RÜCKSPIEGEL

Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Kostenlose Verlags-Sonderveröffentlichung

Ausgabe 50 / 27.Dezember 2004

Interessant: Fakten zur Geschichte des Rückspiegels

Treffpunkt: Ruhrpott-Treffen völlig überfüllt

GGPLC: Jahresrückblick 2004

GTR: Testtrophy gestartet

Rekord: Sven Mitlehner ein Jahr ohne Strafen

50. Ausgabe

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
Dominic Fingerhut
Chris Heuer
Michael Malecki
Markus Mac Coy
Michael Morgenthal
Detlev Rüller
Matthias Ryll
Marco Saupe
Tobias Schlottbohm
Titelfoto
Bäcker Hellermann.
Hellermanns Brot macht Ratten tot.
Ausgabe 50/2004
nächster Redaktionsschluss:
14.Februar 2005
Das Titelbild zeigt:

Geburtstagstorte der Redaktion anlässlich des 50. Jubiläums

Danksagung

Was haben Uli Landgraf, die Gebrüder Woehlk, Axel Hof, die Gebrüder Ehrling, Gebrüder Papenbrock, Gebrüder Marx, Gabriel Fürstner, Klaus Wember, Dr. Christoph Achterberg, Jörg Plantz, Smudo, Sebastian Bach, Steffen Frey, Manfred und Stefan Bauer, Tim Schröder, Stefan Hartmann, Michael Henninger, Jens Jung, Horst Schumann, Gregor Borbely, Timo Föller, Stefan Joos, Lars Moldenhauer, Martin Thiemt, Tino Reschke, Dr.Dietmar Scholz, Klaus Bartling, Günter Dachauer, Thomas Busack, Patricia Bals, Carsten Scheid, Claudio Ferrera, Markus Schreiner, Michael Staab, Volker Hackmann, Sven Mitlehner, Rudolf Görtz, Horst Schumann, das Ruhrpotttreffen und die Kanutour in Pottenstein gemeinsam?

Es sind Personen und Ereignisse, die mehr oder weniger aufwändig und umfangreich in einem der im Jahr 2004 erschienenen Rückspiegel dazu beigetragen haben, dass die gesamte Community, die mittlerweile fast 1900 Köpfe zählt, einen kleinen Einblick darüber erhält, was sich hinter dieser virtuellen Welt, in der wir uns alle aufhalten, real verbirgt. Alle diese Personen ließen uns teilhaben an Ihren Freuden und Leiden, an Ihren Hobbies und Neigungen, zeigten uns ihren Arbeitsplatz oder trugen mit ihren Dönekes aus der realen Welt dazu bei, dass die Leser des Rückspiegels oft staunen oder lachen durften, manches mal sogar gefesselt waren.
Die Bandbreite dieser Geschichten und Abenteuer war dabei so vielschichtig, dass man es von A - Z hier nicht wiedergeben kann.
Dem interessierten Leser sei der Download des einen oder anderen Rückspiegels angeraten.

Ich bedanke mich ganz herzlich bei allen Personen dafür, dass sie unserem Schreiberling Rede und Antwort standen, ihre reale Welt für einen Augenblick für die Community geöffnet haben und wir uns an diesen Geschichten erfreuen durften.
Ohne Eure Geschichten wäre der Rückspiegel eine Rennsportzeitung ohne Seele.
Ich als Leser habe eine Menge über diese Personen erfahren, wofür ich mich bedanke.
Detlev Rüller

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum + Dank
Seite 03: Geburt des Rückspiegel
Seite 04: Der erste Probelauf
Seite 05: Wie man Leser gewinnt
Seite 06: Rennberichte
Seite 07: Selbstbeweihräucherung
Seite 08: Ruhrpott-Treffen
Seite 09: Ruhrpott-Treffen
Seite 10: Ruhrpott-Treffen
Seite 11: Moonshiner Wreckfest
Seite 12: Moonshiner Wreckfest
Seite 13: GGPLC Rückblick 2004
Seite 14: GGPLC Rückblick 2004
Seite 15: GGPLC Rückblick 2004
Seite 16: GGPLC Rückblick 2004
Seite 17: GGPLC Rückblick 2004
Seite 18: Sven Mitlehner Story
Seite 19: Sven Mitlehner Story
Seite 20: Sven Mitlehner Story
Seite 21: Sven Mitlehner Story
Seite 22: Sven Mitlehner Story
Seite 23: Sven Mitlehner Story
Seite 24: Was macht Doro Höhn?
Seite 25: Was macht Doro Höhn?
Seite 26: Was macht Doro Höhn?
Seite 27: Lesers Lob und Tadel
Seite 28: Regeln DOM GNL 2005
Seite 29: Regeln DOM GNL 2005
Seite 30: LFS Fern Bay
Seite 31: LFS Fern Bay
Seite 32: LFS Fern Bay
Seite 33: LFS Fern Bay
Seite 34: GTR Grid B Testtrophy
Seite 35: GTR Grid B Testtrophy
Seite 36: GTR Grid B Testtrophy
Seite 37: GTR Grid B Testtrophy
Seite 38: GTR Grid B Testtrophy
Seite 39: GTR Grid B Testtrophy
Seite 40: Faszination Nascar
Seite 41: Faszination Nascar
Seite 42: Faszination Nascar
Seite 43: Faszination Nascar
Seite 44: Faszination Nascar
Seite 45: Chassisvergabe GGPLC
Seite 46: Das bittere Ende

Wie alles begann

Die Geburt des Rückspiegel

Detlev ”Elkhunter” Rüller war mitten in der Schlussphase der Produktion seines Jahresrückblickes für 2003. Nachdem er nun schon für 2002 und 2003 einen besinnlichen Jahresrückblick erstellt hatte, missfiel ihm aber eine Sache, für die er im Jahr 2004 eine Änderung herbeiführen wollte.
Die Jahresrückblicke “Elkhunters allgemeine Ansichten” hatten einen Nachteil: Sie blickten nur auf das Renngeschehen des Grids zurück, in dem er selbst gefahren war, berichteten nur von Veranstaltungen, die er selbst besucht hatte und brachten Infos aus dem allgemein zugänglichen Forum.
Was aber nie erwähnt wurde, waren Ergebnisse und Ereignise aus anderen Grids, sowie Zusammenfassungen anderer örtlichen Veranstaltungen oder geheime News aus Forenabteilungen, in denen er keinen Zugang hatte.
Deshalb erfolgte ein Aufruf im Forum, in dem er darum bat, dass man ihm aus jeder Rennserie nach jedem Rennen einen kurzen Hinweis liefern solle, in dem stand, wer wann was gewonnen hat und unter welchen Bedingungen.

Unterdessen in Bochum....
Olaf Woyna träumte wieder einmal von der Erfüllung eines Traumes, den er hatte. Als Betreiber einer Werbeagentur und langjähriges Mitglied in der VR hatte er immer vor, eine Vereinszeitung auf den Markt zu bringen. Dem Ziel stand aber ein Hinderniss im Weg. Er hatte einfach keine Zeit, weil das reale Leben ihm alles abverlangte.

Unterdessen irgendwo in Österreich.....
Viktor Deri, ehemaliger Champion des Pro Junior Grids, und neben Elkhunter regelmäßiger Rennberichtschreiber, war auf dem soeben abgehaltenen Admintreffen in eine Sackgasse geraten. Er wurde nach der Verabschiedung des Obervaters Klaus Wember, der nach vielen Jahren Tragens der Hauptverantwortung die Brocken hingeworfen hatte, dessen Nachfolger für den Bereich Nascar.
Eine seiner ersten Amtshandlungen war die Verwirklichung einer Idee. Auch er hatte die Vision einer gridübergreifenden Informationsquelle, in der alle Nachrichten gebündelt gesammelt würden.

Er trat an den von seinen Berichten desillusionierten Rüller heran, dessen Akku nach 85 Rennberichten völlig leer war. Er war es einfach leid geworden, immer über die Erfolge von Erfolgreichen Fahrern zu schreiben, wo er selbst nur als Kanonenfutter unterwegs war. Dazu kam die ser bereits erwähnte Makel seiner Jahreshighlights. Er suchte eine neue Herausforderung.
Da Rüller also seinen Acker für 2004 neu bestellen wollte, kam Deri mit seiner revolutionären Idee einer Zeitung für die VR genau richtig. Tatkräftig ging man mit den Vorbereitungen zu dritt zu Werke. Niemand hatte eine Ahnung, wie das Projekt aussehen würde, wie man es fortführen wollte und wie es bei der Leserschaft ankommen würde.

Die Zukunft war ungewiss.

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Die größte Blamage war die Nullnummer vor der Erstausgabe des Rückspiegel.

Im Kopf des Sonderheftes zur GPL Saison 2003 am 31.12.2003 stand falsch:

“Das wöchentliche Magazin von VR e.V.”
Erst in der Erstausgabe stand richtig: ...des VR e.V.

Fakten zum Rückspiegel

Die dünnste Ausgabe war ausgerechnet die Nummer 13 vom 29.3.2004.

Diese Ausgabe hatte nur 9 Seiten

Fakten zum Rückspiegel

Das ausgefallenste Titelfoto zierte die Ausgabe 18 vom 10. Mai 2004.
Die VR-Motorräder waren der Lacher der Woche
Bis heute gab es kein ähnliches futuristisches Titelfoto

Fakten zum Rückspiegel

Eine Geschichte fand trotz mehrfacher Ankündigung kein Ende.
Der Bericht über die Fußumrundung der Nordschleife des Nürburgringes endete nach zwei von drei Episoden. Niemand hat je nach dem Ende der Story gefragt.

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Insgesamt lieferten 60 verschiedene Personen mindestens einen Foto- oder Bild-Beitrag zum Rückspiegel. Nur 1 Person lieferte mehr als 100 Seiten Lesestoff an. (Chris Heuer)

Fakten zum Rückspiegel

Chris Heuer lieferte mit Abstand die meisten Seiten. Genau 147 Seiten entsprangen seiner Feder.
Er pflegt die Tradition seiner Geschwätzigkeit also auch ausserhalb des Forums, in dem er als Spammer beschimpft wird

Fakten zum Rückspiegel

Nur 7 Mitarbeiter lieferten mehr als 50 Seiten und produzierten damit aber 51% aller Text-Seiten.

Fakten zum Rückspiegel

Die begehrtesten Serien waren "Faszination Nascar" von Chris Heuer und die "Formel 1 Historie" von Stefan Schmidt.
Diese Geschichten fanden immer großen Anklang

Fakten zum Rückspiegel

Trotz der hohen Anzahl Einzel-Lieferanten gehören nur 16 Mitarbeiter zum festen Stamm der Rückspiegel-Redaktion. Von diesen zeichnen aber rotierend maximal 9 für einen Rückspiegel verantwortlich.

Die ersten Berichte Die Nullnummer erscheint

Aus der globalen Bitte um Mithilfe bei der Faktensammlung für den Eigenutz bei der Erstellung des Jahresrückblickes 2004 wurde eine Projaktanfrage an alle Fahrer und Forennutzer.

Aus jedem Grid und aus allen Ligen wurden Leute rekrutiert, die die Aufgabe übernehmen sollten, nach den Rennen eine kurze Zusammenfassung der Geschehnisse aufzubereiten.

Am Ende stand eine lange Liste und die Gewissheit, dass man jeden Cup mit mindestens einem Schreiberling besetzt hatte, und das es den normalen Jahresrückblick 2004 nicht geben würde.

Die knapp 1150 Mitglieder der VR wussten zwar, dass es in Bälde eine Zeitung geben sollte, dass es sich dabei aber wirklich um eine Zeitung handeln sollte, konnte keiner ahnen, und das hatte man auch nicht wirklich erwartet.

Im Hintergrund wurde aber bereits kräftig gearbeitet. Es bildete sich eine Symbiose, in der man gegenseitig lernen konnte. Olaf Woyna produzierte das Layout und die Maske des Rückspiegels. Er entschied also, wie er aussehen würde, und in welchem Format er erscheinen würde.
Gleichzeitig wurde Rüller von Woyna in das Profiprogramm QuarkXpress eingearbeitet, welches ihm ermöglichen sollte, die Zeitung semiprofessionell zu gestalten und eingehendes Bild- und Textmaterial richtig aufzubereiten und für den Leser schmackhaft zu machen.

Das einzige, was noch fehlte, war ein lebendiger Text, an dem man üben konnte.

Doch da kam die bis dahin völlig unterrepräsentierte GPL-Fraktion. Chris Woehlk und seine Mannen erkannten sofort, welches "Mittel" da auf den Markt kam. Diese Chance wollten sie nicht verstreichen lassen. Endlich konnte man den Geist des GPL Fahrens an jedermann missionarisch verbreiten.
Chris Woehlk lieferte einen Jahresrückblick 2003 der gesamten GPL Saison, der in die Erstausgabe des Rückspiegels kommen sollte.
Doch hatte dieser Artikel fast 50 Fotos und 24 Seiten Text.
Um dieser gigantischen Arbeit den Raum zu geben, den sie verdient hatte, und weil man sich noch nicht klar darüber war, ob die Produktion eines RS fehlerfrei laufen würde, entschied man sich für eine Sonderausgabe GPL noch vor der Erstausgabe des RS.
Falls etwas schiefgehen sollte, hätte man den Schaden noch in Grenzen gehalten. Die GPL Fraktion war sich darüber im klaren, dass man als Versuchskaninchen zur Verfügung stehen würde.
Dafür hatte man aber den Sonderstatus einer Sonderausgabe. Niemals hatte es eine weitere Sonderausgabe gegeben. Somit kann man sagen, dass sich die Zusammenarbeit für beide Parteien gelohnt hat.
Mit einem großen "Boah-Effekt" erschien der Rückspiegel als "Sonderheft GPL" noch vor der Erstausgabe des regulären RS.

Die Kunst, für jeden Leser etwas zu bieten

oder: Warum passiert immer soviel, wie in eine Zeitung passt?

Die Kunst des "Zeitung machen" besteht in der Beantwortung zweier Fragen.
Erstens: Wie mache ich es, dass die Zeitung immer genau voll wird?
Zweitens: Wie mache ich es, dass sich jedes Mal mehr Leser finden?
Das erste ist relativ einfach. Das Zauberwort heisst "FÜLLER" Immer, wenn sich ein Raum bildet, der nicht mehr sinnig und stimmig gefüllt werden kann, an der Textlänge durch Einfügen von Textpassagen oder Absätzen schon maximal gespielt wurde, ist es an der Zeit einen Füller einzubauen.
Das sind Kästen in beliebiger Größe mit mehr oder wenig sinnigem Textinhalt.

Beispiel:

Rückspiegel? Nein Danke!

Das andere Problem ist dabei viel schwerer zu lösen. Wie schafft man es von einer Ausgabe zur anderen immer mehr Leser zu binden?
Wie schafft man es, keine Leser zu verlieren?

Diese Quadratur des Kreises ist nicht einfach zu handhaben. Manche Zeitungen schaffen dies nie und verschwinden wegen kaufmännischer Sinnlosigkeit in der Versenkung.

Das Problem dabei ist es nämlich, immer mehr Seiten zu benötigen, um immer mehr Themen aufgreifen zu können, um möglichst die gesamte Bandbreite der Leser in irgendeiner Form anzusprechen.
Daraus resultiert aber nicht nur die Notwendigkeit einer größeren Redaktionsmannschaft, sondern auch die Tatsache, dass man durch die gesteigerte Auswahl an Themen gleichzeitig mehr Leser für immer abschreckt, weil der Anteil an für sie interessanten Seiten proportional sinkt.

Beispiel:
Man schreibt einen Bericht über das Hobby des Eierausblasens eines VR-Mitglieds. Diese Story zieht garantiert, mit tollen Bildern garniert, zwanzig neue Leser an.
Auf der anderen Seite stößt es aber 22 Leser ab, die sich sagen :" was ein Schwachsinn. Ich will hier nicht seitenlang blättern, um so einen Käse zu lesen. Wo ist der Rennbericht X oderY ?"
Schreibt man aber in epischer Breite über ein solches Rennen, erreicht man garantiert die 25 Fahrer, die an diesem Rennen teilnahmen, verliert aber 30 Leser, die mit der Zeitung nichts anfangen können, weil dort nur Rennberichte wiedergegeben werden, von Rennen, an denen sie nicht teilnahmen, oder von Cups, für die sie sich nicht interessieren.
Diesen Spagat, es allen Lesern richtig bequem zu machen, ist eine Kunst. Eine Qual sozusagen. Denn wir wollen erreichen, dass es immer lautet:

Rückspiegel! Was sonst?

Und daran arbeiten wir hart.

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Auf 6 Titelseiten war ein Foto aus dem Bereich GRRL zu sehen

Fakten zum Rückspiegel

Auf 9 Titelseiten war ein Foto aus dem Bereich GPL zu sehen

Fakten zum Rückspiegel

Auf 11 Titelseiten war ein Foto aus dem Bereich Nascar zu sehen

Fakten zum Rückspiegel

Auf 137 Seiten wurden VR Mitglieder zu Ihren Interessen , Berufen oder anderen "Dönekes" befragt bzw. zu Leistungen interviewt.

Fakten zum Rückspiegel

Insgesamt gab es 575 Seiten mit Rennberichten im Rückspiegel

Fakten zum Rückspiegel

Nur einmal warf man uns dilletantisches Schülerzeitungsniveau vor. Wie sich später herausstellte, kam die Kritik von jemandem, der es selbst auch nicht besser gekonnt hätte und nur mit Dreck werfen wollte. Bis heute ist dieser Reklamant kein Mitarbeiter des RS

50.
Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Auf 4 Titelseiten war ein Foto aus dem Bereich LFS zu sehen

Fakten zum Rückspiegel

Auf 14 Titelseiten war ein Foto aus dem realen Leben zu sehen

Fakten zum Rückspiegel

Nur einmal waren wir zum Abdruck einer Gegendarstellung verpflichtet

Fakten zum Rückspiegel

Nur einmal wurde im Vorfeld einer Produktion versucht, Einfluss auf den Inhalt zu nehmen und eine Veröffentlichung (dir wir gar nicht in der Planung hatten) zu verhindern - vergeblich. Dem (jungen) Reklamanten war das Wort Pressefreiheit mit all seiner Macht nicht bekannt.

Fakten zum Rückspiegel

Einmal warf ein Redaktionsmitglied seine Brocken hin, weil er durch seine Artikel den Unmut einiger "hohen Tiere" auf sich zog.

Fakten zum Rückspiegel

Durchschnittlich 23 Seiten hatte ein Rückspiegel im abgelaufenden Jahr aufzuweisen. 46 aber am 27. Dez. 2004

Rennberichte - Das Salz in der Suppe einer Rennsportzeitung

Auf **575 Seiten** wurde reich bebildert über Rennen aus allen Grids berichtet.
Packend, ironisch, spannend und manchmal auch frustriert, wurde der Ablauf auch des yellow-lastigsten Rennen wieder gegeben.
Nicht alle Cups kamen dabei gleich gut weg. An der Redaktion des Rückspiegels hat dies nie gelegen.
Der einzige Grund, warum ein Rennbericht keinen Einzug in den aktuellen Rückspiegel fand, war die Tatsache, dass sich niemand der bis zu 42 Fahrer Zeit nahm, über das Rennen zu berichten.
Trauriges Schlusslicht stellt dabei die Deutsche Online Meisterschaft der GPL-Sektion dar. Nur vier Mal wurde über ein Rennen der GPL-DOM berichtet.
21 Berichte gab es zu Rennen der GRRL.
Die GNL Fraktion war da fleissiger. Genau 27 mal wurde ein DOM 3 Rennen reportiert, 33 Mal wurde ein DOM 2 Rennen nachbearbeitet und auf 32 Rennberichte brachte es die DOM Div. 1.
21 Mal wurde über die Wochenend Abenteuer der WT-SCS berichtet.
15 Mal fand sich der 14 tägig antretende Pro Open im Blatt wieder.
Die Truckrennen der CTS wurden 19 Mal redaktionell aufbereitet.
Auch die GNL Rookies kamen nicht zu kurz. Sechs Mal schreib man über deren Rennen. Dreimal las man etwas über den Challenge Cup.

Die GPL-Fraktion war sehr gegensätzlich vertreten.
Der Jack Brabham Cup wurde mit vier Berichten sehr stiefmütterlich behandelt.
Ebenso erging es dem Jackie Stewart Cup mit sechs Berichten.
Zwölf mal wurde über ein Rennen aus dem Jochen Rindt Cup geschrieben und sage und schreibe 15 x fand man einen Bericht aus dem Jim Clark Cup.
Zehn Mal wurden die GPL Rookies bei ihren Rennen begleitet.
17 Mal konnte man sich über Langstreckenrennen der GPL freuen.
Auch Fremdligen kamen nicht zu kurz.
So wurde zehn Mal über ein Rennen aus der Live for Speed Sektion und zehn Mal über die Road Track Challenge berichtet.
Auffallend bei den Berichten war die epische Breite der LFS Berichte und der anfänglichen GRRL Berichte.
Im nächsten Jahr kommt die GTR-Abteilung noch hinzu. Noch weiss niemand, wieviele Grids mit wie vielen Fahrern gefüllt werden.
Es bleibt aber zu hoffen, dass es genügend Schreiberlinge geben wird, damit die GTR-Sektion sich entsprechend im Rückspiegel wiederfindet.
Einen Aufnahmestop an Redakteuren gibt es nicht. Jeder in der Rückspiegelredaktion freut sich über die Abwechslung und die Mithilfe, die eine Neuanmeldung zum Mitarbeiter am Rückspiegel nach sich zieht.
Nur Mut. Jeder der etwas zum Erfolg des Rückspiegel beitragen möchte, kann sich einfach per Mail melden unter:
rueller@virtual-racing.org

Von den Schmerzen der Redakteure

Wenn der Chef nicht lobt

Der Leitsatz für eine gute Führungskraft ist:
Versuche es hinzubekommen, deine Mitarbeiter so über den Tisch zu ziehen, dass die entstehende Reibungswärme als Nestwärme empfunden wird.
Der Rückspiegel hat es da einfach. Das Team ist ultrawinzig, jeder arbeitet gleichberechtigt, einer bündelt die Fäden zu einem Strang. Jeder macht die Sache freiwillig und gern. Keiner der Mitarbeiter "macht Zeitung" hauptberuflich und niemand der Mitarbeiter hat je einen Cent für diese Arbeit erhalten.
Genau da liegt aber auch der Nachteil. Wenn ein studierter Journalist im realen Leben von seinem Chef angeschissen und von seinen Lesern angepöbelt wird, hat er immer noch den Trost, dass er dafür bezahlt wird. (Übrigens extrem gut) Und im Verhältnis zu einem z.B. Dachdecker, der bei 10 Grad draussen bei Regen ein Dach deckt, im Straßengraben sein Geschäft machen muss, und schwitzt wie ein Tier, hat er ein lecker warmes Büro und kann den Druck des Chefs oder Kritik der dummen Leserschaft gut ertragen.
Aber wenn genau dieser Dachdecker nach seiner Arbeit zum Spaße aller eine Vereinszeitung schreibt, und dann keine Resonanz oder grundlose verletzende Beleidigungen an den Kopf geworfen bekommt, oder sogar ignoriert wird, dann hat erst er, und später die gesamte Community ein Problem. Und aus einem hochmotivierten Freizeitschreiber, wird ein gefrustetes, ausgebranntes Etwas.

Dazu können viele Faktoren führen. Ich für meine Person ziehe hier aber den virtuellen Hut für die geleistete Arbeit in diesem Jahr und bedanke mich ganz ganz herzlich bei:
Andreas Gaida, Andreas Königsdorf, Alex Marx, Andreas Kroell, Andreas Rühl, Bernhard Kämmerer, Chris Woehlk, Christian Ulrich, Christian Heuer, Conrad Wegener, Daniel Gessner, Dennis Hoffmann, Dirk Wilke, Dominic Fingerhut, Georg Korbel, Gil Ritter,Günter Dachauer, Hans Hanraths, Holger Dziekanski, Joachim Trensz,Jörg Plantz, Jürgen Nobbers, Justus Forschbach, Marco Saupe, Manfred Leitner, Martin Engel, Marcus Jirak, Marcus Trellenberg, Marcus Mac Coy, Michael Malecki, Markus Trützschler, Michael Schaller, Michael Morgenthal, Mirko Adebahr, Olaf Woyna, Oliver Brückner, Rainer Merkel, Reinhard Frey, Roland Wagner, Sebastian Boll, Sebastian Bach, Sebastian Schmalenbach, Stefan Tschepe, Stefan Hartmann, Stefan Schmidt, Steffen Kriesch, Steffen Schmoranz, Thomas Ettig, Thomas Schlösser, Thomas Böttcher, Thilo Huber, Tobias Schlottbohm, Tobias Walter, Torsten Eberius,Udo Elsner, Volker Michelswirth und Wolfgang Dünkel.
Denkt immer daran, dass es da draussen mehr gibt, die uns lieben, als die, die uns hassen und beleidigen.Wenn man sich mal alle Ausgaben vor Augen führt - an einem Stück - lernt man Eure Arbeit richtig zu schätzen und ist erstaunt über die Entwicklung, die jeder Einzelne durchlebte. **Danke!**

Detlev Rüller

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

**Auch nach 50 Ausgaben ist es noch nicht selbstverständlich, dass man bei wichtigen Informationen, die möglichst schnell an möglichst viele Augen und Ohren gebracht werden sollen, zuerst an den Rückspiegel als größtes Verbreitungsmedium denkt.
Immer noch ist es bräuchlich, Sonntags das Forum zu nutzen, um wichtige Mitteilungen zu verbreiten.**

Fakten zum Rückspiegel

Die größte Fehleinschätzung war die, dass man der Meinung war, dass der Rückspiegel Einnahmen aus Anzeigen generieren könne. Bis heute, gab es nicht eine bezahlte Anzeige oder Anfrage danach im Rückspiegel. Alle VR-Sponsoren hatten Gelegenheit kostenlose Seitengroße Anzeigen zu platzieren. Niemand nahm das Angebot an.

Fakten zum Rückspiegel

Enttäuscht waren die Redaktionsmitglieder über die Tatsache, dass es nur einen einzigen echten Leserbrief gab.

Fakten zum Rückspiegel

Die aussergewöhnlichste Aktion war die VR-Jobbörse, in der VR-Mitglieder arbeitslosen VR-Mitgliedern Arbeitsplätze anbieten sollten. Leider hat das nicht geklappt.

50.
Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

2 x hatten wir einen spannenden Erlebnisbericht einer Kanutour im Rückspiegel.

Fakten zum Rückspiegel

Viel Feedback gab es für das Interview mit einer der Fahrerfrauen, in dem sie erzählte, ob und wie sie unter dem Hobby ihres Mannes leiden muss.

Fakten zum Rückspiegel

5 x stellten wir Verwandte vor. 4 x jeweils Brüder und einmal Vater und Sohn.

Fakten zum Rückspiegel

43 Personen wurden im Rückspiegel vorgestellt. Mit ihren Hobbies, mit ihren Berufen oder mit Familienangelegenheiten brachten sie die Community teilweise ins Staunen

Fakten zum Rückspiegel

Scharfe Resonanz gab es aus der Leserschaft nach der Geschichte über den Mann, der in seiner Jugend illegale Stadt-Rennen fuhr

Fakten zum Rückspiegel

Enttäuschend waren die Resonanzen auf Stellenanzeigen. Nicht ein einziger Rücklauf konnte verzeichnet werden. Die Redaktion rekrutierte ihre Mitarbeiter auf anderen Wegen.

Ruhrpott-Treffen am 11.Dezember

45 Mann im Kaninchenstall

Am Samstag , dem 11. Dez. war es wieder mal so weit: die VR-Elite des Ruhrpotts und Umgebung traf sich zum alljährlichen Erfahrungs- und Gedankenaustausch.
Das Treffen begann auf der Kartbahn in Dortmund, um dann "mit alle Mann" in die Stammkneipe "Bierhaus Schulte Vels" Bochum zu fahren, die sich in der Vergangenheit etabliert hat.

Um Punkt 17 Uhr startete dann auch das erste Rennen auf der 1,6km langen Kartbahn mit einem buntgemischten Feld, in dem neben zwei weiblichen Personen (!) sowohl Leichtgewichte wie Fingerhut und Schlottbohm als auch „Schwergewichte" wie Thamm oder Fischer Platz fanden.

Letzterer behauptete inständig, dass er nach Berechnung der Multiplikatoren für die Gewichtsunterschiede klar die Nase vorne hatte. Ja ne, is klar ;-)

Nach zwei Sessions à 20 Minuten fachsimpelte die Meute dann noch eine halbe Ewigkeit an der Rennstrecke weiter, um die ausgehungerten Leute wie Schneider, Schlottbohm und Neumann davon abzuhalten, ihre leeren Mägen mit Leckerem zu füllen.
Irgendwann gegen halb acht bildete die Truppe eine ausgefeilte Fahrzeug-Kolonne, damit auch ja keiner auf dem Weg von der Kartbahn zur Kneipe verloren gehen konnte…doch weit gefehlt.
Herr P. war offensichtlich nicht in der Lage, einem gewissen Herrn J. aus „MS" zu folgen, so dass er bis in die Schweiz (!) telefonieren musste, um überhaupt erstmal die Adresse der Kneipe in Bochum herauszufinden...

40 Mann auf der Totenmannskiste, oder wie über 40 Leute in einen Raum passen, der vor 2 Jahren für 25 schon zu klein war

Stehplatz für den Organisator. Selbst schuld. Sogar die Hände hatten keinen Platz zum Freihängen

Nachdem das Essen dann nach ca. 2 Stunden aufgetischt war – Kellnerin: „Ne, ihr könnt jetzt nichts bestellen. Die in der Küche haben eh genug zu tun, so dass ihr eh warten müsst" - bildeten sich in allen Ecken des Raumes kleine Grüppchen, die sich viel über Nascar, GPL & GTR zu erzählen hatten.

Außerdem wurde an mehreren Stellen darüber geredet, wie man dieses ungewöhnliche Hobby mit seinem „richtigen" Leben (ja, die Gerüchte halten sich hartnäckig um dieses Thema) vereinbaren kann.

Alles in allem war dies ein weiteres gelungenes VR-Treffen, das im nächsten Jahr sicherlich in einem noch größeren Rahmen stattfinden wird, schließlich haben SloMo und Olaf Woyna, denen ein großes Lob auszusprechen ist :-) ,

Dank der wahnsinnig hohen Anzahl an definitiven Anmeldungen *räusper* im Forum stellte sich heraus, dass der gemietete Raum dann doch ein gutes Stück zu klein war, so dass ein kleiner Teil in der Nähe der Theke Platz nehmen musste. Herr Zeyen ließ sich davon aber nicht beeindrucken, denn er fand auf der langen Bank noch eine kleine Nische, in die er sich hineinquetschte, was sich kurz darauf allerdings als recht problematisch erweisen sollte.

Denn nach dem ein oder anderen Bier erhob er sich und bat um Ruhe, die dann auch schnell einkehrte. Eine Ansprache? Ein Heiratsantrag? Nein, lediglich drei kleine Wörtchen:

„Ich muss mal"...und das Gelächter war natürlich gross.

Das Ende eines langen Tages oder Trellenbergs Schierlingsbecher?

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Ärgern tun wir uns darüber, dass sich kaum jemand Zeit nimmt, bei der Anmeldung im Forum Daten über Hobbies, Berufe und Interessen einzutragen.

Fakten zum Rückspiegel

Einmal hatten wir ein Mitglied nackt im Blatt. Klausi Wember nackig war der Kracher

Fakten zum Rückspiegel

Der weiteste Weg zu einem Interview führte nach Indien, wo Axel Hof lebt. Seine Abenteuer lassen uns hier die Haare zu Berge stehen.

Fakten zum Rückspiegel

Eine interessante Interviewserie führte uns in zwei Teilen nach Wolfsburg in die VW Stadt

Fakten zum Rückspiegel

Der prominenteste unserer Mitglieder, Smudo, unterhielt uns prächtig mit spannenden Geschichten aus seiner realen Rennfahrerkarriere

Fakten zum Rückspiegel

Dr. Dietmar Scholz ermöglichte eine Einsicht in den Tagesablauf eines Schönheitschirurgen

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Der Größe des Events entsprechend, brachten wir über das globale Hauptereignis VR-Jahrestreffen in Pottenstein....

Nichts!!

Trotz mehrerer Reporter vor Ort und einer globalen Anfrage an Alle, stand nichts über das Treffen in der Zeitung. Die Leser haben es scheinbar auch nicht vermisst

Fakten zum Rückspiegel

Jörg Plantz berichtete, wie er den Stress bewältigte mittags Vater zu werden und abends pünktlich am Rennen teilzunehmen.

Fakten zum Rückspiegel

Die Bandbreite der Hobbygeschichten unserer Mitglieder war riesig und abwechslungsreich und ging von Lenkdrachen bis Modellbahnanlagen in Museumsgröße

Fakten zum Rückspiegel

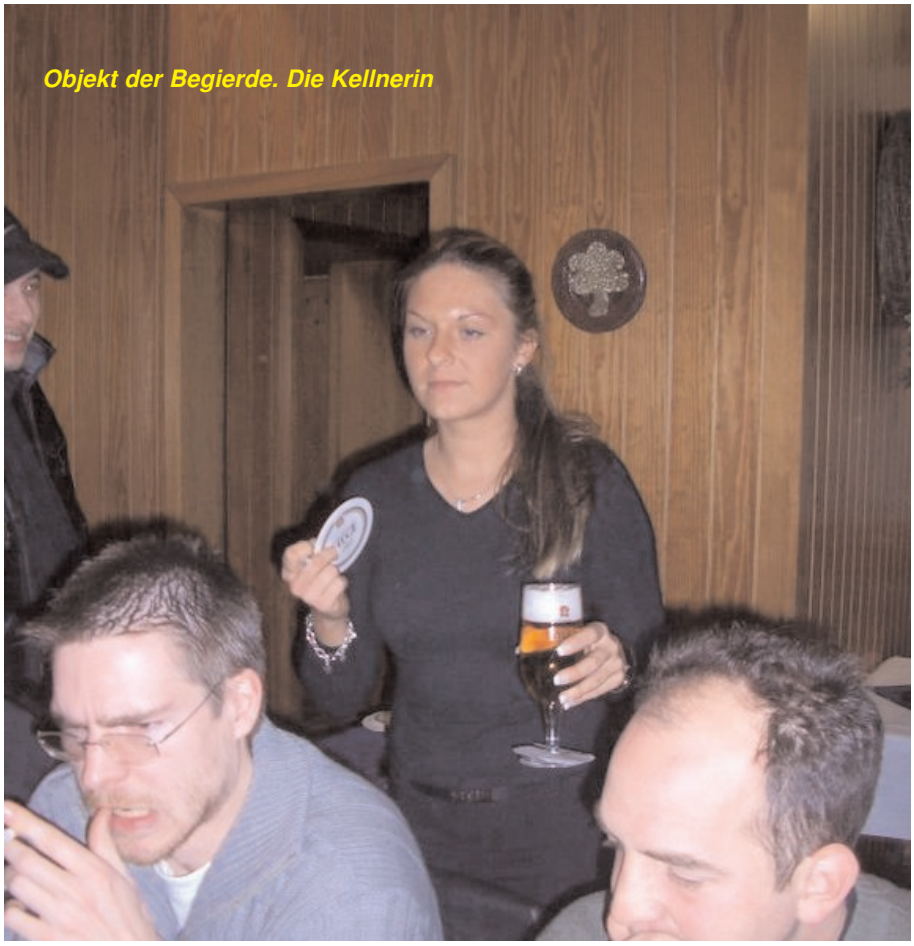
Der Rückspiegel ignorierte gekonnt den Verrückten, der im Sommerloch alle zum Narren hielt.

Fakten zum Rückspiegel

Den größten internen Krach gab es im Vorfeld der Geschichte um Dr. Christoph Achterberg

schon gute Ideen...wer nicht kommt, kanns auch nicht sehen.
Im Übrigen war es dem Rückspiegel nicht möglich, das Rätsel um den einen besoffenen Vrler, der das gute Essen und das gute Bier auf dem Heimweg auf mysteriöse Art und Weise verlor, zu klären. Wir bitten um Aufklärung.

Text: Tobias Schlottbohm
Fotos: Dominic Fingerhut



Objekt der Begierde. Die Kellnerin

Eng gings zu. Man musste irgendwo mit den Paddeln hin. Schmoranz, Böttcher, Gaida mit drei Mann auf einem Platz für zwei.

Das Moonshine Haulers Wreckfest 2004

Oder: schöner das Blech nie flog...

Am 12.12.2004 luden die Moonshine Haulers zum zweiten Male zu einem Wreckfest ein.
Sowohl die Werbung der Haulers selber, als auch die begeisterten Reaktionen der Teilnehmer des Vorjahres, sorgten dafür, daß die streng begrenzte Teilnehmerzahl von 30(aufgrund der Trackgröße) bereits kurz nach Öffnung der Anmeldung erreicht wurde.
Einige, die keinen Startplatz mehr erhalten hatten, gaben die Hoffnung nicht auf und ließen sich auf die Warteliste setzen, so daß man schon im Vorhinein von einem rappelvollen Feld sprechen konnte.
Austragungsort war erneut "Thunder Road", ein ¼ Meilen Oval, mit vielen Auslaufzonen, ein paar Hügeln und einer sehr "familiären" Boxengasse.
Optisch machte die Strecke sicher nicht allzuviel her, aber als Fahrer hatte man eh kaum Zeit die Aussicht zu genießen, und wenn man mal wieder "Beifahrer" in seinem eigenen Fahrzeug war, dann drehte sich die Welt bzw. die Strecke so schnell um einen, daß einem fast schlecht wurde.

Anatomie eines Stockcars

Die erste Eingewöhnungsphase, vor allem für die neuen Fahrer in diesem Jahr, war das einstündige 1. Practice.

Schon da flog viel Blech und manch einer tobte sich wild aus. Zeiten waren Makulatur, denn wer zu spät auf die Strecke kam, konnte froh sein überhaupt um den Kurs zu kommen.

die hohe Linie

Die Positionen zu Beginn der insgesamt drei Rennen wurden jeweils über ein Qualifying geregelt, wobei man sich fragen mußte, ob der Platz an der Sonne, also die Pole, wirklich eine taktisch gute Position war, schließlich würde das ganze Feld doch hinter einem lauern...

Nichtsdestotrotz holte sich die erste Pole Thomas Nolden, was ihm aber, soviel sei schon gesagt, kein Glück brachte.

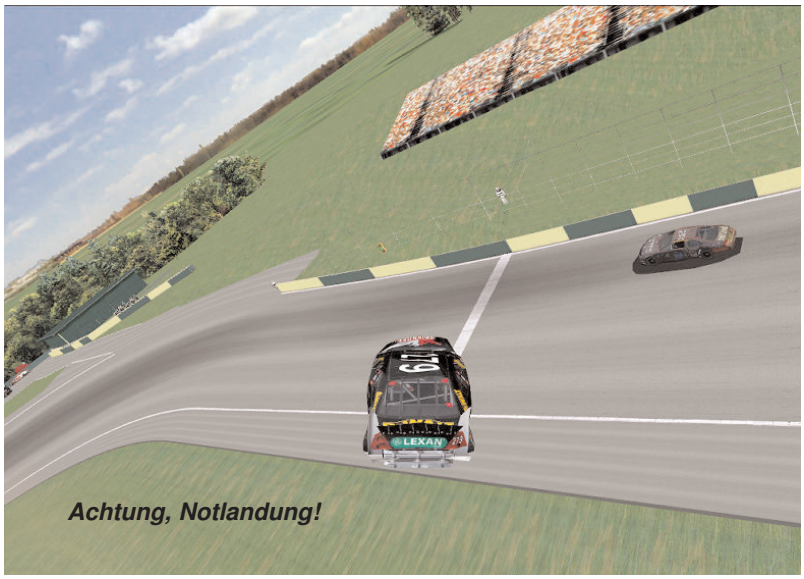
50 Runden mußte das Feld im ersten Rennen drehen und der hier berichtende Reporter des Rückspiegels mußte als Neuling erstmal äußerst rauhe Sitten kennenlernen, die er selbst als DOM 2 Fahrer noch nicht erlebt hatte.

Überall flogen die verstärkten Karosserien der Cup-Fahrzeuge durch die Lüfte, manch einer nutzte die Gelegenheit seinen alten 2004 Renner zu verschrotten, pardon, auszumustern, und es qualmte und rauchte allerorten.
Obwohl man die Fahrzeuge verstärkt hatte, lichtete sich das Feld nach und nach etwas und besagter Polesitter mußte sein Fahrzeug bereits nach 11 Runden abstellen, was ihm eine Lehre hätte sein sollen bezüglich der Haltbarkeit.
Manch einer schaffte es aber, sein verbeultes und qualmendes Fahrzeug über die Ziellinie zubringen, wenngleich mit vielen Runden Rückstand.
Die volle Distanz schaffte nur einer und er kam sogar mit vier Runden Vorsprung ins Ziel: Maurice Rudolph. Er legte eine überzeugende Performance hin und führte sage und schreibe 38 von 50 Runden.
Vor dem zweiten Rennen gab es dann noch einmal ein kurzes Training gefolgt von einem Qualifying, welches erneut Thomas Nolden für sich entschied. Der Sieger des ersten Rennens, Maurice Rudolph ordnete sich wieder weit hinten ins Feld ein.

Flieger, grüß mir die Sonne!

Diesmal gelang es dem Polesitter eine Runde mehr als zuvor zu drehen, aber die Zielflagge sah er auch diesmal nicht.

Rudolph hatte diesmal auch weniger Fortune und kam mit 32 Runden Rückstand nur auf Platz 22 ins Ziel.

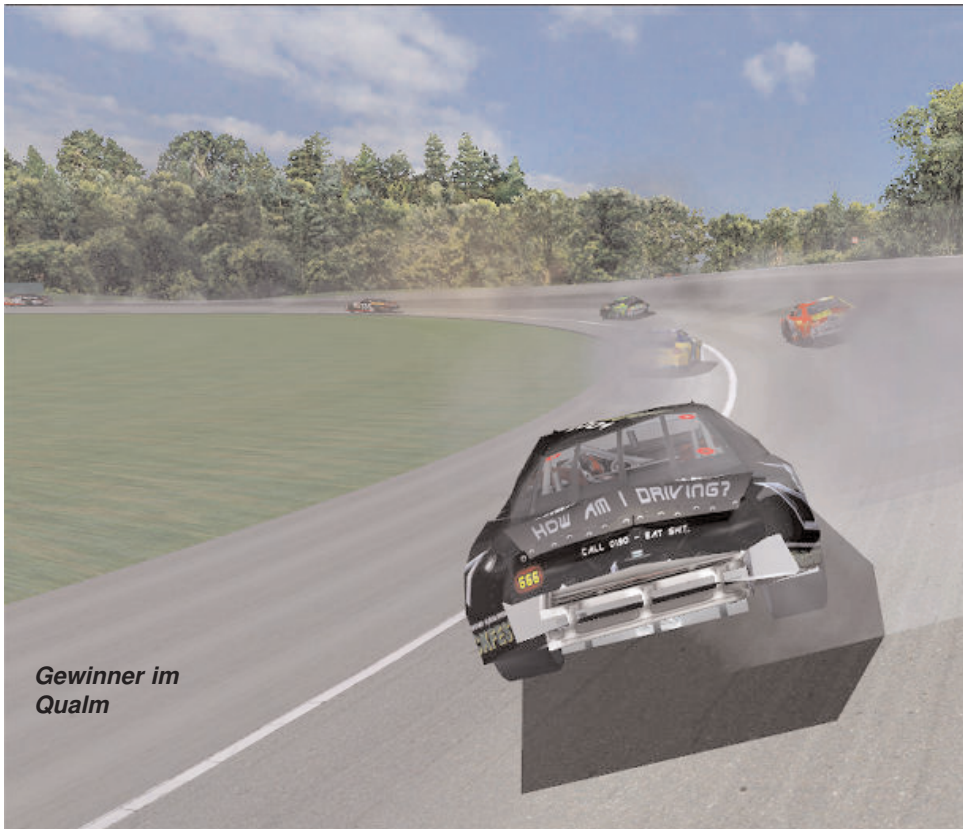


Achtung, Notlandung!

Andreas Kroell, der mehr als die Hälfte des Rennens geführt hatte, wurde 4ter, vor eurem hier berichtenden Rennreporter, der diesmal die Lücken zwischen den Wracks gefunden hatte.
Sieger wurde Oli Diepolder, der "nur" 4 Führungsrunden aufweisen konnte und somit ein taktisch kluges Rennen fuhr.

Das letzte Rennen sollte das Entscheidende sein.
Es wurden 100 Runden gefahren und die Punkte wurden auch verdoppelt.

Eine wichtige Rolle kam dem jungen Conrad Wegener zu, der das erste Rennen verpaßt hatte und so eigentlich keine Chance mehr auf den Gesamtsieg hatte. Schon im Practice merkte man, daß er Thomas Nolden in der fehlenden Schonung seines Materials in nichts nachstand. Die beiden waren es jedoch auch, die man nach dem Qualifying ganz vorne fand. Erneut holte sich Nolden die Pole, knapp vor Wegener, gefolgt von Kroell und Diepolder. Rudolph versuchte sein Glück, genau wie meine Wenigkeit, von weit hinten.



Gewinner im Qualm

Während Thomas Nolden wieder einmal vorzeitig die Segel streichen mußte, gelang es Wegener erfolgreich Chaos zu veranstalten und das ohne sein Auto vollends zu schrotten. Die am meisten genervten und betroffenen Fahrer, die des Infinity-Racing Teams, zu dem auch euer hochgeschätzter Rennreporter gehört, freute das ganz und gar nicht. Teilweise schien es ihnen, daß Conrad Wegener kein Rennen fahren würde, da er kein Heck ausließ.

Volker Dudziak unterdessen versuchte sich als UFO und legte einen spektakulären Rekord für die längste Flugeinlage hin. Allerdings wurde ein Antischwer kraftgenerator in seinem Fahrzeug gefunden und er daraufhin disqualifiziert.

Letztendlich gelang es Roland Rauch, in seinem pinken Flitzer, das Rennen mit relativ knappen 3,89 Sekunden vor Patrick Ratajczak zu gewinnen. Zum Gesamtsieg reichte es jedoch für beide nicht. Rauch wurde 6ter und Ratajczak 2ter, mit nur 8 Punkten Rückstand. Gesamtsieger wurde jemand, der kein Einzelrennen für sich entscheiden konnte, aber mit den Plätzen 12, 3 und 4 eine unglaubliche Konstanz aufwies. Mit seiner teuflischen Startnummer 666 wurde Bastian Schmidt Sieger des Wreckfestes im Jahre 2004. Gratulation!

Ein Dank geht an die Moonshine Haulers für die hervorragende Organisation, und wer genaue Statistiken sehen will, sollte deren Homepage (http://www.moonshine-haulers.de/) besuchen.

Michael Malecki

Auch im Jahr 2004, sechs Jahre nachdem GPL veröffentlicht wurde, gab es in der VR noch viele Rennen und Ligen mit dieser klassischen Simulation. Hier ein kurzer Rückblick auf alles was in diesem Jahr geschah.

Zunächst gilt es natürlich zu erwähnen, dass die GPL Fraktion das Duell um die Frage der Ehre gegen die Linksrumkreisler von Nascar für sich entscheiden konnte. Dies lag vor allem daran, dass sie anders als von einigen Linkskreislern behauptet auch im Oval Renncharakter zeigten und nicht übermäßig an der Yellowproduktion beteiligt waren.

Kurz darauf gingen dann auch die regulären GPL Saisons mit Rennen in Kyalami los. Im Langstreckenpokal überraschte Roland Rauch mit dem ersten Sieg des Rennjahres. Der Sieg in der Graham Hill Trophy ging nach 4 Rennen jedoch an Olli Reinhold, der in Monaco gewann.

In der GGPLC deutete sich schon nach den ersten Rennen besonders ein Zweikampf zwischen den BRM und Honda Piloten an, unter Beteiligung einiger Cooperpiloten. Doch auch andere konnten Rennen gewinnen, wie Markus Trützschler das JSC Auftaktrennen für Lotus.

Doch schon bald zeigten sich vor allem David Schneider, Marcus Jirak für Honda, Uli Landgraf und Stephane As für BRM und Timo Föller auf Brabham in diesem Cup regelmäßig auf den ersten Plätzen. Im JRC dominierte zu Beginn vor allem der Teamchef der Japaner, Shogun Borbely-San.

Selbst BRM Fahrer Andy Wilke konnte nur Versuchen den Abstand möglichst klein zu halten. Dabei musste er aber auch nach hinten schauen, denn Roland Wagner im Brabham war stets in Lauerstellung sollten die beiden Oberaliens Schwächen zeigen.
Im JCC schien die Saison auf ein Duell Forschbach (Cooper) - Reinhold hinauszulaufen, doch Thomas Horn zeigte schon aufsteigende Tendenz.

Zum ersten mal ganz oben: David im JSC

Die Lage im JBC hingegen war unklar - neben Brabhamfahrer Micha Kohlbecker konnten sich auch BRM Pilot Chris Woehlk sowie alle 3 Cooper von Plonus, Klinkenberg und Kniest Chancen ausrechnen. Doch schon in den ersten Rennen zeigte sich in allen Cups, wie nah Glück und Pech zusammenliegen - konnte Honda beispielsweise dank Chassistausch (der kurz darauf abgeschafft wurde) alle Monza Rennen gewinnen (Cooper holte dort auch mit 7 Podiums kräftig Punkte), so kamen einige Wochen vorher in Monaco insgesamt nur 3 der Japaner an - dafür gab es dort einen Dreifachsieg der JSC Truppe des BRM Teams in Monaco.

Auch die DOM GPL startete im März endlich mit dem Monaco Rennen. Sieger wurde Olli Reinhold, der im Gegensatz zu 2003 ganzjährig im Lande war, und somit auch heißer Favorit auf den Titel, besonders da Titelverteidiger Uli Landgraf aus Zeitgründen nicht teilnehmen konnte. Ollis härtester Gegner sollte damit Andy Wilke sein, der auch in Monaco Platz 2 übernahm.
Während im Fürstentum noch fast alle Spitzenfahrer auf den Cooper setzten, zeigten sich 2 Wochen später in Kyalami erstmals unterschiede in der Fahrzeugwahl.

Davon profitierten Timm Jagoda und Marco Saupe, die in den Ferrari diesmal vor dem Favoritenduo lagen, die auf BRM und Honda gesetzt hatten. Die 4 genannten Fahrer lagen damit in der Punktwertung dicht zusammen.

Im GPLLP startete dann die zweite Trophy. Während auf den ersten beiden Kursen, die Addons LimeRock MC und Estoril Roland Wagner und Marco Saupe gewannen, holte sich Olli Reinhold mit Siegen in Zandvoort und seiner Lieblingsstrecke, dem Ring, die zweite Trophywertung des Jahres.

Im JCC musste er sich aber auf dem Ring seinem BRM Teamkollegen Jagoda geschlagen geben, der auch den Weltrekord in der Badewanne von Olli übernahm. In der Cupwertung sah es für Olli dagegen sehr gut aus, auch da Justus leider aus Zeitgründen seinen Platz aufgeben musste. Der Ersatzfahrer von Cooper, Patrick Marx, übernahm das Cockpit und zeigte sofort sehr ansprechende Ergebnisse.
Im JRC war die Überlegenheit von Gregor Borbely so gross, dass er das Ringrennen als Streichresultat verbuchen konnte und trotzdem nur 1. und 2. Plätze in der Wertung hatte. Andy Wilke holte sich seine ersten Saisonsieg erst zur Halbzeit, während sein Teamkollege Marco Saupe unter den Ausläufern einer Pechsträhne litt in der er mehrmals unschuldig aus dem Rennen gekegelt wurde. Davon profitierte Roland Wagner, der Andy noch näher auf den Pelz rückte - doch der Kampf zwischen den beiden wurde plötzlich zum Kampf um den Cupsieg, da Gregor noch vor dem Start der zweiten Hälfte der Saison aus Zeitgründen seinen Startplatz freigeben musste, und nach kurzer Pause nur noch sporadisch im JBC antrat.
Im JBC lag immer noch Michael Kohlbecker vorn, der konstant Punktete. Nils Plonus hatte seinen Job aufgegeben, und somit jagten ihn nur noch 2 der herzigen Cooper, dafür aber auch der Ferrari von Christian Grade, der zwar einige Ausfälle hatte, aber auch einige Siege einfuhr.
Im JSC lag das Honda Duo Schneider/Jirak in Führung und konnten auch die Mehrzahl der Siege einfahren. Timo Föller und, unauffällig, aber konstant, Kai-Uwe Ehrling kämpften um Rang 3, während die BRM Truppe durch einige Rennabsagen doch ein wenig zurückgefallen war, genauso wie der Auftaktsieger Trützschler, der nicht mehr an die Form von Kyalami anknüpfen konnte.

Olli Reinhold und Marco Saupe teilten die Titel unter sich auf, alle 4 Trophys gingen in den Saale-Orla Kreis

Die DOM ging dann in den zweiten Block und mit dem Ring und Monza standen zwei völlig unterschiedliche Strecken auf dem Plan. Doch ausgerechnet Olli Reinhold beging einen entscheidenden Fahrfehler, und er musste zusehen, wie Andy Wilke die Geamtführung übernahm. Marco Saupe profitierte von den Ausfällen der Konkurrenz und konnte, wie sonst nur Olli in Kyalami, ein Podium mit dem BRM einfahren. Doch schon kurz darauf in Monza fand Olli zu alter Form zurück, und gewann souverän vor Andy, die beiden nur noch durch 3 Punkte getrennt. Ähnlich nah beisammen und nur knapp hinter den Leadern Timm und Marco.

Die dritte GPLLP Trophy der Saison ging zur Abwechslung nicht an Olli, sondern, zum 6. mal in der 4-jährigen Geschichte des Langstreckenpokals, an Marco Saupe - soviel zum Thema Abwechslung. Dabei hatte er in den ersten beiden Rennen noch Pech, konnte dafür aber die beiden letzten, inklusive des GP, im BRM gewinnen.

Die zweite Saisonhälfte der GGPLC begann im JCC schlecht für BRM.

Olli konnte zunächst nicht mehr gewinnen sondern musste nach einigen Unglücklichen Aktionen mehrere Strafen antreten. Timm fehlte wegen Prüfungen völlig, und Knut musste nach längerer Abwesenheit ersetzt werden. Es schlug die Stunde von Thomas Horn - im Schatten der Oberaliens entwickelte er sich selbst zu einem und holte in diesem Zeitraum mehrere

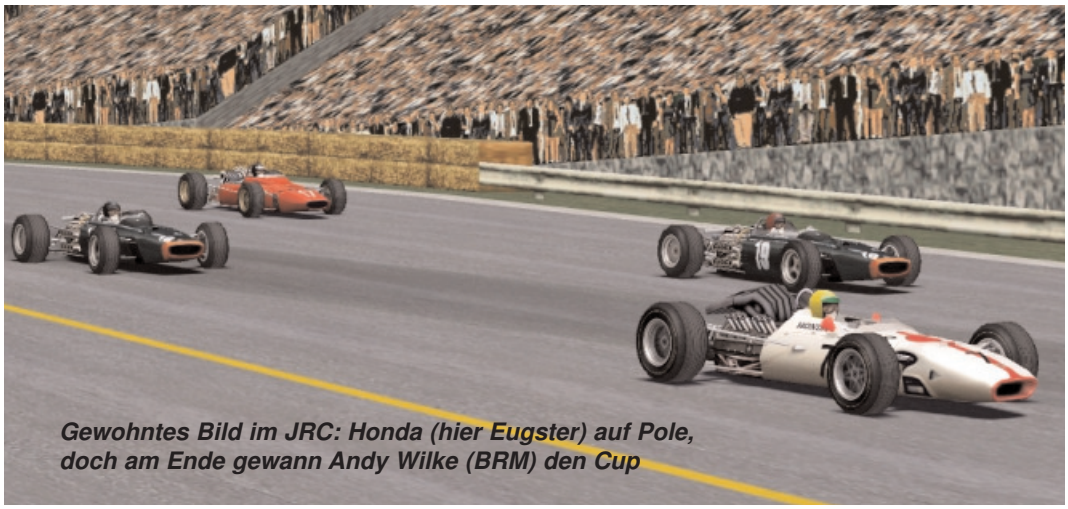
Siege und Rang 2 in der Gesamtwertung, dies allerdings schon mit gehörigem Rückstand auf Olli, aufgrund des Vorsprunges aus der ersten Saisonhälfte. Cooper musste Roland Rauch ersetzen, der sich auf Familie und GRRL konzentrieren wollte, doch Ersatz Lars Moldenhauer konnte sich wie auch schon Patrick einige Rennen zuvor, gleich prächtig in Szene setzen und ein Rennen gewinnen.

da er zu der Zeit die Zielflagge am häufigsten sah. Zu erwähnen ist auch noch der Ferrari-Ersatzmann Steffen Menz, der vor allem bei Einsätzen im JBC, aber auch in JRC und JCC erstklassige Rennen zeigte und einige gewann.

Im JSC gelang es David und Timo sich Punktemässig durch Siege abzusetzen, so dass die Titelentscheidung nur zwischen diesen beiden fallen konnte.

Damit war das Führungstrio ein wenig weiter auseinander, während hinter diesen noch 8 Fahrer vor dem Saisonfinale Hoffnungen auf Platz 4 und 5 und damit Preise hatten.

An einem Wochenende ohne Ligatermine wurde dann noch ein besonderes Event eingeschoben: die 6 Stunden von Rouen. 2 Mann Teams kämpften dabei um Ruhm und Ehre, die am späten Abend Thomas Horn und Björn Fietz zuteil wurden. Position 2 ging an das Adminduo Rene Beitz/Marco Saupe vor Timo Föller/Andi Wöhlk.



Gewohntes Bild im JRC: Honda (hier Eugster) auf Pole, doch am Ende gewann Andy Wilke (BRM) den Cup

Im JRC fiel die Titelentscheidung im Grunde schon kurz nach Saisonmitte, als auch Roland Wagner aus persönlichen Gründen eine Auszeit nehmen musste. Damit lag Andy Wilke schon deutlich in Front - umso spannender der Kampf um Rang 2 zwischen Tobi Walter, Marco Saupe und dem Ferrari von Doc Didi Scholz, der einen vielumjubelten Sieg in Watkins Glen feiern konnte. Dies sollte aber eine Ausnahme sein, denn der Ersatzmann für Gregor, Fredy Eugster, fing da an wo sein Vorgänger aufhörte, und sammelte Siege am Stück.
Ganz im Gegensatz dazu der JBC - Micha Kohlbecker gelang es die Führung mit emsigem Punktesammeln leicht zu vergrössern, da die oben erwähnten Konkurrenten etwas öfter in Probleme kamen, was es Chris Woehlk im BRM ermöglichte näher aufzuschließen,

Marcus Jirak und Uli Landgraf mussten leider beide einige Rennen auslassen, so dass immer noch Kai-Uwe Ehrling Hoffnungen auf den 3. Rang hatte. In der Teamwertung spitze sich der Kampf zwischen BRM und Honda immer weiter zu, Cooper knapp dahinter in Lauerstellung.

Doch zunächst ging auch die DOM Saison der Entscheidung entgegen. Auf seiner eigentlichen Hasspiste Zandvoort holte Marco Saupe dabei dank Brabbelpower Qualisieg und Rennplatz 2 hinter Olli. Timm war immer noch durch Prüfungen verhindert und fiel aus dem Titelkampf hinaus, in dem Olli nach einem späten Motorschaden von Andy wieder die Führung übernahm. Diese konnte er 2 Wochen später in Rouen noch ausbauen, Andy blieb jeweils nur die zweite Position.

Eben noch in einem Team, nun harte Duellanten, kämpften Marco und Rene um den Sieg in der letzten GPLLP Trophy. Beide bestachen dabei durch Konstanz, und am Ende setzte sich Marco zum 7. mal in einer Trophy durch, diesmal ganz ohne Rennsieg.

Es begann nun der letzte Saisonabschnitt der GGPLC. Im JCC war die Sache relativ klar, Olli Reinhold gab seinen Vorsprung nicht mehr ab und siegte klar in der Gesamtwertung. Mit Rang 2 gab Thomas Horn deutliche Ausblicke darauf, was im nächsten Jahr von ihm zu erwarten sein wird. Nach überstandenen Prüfungen kam auch Timm Jagoda wieder ins Renngeschehen zurück - früh genug um Rang 3 in der Cupwertung zu sichern. Zu erwähnen ist noch der standesgemäße Sieg von Eaglepilot Maaki Stiepel in Spa - der war aber nicht genug um Rene Beitz den 4. Gesamtrang noch abzujagen.

Die Entscheidung im JRC fiel noch ein Rennen früher, Andy Wilke kam in 17 der 18 Rennen

ins Ziel, nur ein Motorschaden in Monaco (in Führung liegend) trübte die Bilanz, und verteidigte damit seinen Sieg vom Vorjahr.

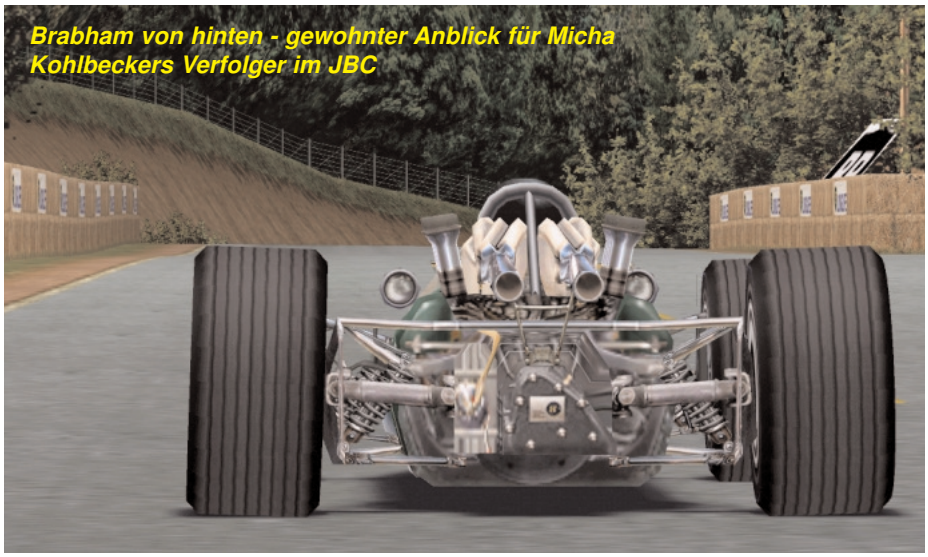
Der zweite Rang war hart umkämpft, ging jedoch am Ende mit etwas Glück an Marco, der damit den BRM Doppelsieg perfekt machte. Tobi Walter sicherte sich Rang drei.
Dietmar Scholz gelang es mit einem guten letzten Rennen noch knapp vor Fredy Eugster zu bleiben - wobei der Hondapilot ja erst zu Saisonmitte eingestiegen war. Zusammen hatten Gregor in Hälfte 1 und Fredy in Hälfte 2 über 500 Punkte eingefahren... Auch der JSC war dann doch schon ein Rennen vor dem Ende entschieden, David Schneider konnte sich von Timo Föller absetzen und gewann nun den Titel, den er in Saison 5 noch sausen liess. Mit einem starken Endspurt und Rennsiegen konnte sich BRM Chef Uli Landgraf noch den dritten Rang sichern; Pech für Kai-Uwe der auch noch von Marcus Jirak und Stephane As überholt wurde.

Auch im JBC konnte am Ende ein Fahrer seinen zweiten Titel feiern. Micha Kohlbecker gewann nach Saison 4 erneut eine Cupwertung. Hinter ihm belegten die Cooper von Dirk Klinkenberg und Robert Kniest die Plätze. Letzterer überraschte die Fachwelt mit einem Sieg im Spa in dem auf der Strecke eigentlich völlig chancenlosen Cooper. Chris Wöhlk reichte eine gute Rückrunde mit 3 Siegen nicht mehr ganz aufs Podium.

In der Teamwertung gelang es BRM am Ende dank geschlossener Leistung aller Fahrer den Titel zu gewinnen. Honda musste sich wie im Vorjahr mit der 2. Position begnügen, trotz eines riesigen Vorsprunges was die Zahl der Poles und Siege betrifft, während Cooper zum ersten mal unter die Top 3 vorstiess.

Das Fazit zu dieser GGPLC Saison: Die Titel gingen allesamt an die erfahrenen Piloten; Olli, Andy und Micha konnten ihren zweiten Gesamtsieg erringen. Einige gute Piloten mussten leider aus zeitlichen- oder persönlichen Gründen aufgeben, dafür ist ein enorm starker Nachwuchs zu Verzeichnen, der besonders durch den Rookie-Cup gefördert wurde.

Im Gegensatz zu früheren Zeiten gibt es inzwischen mehr Kandidaten für die langsameren Cockpits als solche vorhanden sind. Die Teameinteilung für 2005 wird sicher interessant.


Brabham von hinten - gewohnter Anblick für Micha Kohlbeckers Verfolger im JBC

Um den Jahreswechsel zu überbrücken und auch in der Woche Rennen anzubieten, startete ausserdem zum Saisonende hin mit dem Eaglecup eine kleine, feine Serie, in der Tradition von Cooper- und Ferraricup.

Die ersten Rennen holten sich Olli Reinhold, Chris Wöhlk und vor allem Thomas Horn, letzterer mit mehreren Siegen in Folge.

Doch in der Gesamtwertung fiel er nach einem Ausfall am Ring einige Punkte hinter Tabellenführer Marco Saupe zurück, der dort seinen ersten Cupsieg holte und bisher immer auf dem Podium war. Der Kampf um den Titel bleibt bis in den Februar hinein spannend.

So, das wars... natürlich noch nicht. Das Ergebnis des letzten Rennens der grossen Ligen, und damit auch ein Gesamtresultat fehlt noch.

Die Rede ist natürlich von DOM Finale in Spa, auf das an dieser Stelle noch etwas genauer eingegangen werden soll. Nach den Qualifikationsrennen, die Olli Reinhold als Sieger beendete und damit den Vorsprung auf Andy vergrößerte, war die Situation wie folgt: Andy musste eigentlich gewinnen, denn nur ein früher Ausfall von Olli hätte ihm sonst noch Chancen eröffnet, würde Andy nicht siegen können, würde Olli ein siebenter Rang, selbst ohne Zielankunft, genügen. Marco war Rang 3 nicht mehr zu nehmen, aber der Abstand nach vorn war zu groß um das Führungsduo nervös zu machen.
Olli ging das Finalrennen wie immer forsch an und ging in Führung.

Während er den Vorsprung weiter ausbaute, kämpften dahinter Thomas Horn und Marcus Jirak bis zum Ausfall des letzteren noch vor Andy. Bei diesem Stand wäre natürlich alles für Olli entschieden gewesen... doch kurz nach Rennmitte wurde Ollis Eagle langsamer.

Motorschaden beim Meisterschaftsführenden. Zu seinem Glück war es kein kapitaler Exitus, sondern "nur" ein drastischer Leistungsverlust mit dem er noch weiterrollen konnte. Doch in kurzer Zeit war er ans Ende des Feldes zurückgefallen, und der Speed des waidwunden Wagens war so gering, dass klar war, dass selbst wenn er die Zielflagge sehen würde, der Rückstand zu gross wäre um in die Wertung zu kommen.

Olli Reinhold mit letzter Kraft zum Dom-Titel, die wohl knappste Titelentscheidung in der Geschichte der VR

Einziges Glück in dieser Situation war, dass schon früh einige Fahrer ausgefallen waren, so dass Olli zumindest auf Rang 8 lag. Nicht genug, zumal Andy auch noch langsam auf den Führenden Thomas aufschließen konnte. Ollis letzte Hoffnung war, dass noch ein Fahrer so schnell wie möglich ausfallen würde, damit er diesen trotzdem noch "überholen" könnte.
Und genau dies geschah - Ralf Ebert stellte seinen Wagen gerade noch rechtzeitig für Olli ab - eine Runde später und der Meisterschaftsführende wäre auf Platz 8 geblieben. Eingangs der letzten Runde war damit Ollis nun 7. Position genug für den Titel - doch Andy war nur knapp hinter Thomas und kam ihm immer näher - doch es sollte nicht ganz reichen: nur 0.4 Sekunden hinter Thomas überquerte Andy die Linie - 0.4 Sekunden die ihm am Ende zum Titel fehlten, denn Olli gewann somit die DOM 2004 mit nur 3 Punkten Vorsprung vor Andy, der wie 2003 den 2. Platz belegte. Rang 3 ging an Marco, dem es als einzigem gelang, in allen Rennen die Zielflagge zu sehen, vor Thomas Horn und Ralf Ebert.

Ein spannendes Jahr fand damit ein dramatisches Ende.
Verdiente Sieger, Glückspilze und Pechvögel - allen ist eins gemein: die Vorfreude auf die Saison 2005.

Statistiken in kurzer Zusammenfassung:

- GPLLP -
Trophysieger (2):
Reinhold, Saupe (je 2)
Rennsieger
Grid A (9): Reinhold, Saupe (je 4), Horn (2), Rauch, Wagner, Menz, Borbely, Marx, Stiepel (alle 1)
Grid B (12): Moldenhauer (3), Menz, Engel, Klinkenberg, Bram, Horn, Fingerhut, Wipperfürth, Wessendorf, Wittwer, C. Wöhlk, Beitz (1)
Grid C (1): A. Wöhlk (1)

- GGPLC -
Gesamtwertung JRC:
Wilke, Saupe, Walter
Gesamtwertung JCC:
Reinhold, Horn, Jagoda
Gesamtwertung JSC:
Schneider, Föller, Landgraf
Gesamtwertung JBC:
Kohlbecker, Klinkenberg, Kniest

Rennsieger (29):
Schneider, Eugster (je 7), Reinhold, Horn, Borbely (5), Grade, C. Wöhlk, Menz (4), Föller, Landgraf (3), Wilke, As, Jirak, Kohlbecker, Klinkenberg, Forschbach (2), Jagoda, Moldenhauer, Marx, Stiepel, Saupe, Walter, Scholz, Trützschler, A. Wöhlk, Kuyumji, Kniest, Hiller, Wagner (alle 1)

- DOM GPL -
Gesamtwertung:
Reinhold, Wilke, Saupe
Sieger der Qualifikation (3):
Reinhold(5), Jagoda, Saupe
Sieger der Rennen (5):
Reinhold (3), Jagoda, Wilke, As, Horn

zusammengefasst von Marco Saupe

Interview mit Sven Mitlehner - dem Sieger in der Fairplay-Wertung DOM 2004

Sven Mitlehner ist der erste Fahrer, welcher eine ganze Saison mit 36 Rennen ohne Strafpunkte fuhr.

Er ist Sieger der Fairplay-Wertung "Deutsche Online Meisterschaft" (DOM) in der Saison 2004 geworden.
Seine Rennen im Challenge Cup und Masters Grid in 2003 konnten sich bereits sehen lassen, was insgesamt eine erstaunliche und respekteinflößende Serie von 43 strafenfreien Rennen in Folge darstellt. Diese in Kombination mit dem 3. Platz in der DOM 2004 machen ihn zu einem besonderen Fahrer mit einer erstaunlichen Konstanz und Fairness.

Sein NASCAR-Bolide mit Chevy-Chassis und Startnummer 104 trägt den Namen des Sponsors "Burger King". Ein bekannter Slogan dieser Company lautet: "Nur beste Qualität ist uns gut genug".

Dass Sven Mitlehner für beste Qualität garantiert, soll dem Leser anhand eines Interviews genauer aufgezeigt werden.

Die Redaktion des Rückspiegels hatte am 11. Dezember 2004 kurz nach dem Finalrennen der DOM Division 1 in Homestead die Möglichkeit, Sven eine Menge an Fragen zu stellen und zu einer Vielzahl an Themen interessante Statements von ihm zu bekommen.

Sven, du hattest am 1. Dezember Geburtstag und befindest dich jetzt Anfang der "Zwanziger" (Baujahr 1982). Wie war die Feier?

Dieses Jahr war mein Geburtstag leider relativ unspektakulär und es gab keine größeren Feierlichkeiten, was daran lag, dass ich einige Tage später zwei Klausuren an der Uni schreiben musste und jede freie Minute mit Lernen verbrachte. Daher hatte ich keine Zeit, irgendetwas vorzubereiten...

Das kann ich mir gut vorstellen. Du studierst Informatik, richtig?

Ja, genau.

Das deckt sich gut mit dem "virtuellen Rennsport". Wie und Wann hat das Sim-Racing bei dir eigentlich angefangen? Wie bist du zu Nascar und speziell zur VR gekommen?

Meine erste "Rennsim" war 1994 F1GP von Microprose. Danach habe ich von GP2/3 über die RS/F1RC Reihe von UbiSoft eigentlich fast alle Rennsims mal probiert - natürlich noch nicht online, was auch der Grund war, dass sich die Motivation nie länger als einige Wochen halten konnte.
Mein erstes Spiel der NASCAR Reihe war dann NR2003, welches ich mir im März 2003 gekauft habe. Die diversen Ligen habe ich anfangs eigentlich kaum wahrgenommen, da mir die Open-Server Rennen am Anfang unglaublich Spass gemacht haben. Nach 2-3 Monaten hat mir dann Tobi Schlottbohm - den ich noch aus der F1RC Community kannte - empfohlen, mich bei der NWL anzumelden. Eigentlich konnte ich mir damals überhaupt nicht vorstellen, in einer Liga zu fahren und war deshalb recht skeptisch. Ähnlich wie in der VR mit den früheren Shootouts gab es damals auch in der NWL Unmengen an neuen Rookies und dementsprechend chaotisch waren die Rookie-Rennen, was mich nach zwei Rennen mit extremer YF-Quote auch fast dazu veranlasst hätte, wieder Open-Server zu fahren. Irgendwie habe ich mich dann aber doch durchgebissen und fuhr eine Zeit lang nur NWL bis mich mein damaliger Teamkollege Christian Böhm - der kurz vorher in der VR eingestiegen ist - überredet hat, es doch auch mal bei der VR zu versuchen.

Also NASCAR 1, 2 oder 3 hast du vor Nascar Racing Season 2003 gar nicht gehabt?

Ne, aber NASCAR 1 hatte ich mir mal für 2 Tage aus der Videothek ausgeliehen - das hatte aber für die damalige Zeit unglaublich hohe Hardware Anforderungen -

deshalb war das bei mir nur eine Ruckelorgie.

Für die Leser, die's nicht zuordnen können - für was steht NWL?

NASCAR World League.

Und wer fährt (oder besser fuhr) da noch so bekanntes außer Tobi?

Viele auch in der VR bekannte Gesichter haben in der NWL mit NASCAR angefangen: Tobi Schlottbohm, Ramon Miel, Thomas Ettig, Sebastian Schmalenbach, Christian Böhm fallen mir jetzt spontan ein.

Sven "Straflos" Mitlehner

Einige Rennen hattest du im Grid der VR-Masters ab Anfang November 2003 absolviert nach deinem Einstieg in die VR Ende Juli, einigen Trainingsrennen für den Shootout und vier (strafenfreien) Rennen im Challenge Cup. Zu Beginn der DOM Saison 2004 bist du in der 2. Division gestartet und gleich nach dem vierten Rennen der Saison, nach dem ersten Auf-/Abstiegs-Zyklus in die 1. katapultiert worden. Hab ich das richtig zusammengefasst?

Ja, ich hatte sogar noch Glück, dass ich in der DOM2 starten durfte, da ich zuerst in DOM3 eingeteilt wurde und erst einige Tage vor Beginn der Saison in DOM2 "aufgestiegen" bin, weil einige Leute aus der DOM2 nicht mehr fahren wollten.

Was sagt deine Family zu deinem Hobby? Wieviel Rückendeckung bekommst du von ihr?

In meiner Familie konnte ich bisher leider noch niemanden dafür begeistern. Im Gegenteil: Ich muss jeden Donnerstag darum kämpfen, abends ab 20:00 die DSL-Leitung für mich alleine zu haben. :-) Einen Freund von mir konnte ich zwar mal dazu überreden, sich NR2003 zu kaufen - wirkliches Interesse ist aber eigentlich bei niemandem vorhanden.

Na du wirst doch nicht "nur" Nascar Racing online spielen, oder unterschätze ich da deinen Trainingsaufwand?

In den letzten Jahren gab es eigentlich ausser NR2003 keine Spiele, mit denen ich mich länger beschäftigt habe.
Zwischendurch spiele ich zwar auch mal Sachen wie "Half Life 2", aber eine Langzeitmotivation gibt es da (für mich) eher nicht.

FAIR-PLAY

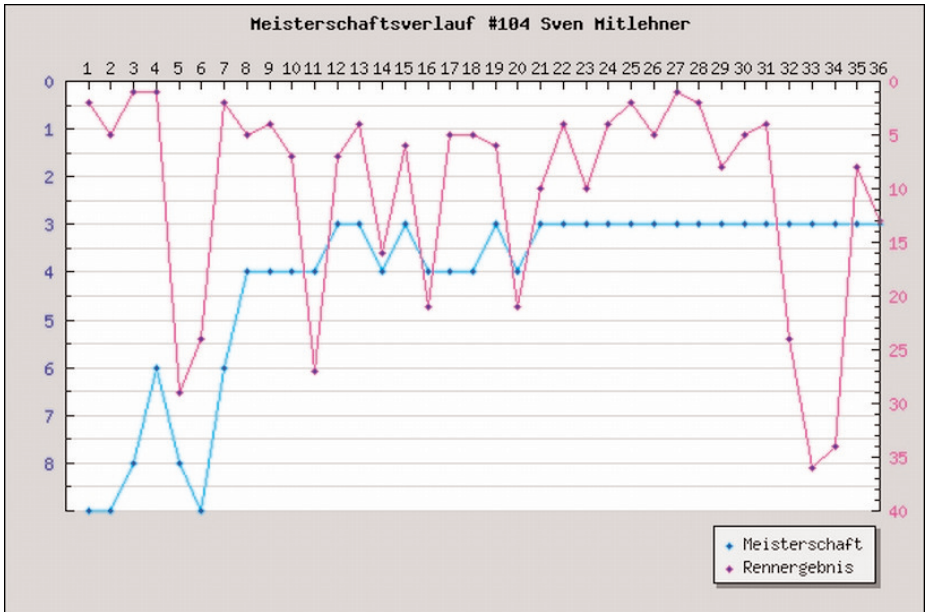
Deine Rekord-Serie von straffreien Rennen begann schon in der letzten Saison. Am Anfang ist sowas einem wohl eher wurscht. Dann merkt man, dass man eine tolle Leistung hingelegt hat und misst dem immer mehr Bedeutung zu. Irgendwann kommt dann der "Sven-Mitlehner-Punkt", der Punkt an dem man merkt, dass man kurz vor einem Rekord steht, der in die Geschichte eingehen wird. Da musst du doch irgendwie zittern und irgendwas Unbeschreibbares verspüren bei deiner letzten Fahrt der Saison, wo einem doch die schöne Serie noch versaut werden kann, oder? Was hast du gedacht und gefühlt, als du beim Finalrennen über die Ziellinie gefahren bist?

Die Anspannung ist bei mir eigentlich immer nur vor den Rennen und am Start vorhanden. Da denke ich dann immer darüber nach, wie schnell es passieren kann, sich mal ein paar Strafpunkte einzufahren. Und auch wenn ich schon seit Saisonbeginn immer mit dem Ziel ins Rennen gehe, keine Strafpunkte zu holen, dann war die Anspannung natürlich die letzten paar Rennen größer als vorher, weil ich meine Serie weiter ausbauen wollte. In Homestead ist mir am Ende aber eher deshalb ein Stein vom Herzen gefallen, weil es um den dritten Gesamtrang noch mal ganz ganz eng zwischen Moe (Anm. d. Red.: Nickname von Maurice Rudolph) und mir wurde. An die Fairness-Wertung habe ich in dem Moment überhaupt nicht mehr gedacht.

Würdest du lieber 200 Strafpunkte haben und dabei Meister sein?

Hmm, ich bin eigentlich recht zufrieden mit meinem dritten Platz, zumal ich damit vor der Saison nicht mal im Traum gerechnet hatte. Am Besten wäre aber natürlich Meister UND 0 Strafpunkte. ;-)

50.
Ausgabe



Sven's Performance im Verlauf der Meisterschaft 2004

SAISON-RÜCKBLICK

Sven, wir sehen hier dank der DOM-Nascar-Datenbank eine Übersicht deiner Rennen in der Saison 2004 sowie eine Darstellung deines Meisterschaftsverlaufs. Daran erkennt man sehr gut, dass die Anspannung bei dir vor allem in den letzten Rennen größer geworden ist. Doch mehr Konstanz geht nicht - seit dem 21. Rennen dieser Saison hast du deine Position in der Meisterschaft konstant auf Rang 3 gehalten. Nur was das Rennergebnis angeht, hattest du ab dem 31. - also besonders im letzten Zyklus - einen kleinen Einbruch. Bist du abergläubig?

Nein, ich denke ich hatte die letzten 5 Rennen einfach das Pech, welches mir bis dahin weitestgehend erspart geblie-

#	Datum	Rennen	Start	Ziel	G/V	Bewertung		Runden	Distanz	Anmerkung
1	12.02.04	Daytona	3	2	1	144	++	100/100	100%	
2	19.02.04	North Carolina	1	5	-4	128	+	197/197	100%	1. Pole Position in DOM Div.2
3	04.03.04	Las Vegas	1	1	0	144	++	134/134	100%	2. Pole Position & 1. Sieg in Div.2
4	11.03.04	Atlanta	1	1	0	144	++	163/163	100%	Aufstieg in DOM Div.1 nach 1. Zyklus
5	18.03.04	Darlington	17	29	-12	76	-	180/184	97%	„Die ersten Pflaumen sind madig...“
6	25.03.04	Bristol	3	24	-21	91	-	240/250	96%	4. Gang verloren & Disco
7	08.04.04	Texas	1	2	-1	175	+++++	167/167	100%	1. Pole Position & 2. Position
8	15.04.04	Martinsville	2	5	-3	155	++++	250/250	100%	
9	22.04.04	Talladega	8	4	4	160	++++	94/94	100%	
10	06.05.04	California	35	7	28	146	+++	125/125	100%	28 Positionen gewonnen
11	27.05.04	Lowes Night	4	27	-23	82	-	108/200	54%	Motorschaden und frühes Aus
12	03.06.04	Dover	4	7	-3	146	+++	200/200	100%	
13	10.06.04	Pocono	1	4	-3	160	++++	100/100	100%	2. Pole Position & Top5
14	17.06.04	Michigan	14	16	-2	115	+	100/100	100%	
15	24.06.04	Infineon	6	6	0	150	+++	56/56	100%	
16	01.07.04	Daytona Night	22	21	1	100	+	78/80	97%	
17	08.07.04	Chicagoland	2	5	-3	155	++++	134/134	100%	
18	22.07.04	New Hampshire	4	5	-1	160	+++++	150/150	100%	
19	29.07.04	Pocono	4	6	-2	150	+++	100/100	100%	
20	05.08.04	Indianapolis	30	21	9	100	+	80/80	100%	Schlechter Startplatz
21	12.08.04	Watkins Glen	1	10	-9	139	++	45/45	100%	3. Pole Position & Top10
22	19.08.04	Michigan	6	4	2	160	++++	100/100	100%	
23	26.08.04	Bristol Night	5	10	-5	134	+	249/250	99%	
24	02.09.04	California	6	4	2	165	+++++	125/125	100%	
25	09.09.04	Richmond	7	2	5	170	+++++	200/200	100%	
26	16.09.04	New Hampshire	9	5	4	155	+++	150/150	100%	
27	23.09.04	Dover	2	1	1	185	+++++	200/200	100%	Vize-Pole & 1. Sieg in Div.1
28	30.09.04	Talladega	13	2	11	170	+++++	94/94	100%	
29	07.10.04	Kansas	21	8	13	142	++	134/134	100%	
30	14.10.04	Lowes Night	11	5	6	155	+++	200/200	100%	
31	21.10.04	Martinsville	6	4	2	160	++++	250/250	100%	
32	28.10.04	Atlanta	4	24	-20	96	-	163/163	100%	Seit langem mal Positionsverluste...
33	04.11.04	Phoenix	5	36	-31	55	-	38/156	24%	31 Positionen verloren
34	11.11.04	Darlington	14	34	-20	61	-	23/184	12%	Letzter Zyklus weiter durchwachsen
35	18.11.04	Richmond	6	8	-2	142	++	199/200	99%	
36	25.11.04	Homestead	11	13	-2	124	+	134/134	100%	36+ Straffreie Rennen & 3. DOM 2004

ben war - irgendwann musste sowas einfach mal passieren. In Atlanta, Phoenix und Darlington bin ich unschuldig in Unfälle geraten und in Richmond habe ich mich mit der Strategie vertan. An dem schlechten Ergebnis in Homestead war ich dann selber Schuld. Nach einem heftigen Walltouch konnte ich einfach nicht mehr mithalten...

Ja, man benötigt auch eine Menge Glück für so eine Serie. Man kann nur so gut fahren, wie die Konkurrenz es zulässt. Gerade in Turn 1 in der ersten Runde, ist der Druck enorm, wenn von hinten jemand kommt, der vermeintlich schneller ist und nicht warten will. Wie bekommt man den Spagat hin, von hinten oder seitlich nicht gerammt zu werden, dabei aber selbst in der Kurve nicht mehr zu riskieren, als man vor hatte?

Naja, die Starts sind ja in der DOM1 zum Glück nicht so das Problem - da geht es ja meistens recht gesittet zu. Ein besonderes "Geheimnis" gibt es also nicht. Das beste Mittel nicht in Unfälle zu geraten ist vermutlich im 2-wide mehr Platz lassen als nötig, nie am absoluten Limit fahren und Setups auf Sicherheit abstimmen. Manchmal ärgert mich das zwar, wenn ich z.B. wegen mangelnden Aggressivität auch nach mehreren Versuchen nicht an einem langsameren Vordermann vorbeikomme, das ist mir aber lieber als unnötiges Risiko einzugehen...

Wen würdest du insgeheim gerne mal von der Strecke schubsen?

Niemanden. Und wenn doch, würde ich nicht sagen wen. ;-)

Als "Schönfahrer" kommst du sicherlich oft in Situationen, in denen du dich zurück gehalten hast, weil's sonst aufgrund von Fehlverhalten eines anderen Fahrers gekracht hätte. Ärgert es dich, ständig auf Fehler der anderen Rücksicht zu nehmen? Vor allem unter dem Aspekt, dass diejenigen dann später einige Plätze vor dir stehen?

Natürlich ärgert man sich da manchmal. Aber es ist ja nicht so, dass andere Leute niemals auf Fehler von mir Rücksicht nehmen müssten. Das gehört einfach dazu

Hat es einmal eine Situation gegeben, wo du knapp an einer Strafe vorbeigerauscht bist?

An zwei Situationen kann ich mich erinnern. In Infineon bin ich in der ersten Runde mit Volker kollidiert und dachte zuerst es wäre meine Schuld gewesen. Leider habe ich das Replay davon bis heute noch nicht gesehen.
Dann gab es noch eine Berührung mit Wisand in Bristol, bei der ich wohl die Punkte bekommen hätte, wenn etwas passiert wäre.

Indy soll sie nicht gerade sein - deine Lieblingsstrecke. Welche ist dein Favorit?

Watkins Glen.

Glen ist mit Infineon / Sears Point der zweite Road-Course im Schedule von NASCAR. Dann bist du weniger "Linksrumfahrer"?

Ich fahre auch mal ganz gerne "rechtsrum", allerdings nur mit Cup-Cars.

Kein Geheimnis - "mehr Platz lassen als nötig" verringert das Unfallrisiko

TEAMWORK

**Welche Unterstützung erfährst du dabei durch dein Team? Hat es in der Saison auch heimliche Absprachen hinter den Kulissen gegeben? Ich sehe da das interne Forum auf eurer Teampage.
Erzähl doch ein wenig vom**

teamnra, zu dem es dich ja Anfang November 2003 hin verschlagen hat. Wie gut ist die Beziehung zu deinen Team-Kollegen - als da wären Patrick Marx, Mike Kadlcak, Matthias Wien, Thomas Munck, Marcus Jirak, Martin Thiemt und David Kirsch? Zusammen bildet ihr ein Team, das in der Saison 2004 den zweiten Rang in der Teamwertung erreichen konnte.

Das Klima im Team könnte eigentlich kaum besser sein, sowohl auf als auch neben der Strecke. Ich bin jedenfalls froh, dass ich dort gelandet bin. Vor allem ist es immer schön, wenn mehrere Teamkollegen im selben Grid fahren wie man selber. Wir haben ja im Moment 6 Fahrer in der Div. 1. Absprachen gibt es bei uns nicht, aber es ist natürlich klar, dass man sich auf der Strecke hilft, wo es möglich es.

Stehst du in Kontakt zu weiteren Fahrern, die mit dir unterwegs sind? Ich meine, du wohnst in Dietzenbach südlich von Offenbach, zwischen FaM und Darmstadt - und viele wohnen gerade mal um die Ecke: Arndt Röttgers und Andreas Ühlein / Frankfurt a.M., Andreas Ruehl / Echzell - Hessen, Kay Mühle / Rodgau, Johannes Hestermann / Hanau, Andy Green / Offenbach zum Beispiel.

Privat Kontakt hatte ich bisher nur mit den Fahrern, die auch in der NWL fahren/fuhren und an der NWL-LAN teilgenommen haben, aber vielleicht wird's ja nächstes Jahr was mit Pottenstein.

Oh ja, Pottenstein - der Ort, wo das alljährliche Treffen der VR-Community stattfindet - ist auch ein nettes Thema. Aber das würde sicher den Rahmen hier sprengen. Die Leser können sich bestimmt vorstellen, was solch ein Treffen der sonst über große Distanzen verbundene Fahrer "in real life" bedeutet. In zurückliegenden Ausgaben des Rückspiegels kann man darüber lustige Geschichten lesen...

HINTERGRÜNDE

Zurück zum Thema Rennenfahren...
Wie "sehen" deine Setups aus und wie dein Equipment (Lenkrad/Pedale)?

Auf Ovalen benutze ich immer die Setups von Volker, auf RCs Setups von Andy.
Anfang des Jahres hatte ich mir ein Logitech Momo Racing gekauft. Das Lenkrad benutze ich immer noch, die Pedale habe ich nach einigen Monaten entsorgt als der Pedalbug zu störend wurde und ich mich endlich dazu durchringen konnte, 400€ für BRD Pedale auszugeben.
Du fährst die #104 und ein Design mit dem Sponsor Burger King. Was verbindet dich damit? Gehst du nicht doch lieber mal zu McDo, weil der BigMac einfach besser "whoppert"?

Ne, Burger King ist bei mir erste Wahl. Schade nur, dass ich trotz der Werbung, die ich für sie mache, dort nicht umsonst essen darf.

(Anm.d.Red.: Die #104 hat durchaus Ähnlichkeiten zur #14 in der "realen" NASCAR-Historie - und damit ist nicht das eingefügte "Oval" zwischen der "1" und "4" gemeint. 1997 fuhr Steve Park - damals Gewinner vom "Busch Series Rookie of the Year Award" - die #14, den Burger King Chevrolet bzw. Whopper Chevy der Dale Earnhardt Incorporated.
#14 Burger King Chevy von

Steve Park gefahren im Jahr 1997

Er qualifizierte sich als 12. beim ersten Rennen seiner Karriere im NASCAR Winston Cup auf dem Straßenkurs von Watkins Glen. Später fuhr Steve Park den #1 Pennzoil Chevrolet mit dem aus Nascar Racing bekannten Design.)

Sven's Wagen als Rendering von Christoph Guler

Du bist vor einem Rennen sicher immer sehr aufgeregt und machst dir so einige Gedanken, was mögliche

Fehler angeht. Hast du ein Ritual vor dem Rennen? Oder hast du einen speziellen Weg gefunden, um das "Lampenfieber" zu beherrschen?

Lampenfieber habe ich immer noch vor jedem Rennen - fast genauso stark wie am Anfang. Wenn ich die aktuelle Strecke schon ein bisschen geübt habe und weiss, dass ich sicher fahre, hilft mir das manchmal etwas ruhiger zu sein.

Trainierst du sehr viel oder besitzt du von Natur aus eine aussergewöhnliche Car-Control? Wieviel Zeit investierst du vor jedem Rennen?

Letztes Jahr in der NWL bin ich immer vor den Rennen 2-3 Trainingsrennen mitgefahren. Inzwischen trainiere ich meistens immer erst donnerstags um 19:00 einen Longrun und ein paar Quali-Runden

Um weiter gut zu sein, muss man sich in einer schnelllebigen Zeit (nicht nur als Rennfahrer) immer weiter verbessern. Du machst das bei NASCAR vor allem anhand deiner Serie an straffreien Rennen. Wo denkst Du liegen - abgesehen von der Konstanz - weitere deiner fahrerischen Stärken? Welches ist deine grösste Schwäche beim Online-Racing?

Meine größte Stärke ist wahrscheinlich auch gleichzeitig meine größte Schwäche. Durch die Konstanz und sichere Fahrweise fahre ich oftmals nicht mit der nötigen Aggressivität, was sich vor allem bei kurzem Sprints bei Rennende negativ bemerkbar macht.
Abgesehen davon habe ich - so denke ich - weder irgendwelche herausragenden Stärken noch gravierende Schwächen.

Im zweiten Anlauf zum Rennen auf dem Dover International Speedway dominierte Sven das Feld und gönnte sich seinen ersten Sieg in der DOM1

ZUKUNFTSMUSIK

Hast du jemals versucht, andere Fahrer zu missionieren? Denn defintiv machst du etwas gänzlich anders als alle anderen.

Nö. Wenn ich das tun würde, hätten vielleicht noch mehr Fahrer 0 Strafpunkte und wir beide würden hier gar nicht miteinander sprechen. :-)

Sicher willst du deine Serie an straffreien Rennen so lange wie möglich weiterführen - doch in welcher Form wird das 2005 geschehen? Sind GTR bzw. Road Racing ein Thema für dich?

Ah, jetzt bekomme ich ja doch noch die Gelegenheit mich bei der GTR-Fraktion unbeliebt zu machen. :-)
Die GTR-Fahrphysik begeistert mich zwar, aber vor einigen Jahren (um genauer zu sein nach dem Kauf von F1RC) habe ich für mich persönlich festgelegt nicht mehr solche unausgereiften Spiele zu kaufen. Daher kommt GTR zur Zeit für mich nicht in Frage... Was sich natürlich irgendwann auch ändern kann - man soll nie nie sagen. Bei einer NR2003 Road Racing Liga mit CupCars wäre ich sofort dabei - aber das wird wohl eher ein Wunschtraum bleiben, wenn schon Ligen mit TA-Mod mit so wenigen Fahrern auskommen müssen.

Sven, herzlichen Dank, dass du dir für dieses Interview die viele Zeit genommen und eine Menge Geduld gezeigt hast. Deine interessanten Statements und Bilder untermalen diese Saison 2004 sehr gut. Hab' viel Erfolg und vor allem Spass bei deinen nächsten Rennen!

Den Lesern sei an dieser Stelle noch der Webauftritt von Sven's Team www.teamnra.-com empfohlen. Natürlich lohnt sich auch ein Blick in die DOM-Nascar-Datenbank auf dem VR-Portal, wo Vergleiche mit anderen Fahrern möglich sind.
-Markus MacCoy

Fakten zum Rückspiegel

Der Kassenbericht des Rainer Merkel brachte Staunen über die Kosten, die der Rennbetrieb der VR im Jahr verschlingt.
Ausserdem wurde offenbart, wofür die Beiträge der Fahrer verwendet wurden.
Leider las nicht jeder diese Ausgabe. Mitte des Jahres gab es neue unbegründete Unterschlagungsvorwürfe

Was macht eigentlich.... Doro Höhn?

Nahezu 1300 Nutzer wissen nichts über Frau Höhn. Man könnte sich nun wundern, warum der Rückspiegel sich um die Belange einer Dame kümmert, mit der offensichtlich niemand was anfangen kann. Aber Frau Höhn war eine der aufregendsten Persönlichkeiten im Jahr 2001. Und wenn man den heutigen Fahrerboom der GTR sieht, mit allem, was aufgrund der Masse auch fahrtechnisch in die Liga einrollte, könnte es auch heute wieder eine Doro Höhn geben, die den Kampf "gegen die Unsportlichkeit auf der Strecke" aufnimmt.
Damit sich jeder ein Bild machen kann, packen wir gleich die Kanone aus und zitieren:

Zitat aus dem Forum vom 05.Okt. 2001:

"Tja, was viele schon ahnten: Doro gibt es nicht ! Sie wurde von mir erfunden ! Da ich es nicht fair finde, diese Rolle weiter zu spielen, gebe ich die Identität preis und bin damit wohl aus der Liga.

Doro Höhn = Baehn Booster = Bernd Vollmer

Keine weiteren Intrigen !
Diese Liga ist vom organisatorischen ein Musterbeispiel für viele andere Ligen. Leider war es von den Renn-Fahrer Teilnehmern in meinen Augen bisher nicht so !
Einige kennen mich und wissen, dass ich niemals unfair fahren würde, dass habe ich als Doro auch nicht getan.
Ich gehöre zum =Chocolate Racing= Team und den Geist des Nascars haben wir uns auf unsere Fahnen geschrieben.
Ich möchte aber darauf hinweisen, dass Doro nur von mir zu verantworten ist, die anderen hatten keine Ahnung davon !
Habt noch saubere Rennen miteinander, tschau !"

Mit diesen Worten endete die Karriere von zwei Fahrern der VR und ein Skandal, der im Jahr 2001 seines gleichen suchte.

Doro Höhn war eine der geheimnissvollsten Frauen in der VR. Aus Frust geboren, mit dem Ziel es den zu aggressiven Fahrern zu zeigen, ging Sie an den Start.
Eines Tages brach das Lügengebäude um sie herum zusammen und es stellte sich heraus, dass Doro ein Fake war.
Wir besuchten Doro Höhn aka Bernd Vollmer, um nach drei Jahren zu erfahren, wie es ihr/ihm ergangen ist.

Doro: Ersteinmal besonderes Hallo an die, die mich noch kennen und dann ein Hallo an alle anderen. Eine kurze Stippvisite auf die VR-Seite zeigt mir, dass hier viel verändert wurde und die Professionalität stark zugenommen hat. Ein Lob an die Zeitungsmacher. Dieser Part ist sicherlich sehr aufwändig und wird hoffentlich genügend gewürdigt.
Kommen wir nun zu den Fragen, die mir Detlev Rüller, den ich für sein jahrelanges Engagement bei VR sehr loben möchte, gestellt hat:

RS: Wann genau kam Doro auf die Welt?

Doro: Leider weiss ich das Datum nicht mehr genau. Es war aber im Herbst 2001.

RS: Warum genau wurde sie erschaffen? Welchen Zweck verfolgte sie?

Doro: Einzig und allein der "Grünen" Rennen wegen. Ich erinnere mich an einen 50 Runden-Stint in Texas, der zur damaligen Zeit ein Novum war. Jeder der Führungsriege hat damals zugegeben, dass Doro etwas bewegt hatte, und zwar in die richtige Richtung.

Eine Wiederholung der Wirkung mit einer gleichen Aktion kann ich mir jedoch nicht mehr vorstellen.

RS: Man hatte den Eindruck bzw. das Halbwissen, dass sie angetreten war, um es der Männerwelt zu zeigen, dass man einen gepflegten Umgang miteinander haben kann und dass man es als Frau schneller nach oben aus den Shoot Outs in die Masters schaffen kann, nur weil man eine Frau ist.

Doro: Nein, es ging nicht um sexistische Gründe. Eventuell hat sich in den Köpfen der männlichen Fahrer jedoch etwas abgespielt und mehr Rücksicht und mehr Respekt erzeugt.

RS: Der Umgang zu den anderen Fahrern des Grids war anders als mit männlichen Kollegen. Nahmen sich die Männer in den Gesprächen im Chat nun zurück in der Wortwahl, weil eine Frau anwesend war?

Doro: Das kann ich nicht sagen. Der Umgangston war innerhalb der VR-Community eigentlich immer ganz angenehm

RS: Konnte man hoffen und beobachten , dass man auf der Strecke anders behandelt wird als ein Mann?

Doro: Ja, da war mehr Respekt vorhanden und man liess mehr Platz beim Überholen. Es war fairer. Doro liess natürlich auch immer Platz und fuhr defensiv. Doro liess Schnellere vorbei und wurde von Langsameren durchgelassen.

Ein typisches Beispiel dagegen war, mit einem loosy Setup, welches erst nach 4 Runden schnell ist, 3 Runden lang die Leute dahinter bloß nicht vorbeizulassen.

RS: Wenn man als Liga eine Mischung der Gesellschaft ist, kann man wirklich davon ausgehen, als einsame Frau in dieser harten Männerwelt ernst genommen zu werden?

Kann man glauben ernsthaft den Character der Männer zu verändern, dass sie rücksichtsvoller fahren, nur weil sie vermeintlich eine Frau vor sich haben? Muss man nicht eher der Meinung sein, dass die Männer denken "Jetzt erst Recht. Was wil die Tucke hier? Die kann als Frau doch sowieso nie so gut fahren wie ich als Mann"

Doro: Da es bei der VR viele Regeln gibt und damit Bestrafungen drohen, bin ich in diesem Punkt eher der Meinung das man mehr Rücksicht walten lässt.

RS: Eine real vorhandene Dame, Cornelia Lubig, hatte sich riesig über Doro gefreut.

Du hast sie kräftig auf die Hörner genommen und die naive Doro gemimt.

Eines deiner ersten Postings als Doro Höhn las sich so: Zitat vom 16.8.2001

"Hallo Cornelia,das freut mich aber, dass es hier auch eine Sie gibt. Ich habe mich heute hier angemeldet, als ich dich entdeckte. Hoffentlich kann ich mithalten mit den anderen. Dieses Online-Fahren ist ja wirklich toll.

Das ist irgendwie alles noch Neuland für mich. Bisher fuhr ich nur so für mich. Gut, dass du noch weiter mitmachst ..."

Wie war der Kontakt zu der damals mitfahrenden Cornelia Lubig? Später als sich rausstellte, dass Doro eine Erfindung war, war sie sehr erschüttert und sauer, weil sie gedacht hatte, dass sie eine Leidensgenossin hatte, und letztlich verarscht wurde. Sind das eingeplante Kolateralschäden gewesen? Oder hatte man damit nicht gerechnet?

Doro: Mein Kontakt war nur kurz. Wir fuhren meines Erachtens nie in der gleichen Liga (zumindest glaube ich dies). Sie brachte einmal den Gedanken eines Frauenteams auf (Frauenpower, glaube ich, wollte sie es nennen). Doch damit setzte Sie mir die Pistole auf die Brust... Dies war nur ein Grund, warum ich beschloss, das ganze Auffliegen zu lassen. Ich wollte es nicht mit Conny zu weit treiben. Aber auch die Resultate der Rennen waren mittlerweile Beweis genug. Und auch die Terminplanung war "knapper" geworden, denn Bernd musste teilweise am gleichen Tag zur gleichen Zeit starten wie Doro. Es gab zwar eine Zweit-Doro, doch mit der Zeit war es eben erledigt. Ich hätte Doro auch stillschweigend verschwinden lassen können, aber ich wollte unbedingt reinen Tisch machen.
Ich stehe zu meinen Taten!

RS: Hast du jemals später Kontakt zu Cornelia aufgenommen, und dich entschuldigt?

Doro: Ja, das habe ich per eMail gemacht.

RS: Auch heute, wo wir 1400 Mitglieder mehr haben als zu Doros Zeiten , sind nahezu keine Frauen dabei. Würdest du Doro heute noch einmal erfinden?

Doro: Ja, warum nicht? Vielleicht habt ihr in nächster Zeit noch ganz andere Doros dort. Aber die Wirkung von damals wird es m.E. nicht mehr geben.

RS: Hättest du dein Ziel als Mann nicht auch erreichen können?

Doro: Vielleicht. Es ging darum, dem fahrenden Volk eine sichere Fahrweise zu zeigen und aufzuzeigen, dass man auch mit Rücksicht gute Ergebnisse einfahren kann. Aus der Situation entstand die VR-Fahrschule, die ich sehr gerne betrieben hatte. Dies war eine Möglichkeit als Mann grünere Rennen zu beschwören.
Das Konzept der Fahrschule kam leider nie zum wirklichen Schluss. Es kam anders.

RS: Es war der Anfang des Endes deiner Karriere. Denn später wurdest du dann auch aus der Liga verbannt ?

Doro: Wegen Doro war das nicht.

RS: Es gab da einige Zuspitzungen mit den "hohen Tieren" Korruptionsvorwürfe und üble Beschimpfungen. Hat Doro dabei den Rest gegeben?

Doro: Ich habe mich offiziell aus der Liga verabschiedet, weil man mir das nahegelegt hatte. Ich wurde nicht direkt verbannt.
Damals habe ich gesagt, dass ich die internen Gründe nicht nennen werde und das tue ich heute ebenfalls nicht. Doro hatte damit nichts mehr zu tun.
RS: Wenn Doro nicht gelebt hätte, hätte man diese Situation dann wie Männer erledigen können und den unschönen Abgang verhindert?
Doro: Nein.

RS: Was macht Doro Höhn alias Bernd heute?
Bernd: Nun, Doro hat es seit damals nie wieder gegeben. Bernd hingegen gab es weiterhin, allerdings nicht mehr bei Online-Rennen. Dann hatte ich privat und im Beruf Einiges zu erledigen und da musste eine gravierende Lösung gefunden werden.
Ich habe nun einen neuen Job als Berufskraftfahrer.
RS: Dein VR-Engagement in der damaligen Zeit (VR-Fahrschule und 2 Fahrer sein) hat dich eine Menge Zeit gekostet. Was machts du denn nun mit dem Zeitgewinn?
Bernd: In meiner vermeintlich "gewonnenen" Zeit fahre ich ausgiebig Motorrad. Die letzten 2 Jahre an die 30.000 km.
RS: Fährst du überhaupt irgendwas virtuelles?
Bernd: Ab und an packt es mich wieder. Dann fahre ich ein paar Tage mit GPL oder jetzt mit GTR, aber Online nie. Eine Ausnahme gab es bei GTR, wo ich promt auch einen alten Namen lesen konnte: Reini Frey.
Aber Kontakt gab es keinen und es blieb bisher bei diesem Mal. Nascar hingegen fahre ich gar nicht mehr. Das liegt hauptsächlich daran, dass mir die Fahrphysik bei Nascar 2002 und 2003 gegenüber N4 einfach nicht mehr gefiel.

RS: Du fährst also auch in keiner anderen Liga mehr?
Bernd: Nein, es gab damals noch die FFRL, eine, meines Erachtens, bessere Liga, wo ich zwei Saisons fuhr, doch dann war für mich Online-Rennen erstmal aus ... ganz aus.

RS: Hat Doro jemals GTR gefahren?
Doro: Ja, das habe ich mir gekauft und ich fahre ab und an ein Ründchen. Aber das ist nur zum Zeitvertreib. Wie in einigen Foren schon diskutiert, ist diese Simulation leider noch nicht Liga-tauglich. Es gibt tolle Features wie den Motec-Interpreter und realistisches Fahrverhalten, aber einige Dinge fehlen noch. Soviel ich weiss, arbeitet man jedoch an einem weiteren Update ... also mal sehen.

RS: Liest Doro/Bernd noch das VR Forum?
Doro: Nein, warum sollten wir?

RS: Ist das Thema VR total erledigt?
Bernd: Gute Frage, ob mich ein Team nehmen würde? Ob ich mich qualifizieren könnte? Ob ich mich als Doro Höhn anmelden darf? Mails bitte an Bernd.Vollmer@gmx.net .
Vielleicht wird's dann was...

RS: Willst du den Lesern noch etwas mitteilen?
Bernd: Als Abschluss möchte ich noch etwas anmerken: Ich war damals voller Tatendrang, vielleicht schon zu viel. Ich wollte eigentlich immer nur grüne Rennen fahren.
Bei GTR wird es sicherlich nicht ganz so wichtig sein, aber dennoch:
Ich wünsche euch allen "grüne" Rennen!!!

RS: Wir wünschen Doro und Bernd eine schöne Zukunft. Der Geist Doros lebt weiter. So eben hat Sven Mitlehner eine Saison ohne Strafen hingelegt und wurde dritter in der offiziellen Deutschen Online Meisterschaft 2004. Er hat gezeigt, dass man es mit sauberem, fairen Fahren weit bringen kann.
Detlev Rüller

Lob und Tadel
Hautnah beim Leser

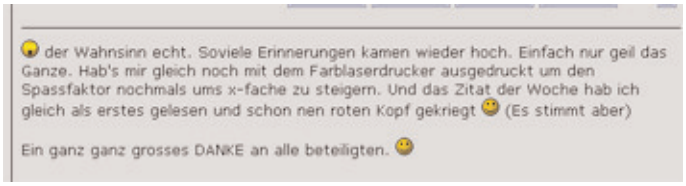
Der erste Download des Rückspiegels war eine schwere Geburt.
Aufgrund eines technischen Problemes war es nicht jedem möglich, den Download perfekt durchzuführen. Nur durch die fleissige Arbeit von Michael Henninger, René Beitz und anderen Helfern im Hintergrund, konnte das Problem erkannt und beseitigt werden.
Am Ende standen sagenhafte 1300 Downloads, was soviel bedeutete, dass sich jedes Mitglied der VR und noch viele Leser ausserhalb dieser Community den Rückspiegel downgeloadet hatten. Dieser Wert war natürlich utopisch .

Der Counter hatte einfach jeden, auch noch so winzigen Versuch des Downloads, mitgezählt.

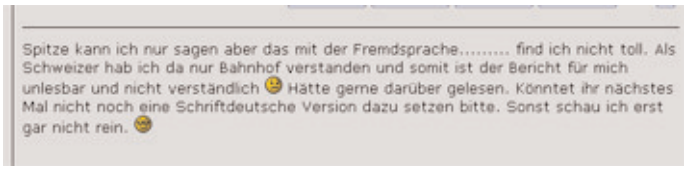
Mitte des Jahres hatte sich die Anzahl der Downloads auf ca. 450 pro Ausgabe eingependelt..

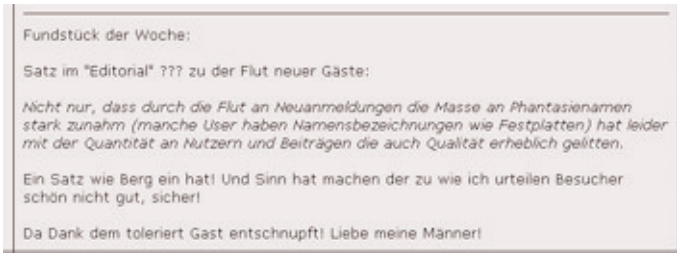
Die Erstausgabe wurde auf jeden Fall heiß erwartet. Jeder wollte sich ein Bild der Zeitung machen, die im Dezember im Forum angekündigt wurde.

Die allermeisten erwarteten eine wie auch immer gestaltete HTML-Datei von 2-3 Seiten.


der Wahnsinn echt. Soviele Erinnerungen kamen wieder hoch. Einfach nur geil das Ganze. Hab's mir gleich noch mit dem Farblaserdrucker ausgedruckt um den Spassfaktor nochmals ums x-fache zu steigern. Und das Zitat der Woche hab ich gleich als erstes gelesen und schon nen roten Kopf gekriegt (Es stimmt aber)

Ein ganz ganz grosses DANKE an alle beteiligten.


Spitze kann ich nur sagen aber das mit der Fremdsprache..... find ich nicht toll. Als Schweizer hab ich da nur Bahnhof verstanden und somit ist der Bericht für mich unlesbar und nicht verständlich Hätte gerne darüber gelesen. Könntet ihr nächstes Mal nicht noch eine Schriftdeutsche Version dazu setzen bitte. Sonst schau ich erst gar nicht rein.

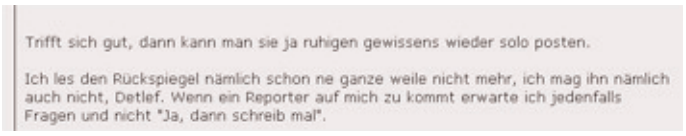

Fundstück der Woche:

Satz im "Editorial" ??? zu der Flut neuer Gäste:

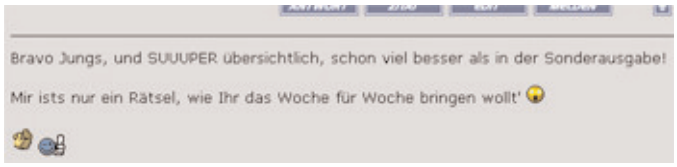
Nicht nur, dass durch die Flut an Neuanmeldungen die Masse an Phantasienamen stark zunahm (manche User haben Namensbezeichnungen wie Festplatten) hat leider mit der Quantität an Nutzern und Beiträgen die auch Qualität erheblich gelitten.

Ein Satz wie Berg ein hat! Und Sinn hat machen der zu wie ich urteilen Besucher schön nicht gut, sicher!

Da Dank dem toleriert Gast entschnupft! Liebe meine Männer!

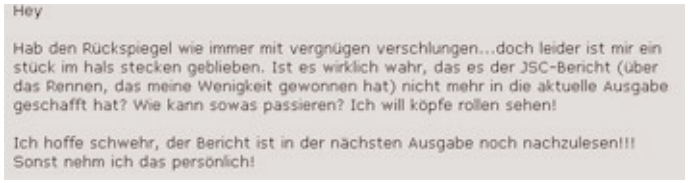

Trifft sich gut, dann kann man sie ja ruhigen gewissens wieder solo posten.

Ich les den Rückspiegel nämlich schon ne ganze weile nicht mehr, ich mag ihn nämlich auch nicht, Detlef. Wenn ein Reporter auf mich zu kommt erwarte ich jedenfalls Fragen und nicht "Ja, dann schreib mal".


Bravo Jungs, und SUUUPER übersichtlich, schon viel besser als in der Sonderausgabe!

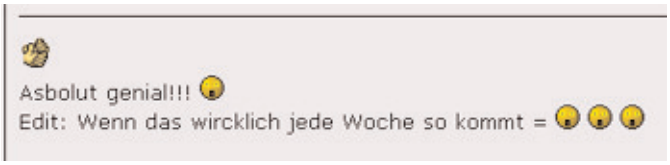
Mir ists nur ein Rätsel, wie Ihr das Woche für Woche bringen wollt'

schlechtester rückspiegel bislang. ein event wie pottenstein muß da anders rein. pinkel mir in der hinsicht selbst ans bein, weil ich dachte, da wären schon genug leute am werk. asche aufs haupt.


Hey

Hab den Rückspiegel wie immer mit vergnügen verschlungen...doch leider ist mir ein stück im hals stecken geblieben. Ist es wirklich wahr, das es der JSC-Bericht (über das Rennen, das meine Wenigkeit gewonnen hat) nicht mehr in die aktuelle Ausgabe geschafft hat? Wie kann sowas passieren? Ich will köpfe rollen sehen!

Ich hoffe schwehr, der Bericht ist in der nächsten Ausgabe noch nachzulesen!!! Sonst nehm ich das persönlich!


Asbolut genial!!!
Edit: Wenn das wircklich jede Woche so kommt =

RE: Erstausgabe Rückspiegel - Zeitung des VR e.V.

ANTWORT ZITAT EDIT MELDEN

HIER GEHT WAS IN DER GNL !!!!

Großen Respect und Anerkennung für eure Super Arbeit !!!!

Einfach nur Genital !!!!

greetz
gerd

VR E-MAIL SUCHEN FREUND PN

Titel: Beiträge von Gerd Rinderer suchen
Adresse: http://forum.virtualracing.org/search.php?action=user&userid=1186

Hallo Leute!

Euch gebührt mein tiefster Respekt! Wirklich beeindruckend was ihr hier abgeliefert habt!

Gruß aus der NWL, Andy Montana

Das wir es ernst meinten mit dem Begriff ZEITUNG, konnte niemand ahnen und dementsprechend fielen die erstaunten Aussprüche danach aus.

Anfangs wurde jede Ausgabe mit einem seitenlangen Thread durchdiskuttiert und besprochen.
Schon früh ließ dieses Feedback-Interesse der Leser nach.
Gegen Herbst war der Rückspiegel-Feedback-Thread fast zu 100% eine redaktionsinterne Selbstbeweihräucherung geworden. Der Leser hatte bis auf wenige Ausnahmen aufgehört zu loben und zu tadeln.
Auf dieser Seite sind die besten Lobessprüche, die "runter gingen wie Öl" und die schönsten Tadelsprüche, die man sich immer zu Herzen nahm, und versuchte, die enthaltene Kritik aufzunehmen.
Tipp: PDF Ausgabe 100% stellen

Regeländerungen für die DOM Deutsche Online Meisterschaft 2005 VR-NASCAR

Folgende Veränderungen zum jetzigen Regelwerk (Saison 2004) wurden beschlossen:

Teilnehmer / Grids

Aufgrund des Umfrageergebnisses wird vorerst mit 2 Grids (je 40 Fahrer) geplant.

Die Gridzusammenstellung für Divison 1 und 2 erfolgt analog des Standes nach dem letzten Rennen in Homestead in der Saison 2004.

Fahrer der Division 1, die in der nächsten Saison nicht mehr in der DOM an den Start gehen, werden durch die Fahrer ersetzt, die in der Gesamtwertung am höchsten platziert gewesen sind.

Sollten sich mehr Teilnehmer als geplant für die DOM anmelden, werden wir über ein drittes Grid kurzfristig entscheiden.

Rennen	Datum	Strecke	Tag-/Nachtrennen	Rennlänge	Runden
1	17.02.2005	Daytona	Tag	60%	120
2	24.02.2005	California	Tag	60%	150
3	10.03.2005	Las Vegas	Tag	60%	160
4	17.03.2005	Atlanta	Tag	60%	195
5	31.03.2005	Bristol	Tag	50%	250
6	07.04.2005	Martinsville	Tag	50%	250
7	14.04.2005	Texas	Tag	60%	200
8	21.04.2005	Phoenix	Nacht*	60%	187
9	28.04.2005	Talladega	Tag	60%	113
10	12.05.2005	Darlington	Nacht*	50%	134
11	19.05.2005	Richmond	Nacht	60%	240
12	26.05.2005	Lowe's	Nacht	50%	300
13	02.06.2005	Dover	Tag	60%	240
14	09.06.2005	Pocono	Tag	60%	120
15	16.06.2005	Michigan	Tag	60%	120
16	23.06.2005	Infineon	Tag	60%	69
17	30.06.2005	Daytona	Nacht	60%	96
18	07.07.2005	Chicagoland	Tag	60%	160
19	14.07.2005	New Hampshire	Tag	60%	180
20	21.07.2005	Pocono	Tag	60%	120
21	04.08.2005	Indianapolis	Tag	60%	96
22	11.08.2005	Watkins Glen	Tag	60%	54
23	18.08.2005	Michigan	Tag	60%	120
24	25.08.2005	Bristol	Nacht	50%	250
25	01.09.2005	California	Nacht*	60%	150
26	08.09.2005	Richmond	Nacht	60%	240
27	15.09.2005	New Hampshire	Tag	60%	180
28	22.09.2005	Dover	Tag	60%	240
29	29.09.2005	Talladega	Tag	60%	113
30	06.10.2005	Kansas	Tag	60%	160
31	13.10.2005	Lowe's	Nacht	50%	167
32	20.10.2005	Martinsville	Tag	50%	250
33	27.10.2005	Atlanta	Tag	60%	195
34	03.11.2005	Texas	Tag	60%	200
35	10.11.2005	Phoenix	Tag	60%	187
36	17.11.2005	Homestead	Tag	60%	160

* Nachtversion der Strecke wird gefahren, wenn die Strecke verfügbar ist

Punktewertung

Die Multiplikatoren für die Punktewertung der einzelnen Grids werden angepasst. (Bisher Div.1 = 1,0; Div.2 = 0,8 und Div.3 = 0,6). Diese Anpassung erfolgt ca. 1-2 Wochen vor Beginn des ersten Rennens, um die Stärke der einzelnen Grids festzulegen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird von folgender Einstufung ausgegangen:

Div. 1 = 1,0
Div. 2 = 0,75
Div. 3 = 0,6

In der nächsten Saison wird der Sieger einzelner Rennen 5 Extrapunkte erhalten. (Anpassung an die reale Regelung NASCAR)

Provisionals

Wie in der Saison 2004 erhält jeder Fahrer zu Beginn 4 Provisionals.

In der Saison 2005 kann man sich allerdings Provisionals dazu verdienen. Sobald man 7 Rennen gefahren ist, erhält man automatisch ein weiteres Provisional dazu. Jede weiteren 7 Rennen danach erhält man wiederum ein extra Provisional zugesprochen.

Rennsperren

Es werden wieder Rennsperren eingeführt. Diese Regelung wird unabhängig zur Auf-und Abstiegsregelung eingerichtet.

Sollte ein Fahrer 120 Strafpunkte (nach Strafenkatalog) einfahren, muss er ein Rennen aussetzen. Nach Absitzen der Strafe wird dem Fahrer 120 Strafpunkte gestrichen. Die Tilgung der Strafpunkte ohne Rennsperre erfolgt automatisch nach 4 straffreien Rennen.

Strafenkatalog

Es gibt ab der nächsten Saison keinen Unterschied mehr zwischen "Change Line" und "Abschuss".
Die Neuerungen werden im Strafenkatalog wie folgt aussehen:
- Unfall OHNE Kontakt (früher unforced) 30 Punkte (+ 10 Punkte Restart)
- Unfall MIT Kontakt (frührer CL + Abschuss) 40 Punkte (+ 10 Punkte Restart)
- Warp ohne Gegnerschaden wird gestrichen.

Eine Gelbphase, die nach dem Zieleinlauf des yellow -auslösenden Fahrers ausgerufen wird, unterliegt keiner Bestrafung mehr, da sie, weil RBTL erlaubt ist, niemanden mehr behindern.

Auf- und Abstiegsmodus

Die Formel zur Berechnung der Abstiegskandidaten je Intervall lautet nun :
Abstiegsquotient (ASQ) = Strafpunktequotient (SPQ) + Teilnahmequotient (TNQ).
Saison 2004 (ASQ=SPQ + (2*TNQ))

Termine und Rennlänge

Die Rennlängen wurden angepasst. Nähere Einzelheiten können der beigefügten Aufstellung entnommen werden.

Es wurde weiterhin beschlossen, analog der Saison 2005 im "realen" Nascar auch die dort gefahrenen Strecken zu nutzen (siehe Homestead letzte Saison). Auch hier dient die u.a. Tabelle zur Orientierung.
Rundenzeitlimit

Es wird für die Superspeedways (Daytona und Talledega) ein Rundenzeitlimit festgelegt. Sollte dieses von einem Fahrer überschritten werden (z.B. durch ein defektes Car), wird im nahe gelegt den Server zu verlassen. Diese Regelung erfolgt als "Gentleman Agreement" und wird bei Nichterfüllung nicht bestraft!

Rennkommission

Der Gridreko soll bis zum Sonntag 22 Uhr das aktuelle Rennen auswerten.

Einspruchsfrist für einen § 4.6 ist dann der darauf folgende Montag 22 Uhr (24 Stunden)
Bei einem § 4.6 wird der Vorfall (incl. Replay) ins interne Reko-Forum geschrieben, die Entscheidungen der einzelnen Rekomitglieder (5 erforderlich) werden dann allerdings direkt per PN oder Mail an den Gridreko geschickt.

Trainingszeiten

Sonntag (mit fixed Wetter)
Mittwoch (mit real Wetter)
Montag und Samstag Training werden vorerst gestrichen.
Weitere Änderungen bleiben vorbehalten!
VR-Bereichsleitung
Andree Neumann
Im Dezember 2004

Rückspiegel? Was ist das denn?

Techniktipp

Mit GTR trat schon das eine oder andere Problem auf. Irgendwann fand sich auch eine Lösung. Der bisherige zeitliche Unterschied von Problem bis hin zur Lösung hat einen neuen Rekord zu verzeichnen.
Christian Schwill fragte
"Hallo, da ich keine Motecdaten bekommen habe, wollte ich GTR neu Installieren. Nun wird aber bei der Installation plötzlich verlangt, ich soll die Diskette 2 einlegen Hat jemand ne Lösung?"
Eine Minute später der Rat von Thomas Busack:
"Leg mal die "CD" 2 ein."
2 Minuten später ist der Lösungsvorschlag für das Problem in die Tat umgesetzt worden und das Problem beseitigt.
Christian Schwill dankt:
"Oje, wie Peinlich... da hab ich doch glatt vergessen, daß es 2 CDs sind. Danke."

LIVE
FOR
SPEED

Walter oder Jirak? Die Entscheidung beim großen Finale in Fern Bay

12 Punkte, größer war Walters Rückstand vor dem letzten alles entscheidenden Rennen nicht.

In einer Saison, in der der spätere Champion am Ende 707 Punkte auf seinem Konto hat und in der man in einem perfekten Rennen bis zu 69 Zähler verbuchen kann, ist das wahrlich nicht viel. Einige Fahrer, vor allem aber natürlich die beiden Titelanwärter hatten vor dem Rennen hin und her gerechnet. Wievielter muss ich werden?

Wie viele Gegner müssen zwischen uns sein? Kann ich es ruhig angehen lassen? Volle Pulle? Wenn man die folgende Plätze der Gesamtwertung vor dem letzten Rennen betrachtete, merkte man schnell, dass es dort nicht mehr um viel ging.

Die Plätze 3 - 12 waren bereits fix, erst dahinter wurden noch einige Positionsverschiebungen erwartet, da viele Fahrer aus den hinteren Reihen nicht antraten.

Aber alles kalkulieren würde sowieso nichts wert sein, denn gefahren wurde zum bereits dritten Mal in dieser Saison ein Rallyekurs. Genauer gesagt Fern Bay Rallycross Green Reversed mit den Turbos (wobei natürlich jeder Starter auf den Allrad getriebenen RB4 zurückgriff).

Diese Strecke ist die kürzeste im Kalender, eine Runde dauert gerade einmal knapp über 30 Sekunden. Überholmöglichkeiten gibt es fast keine, es sei denn, der Gegner macht einen Fehler.

Und davon gab es einige. Aufgrund der kurzen Runden hatte man ständig Gegner um sich herum, es gab eine Menge enger Zweikämpfe in der einiges an Lack ausgetauscht und nicht selten der Konkurrent ein wenig an die Seite geschoben wurde. Aber im Großen und Ganzen blieb alles im fairen Bereich.

Schon in den Trainingseinheiten zeigte sich, dass wieder die altbekannten Namen ganz vorne zu finden sein würden. Kurios: Aufgrund einer kleinen organisatorischen Panne hatten einige Fahrer bis 30 Minuten vor dem Start die falsche Streckenversion trainiert. War aber kein allzu großes Problem, da man sich relativ schnell umgewöhnen konnte. Und so war auch Marcus Jirak nach wenigen Runden wieder bei seinen alten Zeiten angelangt und auf einem Level mit Tobias Walter, der von Anfang an "richtig rum" gefahren war.

Warten auf das Zeichen. Jirak ist gerade auf seiner schnellen Runde, die anderen warten auf ihr "Go"

In der Qualifikation ebenfalls fast ein gewohntes Bild. Jirak holte sich die Pole in 33.00s, zweiter wurde Tobias Walter 34/100 dahinter.

Marco Saupe, Hans Hanraths mit einer besonders starken Runde und Peter Dikant komplettierten die Top5.
Alex Marx kam überhaupt nicht zurecht und musste von ganz hinten starten. 1:0 für Jirak nach der Qualifikation also.

Und diese Pole konnte der Meisterschaftsführende auch gleich in eine Führung ummünzen. Direkt dahinter reihte sich sein ärgster Verfolger Walter ein, gefolgt von Saupe und Dikant. Hanraths konnte leider gar nichts aus seinem guten Startplatz machen, in T1 kam ihm Fingerhut in die Quere und er fiel auf Rang 9 zurück.

Das Feld geht auf die Reise

Wie nicht anders zu erwarten konnten sich Jirak und Walter recht früh vom Feld absetzen, bereits jetzt war klar, dass beide den Sieg unter sich ausmachen würden.
Dahinter war Sauper auf Rang 3 unterwegs, der ein wenig vom Dreikampf zwischen Dikant, Marx und Fingerhut profitierte. Ebenfalls noch mitmischen konnte Thomas Burghardt.
Nachdem Fingerhut Marx eingangs der S/F Gerade überholen konnte, nutzte Burghardt Fingerhuts Windschatten

und zog ebenfalls am dunkelblauen RB4 vorbei. Aber er war dann doch ein wenig zu schnell, verbremste sich und rutschte in T1 in Fingerhuts Seite.

Burghardt verbremst sich und schiebt Fingerhut zur Seite.

Marx lachte sich ins Fäustchen und eroberte die beiden eben noch eingebüssten Positionen zurück.
In den folgenden Runden nach dem anfänglichen Chaos passierte nicht viel. Nach 18 von 36 Sprintrunden lag Jirak weiterhin auf Platz 1, dicht gefolgt von Walter, der aber kein Mittel fand, sich an dem Meisterschaftsführenden vorbei zu quetschen.

Mit beachtlichem Rückstand folgten Saupe, Dikant und Marx, die im Laufe des Rennens immer enger zusammen rückten. Auf Rang 6 folgte Fingerhut, der inzwischen an Burghardt wieder vorbei gegangen war und sich nun auf die Jagd der drei vor ihm liegenden machte. Burghardt musste nun seinen siebten Platz auch noch gegen Reichert und Hanraths verteidigen, die ordentlich Druck ausübten.

Der letzte Mann im Feld, Thomas Schlösser, war schon früh weit zurückgefallen und zu diesem Zeitpunkt bereits überrundet. Kies und Schotter schienen überhaupt nicht sein bevorzugtes Terrain zu sein. Viele Überholmanöver gab es auch im weiteren Verlauf des Rennens nicht zu sehen.

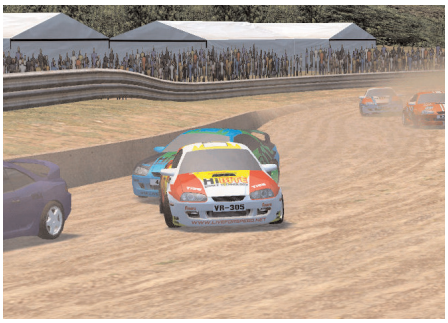
Das lag aber in erster Linie an der Strecke, die schlichtweg wenig Möglichkeiten zum Überholen bot. Zweikämpfe gab es aber dennoch einige.

Auch im hinteren Feld wurde gekämpft. Hanraths gegen Burghardt

Nachdem Hanraths an Reichert vorbei war, versuchte er sich an Burghardt, was ihm nach einiger Zeit auch gelang.
Ansonsten musste man schon auf Fehler seiner Gegner hoffen. Auf diese Weise kam auch Marx an Dikant vorbei, der in der vorletzten Kurve viel zu weit nach außen gedriftet war und das Tor für Marx somit weit offen stand.
Viel Pech in der Schlussphase des Sprints hatte Fingerhut. Er hatte sich inzwischen von seinen Verfolgern absetzen können und Peter Dikant war schon wieder in Sicht, als ihn ein Disco kurz vor Schluß aus dem Rennen beförderte. Dumm gelaufen und besonders ärgerlich, da es wirklich nur eine Runde vor dem Ende passierte. Glück für alle nachfolgenden Fahrer, die dadurch kampflos eine Runde gewonnen hatten.

Angriff abgewehrt. Jirak konnte Walter im Sprint hinter sich halten

Den Sprint gewann Marcus Jirak vor Tobias Walter. Letzterer konnte zwar mit Jirak mithalten, dessen Führung jedoch zu keiner Zeit gefährden. Im Hauptrennen musste Walter jetzt schon auf ein Wunder hoffen, ein Sieg alleine würde jetzt nicht mehr reichen, Jirak müsste schon weit zurückfallen.
Dritter wurde Saupe, der ein unauffälliges aber vor allem fehlerfreies Rennen fuhr. Dahinter überquerten Marx und Dikant die Ziellinie.
Alle drei waren in den letzten Runden soweit auseinander, dass die Positionen schon frühzeitig fest vergeben waren. Sechster wurde Hans Hanraths, der zwischenzeitlich einige Plätze weiter hinten unterwegs war. Es folgten Burghardt und Reichert sowie Schlösser, der wie bereits erwähnt überhaupt nicht in Fern Bay zurecht kam.



Ein kurzer Schubser und die Bahn ist frei. Jirak packte mal kurz die Brechstange aus.

Beim Start zum Hauptrennen stand Fingerhut ganz vorne, daneben Schlösser und Reichert. Schlösser kam am besser weg als Fingerhut, doch der konterte in T1 und setzte sich an die Spitze. Dahinter quetschte sich auch Walter nach einem Raketenstart an Schlösser vorbei auf Rang 2. Der wurde in den folgenden Runden nun weiter nach hinten durchgereicht. Jirak startete nicht ganz so optimal wie Walter, war aber dennoch bereits nach einer Runde auf 4.

Fingerhut konnte in den ersten Runden seine gute Startposition optimal ausnutzen. Erst hielt er sich einige Runden an der Spitze, nachdem er Walter und auch Jirak nicht halten konnte, setzte er sich in deren Windschatten aber vom Rest des Feldes ab.
Einzig Alex Marx konnte an dem Trio noch dran bleiben. Doch irgendwann ging Fingerhut die Puste aus, Walter und Jirak fuhren wieder in ihrer eigenen Liga, Marx und der Pechvogel des Sprints trugen einen riesen Fight um den dritten Platz aus.

Black Hawk Down! Erst Top, dann leider nur Hop. Aus seinem guten Qualiergebnis konnte Hanraths leider nicht viel machen.

Hinter den ersten vier bildete sich zunächst das Trio Saupe, Hanraths und Dikant. Allerdings fiel Hanraths im späteren Verlauf zurück und Saupe setzte sich von Dikant ein wenig ab, sodass vor allem die beiden ihre Plätze 5 und 6 schon frühzeitig gesichert hatten. Hanraths hingegen musste sich sogar noch gegen die Angriffe von Burghardt wehren.

Zur Rennmitte hatten die beiden Führenden bereits das halbe Feld überrundet. Fingerhut und Marx steckten im Verkehr, Saupe und Dikant hatten nach vorne und hinten genug Luft. Es folgten Hanraths und Burghardt, die ähnlich eng beieinander lagen, wie der Dritte und Vierte. Reichert hatte ein wenig an Boden. Für Schlösser lief es im Hauptrennen etwas besser, als im Sprint. Er war zwar nach wie vor auf dem letzten Platz, blieb aber fast das gesamte Rennen in Schlagdistanz zu seinem Vordermann.
Bereits zu diesem Zeitpunkt war klar, dass Jirak die Meisterschaft so gut wie sicher hatte, sein derzeit 2. Platz reichte vollkommen, um die Führung in der Meisterschaft zu verteidigen. Walter musste schon auf einige grobe Schnitzer seines Konkurrenten hoffen, denn der Rückstand des Duos Fingerhut/Marx war schon zu groß. Diese beiden waren auch zu sehr mit sich selber beschäftigt, und verschwendeten überhaupt keinen Gedanken daran, die beiden Führenden noch mal anzugreifen. Marx klebte rundenlang an Fingerhuts Stoßstangen, es war ein packender Fight um den letzten Podestplatz. 2-3 Mal quetschte sich Marx an seinem Vordermann vorbei, doch Fingerhut konnte jedes Mal kontern und den dritten Platz behaupten. Beide Fahrer waren absolut am Limit unterwegs. Das Zünglein an der Waage hätte Hans Hanraths bei einer Überrundung werden können. Fingerhut machte aber kurzen Prozess und schob den schwarzen RB4 an die Seite. Kurz darauf ging Marx vorbei und behielt zunächst einige Runden den 3. Platz.
Hanraths hingegen hatte durch Fingerhuts Rempler seinen 7. Platz an Burghardt verloren. Bei weiteren Überrundungen büßte er noch mehr Zeit ein. Obwohl er eigentlich deutlich schneller war, musste er nun sogar fürchten, von den beiden Letzten im Feld, Reichert und Schlösser, noch eingeholt zu werden.
Im Laufe des Rennens hatte sich das Feld weit auseinander gezogen, nur noch die ersten Vier waren in der Führungsrunde. Aufgrund der sehr kurzen Länge der Strecke aber kein Beinbruch für den Rest des Feldes. Es war von Beginn an klar, dass es hier viele Überrundungen geben würde.

Marx und Fingerhut: Ein enger Fight bis zur letzten Runde.

Viele Zweikämpfe gab es nicht mehr und die meisten Fahrer hatten ihre Position schon so gut wie sicher.

nach mehreren Versuchen den dritten Rang von Marx zurückgeholt und machte sich nun so breit wie es nur irgendwie

Dikant versuchte alles, um an Saupe ranzukommen, aber es reichte nicht

Nur um den 3. Platz wurde nach wie vor gekämpft. Fingerhut hatte sich inzwischen

möglich war. Gegen Rennende gab Dikant noch einmal richtig Gas.

Sein Vordermann Marco Saupe war wieder in Sichtweite gekommen. Am Ende fehlten jedoch einige Runden und Dikant musste sich mit Rang 6 zufrieden geben.

Tobias Walter brachte die Führung souverän ins Ziel, Jirak wurde ihm zu keiner Zeit gefährlich. Allerdings war das aus Sicht des Meisters auch nie nötig. Durch den Sieg im Sprint hatte er Polster, das groß genug war, um sich mit dem zweiten Rang zu begnügen. Fingerhut rettete den 3. Platz hauchdünn vor Marx ins Ziel. Auf Rang 5 landete Saupe mit über einer Minute Rückstand auf den Sieger, wie erwähnt vor dem Sechsten Dikant.

Thomas Burghardt kam auf Position 7 ins Ziel vor Hanraths, Reichert und Schlösser.
Damit ist Marcus Jirak der erste Gewinner der VR-GLC. Der Rückspiegel gratuliert ganz herzlich. Jirak und Walter machten es bis zum letzten Rennen spannend und krönten damit eine tolle Saison, die sich vor allem im Umgang der Fahrer auf und neben der Strecke auszeichnete.

Dank an die Admins, Fahrer, Zuschauer und Leser für ein tolles Jahr 2004. Wir sehen uns 2005 wieder, wenn die neue Saison startet, wird auch der Rückspiegel wieder dabei sein.
Dominic Fingerhut

Machte im letzten Rennen alles perfekt: Marcus Jirak ist der erste Meister der "German Live For Speed Challenge"

Erste GTR-Testtrophy des Virtual Racing e.V. gestartet

Gestartet wird an diesem Tag in Donington, der ca. 2,5km langen Traditionsrennstrecke in England.
Die Strecke ist jedem bekannt aus den guten alten Zeiten der Formel 1 auf der Senna 1993 noch gefahren ist und auch die DTM war schon hier zuhause.
Für die FIA GT Serie ist die Strecke ein Bestandteil des Rennkalenders und die Fahrer der VR-Trophy kämpfen mit ihren Fahrzeugen um ein gutes Setup für das spätere Rennen.
In der GT-Klasse kann M. Morgenthal seine Corvette C5R mit einer persönlichen Bestzeit von 1:29.757 Sek. auf den 1. Startplatz stellen,

GTR Test Trophy Grid B

Qualifying-Ergebnisse

Zeitnahme

1.	Michael Morgenthal Chevrolet Corvette C5-R	1:29.575
2.	Tom Michel Ferrari 550 Maranello	1:29.915
3.	Christian Breidenbach Chrysler Viper GTS-R	1:30.039
4.	Manfred Bauer Lamborghini Murcilago R-GT	1:30.238
5.	Axel Dorner Chrysler Viper GTS-R	1:30.309
6.	Joachim Frömel Porsche 911 GT2	1:30.421
7.	Otto-Michael Lampert Saleen S7-R	1:30.440
8.	Harald Bachmann Lister Storm	1:31.156
9.	Jan Mikolajek Chrysler Viper GTS-R	1:31.334
10.	Matthias Ryll Chevrolet Corvette C5-R	1:31.346
11.	Stefan Pültz Chevrolet Corvette C5-R	1:31.617
12.	Matthias Oltmanns Lamborghini Murcilago R-GT	1:31.988
13.	Conrad Wegener Saleen S7-R	1:32.332
14.	Christian Kämmerer Chevrolet Corvette C5-R	1:33.357
15.	Andreas Uehlein Porsche 911 GT2	1:33.478
16.	Dirk Wessendorf Ferrari 360 Modena	1:33.479
17.	Stefan Tschepe Porsche 911 GT2	1:34.122
18.	Peter Dikant Ferrari 360 Modena	1:34.560
19.	Joachim Gallert Porsche 911 GT3-RS	1:34.996
20.	Olaf Woyna Porsche 911 GT3-RS	1:35.702
21.	Thomas Burghardt Porsche 911 GT3-RS	1:36.420
22.	Benedikt Wilhelm Porsche 911 GT3-RS	1:39.753
23.	Arndt Röttgers Lotus Elise	1:47.945

gefolgt von Tom Michel im Ferrari 550. An dritter Position steht dann das nächste Fabrikat in Form der Chrysler Viper GTS-R mit Ch. Breidenbach am Steuer.

Die NGT-Klasse konnte mit dem Startplatz 16 und einer sagenhaften Zeit von 1:33.479 Sek. Dirk Wessendorf für sich entscheiden. Er lässt damit sogar einige GT-Fahrzeuge hinter sich.

Auf geht's in die Einführungsrunde

Mit Respektabstand folgt Peter Dikant ebenfalls auf Ferrari 360 Modena. Joachim Gallert stellt seinen Porsche 911 GT3-RS auf den 19. Startplatz und ist damit 3. schnellster der NGT.

Kommen wir zum Rennen.

Das Pacecar führt das Startfeld auf die Start/Zielgerade, biegt in die Box ab und der führende Morgenthal auf Corvette gibt weiter die Pace vor, dann endlich und gleichzeitig mit dem Schrei des Spotters "Grün, grün, grün" schaltet die Ampel ebenfalls auf Grün und los geht's.
Das Feld fädelt sich unter Führung von Morgenthal, Michel, Breidenbach und Bauer ohne große Probleme durch Redgate Corner und Frömel (P6) kann sich Eingangs der Hollywood Kurve an Dorner (P5) vorbeischieben.
Dann geht auch schon dem ersten die Strecke aus, vermutlich wegen der noch zu kalten Reifen seines Lambos

muss Oltmanns sich ein wenig mit der Wiese anfreunden.
Wegener lässt sich nicht zweimal bitten und zieht an ihm auf Platz 10 liegend vorbei. Während Bachmann mit seinem Lister aus der Box starten muss gehen die Zweikämpfe weiter.

Runde 40 - Esses Schikane - Uehlein vor Tschepe (beide GT2 Porsche) zwängen sich an Burkhard (Gt3 Porsche) vorbei

Pültz auf Corvette geht ebenfalls die Strasse aus und macht es sich im Kiesbett der Coppice Corner gemütlich. Profitieren von diesem Ausritt kann wieder der Saleen Fahrer Wegener mit samt dem Gefolge des restlichen Fahrerfelds, außer Bachmann und Röttgers auf Lotus Elise.

Das Feld schießt nun, immer noch angeführt von Morgenthal, auf die Schikane Esses zu. Verlierer ist Dorner der sich beim anbremsen leicht verschätz, rechts neben Frömel schiebt der das Übel wohl schon kommen sah und geistesgegenwärtig Platz lies. Dieser reichte Dorner jedoch nicht ganz aus und er dreht sich mitten in der Esses und musste zu allem Übel noch das halbe Feld an sich vorbei ziehen lassen.
Wer nun dachte die Situation sei ausgestanden, sollte sich täuschen.

Der nächste der die Auslaufzone der Esses antesten wollte ist Uehlein auf Porsche GT (P12). Er wählte den gleichen Weg wie zuvor schon Dorner und wer schon einmal vor einer Viper gestanden hat weiß das die sehr viel Platz braucht. Das war dann auch das große Problem, es war nicht genug Platz für beide und so kollidierten die beiden obwohl Dorner noch versuchte auszuweichen.
An der Spitze setzte sich Morgenthal weiter ab mit seiner Corvette, gefolgt von Michel der die Reifen seines 550er Maranello erst auf Betriebstemperatur bringen musste.

Runde 40 - Esses Schikane - Dorner (Viper) schiebt Gallert (GT3 Porsche) auf Morgenthal (Corvette)

Die Verfolger mit Breidenbach auf Viper, Bauer auf Lambo und man höre und staune Frömel mit dem 911er GT2 machten mächtig Druck. Diesen spürte Michel und ging kurz ins Gras, so dass die ganze Truppe hinter ihm aufschließen konnte.
Der Druck stieg an und dann erwischte es Michel bei der Anfahrt zur Goddards Curve und drehte sich kurz raus. Seine Verfolger konnten so kampflos passieren.

In Runde 5 muss Wegener mit seinem Saleen das Rennen aufgeben, nachdem er mehrmals abgeflogen ist und sich seine Reifen geschrottet hat. Er sagte direkt danach: "Ich versteh das nicht. Als ich unter der Brücke drunter durchfuhr, reißt es mir auf einmal den Wagen weg. Keine Chance mehr zu halten. Dann wird mir gemeldet das der linke Hinterreifen weg sei. Wie kann das denn sein? Ich hatte hinten Slick Mittel und Vorne Slick Weich".
Ob es daran gelegen hat das ihm in der Einführungsrunde jemand berührt hatte, bleibt Spekulation.
Auch der Markenkollege Lampert hatte so sein tun mit dem Saleen und verpasste den Bremspunkt auf die Redgate Curve, flog erst in den Kies und dann in die dort von den Maurern stehen gelassene Mauer. Die Reifenstapel verhinderten sicher einen größeren Schaden und so konnte er das Rennen wieder aufnehmen.Ähnlich erging es den Führenden in der NGT Wessendorf. Er hat sich wohl von der Bremsspur Lampert's verleiten lassen und segelte ebenfalls eingangs der Redgate raus ohne Schaden zu nehmen.
In Runde 7 dann ein Angriff von Tschepe auf Uehlein (beide911 GT2) entlang der S/Z, den Tschepe abbrechen muss da er innen die ungünstigere Position hat.

Runde 37 - Morgenthal (P1) will Ryll (P5) und Kämmerer (P18) überrunden

Runde 7 - Röttgers (Lotus) macht Platz für Uehlein (Porsche), Breidenbach (Viper) und Frömel (Porsche)

Dahinter kommt allerdings auch schon Dorner mit seiner Viper angeflogen, dieser hat nur eines im Sinn. Irgendwie an den beiden GT2 Porsche vorbei zukommen um die Aufholjagd nach seinem Dreher fortsetzen zu können. In Esses ist es dann soweit. Dorner (P12) bremst sich vorbei an Uehlein (P11).

Als nächstes ist dann noch Kämmerer (P10) dran den Dorner sich nach der Goddards Curve auf der S/Z schnappt. Schauen wir später wie weit er sich noch nach vorn kämpfen kann.

Was machen die NGT's, die zwar hier und jetzt ihr eigenes Rennen fahren und oft durch die Überrundungen sicher auch aus ihrem Konzept gebracht werden können, aber am Ende werden sie punktemäßig alle gleich behandelt, egal ob GT oder NGT.

Woyna macht sich in Runde 9 erstmal auf dem Weg in die Wiese und verliert 2 Plätze. Eine Wiederholung gab es dann in der Zufahrt zur Goddards Curve. Dort lag sein gewählter Bremspunkt teuflisch spät und schoss wie eine Silvesterrakete in den Reifenstapel und hinterlässt die Schürze seines Porsche als Fan Souvenir. Sein Glück das gleich um die Ecke die Boxeneinfahrt ist und er so schnell seine Crew in Bewegung versetzte um den Schaden zu beheben.

Runde 23 - Blick aus Burghardts Heck auf auf drängenden Woyna

Wessendorf (P15) und Dikant (P14)(beide Ferrari 360) fahren im Formationsflug auf die Goddards zu und Wessendorf schafft es seinen Kontrahenten bis zur Redgate Curve auszubeschleunigen.

Wir sind in Runde 10 angekommen und die Boxencrews fangen sich langsam an warm zulaufen.

Die GT's haben nun auch verstärkt mit den Überrundungen zutun, was Morgenthal sofort an den schwindenden Vorsprung merkt. Michel merkt dass ihm die Reifen nicht mehr hörig sein wollen und verliert die Haftung was mit einem Dreher belohnt wird. Aber er ist da nicht der einzige, denn Mikolajek folgt ihm ebenfalls an gleicher Stelle ins Gras. Dazwischen wuselte der Corvette Fahrer Ryll herum und übernahm dankend erstmal die 5. Position. Michel fand schneller wieder auf den Track zurück als Mikolajek und übernahm den 6. Platz vorerst. Ryll konnte sich wohl noch nicht mit der Position 5 anfreunden und drehte sich in der Esses. Michel übernimmt somit wieder seine alte Position 5.

Frömel, der sich auf den 4. Platz bis jetzt behaupten konnte, versetzte die Zuschauer in Angst und Schrecken. Durch die Redgate kommt er noch durch, aber dann kann man schon erkennen dass die Anfahrt zur Craner Curve nicht so ideal war und schon fand er sich in der Old Hairpin im Reifenstapel wieder.

Das war knapp. Derweil geht Dorner (P10) an Kämmerer (P9) vorbei. Das hatten wir heut doch schon einmal!!!

In Runde 12 geht es nun los mit den ersten Boxenstops die durch Bachmann auf Lister Storm eingeläutet werden. Dieser wird relativ zügig abgefertigt so dass er seine Aufholjagd, nachdem er aus

der Box starten musste, fortsetzen kann.
Die nächsten die dann dran waren sind in Runde 14 Wessendorf auf Ferrari 360 und Uehlein mit dem 911GT2. Die Jungs von Wessendorf waren im Gegensatz zu der Uehlein Crew sehr fix mit der Arbeit und zur Belohnung konnte Wessendorf an Uehlein vorbei ziehen.

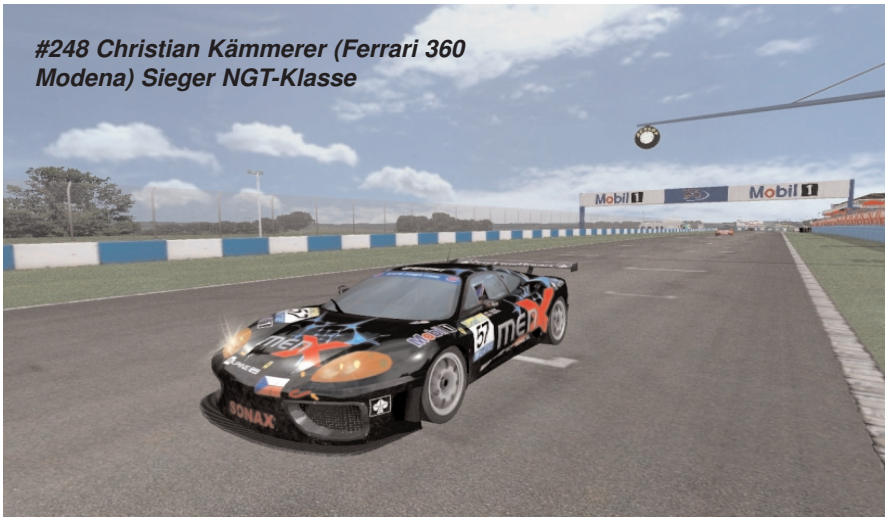
#236 Morgenthal (Chevrolet Corvette C5-R) und #319 Bachmann (Lister Storm) 2. Platz GT-Klasse

Tschepe dreht sich in der 15. Runde und gönnte sich noch in der gleichen Runde einen Satz neue Reifen in seiner Box. Mikolajek kann sich ebenfalls vor Aufregung nicht mehr auf der Piste halten und verformt seine Viper in der Mc Leans Curve an der Mauer. Damit ist auch für ihn der Boxenbesuch fällig.
In der Boxengasse könnt man denken ist Schlussverkauf, so ein Trubel ist dort. Tschepe, Dorner, Oltmanns, Morgenthal, Burghardt, Pültz, Bauer und wie schon erwähnt Mikolajek stehen dort mit ihren Fahrzeugen und bestaunen die Arbeit ihrer Boxencrews(*g*)!!!
In Runde 17 haben wir zu vermelden das Oltmanns (P5) mit Pültz (P19) beim überrunden kollidiert sind und das Morgenthal mit den Gedanken vielleicht bei den fehlenden Gridgirls war und sich vor Schreck in der schon einschlagmässig getesteten Mauer am ende der Regate Corner wieder fand. Manfred Bauer konnte es sicher Recht sein denn dieser hatte sich langsam aber sicher absetzen können und sich nun um die Übernahme der Führung kümmern.
Das tat er dann auch eine Runde später, als Breidenbach (P1) und Michel (P2) gleichzeitig in die Box gingen. Das Feld hatte sich nun langsam auseinander gezogen und alle konnten ihre Positionen festigen.
In Runde 20 gingen Dikant (P9) und auch Wilhelm (P11) der auf 1 Stopp unterwegs war in die Box. Ein Fahrer ist in der 23. Runde noch zu erwähnen. Wilhelm hat sage und schreibe 3 Fahrzeuge in einer Runde passieren lassen ohne das diese auch nur annähernd Zeit verloren. Genauso ist es auch mit dem Elise Fahrer Röttgers, der sicherlich den Rückspiegel als sein am meisten genutztes Werkzeug nennen wird. Auch dieser hat obwohl nicht verlangt laut Reglement, meist soviel Platz gelassen das dort bequem mehrer Fahrzeuge vorbei gehen konnten. Scheuen wir was uns die 27. Runde bringt. Dort musste Breidenbach (P3) sich erstmals mit der Corvette Kämmerers (P18) herumschlagen. Beim Überrundungsversuch des Viperpiloten Breidenbach kam es dann zu einer Berührung mit Kämmerer, die dazu führte das die Viper anstatt durch die Esses Schikane, direkt geradeaus in die Reifenstapel fuhr. Breidenbach konnte jedoch weiterfahren.

#76 Manfred Bauer (Lamborghini Murcielago R-GT) Gesamt Sieger

Aber nun zurück zum Rennen. Wessendorf hat doch immer wieder dafür gesorgt das keine Langeweile aufkommt. Einige Dreher in Runde 26 warfen ihn kampflos auf Platz 10 zurück.
In Runde 28 zeigt Morgenthal (P2) ebenfalls erste Nerven im Fernduell mit Bauer der locke flockig seine Runden an der Spitze dreht. Wessendorf (P10) kontert nachdem Uehlein (P9) ihn noch in der letzten Runde überholt hat und holt sich den 9. Platz zurück. Uehlein ist seinerseits etwas zu früh am Gas und dreht sich in der Melbourne Hairpin und rollt sofort wieder zurück auf die Strecke was der Nachfolgende Oltmans (P6) nicht sehen kann und beide haben derben Blechkontakt, was für Oltmans auf dem ersten Blick glimpflich ausging.
In Runde 29 bearbeiten wir den Fall Breidenbach (P3) vs. Kämmerer (P18). Als Außenstehender hätte man sich über diesen Zweikampf ja freuen können, jedoch ist dem Fahrer Breidenbach, der mehrmals versuchte den Fahrer Kämmerer zu überrunden, sicher der Schweiß auf der Stirn gestanden. Endlich hatte der Fahrer Kämmerer den Durchblick wieder gefunden und lies Breidenbach endlich passieren.
Eine Befragung des Fahrers Kämmerer war nach dem Rennen leider nicht mehr möglich, da er das Fahrerlager in Windeseile verlassen hatte. Daran waren sicher die noch zu erledigenden Weihnachtseinkäufe schuld. Auch eine spätere Erklärung zu diversen Vorfällen im Rennen blieb leider aus.

Der Kommentar später von Breidenbach dazu: "Hat ja gut geklappt!!!Hat viel Spaß gemacht!!!
Sind eigentlich alle Super fähr gefahren!!! Naja.... bis auf jemanden in eine Corvette, der hat mich 2x abgeschossen...."
Aber zurück zur sportlichen Seite des Rennens. Ich mag es gar nicht schreiben aber Woyna wollte es doch wirklich noch einmal wissen und verformte seinen bis dahin wunderschönen Porsche 911GT3 abermals an der Mauer die wir schon so oft erwähnten am Ende der Start/Ziel Geraden.



#248 Christian Kämmerer (Ferrari 360 Modena) Sieger NGT-Klasse

Schlamperei kann man den Maurern in Donington wirklich nicht vorwerfen. Dadurch können wir in der 30. Runde dann auch die Pitstops von Woyna und Burghardt verzeichnen. Die Crew von Woyna war sicher noch warm vom letzten Stopp. Jetzt wird's lustig. Wir können uns gut an den Porsche GT Fahrer Frömel erinnern der meist so in der Region Platz 3-5 gefahren ist. Dieser schickte sich an in Runde 30 die Viper von Breidenbach (P3) anzugreifen und tat dieses auch mit einem sauberen Ausbremsmanöver in der Coddards Corner. Auch von Ryll (P5) haben wir noch etwas zu vermelden. Dieser dreht sich beim Versuch Wessendorf (P9) zu überrunden in der Esses Schikane.
Wilhelm (P17) sorgt für erneuten Adrenalinschub bei Bauer, denn Wilhelm stand zwar sichtbar auf der Bremse während er über die saftig grüne Wiese rodelte, nur mit Verzögerung war es nicht so doll und so musste es dann auch kommen, dass er Bauer leicht tuschierte. Dieser kam aber sinngemäß mit ein paar Schrammen davon und fuhr unbeirrt weiter als währe nichts gewesen. Morgenthal hat ebenfalls Glück und kommt grad so an der besagten Unfallstelle vorbei.
Nun ist wieder Boxenstopalarm.
In Runde 30 sahen wir Wessendorf, Uehlein und Kämmerer und eine Runde später bogen Bauer, Ryll, Mikolajek, Tschepe, Frömel und Morgenthal in die Boxengasse ein. Der Stop der Corvette Crew von Morgenthal war super schnell und um ein Haar hätte es sogar zeitlich gepasst und er wäre noch in der Boxengasse an Bauer vorbei gegangen. So musste er sich knapp hinter ihm einreihen und gleichzeitig aufpassen nicht mit einem anderen Fahrzeug zu kollidieren welches grad zum Stop hereinkam. So ging es dann weiter zum Endspurt nur das Bauer wieder der gejagte ist.
In Runde 32 war dann der kürzeste Pitstop des Rennens zu bestaunen von Dorner (P8). Seine Crew fertigt ihn super schnell ab, was sicherlich ein Grundstein für seine gute Endplatzierung war nachdem er anfangs fast bis ans Ende zurück gereicht wurde nach seinem Dreher.
Breidenbach kündigte seinen Boxenbesuch in Runde 34 mit einem Dreher in der Melbourne Hairpin an. Michel holt sich neue Schlappen und ne Ladung Sprit in der 36. Runde.
Die Runde 37 wird wieder eine Kämmerer Runde.
Dieser kann die beiden Corvetten ins seinem Rückspiegel nicht einordnen und flog vor Schreck von der Piste und endete dabei kurzfristig in Rylls (P5) Corvette. Dieser hatte seinerseits die Corvette von Morgenthal (P1), der sich an Bauer wieder vorbei schieben konnte nach dem dieser einen Fehler machte, hinter sich. Allerdings ging das ganze dann sofern in die Hose, da Morgenthal nichts anderes übrig blieb als dem Knäuel Kämmerer/Ryll per Ausflug über die Wiese kurz vor Starkeys Bridge aus dem Wege zu fahren. Der lachende dritte ist in diesem Fall der neue erste, nämlich Manfred Bauer in seinem Lamborghini. Wie gewonnen so zerronnen möchte man sagen. Morgenthal setzte nun nochmals alles auf eine Karte und versuchte an Bauer dranzubleiben. Was aber sehr schwer war, denn auch die NGT's mit Wessendorf, Dikant und Tschepe waren noch mitten im Positionskampf.
So dreht sich Morgenthal in der Esses und beim zurückfahren auf die Strecke kommt es zu einer Kettenreaktion die durch einen kleinen Schubser von Dorner (P5) an Gallert (P17) direkt weitergeleitet wurde an das Heck der Corvette von Morgenthal. Dieser drehte sich erneut und damit war auch beschlossene Sache dieses Rennen nun noch sauber nach haus zu bringen.

Kurz vorm Ende in Runde 42 wird es noch einmal spannend, denn Wessendorf bekommt es noch mit Bachmann zutun, der ihn kurz umdreht. Uehlein verteilt zum Abschluss noch ein paar Teile auf der Strecke mittels Einschlag in der Mc Leans Corner und rettet sich mit seinem verformten Porsche noch über die Ziellinie.
Manfred Bauer siegt vor Michael Morgenthal und Jochen Frömel. Der beste NGT landet mit Dirk Wessendorf auf Gesamt Platz 9, dahinter auf Platz 12 Peter Dikant und Stefan Tschepe auf Platz 14.

Hier noch ein paar Stimmen nach dem Rennen:

Tom Michel: "Bin als 2. gestartet und als 6. angekommen was nicht so optimal war. Ich glaube mein Vertrag bei Ferrari ist gefährdet."

Manfred Bauer: "Das der Lambo in der Endabrechnung vorne steht grenzt eher an ein Wunder, fuhr auf 2 Stopps und hatte daher ca. -6 Min. die mir in der Endabrechnung auf 72 Min abgingen, hatte bei der Ziel Durchfahrt noch 6L im Tank."

Olaf Woyna: "Lobend erwähnen möchte ich hierbei aber noch Stefan Pültz der sich gegen Raceende, obwohl auf einem GT unterwegs, aus dem Positionskampf zweier NGT raus gehalten hat, und das über ein paar Runden."

Autor: Michael Morgenthal
Bilder: M. Morgenthal, M.Ryll

50.
Ausgabe

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Die Berichterstattung des DOM-Div.2 Rennens Darlington am 15.Nov. war im Stile "10 kleine Negerlein" aufgemacht. Eine Reaktion des Frustes wegen der ständig gelblastigen Rennen in diesem Grid.

Geärgert hat uns

In der Ausgabe 44 vom 15. November konnte man die 1000. Rückspiegelseite bewundern.
Niemals war die Redaktion motivierter.
Niemals hatte eine Ausgabe weniger Leser. Es kam nicht eine Beglückwünschung

Fakten zum Rückspiegel

Ein Leserwunsch stellte die Macher vor techn. Probleme und hat sich nach 50 Ausgaben noch nicht realisieren lassen:
Eine Tabellenseite mit allen Ergebnissen der abgelaufenen Woche.

Geärgert hat uns:

Ein altes Mitglied, also kein Newcomer, der den RS nicht kennen konnte , gab eine Info im Forum. Auf den Hinweis: "Das wäre was für den Rückspiegel gewesen" gab er die ernstgemeinte Antwort: "Was ist das denn?" Er kannte uns nicht. (Passiert nach etwa 35 Ausgaben)

Fakten zum Rückspiegel
Bis heute wurden 1179 Seiten produziert

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

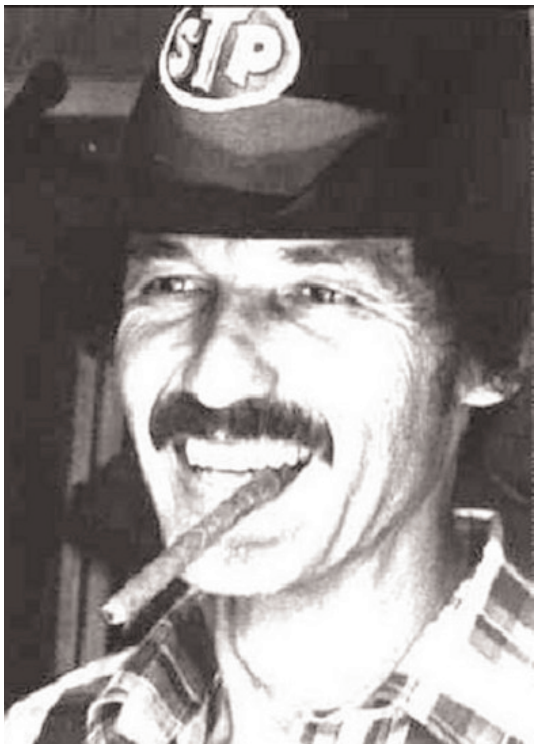
"The King"

Es gibt keinen Piloten, der so viel für diesen Sport gemacht hat, wie Richard Petty. In unzähligen Interviews hat er für NASCAR auf die Werbetrommel gehauen. "Als ich das erste Rennen in Columbia gefahren bin, war genau ein Reporter anwesend. Bob Talbert von einem Lokalblatt. Er hat einen kleinen Artikel über den Sohn des großen Lee Petty geschrieben. Das war die komplette Berichterstattung über den Anlaß inklusive des Rennverlaufs. Als mein Sohn Kyle mit dem Rennsport anfing, war er auf allen Titelseiten, im Fernsehen, im Radio und er konnte kaum unbehelligt von der Box aufs Klo gehen.
Die Medien und ganz besonders die Presse sind einer der Schlüssel zum riesigen Aufschwung von NASCAR und der Sponsoren. Ohne die Presse würde kein Mensch von ihren Produkten lesen, ohne das Fernsehen würde niemand ihre Firmenlogos sehen.
Zuerst war die Presse da, dann kamen die Sponsoren." beharrt Richard.

Petty hat zur damaligen Zeit alle Rekorde im Stockcar-Sport niedergerissen. Er ist mehr als 1.000 Rennen gefahren. Bei seinem exakt 1.000. NASCAR-Lauf, 1986 in Michigan, durften seine drei Töchter Sharon, Lisa und Rebecca für einmal die magischen Worte sprechen: "Daddy, start your engine!" Das Brüllen von Pettys V8 ist in den Ovationen der Zuschauer untergegangen. Zwanzig Sekunden später hat der Rest des Feldes die Motoren gezündet.
Petty hat 200 Rennen gewonnen, fast doppelt so viele wie der Zweite der ewigen Siegerliste, Dave Pearson (Stand: Juli 1988). Der Jubiläumstriumph war standesgemäß. In Daytona, beim Firecracker 400, wurde ihm nach einem Herzschlagfinale mit Cale Yarborough die Siegertrophäe vom Ehrengast US-Präsident Ronald Reagan überreicht. Sogar die konservative "New York Times" brachte Petty auf die Titelseite.
Es ist unwahrscheinlich, daß ein Pilot Pettys Rekorde je übertreffen wird.

Siebenmal NASCAR-Champion, 200-facher Laufsieger, 27 Siege in einer Saison, 10 Siege in Serie, siebenfacher Daytona-Sieger. Im Grunde ist "King Richard" eine schamlose Untertreibung. Doch Petty gibt zu bedenken: " Ich habe nicht nur mehr Rennen gewonnen als jeder andere, ich habe auch mehrere verloren...!"

Sein freundliches Auftreten, seine Hingabe für die Fans (oft hat er so lange Autogramme geschrieben, bis er wegen Armkrämpfen massiert werden mußte) und seine Markenzeichen - Cowboy-Hut, STP-Sonnenbrille, Zigarre und 188 Zentimeter weiter unten die schönsten Cowboy-Stiefel weit und breit - haben ihn zum größten Botschafter seines Sports gemacht. Er selber sagt schlicht:



"Ohne die Fans gäbe es rein gar nichts. Sie bezahlen die Eintrittskarten, sie kaufen die Produkte, für die wir auf den Autos Werbung machen. Sie sind im Grunde unsere Brötchengeber. Ohne die Fans wären wir Fahrer doch alle arbeitslos!"

Petty, der säckeweise Post aus der ganzen Welt erhält (eine extra eingestellte Frau übersetzt ihm alle Briefe aus dem Ausland) ist die Geduld in Person, wenn es um Rennfans geht. Jeder Dreikäsehoch bekommt von ihm ebensoviel Zeit für eine verschnörkelte Unterschrift und ein paar aufmunternde Worte wie ein Verwaltungsratsvorsitzender. Fan ist eben Fan !

Pettys Engelsgeduld mit den Fans scheint unbegrenzt. Einmal ist Richard nach einem mörderischen Hitzerennen so erschöpft, daß er Sauerstoff benötigt um wieder auf die Beine zu kommen. Da schlendert ein Fan vorbei: "War wohl heiß, was, Richard?" Jeder andere Rennfahrer hätte seine restliche Energie in einen Wutanfall investiert, aber Petty grinste nur und sagte: "Da wo ich war, schon."

Irgendwann rächt es sich, daß Petty stets "Mr. Nice Guy" spielen muß und es sich als großer Star nicht mehr leisten kann, einmal gehörig Dampf abzulassen. Er frisst allen Ärger so lange in sich hinein, bis er Migräneanfälle bekommt. Er nimmt dagegen Aspirin und nach einer gewissen Zeit hat er so viel von dem Zeug geschluckt, daß er Magenbeschwerden bekommt.

50. Ausgabe

Fakten zum Rückspiegel

Die größte Einzelarbeit aller Mitarbeiter lieferte Chris Woehlk mit seinem Jahresrückblick der GGPLC.
Sein Rückblick füllte 13 Seiten. Soviel, dass wir ein 15-seitiges Sonderheft erstellten.
Dieses Heft war gleichzeitig die Geburt und Nullnummer des Rückspiegel.

Fakten zum Rückspiegel

Selbst im Google-Wust ist der Rückspiegel zu finden.
Wer -Rückspiegel Zeitung- eingibt, findet den Rückspiegel des VR e.V. von 12900 Rückspiegeln auf Platz 3 verlinkt.
Wer "Rückspiegel Zeitung" eingibt findet nur einen Eintrag. Dieser führt über eine Homepage von Michael Schaller, Österreich, direkt zu uns.

Fakten zum Rückspiegel

Die Leser sind hart im Nehmen und hinterfragen nichts.
In den letzten fünf Ausgaben gab es auf der letzten Seite völlig unsinnige Seiten. Niemand hat je nach dem Sinn gefragt. Vor allem die viertletzte Ausgabe mit einem Cartoon der Familie Simpson mit einer kryptischen Ziffernfolge musste Rätsel aufgeben.
Die Leserschaft war völlig immun gegen solche Ratespiele und niemand ausser Redaktionsmitgliedern hat je nach dem Sinn dieser Ziffernfolge gefragt.

50. Ausgabe

Gelacht haben wir:
Als ein (junger) Mann wegen einer Profilneurose versuchte die Pressefreiheit abzuschaffen, und einen Bericht verhindern wollte, den wir gar nicht bringen wollten.

Fakten zum Rückspiegel

Die zweidickste Ausgabe war die Nummer 22 vom 7.Juni 2004. Diese Ausgabe hatte 35 Seiten

Fakten zum Rückspiegel

Faszinierend ist die Tatsache, dass man bei vielen Interviewpartnern relativ schnell grünes Licht bei der Grundsatzanfrage bekommt, wenn es dann aber ans Eingemachte - also die Beantwortung der Fragen - geht, plötzlich damit konfrontiert wird, dass der Interviewpartner scheinbar verstorben ist.

Fakten zum Rückspiegel

Kurios war der Rennbericht der DOM-Div.1 in Darlington in der Ausgabe 15. Nov. 04
Zusätzlich zur hochdeutschen Fassung gab es den Bericht noch in einer sächsischen Variante.
Ebenfalls kurios war die Tatsache, dass wir im Forum deswegen beschimpft wurden.
Derjenige, der uns damit drohte, dann den RS nicht mehr zu lesen, hatte bei Seite 5 aufgehört und nicht mitbekommen, dass der Bericht auf einer späteren Seite Hochdeutsch verfasst war.

1978 wird er ins Krankenhaus eingeliefert wo ihm der halbe Magen entfernt wird. Die Medikamente haben ihn zerfressen.

Richard Petty ist Baujahr 1937 und obwohl ihm auf der Rennstrecke kaum einer etwas vormachen kann, ist er kein Teenager mehr. Er leidet hin und wieder an Astigmatismus, einer Sehstörung aufgrund einer Veränderung der Hornhautkrümmung. Und er hört ziemlich schlecht.

Seit 1972 ist er beim Motorenzubehör-Hersteller STP unter Vertrag - die längste Ehe zwischen Pilot und Sponsor in der Rennsportgeschichte. Seit 1980 besitzt er mit STP einen Vertrag auf Lebenszeit.

STP wollte mein Auto rot anstreichen lassen, ich aber blau, und als STP nicht nachgeben wollte stand ich auf und sagte:
"Gut, dann kann ich ja jetzt gehen!" Ich war schon an der Tür, da rief Andy: "Warte Richard, was hältst du von rot und blau?" Und so haben wir es dann gemacht ! Der blau Petty-Renner mit dem roten STP-Logo ist einer der berühmtesten Rennwagen der Welt.
Seit 1980 hat Petty nur zehn Rennen gewonnen. Einige sagen, der König sei halt nun ein alter König. Doch es gibt andere Gründe. Pettys fast unbegrenzte Loyalität hat ihn daran gehindert seinen Pontiac einzumotten und sich ein erfolgsversprechenderes Auto zuzulegen.

"Die Verbindung mit STP hat ganz ulkig angefangen." erinnert sich Richard Petty. "Chrysler war wieder mal aus dem Stockcar-Sport ausgestiegen und wir suchten einen neuen Geldgeber.

Andy Granatelli von STP hat mich angesprochen und aus einer Sitzung in Chicago, die nur eine Stunde hätte dauern sollen, wurden tagelange Verhandlungen.
Wir waren uns schließlich in allen Punkten einig - außer der Farbe.

Er hielt dieser Marke die Treue, trotz der Aerodynamik eines Parkhauses.

Ein weiterer Grund für das Abbrechen von Pettys einmaliger Serie - heute gibt es viel mehr erstklassige Autos und Spitzenpiloten als früher, aber nur halb so viele Rennen. Als Petty seine größten Erfolge feierte, zählten bis zu 64 Läufe (!!!) zur Meisterschaft.
1981 trennte er sich von Dale Inman, der ihm 23 Jahre lang als treuer Begleiter zur Seite stand.

Inman baut einen jungen Piloten namens Terry Labonte auf, der 1984 prompt NASCAR-Meister wird. 1982 gelingt Petty kein einziger Sieg, etwas, das bis zu diesem Zeitpunkt in 25 Jahren erst einmal vorgekommen ist.

1985 eröffnet Petty den Familienbetrieb wieder und auch Dale Inman kommt zurück. Außer sieben Erfolge hat Richard alle 200 Siege mit Dale als Teamchef errungen. 1986 gibt es mit der Entwicklung des neuen Pontiac

Sein Pontiac sieht aus wie ein Panzer und ist gewiss auch so sicher, aber er ist auch so schnell wie ein Panzer. 1983 gewinnt er in Charlotte, doch nach dem Rennen gesteht ihm sein Bruder Maurice, daß er einen illegalen Motor (mehr Hubraum) ins Auto gesteckt hat.
Außerdem hat er ihm Reifen, die für die linke Seite bestimmt waren, auf die rechte Seite geschnallt. Das ist streng verboten ! Der grundehrliche Petty will diesen Sieg nicht und hat selbst das Vergehen gemeldet und feuerte Maurice.

1984 verläßt Richard den eigenen Rennstall und baut mit dem kalifornischen Plattenproduzenten Mike Curb ein neues Team auf. In Daytona robbt er sich vom 34. Startplatz in knapp hundert Runden an die Spitze vor und fällt dann aus. Er erobert beim Sommerrennen von Daytona seinen vorläufig letzten Sieg.

Probleme. Die Aerodynamik stellt auch andere Teams vor scheinbar unlösbare Probleme. In Daytona platzt ihm ein Vorderreifen und er renkt sich die Schulter aus.

In Charlotte setzt Petty seinen Wagen hinter die Mauer und trägt nur eine Hirnerschütterung davon. Petty: "Ich habe mich geschämt, denn ich so kurzer Folge hatte ich nie so viele Unfälle. Obwohl wir Schwierigkeiten hatten den Pontiac aerodynamisch auszuloten, ist die Arbeit im Windkanal nicht neues für uns. Seit 1964 arbeiten wir im Windkanal. Damals schauten wir ziemlich blöd, als sich herausstellte, daß unser Auto einen Wiederstandswert wie eine Gartenmauer hatte. Heute verbringen wir sehr viel Zeit mit Aerodynamik-Versuchen. Die Teams stellen neben Motor- und Chassis-Experten jetzt auch Aerodynamiker ein."

1987 mußte Petty erneut ohne Sieg auskommen. Dazu zieht er sich bei einem Crash in Dover Rippenbrüche zu. In Charlotte killt er zum ersten mal in seiner langen Karriere einen Quali-Motor.

Er wird 50 Jahre alt und grinst: "Jetzt habe ich ein Alter erreicht in dem die Kerzen teurer sind als die Torte." Petty und Inman bekommen den Pontiac wieder in den Griff und am Ende der Saison ist Richard Achter im Schlussklassement - seine beste Platzierung seit 1983.

Zwei Rennen hat er nur knapp verloren und alles in allem fehlt ihm eigentlich nur ein Quentchen Glück zum 201. Sieg !

Petty, der einzige Pilot, dessen Name auf Overall und Auto fehlt, wird immer häufiger gefragt, wie lange er noch fahren wolle. Ihm wird die Frage schon so oft gestellt, daß es ihn nervt. Seine Antworten sind aber immer die gleichen. Wenn er die 600 Meilen nicht mehr durchsteht, wenn er den Sekundenbruchteil nicht mehr erwischt um aus dem Windschatten des Vordermanns auszuscheren, wenn er sich nicht mehr konzentrieren kann, wenn er nach 100 Runden nicht weiß an welcher Stelle er liegt, und so weiter. Er glaubt aber, daß sich sein Rücktritt ganz einfach abspielen wird. Am Morgen des Rennens hat er einfach keine Lust mehr. Er wird noch zur Rennstrecke fahren, abdanken und nie wieder in einen Wagen klettern.

Nach 30 Jahren NASCAR braucht Richard nichts und niemanden mehr zu fürchten. Oder doch ? Petty: "Grundsätzlich weiß ich was Angst ist, denn als ich klein war ist unser Haus bis auf die Grundmauern niedergebrannt. Wenn du als Sechsjähriger zitternd in der stockdunklen Nacht stehst und vor deinen Augen deine ganze Welt ein Raub der Flammen wird, dann weißt du was Angst ist. Einige mögen behaupten ich sei ein Lügner, aber ich einem Rennwagen habe ich noch nie Angst verspürt. Erstens passiert alles viel zu schnell und zweitens bist du nirgends so sicher aufgehoben wie auf den amerikanischen Ovalen und in Stockcars. Es hat sicher Schrecksekunden gegeben, aber Angst - nein. Dafür habe ich Höhenangst. Wenn ich aufs Dach unseres Trucks kletterte um die Gegner beim Trainieren zu beobachten ist das für mich eine ungeheure Mutprobe. Hätte ich im Auto Angst würde ich auf der Stelle aufhören!

Unter den Piloten gibt es keinen den ich fürchte, aber ich respektiere viele. Was schade ist, als ich begann hat der beste Fahrer gewonnen, weil die Autos fast gleich waren. Heute gewinnt meist das beste Fahrzeug. Die Formel 1, scheint mir, hat das gleiche Problem.

Nicht der talentierteste Pilot gewinnt sondern das schnellste Auto!"

Der größte Stockcar-Fahrer Amerikas gibt erstaunlicherweise zu, daß er kein Race-Fan ist. Selten schaut er sich andere Rennen an. Er muß schon eine Beziehung zu Person aus der Rennserie haben, dann interessiert es ihn. Außerdem hat er nie das Bedürfnis gehabt etwas anderes zu machen, als NASCAR. Anfangs hat es nichts anderes gegeben und dann hatte er keine Zeit mehr für eine andere Serie und er wollte dann nichts Neues mehr anfangen. Zudem wollte er sich nicht in verschiedene Rennserien verzetteln. Er verdiente immer recht ordentlich, also war das Geld auch kein Anreiz umzusatteln. Im Stockcar-Sport hatte er immer das Gefühl am meisten zu erreichen.
Viele vermuten, daß Petty einmal in die Politik einsteigen wird, wenn er den Helm an den Nagel gehängt hat.

Der überzeugte Republikaner bestreitet dies zwar, doch er arbeitet bereits zehn Jahre lang als County Commissionar seines Bezirks.

Seine Chancen, einmal zum Gouverneur des Staates North Carolina gewählt zu werden, stehen laut einer Umfrage ausgezeichnet.

1980 besuchte George Bush, Vizepräsident der USA, das Southern 500.

Zusammen mit Bush stand Petty für ein Interview im Rennleiterturm. Plötzlich sagte Richard: "Ich muß jetzt gehen, Sir." Barney Hall, der die Talkshow geleitet hatte, warf ein: "Keine Sorge, du wirst rechtzeitig bei deinem Auto sein." Und Petty knurrte: "Nein, ich muß dringend pissen gehen!" Selbst die hartgesottenen CIA-Sicherheitsleute haben Tränen gelacht.

Mit "Faszination NASCAR" habe ich Euch das Jahr 2004 hindurch einen Blick hinter die Kulissen des Stockcar-Sports ermöglicht. Ich bedanke mich hiermit bei meinen treuen Lesern auf diesem Wege. Auch danke ich Mathias Brunner, ohne ihn wäre dies nicht möglich gewesen. Chris Heuer

Bildquellen: bjwor.com; markreubengallery.com; racetorations.com; mlodeent-com

Termin für Chassisbekanntgabe in der GGPLC

Am Mittwoch dem 29.12.04 wird nach dem Race of Champions die Chassisverteilung in der GGPLC bekannt gegeben. Dies wird wie immer im VROC-Raum "GGPLC" geschehen. Das ROC ist in etwa gegen 21:15 Uhr zu Ende, danach geht es unmittelbar mit der Chassisverteilung los.
Nach unserer Zeitung vorliegenden Informationen wird es bei der Punktevergabe für die Teamwertung ein paar Änderungen geben. Bisher zählten die eingefahrenen Punkte der zwei bestplatzierten Fahrer eines Teams für die Teamwertung.
Dies wird sich ändern.
Im Jochen Rindt Cup, kurz JRC, werden bei den Teams Honda, Brabham undFerrari jeweils zwei Fahrer für die Teamwertung gewertet. Bei den Teams Cooper, Eagle und Lotus sind es jeweils drei. Das Team BRM muss mit einem Fahrer für die Teammeisterschaft auskommen. Man kann nur spekulieren, ob das BRM-Team im JRC nur einen Fahrer an den Start schickt, oder ob es vielleicht in diesem Cup mit einer Starbesetzung antritt.
Im Jim Clark Cup starten für BRM, Cooper, Honda und Brabham zwei Fahrer für die Teamwertung.
Drei gehen für Ferrari, Eagle und Lotus an den start.
Im Jackie Stewart Cup haben Brabham und Lotus drei Fahrer für die Teammeisterschaft. Die anderen Teams schicken jeweils zwei Fahrer auf Konstrukteurspunktejagd.
Das Lotusteam wird aus neun Fahrern bestehen, alle anderen Teams aus jeweils acht. Diese Informationen lassen natürlich für Spekulationen freien Raum. Alles wartet nun gespannt auf den Mittwoch Abend...

50.Ausgabe

Der Einsendeschluss für den Fotowettbewerb "Das beste VR-Bild des Jahres" ist noch nicht erreicht. Zwei Zusender hatten es aber wohl besonders eilig. Sie packten zwar die Fotos in das Kuvert, verzichteten aber auf die Angabe des Absenders und auf die Mitteilung, was oder wer auf dem Foto zu sehen ist. Leider wäre es also im Gewinnfall nicht möglich den Hauptpreis zuzustellen. Die Redaktion kann sich ehrlich gesagt auch nicht vorstellen, dass die abgebildeten Personen tatsächlich VR-Mitglieder sind.

Die letzte Seite, oder....
Wie eine gute Idee ihr Ende fand

40-80 Stunden Arbeit stecken in einem Rückspiegel.
Viele Mitarbeiter arbeiten jeweils viele Stunden kostenlos an Berichten, Bildern, Interviews und Produktionsabläufen.
Nahezu 80% der Produktion wird unter Opferung des Wochenendes erzeugt.
Als der RS das erste Mal erschien, hatte die VR-Community etwa 1100 Mitglieder. Man baute darauf mit dem RS etwas erreichen zu können. Die Erwartungshaltung war unterschiedlich. Vom Neid erzeugen bei anderen Ligen bis hin zum Erzielen von Werbeeinnahmen ging die Liste der Erwartungen.

Der Rückspiegel wird nicht verkauft. Abozahlen können also nicht herangezogen werden, um die Marktstellung zu prüfen.

Einzige Informationsquelle darüber, ob und wie er in der Leserschaft angenommen wird, stellen Leserbriefe, Downloadzahlen, Anzeigenaufkommen und die Anzahl der Post dar, die die Redaktion erreicht.

Im Frühjahr erzielte ein RS im Schnitt etwa 0 Leserbriefe, 0 Anzeigen, 0 Infopost und etwa 700 Downloads

Die schreibfaule Leserschaft teilte uns lieber im Forum ihre Statements mit, für gewerbliche Anzeigen waren wir in der Wirtschaft nicht wichtig genug, in den Köpfen der obersten Herresleitung der VR noch nicht genug verankert, dass man auch mal an den RS dachte, wenn man wichtige Infos mitzuteilen hatte. Blieben also die 700 Downloads als Lohn der Arbeit.

Dieser Lohn war Anreiz genug! Es hat Spaß gemacht sich das Wochenende um die Ohren zu hauen.

Heute, fast ein Jahr später hat die Community 1850 Mitglieder.
Die Bürgerzahl ist um mehr als 50% gestiegen. Dabei ist klar: 700 neue User sind nicht 700 neue Rennfahrer, aber auch nicht 700 Mannn, die sich nur anmelden, weil sie eine technische Frage im Forum beantwortet bekommen wollen, um sich danach wieder zu verabschieden. Man muss erwarten und verlangen können, dass sich bei 700 neuen Mitgliedern wenigstens 100 neue Leser manifestieren.

Aber die Wirklichkeit des Dezember 2004 sieht anders aus.

Im Winter 2004 erzielte ein RS im Schnitt 0 Leserbriefe, 0 Anzeigen, 0 Infopost und nur noch etwa 300 Downloads
Zehn RS im Sep. bis Nov. hatten jeweils nur knapp 250 Downloads zu verzeichnen. Die Leser bleiben einfach weg, ohne zu wissen, was sie im aktuellen RS erwartet.
Dagegen war die Redaktionsarbeit so professionell wie nie zuvor.

Diese Gegensatz-Reaktion hat Konsequenzen für 2005
Diese Fakten zeigen uns, dass wir zwar existieren, aber nicht wirklich in den Herzen verankert sind:
Die offiziellen VR-Sponsoren wollten alle keine kostenlose Werbung als Danksagung für ihr Sponsoring. Sie hätten sich auf mehreren Seiten einmal professionell mit Werbung vorstellen können.
Die Feedback-Threads zum RS waren zu 73% nur Eigenlobhudelei und Selbstbeweihräucherung. Aussagen von normalen Lesern waren selten. Kein Feedback bedeutet Stochern im Nebel. Falsche Inhalte bedeuten mangelnde Leserschaft.
Stellenaufrufe brachten NULL Resonanz.
Aufrufe zu Redaktionsthemen waren nur einmal erfolgreich.
Nur ein einziger echter Leserbrief erreichte die Redaktion.
Noch im Dezember war es Usus, das Themen der "obersten Leitung der VR" Sonntags im Forum auspalavert wurden, anstatt den RS am Montag zu nutzen, um die Massen zu informieren. Am Dienstag hätte man das Forum immer noch nutzen können.
Im Gegenzug zu allem Negativen stieg der Arbeitsaufwand, die Motivation der RS-Mitarbeiter den Trend umzukehren und die Qualität.

Fazit:

Der RS hat 300 Stammleser. Schade , dass wir von den anderen bis hin zu Führungsriegen ignoriert werden.
Die Treue der Stammleser, bei denen wir uns herzlich bedanken, soll gewürdigt werden.
Aus diesem Grund wird der RS nicht wie geplant eingestellt, sondern erscheint im Jahr 2005 als Monatszeitung (jeweils am 3. Mittwoch im Monat ausser Januar)
Die nächste Ausgabe erscheint am 16.Februar 2005