Neumann, vorbei auf Rang sieben.



Er schlug in der 22. Runde in die Mauer und stellte wenig später seinen Wagen auf der Backstraight ab. Scheid dazu: "Tja, dass war's dann wohl! Unfall mit Axel gehabt. Aus meiner Sicht schwer zu sagen, wer da Schuld hatte. Trotzdem tut es mir Leid, dass dein Rennen so schnell beendet war!!"

Elf Runden später entschied sich Neumann in die Box zu fahren. Doch genau in dem Moment krachte es zwischen Hugo Boss und Martin Steinbichler. Boss verpasste seinen Bremspunkt und schickte Steinbichler in die "Saver Walls". Für Steinbichler war das Rennen gelaufen, Boss konnte jedoch weiterfahren.

Die Yellow nutzten alle Fahrer bis auf Volker Dudziak für einen Boxenstop. In der Box wurde Wegener von Wagner überholt, weil er mit nur 40 mph deutlich unter dem eigentlichen Pitspeed fuhr. Doch er kam vor Wagner wieder aus der Box.



Boss #284 schießt Steinbichler #331 ab

Als Thomas Schlösser und Jörg Kormany gleichzeitig von ihren Boxen losfuhren, übersah Kormany Ferrera, der hinter ihm kam und der 255 einen leichten Schubs gab. Kurz nach dem Restart übernahm Jirak wieder die Führung. Dudziak wurde durchgereicht und hatte in der 53. Runde viel Glück das er einen Quersteher noch abfangen konnte.

In der 62. Runde schaffte es Wagner nach mehreren Anläufen an Wegener vorbei und war nun auf Position zwei. Nur zwei Runden später gab es die vierte YF des Rennens. Der Meisterschaftszweite Thomas Schlösser verlor seinen Wagen in T1. Schlösser kurz nach seinem Dreher: "Na ja, bekomme ich eben auch meine ersten Strafpunkte im vorletzten Rennen. So ein dummes Unforced wieder. Das kommt davon wenn man im Kurveneingang ständig auf die Bremse muss."

Bei dem folgenden Boxenstop übernahm Kormany die Führung, indem er nur die rechten Reifen wechseln ließ. In der Restartrunde bekam Jirak Probleme und kam vor Wagner und Wegener quer. Dies nutzten Ferrera und Neumann um Jirak und Wegener außen zu überholen. Auch Malecki wäre fast an Wegener vorbeigekommen. Acht Runden später drehte sich Malecki. Steindl und Boss konnten

nicht mehr ausweichen. Für Steindl war das Rennen gelaufen, Boss konnte mich fehlendem Heck weiterfahren.

Malecki nach dem Unfall: "Sorry Joe! Aber irgendwie schien der Marcus Probleme zu haben, wir sind ja auch ständig immer wieder aufgelaufen, aber Problem meinerseits war, dass der Conner, der direkt hinter ihm, und vor mir, war, aufgrund seiner Internetverbindung ständig hin- und hergezuckt ist und ich nicht abschätzen konnte, wann die vor mir vom Gas gehen.

Normalerweise hätte ich ja abreißen lassen und mir das mit Sicherheitsabstand angeschaut, aber da der Joe samt Anhang direkt hinter mir war, ging das auch nicht. Kein guter Gastauftritt"

Nach 100 Runden fuhren nur noch neun Fahrer: 1. Wagner 2. Kormany 3. Ferrera 4. Jirak 5. Wegener 6. Neumann 7. Dudziak 8. Schubert und 9. Boss

Ferrera probierte, in den letzten 34 Runden, immer wieder an Kormany vorbeizukommen, was aber nicht klappte. Jirak dazu: "Claudio, diese Fahrweise gehört nicht auf ein Oval. Über 20 Runden permanent unmittelbar vor der Kurve reinzuzucken, rauszuschiesse, deshalb zu weit rauszukommen und sofort unten die Linie wieder dichtzumachen, ist nicht in Ordnung. Wir haben ja schon einige harte Brocken in der DOM, die rein halten bis es kracht, aber diese Fahrweise ist echt einzigartig! Überholen wollen ist OK, aber ordentlich! Hättest Du Dich einfach mal vorsichtig am Beginn der Geraden Deine Nase nach innen gesteckt, wäre ich mitgegangen und ich hätte Dich locker an Jörg vorbei geschoben.



Sieger Conner Wegener

Dieses Ansaugen bis kurz vor dem Einlenkpunkt bringt genau gar nix!

Dass es bei dieser hektischen Fahrweise kracht, war nur eine Frage der Zeit. Allerdings hatte ich mich eher auf ein Ableben Jörgs eingestellt, als auf mein eigenes." So geschah es dann in der 121. Runde. Ferrera zog erneut nach innen um Kormany zu überholen, Jirak zog hingegen nach außen. Beim Kurveneingang krachte es dann. Jirak wurde in die Mauer geschmissen, Ferrera konnte weiterfahren.

Sein Kommentar: "Erstmal ein SORRY an Marcus Jirak für die Formel Geschichte...letzten Endes wollte ich Jörg aber auch überholen. Vorne Stress, hinten Stress gehabt. Mich aber im CHAT während des Rennens so blöde Anzumachen ist aber auch nicht die Feine Art."



Yellow Nummer 5

13 Runden vor Schluss kam man also zum letzten Boxenstop rein. "Lieber alle vier Reifen wechseln oder doch nur die rechten." Das überlegte sich bestimmt jeder Fahrer zu diesem Zeitpunkt. Kormany, Ferrera und Wegener entschieden sich für zwei Reifen, Wagner und Neumann dagegen zogen vier neue Goodyear auf. Wegener konnte sich allerdings hauchdünn vor Ferrera über die Boxenlinie retten, was ihm den ersten Platz einbrachte. Kormany verlor durch einen schlechten Boxenstop seinen zweiten Platz. Auch Volker Dudziak verlor seinen sechsten Platz an Michael Schubert. Diesen wollte er wieder und so startete Dudziak auf der Start/Ziel Geraden die Attacke. Schubert machte ihm zögerlich den Weg zu, Dudziak traf ihm am Heck und beide rutschten in die Mauer, wobei Schuberts Motor sofort den Geist aufgab.

Im gleichen Moment schob Neumann den dritten Wagner an und beendete sein Rennen. Auch Neumann schlug noch in die Mauer fuhr jedoch noch bis zum Ende.

Beim Restart konnte sich Conrad Wegener gleich ein kleines Polster herausfahren und gewann am Ende mit 0.525 sek Vorsprung vor Jörg Kormany. Dieser musste sich in den letzten Runden noch den Attacken von Claudio Ferrera

stellen, kam aber mit 0.110 sek vor ihm über die Ziellinie. Vierter wurde Nikolaus Neumann vor Volker Dudziak und Hugo Boss. In der letzten Runde gab es allerdings noch eine Yellow. Ausgelöst durch einen Abschied von Dudziak an Boss. Insgesamt gab es acht Gelbphasen. Das waren 23 von 134 Runden die man unter Gelb absolvierte. Die schnellste Rennrunde wurde von Michael Malecki gezeitet. Er fuhr im 18. Umlauf in 28.921 sek um den Kurs.

Die meisten Führungsrunden erzielte Marcus Jirak. Er führte 62 Runden das Feld an. Im Startziel-Vergleich stand Ferrera ganz oben. Er fuhr von Startplatz zehn auf drei. Conrad Wegener: "War wieder mal ein klasse Rennen. Diesmal auch vorm Jörg ins Ziel gekommen und dann gleich als Erster. \*freu\*"

Volker Dudziak: "Also mir hat's gefallen... zwar fehlt mir noch etwas die Speed, aber ich bin ja noch jung und lernfähig. Schade hatte den Eindruck das ich kurz vor Schluss eine ungewöhnliche Begegnung der dritten Art hatte, man kann auch sagen ich bin ge"Dom2"t worden.

Danach war mein Schlachtross ein wenig kürzer und wollte nicht mehr so in die Kurven wie ich's gerne gehabt hätte. Glaube die letzte geht auf meine kappe. Sorry Hugo, is leider ein wenig eng geworden. Hätte mich mal interessiert, ob einer von den Leadern sich unter grün, noch mal nen Spritzer Sprit hätte holen müssen."

Hugo Boss: "Das erste Mal von so weit vorne gestartet und dann so ein Mistrennen gehabt. Erstmal muss ich mich bei Martin entschuldigen. Hab dich von der Piste geschossen und es tut mir wirklich Leid, dass ich dir dein Rennen genommen habe. Ich weiß selber wie es ist, da bereitet man sich elendig lange auf so einen Event vor und schon ist nach einigen Runden Schluss. Dickes Sorry noch mal. Bin wohl zu spät vom Gas."

Klaus Wagner: "Vielleicht sind die "Soft-Walls" in Homestead doch nicht so toll. Nach dem Stubser von Nikolaus und einer harmlosen Berührung mit der Mauer war der Motor sofort aus. Schade, ich war gespannt, ob ich Jörg und Conrad in den letzten dreizehn Runden noch hätte überholen können. Zu meiner Verblüffung, wechseln sie doch tatsächlich nur auf einer Seite die Reifen."

Conrad Wegener

# 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

## Ein ganzer Einbauschrank voller Pech

Marvin Panch, NASCAR-Vizechampion 1957, fährt 1963 für die Wood Brothers. Er hat seinen NASCAR-Renner in Daytona eben fürs 500er qualifiziert. Dann setzt er sich in einem Maserati-Sportwagen, um fürs „Daytona Continental“, Vorläufer des heutigen 24-Stunden-Rennens von Daytona, zu trainieren.



**MARVIN PANCH**  
(stockcarhalloffame)

Unter der Haube des Maserati brabbelt ein Ford-Siebenlitermotor und auch sonst ist der Wagen eine ziemlich handgestrickte Angelegenheit.

Panch wärmt den Wagen auf und als er sich in der zweiten Runde befindet hebt der Maserati plötzlich wie ein Flugzeug ab. Er dreht eine Rolle und raspelt auf dem Überrollbügel dahin, dann fängt er Feuer. Tiny Lund, der mit ein paar Kollegen zufällig in Turn 4 steht, kommt sofort zu Hilfe. Die Türen haben sich ins

Dach verkeilt, doch glücklicherweise ist Lund ein bärenstarker Kerl.

Er kann sie gerade so weit aufzwängen das Pancho herausgezogen werden kann. Als sie **M a r v i n s** Oberkörper bereits frei haben explodiert der Tank und alle Retter stürmten kurz davon. Als sich der Feuerball verzogen hat stürzen sie wieder zum gefangenen Panch und holen ihn ganz raus.

60 Prozent von **M a r v i n s** Hautfläche ist verbrannt, aber er überlebt.

Lund erhält Panchs Auto für das Rennen, weil es Marvin so wünschte. Tiny gewinnt damit das Daytona 500, sein erstes NASCAR-Rennen überhaupt.

Aber aus Tiny wird trotzdem kein glanzvoller Star. Wenn es eine Auszeichnung für Pech geben würde hätte Lund wahrscheinlich einen ganzen Schrank voll davon. Als er am Ende des Jahres keinen weiteren Erfolg vorweisen kann wird er verabschiedet. Er hat es nie wieder geschafft, ein brauchbares Auto zu erhalten. Mit Late-Model-Rennen hat er sich Geld für die Läufe zur Grand-National verdient. Ein kleines Fischereianwesen am Lake Moultrie / SC, beliebtes Erholungszentrum von Fahrern, Journalisten und Fischern, daß Tiny verwaltet hat, war stets gemietet. Er hat aber nie so viel Geld besessen um es zu kaufen.

Talladega 1975, Lund dreht sich auf der Gegengeraden, der Wagen kommt ohne einen Kratzer zum stehen, mit der Fahrerseite gegen den Verkehr.



**Tiny Lund**

(motorsportshalloffame)

Der Rauch von Lunds verbrannten Reifen hat sich noch nicht verzogen als aus dem bläulichen Nebel Terry Links Fahrzeug auftaucht.

Der Crash ist unvermeidlich. Der 45-jährige Tiny Lund stirbt an schweren inneren Verletzungen. Am gleichen Morgen ist aus Europa gemeldet worden, das Amerikas Aushängeschild im F1-Sport, Mark Donohue, in Zeltweg / Österreich tödlich verunglückt ist.

Curtis Turner und Little Joe Weatherly haben früh den Geschmack am Fliegen gefunden. Was die beiden mit ihren Maschinen anstellen, reicht für einen Lizenzentzug auf Lebenszeit.

Turner, als Pilot mindestens genau so begabt wie als Rennfahrer, macht sich einen Spaß daraus mit Geschäftsleuten so wild über seine Waldgebiete zu fliegen, daß die grünlichen Insassen jeden Vertrag unterschreiben würden um endlich wieder Boden unter den Füßen zu haben. „Nun, wie finden Sie die Wälder?“ – „Gekauft, können wir jetzt wieder runter?“ – so lautet die übliche Unterhaltung.

Der Gewinner von 357 Stockcar-Rennen kennt an Bord eben so wenig ein Alkoholverbot wie hinter dem Steuer seines Wagens. Als Turner einmal über Easley / SC in der Luft ist wird ihm klar, daß er nichts mehr zu trinken hat. Ein unhaltbarer Zustand. Also zieht er seine Aero Commander in eine Kurve und schickt sich an auf der Hauptstraße zu landen. Als er gerade landen will sieht er vor sich plötzlich eine riesige Menschenmenge.

Curtis konnte ja nicht ahnen, daß in Easley die beiden Kirchen zur gleichen Zeit ihre Messen beenden und die zahlreichen Gläubigen nun auf die Straße strömen.

Turner zwingt die Maschine eiligst wieder hoch, zieht gleichzeitig das Fahrgestell ein um nicht an einer Ampel hängen zu bleiben und macht sich aus den Staub.

Er kann sich ausrechnen, daß er mit Sicherheit seine Lizenz los sein wird, wenn er nicht ungeschoren irgendwo landen kann.



**CURTIS TURNER**  
(*motorsportshalloffame*)

Also sucht er sich einen winzig kleinen Flughafen aus und als er sich zur Landung anmeldet, mimt er ein paar atmosphärische Störungen: „Dies ist Aero Commander – krr krr krr – Bravo sieben, bitte um Landeerlaubnis.“

Worauf der Tower laut und deutlich antwortet:

„Nützt alles nichts, Curtis. Sie suchen dich schon in drei Bundesstaaten.“

Die FAA (Federal Aviation Administration) hat seine Einlage nicht sehr spaßig gefunden und ihm die Fluglizenz entzogen. Ganz abgesehen von dem Bußgeld, die sie ihm aufgebremst haben.

Am Ende eines anderen Fluges landet Turner die Maschine mal auf der Gegengeraden von Darlington. Es werden Wetten

angenommen ob er von dort auch wieder starten kann. Little Joe Weatherly, der nicht an das Vorhaben glaubt, setzt sich todesverachtend auf den Copilotensitz. Turner rast los. Kurz vor dem Abheben brüllt er zu Turner rüber: „Pops, laß dir was einfallen, sonst haben wir beide verloren.“ Beide sind wohlbehütet gestartet und haben sich königlich amüsiert.

Hilfsmittel wie einen Kompaß haben die zwei nie verwendet. Sie sind meistens Flüsse, Eisenbahnlinien oder Highways gefolgt, dabei die

Landkarte immer auf den Knien. Einmal sind die beiden in ihren Maschinen zum nächsten Rennen geflogen. Turner landet pünktlich, doch von Little Joe fehlt jede Spur. Weatherly ist erst Stunden später aufgetaucht, gerade als Curtis eine Suchaktion einleiten wollte.

Der Grund für sein Fehlen war eine Umleitung vom Highway der er folgte und sich dabei verfliegen hatte.

Weatherly denkt immer mehr daran den Rennsport aufzugeben. Der Champion von 1962 und 1963 startet im Januar 1964 in Riverside.

In Kurve 8, einer Rechtskurve, kommt er vom Kurs ab und prallt in die Mauer. Sein Kopf wird zwischen Tür und Mauer eingeklemmt. Er war auf der Stelle tot.

Der durch und durch abergläubische Weatherly hat die Zahl 13 gehaßt wie die Pest. Er war mit Flug 13 in Riverside angekommen, war im Training 13. und verunglückte in der 113. Runde. In seiner Hosentasche steckten 13 Dollar.

Sein Tod hat Curtis mehr zuge-setzt als alle eigenen Unfälle und geschäftlichen Tiefschläge: „Ich war in Indianapolis und hörte mir das Rennen im Radio an.

Ich konnte es nicht glauben. Damals habe ich Little Joe einmal mit 160 Meilen rausfliegen sehen, er ist ausgestiegen, hat einen Scherz gemacht und dann haben wir uns vollaufen lassen. Und nun stirbt er bei 60 Meilen!“

Wahrscheinlich war der Sicherheitsgurt nicht festgezogen. Little Joe hat sich um solche Dinge kaum gekümmert. Aufgrund seines Unfalls werden im NASCAR-Sport Fensternetze eingeführt, die fortan verhindern sollen, daß bei einem Unfall Körperteile des Piloten aus dem Wagen hängen.

Weatherly liegt auf dem Forest Lawn Friedhof in Norfolk / Virginia. Sein Grabstein hat die Form der Riverside-Rennstrecke Irgendwie erinnert der Stein an einen Gitarrenkasten. Die legendäre Startnummer 8 und eine karierte Flagge sind dort eingraviert wo er gestorben ist. Ob sentimental oder geschmacklos, der Gedenkstein entspricht dem schwarzen Humor von Little Joe.

## Stellenmarkt

# Quizadmin gesucht

Vor zwei Jahren hat Stefan Schmidt die Nachfolge von Erwin Zelesnik als Quizadmin angetreten.

Seither wurden über 50 Quizze zu allen möglichen Themen veröffentlicht.

Da sich mit der Zeit gewisse Sachgebiete (auch Schmidt interessiert sich nur für gewisse Bereiche) wie z. B. Motorsport der 70er Jahre, oder Geographie wiederholen, wird versucht frischen Wind in die Quizwelt zu bekommen, indem nach einem Nachfolger gesucht wird.

Vom Aufwand kann man sagen, dass ein Quiz mit 25 Fragen mit Recherche und Eingabe in das Trivia Progi relativ schnell in etwa 2-3 Stunden erstellt ist.

Schmidt möchte sich bei allen herzlich für die rege Teilnahme (4.625 gespielte Quizze) in den letzten zwei Jahren bedanken.

Wer Interesse hat dieses Amt anzunehmen, soll sich bitte per PN bei Stefan Schmidt oder in der Redaktion des RS melden.



# Joe Weatherly

(motorsportshalloffame)

# Saisonfinale in Mexico

## Doppel-Doppelsieg für BRM: Saupe sichert sich den Vizetitel, Wilke gewinnt das Rennen



In Mexico trafen sich am vergangenen Samstag die Fahrer des Jochen-Rindt-Cups zum letzten Mal in der Saison 2004. Der Meister stand zwar schon fest, dennoch versprach der Kampf um die Folgenden Plätze noch einiges an Spannung. Saupe und Walter fuhren um den Vize-Titel, Seriensieger Eugster hatte noch Chancen Scholz den vierten Platz wegzuschnappen.



**The Hunt is on: Saupe jagdt Eugster und Wilke, dahinter Dietmar Scholz**

Sie waren der Kopf einer in der Tabelle dicht zusammenliegenden Gruppe um Gawol, Gabriel und Schneider. Ein Überbleibsel der Chassistauschregel führte dazu, dass in Mexico die Farbe Rot dominierte, zu den drei Werksferraris gesellten sich noch zwei von Wilke und Saupe hinzu.

Die Qualifikation war eigentlich nur die Bestätigung, was viele im Vorfeld erwarteten. Wilke (1:45,429min) und Saupe (1:45,509min) glänzten mit Fabelzeiten und fuhren Doppelpole, getreu dem Motto:



**Gerangel am Start: Für 4 Fahrer ist das Rennen in der ersten Kurve bereits zuende.**

Doppelt hält besser, an welches sie sich konsequent hielten. Dahinter folgte Fredy Eugster mit einer hervorragenden Zeit von 1:46,100min, gefolgt von den beiden Werkscooper von Walter (1:47,223min) und Gawol (1:47,485min). Andi Müller war im Quali der beste Brabham, erst stellte seinen Renner mit 1:47,550min vor die Werks-Ferrari-Meute.



**Das Verfolgerfeld**

Doch wer meinte an der Spitze sei eh schon alles entschieden, der täuschte sich. Eugster legte den besten Start hin, er konnte Saupe überholen, nur Routinier Wilke ließ sich nicht die Butter vom Brot nehmen und führte von Beginn an souverän das Feld an.

Walter hatte mit seinem Cooper alle Mühe auf der langen Start-Ziel-Geraden die Angriffe abzuwehren, was natürlich kaum gelang und er sich nach den ersten beiden Kurven von Ferraris umzingelt sah.



**Syncronausfall von Pallenberg und Walter, gleichzeitig ist Saupe der Vize-Titel sicher.**

Es folgte eine kleine Kollision mit Schneider, dennoch verlor er nur etwas an Boden und setzte seine Fahrt hinter Pallenberg fort. Schneider hatte mehr Pech und viel weit zurück.



**Saupe setzt an...**

Im Mittelfeld krachte es bereits in der gefürchteten ersten Kurve. Gawol kollidierte mit Andreas Müller's Brabham, beide drehten sich. Regozani hatte keinen Platz mehr und stieß in den Cooper. Dieser drehte sich darauf und kollidierte abermals mit Markus Schreiner, der darauf nach gebrochener Radaufhängung aufgeben musste.



Reiner Merkel musste ebenfalls schon in der ersten Runde die Segel streichen, er war einer der fünf die die erste Runde nicht überstanden. Nutznießer des Chaos war Thorsten Schulz, innerhalb von zwei Runden fuhr er von 15 auf 9 vor, am Ende wurde es Platz 7.

Fredy Eugster auf Honda unterstrich ein weiteres Mal seiner Fahrerische Klasse, lange konnte er Wilke folgen und schaffte es bis Runde 11 den drängelnden Marco Saupe hinter sich zu halten. Besser kann man sich wohl kaum für das BRM-Team empfehlen ;-)



**Sieger des Rennens, alter und neuer Champion: Andreas Wilke.**

Im Verlauf des Rennens fielen dann nochmal zwei Autos aus, der Eagle von Reichert und ein weiterer Werks-Ferrari, nämlich der von Schneider überstanden das Rennen leider nicht.



**Zweiter im Rennen und in der Meisterschaft: Marco Saupe**

Somit sahen am Ende nur 8 Fahrer das Ziel, Wilke fuhr einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg nach Hause,

Dietmar Scholz war einmal mehr Bester der Werks-Ferrari, im Ziel Platz 4 für ihn. Stefan Gawol brachte den letzten Cooper auf Platz 5 ins Ziel, vor Aldo Regozani auf Brabham, dem Lotus von Thorsten Schulz und Maerte Gabriel's Eagle.

Für BRM war die Saison im JRC ein voller Erfolg, Doppelpole, Doppelsieg, Doppelmeisterschaft, besser gehts nicht. Gratulation an den Meister Andreas Wilke und den Vize-Champ Marco Saupe.

Tobias Walter belegt Gesamtrang 3, vor Dietmar Scholz auf Platz 4, dahinter der Senkrechtstarter schlechthin: Fredy Eugster mit nur einem

Punkt Rückstand auf Platz 5. Ein Ausfall, ein zweiter Platz und, das lasse man sich auf der Zunge zergehen: 6 Siege, davon 4 in Folge !!! Gratulation auch hierfür, beeindruckend ein so anfälliges Auto mit derartigem Speed von Erfolg zu Erfolg zu fahren. Auf Platz 6 liegt der zweite Cooper Stefan Gawol, auf sieben folgt Maerte Gabriel im Eagle, Mike Schneider schließt als 8ter ab, Rainer "Porsche" Merkel als 9ter, Aldo Regozani verbesserte sich wie sein Vordermann um einen Platz, insgesamt Gesamtrang 10. Alex Marx rutscht auf Platz 11 ab, nachdem er beim Saisonfinale nicht angetreten war. Auf 12 folgt Thorsten Schulz vor Werner Reichert auf 13. Sein Eagle Teamkollege Schreiner belegt Rang 14, vor dem zweiten Brabham von Andreas Müller. Die beiden Lotus von Mark Edelmann und Alfred Manzella liegen am Ende auf Rang 16 und 17, vor neueinsteiger Sascha Pallenberg, der leider keine Gelegenheit mehr bekam die rote Laterne abzugeben, auf 18.

Leider verlief die Saison nicht ohne Verluste: Gregor Borbely und Roland Wagner beendeten (vorrerst) ihre GGPLC-Karriere. Beeindruckend: Brobely sammelte vor seinem Ausstieg so viele Punkte die am Ende immer noch für Platz 6 langen würden. Wäre er weitergefahren, hätte er die besten Chancen gehabt seinen GGPLC-Titel zu verteidigen. Bleibt mir nur zu sagen: cu next season ! Tobias Walter



Its all over now, Baby Blue...

# Das Saisonfinale der DOM-2 in Homestead, Miami



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Die Tapfersten der Tapferen, 26 an der Zahl trafen sich ein letztes Mal im Jahr 2004 um sich selbst und der Welt zu zeigen, dass sie es sehr wohl können - im Kreise fahren. Einige Entscheidungen standen zur Disposition, etwa um den Aufstieg in die DOM-1 im nächsten Jahr oder die um den Titel in der Rookie-Wertung.

Vor dem Rennen führte die Rookie-Wertung Horst Schumann vor Bernhard Kämmerer an, gefolgt von Marcus Jirak der allerdings erst im DOM-1 Rennen um den begehrten Rookie-Titel eingreifen wird.

Das Publikumsinteresse war Anfangs sehr mäßig. Nicht ein Zuschauer verirrte sich im freien Training, Qualifying und in der Happy Hour auf die zahlreichen Tribünen. Stiller Protest gegen die DOM-2 übliche Yellow-Flut?

Auf Platz zwei Andreas Kröll vor Axel Ziganki und Reinhard Frey. Wie eng es zugehen sollte, darüber gab die Happy Hour Auskunft.

Gezählte 15 Fahrer innerhalb einer zehntel Sekunde!

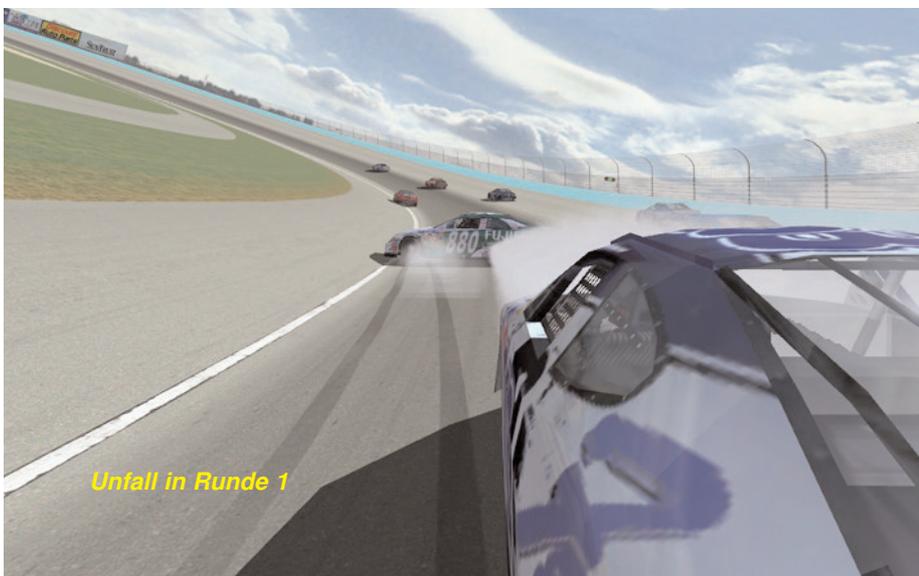


*Ziganki setzt alles auf eine Karte - 2 Reifen Pit-Stop*

Das Qualifying konnte überraschend Andree Neumann in beeindruckenden 28.432 Sekunden für sich entscheiden.

Beim Start gab es jedoch gleich wieder den üblichen Unfall. Verantwortlich diesmal: Christian Ulrich. Neumann vermasselte den Start und wurde gleich von Andreas Kröll überholt während Frey auch nicht untätig war und Axel Ziganki in die Schranken wies.

Die gridübliche Yellow-Orgie schien ihre Fortsetzung zu finden als in Runde 13 Martin Kirchner und nur sechs Runden später Andree Neumann ihr Auto ohne Zutun fremder wegwarfen. Die Führenden Kröll, Frey und Ziganki verzichteten darob auf frühe Pit-Stops, da sich noch genügend viele Möglichkeiten aufzutun schienen.



*Unfall in Runde 1*

Weit gefehlt, denn ab Runde 25 war "Grün" zur Modefarbe erkoren.



Die Top-4 in der Reihenfolge Kröll, Frey, Ziganki und Schrader konnten sich vom Rest des Feldes absetzen und übten sich einerseits im Benzinsparen und warteten andererseits auf das Pit-In des jeweiligen Vordermanns. Doch leider sollte es nicht so weit kommen. In Runde 67 kamen sich Thomas Schlösser und Sebastian Bach zu nahe. Sehr zum Ärger von Dirk Wilke, der schon zuvor unter Yellow nachgetankt hatte und auf einen Pit-Stop unter Grün hoffte.

Nach dem Pit-Stop versuchten Kröll und Frey eine Flucht in Gemeinschaftsproduktion.

Doch Stefan Schrader ließ sich nicht so einfach abschütteln und sparte im Windschatten Reifen und Benzin. In Runde 109 dann das Ende der R o o k i e - Titelträume für Bernhard Kämmerer, als sich sein Motor in Rauch auflöste und die Marshalls eine weitere Yellow ausriefen. Taktik pur daraufhin

an der Box.



Ziganki und Claudio Ferrara

setzten alles auf eine Karte und wechselten lediglich die rechten Reifen um sich so an die Spitze des Feldes für den verbleibenden 20-Runden-Stint zu setzen. Kröll, Frey und Schrader war dieses Risiko zu hoch, sie wechselten alle vier Reifen.

Der Poker sollte nicht aufgehen. Schon beim Restart war klar, Kröll und Frey werden nicht zu halten sein. Und so war es dann auch. Kröll setzte sich wieder an die Spitze, verfolgt von Frey, der in Runde 117 die schnellste des Rennens verzeichnete. Der Rest des Feldes konnte die Pace nicht mithalten und verlor rasch an Boden.

Doch auch ein entscheidender Angriff auf die Spitzenposition wollte Frey nicht gelingen und so war bald klar, der Sieg war Andreas Kröll nicht mehr zu nehmen.

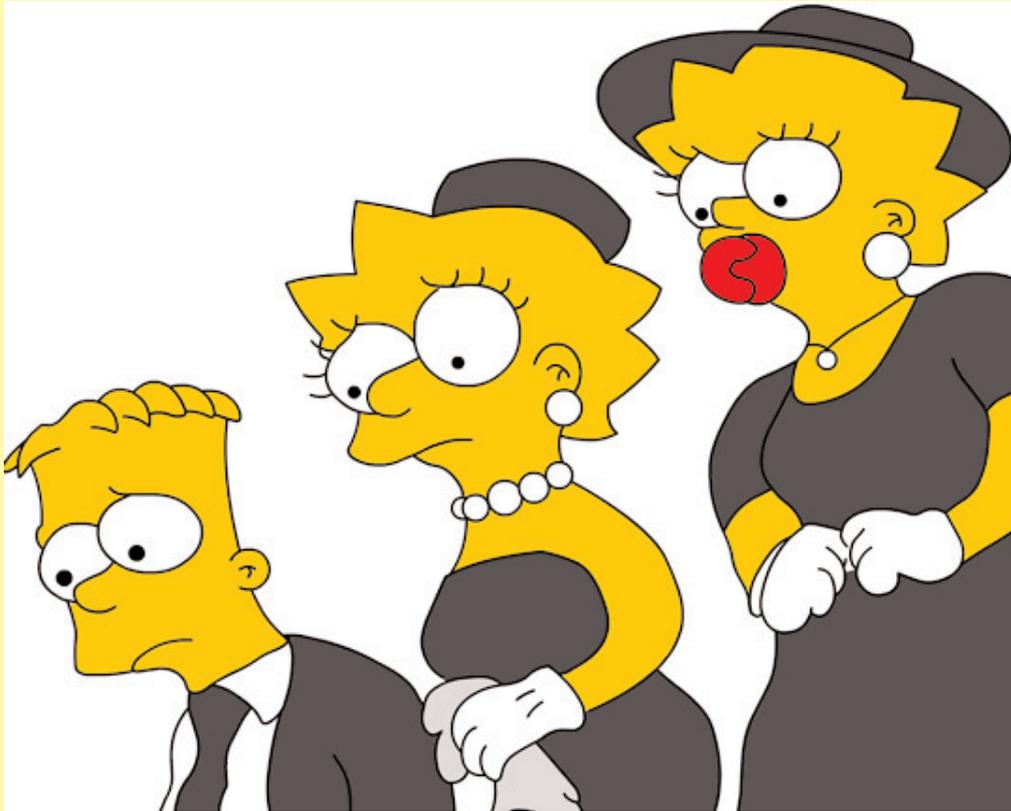
Als dann eine Runde vor der schwarz-weiß karierten Flagge zum letzten Mal in dieser Saison die gelbe Fahne geschwenkt wurde, war es amtlich.

Andreas Kröll gewann in beeindruckender Manier vor Reinhard Frey und Stefan Schrader. Rookie-of-the-Year Aspirant

Horst Schumann beendete das Rennen auf Rang zwölf und hat vor dem DOM-1 Rennen 142.6 Punkte Vorsprung auf Marcus Jirak der somit einen siebten Platz benötigt um sich die Rookie-Krone aufsetzen zu können. Reinhard Frey



4



0411282000291274273233