

RÜCKSPIEGEL



Kostenlose
Verlags-Sonder-
veröffentlichung

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 48 / 13. Dezember 2004



DOM GNL: Finallauf - Interviews - Fakten - Rückblicke

Neuling: Rookie of the Year 2004

Weekender: Letztes Rennen in Richmond

Testlauf: GTR-Trophy glüht Server vor

GRRL: Letzte Trophy

**2. Teil Jahresrückblick
GGPLC- JCC**

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
Reinhard Frey
Chris Heuer
Markus Mac Coy
Marco Saupe
Thomas Schlösser
Tobias Walter
Conrad Wegener

Titelfoto

Dominic Fingerhut

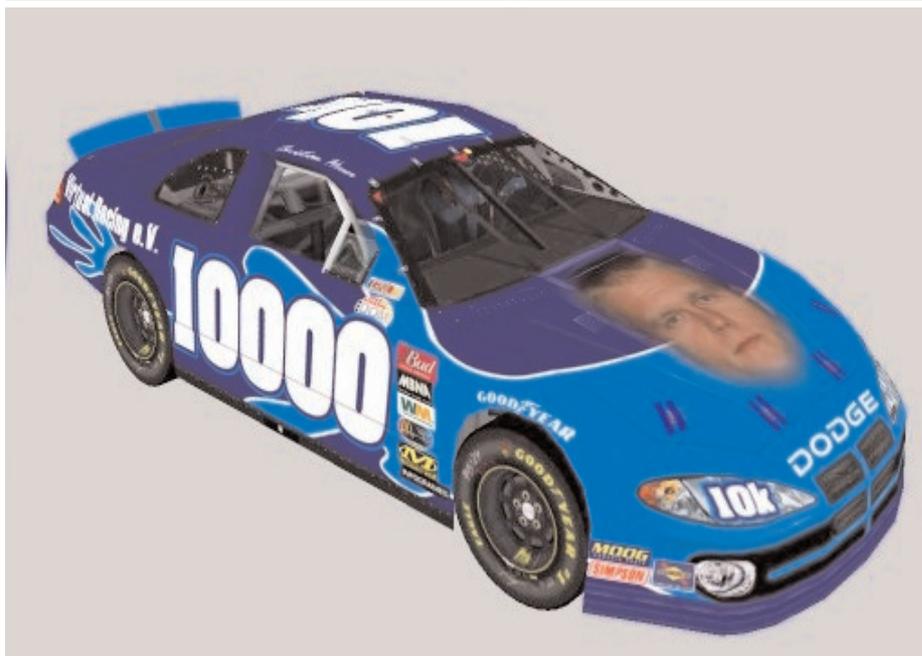
Ausgabe 48/2004

nächster Redaktionsschluss:
19. Dezember 2004 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:

Lusche auf Abwegen

Rekord



Entweder liebt man ihn oder man hasst ihn. Er ließ sich davon aber nie beirren. Chris Heuer hatte ein Ziel. Er hat es erreicht. In kürzester Zeit hat er als erster und wohl für lange Zeit Einziger, 10000 Forenpostings verfasst

Gegner behaupten zwar, dass davon 80% nur sinnlose Einzeiler oder bedeutungslose "Hauptsache ich geb meinen Senf dazu-Postings" sind. Aber Fakt ist nun einmal, dass er es geschafft hat 10000 Postings abzusetzen gegen alle Unbillen seiner Gegner.

Zwischenzeitlich hatte man den Counter abgeschafft. In den letzten Tagen hatte man sogar das Forum sabotiert, wodurch er einige Postings verlor. Manch Moderator löschte einfach ganze Threads, was auch die Löschung seiner Postings nach sich zog. Er ließ sich nicht beirren.

Am letzten Tag gab er richtig Gas und schrieb über 60 Postings. Er hat, versteht sich von selbst, natürlich auch einen eigenen 10000-Posting-Thread, in dem man ihm zu dieser Leistung gratulieren kann. Diese Tatsache hat auch wieder die Massen gespalten.

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum + Inhalt
Seite 03: Die Meister 2004
Seite 04: Rookie of the year
Seite 05: Rookie of the year
Seite 06: Faszination Nascar
Seite 07: Faszination Nascar
Seite 08: WT-SCS Richmond
Seite 09: WT-SCS Richmond
Seite 10: WT-SCS Richmond
Seite 11: LFS South City
Seite 12: LFS South City
Seite 13: LFS South City
Seite 14: LFS South City
Seite 15: Testlauf GTR Trophy
Seite 16: Yellowstatistik 2004
Seite 17: Yellowstatistik 2004

Seite 18: GRRL Trophy
Seite 19: GRRL Trophy
Seite 20: GGPLC JCC Rückblick
Seite 21: GGPLC JCC Rückblick
Seite 22: GGPLC JCC Rückblick
Seite 23: GGPLC JCC Rückblick
Seite 24: GGPLC JCC Rückblick
Seite 25: DOM 1 Finalrennen
Seite 26: DOM 1 Finalrennen
Seite 27: DOM 1 Comments
Seite 28: DOM 1 Interviews
Seite 29: DOM 1 Interviews
Seite 30: DOM 1 Interviews
Seite 31: DOM 1 Interviews
Seite 32: Noch 2 x

Der Deutsche Online Meister GNL steht fest

Mitlehner Fairster Fahrer aller Zeiten

Nach einer langen und spannenden Saison können wir nun die Sieger der Gesamtwertung der Deutschen Online Meisterschaft küren

Deutscher Online Meister 2004 in Bereich Nascar wurde mit 5538 Punkten

Volker Hackmann



Auf den 2. Platz kam mit 5328 Punkten

Andreas Wilke

und auf den dritten Platz mit 4894 Punkten

Sven Mitlehner

der es schaffte die Saison ohne Strafpunkte zu bleiben.

Rookie of the year Preisträger gekürt

Die knappste Entscheidung von allen Wertungen war der Kampf um den Titel "Rookie-of-the-year".

Erst im letzten Rennen wurde der Titel vergeben und auch da musste man erst abwarten, wie die Reko letztendlich entscheidet.

Mit 2993,6 Punkten und damit nur 11,6 Punkte vor dem zweitplatzierten konnte sich

Horst Schumann

den Titel sichern. [Mehr Seite 4](#)



Zweiter wurde

Marcus Jirak

der sich nach dem Saisonfinale schon als Sieger gefühlt hatte.

Auf dem letzten Podiums Platz mit 2959,2 Punkten finden wir

Jörg Kormany

Der Rückspiegel wird in Kürze auch die anderen Preisträger in einem umfangreichen Interview vorstellen.

Alle drei haben eine unvorstellbare Leistung erbracht und am Ende verdient in den Kategorien gewonnen.

Hackmann gewann zusätzlich auch den Pole Award. Er stand 14 x auf der Pole Position. Mehr in Heft 49 und Heft 50

Der Sieger in der Kategorie "Fairster Fahrer" hat etwas geschafft, was wohl für lange Zeit nicht mehr erreichbar sein wird. Alle 36 Rennen gefahren, davon bis auf eines alle gewertet, und dabei sich nicht einen einzigen Strafpunkt geleistet. Eine wahrlich meisterliche und faire Leistung von

Sven Mitlehner



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Sven Mitlehner

CB C.Bergmann

DOM-Rookie of the year 2004 gekürt



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Die mit Sicherheit knappste Entscheidung im Ranking um den Rookie-Award wurde dieses Jahr von allen DOM-lern gespannt verfolgt.

Am Ende der Saison hieß es noch mal genau zählen und er stand fest:

Horst Schumann.

Der "Rückspiegel" wollte natürlich für Euch alles über ihn in Erfahrung bringen und besuchte ihn kurzerhand.



RS: Jeder kennt jetzt deinen Namen, aber erzähle doch mal kurz wer Du bist ?

HS: Ich heiße Horst Schumann, bin 32 Jahre alt und wohne schon mein ganzes Lebenlang (bis auf kurze

Unterbrechungen) in einem größeren Dorf westlich von Magdeburg.

RS: Wie fing es mit Deiner virtuellen Leidenschaft an ?

HS: Meine ersten rennsportlichen Erfahrungen sammelte ich mit Stunt-Car-Racer von Geoff Crammond auf dem Amiga. Etwas später kam dann Grand-Prix vom gleichen Autor hinzu. Die meiste Zeit investierte ich damals jedoch in das geniale Nitro von Team17. Ende 1995 kaufte sich mein Bruder dann einen PC und bekam zur Grafikkarte das Spiel NASCAR-Racing von Papyrus dazu. Dies ließ sich damals mangels Lenkrad noch nicht sehr sinnvoll nutzen.

Wieder verging einige Zeit bis ich dann ein Notebook mit sagenhaften 150 MHz bekam. Darauf hatte ich dann lange Zeit Spaß mit NASCAR-Racing-2 und dem Track-Pack. Der 3. Teil gefiel mir irgendwie nicht so besonders. GPL lief auf meiner Hardware nicht richtig, so das ich es leider ignorierte bis es zu spät und NASCAR Racing 4 erschienen war. Für jenes Spiel kaufte ich mir meinen ersten richtigen PC. Auch damals kostete die beste Grafikkarte (GeForce3) bereits 1.000 DM. Dafür konnte der Rechner auch noch mit NR-2002-Season umgehen. Für das aktuellere NR-2003 war es aber dann doch schon etwas wenig, was später Sören freuen sollte, der dadurch zu einem schnelleren System kam. Die GeForce3 wollte er des Lüfters wegen nicht haben und sie leistet hier in einem Zweitrechner noch gute Dienste. Aber ich schweife ab.

Besagter Sören heißt mit Nachnamen Scharf und ist ein Arbeitskollege. Nach einem Besuch bei mir, wollte er unbedingt auch einen PC, um Rennsimulationen (speziell GPL) zu spielen. Da es allein nicht viel Freude macht mit GPL, fand er Anschluss bei Virtual Racing e.V.! Mir berichtete er viel gutes darüber und da man dort auch NASCAR fahren kann, meldete ich mich auch mal spaßeshalber an. Der Rest ist der Aufstieg zum Ober-Rookie 2004 und im Forum und diversen Datenbanken nachzuvollziehen.

RS: Wie fühlt man sich mit dem Titel ?

HS: Der Titel hat mich hoffentlich nicht verändert. Ich möchte jetzt nicht dadurch arrogant werden oder damit prahlen. Irgendwie scheint es mir immer noch so als ob ich den Titel mehr oder weniger geschenkt bekommen habe.

RS: Wie dürfen wir diese Aussage verstehen ?

HS: Es war einfach verblüffend für mich, daß Fahrer mit mehr Talent es auf Dauer nicht schafften, in der Wertung dauerhaft an mir vorbei zu kommen. Manche hatten einfach Pech auf der Strecke (Holger Pank, Bernhard Kämmerer). Andere kamen durch Strafpunkte immer wieder in Rückstand (Jörg Kormany, Marcus Jirak). Ich fuhr einfach ohne besonders auf die Wertung zu achten meine Rennen und nahm mit, was sich anbot. Mit geschenkt meine ich in dem Zusammenhang einfach, daß ich aus meiner Sicht mich nicht extra

anstrengen mußte. Es genügte, die Rennen zu Ende zu fahren und nach Möglichkeit straffrei zu bleiben.

RS: Wie liefen deine Rennen insgesamt ?

HS: Es gab Höhen (der Saisonauftakt in Daytona) und Tiefen (als meine Grafikkarte im Sommer den Abgang gemacht hat). Dazwischen liegen eine Menge Rennen, in denen es eigentlich schlecht lief, aber das Ergebnis seltsamerweise recht gut ausfiel (z.B. Darlington im Frühjahr). Dann gab es Strecken, auf denen ich in der Regel recht gut klar komme, wo ich in diesem Jahr allerdings kaum Glück hatte (z.B. die Strafe und der Ausfall in Talladega).

Insgesamt betrachtet war sicher von allem etwas dabei in dieser Saison. Und wen es interessiert, der kann ja gerne im Forum meine genauen Eindrücke zum jeweiligen Rennen nachlesen.

Ende immer noch oben zu finden sein würde. Aber seltsamerweise kamen und gingen die engsten Kontrahenten in dieser Wertung. Lange Zeit wechselte ich mich mit Holger Pank auf dem Spitzenplatz ab bis er plötzlich zu keinem Rennen mehr erschien. Da kam dann Jörg Kormany stark auf, stieg dann allerdings in die oberste Division (Anm.d.R.: DOM1) auf und hatte es dort erheblich schwerer, viele Punkte einzufahren. Marcus Jirak ging es ähnlich. Nur das er zusätzlich noch einige Rennen ausfallen lassen mußte. Mir blieb dieses Schicksal erspart und ich konnte mich an ein Grid gewöhnen und einen passenden Fahrstil entwickeln.

RS: Gab es Momente wo du verzweifelt warst ?

HS: Tief getroffen hat mich der Ausfall meiner Grafikkarte. Zum Glück stand mir ein Notebook zur Verfügung, das

Der Fair-Play-Preis war damit außerhalb der Reichweite. Da ich mein Auto nicht gleich von der Strecke geräumt hatte, traf ich außerdem noch jemand anderen. Diese Momente, in denen ich andere negativ beeinflusst habe, fand ich mit Abstand am schlimmsten.

RS: Möchtest Du den DOM-lern etwas ausrichten ?

HS: Es war eine schöne Saison. Leider waren wir meist in verschiedenen Grids, so das ein direkter Vergleich nicht oft möglich war. Tut mir leid, daß ich so beharrlich jedes Rennen mitgenommen habe und ihr dadurch nicht mehr Chancen bekommen habt, aber das habe ich mir von der echten Saison 2003 abgeschaut. Immer regelmäßig etwas leisten, dann kommt am Ende eine ganze Menge dabei heraus. Wenn man nachläßt, kommt man in Rückstand. Versucht man dann zu viel auf einmal, übernimmt man sich oft. Geduld ist eine wesentliche Tugend bei NASCAR-Rennen.

RS: Möchtest Du den Lesern abschließend noch etwas mitteilen ?

HS: Was bleibt noch zu sagen? Ich werde erstmal ein wenig Pause von NASCAR-Racing machen. Aber dank der ganzen Erfahrungen dieses Jahr freue ich mich schon sehr auf die nächste Saison. Ich hoffe, es werden noch genug Leute mit dabei sein, um die Server voll zu bekommen und interessante Rennen zu garantieren. Ich werde jedenfalls mein Bestes geben.

Die Redaktion bedankt sich bei Dir für das offene Interview und drückt Dir auch für Saison 2005 fest die Daumen.

Und weiter ging es für den rasenden Reporter zum nächsten Interview. Lesen Sie nächste Woche über Volker Hackmanns Meistertitel.

Chris Heuer

IGNL

*Rookie of the
year 2004*

VIRTUAL-RACING e.V.

IGNL TV



RS: Ab wann hattest du den Titel fest im Visier ?

HS: Eigentlich gar nicht. Ich hatte so nach dem dritten oder vierten Rennen die tolle und ausführliche Datenbank einmal in Ruhe angesehen und stellte fest, daß ich tatsächlich in einer Wertung ganz oben stand. Ich habe diese Wertung dann über die Saison intensiv verfolgt, aber nicht ernsthaft damit gerechnet, dass ich am

mit NASCAR-Racing einigermaßen umgehen konnte, so das ich weiterhin an den Rennen teilnehmen konnte. Richtig verzweifelt war ich eigentlich immer nur dann, wenn ich einen Unfall verursacht hatte.

Die erste Strafe in Martinsville fand ich besonders ärgerlich, da es einer dieser unnötigen Unforced war und eine lange Reihe von straffreien Rennen beendete.

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

Schummel, wenn du kannst !

Sie sind zusammen rund 350 Jahre alt und haben mehr als 4.000 NASCAR-Rennen auf dem Buckel. Sie haben zu einer Zeit im Motorsport debütiert, als die Asphaltierung einer Rennstrecke ein Luxus war. Sie haben sich mit Legenden wie Fireball Roberts und Curtis Turner gebalgt und zusammen 15 NASCAR-Titel geholt. Bei mehr als 500 Grand-National-Rennen wurde ihnen der Siegerkranz umgehängt.

Der amerikanische Stockcar-Sport wäre wie ein Buch in dem die Hälfte der Seiten weiß wären, wenn es sie nicht gäbe: Bobby Allison, Buddy Baker, A.J. Foyt, Benny Parsons, Dave Pearson, Richard Petty und Cale Yarborough.

Der Geburtsort von Richard Petty ist ein winziges Städtchen namens Level Cross in North Carolina. Petty wird in eine Generation hineingeboren die sich ihren Lebensunterhalt als Farmer oder als Arbeiter in Textil- und Möbelfabriken verdient. Jeder hat gerade genug um die Familie zu ernähren. Mehr nicht.

Als erstes lernen die Kinder Manieren, dann das Arbeiten. Es ist eine Welt von "Yes, Sir" und "No, Ma'am", von Danke und Bitte.



Richard Petty

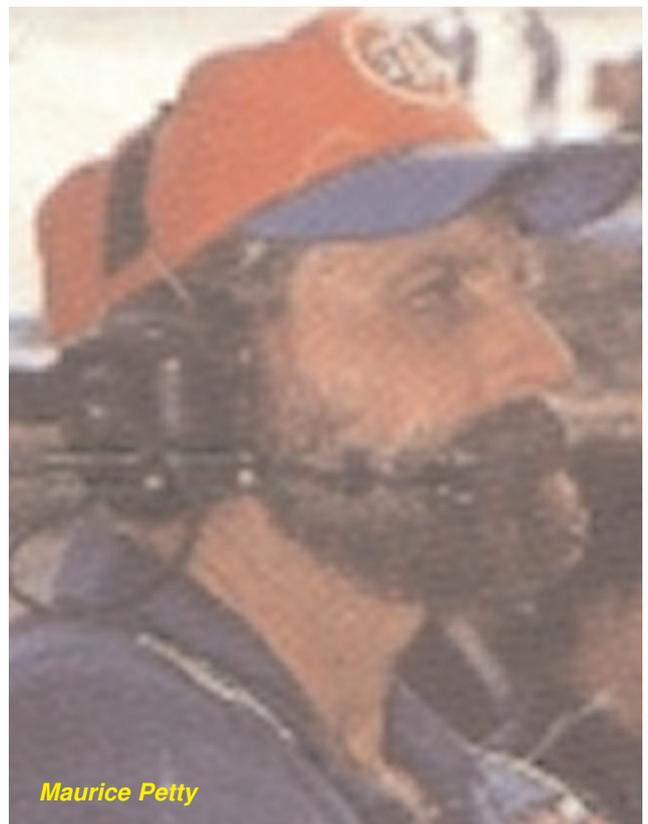
Richard ist ein aufgewecktes Bürschchen, das seinen Vater so lange nervt, bis dieser den kleinen Quälgeist endlich zu einem Rennen mitnimmt. Ab da steckt er jede freie Minute mit Bruder Maurice und Cousin Dale Inman zusammen. Die drei sind unzertrennlich wie Drillinge. Sie bauen aus Holz und Cola-Flaschen-Deckeln kleine Rennwagen, die sie auf abschüssigen Wegen gegeneinander antreten lassen. Die nächste Stufe heißt Leiterwagen. Alle drei beschaffen sich eines der klapprigen Gefährte um damit in die Tiefe eines Weges zu rumpeln. Richard fühlte sich nach dem ersten Rennen im Ziel

nicht wohl, denn er hatte nicht gewonnen.

Unter dem Vorwand der Notdurft schleicht sich Richard zurück ins Haus, wo er die Achsen seines Wagens noch mal schmierte.

Merke: Wenn du dir einen Vorteil erarbeiten kannst, dann tu es !

Petty gewinnt den zweiten Lauf überlegen, worauf es zu einer technischen Inspektion durch die Kommissare Maurice und Dale kommt. Natürlich wird die geschmierte Achse sofort entdeckt. Während sich die beiden Inspektoren an die Arbeit machen, um auch die Achsen ihrer Achsen einzufetten, beschwert sich Petty bei den Karren, denn sie hatten eine Stahlplatte. Sein Karren nicht. Als Richard darauf an den Start rollt, fragt Maurice was er da unter seiner Decke versteckt. Er meinte es sei nur ein Kissen. Maurice schaute sich das verborgene Kissen genauer an und entdeckt eine Stahlplatte. Kurzer Zitat seinerseits: "Man kann dich auch nicht eine Sekunde alleine lassen!"
Merke: Wenn du mogelst, dann laß dich nicht erwischen !



Maurice Petty

Als ihr Vater mit dem Motorsport beginnt sitzen Maurice und Richard natürlich auf einem Logenplatz. Lee wird im zweiten Rennen knapp geschlagen und am Ziel hüpfert ihm Richard entgegen: "Tolles Rennen, Dad!" - "Toll?" zischt Lee. "Junge, merk dir genau, kein zweiter Platz ist toll. Entweder du gewinnst oder du verlierst!"



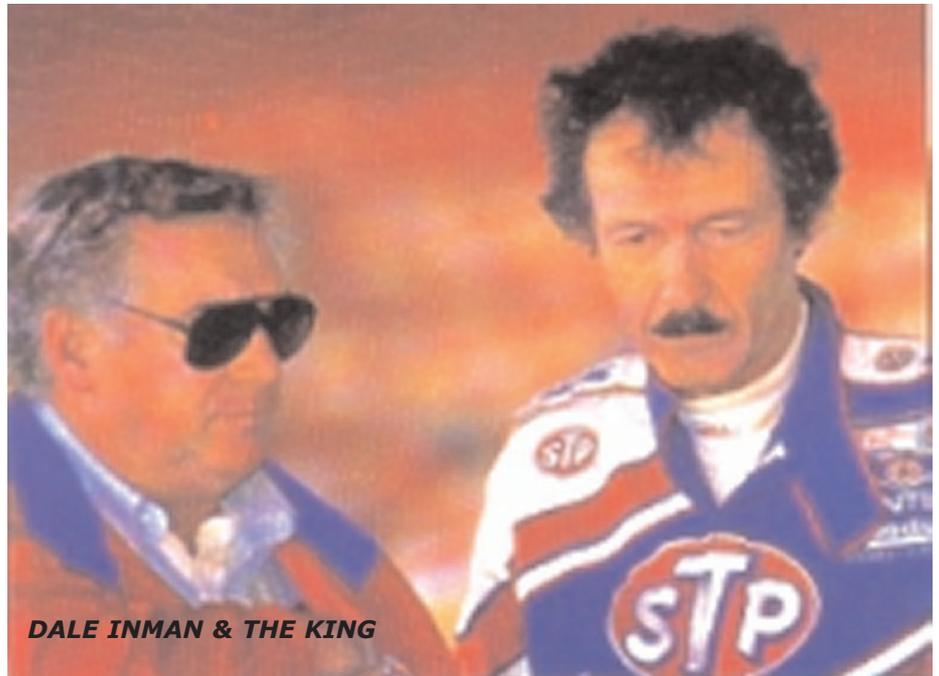
Lee Petty

Nach dem dritten Rennen will Lee seine Karriere sogar beenden. Er mag ein begabter Pilot sein, aber er ist ganz sicher einer der schlechtesten Verlierer der Welt. Mehrere Wochen lang fährt er keine Rennen mehr und wenn die Leute Richard fragen: "Na, mein Junge, wirst du auch mal ein großer Rennfahrer wie Daddy?", dann antwortet der pfeifige Bube: "Nein, Sir! Ich werde Mechaniker und baue schnellere Autos für Daddy!" Daraufhin haben ihn die meisten angesehen wie einen geistig Verwirrten.

Richard wächst genau genommen in der Rennwerkstatt seines Vaters auf. So ist es nur logisch, daß er, sein Bruder sowie Cousin Dale die jüngste Boxencrew der Welt werden. Natürlich will NASCAR keine Kinder in den Boxen sehen, also schmuggelt Lee seine Jungs im Kofferraum durch die Kontrollen.

Der hartnäckige Bursche, der die Petty-Junioren am häufigsten aus der Boxengasse jagt, ist Bill France.

Im gleichen Verhältnis wie NASCAR wächst, entwickeln sich Maurice, Richard und Dale zu einem verlässlichen Boxenteam.



DALE INMAN & THE KING

Maurice: "Wenn Daddy hereinkam schwirrten Richard, Dale und ich wie die Bienen um den Wagen herum, füllten Sprit nach, wechselten die Reifen - und verschwanden wieder rechtzeitig vor den Offiziellen. Meist haben wir es rechtzeitig geschafft uns wieder reinzuschleichen bevor Lee den nächsten Boxenstopp eingelegt hat. Nur bei unerwartenden Boxenstops waren wir hin und wieder aufgeschmissen, dann mußte Lee halt selber die Reifen wechseln!"

Es kommt oft vor, daß die Organisatoren ihre Strecke bewässern um das Staubproblem in den Griff zu kriegen. Manchmal wird dabei etwas übertrieben worauf sich die Stockcars keine Staub- sondern Schlamm-schlachten liefern. Richard hechtet bei einem Boxenhalt seines Vaters auf die

Motorhaube um die völlig verdreckte Windschutzscheibe zu reinigen.

Lee, der in der Hitze des Gefechts seinen Sprössling gar nicht bemerkt hat, gibt Gas. Erst als er wieder nach vorne sieht blickt er in die weit aufgerissenen Augen seines Sohnes.

Er ruft: "Halt dich fest, Junge!" Dann ist er eine Runde nicht ganz so schnell gefahren, an die Box geschossen, hat Richard runterpurzeln lassen und ist wieder auf die Strecke gegangen. NASCAR hat das nicht spaßig gefunden !

Bildquellen
 LEE PETTY / RICHARD PETTY
http://www.motorsportshalloffame.com/main/03_halloffame_main.htm
 MAURICE -> www.homestead.com/chiefnc/Petty.html
 INMAN & THEKING -> www.homestead.com/

Vorankündigung

Auch ohne Rennbetrieb gibt es reichlich Lesestoff in den nächsten Rückspiegeln. z.B. Volker Hackmann, der deutsche Online Meister 2004 GNL, Sven Mitlehner, der fairste Fahrer aller Zeiten und Doro Höhn, die geheimnisvollste Fahrerinnen der VR, standen unseren "Reportern" Rede und Antwort.

Abschlussrennen in Richmond - 11. Sieg für Klaus Wagner



Das letzte Rennen des WT SCS stand an. Die Thundergötter trafen sich zum Abschlussrennen, am 4.12., in Richmond.

Qualy: Im Qualifying sicherte sich Jörg Kormany mit 21.593 sek die Pole Position. Auf Platz zwei stand Klaus Wagner, mit 0.071 sek Rückstand. Die zweite Reihe bildeten Claudio Ferrera und Axel Köster. Dahinter starteten Hugo Boss und Thomas Schlösser. Homestead Gewinner Conrad Wegener startete nur von einem enttäuschendem elften Platz. Insgesamt waren nur zwölf Fahrer auf dem Server.

Der Start verlief wie fast immer reibungslos. Die Fahrer absolvierten ihre Runden, ohne zu hohes Risiko einzugehen. Kormany legte einen Blitzstart hin und hatte schon nach einer Runden 1,5 sek auf den zweiten Ferrera. Dieser konnte Wagner auf der inneren Linie überholen. Doch Wagner konterte erfolgreich in der dritten Runde. In derselben Runde, drehte sich auch Michael Schubert Ausgangs Kurve zwei.

Doch nicht das fahrerische Talent ging ihm aus, sondern die Technik versagte. Kurz nach seinem Ausscheiden sprach er: "Erster... Mein Wheel macht Probleme (zuckt aus der Mittellage nach links).

Ich hab den Poti vor dem Rennen noch mal mit Kontaktspray bearbeitet, in der Hoffnung, dass es was bringt. Eine halbe Stunde hat es funktioniert, aber schon in der HH gingen die Zucker wieder los. Bin jetzt nach zwei Runden und dem ersten Dreher besser angestiegen, ehe ich noch ne YF auslöse." Wie gesagt blieb die Yellow aus und die restlichen Fahrer konnten ihr Rennen fortsetzen.

Die beiden schnellsten an diesem Tag, Kormany und Wagner, konnten sich gleich zu Anfang schon recht gut absetzen.

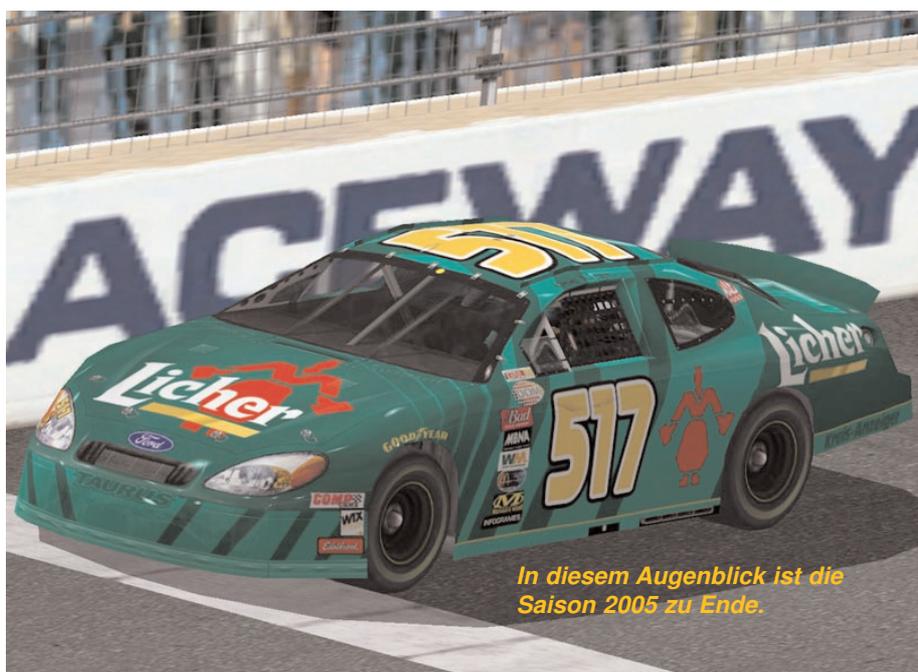
ihm fuhr eine kleine Gruppe aus vier Fahrern: Boss, Köster, Scheid und Schlösser. Am Ende des Feldes fuhr Streit, Wegener Steindl und Trakies. In der 20. Runde bekam Streit Ausgangs T4 leichtes Übersteuern und musste verlangsamen. Dies nutzte Wegener und schob sich auf Position acht. Sechs Runden später erwischte es Trakies mit dem gleichen Problem, er fuhr sogar bis aufs Gras. Kormany konnte ihn dabei jedoch problemlos überholen.

Die kleine Vierergruppe kam immer näher an den dritten Ferrera heran. Doch Köster schaffte es nicht an ihm vorbei. Stattdessen rückte die Gruppe nun wieder näher zusammen, wodurch Wegener immer näher kam. In der 51. Runde hatte er den Anschluss geschafft.

Nach gut einem Viertel des Rennens (52. Runde) gab es die Gelbphase. Udo Streit verlor beim Anbremsen auf Kurve eins die Bodenhaftung und sein "King of Queens" - Wagen schlug leicht in die Mauer.

Nach seinem Rennen: "Sodala, war für mich ein mittelprächtiges Rennen. Konnte keine schnellen und

vor allem keine konstanten Runden drehen.



In diesem Augenblick ist die Saison 2005 zu Ende.

Auf Platz drei spulte Ferrera seine Runden ab, doch hinter

Sollte vielleicht doch mal früher anfangen zu trainieren. Und dann noch ein Unforced." Es gingen alle Fahrer in die Box. Carsten Scheid sein Bolide wurde schnell abgefertigt, er konnte jedoch nicht losfahren, da vor ihm Thomas Schlösser noch stand. Als dieser losfuhr war Wegener schon an Scheid vorbei. Nach dem Stop warteten die Fahrer in folgender Reihenfolge auf den Restart: 1. Kormany, 2. Wagner, 3. Ferrera, 4. Boss, 5. Köster, 6. Schlösser, 7. Wegener, 8. Scheid, 9. Steindl (-1Lap), 10. Streit (-1Lap), 11. Trakies (-2Laps) In der 76. Runde schaffte es Axel Köster nach mehreren Versuchen an Hugo Boss vorbei.

Im gleichen Moment schnappte sich Scheid Wegener. Nach der Hälfte des Rennens blieben die Positionen unverändert. Kormany weiterhin vor Wagner. Mit einem gehörigen Abstand dahinter Ferrera. Danach folgten Köster, Boss, Schlösser, Scheid, Wegener und der näher kommende Steindl. In Runde 102 startete Schlösser eine Attacke auf Boss und versuchte sich auf der Gegengeraden neben ihn zu setzen. Beim Anbremsen jedoch vertat er sich und musste dem ihm knapp folgenden Scheid passieren lassen. Scheid schaffte es sich an Boss vorbeizuarbeiten. Schlösser und Wegener nutzten die Chance und schlüpfen gleich mit durch.

Die zwei Leader hatten mittlerweile auf diese Gruppe aufgeschlossen und wurden auch fair vorbeigelassen. Schlösser versuchte, mit Wagner auf der äußeren Linie, an Scheid vorbeizufahren. Schlösser schaffte es jedoch nicht und griff kurze Zeit später auf der inneren Linie erfolgreich an.

frische Reifen zu fassen. Er kam hinter Köster, der gerade die Leader passieren ließ, wieder auf die Strecke. Als Köster ihn vorbeilassen wollte, kam es zu einer Berührung und Köster gab etwas seines Lackes an die Mauer in Turn 1 ab. Die Rennleitung entschied sich aber dafür, dass Renngeschehen nicht zu unterbrechen. Wegener konnte dadurch auf Köster aufschließen und setzte ihn unter Druck. Köster ging dann unter grün an die Box und hoffte darauf, dass es noch etwas dauert, bis zur nächsten Gelbphase.



Udo Streit löste die erste Gelbphase aus

Wegener folgte ihm und überholte Schlösser eine Runde später. Die Vierergruppe hatte es nun ganz durcheinander gewürfelt und Steindl war dran, war aber bereits eine Runde zurück.

Köster hatte sich mittlerweile an den auf drei gelegenen Ferrera herangearbeitet.

Doch während Köster in der Pitlane war, legte Wagner einen Unforced hin bei dem Versuch Kormany zu überholen. Da Wagner mitten in T3/4 stand war die Rennleitung diesmal dazu gezwungen das Rennen zu neutralisieren. Wegener sah den parkenden Wagner nicht, überbremste sein Auto und gab ihm noch einen Schlag mit, der allerdings keinen Schaden verursacht hatte.



Runde 3: Dreher von Michael Schubert ohne Yellowflag

Schlösser, der wiederum hinter Wegener war, legte eine schöne Bremsspur auf den Asphalt, um an den zweiten schadlos vorbeizukommen. Somit war das Feld 82 Runden unter grüner Flagge gefahren und das bedeutete das alle Ihre Pitcrew

Im Rückspiegel wurde bei ihm gleichzeitig Kormany immer größer. Steindl ging in Runde 124 unter grün an die Box um

aufsuchen konnten, um für die letzten 60 Runden frische Reifen und einen vollen Tank zu bekommen. In der Lead Lap waren nur noch drei Fahrer (Kormany, Wagner und Ferrera). Beim Restart gab es dann kleinere Unstimmigkeiten. Der eine wollte die Führenden vorbeilas- sen, der andere alle, welche eine Runde vor ihm lagen. Somit wurde es zwischen den über- rundeten Fahrern sehr eng, was dazu führte das Scheid

seine frischen Reifen gleich mit einer kleinen Vollbremsung strapazierte. Dadurch wieder- um hatte er schlechte Karten seine Position bis Rennende noch zu verbessern. Im Prinzip hatten die Fahrer ihre Positionen bezogen und es hatte den Anschein, dass jeder nur noch die Zielflagge sehen wollte. Ferrera ließ die über- rundeten Köster und Schlösser vorbei und hing sich hinten dran. Er wollte wohl dem Risiko abgeschossen zu werden aus dem Weg gehen.

Am engsten waren die beiden Führenden zusammen, aber auch da wurde nicht mit letz- tem Einsatz gekämpft. Es war eher so, dass Wagner ganz ruhig Kormany hinterher- fuhr.

Nun wurde Runde um Runde abgespult, ohne dass es noch weitere Positionsverschie- bungen gab. Doch was passier- te dann? 4 Runden vor Schluss wollte Wagner es noch mal wis- sen und ging an Kormany, der 196 Runden am Stück führte, vorbe- i. Wagner holte sich somit noch seinen 11. Sieg der Saison. Für Kormany blieb der enttäuschende zweite Platz. Doch durch den Dreher von Wagner und die damit verbun- denen 30 Strafpunkte, durfte sich eigentlich Kormany als Sieger fühlen. Ferrera krönte seine Leistung mit dem dritten Platz. Auf

den weiteren Plätzen: Schlösser, Scheid, Köster, Streit, Boss, Steindl und Trakies.

Die schnellste Rennrunde fuhr Klaus Wagner in der 156. Runde, 21.596 sek. Klaus Wagner ist der einzige Fahrer der alle 19 Rennen bestritten hat und gewinnt die Premiere des Weekend Thunder Cups mit 160 Punkten Vorsprung vor Thomas Schlösser (17 Rennen). Mit 182 Punkte Rückstand belegt Jörg Kormany (18 Rennen) Platz 3 der Gesamtwertung. Joe Steindl (18 Rennen, 705 Punkte Rückstand) und Axel Köster (17 Rennen, 716 Punkte Rückstand) komplettieren die Top 5 der Saison. Der Weekend Thunder hat einen würdigen Champion gefunden und freut sich darauf im nächsten Jahr wieder spannende, faire Rennen bieten zu können.

Text von Conrad Wegener und Thomas Schlösser
Bilder von Conrad Wegener und Thomas Schlösser



Viel Übersicht war in dieser Situation

In Runde 161 fuhr auf einmal Wegener in die Box und stellte seinen X-Box Dodge ab. Was war geschehen? Es gab keinen ersichtlichen Grund für einen Schaden am Auto. Technisch war alles okay. Wie das reale Leben eben so spielt, hatte Wegener eine Verabredung mit seinen Eltern, um auf den Weihnachtsmarkt zu gehen. Dabei lag er sicher auf Platz vier. Schade, aber das reale leben ging eben vor. Trotzdem super das er mitgefahren ist, solange es die Zeit erlaubte.



Wagner verursacht die zweite und letzte Yellow dieses Rennens

LIFE

FOR

SPEED

13. und vorletzter Lauf zur GLC in South City

Am vergangenen Mittwoch trafen sich die GLC-Fahrer wahrscheinlich zum vorletzten mal, um mit LFS - Version S1, ein offizielles Liga-Rennen auszutragen. Und, soviel sei schon verraten, es gab das wahrscheinlich spannendste, engste und härteste Duell um den Sieg. Wie es dazu kam? Nun, die Umstände vor dem Rennen jedenfalls hätten es nicht vermuten lassen.



Die Verfolger im Sprint: Saube und Fingerhut

Gefahren wurde auf der Konfiguration Unofficial-1-Reversed, mit dem den Fahrern bereits vertauten LX6, die Rakete auf Rädern. Auf den ersten Blick erscheint das Streckenlayout keine großen Schwierigkeiten zu beinhalten, aber vor allem die letzte Doppelrechts-Bergauf Kurve hatte es in sich.

Nach dem die Hälfte des einstündigen Trainings verstrichen war, tauchte der Meisterschaftsführende Marcus Jirak endlich auf.



Der Start ins Hauptrennen

Seine Mechaniker hatten es nicht mehr geschafft seinen

Einsatzwagen rechtzeitig in der Fabrik zusammenzubauen. Noch vor Ort wurde der Wagen montiert und gerade so für die Qualifikation rechtzeitig fertig, Jirak konnte nur zwei Installations-Runden fahren.



Startcrash: Föllner, Saube und Walter

Als Führender mußte er als Erster seine Hotlap fahren und schaffte eine, in Anbetracht der Umstände, respektable Zeit von 0:58,83 Min., welche am Ende zu Platz 4 reichte. Als Zweiter fuhr Tobias Walter, er sicherte sich die Pole mit 0:57,04 Min.. Genau eine Sekunde dahinter folgte Newcomer Marco "DSL" Saube. Dritter wurde Dominic Fingerhut mit 0:58,38 Min.. Hinter Jirak lagen Schloesser, Rene Cremer, der Meisterschaftsdritte Peter Dikant nur auf Platz 7, gefolgt von Werner Reichert, Timo Föllner und Roland Rauch.



Debutant Marco Saube vor seinen Fans

Leider konnte das Sprint-Rennen nicht sofort gestartet werden, einige Saube-Fans waren derart begeistert, das

sie über die Sicherheitszäune auf die Start-Ziel-Gerade kletterten. Nachdem sie alle mit Autogrammen versorgt waren, konnte es endlich losgehen. Tobias Walter konnte seine Spitzenposition verteidigen und setzte sich kontinuierlich ab. Bereits in Runde 3 gelang ihm mit 0:56,60 Min. die schnellste Runde des Renntages. Hinter ihm lag Marco Saube, frenetisch angefeuert von seinen Fans. Sein Martini-LX6 lag lange Zeit an der zweiten Position vor Peter Dikant und Rene Cremer. Marcus Jirak hatte zu Beginn Probleme, er musste sich erst noch an die Strecke gewöhnen. Nachdem er bis auf den siebten Platz zurückgefallen war, erkämpfte er sich bis zur karierten Flagge noch Platz 2!



Start zum Sprint

In Runde 7 übernahm er Platz 6 und schickte sich an das Loch zu Rene Cremer zuzufahren. 10 Runden später überholte er Rene und setzte sich an Position 6. In Runde 19 dann plötzlich ein Aufschrei der Fans: Saube biegt im Drift auf die Gegengerade ein, Fingerhut lässt sich nicht lumpen und setzt sich neben ihn. Marco kann jedoch Dominics Angriff abwehren.

Durch ihr Duell haben sie jedoch einige Meter liegen lassen, was Peter freut, der nun in Schlagdistanz zu Dominic liegt und dahinter kommt schon Marcus angefliegen.

Eine Runde später, Eingangs der Gegengerade. Diesmal ist es Dominic der in Schwierigkeiten kommt, er dreht sich beim rausbeschleunigen vor Peter's LX6.



Kurz vor dem Ziel: Saupe, Fingerhut, Dikant, Föller, Jirak und Cremer

Er kann den Zusammenstoß vermeiden, kommt jedoch nicht optimal aus der Kurve, im Gegensatz zu Marcus. Er hat leichtes Spiel und zieht ganz rechts rüber und aufgrund des Geschwindigkeitsüberschusses vorbei auf Platz 3. Eine halbe Runde später läuft die Verfolgergruppe auf Roland Rauch und Thomas Schloesser auf. Saupe zögert einen Moment zulange, Jirak fährt voll auf Angriff und zieht vorbei auf Platz 2.. Dennoch gelingt Marco mit Platz 3 ein tolles und vor allem fehlerloses Debut. Nicht nur die eigenen Fans applaudierten ihm im Ziel.



Fingerhut verliert den dritten Rang

Marcus sichert sich mit Platz 2 wichtige Punkte im Titelrennen, Peter erreicht nach misslungener Qualifikation mit Platz 4 ein versöhnliches Ergebnis, ihm folgt Rene Cremer.

Dominic Fingerhut war der Verlierer des Sprints, durch den unglücklichen Fahrfehler verliert er den Podestplatz.

Auf Platz 7 kommt Werner Reichert ins Ziel, gefolgt von Roland Rauch und Timo Föller.

Die Auslaufrunde wurde schnell beendet, nun galt es die Wagen wieder fitzumachen für das Hauptrennen über 44 Runden. Die Stimmung unter den Fans war ausgezeichnet, gespannt warteten sie auf den Start zu einem vielversprechenden Rennen. Sie wurden nicht enttäuscht, am Ende hielt es kaum jemand auf den Plätzen. Doch der Reihe nach.



Die letzten Kurven

Da Thomas Schloesser den Sprint vorzeitig beendete, durfte er von der Pole starten. Ihm gelang ein perfekter Start womit er seine Spitzenposition leicht verteidigen konnte. Allerdings gab es am Ende des Feldes großen Durcheinander, Timo Föller touchierte unglücklich die Leitplanke.

Sein Auto wurde zurück auf Strecke gedreht, Marco Saupe konnte die Kollision nicht verhindern, ebenso wenig Tobias Walter, der plötzlich einen LX6 quer vor sich hatte. Nach einer Runde lag Thomas in Führung, auf Platz 2 fuhr Roland der von Dominic gejagt wurde.

Danach Peter, Marcus, Werner und Rene. Tobias, Marco und Timo folgten abgeschlagen auf Platz 8, 9 und 10. Hitzige Duelle folgten, Fahrfehler waren die Folge. Roland drehte sich Eingangs der Start-Ziel Geraden, Rene und Werner fielen ebenfalls etwas zurück, Tobias und Marco hatten den Anschluß wiederhergestellt.

Nach der zweiten Runde lag Tobias bereits hinter Marcus in Sichtweite.



Jirak erkämpft sich Position 2 im Sprint

Dominic und Peter übten derweil Druck auf Thomas aus, bereits der erste Angriff von Dominic führte zum Erfolg. Peter zog ebenfalls kurz darauf vorbei, in seinem Schlepptau lauerte bereits Marcus. Kompromisslos fuhr er in der letzten Kurve innen durch und schaffte somit einen Puffer zwischen sich und Tobias. Dieser schaffte es jedoch sofort auf der Gegengeraden nachzuziehen, worauf Marcus gleich nochmal ein Scheit nachlegte und parallel Peter angriff.



Enger gehts nicht

Nach vier Runden hieß der Führende Fingerhut, der Zweite Jirak, der Dritte Dikant gefolgt von Walter.

Als Rene Cremer das Rennen aufgab, setzte Tobias nach und tauschte die Position mit Peter. Eine Runde später übte Marcus Jirak bereits Druck auf Dominic Fingerhut aus, Tobias kam etwas näher ran.

Immer mehr Fans hielt es nicht mehr auf den Sitzen, gab es nicht nur viele Überholmanöver an der Spitze, nein, im gesamten Feld gab es harte Kämpfe um die Positionen, Rennsport vom allerfeinsten.

Trotz aller Härte mit der die Duelle geführt wurden, gab es nicht einen Zwischenfall, jeder fuhr sehr fair und ließ dem Kontrahenten genügend Platz zum Überleben.



Schloesser mit perfektem Start

Nach Runde 7 wurde die Luft für Dominic bereits sehr dünn, schließlich konnte er den Vormarsch von Marcus nicht aufhalten, als dieser sich auf der Gegengeraden in der 8. Runde die Führung schnappte. In der letzten Kurve in Runde 9 wurde Dominic etwas weit nach außen getragen, die Tür für Tobias war offen.

Der Startschuß zum Showdown in South-City war gefallen. Die Fans waren völlig aus dem Häuschen in Erwartung auf den Kampf um die Spitze. Vorentscheidung im Meisterschaftsrennen konnte noch keine Fallen, es ging viel mehr um die Frage: "Wer gewinnt dieses Rennen und sichert sich damit die bessere Ausgangsposition für das Finale in einer Woche?"



Pulkfahren im Hauptrennen

Ab der 11. Runde lagen Marcus und Tobias nur eine Wagenlänge auseinander, Dominic hatte die Logenposition inne und hätte sofort zurückschlagen können, wenn sich einer der beiden einen Fehler erlaubt hätte.

In den folgenden Runden versuchte Tobias alles um Marcus zu überholen. Vergeblich, Marcus stelle einmal mehr seine Extraklasse unter Beweis. Es gab sie einfach nicht, die Lücke, auf die Tobias wartete. Außenrum, Innenrein, es hatte keinen Zweck. Marcus Rezept war relativ einfach. In der Kurve vor der Gegengeraden besser als Tobias rausbeschleunigen um ihn nicht zu arg in den Windschatten kommen zu lassen. In den anderen Kurven einfach alles dichtmachen und es gelang ihm fabelhaft, Runde für Runde, 10 Runden, 15 Runden, 20 Runden. Selten gelang es Tobias die Nase des LX6 in frischen Fahrtwind neben Marcus zu strecken, er hatte stets eine Antwort parat.



Das Führungstrio zu Beginn: Schloesser, Fingerhut und Dikant

Jedoch unterliefen den beiden auch hin und wieder aufgrund des wahnsinnig hohen Tempos Fahrfehler. Nur jedesmal war Tobias ein paar Meter zu weit weg, wenn Marcus einen kleinen Schlenzer hatte, weil er zuvor ebenfalls Mühe hatte sein Auto zu bändigen.

So ging das Spiel weiter, zur Rennhälfte hatten sich die beiden etwas von Dominic absetzen können, ca. 3 Sekunden betrug der Vorsprung. Auf Platz 4 lag Peter Dikant, 5. war Marco Saupe vor Thomas Schloesser, Roland Rauch, Werner Reichert und Timo Föllner rundeten das Feld ab. Als sich das Rennen langsam in die Länge zog und die Fahrer langsam erste Ermüdungserscheinungen in Form kleiner

Konzentrationschwächen spürten, kam unter den Fans langsam Zweifel auf ob Tobias noch ein Überholmanöver schaffen würde. Die anderen fieberten mit Marcus und hofften, daß er fehlerlos blieb. Zu Beginn der zweiten Rennhälfte gab es dann endlich ein Überholmanöver, allerdings unter den Fahrern Fingerhut und Dikant, letzterer schnappte sich Position 3.



Fingerhut geht vorbei, während Dikant zum überholen ansetzt.

Vorne kam es inzwischen auch mal vor das der Abstand größer als eine halbe Sekunde war. Jedes mal mußte sich Tobias wieder in einem Kraftakt ranfahren. Wie heißt es so schön: "Ranfahren ist eine Sache, vorbeikommen eine andere...!"



Im Parallelflug nach vorne: Jirak gegen Dikant, Walter gegen Schloesser

Letzteres schien ihm langsam unmöglich bei einem Marcus in Topform und, das lasse man sich noch mal auf der Zunge zergehen: 2 Runden Vorbereitung ! Später gab er in Interviews an, sich schon mit dem zweiten Platz abgefunden zu haben. Auch nach drei Viertel des Rennens lag Marcus an der Spitze, ohne das Tobias es einmal geschafft hat sich vor ihn zu setzen.

8 Runden vor Schluss schaffte er es zum wiederholten Male Marcus in einen engen Zweikampf zu verwickeln, fast komplette Runden wurde nebeneinander gefahren. Dann kam auf einmal alles anders.



Das neue Führungstrio im Hauptrennen

In Runde 36 fuhren die beiden seit der ersten Kurve 2-wide, auch auf der Gegengeraden und im letzten Streckenabschnitt. Marcus außen, Tobias innen. Am Ende kam Tobias aus der letzten Kurve einen Tick besser raus und übernahm die Führung, das Bollwerk Jirak hatte doch noch mal in einem für ihn nutzbarem Moment nachgegeben. In den letzten paar Runden konnte Tobias den Vorsprung minimal ausbauen, jedoch mußte er bis zum Schluss zittern, auch Überrundungen standen noch an. Einen Moment zu lange gezögert bzw. zu vorsichtig und Marcus wäre wieder vorbei gewesen.



Spannend: Jirak und Walter im Hauptrennen

Aber es ging alles glatt. Tobias gewann das furiose Rennen vor einem verständlicherweise enttäuschten Marcus, Dritter wurde Dominic. Platz 4 belegt Peter Dikant, Debütant Marco Saupe und Roland Rauch auf 5 und 6, gefolgt von Thomas Schloesser und Werner Reichert.

Somit wird die Meisterschaft im letzten Rennen entschieden, allein schon die Strecken-/Auto-Kombination verspricht ein aufregendes Rennen. Das Finale findet am 15.12.04 in Fern-Bay auf der Rallye-Strecke X-Green statt. Zur Auswahl stehen die Autos mit Turbo-Motor, wobei alles auf ein reines RB4 Rennen hindeutet, das einzige Auto mit Allradantrieb. Die Strecke ist die kürzeste im Kalender und vom Topspeed her die niedrigste mit nur einer kurzen Start/Ziel-Geraden. An deren Ende dürfte auch die einzige Überholmöglichkeit liegen, wenn überhaupt.

Falls es noch Fahrer gibt die auch mal LFS-Liga Luft schnuppern wollen, einfach mal im Forum vorbeischaun. Das wäre die einzige Möglichkeit sich das Rennen noch anzuschauen, denn selbst die kürzlich aufgestellten Zusatztribünen sind schon restlos ausverkauft.

Hier noch einige Facts nach 13 von 14 Rennen:

Marcus Jirak führt mit 646 und 12 Punkten Vorsprung vor Tobias Walter. Peter Dikant konnte bisher 607 Punkte Sammeln. Diese 3 Fahrer werden die Meisterschaft unter sich entscheiden.

Dominic Fingerhut hat seinen 4 Platz schon im Sack, ebenso Werner Reichert seinen 5 Gesamtrang.

Kommentare zum Rennen:

Thomas Schloesser:

Mit der Quali-Runde war ich eigentlich zufrieden, zumal es mir gelang eine neue PB zu fahren. Im Sprint bekam ich leider Probleme mit dem Motor und meine Crew riet mir zur Aufgabe, um das Auto für das Hauptrennen wieder flott zu machen.

Im Hauptrennen hatte ich dann anfangs die Führungsposition inne, im Verlauf des Rennens hatte ich noch ein tolles Duell mit Roland Rauch, wir haben uns gegenseitig zu neuen Bestzeiten gejagt.

Dominic Fingehut:

Mir der Qualifikation war ich sehr zufrieden, mit meiner Zeit und mit dem dritten Startplatz sowieso. Im Rennen lag ich lange auf Platz 3 hinter Marco, kurz vor Schluß habe ich wegen einem Dreher 3 Positionen verloren. Sehr ärgerlich so kurz vor Schluß.

Im Hauptrennen konnte ich zu Beginn in Führung gehen, später hatte ich von Platz 3 aus das Duell zwischen Marcus und Tobias beobachtet. Gegen Ende mußte ich mich noch gegen Peter wehren, was mir auch gelang.

Tobias Walter:

Meine Pole-Zeit hat mich überrascht, war eigentlich eher eine Sicherheitsrunde. Der Sprint verlief ohne nennenswerte Vorfälle, ich konnte mich schnell absetzen.

Das Hauptrennen war für mich das bisherige Saison-Highlight. Ab der 8. Runde hatte ich ein wahnsinniges Duell mit Marcus, er hat es extrem geschickt angestellt mir jegliche Chance auf ein Überholmanöver zu nehmen.

Ich dachte eigentlich schon ich komme nicht mehr vorbei. Erst nichts trainiert, dann über die Hälfte des Rennens fehlerlos, was muß dieser Mensch für starke Nerven haben.

Einfach nur grandios ! Danke an dieser Stelle für das wahrscheinlich härteste, längste und fairste Duell das ich je hatte.

Aus South City: Tobias Walter

Das Warten hat ein Ende.

1. Testlauf zur GTR-Trophy

Die Admins wollten es geheim halten. Nicht anders ist zu erklären, wieso eine der wichtigsten Meldungen der GTR Gemeinde hinterrücks gegen Bestechungsgeld gekauft werden musste, um hier zu erscheinen.

Aber gut informierte Kreise unterrichten uns über folgenden Fakt:

**Am kommenden
Freitag, 17.12.2004
wollen wir einen
ersten Testlauf der
kommenden GTR-
Trophy starten.**

Da wir aus Kapazitätsgründen vorerst nur 2 Grids anbieten, ist die Starterzahl auf 50 Fahrer begrenzt. Also Augen auf, wenn die Anmeldung beginnt.

Als erster Track wird Donington gefahren, es kann also nicht schaden, eine PB im Wunschauto parat zu haben

Zu den Regeln:

1. Der Server bleibt bei den üblichen Einstellungen, Ausnahme ist die Cockpit-View, die NICHT vorgeschrieben ist ! Die Rennlänge wird ca. 70 Minuten betragen ! (Tyrewear und Verbrauch x2 !!)
2. Das erste Rennen wird bei trockener Strecke gefahren !
3. Joinen erfolgt im Training, gefahren wird NICHT, bis nach 10 Minuten in Quali1 gevotet wird !
4. Es stehen 20 Minuten Quali1 zur Verfügung !
5. Danach wird ins Warmup gevotet, es stehen 5 Minuten für Setup und Real-Abtanken der Fahrer zur Verfügung. Es wird NICHT gefahren !!

6. LOS GEHTS !!

7. Anmeldung per PN bei Forums-User "GTR-Trophy" mit Bestzeit und Nennung der Klasse GT oder NGT !!! (Keine Angabe des Fahrzeugtyps) Der Anmeldebeginn wird voraussichtlich Sonntag-Abend sein, und zwar mit Anlage des neuen Users "GTR-Trophy".

8. Für die beiden Klassen werden nach PB sortierte, getrennte Listen geführt. Beide Klassen werden sodann gleichmässig auf die Grids verteilt !

9. Jeder Fahrer darf bis zu 3 mal per PN eine neues Car oder einen Wechsel der Wagenklasse vornehmen. PB-Verbesserungen im Bereich von etwa 1 sekunde sollten auch gemeldet werden. Nachmeldeschluss ist 48 Stunden vor Rennbeginn !

10. Für die Platzierungen werden folgende Grundpunkte vergeben:

1. = 25 P. , 2. = 21 P. , 3. = 19 P. , 4. = 18 P. , 5. = 17 P. , 6. = 16 P. etc....

Für die Zielankunft werden in Grid A 15 Punkte und in Grid B 8 Punkte zugeschlagen !!

11. Für die Cars gelten innerhalb der Klassen folgende Multiplikatoren/Handicaps:

GT: Saleen/ F550 : 1.0

Lister/Lambo/F575 : 1.05

Viper : 1.1

Corvette : 1.15

GT2 : 1.3

NGT: GT3 / F360 : 1.0

Morgan : 1.1

BMW : 1.2

Elise : 1.3

Die Fahrerwertung beider Grids und Klassen erfolgt dann in einer gemeinsamen Wertung ! Die Gesamtlänge des Events sollte pro Grid bei ca. 110-120 Minuten liegen.

Da wir beide Grids nacheinander austragen wollen, kommt für das 1. Event nur der Freitag in Frage, da es für Grid A doch recht spät werden wird.

Beginn des Joinens für Grid B: 19:50

Beginn des Joinens für Grid A: ca. 21:50

Wir werden Ersatzfahrer mit auflisten, wer also kurzfristig verhindert ist, sage dies bitte IM FORUM (nicht im Chat !!), damit wird der folgende Ersatzfahrer startberechtigt !

Dieses erste Event ist ein Testlauf für den gesamten Ablauf und natürlich auch für den Wertungsmodus (Okay, seien wir ehrlich: Auch für die Stressresistenz der Admins). Ich würde mich sehr freuen, wenn wir ein buntes Starterfeld sehen, und alle Fahrer Spass an der Sache haben !!

Sollte zwischenzeitlich nicht noch wesentliches passieren (noch 1-2 mal Mittwoch bis dahin...) warnen wir allerdings auch vor überzogenen Erwartungen, was diese Races angeht.

Man bedauert die Begrenzung auf 50 Fahrer, aber man hofft, dass es bald aufwärts geht.

Man behält sich sogar kurzfristige Änderungen und Verbesserungen des Ablaufs vor, falls dies aus organisatorischen Gründen nötig sein wird.

Alles in allem kann man aber nun gespannt sein, ob die Erwartungen, die 500 Neuanmeldungen mit sich bringen annähernd erfüllt werden können.

And it's all Yellow...

DOM-Jahresrückblick in Gelb

Die Nascar DOM-Tabelle weist 114 Fahrer für die abgelaufene Saison 2004 aus. In 36 Rennen verursachten sie insgesamt 979 Yellow-Unterbrechungen die inklusive Chat-Strafen, und Protesten zu 28.233,5 Strafpunkten addierten. Als absolute Unfallkönige erwiesen sich die Fahrer des DOM-2 Grids mit 390 Rennunterbrechungen, gefolgt von der DOM-3 mit 311 und des "grünsten" Grids, der DOM-1 mit "nur" 278 Gelbunterbrechungen.

Absolutes Langsamfahr-Highlight war Martinsville. Die DOM-2 hält den absoluten Saisonrekord mit 24 Unfällen, bei der DOM-3 war da schon bei 22 Yellows Schluss, die DOM-1 brachte es immerhin noch auf 21.

Auch war Martinsville Schauplatz für die kuriosesten Unterbrechungen, so wurden dort Strafen für "Parking" und "too slow driving" vergeben.

Die REKO war im Dauereinsatz. Andre Schmidt betreute bis auf zwei Rennen, in denen er von Stefan Lippert vertreten wurde, die DOM-1, Mike Kadlcak und für drei Rennen Tobi Schlottbohm die DOM-2 und Andy Wilke zeichnete für die DOM-3 verantwortlich.

Hierbei zeigte sich, in der DOM-1 hatte man nicht nur den Vorteil der besten Fahrerkollegen sondern auch einen besonders "einfühlsamen" Reko.

Immerhin beurteilte Schmidt rund jede 21. Yellow als "Rennunfall" und verzichtete auf die Vergabe von Strafpunkten.

In der DOM-2 gab es trotz der vielen Unfälle weit weniger "durch das Renngeschehen als unvermeidbar angesehenen Zwischenfälle", so wurde hier nur jede 78. Yellow als "Rennunfall" eingeschätzt.

Auch die kuriosesten Strafenentscheidungen gab es in diesem Grid. Die Reko ging eindeutig bei "Ferndiagnostiker Nr.1 - Heinz Prüller" in die Schule, so konnte er anhand des Replastydiums zweimal



Schnelligkeit mag im Oval ein Qualitätskriterium sein, bei der Yellow-Auswertung ist sie dies sicher nicht. Zwar konnte sich der DOM-3 Grid immer noch am Rennabend über eine Yellow-Auswertung "freuen", so gut wie nie gab es Rennunfälle.

"Verschalten" als Ursache eines Motorschadens ausmachen. Die Grundsatzentscheidung, dass durch Motorschäden verursachte Yellows nicht weiter verfolgt werden sollten ignorierend, wurden in diesen Fällen sehr wohl Strafpunkte vergeben.



Auch "Kettenreaktion", als Yellowursache auch in anderen Grids bekannt - dort jedoch immer strafenfrei - wurde im DOM-3 Grid rigoros mit Punkten bedacht.

Oliver August hatte in Pocono Glück. Ein "absichtlicher Abschuss in der Auslaufrunde" wurde lediglich mit Strafpunkten bedacht wobei laut Regelwerk durchaus auch ein Ausschluss aus der Liga möglich wäre.

Michael Haase hält den Rekord für die meisten Strafpunkte für ein Vergehen (ohne §4.6-Reko-Erhöhung): 60 Punkte nach Protest eines Mitfahrers für Crash under Yellow mit Strafverschärfung Restart Lap. Dass dies in sich widersinnig ist sei auch noch erwähnt, denn Restart-Yellows bekommen einen Punktezuschlag damit in der Restart-Runde vorsichtiger gefahren wird, wieso jedoch ein "Crash under Yellow" auch mit einem Restart-Aufschlag

kein "Crash under Yellow". Ein Beispiel von vielen bei denen ein "Normalsterblicher" die Entscheidungen und Argumentationen der Reko nicht nachvollziehen konnte. Insgesamt wurde 61 mal Protest gegen Entscheidungen der Reko oder gegen Mitfahrer eingelegt, 13 mal wurde daraufhin die Strafe von einem Fünfergremium verdoppelt.

Als überaus positive Entwicklung kann das "Mitteilungsbedürfnis" der Reko gewertet werden.

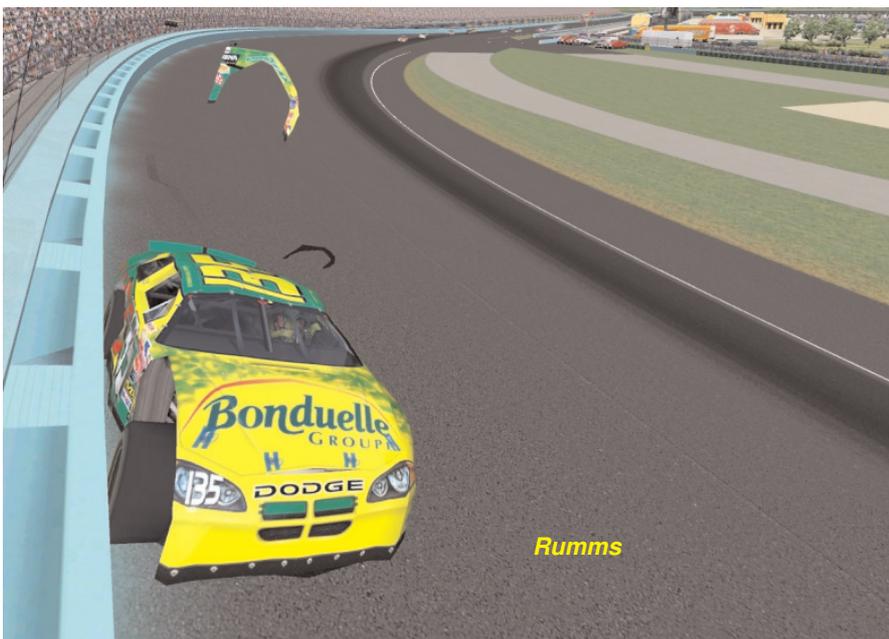
Hier am Beispiel Andre Schmidt: "Ich hab gehört dass der Spotter wieder was von Debris meinte, aber die Yellow ist eindeutig auf den CL zurück zu führen", oder "es ist zwar so das Michael ein wenig nach unten kommt, aber wo soll er bei einem 3wide denn bitte hin?"

Da muss der innen Fahrende auch entsprechend Platz lassen und nicht in den Turn fahren als wenn er alleine wäre."

Jeder wird an seinen Leistungen gemessen. Die Fahrer an ihren Platzierungen, der Grid an der Anzahl der Yellows und eben auch die Reko.

Für die nächste Saison gibt es wieder kleine und größere Änderungen im Reglement und hoffentlich auch ein einheitlicheres Vorgehen der Reko damit Vergehen in jedem Grid gleich bzw. gar nicht geahndet werden. Mehr Kontinuität der Reko, einerseits gridübergreifend, andererseits zeitlich in der Beurteilung der Yellows, von den Fahrern weniger Unfälle und vor allem weniger Anbiederei in diversen Yellow-Threads - die Wunschliste für die Saison 2005.

Text: Reinhard Frey
Fotos: Markus Mac Coy



Christoph Guler kommt die zweifelhafte Ehre zuteil, als einziger Fahrer für einen "unsinnigen Protest" Strafpunkte ausgefasst zu haben.

versehen wird ist klärungsbedürftig. Entweder Yellow wurde bereits ausgelöst und mit Restart-Zuschlag versehen oder es war



Fünf Rennen = Fünf Siege = Roland Rauch

Das letzte Rennen der GRRL Trophy



Am 7.12.04 fand das letzte Rennen der GRRL Trophy statt. Das Saisonfinale wurde auf der VR eigenen Strecke von Road America/Elkhart Lake abgehalten. 16 Fahrer kamen, um die Saison mit den Trans-Am Wagen in den verdienten Ruhestand zu schicken.

In der Qualifikation fuhr Roland Rauch bereits zum dritten Mal in der Mark Donohue Trophy auf die Pole. In Elkhart Lake benötigte er 1:59:506 sek für den ersten Platz. Der zweite Platz ging an Daniel Voigt. Platz sicherte sich Andy Wilke vor Andreas Gaida und Chris Hellwig.

Im Rennen schien die Sonne bei 83°F (28°C). Gleich beim Start vertat sich Voigt mit der Übersetzung seiner Gänge. Dadurch konnten Wilke und Hellwig innen vorbeiziehen. Gaida dazu: "Am Start wäre es alles super gelaufen, wenn nicht vor mir Daniel total geschlafen hätte bzw. mit seiner komischen Übersetzung nicht aus den Füßen kam... dadurch ist nicht nur Andy Wilke durch gekommen sondern Chris Hellwig auch gleich noch." Beim Anbremsen auf Kurve fünf verschätzte sich Steffen Schmoranz und wich in letzter Sekunde nach rechts aus, um nicht Gaida abzuschleifen. Gaida verfolgte dies wohl im Rückspiegel, denn er sah nicht, dass sich Maurice Rudolph innen an ihm vorbeischlich. Arnulf Köhler hatte in Kurve sieben leichte Probleme und geriet ins Gras.

Er verlor zwei Plätze an Andreas Kröger und Conrad Wegener. Gaida probierte nun wieder an Rudolph vorbei zukommen, verschätzte sich aber in Kurve sechs und hätte Rudolph beinahe abgeräumt. Wenig später drehte sich Michael Neuberger in der gleichen Kurve. Auch Schmoranz erwischte es in der zweiten Runde. Er beschleunigte zu sehr aus der lang gezogenen Rechts und drehte sich in die Mauer. Nachfolgende Fahrer hatten Glück das sie Schmoranz nicht trafen. Nachdem alle vorbei waren, konnte er weiterfahren.



Schmoranz dreht sich

Voigt fuhr durch seinen Fehler beim Start nun hinter Hellwig, war aber deutlich schneller. Während Rauch und Wilke davonzogen, suchte Voigt einen Weg an Hellwig vorbei. Doch in der dritten Runde kam Hellwig in Kurve zwölf etwas zu weit ins Kiesbett und Voigt konnte an ihm vorbeiziehen. Er hatte aber schon drei Sekunden Rückstand auf Wilke. Gaida schaffte es dann auf der Start-Ziel Geraden an Rudolph vorbei, was nicht lange hielt, denn in der gleichen Runde drehte er sich in Kurve zwölf.

Auch Rainer Kreuzer konnte mit vorbei ziehen. Im Hinterfeld fighteten Gil Ritter und Andreas Kröger um Platz 11. In Runde sechs kam Kröger in der letzten Kurve jedoch leicht aufs Gras und rutschte ins Kiesbett. Wegener rückte eine Position vor. Zur gleichen Zeit drehte sich Schmoranz in Kurve eins und beendete frühzeitig sein Rennen. Nur zwei Kurven später erwischte es Rudolph Ausgangs Kurve drei. Er übersteuerte und schlug leicht in die Mauer. Kreuzer und Gaida machten einen Platz gut. Doch Kreuzer verlor diesen fünften Platz nur wenige

Sekunden später. Er stellte sich kurz nach der Berg-Auf-Passage quer. Nun hatten sich Gaida, Rudolph und Kreuzer alle einmal gedreht und ihre Positionen wie von der dritten Runde wieder übernommen.

In der achten Runde drehte sich Thorsten Schulz. Bei ihm machte die Gearbox schlapp. Das Aus für ihn. Eine Runde später startete Bernard Bram ein Überholmanöver an Thomas Althaus. Dabei berührte er Althaus ganz leicht, doch drehte ihn nicht um. In der zehnten Runde kam jedoch das Aus für Althaus. Er verpasste seinen Bremspunkt in Kurve acht und rutschte ins Gras. Der vierte Voigt konnte seinen Rückstand auf Wilke jede Runde verkleinern. Er fuhr eine schnelle Runde nach der anderen. In der achten Runde fuhr er die Schnellste. 1:59:559.

Doch er übertrieb es und drehte sich Runde neun und zwölf. Dadurch verlor er über 14 sek auf Wilke, blieb aber auf Platz drei.

Kurve 12: Dreher von Gaida



Voigt nach seinem Rennen: "Als ich an Chris dann vorbei war, galt es, wieder Anschluss an Andy zu finden, der inzwischen schon einiges an Boden gutgemacht hatte.

Dummerweise habe ich mich dann vom Jagdinstinkt packen lassen und bin irgendwann nur noch Hotlaps gefahren, was dann auch, wie fast zu erwarten, irgendwann zu einem Dreher führte. Obwohl mein Rückstand danach wieder auf gut 7 Sekunden gewachsen war, hätte es am Ende sicherlich dennoch spannend werden können, wenn ich nicht 3 oder 4 Runden darauf noch einen 2. Dreher fabriziert hätte.

Nach diesem Dreher, der übrigens wie auch der erste schon glücklicherweise ohne Fremdkontakt blieb, bin ich dann nur noch meine Runden gefahren und habe auf die Zielflagge gewartet." In der zehnten Runde schaffte es Kröger an Ritter vorbei auf Position zehn. Wegener folgte eine Runde später. Doch Wegener seine Konzentration ließ nach und rutschte in Kurve drei ins Gras, kam aber vor Ritter wieder raus.

In der 13. Runde drehte sich Chris Hellwig in Kurve sechs. Er musste damit seinen vierten Platz an Andreas Gaida abgeben. Eine Runde später geriet Wegener erneut neben die Strecke. Diesmal nutzte Ritter aber seinen Fehler aus und schob sich wieder auf P10. Wegener setzte nun alles daran Ritter noch abzufangen, doch dabei geriet er

Ausgangs der siebten Kurve ins Schleudern und prallte gegen die Mauer, setzte seine Fahrt jedoch ohne Probleme fort. In der vorletzten Runde dann der entscheidende Fehler von Gil Ritter. Er verbremste sich in Kurve fünf und stand quer in der Kurve. Wegener fuhr innen vorbei. Er konnte seinen Vorsprung trotz einiger Fehler ins Ziel retten.

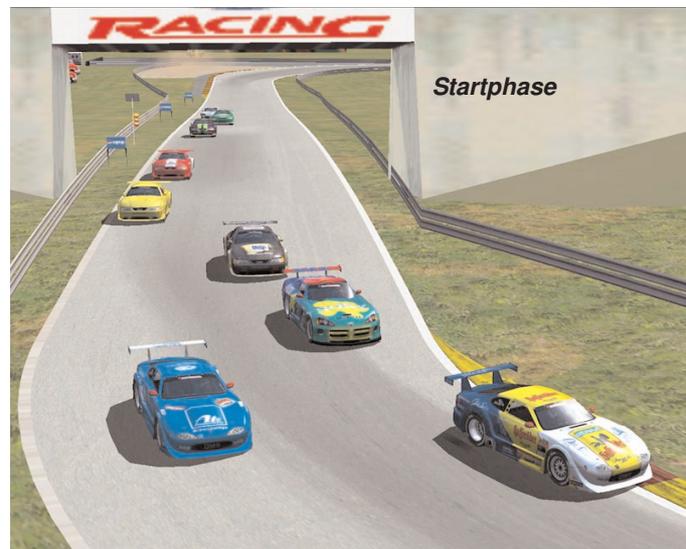
Sieger wurde wieder einmal Roland Rauch, der 17 von 17 Runden führte. Mit 12 sek Rückstand kam Andy Wilke erneut als zweiter ins Ziel.

Beide fuhren und ein fehlerfreies Rennen. Trotz zwei Dreher fand sich Daniel Voigt verdient als dritter auf dem Podium: "Mit dem 3. Platz kann ich jedenfalls sehr zufrieden sein, auch wenn ich zugeben muss, mir vor dem Rennen etwas mehr erhofft zu haben. Alles in Allem war es ein sehr schönes Rennen" Auf Platz vier stand Andreas Gaida, vor Chris Hellwig und Maurice Rudolph. Die Plätze sieben bis 13 belegten: Kreuzer, Bram, Kröger, Wegener, Ritter und Köhler. Insgesamt gab es nur drei Ausfälle.

Durch seinen fünften Sieg im fünften Rennen sichert sich Roland Rauch die Mark Donohue Trophy mit insgesamt 352 Punkten. Mit 308 Punkten steht Andy Wilke auf Platz zwei. In der Endwertung auf Platz drei steht Thomas Althaus mit "nur" 204 Punkten. Mit 166 Punkten schaffte es Gil Ritter bis auf Platz vier und den fünften Platz belegt Chris Hellwig mit 149 Punkten.

In der Gesamtwertung steht ganz oben Andy Wilke mit 605 Punkten und zehn gefahrenen Rennen. Auf Platz zwei Thomas Althaus mit 541 Punkten und 14 gefahrenen Rennen. Den dritten Gesamtrang sicherte sich Roland Rauch mit 488 Punkten und nur acht gefahrenen Rennen.

Das war sie also die GRRL Trophy 2004. Vielen Dank an Gil Ritter, der den genialen Trophy Organizer programmiert hat und immer fleißig die News geschrieben hat.



Wer weiß ob es 2005 wieder eine Trophy geben wird. Wenn dann wahrscheinlich mit dem GTP-Mod vom Team Redline und vielleicht auch mit Gil und seinem Organizer. :-)

Informationen zum GTP-Mod gibt es im VR-Forum unter: <http://forum.virtualracing.org/thread.php?threadid=27352>

Conrad Wegener

GGPLC: Saisonrückblick Jim Clark-Cup 2004 (Teil 2)

Von Alien-Rookies und verpassten Chancen



Was bisher geschah: Bereits nach Rennen 5 drohte im JCC 2004 die große Langeweile auszubrechen. Jedenfalls, wenn es nach dem Willen der bisherigen Serien-Podiumsfinisher, die aus dem All kommend die VR-Gemeinschaft im Handstreich übernommen hatten, gegangen wäre. Aber glücklicherweise geht es im Rennsport eben nicht ganz so leicht ...

Rennen 6: Monza, 18.04.2004

Monza ist wohl die ewige Klassikerstrecke im GGPLC-Zirkus, nicht zuletzt, weil sicher (fast) jeder GPL-Rookie hier seine ersten Fahrstunden in der historischen Formel 1 absolviert.

Wo sonst kann man aber auch - auf Originalstrecken von GPL - seinem Geschwindigkeitsrausch so hemmungslos fröhnen wie auf dieser topfebenen Piste in Ferrariland, die im 67er-Layout eben noch nicht eine durch kurze Geraden unterbrochene Aneinanderreihung von Sinnlosschikanen ist, sondern eine echte "Renn"-Strecke.

Vom Streckenprofil her bietet sich für echte Windschattenduelle ein sog. "Cheater"-Chassis von Lotus oder Eagle an, natürlich immer verbunden mit dem Nachteil dieser Diven, etwas verschnupft auf über einen längeren Zeitraum geforderte Maximaldrehzahlen zu reagieren. Dennoch setzten die allermeisten Teams auf eben diese Boliden, wobei die Cooper- und Ferrari-Truppe auf den Eagle wechselten. Die Brabhams setzten hingegen Ferraris ein (wobei im Nachhinein niemand im Team mehr wußte, wie diese Entscheidung eigentlich zustande kam) und Team Honda wechselte auf Lotus.

Beide neuen Fahrer machten in der Qualifikation auf sich aufmerksam, indem sie mal eben die Stammfahrer düpierten: Eugster stellte sich auf Pole, Marx auf Platz drei. Dazwischen und dahinter reiheten sich die übrigen Eagles und Lotusse ein, bis am Ende die BRM und Ferrari auftauchten. Kuriosum am Rande: Seni Höllmann fuhr das Training lieber im gewohnten Honda und kam mit diesem sogar auf Platz acht.

Er bemerkte zwar seinen Irrtum kurz vor Ende des Trainings, war auch rechtzeitig zum Rennen wieder auf den Server, aber dieses Mal im BRM statt im Eagle.



Apropos Honda ... es fehlte bei ihnen der bisher ärgste Widersacher der BRM-Piloten, Thomas Horn, dafür wurde jedoch die "Geheimwaffe" Fredy Eugster aufgeboten, kurz vorher als Ersatzfahrer für das Team verpflichtet. Ein weiterer Debütant war mit Patrick Marx (Cooper) am Start, der den Über-Alien des Teams, Justus Forschbach, würdig zu ersetzen versuchte.

Der Titel des "Pechvogel des Tages" war ihm damit schon vor Rennbeginn sicher. Bereits im Zeittraining, später auch im Rennen fiel auf, daß trotz der hinteren Positionen der Tabellenführer Oliver Reinhold und Timm Jagoda (BRM) hemmungslos gerast wurde, was alleine die Polezeit von 1:26,83 zeigt. Aber auch die schnellsten Rennrunden von Marx (1:27,19)

und Eugster (1:27,23) waren schneller als die ewigen Trainingsbestzeiten der meisten übrigen Fahrer.

Das Rennen selbst hatte einen Start-Ziel-Sieg des Debütanten Eugster zu bieten, letztlich ungefährdet mit großem Vorsprung. Erstaunlich war darüber hinaus, daß neben ihm auf dem Siegereppchen mit René Beitz und Roland Rauch (beide Cooper) ebenfalls neue Namen zu finden waren, aber eben nicht Marx, der sich in Runde eins mit der Hecke in der Parabolica anlegte. Nach gewonnenem Kampf mit der Streckenbegrenzung auf der Aufholjagd in Richtung Spitze, räumte er kurzerhand den bedauernswerten Thorsten Kaul (Ferrari) aus dem Weg,



dieser konnte allerdings wegen eines vorausgegangenen Motorschadens einfach nicht mehr so schnell zur Seite fahren, wie Marx hinter ihm auftauchte.

Profiteure dieser kleinen Mißgeschicke waren Kampfgrüppchen wie Jens Jung (Ferrari) und Andreas Ruehl (Lotus), meist, bis sich einer dieser Kontrahenten mit einem Motorschaden verabschiedete. Dennoch konnten die Teams, die auf eine hohe Ausfallquote hoffen mußten (BRM/Brabham), nicht zufrieden sein, denn es kamen am Ende 12 von 16 Fahrern ins Ziel.

Fazit des Rennens:

Tabellenführer unauffällig, "Rookies" mischen auf, ausschließlich Podiumsdebütanten erfolgreich.

Rennen 7: Estoril, 02.05.2004

Nach der historisch authentischen Strecke Monza folgte zu Frühlingsmitte mit der Reise nach Estoril ein Ausflug in die moderne Formel 1-Welt. Bereits in der "Silly Season" zwischen den Rennen wurden kritische Stimmen ob des Streckenlayouts laut, was jedoch die allermeisten Stammfahrer nicht von ihrer Teilnahme abhielt. Und auch GPL-Admin Marco Saupe - dem man die Streckenauswahl ankreidete - kam wider Erwarten ungeteert und -gefedert davon.



Nach dem "Aliencup" mutierte der JCC in der Saisonmitte zum "Alien-Rookiecup". Schon wieder konnte auf der JCC-Bühne ein neuer Ersatzfahrer begrüßt werden, hier der Ferrarimann Steffen Menz, der sich dem Publikum auch nachdrücklich in Erinnerung bringen sollte.

"Laßt Taten sprechen" oder "The Empire Strikes Back". So hätte das Motto des Rennens lauten können, denn die BRM-Fahrer hatten nach der biederen Monza-Performance offenbar trainiert, anstatt sich in den vorherigen Diskussionen zu vorausgaben.

Im Qualifying konnten Reinhold und Jagoda die Plätze eins und drei beanspruchen, Reinhold war jedoch nur hauchdünn in der Lage, den erneut blendend aufgelegten Eugster (wieder für Horn am Start) in Schach zu halten. Bereits als vierter folgte Menz, wobei diese Genannten als Einzige unter 1:47 min. blieben. Die übrigen Fahrer als Staffage des Rennens zu sehen, ist trotz eines gewissen Abstands zur Spitze nicht richtig, denn auch die nachfolgenden Piloten hielten enge Zeitabstände im Training. Allerdings klappte - wie so oft auf Addon-Strecken - die Schere zwischen den Fahrern, die Zeit zum Training gefunden hatten, zu den Übrigen

(ab dem hinteren Mittelfeld) recht weit auseinander.

Das Erstaunlichste am Rennen vorweg: 13 von 15 Fahrern am Start schafften es auf der unbekanntem Strecke in die Wertung, bei einem Piloten streikte der Motor erst wenige Runden vor Schluß. Daß dieser eine Fredy Eugster war, der über das gesamte Rennen dem späteren Sieger Reinhold den Schweiß auf die Stirn trieb und gar die ersten 15 Runden (von 22) führte, hatte schon eine gewisse Tragik. So erbe aber Jagoda den zweiten Platz, und auch Menz freute sich als

Debütant über einen Podiumsrang.

Weniger aktionsgeladen als diszipliniert fuhr auf den Folgerängen viele Fahrer gute Punkte für ihr Team nach Hause, so Bernard von Bram (Brabham) als Vierter und Marx als Fünfter.

Fazit des Rennens:

Vorne alles wie früher, wieder ein sehr guter "Neuer", Ankommerrennen auf steriler Strecke

Rennen 8: Zandvoort, 16.05.2004

Back to the past: Der GGPLC-Troß begab sich zum achten Lauf wieder auf historisch sicheres Terrain, indem die dünengesäumte Piste von Zandvoort unter die Räder genommen wurde. Traditionell eine Strecke, auf der Rhythmus und Fahrlinie, weniger die schiere Motorleistung gefragt ist, konnten alle Piloten in ihren Stammfahrzeugen begrüßt werden, dazu auch erneut Ersatzalien Menz und mal wieder ein GGPLC-Debütant: Sören Scharf (Cooper) ersetzte als Team-Ersatzfahrer Roland Rauch.

Es sollte eines der spannendsten und hochklassigsten Rennen der Saison werden. Hierfür sorgten in der Hauptsache mit Andreas Ruehl ein Pilot der "zweiten Reihe" und die üblichen Außerirdischen Horn, Reinhold und Marx sowie Höllmann.

Bereits etwas mit Vorankündigung schaffte es Ruehl in die erste Startreihe, konnte sogar Reinhold hinter sich lassen. Geschlagen wurde er nur von Horn, der trotz Zuspätkommens wegen Verschlafens eine super Runde zustande brachte.

Dahinter reihte sich das Feld bunt durcheinandergewürfelt auf.

Der Start verlief an der Spitze gut, Horn konnte sich im Honda vor Ruehls Lotus behaupten. Sicher war dies schon eine Weichenstellung für den späteren Rennverlauf: Beide konnten sich ein bißchen vom Feld absetzen, allerdings war Ruehl genötigt, die volle Leistung des Wagens abzurufen, um Horn einigermaßen zu folgen und den kleinen Abstand sukzessive zuzufahren.

Dahinter entwickelte sich zwischen Reinhold, Höllmann und Marx ein rundenlanger Dreikampf - oder besser Nahkampf -, denn die Fahrzeuge waren oft bei Start/Ziel und in der darauffolgenden Tarzankurve derart nah beisammen, daß den Zuschauern mehrfach der Atem stockte.

Alles blieb jedoch fair, zwischen den Piloten kam es zu keiner

mit dem eigentlichen Fahren, wobei fast alle Aktionen äußerst fair abliefen.

Daß Ruehl - anstatt einen Podiumsplatz oder gar den Sieg einzufahren - letztlich nur ein Trostpreis blieb, verdankt er einem Fleckchen Gras neben der Strecke.

Ein Dreher kostete ihn nicht nur die Siegchance, sondern gar dem Troß dahinter Gelegenheit vorbeizuziehen.

Während Horn ganz vorne hierdurch seinen ärgsten Verfolger verlor und das Rennen "locker" nach Hause fahren konnte, antwortete Ruehl zwar mit wutgetriebenen schnellen Rennrunden, war jedoch nicht mehr imstande, den Faux-pas wettzumachen.

So fanden sich mit Reinhold und Marx - nachdem auch Höllmann mit einem Fehler dem unirdischen Tempo Tribut zollen mußte - bekannte Namen auf dem Podium wieder.



Berührung, dennoch wechselten im Rennverlauf mehrfach die Positionen, besonders zwischen Marx und Reinhold.

Wieder dahinter fanden sich auch schnell weitere Kampfgrüppchen, die allermeisten Fahrer waren während des Rennens wohl eher mit Blicken in den Rückspiegel oder auf Auspuffrohre beschäftigt als

Den Protagonisten Ruehl und Höllmann blieben sogar nur die Plätze sechs und sieben nach erneuten Fehlern bei der Aufholjagd. Dafür konnten Piloten wie Jens Jung (Ferrari) ihre besten Saisonplatzierungen einfahren.

Fazit des Rennens:

Begeisternder und hochklassiger Rennsport unter Gentlemen-Fahrern

Rennen 9: Nürburgring, 30.05.2004

So sehr Strecken wie Monza die GPL-Gemeinde verbinden, so sehr polarisiert die "Grüne Hölle" in der Eifel, der Nürburgring. Schon ähnlich legendär wie der Ring selbst sind daher die Vermeidungsversuche prominenter VR-Mitglieder, wenn es auf die mit Abstand längste und kurvenreichste Piste der Saison geht. Daneben gibt es jedoch auch die absoluten Ringfans und -spezialisten, die keine Gelegenheit auslassen, die Abschnitte wie den berühmten "Adenauer Forst" zu durchrasen (wenn sie nicht am berüchtigtsten Telegraphenmast der GPL-Szene scheitern).



Das letzte Rennen der ersten Saisonhälfte hatte schon vor dem Start einen Negativrekord der Saison zu bieten: Ganze 14 Wagemutige traten im Wettkampf um den "Herrn des Rings" an. Und fast allen war der Respekt vor der Strecke deutlich anzumerken, gab es doch im Qualifying häufig diejenigen, die es mit Sicherheitsrunden versuchten. Die, die es hingegen wissen wollten, hatten im Zeittraining Ausritte und Motorschäden.

Dennoch schaffte es der Spezialist des Feldes, Timm Jagoda, mit einer sehr brauchbaren Runde auf die Pole, nur knapp vor dem bisherigen "Trainingsweltmeister" Horn, Reinhold und Marx. Der Rest des kleinen Feldes bestand eher aus Vertretern der Kategorie der Ankommer - zumindest hatten sie es im Rennen vor. Zwei Fahrer konnten überhaupt keine gezeitete Runde vorweisen und bildeten die letzte Startreihe.

Besonders kritisch, weil für ca. 20 km die letzte gute Überholungsmöglichkeit, geht es erfahrungsgemäß am Start zu, aber - schon fast JCC-traditionsgemäß - verlief es auch dieses Mal sehr diszipliniert, auch wenn Horn und Jagoda die Positionen tauschten. Die Probleme begannen für die Fahrer hinter der Spitzen-

Stiepel (Eagle) grund- und widerstandslos passieren ließ.

Passieren lassen mußte auch Horn den drängenden Jagoda nach einem kleinen Fehler, somit ergab sich nach der ersten Runde an der Spitze die gleiche Reihenfolge wie am Start. Horn fiel in der zweiten Runde sogar hinter Reinhold zurück, somit waren es wieder die BRM-Aliens, die in ungewohnter Reihenfolge die Pace machten. Beide erlaubten sich auch weiterhin kaum Unsicherheiten und konnten das Rennen nach Hause bringen, während der unglückliche Horn, wie auch Bernard von Bram (Brabham) und René Beitz (Cooper), nicht die Zielflagge sahen. "Lucky Loser" der ersten Runde war Marx, der aufgrund der Ausfälle, aber auch eigenem Geschick, noch Platz drei erreichte, dahinter konnte Thorsten Kaul (Ferrari) seine bisher beste Saisonplatzierung feiern. Im Ziel hatte sich letztlich auch die Reihenfolge von Kröger und Stiepel leistungsgerecht wieder gedreht.

Fazit des Rennens:

BRM souverän, weniger ist mehr, wenn es ums Ankommen geht, nur acht Fahrer in der Wertung

Rennen 10: Road Atlanta, 18.07.2004

Gleich einiges Neue hatte der erste Lauf nach der Sommerpause auf der bekannten nord-amerikanischen Berg- und Talbahn von Road Atlanta zu bieten.

Nicht nur, daß die schöne Addon-Strecke erstmals in der GGPLC befahren wurde, auch einige Rotationen des Personalkarussells sorgten für Bewegung im JCC.

Seit einigen Rennen vermißt wurden Knut Miesner (BRM) und Roland Rauch (Cooper), die mittlerweile auch offiziell ihren Rückzug aus der Saison erklärt hatten. Damit verlor der JCC erneut zwei langgediente GPL-Piloten, mit Miesner immerhin den JBC-Vizemeister des Vorjahres und mit Rauch einen Dauer-Podiumskandidaten im JCC. Die Beobachter der Szene fragten sich natürlich, ob Volker Klement (BRM) und Lars Moldenhauer (Cooper) die Lücken adäquat würden schließen können, zumal Moldenhauer erstmals in der GGPLC an den Start ging.

Dies und die lange Sommerpause bedeuteten reichlich Gelegenheit zur Vorbereitung auf die Achterbahn im mittleren Westen, was sich schon in der Qualifikation zum Rennen zeigte, in der es wieder einmal eng zuging.

Wer anders als Horn sollte sich schon auf die Pole Position fahren? Natürlich war er es erneut, der vor Marx und Jagoda die Maßstäbe setzte. Die Ausgeglichenheit des Feldes zeigt jedoch die Tatsache, daß die ersten 13 (von 15) Fahrern innerhalb von zwei Sekunden lagen.

Von Jagoda in der Qualifikation noch knapp in Schach gehalten, fuhr er die absolut schnellste Rennrunde und kassierte früh Jagoda, konnte aber über die Distanz die Speed des Spitzenduos nicht halten, zumal ein Fehler eine noch bessere Platzierung verhinderte.

Ein Blick auf die Debütanten: Moldenhauer konnte einen sehr guten Platz fünf hinter Jagoda einfahren, ein gelungener Auftakt. Pech hatte Klement, dessen Motor zur Rennmitte überhitzte und den Dienst verweigerte.

Fazit des Rennens:

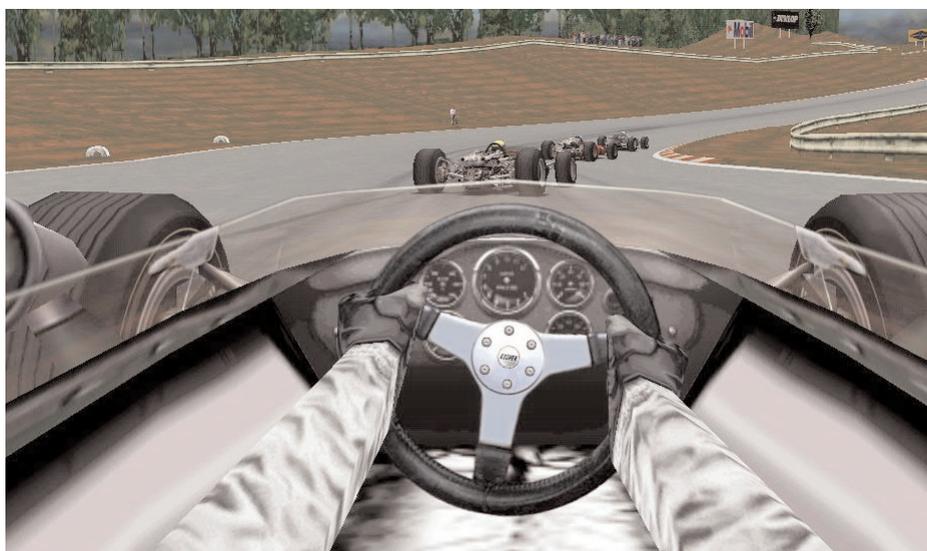
Horn übernimmt die Kronprinzenrolle im JCC, Ferrari mit erstem Podiumsplatz, guter Rennsport auf schöner Naturstrecke.

Mit diesem Rennen sollte ein weiterer Abschnitt der Saison zuende gegangen sein. Nach der großen Langeweile - bezogen auf die Siegfahrer - der ersten Rennen setzten zur Saisonmitte neue Gesichter erfrischende Akzente und es kam zu nicht erwarteten Rennverläufen auf sehr hohem sportlichen Niveau.

Daß es an der Tabellenspitze bislang nicht enger wurde, lag weniger an den BRM-Außerirdischen, sondern vielmehr am punktemäßigen Durchhänger des "Trainings-Champions" Horn.

Was mit dem nächsten Rennen in Silverstone beginnen sollte, war sicher im JCC ebenso beispiellos wie der bisherige, extrem gute, sportliche und faire Saisonverlauf, in der die Reko nicht ein einziges Mal beschäftigt war. Aber diese Geschichte soll im abschließenden Teil des Saisonrückblicks erzählt werden ...

Martin Engel



Ein weiterer Neuling wurde mit Ersatzfahrer Andreas Müller vom Team Brabham aufgeboten. Sein Einsatz war in Road Atlanta für von Bram vorgesehen, scheiterte allerdings an der Zeitverschiebung in die USA und der Tatsache, daß die Pre-Race-Fahrerparty wohl ein bißchen zu lang dauerte. Für das Fehlen von Tabellenführer Reinhold wurde vom Team BRM hingegen Urlaub als Grund angegeben.

Zwischenzeitlich war die Chassis-Tauschregel von den Saisonverantwortlichen gekippt worden, so daß die Fahrer sich im Verlauf der weiteren Saison nicht mehr auf neue Chassis einstellen mußten.

Ein spannendes und erneut sehr faires Rennen entschädigte Fahrer und Zuschauer für den weiten Flug in die USA. Auch wenn es mit Horn vor Marx einen nach dem Zeittraining erwarteten Zieleinlauf gab, war Marx in der Lage, Horn während des Rennens - zuerst in einem Fernduell gegen die Uhr, dann, nach ein paar Übrerrundungen, sehr dicht am Getriebe - unter Druck zu setzen. Aber es reichte nicht ganz, um einen ernsthaften Überholversuch zu starten. In Topform nach der langen Pause präsentierte sich Jojo Jung (Ferrari), der als Dritter des Rennens abgewunken wurde.

Das Final-Rennen der 1. Division der DOM 2004 in Homestead (PWF) - Miami



DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Virtual-Racing.Org Dom 200 @ SRN.tv

Ein großes Event stand am Samstag, den 4. Dezember 2004 an. Das Final-Rennen der 1. Division der Deutschen Online Meisterschaft (DOM) wurde auf dem Speedway von Homestead - Miami in einer überarbeiteten Version des Project Wildfire ausgetragen. Fast schon Routine für die Zuschauer war die Übertragung ins Internet mit Peter Dikant's GNL.tv.

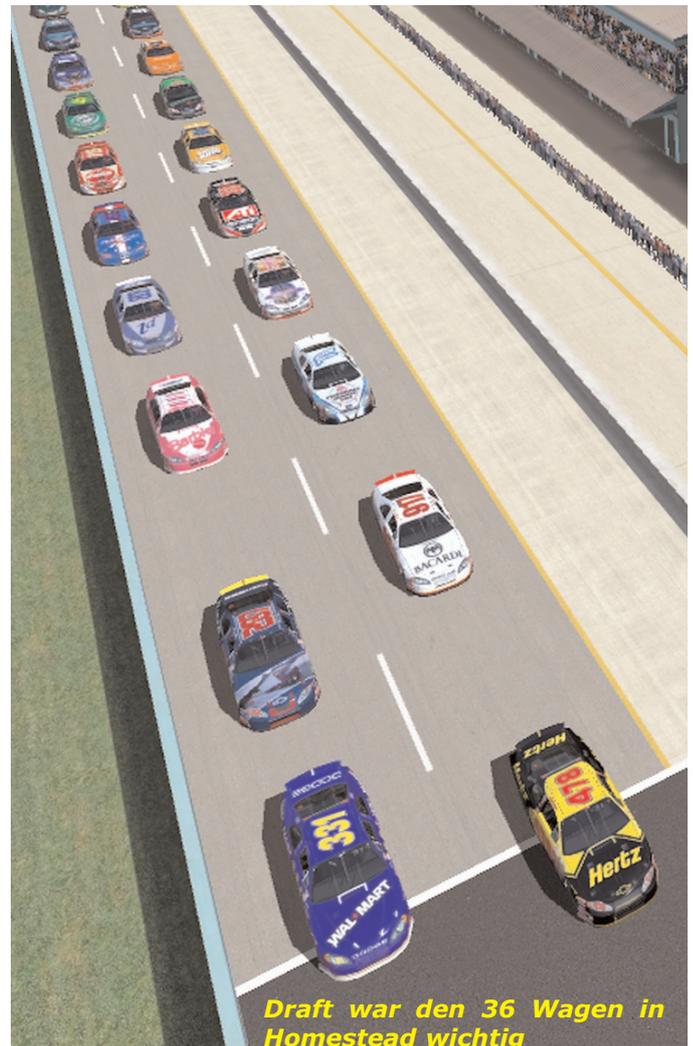
Doch für dieses extra terminierte, vom gewohnten Donnerstag auf einen Samstag verschobene Rennen fand eine spezielle Live-Übertragung unter dem Titel "Virtual-Racing.Org Dom 200" statt. Das Team von Sim Racing Network - spezialisiert auf das Live-Broadcasting von virtuellen Rennsport-Veranstaltungen - sorgte mit englischen Kommentaren von "realen" Kommentatoren über das Chat-Tool Teamspeak für eine spektakuläre, bislang noch nicht dagewesene Präsentation eines Nascar-Rennen mit allem Drumherum.

So bekam man als Zuschauer und bei den im Vorfeld bekannt gewordenen Details besonders auch als Fahrer während des Rennens leicht das Gefühl, bei der Übertragung eines realen Nascar-Rennens dabei zu sein - selbst auf kleine Werbe-Einblendungen während der Gelbphasen wurde gedacht. Großes Lampenfieber und auch Anspannung lagen in der Luft. Die englisch-sprachigen Kommentare sowie die vor und nach dem Rennen auch mit ausgewählten Fahrern geführten Interviews taten ihr übriges dazu.

Natürlich war dieses Event eine große Möglichkeit, Werbung für Virtual Racing e.V. (VR) zu machen und den Zuschauern "über'm großen Teich" zu zeigen, was hier in Deutschland möglich ist. Die Fahrer gaben ihr Bestes dafür...

Aufgrund der begrenzten Zahl an Zutrittsberechtigungen mussten leider zwei der Fahrer, Michael Schymura und Klaus Wagner, ein großes Opfer erbringen und sich das Spektakel von der Tribüne aus ansehen.

Klaus Wagner, der im Weekend Thunder als Sieger die Saison bestritt, heizte im Nachhinein die Debatte im Forum auf: "Was wäre eigentlich passiert, wenn Leute wie Volker, Andy, Sven, Moe oder andere, bei denen es noch um etwas ging, aufgrund des vollen Servers nicht am Rennen hätten teilnehmen können?" Doch Andy Wilke konnte schlichten: "Wäre egal gewesen, Hauptsache die Übertragung hätte geklappt." Das Bild zeigt die Startaufstellung. Wie kam es aber dazu? Mehr dazu....



Draft war den 36 Wagen in Homestead wichtig

Qualify

Die Kommentatoren hatten sich gerade etwas warm geredet und in der Happy Hour VR, DOM und einige Wagen und Fahrer näher beleuchtet, da fing auch schon das Qualify an. Bei mit 80F etwas höheren Temperaturen und klarem Himmel mit einer frischen Brise aus "westlichen" Richtungen konnte sich Martin Thiemt in 28.936 Sekunden die Pole-Position vor Martin Steinbichler holen. Andreas Kröger und Maurice Rudolph konnten keine schnelle Runde fahren. Die Marx-Brüder - von den Kommentatoren liebevoll "Marx-Brothers" und wie die "realen" aus dem Musik-Business mit "Groucho and Harpo" benannt - sollten von 4. und 5. Position starten hinter dem laut Gesamtwertung bereits vorzeitig feststehenden Champion Volker Hackmann.

Race

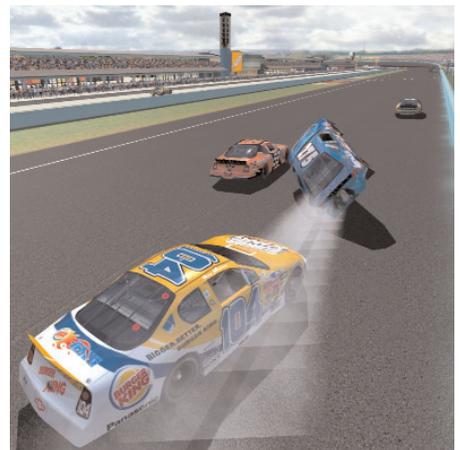
Bei bewölktem Himmel und 72F starteten 36 Fahrer mit ihren Nascar-Boliden in die Einführungsrunde - die frische Brise kam nun aus "östlichen" Richtungen.

Das Rennen begann problemlos - das Feld mit mehr als 35 Fahrern zog sich langsam aber sicher auseinander zu einer Wagen-Formation, die sich halb um das 1,5 Meilen lange Oval legte. SRN: "The Dom 200 got off without a glitch as the field of more than 35 drivers slowly but surely tucked into a single file line that spread 1/2 way around this 1.5 mile paperclip Oval." In den folgenden 134 Runden sollte das Pace-Car bei 6 Gelbflaggen (YF) nur 5 Mal auf den Track fahren zum Einfangen und Neuordnen des Feldes. Jörg Kormany nutzte die Gunst der frühen Stunde und fuhr in der 4. bereits die schnellste Rennrunde mit 28.359s bzw. 190.416mph.

Arthur Seiverth kam in der 8. auf die Linie von Andreas Ühlein (YF#1) und ramponierte sich die Maschine: "Schade, dass ich mit meinem kaputten Motor nicht richtig mithalten konnte... War ein einsames Rennen für mich. Wenigstens hat den Kommentatoren mein Flutschfinger-Design gefallen." Sekunden später gab es eine Kettenreaktion, welche nicht nur Volker Hackmann zum Verhängnis wurde. Martin Steinbichler erklärte das so: "Als die erste Yellow ausgerufen wurde, kam der Martin Thiemt. auf'n Apron, was ich nicht sah - Volker ist auf meine Linie ausgewichen, mit dem ich nicht rechnete und ich schob ihn von hinten an, und dadurch ist er mit'n Martin Thiemt kollidiert." Torsten Eberius, Martin Thiemt und Andreas Ühlein mussten dadurch früh das Rennen beenden. Volker Hackmann, Champion der DOM 2004: "Ich hab nur gesehen, dass alle sich außen an meinem Wrack vorbeiquetschten, wollte auf's Apron ausweichen um die Situation zu bereinigen und habe dich nicht gesehen, weil die A-Säule im Weg war. Wenn man die Cars auf sich zufliegen sieht, versucht man halt irgendwie wegzukommen..."

In Runde 60 musste der Gesamt-Sieger seinen Wagen, der sich nur noch mit Mühe als fahrender Schrotthaufen bewegen ließ, aufgrund eines Motorschadens (YF#4) abstellen.

Die (vor)letzte Gelbphase (YF#5) in der 120. war wohl für viele Fahrer diejenige mit den größten Auswirkungen auf die Taktik, verloren doch einige dadurch eine Menge an Positionen.



Mike Kadlcak und Christoph Espeter sorgten nach einem 3-Wide für diese Show-Einlage

Zwei Sekunden bevor die Ersten die Ziellinie überfahren kam Markus MacCoy nach einem 3-Wide-Manöver auf die Linie von Markus Papenbrock,



Kettenreaktion mit Rauchentwicklung

Martin Steinbichler folgte alsbald in der folgenden Unterbrechung (YF#2) in der 31.: "Und dann kam ich zu weit nach unten, CL mit'n Markus Jirak - zum Glück hat's nur mich erwischt und ich hab keinen mitgerissen - Motor aus."

der dadurch in die Mauer katalpultiert wurde und leider seinen Wagen abstellen musste. Somit war es wie schon oft in der Saison kein Ende unter Grün - doch das Pace Car musste nicht noch einmal ausrücken. Maurice Rudolph -

Sieger in der Gesamtwertung bei den Trucks- sah schon vorzeitig schwarze Karos auf der weißen Flagge und beendete das Rennen in den Pits: "Es wurde am Ende nochmal spannend, leider hapert's bei mir noch ein bisschen mit dem Rundenzählen."



Keine zwei Zehntel gaben sich die zwei Marx-Brothers auf den Sieg. Dabei galt wie so oft "Alter geht vor Schönheit" und so fand sich Alex ganz oben auf dem Podium wieder. 29 der insgesamt 36 gestarteten Fahrer sahen die Ziellinie in diesem letzten Rennen der Saison 2004, dabei blieben am Ende 17 Fahrer in der Leadlap. Volker Hackmann gewann die Gesamtwertung mit insgesamt 5538 und damit 210 Punkten Vorsprung auf Vize-Champion Andreas Wilke mit 5328 Punkten. 644 Punkte groß war der Abstand zum Dritten Sven Mitlehner, der 4894 Punkte verbuchen und noch dazu als herausragender Fahrer nach 36 Rennen ohne eine Strafe seine Klasse als Fairplay-Sieger bewies.

Kommentare

Die Fahrer bewerteten das Rennen im Großen und Ganzen positiv.

Roland Rauch, der mit seiner rosa Barbie-111 den wohl "auf-fälligsten" Wagen des Grids fuhr meinte: "Big Thanks an Michael Berndt, A. und P. Marx - selten so ein geiles Rennfinale miterlebt. Das war ne Show!"

Alex Marx, Gewinner dieses Finalrennens: "Ich war bei der vorletzten yellow drin, und dadurch hatte ich ein paar Literchen Sprit mehr als der Rest. Bei der letzten Yellow war ich dann auch noch mal drin um für den Schluss-sprint neue Reifen aufzuziehen." (Anm.d.Red.: Mit "vorletzter" Yellow ist hier wohl die 4. gemeint)

Stefan Lippert: "Hatte heute nicht wirklich nen guten Griff in die Setupkiste getan, das Auto war alles zwischen loose und tight. Aber irgendwie hab ich die Positionen, die ich auf der Strecke verloren hab, in der Box zurückgeholt."

Patrick Marx: "Das Rennen war genial, wirklich genial. Bin immernoch ganz "high". Leid tut es mir für Jens Weimer, den ich abgeschossen habe, weiß nicht, wer da noch mitgerissen wurde. Das trübt den Erfolg doch stark. Tut mir echt wahn-sinnig leid." (Anm.d.Red.: YF#3 in Runde 50)

Jens Weimer: "Da kann ich nur zustimmen. Es war wirklich ein super Rennen. Die Berührung zwischen uns war etwas unglücklich aber durch ein "Wunder" landete ich trotz beschädigten Wagen noch vorne.

Ich hatte gegen Ende des Rennens nur noch für 3 Runden Sprit. Fast alle waren schon unter grün pitten gegangen und ich war dadurch noch in der Lead-Lap. Da kam die Yellow raus - fast unglaublich ! Dadurch waren nur noch 5 Fahrzeuge in der Lead-Lap und so bekam ich Platz 5 geschenkt."

Christian Homrighausen: "Bin am Anfang ruhig in den Top 10 gefahren, bis ich durch einmal nur rechts wechseln auf P2 vorgespült wurde. Da konnte ich mich dann auch in dem langen green-stint halten. Bin dann glaub ich als erster unter grün rein, dachte ich riskiers einfach mal. Aber leider kam dann irgendwann doch ne yellow."

Matthias Bayer, welcher einen Top10-Platz in der DOM-2004-Gesamtwertung verbuchen konnte: "Das waren Hammer Fights in unserer Gruppe hinten um Platz ca. 20, gell Jörg? Ich habe alle Pit Stopps gründlich versaut (Reifen links gewechselt statt rechts, zu weit hinten angehalten, ...). Trotzdem war das für mich eins der besten Rennen überhaupt. Es hat unglaublich Spass gemacht."

Andreas Gaida: "Leider hatte ich im Training keinen "drive"-Button und hab 12 Min. Training versäumt. Im Quali lief es dann entsprechend mies, mit p20 war ich aber in guter Gesellschaft, wo doch Andy und Mike hinter mir waren. Im Rennen war ich nach den vielen Ausfällen zu Anfangs auf p13, nach dem 1. Pitstop auf p8, der beste Pitstop meines Lebens! Dann von p8 auf p5 vorgefahren und in der Gegend hab ich mich auch aufgehalten, bis leider nach dem Green-Stop eine Yellow rauskam, durch die alle eine Runde verloren haben, die noch nicht pitten waren... schade.

Umso geiler war das Finish... einfach sensationell... 0.001 Abstand zu Andy war'n bisschen unfair."

Marcus Jirak - der den Gesamtsieg bei der Rookie-Wertung nur knapp verfehlte - zur SRN-Übertragung: "Einfach großartig! Unglaubliche Sache, so eine Übertragung zu sehen. Mit dem "original" amerikanischen Kommentar kommt so eine Atmosphäre auf, dass man trotz des bekannten Ausgangs immer noch mit fiebert. Bei der Yellow, an der ich beteiligt war, hab ich Zentimeter vor dem Bildschirm gesessen und gebetet: "Bleib oben Martin, bleib oben!". Aber er kam schon wieder runter, genau wie gestern..."

Sven Mitlehner, der mit diesem Rennen seine 3. Position in der Gesamt-Wertung fest hielt und alle 36 Rennen dieser Saison ohne Strafen bestritt: "Zum Rennen: Nach den zuletzt schwachen Rennen von mir ging es mir eigentlich nur noch darum, keine Strafpunkte zu sammeln und Dritter in der Gesamtwertung zu bleiben - große Chancen auf eine Topplatzierung hier hatte ich mir nicht ausgerechnet - und so kam es dann auch... Quali hätte besser laufen können. Im Nachhinein ärgere ich mich, dass ich auf 90% Tape umgestellt habe, um auf jeden Fall 2 Runden fahren zu können. Hätte ich nicht gedacht dass man mit 7/100 Rückstand nur 11ter wird... Im Rennen kam ich dann nicht mit den Wetterbedingungen zurecht. Zuerst war es zu tight. Nachdem ich beim ersten Boxenstopp die Trackbar erhöht habe war es dann loose UND tight. Nach einem recht heftigen Walltouch hatte ich keine Chancen mehr und es ging nur noch darum, möglichst wenige Plätze zu verlieren -

zum Glück kann man auf der Strecke innen so schlecht überholen, sonst wäre ich vermutlich noch weiter zurückgereicht worden..."

Fahrer-Interviews

Diesmal stellten sich einige Fahrer nach dem Rennen auch den Fragen von neugierigen Reportern, gaben interessante Statements zum Rennverlauf und zur Saison allgemein und lüfteten so das ein oder andere Geheimnis.

Matthias Bayer

Matthias Bayer konnte sich in der Gesamt-Wertung einen Platz in der Top10 erkämpfen und wird sicher auch nächste Saison einen Anwärter auf den Titel darstellen.

Matthias, was sagst du zum Rennen?

"Das Rennen hat mir sehr gut gefallen. Sprung in Top 10 stimmt nicht so ganz, bin ja eher von Platz 7 oder 8 bis Platz 10 in der Gesamtwertung abgerutscht. Beim Überqueren der Ziellinie hab ich mich gewundert, dass ich plötzlich auf 15 war. Das lag unter anderem wohl auch daran, dass Moe eine Runde zu früh dachte, das Rennen sei schon vorbei. Zur Taktik - ich hab alles versemelt. Beim ersten Stop 2 Meter zu weit vorne angehalten. Ich habs erst nach 2-3 Sekunden gemerkt und dadurch ca. 8 Plätze verloren (vorher von ca. 22 auf 13 vorgefahren). Bei einem der nächsten Stopps wollte ich nur Rechts wechseln.

Leider hab ich der Crew was anderes gesagt und die haben mir dann 2 Reifen auf der linken Seite gegeben.

Bin gleich in der nächsten Runde wieder rein und war damit ganz hinten in der Leadlap. Bei 80 Laps to go hatte ich super Fights mit Joerg und Alex um Platz 20 herum. Dann kam mir 40 Laps to go der Gedanke unter Grün zu pitten. Hab mich danach durchs Feld gepflügt; die anderen haben schön Platz gemacht. Die Taktik war aber wieder mal nicht besonders klug. Konnte mich zwar wieder in die Leadlap fahren, aber dann kam ja leider nochmal Gelb. Trotz allem eines der schönsten Rennen der Saison wie ich finde."

Marcus Jirak

Marcus Jirak kämpfte sich in der Saison 2004 nach 12 Rennen und damit 3 Auf-/Abstiegs-Zyklen von der 3. in die 2. und nach nur vier Rennen dort bis hoch in die 1. Division und stand kurz vor dem Titel "Rookie of the Year".

Marcus, was hast du gedacht, als du als Siebenter über die Ziellinie gefahren bist?

"Ich wußte vor dem Rennen, dass ich einen 7. Platz brauchen würde, um den Rookie-Titel einzufahren. Als in die letzte Runde als Sechstplatzierte fuhr, war ich mir meiner Sache schon sehr sicher. Plötzlich überholte mich Mike Kadlcak (zu allem Überfluß mein eigener Teamkollege) aussen herum und auch Andy Wilke setzte auf der äußeren Linie zum Überholen an. Ich glaube, ich hatte bei einem Rennen niemals derartige Adrenalinschübe, wie in dem Moment, als Andy 200 Meter vor dem Ziel auf der Positionsanzeige an mir auf Platz 7 vorbei ging. Nur einer Berührung hatte ich es in diesem Moment zu verdanken,

dass ich meinen 7. Platz über die Linie retten konnte. Erst viel später habe ich realisiert, dass mir durch meine Führungsrunden auch der 9. Platz gereicht hätte. An die Unfallsituation habe ich weder während des Rennens noch später irgendeinen Gedanken verschwendet. Aus meiner Sicht war die Situation sehr eindeutig und Martin hat sich sofort im Anschluß bei mir entschuldigt. Somit war die Sache für mich klar. Ich war Rookie of the Year!"

Und was waren deine Gedanken, als Horst Schumann in der Rookie-Wertung so knapp an dir vorbei geschlittert ist?

"Ich müsste lügen, würde ich sagen, dass ich mich nicht ziemlich schlecht gefühlt habe. Wenn man es bis in die DOM1 und auch dort bis in die erweiterte Spitzengruppe geschafft hat, glaubt man natürlich schon, diesen Titel verdient zu haben.

Aber die Aufgabenstellung lautete, über das Jahr möglichst viele Punkte einzufahren, und diese hat Horst einfach besser gelöst als ich. Schlimm ist nicht der verlorene Titel, sondern vielmehr dieses extreme Wechselbad der Gefühle bis dorthin. Angefangen mit der Strafe und dem frühen Ausfall in Darlington, über mein Startrunden-Aus in Richmond, bis hin zum oben geschilderten Herzschlagfinale in Homestead und der letztlich ausschlaggebenden Strafe ging es für meinen Geschmack schon etwas zu extrem auf und ab.

Ich mache mir aber immer wieder klar, dass ich diesen Titel nicht erst jetzt, sondern im Prinzip schon im Sommer durch die privaten Probleme

und die damit verbundenen vielen Nichtteilnahmen verloren habe. Im Grunde war es ein Bonus, doch nochmal eine so große Rolle spielen zu dürfen!"

Welches waren deine "taktischen Schlüsselstellen" im Rennen, wie beispielsweise Boxenstopps und Überhol- oder Abfang-Manöver - wenn du willst auch Unfälle?

"Ich habe mich wegen der 'großen Aufgabe' - ich glaube erstmals in dieser Saison - wirklich gut auf ein Rennen vorbereitet. Deshalb wusste ich, dass man hier auch nach sehr langen Stints nur zwei Reifen wechseln muss und dennoch die Pace halbwegs halten kann. Das habe ich dann auch nach der 2. Yellow getan und kam prompt als Erster wieder auf die Strecke. Ich glaube, das war taktisch recht ordentlich. Nach dem extrem langen Run unter grün auf Platz 3 liegend tat ich im Prinzip auch das Richtige, nämlich bis zum letzten Tropfen Sprit draußen zu bleiben. Ich spekulierte auf eine Yellow wegen missglückter Boxenein- oder -ausfahrten. Leider kam die erhoffte Yellow zwei Runden zu spät. Wie die verbliebenen Fahrer, die davon profitierten, so viel Sprit sparen konnten, ist mir immer noch ein absolutes Rätsel."

Roland Rauch

Roland Rauch fährt das wohl auffälligste Car-Design des Grids - die rosa #111 Barbie.

Roland, Was hast du gedacht, als du als Dritter über die Ziellinie gefahren bist?

"Gott sei Dank vorbei. Eine Runde länger, und Michael wär wohl an mir vorbei gewesen."

Du hast wirklich sehr gekämpft hinter den Marx-Brothers. Was waren deine Gedanken, als sich das Rennen dem Ende näherte und dir die Runden im Kampf um die Positionen ausgingen?

"Die letzten Runden waren wirklich heavy. Nach der letzten Gelbphase lag ich ja hinter Patrick auf 2, hinter mir Michael Berndt und dahinter Alex. Da ich vermutete, daß Pat nur die rechten Reifen gewechselt hatte unter Grün, war ich sehr zuversichtlich, ihn in den verbleibenden Runden knacken zu können.

Fälschlicherweise wähnte ich mich auch nach hinten ein wenig in Sicherheit, da ich Michael als guten Prellbock zu Alex ansah. Bei fallen von Grün konnte ich dann auch gleich guten Druck auf Pat ausüben und es gelang mir auch, mich neben ihn zu setzen auf der Backstraight. Das war dann aber auch der rennentscheidende Moment für mich, da Patrick mich bei der Aktion abblockte in dem er nach innen zog und mir nichts Anderes übrigblieb, als zu lupfen. Ich verlor dadurch einige Meter und Alex kam mit Überschub aus der Kurve und erwischte idealerweise auch noch gleich einen guten Draft eines Lappers, sodaß er sich Ende der Geraden an mir außen vorbeisob und dann einen Haken nach innen schlug, sodaß ich nimmer kontern konnte. Die nächsten Runden hab ich dann alles auf eine Karte gesetzt und mein Auto durch die Turns geprügelt, um vielleicht doch noch nach vorne zu kommen.

Dabei verheizte ich aber den RF derart, daß ich Turnausgangs zunehmenst untersteuernder wurde und dann auch die Mauer küsste. Nach dem Tischer war mir dann klar, daß ich auf Platzhalten fahren mußte, mit eingebeulter rechten Seite fehlte es mir einfach an Toppespeed. Ich küsste dann nochmal die Wand, und da wurde es gaaaanz eng zwischen mir und Michael. Er konnte sich wohl nicht entscheiden, ob links oder rechts vorbei und nahm halt die goldene Mitte, mein Heck fröhlich Kleiner Schreck, Wheel gaanz fest gehalten und nix ist passiert. Am Ende war ich froh, den 3ten Platz gehalten zu haben."

Hast du dir die SRN-Übertragung schon angesehen? Wie hat sie dir gefallen?

"Ja, natürlich. Hat mir sehr gut gefallen, echt professioneller Auftritt der SRN."

Welches waren deine "taktischen Schlüsselstellen" im Rennen?

"Zum einen mit Sicherheit das Qualy. Ich war überrascht, den 6ten Platz zu ergattern, zumal ich eigentlich gar nicht trainiert hatte und mit einem TOP20 Platz mehr als zufrieden gewesen wäre."

Auf diesem Track ist es fast unmöglich, von ganz hinten nach ganz vorne zu fahren, außer natürlich mit einer abweichenden Pitstrategie."

Zum Zweiten war sicher mein Mißgeschick nach der 3ten (?) YF der Schlüssel zum Erfolg. Ich war unschlüssig, ob ich bei dieser Yellow pitten sollte, zumal ich vorne lag und nur wenige Runden seit der letzten Yellow vergangen waren."

Erst auf Höhe der Piteinfahrt T3 ging ich im Menü auf den Reifenstatus und sah, daß ich meine Reifen doch sehr beansprucht hatte die letzten Runden."

Also entschloß ich mich in letzter Sekunde, doch in die Pit einzubiegen. Dabei ging ich aber mit allen vier Reifen über den Grasstreifen, was unsafe Pitentry und somit ne EOLL bedeutete. Als mir der Spotter die Strafe aussprach, glaubte ich das Rennen verloren zu haben. Alex, der zu dem Zeitpunkt auf 2 lag, orientierte sich in dem Moment wohl an mir und schaffte die Pitentry nicht mehr oder besser gesagt zog er den Versuch abzubiegen zurück, wohl wissend, sich ne Strafe damit einzuhandeln."

Nach wieder ein paar Grünrunden, ich denke 6 oder 7 Runden waren es, in denen ich, wie vermutet, nicht wirklich Plätze gutmachen konnte, kam die nächste Yellow raus. Ich entschloß mich, da sowieso am Ende des Feldes liegend, nochmal Sprit und Reifen auszufassen. Diese Entscheidung war goldwert, wie sich später herausstellte. Jens Weimer, einen Platz hinter mir liegend, machte es mir nach und bog ebenfalls ein."

Alex nutzte ebenfalls die Yellow zum pitten und lag somit vor mir am Ende des Feldes. Danach kam der lange Grünstint, der durch die, für uns Spätpitter, sehr glückliche Yellow 12 Runden vor Schluß ein Ende fand und mich auf Platz 1 nach vor brachte, da alle anderen unter Grün rein mussten. Einzig Michael Berndt konnte gerade noch das Pitvorhaben abbrechen, als die Yellow rauskam. Somit waren ich, Alex, Michael, Jens und Patrick, der sich in der letzten Grünrunde vor der YF noch zurückrunden konnte, die Einzigen in der Leadlap. Mann, war das glücklich!"

Wenn du auf die Saison zurück schaust... Welches Rennen hat dir am besten gefallen und warum?

"Wohl eh das Letzte, schon alleine wegen der unverhofften Konkurrenzfähigkeit meinerseits und natürlich der Spannung der Liveübertragung wegen Aber auch die beiden Poconorennen waren wie immer Highlights für mich, mein absoluter Lieblingstrack!"

Welche Bedeutung hat für dich die Gesamtwertung und das Erreichen einer Position unter den 10 Besten der DOM?

"Naja, würde ich sagen: "keine", wär's gelogen. Macht mich schon ein wenig stolz, in meiner ersten vollen GNL-Saison von der DOM3 bis in die DOM1 ohne Halt durchmarschiert zu sein und mich dann auch noch wider Erwarten dort gehalten zu haben. Daß dabei dann ein TOP10 Platz herauspringt, ist natürlich ein Traum. Nächste Saison noch ein wenig an dem Strafpunkteverhältnis arbeiten, dann kann ich das sicher wiederholen, hopefully."

Andy Wilke

Andy Wilke ist Zweiter der Gesamtwertung und damit Vize-Champion der DOM 2004."

Andy, Was hast du gedacht, als du als Achter über die Zielinie gefahren bist?

"Sch...., Andreas G. kam noch vorbei."

Wirst du nächste Saison wieder um den Titel kämpfen?

"Ich werds zumindest versuchen."

Welches waren deine "taktischen Schlüsselstellen" im Rennen?

"Eigentlich nur die YF am Schluß."

Wenn du auf die Saison zurück schaust...

Welches Rennen hat dir am besten gefallen und warum?

"Hmm, die Rennen wo man gewinnt. Richmond Night war sicher special, als die komplette Führungsriege kurz vor Schluß pitten mußte außer mir."

Markus Papenbrock

Markus Papenbrock gilt in der VR als Datenbank-Guru, weil er vorrangig an der Entwicklung der VR-Datenbank beteiligt ist.

Markus, was hast du gedacht, als du über die Ziellinie gefahren bist - wo du so kurz davor noch abgedrängt wurdest und tüchtig Positionen verloren hast?

"Naja, technisch gesehen hab ich's ja nicht ganz bis ins Ziel geschafft. Nach der Berührung mit der Wand war der Motor sofort aus. Um die Positionen war's mir ehrlich gesagt egal - ob nun 11. oder 18. spielt da nicht mehr die entscheidende Rolle.

Allerdings hätte ich diese Saison natürlich lieber über die Ziellinie rollend erlebt als hinter dem Abschleppwagen."

Hast du dir die SRN-Übertragung schon angesehen? Wie hat sie dir gefallen?

"Ich war positiv überrascht, wie gut das Rennen rüberkam. Man merkt doch gleich, dass die Jungs von SRN das nicht zum ersten Mal machen. Sehr professionell.

Besonders interessant war natürlich die Aussprache unserer Namen. Aber nach kurzer Zeit konnte man das schon ganz gut zuordnen."

Welches waren deine "taktischen Schlüsselstellen" im Rennen?

"Das Rennen lief erstaunlicherweise recht gut für mich.

Trotz eines eher mäßigen Startplatzes konnte ich dennoch den einen oder anderen Platz gut machen und schließlich in die Top10 fahren.

In Runde 116 war dann schließlich der Tank leer und ich mußte in die Box. Der Pitstop lief ganz gut, aber die Yellow 2 Runden später war dann natürlich der Wendepunkt im Rennen, da eine kleine Gruppe von Fahrern eine andere Pitstopstrategie fuhren, die sonst in ein paar Runden auch die Box aufgesucht hätten.

Zum Ende wurde es noch einmal dramatisch, als in den 2 Runden natürlich jeder versuchte, seine Position noch zu verbessern.

Leider kam es dann zum Unfall, der für mich das Aus bedeutete."

Du hast mit viel Arbeit und Elan die VR-Datenbank als wichtige Informations-Basis aufgebaut.

Wenn du für die Datenbank weitere interessante "Fakten" verarbeiten könntest, die so aber nicht oder nur schwer zu erhalten sind, was schwebt dir da so an Ideen vor?

"Ich hätte da noch eine Idee für ein Tippspiel. Man könnte tippen, wieviel glatte Runden (alles, was auf .000 endet) in einem Rennen gefahren werden oder auch, wie häufig eine Startnummer im Tausenderanteil enthalten ist (z.B. alles, was auf .123 oder .135 endet). Die Ermittlung dieser Daten dürfte nicht zu große Arbeit bedeuten.

Mal sehen, vielleicht finde ich um die Weihnachtstage etwas Zeit dafür. Ansonsten steht noch eine Lifetime-Statistik, in der man pro Fahrer Statistiken der vergangenen Jahre auf einen Blick sieht, auf der ToDo-List. Das Problem ist hier nur, dass die Daten über mehrere

Datenbanken verteilt sind und man die Fahrer dort erst quasi wiederfinden muß, um deren Daten auch richtig zuordnen zu können. Nichts unmögliches, aber etwas lästig."

Alex Marx

Alex Marx - der ältere der zwei Marx Brüder - siegte hiermit zum 3. Mal diese Saison nach Watkins Glen und dem zweiten Rennen in Dover.

Was hast du gedacht, als du als Erster über die Ziellinie gefahren bist?

"Ich habe mich einfach nur gefreut. Darüber dass die Saison mit einem so tollen Event zu Ende gegangen ist. Über meinen zweiten Sieg in der Saison. Und über einen verdienten Champion. Respekt für das, was die VR mit der "neuen" DOM-Nascar dieses Jahr auf die Beine gestellt hat."

Welches waren deine "taktischen Schlüsselstellen" im Rennen?

"Es gab in diesem Rennen für mich ganz klar zwei Schlüsselstellen. Zum einen die, als ich in der vorletzten Yellow in Führung liegend als einziger in die Boxen zum tanken und Reifenwechseln abgebogen bin. Dadurch fiel ich zwar weit zurück, hatte aber am Schluss die entscheidende Reserve im Tank. Und kurz vor Rennende war das Überholmanöver gegen Michael Berndt und Smokey."

Damit bedankt sich der "Rasende Reporter" ganz herzlich bei den Fahrern für die offenen und interessanten Worte und verabschiedet sich erst einmal vom Renngeschehen. Bei SRN ist übrigens eine DVD-Version der über 2 Stunden langen Aufzeichnung der Live-Übertragung in Vorbereitung...

Viel Spass beim Anschauen und Mitfiebern.

Markus MacCoy

2

