

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 47 / 06. Dezember 2004



Chaosrennen: Wreckfestival der Moonshine-Haulers

GRRL: Rennen in Rouen

Unaufhaltsam: Mitglied Nummer 1700 begrüßt

Neuigkeiten: News und Fakten rund um GTR

GGPLC: Jahresrückblick 2004

Live dabei auf der
Motor-Show-Essen

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

Martin Engel
Thomas Ettig
Holger Dziekanski
Christian Heuer
Gil Ritter
Stefan Tschepe
Conrad Wegener

Titelfoto

Jan Frischkorn

Ausgabe 47/2004

nächster Redaktionsschluss:
12. Dezember 2004 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:

Manfred Bauer in seinem neuen GTR Rennwagen

Chaosrennen

Sonntag, 12.12.04 Moonshine Haulers Wreckfest 2004

Auf vielfachen Wunsch und weil es 2003 einfach genial war, werden die Moonshine Haulers am Sonntag, den 12.12.04 ein vom Team organisiertes Special-Event der 'etwas anderen Art' stattfinden lassen:

MOONSHINE HAULERS WRECKFEST

Gefahren wird auf dem Track "Thunder Road", einem 0.250 Meilen-Oval, natürlich mit den normalen CUP-Boliden.



Die Strecke kann man sich bei www.w3kn.com/files/thunder_road.zip herunterladen. Wie im letzten Jahr wird es drei kurze Rennen geben. Rülpeln, drängeln, rammen, zerstören... Alles ist erlaubt. Regeln gibt es fast keine. Man kann versuchen sich zerstörend als

Sieger durchs Turnier zu rülpeln oder aber taktierend fahrend dem Chaos entgehend, versuchen den Siegerpokal mitzunehmen.

Anmeldungen für die begrenzten Startplätze werden in Kürze auf der Homepage www.moonshine-haulers.de möglich sein.

Dort wird es auch in Kürze weitere Infos zur Veranstaltung geben.

Einen Vorgeschmack, wie das ganze ablaufen kann, geben die Rennberichte der drei Rennen auf der Homepage wieder.

Race 1: Von Christian Prasuhn
www.moonshine-haulers.de/results/090803_rennbericht/race1_bericht.html.

Race 2: Bild- u. Tonausfall :-)

Race 3: Elkhunters Sicht der Dinge

www.moonshine-haulers.de/results/090803_rennbericht/race3_bericht/WF090803.html

Fragt man die Teilnehmer des Vorjahres, ging das Event in die VR-Vereinsgeschichte ein und schreit förmlich nach Wiederholung

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum Inhalt

Seite 03: RTC Le Mans

Seite 04: Motor Show Essen

Seite 05: Motor Show Essen

Seite 06: Motor Show Essen

Seite 07: Mitglied 1700

Seite 08: Mitglied 1700

Seite 09: RTC Rouen

Seite 10: Faszination Nascar

Seite 11: Faszination Nascar

Seite 12: Neuigkeiten

Seite 13: GTR Sachstand

Seite 14: GRRL Trophy Rouen

Seite 15: GRRL Trophy Rouen

Seite 16: GRRL Trophy Rouen

Seite 17: GPLC JCC Rückblick

Seite 18: GPLC JCC Rückblick

Seite 19: GPLC JCC Rückblick

Seite 20: GPLC JCC Rückblick

Seite 21: GPLC JCC Rückblick

Seite 22: Nur noch 3

Seite 23: Nicht heute

Ettig dominiert erneut in Frankreich

Bei einem Tipp auf Thomas Ettig als Rennsieger eines RTC Rennens kann man momentan keinen Cent gewinnen.

Wenn Thomas antrat, siegte er auch. Mit den Rouen Siegen der letzten Wochen sowohl in der RTC als auch bei der GRRL im Rücken war klar, dass Thomas sich in Frankreich besonders wohl fühlt und dass auch in Le Mans der Sieger nur Thomas Ettig heißen kann.

Thomas hatte ja schon bei dem Simracers Langstrecken Event in Le Mans bewiesen, dass er die Strecke beherrscht, und so ging er gestern auch im Training ran und setzte 49er Zeiten als Zeichen. Die Quali misslang ihm dann allerdings und er erreichte "nur" eine 3:51.810. Allerdings unterbot auch keiner der anderen Fahrer diese Zeit, so dass Thomas gefolgt von Jo Stüpp und Marco Dressler von Pole ins Rennen ging.

Bei Jo Stüpp trat wieder das ein, was sich diese Saison schon so oft beobachten lies. Immer dann, wenn Jo vom Speed gut dabei war, hatte er Rennpech. Lief es gestern erst gut, gab es dann doch das bittere und vorzeitige Ende. Der Einschlag war zu hart und Jo musste aufgeben.

Richtig gut erging es Marco Dressler aber auch nicht, der gleich beim Start Gang 3 verlor und später dann auch noch Gang 4. Trotz des Handycaps wurde er aber am Ende Dritter.

Zwischen ihn und Thomas Ettig schob sich nämlich noch Holger Pank, der ja bekanntermaßen ein Abo auf Platz 2 bei den RTC Rennen hat. Holger kam wie bei ihm inzwischen auch üblich wieder langsam in Fahrt. So fuhr er gestern im Qualifying nur eine 3:54.772 und somit auf Startplatz 4.

Im Rennen war er dann wieder der Einzige, der die Zeiten von Thomas halbwegs fahren konnte, auch wenn es diesmal 44 Sekunden Rückstand am Ende waren.

Die Top 5 wurde von Gil Ritter komplettiert, der gleich in Turn 1 großen Pech hatte, als er von der Strecke geräumt wurde.

Der dadurch nötige Zusatzstopp und das auch nach dem Stopp nicht voll funktionierende Auto warfen ihn nahezu aus dem Rennen.

Runde für Runde knabberte er allerdings am Abstand zu seinem Teammate Sascha Kappl, packte ihn letztendlich in der letzten Runde und profitierte natürlich auch von den Ausfällen anderer Fahrer.

Vor dem Saisonfinale im Nachbarland auf dem schönen Kurs von Spa gibt es kommende Woche noch mal einen Abstecher nach Amerika, wo man wie die VR GRRL in Elkhart Lake an den Start geht.

Gil Ritter





Faszination Automobil

Essen Motor Show 2004

von Holger Dziekanski

"Faszination Automobil - die Essen Motor Show 2004", so lautet der offizielle Titel der diesjährigen Motorshow.

Schon an dieser Versinnlichung sieht man die Bestrebungen der Messeleitung, die Messe vom einstigen Ruhrpott-Schmuddel-Image "Spoiler&Titten-Show" wegzubekommen.

Da ich schon seit fast 20 Jahren alljährlich die Messe besuche, kann ich getrost feststellen, so ganz ist es nicht geglückt, aber gerade die Mischung aus Werks-Professionalität und Doppel-Garagen-Tuning macht für mich die Faszination aus. Es gibt die seriösen Anbieter, als Flaggship natürlich die deutschen Hersteller in Halle 3 oder aber auch die Top-Tuner in Halle 10. Es werden aber auch nach wie vor die Freunde der dicken Bassboxen und der Leichtbekleideten Mädels mit dieser Messe glücklich werden.

Beginnen mit meinem subjektiven Messerückblick werde ich bei Mercedes-Benz. Neben dem Sternen-Star SLR, den ich aber schon auf der letzten IAA erstmalig erblickt habe, interessierte mich heuer besonders der neue CLS. Es ist ein viertüriges, von Daimler selbsternanntes, sehr schickes "Coupe". Die Seitenansicht ist für nen Daimler sehr gewagt und von schräg hinten sieht er richtig klasse aus. Im Innenraum fiel mir natürlich sofort das Armaturenbrett auf.

Hier ist der Name Programm, mehr Holz gibt es selbst bei den noblen Briten nicht. Das Messeauto hatte zudem einen Alcantara-Himmel, Vollleder und dies macht im Zusammenspiel mit dem "Brett" den Innenraum schon zu einer sehr distinguierten Lounge.



Hightechcockpit M5

Am Stand von Mercedes konnte ich dann noch bestaunen, wie aus einer simplen A-Klasse in Form eines A200cdi's mal locker ein 50.000,00 Euro Auto wird. Unfassbar! Sonst stand da noch neben den SLKs, S-Klasse und Co eine an und für sich unscheinbare E-Klasse. Auch nix besonders, aber es war ein 350iger. Genau, hiermit wird die neue 6Zylinder-Generation bei Mercedes eingeläutet. Auf den ersten Vergleichstest mit dem Erzrivalen BMW 530i und neuen 258PS-Motor bin ich jetzt schon gespannt. Gegenüber stellt der Konzern-Kumpan Chrysler seine Autos aus.

Dort darf der Mercedes-Fahrer auch durchaus bewundern, wo die Gewinne aus dem Mercedes-Geschäft hinwandern. Hier steht eine amerikanisch eingekleidete E-Klasse namens 300C Hemi.

Es ist ein stattliches Auto geworden, groß, dick, mit mächtigem Kühlergrill versehen, schlichtweg imposant. Endlich mal wieder ein richtiger Ami mit voluminösem Power-Motor könnte man sagen, dieses trifft aber auch auf den Innenraum zu, der wieder einmal meine uralten Vorurteile bestätigte. Liebloose Plastiklandschaften verpackt in einem grauenvollen Farb- und Stilmix.

Also ganz schnell raus aus dem Amischlitten und ab in die Viper mit dem SRV10 Motor. Die neue Viper ist zwar nicht mehr ganz so aufregend gestylt wie die Alte, aber immer noch mit allen Genen der klassischen GT's ausgestattet. Auffallen garantiert.

Dieses kann man sicherlich auch mit einem Alfa, halt aber auf die ästhetisch gepflegte Art, denn Alfa Romeo, die Mailänder Avantgarde Marke, kann's halt immer noch. Der GT besticht durch seine Linienführung und zudem blickte ich erstmals auf den facegelifteten 147iger. Er hat die Front von der vergötterten Studie Brera geerbt und damit ist auch er, wie so viele der heutigen Autos, optisch aggressiver geworden.

Das Heck ist bis auf die Opel-Gedächtnis-Chromleiste am Heck gelungen. Vielleicht konnte der GM-Verbund diese Leiste günstiger einkaufen, der Alfa hat diese Effekthascherei jedenfalls nicht nötig. Im Innenraum sind leider die wunderschönen Eisbecher um die Armaturen gegenüber einer Standard-Lösung geopfert worden. Jetzt werden zwar die Autozeitschriften jubiliere und es bringt 1 Pünktchen mehr, weil es ohne Frage besser ablesbar ist, aber alle Alfisti's können es nicht nachvollziehen. Weiter zu Ford. Dort steht der neue Focus und zwar in allen Variationen.

Sicherlich ein routiniert gemachtes Automobil, man wird beim Kauf wahrscheinlich auch nichts falsch machen, aber das Wort Emotion verbinde ich nicht mit dem neuen Focus. Gegenüber dem forsch gestylten Vorgänger für mich ein Rückschritt. Warten wir also auf die RS-Versionen, vielleicht tut Ford da was! Weiter, meine Augen blicken auf den GTI von VW. Ich sehe einen weißen, einen roten und einen schwarzen GTI.

Irgendwie gefiel mir der weiße GTI am Besten, leide ich etwa unter Geschmacksverirrung oder ist das ein Zeichen, dass die Farbe wieder im Kommen ist? Na egal, es geht hier um den GTI. Die Felgen sind satt in die Karosserie eingebunden, der gesamte Wagen duckt sich tief und auch die neue Nase steht ihm gut. Schon mal nicht übel. Also reingesetzt und ich entdecke die guten alten Karomuster auf den Sitzen. Ist zwar Geschmackssache, aber mir gefällt die Optik richtig gut. Auch die Sitze an sich sind für den ersten Eindruck ausgezeichnet.

Das Lenkrad ist klasse, auch die Alupedale machen was her.

Der Anthrazit farbige Himmel gibt dem Golf-Innenraum daneben eine sportliche Note, der Rest ist typisch Golf.

Den schönsten Innenraum in dieser Klasse hat er halt nicht, dieser Titel geht für mich immer noch an den Alfa Romeo 147. Aber mit dem GTI ist VW wieder auf den richtigen Weg. Rüber zur nobleren Konzernschwester Audi.

Hier besticht der neue S4 auf Basis des A4 mit neuer Nase und neuem Heck. Im Innenraum spendierten die Ingolstädter dem S4 allerdings nur ein neues Lenkrad, sonst blieb alles beim Alten. Was irgendwie auf dem Audi-Stand hängen geblieben ist, die bauen im Grunde genommen nur ein Auto in verschiedenen Größen.



Must Have!

Von vorne kann ich die neueren Audi kaum noch unterscheiden, so wie es in den 90igern in der Vor-Bangle-Ära mal bei BMW war. Ob das vom Kunden nachhaltig honoriert wird, ich bin gespannt drauf. Gehen wir zum direkten Konkurrenten, der schon da ist, wo Audi noch hin möchte. Zum sportlichsten Massenhersteller, der Marke mit dem weiß-blauen Propeller, BMW.

Hier steht als Speerspitze des gesamten Konzerns die Sportlimousinen-Ikone, der neue M5. Heiß begehrt auch hier auf der Messe, ist es das einzige Auto wo ich länger warten muss, um mal drin zu sitzen. Nach diversen Testberichten in den Medien bin ich so richtig "geil" drauf, Platz zu nehmen.

Die 271 Fahrprogramme, die 7 SMG-Schaltoptionen, ganz zu schweigen vom Power-Knopf für die volle Motorleistung kann ich hier nicht ausführlich beschreiben, aber ich bin fast erstarrt vor lauter Ekstase. Im Geiste rechne ich durch, wie lange ich sparen müsste für die 90.000,-- Euro, schlucke, na ja wird doch nur ein Traum bleiben, mein Gott, wann gibt es endlich den M5 bei GTR!

Mich überkommt angesichts dieser Hightech Performance des M5 der Spieltrieb und ich fahr zur Spontanheilung in dem GP4-F1-Simulator auf dem BMW-Stand ne Runde Kanada. Wäre auch etwas für mein Arbeitszimmer, allerdings kann ich mir auch schon die Kommentare meiner besseren Hälfte im Geiste ausmalen. Noch eben schnell im Mini CooperS-Cabrio reingefletzt, mit der netten schwarzhaarigen Sahnescnitte geplauscht (irgendwie fahren immer die leckersten Mädels einen Mini) und noch ein bisschen die Cup-Version des Coopers gemustert.

Sonst nicht viel Neues für mich auf dem BMW-Stand und schnell rüber zu Seat. Hier sehe ich ein Auto. Es heißt Toledo und ist mit Abstand das Hässlichste was in diesem Jahr neu vorgestellt wurde. Ich leg mich auch hiermit fest, dass wird der Flop schlechthin! Schnell weg, bei Skoda auch nix neues, ab zu Opel.

Der Tigua TwinTop steht dort, ist ganz gelungen, bloß warum musste dieses Spaßmobil den Corsa-Innenraum bekommen. Passt gar nicht!

Dann steht da noch die scharfe GTC-Studie auf Basis des Astra und versteckt daneben, der fertig entwickelte 2-Türer Astra. Warum der da so verschämt in der Ecke steht, keine Ahnung.

Die Linienführung ist gelungen, der hat die Gene der letzten erfolgreichen Kadett-GSI-Reihe in sich. Der kommt an! Neben Opel ist noch ein Stand mit diversen Motorsport-Autos. Hah, da steht der Vitaphone-Saleen aus der GTR-Reihe.

Real wirklich beeindruckend, ob ich damit wirklich so Gummi geben könnte wie in der Sim? Oder hätte ich viel zu viel Respekt vor so einem brutalen Geschoß?

Rüber zur nächsten Halle. Hier sind die Franzosen vertreten. Es wirkt alles sehr lieblos, die Stände hatten Sie auch schon die letzten Jahre, eher wie ein Pflichtprogramm.

Renault mit Serien-Twingo und Family-Micro-Van Modus und Peugeot auch nur die bekannte Palette. Wo ist hier Motor-Show? Einzige Ausnahme diesmal ist Citröen, der FIA-Rally-Weltmeister! Der neue C4 ist seit ewigen Zeiten wieder ein richtiger Citröen. Bin zwar kein Fan dieser Marke, aber so stell ich mir halt ein französisches Automobil vor.

Gewagt das Lenkrad mit feststehender Nabe, viele exquisite Details im Innenraum, auch der Frontgrill mit dem eingearbeiteten Logo ist gut gelungen. Und unsere Freunde aus dem Osten? Toyota hatte sich die Frechheit rausgenommen, dass alle Autos abgeschlossen waren.

Ich denke mir, NIX ist unmöglich und ab zu Honda. Anfang der 90iger hatte ich mal ein crx-vtec. Meine eigenen Honda-Erinnerungen kommen hoch! Ich hatte eine Drehorgel reinsten Wassers, der ging über 6000 ab wie die berühmte Schmidts-Katze, er sah zudem noch super aus und hat hammermäßig viel Spaß gemacht.

Leider hab ich das Teil nach noch nicht mal einem Jahr total kalt verformt und war in dem Jahr zudem auch noch ein strammer Strafzettelsammler. Man soll auch einem damals 22jährigen keine 160PS-Rennsemml geben, der nutzt diese Power nun mal gerne.



Vertüriges Coupe von Mercedes-Benz

Zurück von meinen Jugendsünden zur Motor-Show.

Die blaue Kult-Schlüssel Subaru Impreza WRX Sti hat einen Ruf wie Donnerhall.

Von Außen sieht sie aus wie ne Tupperdose auf Rädern, bis auf die goldenen Felgen nix besonders, aber alle die daran vorbei schlenderten, booooh, dass ist doch, jaaa genau...der...na wie hieß er denn noch....ach ja, der WRX Sti...! Weiter zu Zoom, Zoom.

Hier gibt es den Mazda 6 jetzt auch als Sportversion MPS, ob ein sportlich interessierter Kunde unbedingt ein Mazda kauft, ich weiß nicht.

Zudem hat er noch das Handikap Frontantrieb und da schreien schon im Prospekt die Vorderräder um Hilfe.

Der Megaseller MX5 steht in seiner was-weiß-ich-wievielten-Sonderedition auf der Messe, eigentlich kann man nur jedem Fan raten, hier noch zuzuschlagen.

Er sieht stimmig aus, hat immer noch alle Gene der alten englischen Roadster in sich und in ein paar Jahren werden garantiert irgendwelche Neo-Youngtimer-Fans das Internet nach guten MX5s abgrasen. Sein moderner Kollege mit den Schmetterlingstüren, der RX8 wird da schon weniger beachtet.

So, jetzt kommen die wahren Leckerbisse, der Grund warum ich alljährlich auf die Messe gehe. Die Träume, die Verrückten und die Unmöglichen Automobile, die man garantiert nur hier sieht. Meine Premiere, zum ersten Mal live gesehen, der brandneue Ferrari F430.

Wahnsinn, ich komm ganz dicht dran, kann anfassen, gucken, mich richtig austoben. Auf welcher Messe geht so etwas noch? Der F430 hat eine Granaten starke Form, nicht so keil-mäßig wie z. B. der direkte Konkurrent Lamborghini Gallardo, ich bin echt begeistert. Weiter. Bei Brabus steht ein Smart-Roadster mit 101PS für stolze 38.000,-- Euro.

Einfach nur krank! Da krieg ich ne Elise für, ein Opel Speedster turbo oder ein BMW z4 mit 3.0 Liter-Sixpack und damit geht's auch vorwärts! Für die Superreichen hat Brabus auch den Maybach im Angebot, nach dem Motto, wer schon immer bei 330 auf der fürstlichen Rückbank einem Mädels tief in die Augen gucken wollte. Vermisst ihr nicht eine Marke? Ich auch, wo war der deutsche Sportwagen-Stolz aus Zuffenhausen? Werksmäßig waren Sie diesmal leider nicht vertreten, auch kein neuer Boxster in Sicht, aber dafür haben die Tuner den 911 wieder entdeckt. Sehnsüchtig erwartet, ohne Spiegeleier-Front, konnte ich den Elfer in allen Variationen bewundern.

Toller Sportwagen, überhaupt keine Frage! Zweiter Liebling der Tunergilde der Cayenne. Ein Tuner hatte 22-Zöller montiert, tiefergelegt bis zum Anschlag, Lufteinlässe so groß und breit, dass man getrost dort übernachten könnte und der Innenraum hatte eine cremegelbe Volllederausstattung über sich ergehen lassen müssen. Ob der Besitzer (vermutlich einer aus dem benachbarten roten Osten) damit ins Gelände geht?

Jetzt aber zu den Hardcore-Tunern. Was muss MANN im nächsten Frühjahr haben. Um ganz vorne bei der Musik zu sein, unbedingt Flügeltüren! Selbst auf einem Golf 5 GTI waren Sie schon zu sehen.

Dazu auch ein Must-Have Schweller-Beleuchtung. Hier sind keine Grenzen gesetzt, einfach dran schrauben was gefällt. Das Motto ist entgegen den dezenten 90iger Jahren eher wieder: "Viel optisches Tuning ist gut, noch mehr optisches Tuning ist viel besser!" Flügel, Spoiler, Räder, Lackierungen, je extremer umso besser. Hervorzuheben ist aber, die Qualität der Arbeiten welche ich gesehen habe, ist schon sehr hoch.

Assi-Tuning ist OUT. Was neben den ganzen optischen Spielereien immens wichtig ist, ist das so genannte Car-Entertainment. DVD, Navi, Soundsysteme etc sind heiß begehrt. Was auch kein Wunder ist, denn die Geräte auf dem Zubehörmarkt sind deutlich günstiger als eine Werkslösung.

Als Beispiel mal der aktuelle 1er BMW. Die Radio/Navi Professional Kombi mit TFT-Bildschirm kostet 3.100,-- Euro und dazu kommt noch mal 1.000,-- Euro für das erstklassige Logic7 Soundsystem von h/k.

Es ist offenherzig gesagt für viel Geld mit das Beste in dem Bereich was man kaufen kann, man hat keinerlei Probleme mit Optik und Einbau, aber für das Geld hab ich mir mal vor grauer Vorzeit ein noch recht junges gebrauchtes VW Polo Coupe gekauft!

Sagenhaft auch eine Hifi-Lösung von Alpine. Die haben gleich alles aus dem Auto rausgeschmissen und selbst das Lenkrad durch einen zweiarmligen Joystick mit integriertem Flachbildschirm ersetzt. Die Anlage an sich war selbstredend über alle Zweifel erhaben. Was war sonst noch? Die Showhalle zeigte alte GP-

Boliden aus den 20 und 30 Jahren, die diversen Tuningläden a la D&W versuchten mit knappen Bikini-Schönheiten Ihre Kataloge unters Volk zu bringen und zudem gab es hunderte kleinerer Stände, die allerlei Krimskrams rund ums "Goldene Kalb" anboten. Mein hochgeschätzter GPL-67-Ferarri war auch im Maßstab 1:18 auf einem Stand ausgestellt, allerdings für die stolze Summe von 169,-- Euro. Ach so, nur am Rande, den GTR-Vorführstand hab ich natürlich auch besucht. Es ist schon interessant wie einige dort am Lenkrad drehen, ich würde eher sagen, es war eine kurze, aber sehr schmerzvolle Vergewaltigung der Boliden. Sind wohl etliche dabei gewesen, die nur Arcade mäßig fahren, von Ideallinie oder sauberen Anbremsen einer Kurve kennen die nur etwas von Hörensagen. Ein son Knirps (ich schätz mal maximal 10 Jahre) gab es, der fuhr dagegen richtig gut und vor allem sauber ohne Abflug. Könnt was draus werden. Das war nun mein kleiner Messebericht, indem ein gravierender Fehler versteckt ist! Was könnte es sein? Ich würde mich freuen ein bisschen Feedback im VR-Forum zu bekommen.

VR-Mitglieder im Interview

Heute: Chris Heuer zu Gast bei Rudolf Görtz

VR-Mitglied Nr. 1700

Gar nicht mal so lange ist es her da wurde hier im "Rückspiegel" das 1.600 VR-Mitglied vorgestellt. Die neue Renn-Sim GTR sorgt für regen Zulauf und nun ist es soweit. Mitglied 1.700 trat uns kürzlich bei.



Für ihn völlig überraschend mußte er dem "Rückspiegel" jetzt Rede und Antwort stehen.

Name: Rudolf Görtz
Geburtstag: 15.07.1967
Grid: GPL (noch offen)

RS: Erzähle uns einleitend etwas über Dich ?

RG: Ich wurde 1967 in Hamburg geboren und bin hier auch geblieben. Man kann sagen ich bin ein recht häuslicher Mensch. Nach der Schule habe ich ewig vor mich hinstudiert (eigentlich habe ich in der Zeit nur gejobbt und viel Musik gemacht).

Dann habe ich meine wunder-
volle Frau kennengelernt und
geheiratet. Vater wurde ich
dann auch recht schnell,
wodurch mein Leben glücklicher-
weise ein bißchen geord-
net wurde.

RS: Was machst du beruflich ?

RG: Ich bin von Beruf Musiker.
Nähere Infos unter
www.monomatic.de oder Musik
zum Anhören auf [www.equali-
ser.de](http://www.equali-
ser.de) ! Nach der Geburt mei-
nes Sohnes habe ich mich in
den ersten drei Jahren der
Brutpflege gewidmet. Dann
kam glücklicherweise der
Kindergarten und ich konnte
wieder halbtags arbeiten.
Leider ist es heute wieder
schwieriger mit Musik sein Geld
zu verdienen, denn seit der
„Neue Markt“ zusammengebro-
chen ist (2001) wurde überall
gespart.

RS: Wie unterstützt Dich deine
Familie beim virtuellen Sport ?

RG: Unterstützen kann man
nicht sagen. Ich würde eher
von tolerieren sprechen (solan-
ge ein gewisser Rahmen nicht
gesprengt wird). Leider bin ich
total GPL angefixt und könnte
jeden Tag "Kilometer fressen".
Das würde aber sicher keine
Partnerschaft auf Dauer aus-
halten. Mein Sohn ist eher des-
interessiert (der ist total sport-
verrückt, real nicht virtuell),
was mir aber auch sympathisch
ist.

RS: Welchen Hobbys gehst du
nach ?

RG: Musik ist meine
Leidenschaft und Lebensinhalt
zugleich. Nebenbei verdiene
ich sogar ein bißchen Geld
damit. Alte Rennräder, sowie
Filme sind auf jeden Fall
Hobbys und natürlich Compu-
terspiele.

RS: Computer / Spiele ? Das
wollen wir genauer wissen !

Ich bin erst 1996 zum Spielen
am PC gekommen nachdem ich
den Atari gegen einen Pentium
133 mit Matrox Mystique
getauscht habe (ursprünglich
habe ich den PC nur für die
Musik benutzt).

Mein erstes Rennspiel war
"Destruction Derby". Es folgten
Quake, Quake 2, Half Life
u.v.m.! Gut fand ich auch die
Racing Simulation von Ubisoft.
1998 habe ich mir GPL gekauft
und fand es nach einer Runde
schon doof... (ich war jung und
unerfahren). Naja, nun habe
ich es auf dem Dachboden wie-
dergefunden. Nach GP3 + 4,
F1 2002 / Challenge habe ich
GPL mal wieder installiert, weil
ich gelesen hatte, daß es auf
meinen drei Monitoren läuft
(war zwar ein bißchen schwie-
rig alles richtig zum laufen zu
kriegen...aber jetzt sieht es
klasse aus). Jedenfalls habe ich
es dann noch mal probiert und
es klappte auf Anhieb besser.
Ich habe dann noch mein 4
Jahre altes Logitech-Formula-
Force gegen ein Momo-Racing
(das aus Plastik) eingetauscht
und bin total fasziniert (habe
noch nicht mal mein neues HL
2 gespielt!!!).

RS: Wie kommst du überhaupt
zum Online-Racing ?

RG: Ursprünglich wollte ich nur
mit ein paar Buddys im Netz
spielen. Da wir zu wenig sind,
die mit einem gewissen "Ernst"
oder besser "Passion" bei der
Sache waren, war für mich der
Schritt an anderen Rennen teil-
zunehmen zwingend erforder-
lich. Anfangs war es ein biß-
chen schwierig, die Scheu zu
überwinden, weil ich nieman-
dem die Rennen kaputt
machen will, aber es klappt
doch sehr gut zur Zeit und ich
werde auch kontinuierlich bes-
ser. Durch üben, üben, üben !
Derzeit bin ich so oft ich kann
online.

RS: Wie bist du dann zu VR
gekommen ?

RG: Im unaufhaltsamen Sog
der Faszination von GPL bin
durch tagelanges Surfen
unweigerlich auf VR gestoßen.
Da ich noch technische
Probleme hatte, habe ich mich
im Forum angemeldet.

Vorher hatte ich versucht am
Rookie-Cup teilzunehmen.
Leider hörte ich nach meiner
Anmeldung nix. Vielleicht
klappt es nächstes Jahr.

RS: Welche Erwartungen stellst
du an VR ?

RG: Hilfe, Tipps, netten
Kontakt und ein gewisses
Niveau.

RS: Wie gefällt es dir bisher
"hier" ?

RG: Es gefällt mir sehr gut bei
VR. Im Forum wurde mir
schnell geholfen und der
Umgangston ist nett. Ich hätte
keine Lust auf so eine
Atmosphäre wie in einem
"Baller-Clan". Das gehört auch
zur Etikette auf der
Rennstrecke (Gentleman-like).
Kürzlich nach einem Rennen
äußert sich einer im Chat:
"Shit, Fuck,...", das war schon
irgendwie sehr unpassend.
Nicht das mir sowas die
Schamesröte ins Gesicht trie-
be. Es paßt nur einfach nicht
dahin (bei den ganzen "locke-
ren" Jungs).

RS: Möchtest du der
Community noch etwas mittei-
len ?

RG: Was kann ich sagen ? Ich
bin begeistert. GPL ist die
Offenbarung für mich. Zum
ersten was aus dem Spiel seit
1998 geworden ist ... unfassbar.
Zum zweiten sind es die netten
Kontakte: z.B. Jason Woods
(sicher allen von seinen tollen
Videos bekannt) oder Richard
(Richards GPL-Seite).

Ich denke immer nur: "Was für
Freaks!" und meine das
bewundernd. So viel Können
und Leidenschaft. Kurzum ich
möchte der Community (unter
Tränen der Rührung) sagen:
DANKE !

Der "Rückspiegel" bedankt sich
recht herzlich für dieses offene
Interview (*Taschentuch-
reich*) und drückt unserem
1.700 Mitglied fest die Daumen
für die Zukunft. Auf der
Rennstrecke und überhaupt.

Ettig sahnt in Rouen ab

von Thomas Ettig

In einem von Problemen gekennzeichneten Rennen setzte sich Thomas Ettig in Rouen wieder durch und konnte sich damit bereits über den achten Sieg in der Herbstsaison der RTC freuen. Platz zwei ging abermals an Holger Pank, der den teilweise stark aufkommenden Marco Dressler auf den dritten Platz des Podiums verweisen konnte.

Nachdem bereits zwei Startversuche daran scheiterten, dass sich das Rennen nicht starten ließ, wollte die Rennleitung schon alles abblasen.

Dressler entdeckte jedoch noch rechtzeitig, dass das Problem im Zusammenspiel aus Strecke und Dedicated Server bestand und hostete das Rennen selbst, wodurch der Lauf im dritten Anlauf (aus Zeitgründen dann ohne Qualifying) doch noch erfolgreich gestartet werden konnte.

Guido Wickihalter und Chris Held, die bei den ersten beiden Versuchen noch dabei waren, nahmen am eigentlichen Rennen aus Zeitgründen schließlich nicht mehr teil. Auch einige andere Stammfahrer fehlten leider aus diversen Gründen.

So musste sich zum Beispiel Norman Richter bereits im Practice verabschieden,

weil sein Bremspedal gebrochen war, während Jo Stüpp wegen Krankheit im Bett bleiben musste.

Durch das Weglassen des Qualifyings ergab sich eine bunt gemischte Startaufstellung. Der Pole Setter der ersten beiden Versuche, Thomas Ettig, musste von ganz hinten starten, während sich Gil Ritter über den Platz an der Sonne freuen durfte.



Ettig und Pank kämpfen Rad an Rad um die Spitze auf der Zielgeraden.

Ritter gewann auch den Start, dicht gefolgt von Pank und Thomas Althaus. Doch bereits in Runde zwei versagten Ritter die Nerven, was in einem Dreher endete, der seinen Wagen aller Konkurrenzfähigkeit beraubte. Ritter haderte daraufhin mit dem Schicksal und beendete sein zweites Rennen in Folge frühzeitig.

Damit erbte Pank die Führung. Doch Ettig kämpfte sich derweil Platz um Platz nach vorne und war in Runde vier bereits direkt an Pank dran. Eine Runde konnte Pank dem Druck standhalten, doch in Runde fünf

nutzte Ettig in der Zieleingangskurve seinen am Ausgang gewonnenen Geschwindigkeitsvorteil aus und übernahm die Spitze.

Von da an war das Rennen für RTC-Verhältnisse langweilig. Ettig setzte sich vorne ab, Pank konnte seine Position vor Dressler relativ sicher halten, nachdem letzterer wegen einiger kleinerer Fehler den direkten Kontakt

verlor. Althaus fühlte sich auf der Strecke sichtlich unwohl und war froh, als er nach 27 Runden als Vierter die Zielflagge sehen konnte.

Die Speed7-Pedale brauchen wohl noch ein wenig Eingewöhnungszeit.

Sascha Kappl hielt sich wie immer aus allen Scharmützeln heraus und erwies sich mit seinem fünften Platz erneut als konstanter Finisher.

Nächste Woche steht der Vote Track auf dem Programm, der nach Auszählung der Stimmen LeMans 2004 sein wird, den viele Fahrer schon aus anderen Events kennen gelernt haben. Die langen Geraden laden geradezu zu Windschattenduellen ein. Sollten die in Rouen fehlenden Fahrer auch wieder anwesend sein, dürfte einem spannenden Rennen nichts mehr im Wege stehen.

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

Gewerkschaftszorn und Drinks

Weatherlys Unfall trifft Turner zu einem schlechten Zeitpunkt, denn der frühere Star ist auf dem besten Wege sich nicht nur zu Tode zu saufen sondern sich auch mit seinen Ideen ins Aus zu manövrieren. 1961 versucht Curtis, eine Fahrer-gewerkschaft zu gründen.

Innerhalb eines Monats kann er Stars wie Tim Flock, Buck Baker und Fireball Roberts davon überzeugen, eine Liste von Verbesserungsvorschlägen zu unterzeichnen. Die Liste enthält von einer Pension für ehemalige Rennfahrer bis zur gerechteren Verteilung des Preisgeldes alles mögliche.



Joe Weatherly

Dann taucht wie ein gereizter Bär Bill France auf. Bill ist ein Diktator und Diktatoren dulden kein Aufbegehren.

Er erklärt schlicht, die Fahrer bräuchten keine Gewerkschaft, sie hätten schon eine, NASCAR nämlich. Außerdem sei es illegal Mechaniker und Fahrer in einer Union zu vereinen, denn sie alle seien nur Teilnehmer am Rennsport und nicht Angestellte der NASCAR.

Am 09. August 1961 wirft France in Winston-Salem den Fehdehandschuh: "Gentlemen, bevor ich diese Gewerkschaft schlucke, stampfe ich meine Rennstrecke in Daytona ein."

Nach diesem Rennen wird jeder Gewerkschaftler gesperrt der an einem NASCAR-Rennen teilnehmen will."

Vor seiner Rede hat der gerissene France dafür gesorgt, daß die Köpfe der Gewerkschaft, Turner und Flock, nicht auftauchen werden. Turner: "Also haben wir von draußen durchs Fenster Bills Rede zugehört."



Jim Flock

Er hat gesagt, wenn meine Gewerkschaft wirklich so toll wäre, dann würde er sofort beitreten. Also habe ich einen Zettel gekritzelt und in den Saal gerufen: "Hier ist dein Anmeldeformular, Bill!" Daraufhin wurden die Fenster leider geschlossen."

Alle Fahrer außer Flock und Turner sind eingeschüchtert und da Flock schon zurückgetreten ist fällt der ganze Zorn des NASCAR-Oberhaupts auf Curtis. Er wird gesperrt, für immer ! Vier Jahre lang ist er bei wilden Rennen gefahren, oft von ihm selber veranstaltet, um überhaupt an den Start gehen zu dürfen. Im Herbst 1965 begnadigt ihn France, Curtis Turner tritt zur "National 400" in Charlotte an und es gibt nur wenige die Geld auf ihn setzen würden. Doch Turner gewinnt das Rennen !



Smokey Yunick

Im Februar 1967 sitzt Turner in einem brandneuen Chevrolet Chevelle aus der Garage von Smokey Yunick. Das linke Fahrzeug der Rennsportgeschichte.

Was an diesem Auto faul war, ist erst 22 Jahre später bekannt geworden. Verraten wird es aber erst in einer der kommenden Artikel. ;)

Zurück zur Chevelle.

Jene, die in Daytona für eine Pole-Position gut ist, leitet auch das Ende von Curtis Turners großer Karriere ein.

Turner: "Wahrscheinlich werden wir nie erfahren was in Atlanta schief gelaufen ist. Ich schieße aus Turn 4 und der Wagen lag zuvor perfekt. Auf einmal biege ich in die Mauer ab, Cale Yarborough war hinter mir.



Cale Yarborough

Er hat anschließend gesagt, daß mein Wagen urplötzlich hinten rechts abgesackt sei. Ich schlage also in die Mauer ein und der Wagen steigt auf, vielleicht 6 Meter hoch. Dann ist er mit der Schnauze zuerst auf den Boden gekracht und hat drei Vorwärtssaltos gemacht. Ich bin dabei sogar über Cale geflogen, habe ihn aber nicht berührt. Dann kam die wartende innere Leitplanke...! Es folgten Überschläge auf der Planke in Richtung Boxengasse. Ich saß nur da und klammerte mich am Lenkrad fest. Du kannst nichts anderes tun als warten bis dein Wagen endlich zum Stillstand kommt. Wenn du durch die Luft segelst herrscht eine furchterregende Stille. Der Motor ist längst stumm und du könntest eine Nadel zu Boden fallen hören.

Deine Augen sind geschlossen wegen der Splitter von der Windschutzscheibe. So sitzt du da und wartest auf den nächsten Schlag, hast keinen Schimmer ob der Wagen bereits steht oder du in diesem Moment schon wieder in der Luft bist.

Ich hörte diese Stille dreizehn mal ! Immer noch sitze ich da, die Hände um das Lenkrad gekrallt, da sagt eine Stimme zu mir: Raus mit dir, die Karre brennt!"

Turner hat sich nur eine angeknackste Rippe zugezogen, aber Yunick stellt Curtis vor die Tür: "Ich will nicht das Auto bauen, in dem eine Legende stirbt!" Doch Turner ist bereits zurückgetreten. Nur kann er es sich selbst nicht eingestehen. Er macht danach eine schlimme Zeit durch.



Curtis Turner

Seine Frau verläßt ihn und Little Joe fehlt ihm immer noch sehr.

Als ein Reporter bei Turner vorbeischaute, hockt er allein in seinem Büro, am allgegenwärtigen "Canadian Club" mit Coke nippend und krächzt: "Wo um aller Welt bist du nur gewesen ? Sterbenslangweilig hier ... !".

Nichts macht Turner mehr Spaß, als seine Fluggäste gehörig zu erschrecken. Er pflegt während des Fluges von seinem Pilotensitz aufzustehen um sich einen von hinten zu holen. Sehr zum Erstaunen der meistens laienhaften Co-Piloten. Dutzende male ging der Scherz gut.

Als im Oktober 1970 seine Aero Commander an einem Hügel unweit von Du Bois / Pennsylvania zerschellt, stellen die Untersuchungsbeamten etwas seltsames fest.

Turners Leiche wird im Heck der Maschine gefunden, während sein einziger Begleiter, Clarence King, angeschnallt im Co-Piloten-Sitz gefunden wird.

Was Turner nicht wissen konnte, als er wahrscheinlich seine Horrornummer abgezogen hat, King hatte nicht nur keine Ahnung vom Fliegen sondern war auch herzkrank und sollte jede Aufregung vermeiden.

Turners unsterblicher Slogan: "Wir führen, die anderen folgen!" --- R.I.P.

Neuer Quizadmin gefunden

Nach mehr als 2 Jahren gibt Stefan Schmidt seinen Job als Quizadmin auf.

Sein Nachfolger wird Dominic Fingerhut, der mit neuen Ideen für frischen Wind sorgen soll.

Über 50 Rätsel mit über 1250 Fragen hat Stefan Schmidt erstellt, 4625 mal wurden sie gespielt.

Herzlichen Dank Stefan für deine Arbeit in den letzten 2 Jahren!!

Eine Bitte hat der neue Admin gleich an die Leser und Rätselfreunde: "Ich werde in Zukunft immer auf der Suche nach neuen Ideen sein. Wenn jemand von euch eine Idee für ein Quiz hat, und bei der Erstellung des selbigen gerne mal mitarbeiten würde, dann soll er auf mich zukommen, ich bin für jede Idee und Mitarbeit dankbar."

Neue Ämter im Vorstand des VR e.V.

Die Aufgaben im Vorstand des VR e.V. wurden neu verteilt.

Den Vereinsvorsitz hat Arndt Röttgers inne. Olaf Woyna ersetzt Klaus Wember im Amt des Stellvertreters. Neben ihm ist Renè Beitz der zweite Stellvertreter des Vorsitzenden. Um die Kasse kümmert sich Rainer Merkel. Sein Vize ist Peter Neuendorf. Das Amt des Schriftführers hat Marco Saupe inne.



Der Goßadministrator des solaren Imperiums, Andreas Schlüter, ist mit diesem von Micha Neuhäuser gepainteten Ferrari in der GTR unterwegs

Quizfrage:

Wer ist dieser Fahrer, der in voller Montur immer links herum fährt? Es kann auch sein, dass er ab und zu auch rechts rum fährt. Welche Schuhe trägt er und warum?

Sachdienliche Hinweise nimmt jede Zeitungsredaktion oder eines unserer Geschäftsstellen entgegen.

Anmeldung zur GGPLC

Vor gut einer Woche ging die GGPLC Saison acht zu Ende. Die Saison neun startet Mitte Januar und wird über 10 Rennen ausgetragen. Die Termine findet ihr auf der GPL-Seite im Kalender. Ab kommender Saison wird es ein paar kleine Änderungen in der Meisterschaft geben. So wird z.B. die Anzahl der Fahrer pro Cup auf 19 erhöht. Im Gegenzug wird es keine Ersatzfahrer mehr geben. Bisher flossen die Ergebnisse der zwei bestplatzierten Fahrer eines Teams in die Teamwertung ein. Dies wird sich, je nach Einteilung eventuell ändern. Im Jahr 2005 werden zwei Meisterschaften mit jeweils 10 Rennen ausgetragen. Die Anmeldung für die erste Saison des Jahres 2005 ist ab sofort im GPL-Portal möglich. Fahrer welche regelmäßig an den Rennen der Saison 8 teilgenommen haben, werden dabei bevorzugt behandelt.



Erster!

Chris Heuer hat es geschafft. ER ist nun mit Abstand der Geschwätzigste in der gesamten VR. Er hat am Samstag sein Zeil erreicht und Klaus Wember mit 9800 Postings überholt. Es ist damit zu rechnen, dass er in dieser Woche die 10000 Postings knackt, hat er doch einen knappen Schnitt von 10 Postings täglich.

Bleibt zu hoffen, dass er dann ruhiger wird. Obwohl böse Stimmen behaupten, dass man ihm nie einen Maulkorb umlegen kann.

Sein steiler Weg nach oben war weder durch offene Beschwerden bezüglich seines Forenspams, noch durch die Abschaffung des Postingcounters und der Rangabzeichen aufzuhalten.



GTR - Stand der Dinge

Mittlerweile sind nach dem Release von GTR schon wieder vier Wochen vergangen, und da ist es vielleicht an der Zeit, mal ein paar Worte über den Stand der Dinge zu verlieren.

Fakt ist, das SimBin uns mit GTR eine Simulation geliefert hat, die das Potenzial zu spannenden, atmosphärisch sehr dichten und auch extrem anspruchsvollen Rennen hat.

Dieses Potenzial hat sich auch schon das ein ums andere Mal bei den Trainingsrennen auf unserem Server gezeigt. Rennen mit mehr als 25 Fahrern, und das ohne gravierende technische Probleme, sorgten schon dafür, daß bei den Fahrern Freude aufkam.

Einmal auf der Strecke, funktioniert der Netcode von GTR eigentlich sehr ordentlich, auch die Kollisionsabfrage kann durchaus überzeugen. Ob nun z.B. die Wetterfunktionen von GTR perfekt sind oder nicht, eine Bereicherung stellen sie in jedem Fall dar. Das kann wohl jeder bezeugen, der schon mal ein gut besuchtes Rennen bei wechselnden Wetterbedingungen mitgefahren ist.

Erfreulich auch, daß mit dem Erscheinen von GTR eine ganze Reihe von neuen Fahrern zu uns gestoßen sind, die mit ihrem Verhalten auf der Strecke und auch im Forum zeigen, daß sie für unsere Gemeinschaft eine echte Bereicherung darstellen. Auch an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Willkommen an alle, die sich entschließen unserem Kreis beizutreten ! Leider sind die Rahmenbedingungen, die mit GTR einhergehen für uns alles andere als erfreulich.

Die Tatsache, daß es keinen funktional zufrieden stellenden Dedicated-Server-Modus gibt, ist Schuld daran, dass VR derzeit nur über einen einzigen Server verfügt, dessen Konfiguration zudem sehr umständlich und eingeschränkt ist. Selbst die mittels Beiblatt in der GTR-Packung beworbenen Mietserver von K-Play sind noch nicht verfügbar. Ein Angebot, das seitens VR sofort ergriffen worden wäre.



So warten eigentlich alle Fahrer und Admins auf den angekündigten Patch. Da wir aus zuverlässigen Quellen zumindest wissen, daß sich auch einige Grundfunktionalitäten des Games ändern, macht es aus unserer Sicht derzeit keinen Sinn, in einen 2., technisch später eigentlich überdimensionierten Server zu investieren.

Die Beschaffung und Installation eines solchen Servers zieht sich in der Regel schon über 2-3 Wochen hin, dazu kämen ggf. noch Vertragslaufzeiten beim Provider etc....! So schwer es allen Beteiligten fällt, der verantwortungsvolle Umgang mit den finanziellen Ressourcen zwingt uns dazu den Patch abzuwarten.

Unsere Ligavorbereitungen sind natürlich auch erheblich erschwert, da z.B. durch Verbesserungen / Änderungen der Carverwaltung, Exportfunktionen und ähnlichen Dingen derzeit kaum Regeln festgelegt werden können. Gleichwohl gibt es, gut 2 Wochen nach Installation des VR-Servers Neuigkeiten zu vermelden:

Das Passwort für den Server wird jetzt per PN im Forum von den GTR-Admins vergeben. Zusammen mit dem PW erhält der Fahrer auch einige Regeln für den Trainings- und Rennbetrieb.

Es gibt jetzt z.B. ein Zeitraster, das bei dem leider unvermeidlichen Voten eingehalten wird. Dadurch kann der Fahrer sich jetzt einigermaßen zuverlässig seine Zeit einteilen, und das Voten auf dem Server geht mit wesentlich weniger Chatten einher.

Hinter den Kulissen ist unser Kollege Peter Dikant auch schon dabei, die Fahrerverwaltung für die geplante Trophy anzupassen.

Ob, und wie wir dieses Jahr noch einen Trophy-Lauf auf die Beine stellen, werden wir im Laufe der nächsten Woche entscheiden. Die mangelnde Serverkapazität wird uns jedoch in jedem Falle vor terminliche Probleme bei der Abwicklung stellen. Gerade die Tatsache, das bei einem Trophy-Lauf die Grids erst recht spät festgelegt werden, bringt es natürlich mit sich, das die Fahrer die jeweilige Startzeit erst 1-2 Tage vor dem Rennen erfahren würden. Ein Blick ins GTR-Forum dürfte sich aber für Trophy-Interessierte durchaus lohnen.

In der Hoffnung auf faire, spannende Rennen verbleibt mit freundlichem Gruß

Das GTR-Team:

Joe Kopp

Marcus Tirak

Stefan Tschepe

Oli Happ

Die GRRL Trophy in Rouen/Frankreich

Es blieb alles beim Alten - Sieg für Roland Rauch

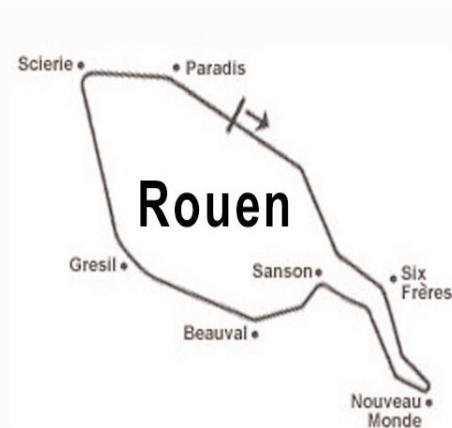


Am Dienstag den 23.11.04 stand nach über einem Monat die GRRL Trophy wieder auf dem Plan. Nach Gil Ritters "Aufschrei" im GRRL-Forum: "Liebe N2003 Road Racer der VR, am Dienstag geht es in Rouen das vorletzte Mal in diesem Jahr bei der GRRL Trophy an den Start. Ich würde mich sehr freuen, wenn Ihr die Serie die letzten beiden Rennen nicht einfach "verrecken" lasst. Lasst uns noch mal zwei schöne Rennen mit dem PTA Mod haben!"

Und tatsächlich erschienen 18 Fahrer um das vorletzte Trophy Rennen zu bestreiten.

Wie sich einige bestimmt erinnern, gewann Roland Rauch alle bisherigen Rennen in der Mark Donohue Trophy. Er hatte in Rouen (Frankreich) die Chance seine Serie fortzusetzen und tat dies auch.

Bei strahlendem Sonnenschein und 89° Fahrenheit (32°C) sicherte sich Rauch mit einer 1:46:921 die Pole.



Andy Wilke fuhr in 1:47:523 um den Kurs und startete so von Platz zwei. Hinter ihm Thorsten Schulz, der in 1:48:168 um den Kurs fuhr. Maurice Rudolph und Andreas Kröger belegten die Plätze vier und fünf.

Technische Probleme machten ihm einen Strich durch die Rechnung.

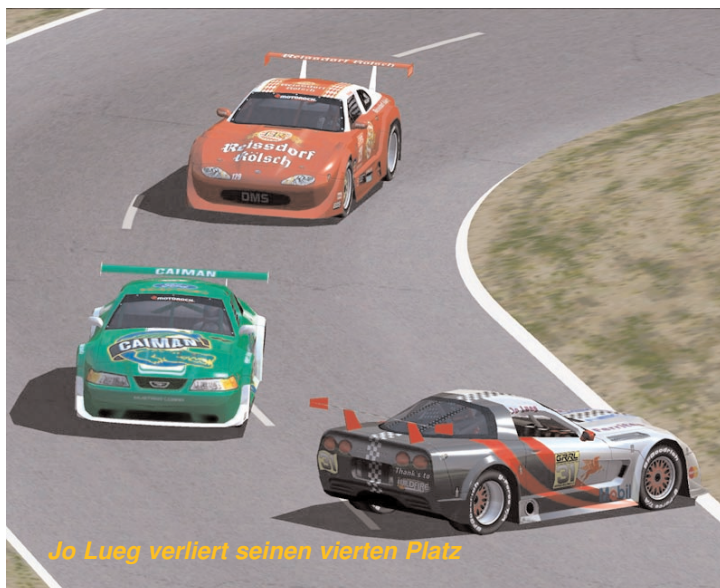
In Runde zweiverbremste sich Gil Ritter in Sanson. Ritter konnte jedoch mit ein paar Kratzern weiterfahren.



Im Rennen sank die Temperatur auf 75°F (24°C). Gleich in der ersten Runde fiel Jörg Kormany auf den letzten Rang, als er in Beauval von der Strecke abkam. Am Ende der langen Geraden gerieten Daniel Voigt und Thomas Althaus aneinander, mit dem schlechteren Ende für Althaus. Er rutschte in den angrenzenden Zaun und verbeulte sich so schon in der ersten Runde den Wagen. Voigt nach dem Rennen dazu: "Großes Sorry an Thomas Althaus, den ich in der ersten Runde am Ende der Gegengeraden auf die Wiese gedrängt habe. Tut mir Leid." Gabriel Fürstner musste sein Rennen schon in der ersten Runde unfreiwillig beenden.

Michael Scheuer und Udo Streit vernebelten etwas weiter vorne die Strecke. Beide kamen in Beauval aufs Gras und zogen eine Staubfahne hinter sich her. Auch Rainer Kreutzer in Problemen. Beim Überholversuch an Schulz kam er in Scierie quer, konnte einen Dreher aber verhindern.

In Runde drei verbremste sich Schulz in der Haarnadel Nouveau Monde. Rainer Kreutzer und Stefan Bauer konnten vorbeiziehen. An der gleichen Stelle verbremste sich auch Conrad Wegener. Er rutschte quer auf die Kurve zu, schlug aber nirgendwo ein. Unterdessen boten sich Bauer und Kreutzer einen spannenden Kampf um Platz sieben.



Jo Lueg verliert seinen vierten Platz

Nachdem Bauer Kreutzer in Beauval überholte, konterte Kreutzer in Scierie. Auf der Start-Ziel Geraden berührten sich die beiden, doch keiner von beiden flog ab.

In der vierten Runde kurz vor Beauval berührten sich die beiden erneut. Diesmal kam Bauer jedoch auf Gras. Dies nutzte Schulz aus und zog vorbei. Dabei kam Schulz ebenfalls aufs Gras, verlor seinen Wagen und schlug rechts in den Zaun ein. Er überschlug sich mehrfach und kam zurück auf die Strecke. Nun kamen Scheurer und Streit angerast.

Scheurer fuhr schon vorher auf die linke Seite, Streit fuhr rechts. Doch dann sah er den sich überschlagenden Schulz und zog stark nach links. Streit rutschte zwischen Scheurer und Schulz durch. Die beiden blieben stehen.

Auf der Straße befand sich aber noch Schulz der frontal von Ritter erwischte wurde. Doch es war noch nicht vorbei, denn Nobbers und Wegener folgten auch noch. Wegener wurde die Sicht durch Nobbers versperrt. Dieser zog jedoch kurz vor Schulz zur Seite. Wegener hatte keine Chance mehr und Schulz wurde erneut frontal getroffen. Ergebnis waren sechs beschädigte Wagen. Alle bis auf Schulz konnten jedoch weiterfahren. Thorsten Schulz nach seinem Unfall: "Ja Sorry an alle

die da nicht mehr ausweichen konnten. Wollte an Bauer Jr. vorbei, als er aus dem Dreck kam. Die Rechts vor der langen Geraden nicht richtig erwischt, ab aufs Grüne. Ab da konnte ich nix mehr machen. 2-3 Wagen haben mich voll erwischt, tut mir echt leid Jungs."

Ritter zu der Szene: "Nach der Kurve, wo es auf das lange Vollgasstück geht, sind gestern viele in den Staub gefahren. So habe ich in Runde 3 mir auch nicht viel gedacht, als da wieder viel Staub und Dreck in der Luft hing. Und dann ... Bumm. Na ja, für die Härte des Aufpralls war das Auto noch erstaunlich gut in Schuss, aber eben nicht mehr in Ordnung."

Wegener: "Bin dann an Nobby rangekommen und ich bin dich hinter ihm gefahren, auf dem Weg zu der langen Geraden. Dann sehe ich nur noch links und rechts von seinen Rücklichtern quer stehende Autos. Dachte die Mitte ist frei und wollte noch ein "Heads up slow car ahead" für Jörg senden. Doch plötzlich zieht Nobby nach links und vor mir steht der rote Mustang von Thorsten. Mit voller Wucht drauf und dann auch noch die Taste mit "End of longest Line" erwischt. Motor hatte nen Schlag abbekommen deswegen in die Box." Kurz nach diesem Massencrash drehte sich Chris Hellwig beim Überholversuch an Bauer. Nur kurze Zeit später folgte der zweite Dreher kurz nach der S/F Geraden. Er beendete darauf sein Rennen. An der gleichen Stelle eine Runde später folgte das Aus für Stefan Bauer. Er berührte die "Curbs" in Kurve eins und flog spektakulär ab.

In der sechsten Runde Glück für Voigt. Er kam kurz vor Sanson leicht ins Schleudern, konnte einen Dreher aber verhindern. Anders Wegener. Er kam auf die Randsteine und drehte sich.



Motorplatzer von Jörg Kormany

In der siebten Runde drehte sich Scheurer in Scierie. Er verlor seinen zehnten Platz an Althaus. Zwei Runden später machte Althaus in Beauval einen Fehler und Scheurer war wieder auf Zehn. Wenig später befand sich Scheurer sogar schon auf neun, als Nobbers sich kurz vor Sanson drehte. Jürgen Nobbers beendete sein Rennen nach einem weiteren Ausflug.

In der 13. Runde gab es wohl das dümmste Missgeschick des Rennens.

Wollte wieder auf die Strecke auf einmal sehe ich nen Zaun. Also weiter auf dem Gras lang gefahren doch bei der Haarnadelkurve steckte ich dann fest. Na ja dann den Tow Truck gerufen und dann Replay geschaut."

In Runde 14 erwischte es Althaus erneut in Scierie. Beim Überholen geriet er leicht mit Andy Wilke zusammen und wurde ins Gras geschoben.

Eine Runde später drehte sich der auf vier liegende Jo Lueg in Sanson.

Doch beide kamen sicher vorbei. Kormany schaffte es jedoch nicht mehr in die Box. Sein Statement: "Achte Position 3 Runden vor Rennende.

Genug Zeitvorsprung auf den neunten, ich war sehr zufrieden. Und dann fliegt mir doch mal wieder der Motor um die Ohren. In meiner Panik und Verzweiflung bin ich dann leider auf der Strecke geblieben und wollte an die Box. Retten was zu retten ist. Habe dabei aber bestimmt für unnötigen Ölnebel gesorgt, was mir erst richtig bewusst wurde, als der Roland an mir vorbei flog "Here comes the Leader". Sorry dafür. Habe es aber nicht bis in die Box geschafft; Motor aus!!"

Jo Lueg verlor in der 16. Runde noch seinen sechsten Platz an Rainer Kreutzer, als er erneut in Sanson quer kam.

Gewinner wurde nach 17 Runden Roland Rauch. Und wie genießt man einen Sieg am besten in Rouen? Genau, man fährt kurz nach der Ziellinie scharf rechts und springt mit seinem Gefährt über die Straße!

Zweiter wurde, mit 2.8 sek Rückstand, Andy Wilke. Maurice Rudolph belegte mit seinem unauffälligen Rennen Platz drei.

Danach kamen ins Ziel: Kröger, Voigt, Kreutzer, Lueg, Scheurer, Althaus und Ritter.

Also ein erneuter souveräner Sieg für Roland Rauch. Am 7.12.04 geht es zum letzten Rennen der GRRL Trophy nach America.

Wird Roland Rauch wirklich alle Rennen der Mark Donohue Trophy gewinnen? Seien Sie live dabei, Plätze sind noch frei! :-D

Conrad Wegener



Kurz bevor Lueg Wegener überholen wollte, verpasste Wegener seinen Bremspunkt und rutschte ins Gras. Doch anstatt sofort wieder auf die Strecke zu fahren, blieb er dort und kam nicht mehr auf die Straße, da alles mit Zäunen versperrt war. Seine Fahrt endete bei der Haarnadel und Wegener musste schließlich den Tow Truck rufen. Wegener dazu: "Als ich dann sah das Jo näher kam, überlegte ich schon wo ich ihn am besten vorbeilasse. Dabei den Bremspunkt verpasst und es ging bei der zweiten Kurve in die Wiese.

Die direkt hinter im fahrenden Andreas Kröger und Daniel Voigt machten jeweils einen Platz gut. Doch auch Kormany erwischte es. Sein Motor fing, kurz nachdem er an der Box vorbei fuhr, an zu rauchen. So musste er die ganze Strecke einmal mit qualmendem Motor fahren. Auch Ritter legte noch einen Dreher hin. Er kam in Paradis aufs Gras und drehte sich Richtung Box.

Schwierig wurde es für die beiden Führenden beim Überholen von Kormany. In Gresil wurde es eng und Wilke ging zur Sicherheit kurz vom Gas.

Vom Kampf der GPL-Giganten: Forschbach vs. Reinhold



Bereits am vergangenen Wochenende ging mit dem Rennen in Mexico die Saison der GGPLC zuende. So fand auch das - jedoch nahezu bedeutungslose - Abschlußrennen im JCC statt.

Zwar waren rein rechnerisch noch einige Positionsverschiebungen in der Tabelle möglich, die Podiumsplätze waren aber bereits fest zementiert. So ähnelte das Rennen insgesamt mehr einem entspannten Schaulaufen, auch wenn einzelne Fahrer natürlich ein paar Zwischenfälle zu bewältigen hatten. Zu allem Überfluß durften die BRM-Piloten aufgrund der am Anfang der Saison geltenden Chassis-Tauschregelung italienische Leihwagen mit roter Lackierung benutzen, was ihre mannschaftliche Überlegenheit weiter ausbauen sollte.

Und so kam es zu dem standesgemäßen Resultat: Der bereits als Sieger feststehende Oliver Reinhold gewann letztlich ungefährdet vor Thomas Horn (Honda), der über die Saison gesehen als einziger in der Lage war, an Reinhold annähernd heranzufahren, und dem BRM-Teamkollegen Timm Jagoda. Dieser Einlauf war dann auch der Endstand der Gesamtwertung.

Aber blättern wir im Kalender einige Seiten zurück bis zum Ende des Jahres 2003, den Tag der Bekanntgabe der Grid-einteilung. Nicht wenige werden überlegt haben, was sich die GGPLC-Admins dabei gedacht haben könnten:

Zwar fehlten mit Chris Wöhlk als Meister und Uli Landgraf zwei Topfahrer der vergangenen Saison im JCC, aber wer war dort alles hinzugekommen oder verblieben ... Namen wie Oliver Reinhold, Justus Forschbach, Knut Miesner, Timm Jagoda, Roland Rauch, Thomas Horn ließen einerseits die unbeteiligten Zuschauer mit der Zunge schnalzen, andererseits die übrigen JCC-Piloten schon vor dem Beginn der Saison die Blechränge auf sich zukommen sehen.

Schon vor dem Start des ersten Rennens war für den JCC also für die meisten Experten klar, daß sich eine spannende Saison auf allerhöchstem Rennsportniveau anbahnen würde. Schauen wir einmal, wie sich diese Erwartung erfüllen sollte ...

Rennen 1: Kyalami, 18.01.2004

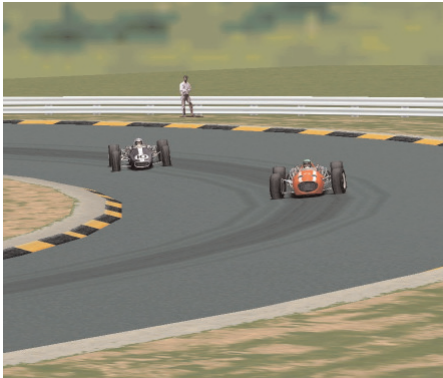
Traditionell findet der Saisonauftakt im sommerlichen Südafrika statt. Natürlich wollte sich kein Stammfahrer das Ereignis entgehen lassen, so daß ein prallvoller Grid zustandekam. Ebenso traditionell geht es in Kyalami zeitenmäßig sehr eng zu, so daß die Zuschauer auf ein spannendes Rennen hoffen durften.

Daß sich diese Hoffnung bewahrheiten sollte, zeigte bereits das Zeittraining, in dem die ersten sieben Fahrer - teils auf neuem, noch ungewohnten Material unterwegs - unter 1:20 Minuten blieben, alle Fahrer gar innerhalb von zwei Sekunden lagen. Die Pole Position holte sich Justus Forschbach (Cooper) mit einer sehr guten 1:19,16.

Von Beginn an dominierte Forschbach das Rennen, auch begünstigt durch die Tatsache, daß der Trainingsfünfte Roland Rauch (Cooper) bereits nach



100 m mit defektem Motor liegenblieb und den "Pechvogel des Tages" verliehen bekam. Allerdings kam im Rennverlauf Verfolger Reinhold immer besser mit seinem Boliden zurecht und knabberte Zehntel für Zehntel von Forschbachs Vorsprung ab. In Reinholds Windschatten war Timm Jagoda (BRM) ebenfalls sehr zügig unterwegs, mit etwa gleichem Abstand folgte Thomas Horn (Honda).



Das Drama des Rennens schließlich ereignete sich zwei Runden vor Schluß: Der führende Forschbach fiel aufgrund eines Ausritts mit vorhergehender (warp-bedingter???) Berührung mit Reinhold hinter die drei Verfolger zurück. In dieser Reihenfolge endete schließlich auch das Rennen.

Alle übrigen Fahrer hatten nichts mit dem Ausgang zu tun, dennoch wurde sich in aller gebotenen Fairness der Gentlemen-Ära um die Positionen gebalgt, so daß sich ein kurzweiliges Rennen entwickelte. Eine Ankommerquote von über 75% unterstreicht das überlegte Verhalten auf der Strecke.

Fazit des ersten Rennens:

Reinhold und Forschbach setzen erste Maßstäbe, Jagoda und Horn bleibt die Kronprinzenrolle, der Begriff "Aliencup" macht bereits die Runde.

Rennen 2: Sandown, 01.02.2004

Gleich nach dem ersten Klassiker aus den Originalstrecken ging es auf den fünften Kontinent auf die erste Addon-Strecke, Sandown. Vom Charakter her einem Club-Course ähnlich, wenn auch relativ breit angelegt, hat die Piste eine Besonderheit zu bieten: Wer aus Kurve 2 herausrutscht, findet sich unvermittelt und final in einer tiefen Senke wieder, aus der kein Weg herausführt, selbst wenn der Wagen unverseht bleiben sollte.

Auch bei diesem Rennen durften alle Stammfahrer begrüßt werden (selbst die erklärten Addon-Hasser) und auch hier war es wieder Forschbach, der im Training die Pace vorgab. Aber was für ein Qualifying: Horn war gerade 2/1000 Sekunden langsamer als Forschbach, sicher eines der knappsten Duelle um die Pole Position im GGPLC.



Jedoch ging es wiederum in Gänze sehr eng zu, die ersten 13 Fahrer blieben innerhalb von 1,5 Sekunden.

Um die Leistungen im Training besser beurteilen zu können, sei daran erinnert, daß es zu Beginn der Saison die Chassis-Tauschregel gab, von der die Lotus- und Eaglepiloten Gebrauch machten, indem sie sich für den BRM entschieden. Gerade diesem Wagen liegt die Strecke jedoch weniger, die Fahrer reihten sich daher am Ende des Grids ein.

Neben der Tatsache, daß wiederum Forschbach das Maß der Dinge im Rennen war, war das Ausscheiden von Rauch eine weitere Konstante der bisherigen Saison. Dieses Mal war das Rennen zwar einige Meter länger, aber bereits nach der ersten Kurve kam das "Aus" nach einer unverschuldeten Kollision.

Zurück zum Rennverlauf an der Spitze: Forschbach ging auf und davon, dieses Mal sogar mit deutlichem Sicherheitsabstand, um Szenen wie in Kyalami zu vermeiden. Ungefährdet fuhr er das Rennen nach Hause, konnte sich gar einen Dreher kurz vor Schluß leisten.

Lange Zeit sah es so aus, als könne Horn Platz zwei ebenfalls vom Start weg ins Ziel bringen, doch die BRM-Crew in Gestalt von Reinhold und

Jagoda machten mächtig Druck, so daß es zu mehreren Positionswechseln kam. Schließlich behielt Reinhold das bessere Ende für sich, für Horn blieb Platz drei.

Fazit des Rennens:

Lotus und Eagle verpokern sich bei der Chassiswahl, Forschbach rehabilitiert sich, Spitzengruppe setzt sich bereits ab.

Rennen 3: Monaco, 15.04.2004

Die Saison ging in die dritte Runde und bereits der zweite absolute Klassiker stand mit dem Stadtkurs von Monte Carlo auf dem Programm. Aufgrund der eigenen Charakteristik der Strecke war dieser Termin für fast alle Teams die Chance, mit einem vermeintlich langsamen Chassis an den Start zu gehen, ohne daß hieraus erheblich Nachteile entstehen sollten.

Neben den Cooper-Stamm-piloten selbst traten die Teams von Ferrari, Eagle, Lotus und BRM mit diesen Chassis an. Die Exoten waren das Team Honda, die den BRM übernahmen, und die Brabham-Crew, die im Honda anreisten.

Forschbach, wer sonst? Das fragten sich die Zuschauer nach dem Zeittraining, in dem der Cooper-Stammfahrer mit 1:25,05 Minuten einerseits eine sehr gute Zeit und andererseits zum dritten Mal in Folge die Pole herausfuhr. Es folgten mit Reinhold, Jagoda, Rauch und Horn die üblichen Verdächtigen für die Podiumsplätze. Mit einigem Abstand folgte der Rest des Feldes, wobei vielen Fahrern anzumerken war, daß sie mit ungewohntem Material zurechtkommen mußten.

Die Geschichte des Rennens ist schnell erzählt: Die Top 5 des Qualifyings kamen auch in dieser Reihenfolge ins Ziel, wobei Reinhold mit Forschbach annähernd mithalten konnte, alle übrigen jedoch schon gehörigen Abstand ansammelten.

Bram (Brabham), Oliver Barz (Eagle) die Fahrer der zweiten Reihe mit Punkten belohnt, die in der Lage waren, ihr Auto unfallfrei über den Kurs zu bewegen. Die Ankommerquote des Rennens war mit knapp über 50% relativ gering, was aber schon fast monacotypisch ist.

Erwähnenswert und sicher ein denkwürdiger Rekord des Rennens sind die schnellsten Rennrunden der drei Erst-plazierten (alle im Cooper unterwegs), die sämtlich unter 1:25 Minuten blieben, wobei Forschbach - wie bereits gewohnt - die Nase vorn hatte (1:24,80 !!!).

Fazit des Rennens:

Forschbach marschiert - 3x Pole, 2x Sieg in Folge, Rauch kommt ins Ziel, erst vier Fahrer auf dem Podium.

Rennen 4: Mosport, 29.02.2004

Die kanadische Berg- und Talbahn war die vierte Station der GGPLC-Tour 2004, und dies im späten Winter. Die Strecke präsentierte sich dennoch schnee- und eisfrei, damit waren wie immer optimale Rennbedingungen gegeben.

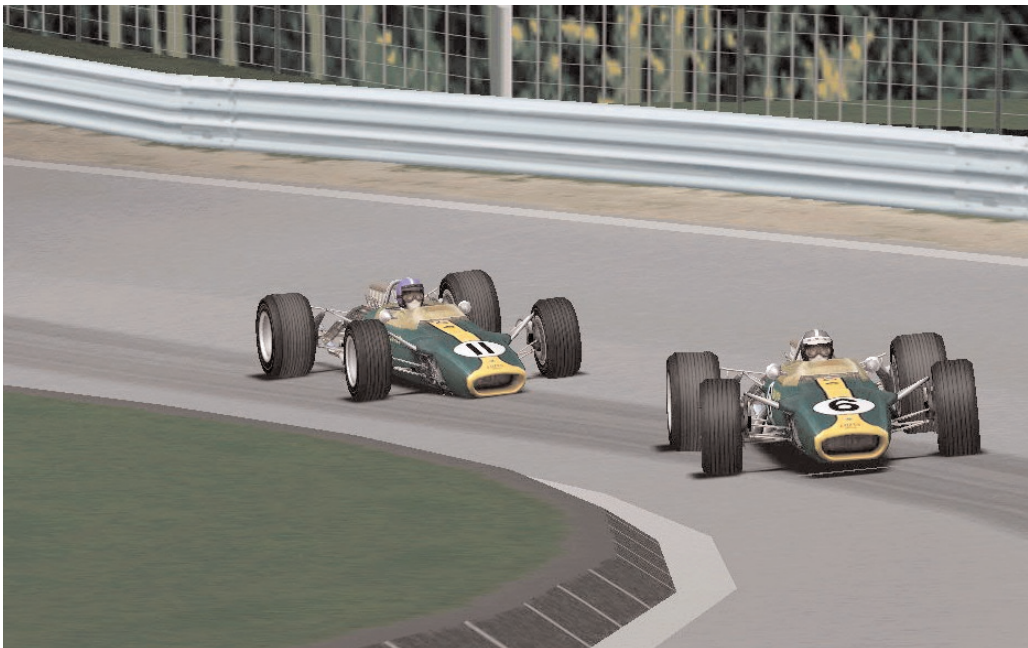
Nach dem Ausflug in fremde Chassis in Monaco traten die meisten Teams wieder mit ihren Stammautos an, nur die Brabham-Piloten fuhren den besser motorisierten Lotus.

Schwächeln der bisherigen Rennsieger: Nicht Reinhold oder Forschbach, sondern - in dieser Reihenfolge - Horn, Rauch und Jagoda setzten die Akzente im Zeittraining, erst dahinter folgten die beiden Favoriten auf den JCC-Titel.



Tatsächlich mutierte das Rennen fast zum Cooper-Markenpokal.

Hinter den Aliens wurden mit Maaki Stiepel (Eagle), Martin Engel (Brabham), Bernard von



Im Mittelfeld spielten sich ebenfalls ereignisreiche Runden ab, in die Horn, der nach dem Ausritt weiterfahren konnte, ebenfalls noch eingriff. Von Bram hatte schließlich die Ehre, erstmals auf Platz vier fahren zu können, der dieses Mal nicht von den üblichen Aliens belegt werden konnte. Letzlich ein unterhaltsames Rennen für alle der 15 Fahrer, die das Ziel erreichten.

Fazit des Rennens:

Alles wie immer, auch wenn es am Anfang nicht so aussah, ein paar Punkte mehr für die Nichtaliens, weiterhin nur zwei Rennsieger zu verzeichnen.

Wie üblich, sortierte sich das übrige Feld in bunt gemischter Reihenfolge dahinter ein, besaß aber keine realistische Chance, in die Alien-Phalanx hereinzufahren.

Beflügelt durch die guten Startplätze, allerdings auch vielleicht eine Spur übermotiviert, gingen Horn und Rauch die 27 Runden elanvoll an. Ihre möglichen Podiumsplätze warfen sie allerdings nach wenigen Runden weg, als Rauch nach einer Berührung mit Horn ins Gras mußte, kurze Zeit später Horn selbst herausrutschte.

Völlig unvermittelt war wieder alles wie gewohnt, Reinhold vor Forsbach und Jagoda. Auch wenn dies bereits das Endergebnis auf dem Podium war, wurde es für die Führenden noch ein unterhaltsamer Weg bis dahin. Reinhold war nach einem Dreher im Begriff, sich den Sieg selbst zu vereiteln, denn Forsbach kam vorbei. Kurz vor Schluß blieb dieser jedoch buchstäblich beim Überrunden an Barz' Eagle hängen, dem in der Moss plötzlich der Motor abstarb. Wieder Vorteil Reinhold und so blieb es bis zum Ende.

Rennen 5: Lime Rock Park Mountain Circuit, 04.04.2004

Nach einer mehr als 4 Wochen dauernden Rennpause war die zweite Addon-Strecke Ziel des

GGPLC-Zirkus. Eine hügelreiche Naturstrecke wartete auf die JCC-Fahrer, von denen völlig überraschend der Tabellenführer Forsbach fehlte. Insgesamt gingen nur 16 Fahrer an den Start, so daß sich sicher einige der sonst eher im Mittelfeld umherfahrenden Piloten etwas mehr ausrechnen durften als gewohnt. Erneut war es Horn, der sich die Pole Position sichern konnte,



gefolgt von Reinhold, Jagoda und Honda-Pilot Seni Höllmann, der eine starke Vorstellung ablieferte.

Weniger gut zurecht kam hingegen Rauch, der als einziger Cooper-Pilot ins Rennen ging.

Horn hatte offenbar aus dem Mosport-Rennen gelernt und schaffte es zunächst, Reinhold und Höllmann, der Jagoda kassieren konnte, auf Distanz zu halten. Reinhold war allerdings nie mehr als wenige Zentimeter hinter Horns Getriebe zu finden, so daß für den Führungswechsel zur Rennmitte ein kleiner Fehler Horns ausreichte.



der nachfolgenden Runde die Führung zurückerobern, auch Höllmann schlüpfte dabei an Reinhold vorbei, sein Honda hauchte jedoch aufgrund des enormen Tempos zur Rennmitte sein Leben aus.

Wieder war es einem Fehler von Horn - bereits den Sieg vor Augen - zuzuschreiben, daß es bei zwei verschiedenen Saisonsiegern blieb.

schwunden, trotzdem keine Chance für Mittelfeld auf Podiumsplatz, Horn im Pech. Aber nicht das Rennen selbst, das ja einen erwarteten Verlauf genommen hatte, sorgte für Gesprächsstoff in der GGPLC-Szene, sondern der nach dem Rennen erklärte Rücktritt von Justus Forschbach aus der GGPLC, den er mit Zeitmangel begründete. Die Entscheidung wurde mit Bedauern aufgenommen, schließlich verlor die Szene damit einen absoluten Topfahrer. Und, mit Blick auf die Tabelle, stellten sich vermutlich nicht wenige die Frage, wer denn nun Reinhold auch nur in einem Rennenn stoppen sollte.

Als Ersatz, bereits für das folgende Rennen in Monza, wurde vom Team Cooper Patrick Marx verpflichtet. Wie sich im Verlauf der Saison herausstellen sollte, sicherlich die bestmögliche Alternative.

Aber diese Geschichte soll in der kommenden Woche im zweiten Teil des Jahresrückblicks erzählt werden.

Martin Engel

Da jedoch - zur Verwunderung der Zuschauer - auch Alien Reinhold nicht immer fehlerfrei fährt, konnte Horn bereits in

Der Dreher zwei Runden vor Schluß ermöglichte gar Jagoda, noch auf Platz zwei vorzufahren.



3

