

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 52 / 16. Februar 2005



Eine Frage der Ehre:

Revanche-Wettkampf GPL-GNL Seite 3

Echter Kerl:

Pascal Scheiwiller Seite 12

Rennberichte:

Alle Rennen: GPL-Rookies, GPL, GLC, GTR ab Seite 19

Übersichtlich:

Rückspiegel Gesamtindex 2004 Seite 44

Klaus Graf im Interview
Ein Deutscher im Nascar Geschäft

Fast zwei Monate Entzug haben nun ein Ende.

Die Jubiläumsausgabe Nummer 50 liegt nun fast zwei Monate zurück.

Wenn man den Zahlen Glauben schenken kann, war diese Ausgabe extrem stark gefragt.

Im Dezember, und dieser hatte nur noch 4 Tage nach Erscheinen, hatten sich bereits 525 Personen die Zeitung heruntergeladen.

Im Januar wurden noch einmal 175 Downloads vollzogen. Selbst gestern wurde er noch "gekauft"

Mehr als 700 Exemplare!

Die Redaktionsmitglieder waren erstaunt - und erfreut.

In der Pause waren wir aber nicht untätig. Und als sich anbahnte, dass die erste Ausgabe 2005 sehr dick werden würde, brachten wir im Januar eine Sonderausgabe heraus.

Der **GPL Setup-Guide** in Wort und Bild und die Abenteuer des Michael **Hoppermann in Shanghai** wurden von vielen Lesern später im Forum mit Lob überschüttet.

Leserbriefe hatten wir auch zu beiden Ausgaben. Man findet sie auf einer späteren Seite dieser Ausgabe.

Einen der Schreiber packten wir sofort beim Schopf und befragten ihn zu seinem kräftezehrenden **Hobby** aus. Dieser **Bericht** steht ebenfalls auf einer der Seiten innerhalb dieser Ausgabe.

Ein **Highlight** der Ausgabe stellt sicherlich das **Interview** mit **Klaus Graf** dar.

Was hält ein "echter" Rennfahrer von unserer virtuellen Spielerei?

Einige hatten den Wunsch geäußert, ein **Nachschlagewerk** über die Themen der 50 **Rückspiegel 2004** an die Hand zu bekommen.

Michael Morgenthal hat sich dieser Arbeit angenommen. In wochenlanger Arbeit hat er alle Rückspiegelausgaben in einen Index gepackt.

Wer nun wissen möchte, wann welche Geschichte zu welchem Thema gestanden hat, kann dies nun recht schnell nachschlagen.

Da fast 700 Mitglieder erst im 2. Halbjahr zur Community stießen, könnte das eine oder andere Thema dabei sein, über das man gerne mehr erfahren würde.

All dies ist nun problemlos möglich. Dieser mehrseitige Index findet sich ganz hinten in dieser Ausgabe.

Ein Großteil der Ausgabe befasst sich mit der **Frage der Ehre**, dem ewigen Wettstreit zwischen GPL und GNL

Die beliebten Geschichten aus der Rubrik **Faszination Nascar** finden sich in der heutigen Ausgabe. Und natürlich **Rennberichte** en masse.

Alles ist vertreten. GPL-, GLC- und auch GTR-Fans kommen auf ihre Kosten.

Über eines haben wir uns allerdings stark gewundert.

Niemand, nicht ein einziger, machte eine Bemerkung zur **neuen Titelseite**. Durch die hellen, freundlichen Farben spart man nicht nur enorm Druckertinte. Das Outfit sieht insgesamt nun einfach lesefreundlicher aus. Aber das scheint eh keinen zu interessieren. In dem Sinne viel Spaß mit der Ausgabe.

Detlev Rüller

Seite 02:	Inhalt
Seite 03:	EFDE The Revenge
Seite 04:	EFDE The Revenge
Seite 05:	EFDE The Revenge
Seite 06:	EFDE The Revenge
Seite 07:	EFDE The Revenge
Seite 08:	EFDE The Revenge
Seite 09:	EFDE The Revenge
Seite 10:	EFDE The Revenge
Seite 11:	EFDE The Revenge
Seite 12:	Pascal Scheiwiller
Seite 13:	Pascal Scheiwiller
Seite 14:	Pascal Scheiwiller
Seite 15:	Pascal Scheiwiller
Seite 16:	Rookie Cup Trophy
Seite 17:	Rookie Cup Trophy
Seite 18:	Rookie Cup Trophy
Seite 19:	RCT + Leserbriefe
Seite 20:	Saisonstart JRC
Seite 21:	Saisonstart JRC
Seite 22:	Langstreckenpokal
Seite 23:	Langstreckenpokal
Seite 24:	Langstreckenpokal
Seite 25:	Saisonstart JCC
Seite 26:	Saisonstart JCC
Seite 27:	Saisonstart JCC
Seite 28:	Saisonstart JCC
Seite 29:	Saisonstart JCC
Seite 30:	Interview K.Graf
Seite 31:	Interview K.Graf
Seite 32:	Renntermine DOM
Seite 33:	Impressum/News
Seite 34:	GLC South City GA
Seite 35:	GLC South City GA
Seite 36:	GLC Grid B
Seite 37:	GLC Open
Seite 38:	GLC Funtrophy
Seite 39:	Faszination Nascar
Seite 40:	Faszination Nascar
Seite 41:	Faszination Nascar
Seite 42:	GTR Rennen
Seite 43:	GTR Rennen
Seite 44:	RS-Index 2004
Seite 45:	RS-Index 2004
Seite 46:	RS-Index 2004
Seite 47:	RS-Index 2004
Seite 48:	RS-Index 2004
Seite 49:	RS-Index 2004
Seite 50:	RS-Index 2004
Seite 51:	RS-Index 2004
Seite 52:	RS-Index 2004
Seite 53:	RS-Index 2004
Seite 54:	RS-Index 2004
Seite 55:	RS-Index 2004
Seite 56:	RS-Index 2004
Seite 57:	RS-Index 2004
Seite 58:	RS-Index 2004
Seite 59:	RS-Index 2004
Seite 60:	RS-Index 2004
Seite 61:	RS-Index 2004
Seite 62:	RS-Index 2004

EFDE

The Revenge

Bilder: Dom Fingerhut
Text: Jürgen Nobbers

Eine Frage der Ehre.

Das ist DIE Herausforderung der GPL- Fraktion an die Stockcar- Fraktion. Die lange währende Frage: Wer sind die kompletteren Fahrer? Die der Ur-Sim "Grand Prix Legends"? Oder die des etwas anderen Nachfolgers "NASCAR Racing 2003"? Beim letzten Aufeinandertreffen der verschiedenen Kasten konnten die Mannen um die alten Open Wheeler voll auftrumpfen, und gewannen den Wettbewerb noch mit dem Urgestein Klaus Wember am Steuer.

So wurden dann auch in diesem Jahr wieder drei Rennen ausgerufen: Monza und Kyalami bei Grand Prix Legends; Texas sollte die Strecke für die Stock Cars stellen. Der gesamte Event fand an einem Wochenende statt. Die Rundkurse wurden am Samstag, dem 08. Januar 2005, unter die Räder genommen. Am darauf folgenden Sonntagabend wurde Texas heimgesucht.

Organisator:
Hans Hanraths, am Steuer seines BRM



Die Keyfacts :

Der Rundkurs der Ferrari musste 41 Mal umrundet werden; 43 Mal ging es in Kyalami über die Start- Ziellinie. Geradezu gigantisch sahen dagegen die 134 Runden, die in Texas heruntergespult werden aus. Die Redaktion des Rückspiegels hat für diesen Event keine Kosten gescheut, und alles aufgeboten was die Technik hergab. Ein Satellit wurde gemietet, um eine Dreier - Live - Konferenzschaltung zu ermöglichen. Meldungen kamen 31 an die Organisatoren zurück. Fangen wir **LIVE** in Monza an.

Qualifikation in Monza:

Grid B wird den ehrwürdigen Kurs von Monza in seinen Grundfesten erschüttern lassen. Eine halbe Stunde nach der Qualifikation kann man schwarz auf weiß nachlesen,

wer die Pole inne hat. Stefan Gawol stellt den Brabham ganz nach vorne. Als einziger gelingt es ihm die 29er Schallmauer zu knacken. Der beste Stockcar-Pilot, auf Rang fünf, ist Rico Schwartz auf einem Lotus. Die GPL -Piloten Werner Reichert belegen die Plätze zwei, und auf drei Karl Stikkelbroek.



Polesitter und Organisator:
Patrick Marx

Damit haben die kleinen Trümpfe der Ur-Simmer schon ihre ersten Stiche gemacht.

Die Flagge fällt in Monza:

Minuten später steigt die Spannung auf den Siedepunkt. Die grüne Flagge wird in die Luft erhoben, die Kupplung durchgetreten, der Motor auf die vermeintlich optimale Drehzahl gebracht, der Blick starr auf die Flagge geheftet, die Flagge fällt. Die Entfesselten stürmen los. Was ist in Kyalami los?

Qualifikation in Kyalami:

Während der eine Grid in Europa verweilen kann, muss der andere Trupp schon abends den Flieger besteigen,

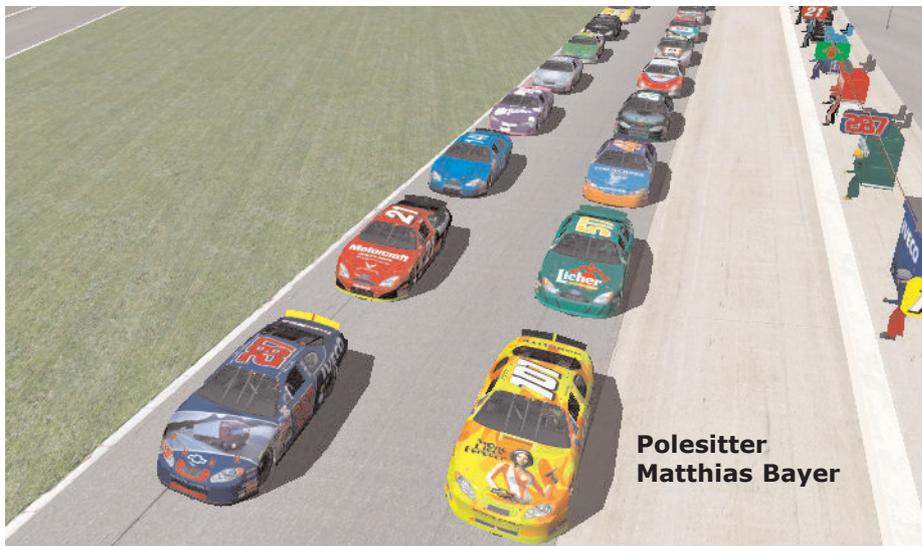
und mit dem gesamten Tross um den halben Globus nach Südafrika fliegen. Platz ist in dem neuen Airbus satt und genug, für 14 Piloten plus Crew zuzüglich Materials. Kaum ist afrikanischer Boden betreten, macht sich eine gewisse Unruhe unter den Fahrern breit. Der emsigste von ihnen ist Marco Saupe, der seinen Brabham nach 19 Runden auf die sechste Position stellen kann. Der jüngste Teilnehmer im Feld ist Patrick Marx. Seines Zeichens Administrator bei den Großen, in der D.O.M. Division 1. Denkbar knapp kann er sich durchsetzen und stellt den Honda ganz nach vorne. Bernhard von Bram und Markus Jirak müssen sich mit den Plätzen zufrieden geben.

Alle Augen sind auch hier auf den Flaggenmann gerichtet. Die Würfel sind gefallen. Patrick Marx hat jetzt die Favoritenrolle übernommen. Sind seine noch jungen Schultern der gewaltigen Last gewachsen? Oder setzt sich bei dem langen Rennen die Routine eines alten Spezialisten durch? Bleiben sie mit am Ball. Es dauert keine Stunde, und sie sind bestens informiert.

Wir betreten die Zeitmaschine und schalten nach Texas.

Qualifikation in Texas:

Das dritte Ziel der VR-Weltreise liegt in Texas. 134 Runden müssen hier bewältigt werden,



**Polesitter
Matthias Bayer**

was ca. 1,5 Std. reine Renndauer in Anspruch nehmen wird. Warm ist es im Süden der USA.

Im Training kam man sich schon ziemlich nah, und die GPL- Fraktion konnte einen Eindruck davon gewinnen, was sie erwarten würde.

Ullrich Kratochwil ist der fleißigste Driver unter der Sonne Amerikas, aber Roland Rauch der schnellste im freien Training. Es folgen dann die zwei Runden der Wahrheit.

Matthias Bayer schließlich kann die Pole mit 27,701 Sekunden erringen. Mit knappem Abstand folgen Patrick Marx und Klaus Wagner. 27 Zeiten wurden gemessen, was bedeutete,

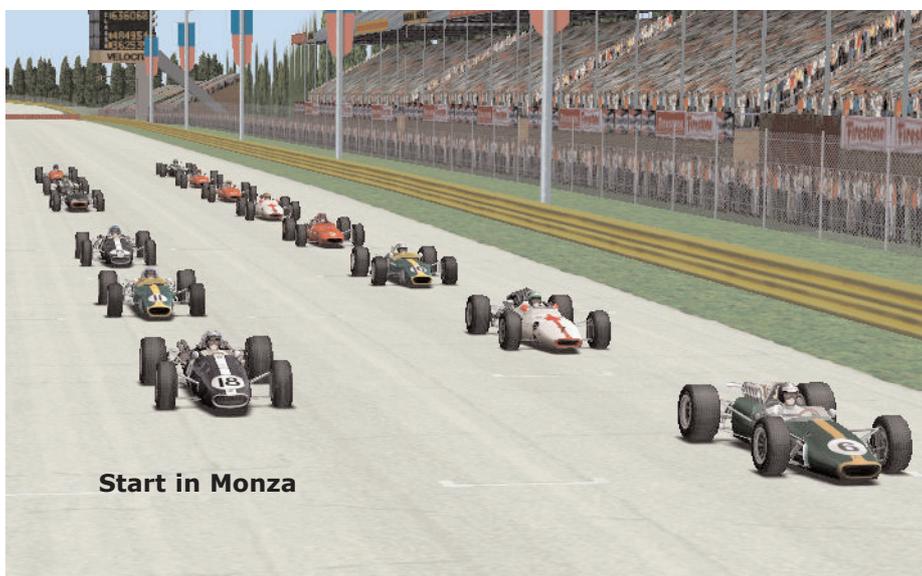
dass der ein oder andere Fahrer nicht angetreten ist. Noch ein paar Runden in der Happy Hour drehen, ein wenig draften und nachschauen ob alles richtig eingestellt ist, dann kann es linksherum losgehen. Matthias Bayer, der Polesitter ruft, alle Mitstreiter stellen sich hinter ihm auf, der Stadionsprecher sagt die berühmten Worte:

Gentleman, start your engines!

Das Pacecar rollt an, das Feld hinter dem Pacecar her, das Pacecar biegt ab, die 27 fetten V8-Motoren lassen augenblicklich das Rund erbeben. Das Rennen beginnt. Zurück nach Monza.

Rechtzeitig zurück zum Start in Monza

Stefan Gawol lässt nichts anbrennen, und biegt am Ende von Runde Eins als erster auf die Start-Zielgerade ein. Markus Schreiner kann Karl Stikkelbroek den dritten Rang streitig machen,



Start in Monza

und ist Zweiter vor eben Karl Stikkelbroek. Werner Reichert ist im Pech.

Klaus Jonke ist der Held des fünften Umlaufs. Jetzt ist es an ihm, drei Gegner niederzurin-

Es folgten dicht Rico Schwartz und Markus Schreiner.

Startschuss in Kyalami:

Alle Starter sind zur richtigen Zeit, mit dem richtigen Material, am richtigen Ort und mit der richtigen Einstellung anwesend. Marx sieht die Flagge fallen, und gleichzeitig sieht er wie Markus Jirak und Bernhard von Bram einen Katapultstart hinlegen und an ihm in Höhe der Start- Ziellinie vorbeiziehen.

Beim Versuch in der ersten Kurve zu kontern, verpasst Marx den Bremspunkt und findet sich erst neben der Strecke, und dann am Ende des Feldes wieder. Einen höllischen Kampf liefern sich von Bram und Jirak in der ersten Runde, die von Bram aber für sich entscheidet.



Der Motor seines Eagles löst sich in seine Bestandteile auf. Sein Glück, dass es Shift-R bei diesem Rennen gibt, so kann er das Rennen nach diesen Schrecksekunden wieder aufnehmen. Ebenfalls im Pech ist Klaus Jonke, der das Rennen aus der Box aufnimmt. Rico Schwartz wird in Runde Zwei als Dritter geführt, nachdem er Karl Stikkelbroek überholt hat.

gen, darunter Werner Reichert. Rico Schwartz fuhr bis dato ein fehlerfreies Rennen, und geht in Runde Sieben an Markus Schreiner vorbei, und schiebt sich auf Platz Zwei vor.

Klaus Wagner, der ebenfalls beim Start Pech hatte, schiebt sich in der gleichen Runde an Andreas Kröll und Eberhard Mulack vorbei, und wurde fortan an Neunter geführt. Zur Attacke bläst Werner Reichert, und lässt als ersten Klaus Jonke hinter sich. NASCAR - Piloten unter sich:

Klaus Wagner entscheidet das erste Duell mit Sven Münchrath, aka Harald Bachmann, für sich, Rang Acht.

Lap Nummer Vier ist die Runde des Werner Reichert. Drei Kontrahenten haben das Nachsehen, und müssen ihn ziehen lassen. Eberhard Mulack schiebt sich mit seinem Ferrari auf den achten Rang vor.



10 Minuten sind absolviert. Bevor wir in den Süden Afrikas schalten, fassen wir kurz zusammen. Eine fast fehlerlose Vorstellung der GPL- Fraktion.

Die Stockcar-Piloten fanden sich doch das ein oder andere Mal neben der Strecke wieder. Stefan Gawol stürmt weiter vorne weg.

Stefan Bauer und Roland Rauch bilden das nächste Duellantenpaar. Rauch kann die Innenbahn nutzen, und zieht an Bauer vorbei, der Konter folgt auf der langen Zielgeraden, wo sich Stefan Bauer vorerst durchsetzen kann. Um Platz neun balgen sich die nächsten Duellisten, namens Kratochwil und Fingerhut.

Stand nach Runde Eins: Bernard von Bram führt das Feld an. Auf den Rängen: Marcus Jirak, Stefan Bauer, Roland Rauch, Marco Saupe, Tobias Walter, Martin Engel, Lars Moldenhauer,

Dominic Fingerhut und Ullrich Kratochwil auf der Zehn. Runde zwei und drei: Das Feld sortiert sich schnell aber sicher. Mit dem Gong zur vierten Runde ist wieder Action-Time. Nachdem Stefan Bauer an Markus Jirak vorbei auf Position zwei zieht verpasst auch er den richtigen Bremspunkt. Marcus Jirak und Roland Rauch fahren am stehenden Bauer vorbei, während Marco Saupe, Tobias Walter und Martin Engel am beschleunigenden Bauer vorbeiziehen.

Eine ähnliche Situation wenig später mit Tobias Walter, der dieses Mal stehen bleibt. Nutznießer sind Martin Engel und Stefan Bauer. Dominic Fingerhut, Ullrich Kratochwil, Lars Moldenhauer und Patrick

GPL- oder NASCAR- Fraktion, hier sind noch keine klaren Vorteile auszumachen. Schalten wir jetzt von hier aus nach Texas, und sehen den Dickschiffen beim Start zu.

Roland Rauch ringt Ullrich Kratochwil nieder. Lars Moldenhauer, ein GPL-ler schickt sich an in die Riege der NASCAR-ler vorzudringen. Drei Mal hat der Rundezähler



Die 100. Seite von Jürgen Nobbers für den Rückspiegel

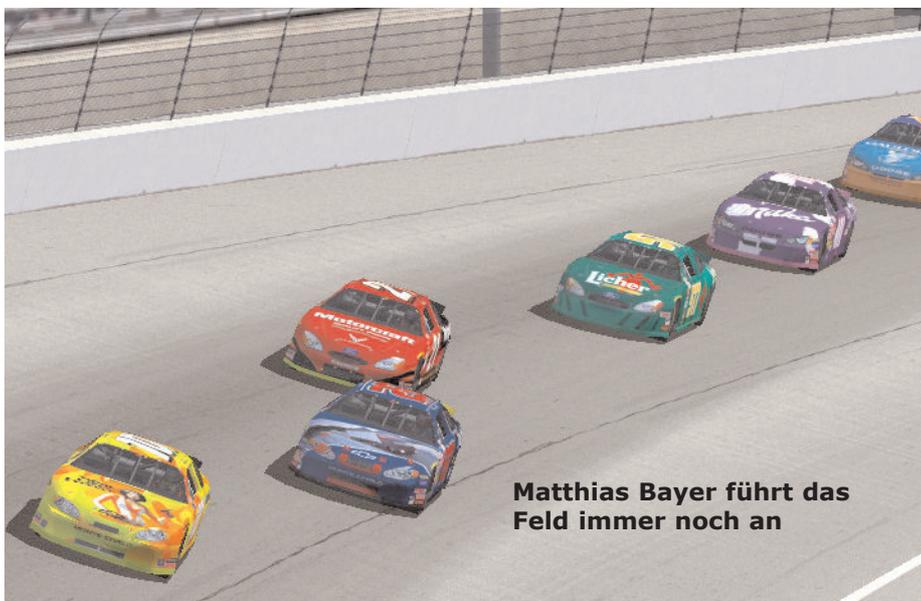
Stefan Gawol stürmt vorne weg

Die Cowboys sind nicht mehr zu halten, auch in Texas fällt die Flagge.

Die Flagge fällt in Texas:

getickt, als der Flaggenmann zum ersten Mal die gelbe Flagge auspackt. Rene Cremer hat anschließend wegen technischer Probleme retired. Karl Stikkelbroeck fährt in Runde 12 so schnell um den Kurs, in 27.843 Sekunden, wie keiner vor ihm, und auch keiner mehr nach ihm.

Ein paar Runden später, in Runde 19, hat es wieder geschknackelt. Bernard D. Bram, Martin Engel und Karl Stikkelbroeck, drei GPL-er müssen wegen ihrer defekten Boliden aufgeben. Roland schnappt sich die Führungsrolle. Restart in Runde 24. Dann auf einmal Roland Rauch in Problemen.



Matthias Bayer führt das Feld immer noch an

Marx sehen Walter beim beschleunigen zu. Sehenswert das Manöver von Patrick Marx, als er auf der Bremse an Manuel Rauch vorbeizieht. Ausgeglichenheit hier.

Polesitter Matthias Bayer führt das Feld nach der ersten Runde an. Positionsänderungen im Feld: Stefan Bauer geht außen an Klaus Wagner vorbei auf Position drei.

Marx übernimmt die Führung, Bauer und Bayer im Schlepptau von Marx gehen ebenfalls an Rauch vorbei. Eine Kettenreaktion ist dann für die nächste Yellow Flag verantwortlich, bei der Rauch auch eine aufs Heck bekommt. Mit dem einbiegen des Paccars in die Pitlane schalten wir hinüber zu den Open-Wheelern nach Monza.

Zurück in Ferrari Land:

Wir befinden uns in Runde Neun, als Werner Reichert mit seinem Eagle an Jürgen Nobbers vorbeizieht.

Führenden von Bram, der ein wenig enteilt ist. Patrick Marx ist weiter auf dem Vormarsch; Matthias Bayer und Lars Moldenhauer rücken ins Auge des Analysers; Manuel Rauch

Marx weiter in Richtung Podiumsplatz. Dann ein Zwischenfall von Philipp Hildebrandt:

Ein heftiger Unfall in Turn 1. Der Fahrtschreiber sagte im Anschluss aus, das er einen Toppspeed von über 300 km/h hatte, und temperamentvoll in die Mauer einschlug. Der Bericht des Mechanikers las sich wie ein Krimi. Linke Seite: Reifen vorne und hinten; zerstört! Die Federung auf der linken Seite ebenfalls zerstört. Ebenfalls nichts mehr übrig blieb vom Motor seines Brabham. Das einzige was noch ging war Shift-R. Wir verschrauben hier ein wenig und schalten hinüber zu den Cowboys.

Bei den Cowboys wird soeben die nächste Yellow Flag frenetisch bejubelt. Was ist passiert? Fingerhut und Kroell sind heftig in die Wand geflogen, und haben ordentlich für Wirbel und Action gesorgt. Tobias Walter war ebenfalls vom Pech verfolgt. Das heißeste Eisen das die GPL- Fraktion



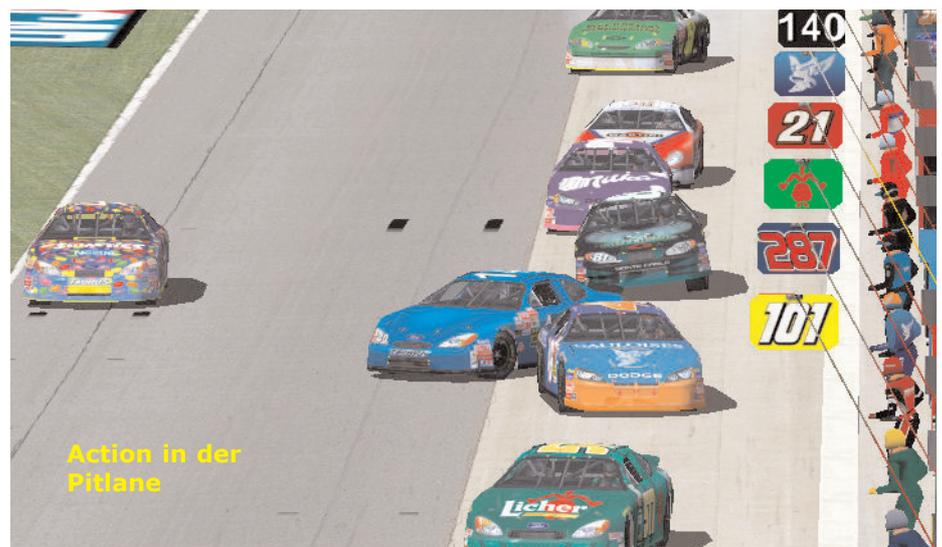
Reichert auf Abwegen

Action auch an der Front. Rene Cremer, von Sieben aus in Rennen gegangen wird nach zehn Runden als Vierter geführt.

Der unermüdliche Fighter Werner Reichert stößt in Runde 14 wieder in die Top Ten vor. Ein Blick auf die Uhr sagt uns, 10 Minuten sind vorbei. Fazit: Es ist erheblich ruhiger geworden. Bekannte Gesichter neben der Strecke, die Flaggenmänner kennen inzwischen ihre Pappenheimer. Erneutes Break nach Kyalami.

Welcome back to Kyalami Sie verpassen nichts, werte Leserschaft. Wir befinden uns in Runde fünf. Roland Rauch spielt jetzt seine ganze Routine aus. Platz um Platz schob er sich nach vorne. In dieser Runde spürt Markus Jirak den rauen Atem Rauchs im Nacken. Am Ende der Geraden geht der Mann mit dem rosa Helmchen an Jirak vorbei und festigt den zweiten Platz, und macht sich auf die Jagd nach dem

fährt in die Top Ten vor. Wer Markus Jirak schon abgeschrieben hat, hat die Rechnung ohne Jirak gemacht. Sein Angriff auf den Mann mit dem rosa Helm erfolgte eine Runde später, konnte aber von Roland Rauch abgewehrt werden.



Action in der Pitlane

Stefan Bauer, auf Position sechs liegend, muss Fingerhut und Kratochwil seinen Rang räumen. Runde sieben: Manuel Rauch steht, drei Kontrahenten gehen vorbei.

im Feuer hatte, schied leider durch einen Disconnect aus. Nach dem Restart pflügen Klaus Wagner und Roland Rauch durchs Feld, und machen Platz für Platz gut.

Lap 58: Werner Reichert, dessen Katastrophenschutz-Dodge stark beschädigt ist, zieht es vor, das Rennen vorzeitig zu beenden nachdem der Motor in Rauch aufgeht. Manuel Rauch tut es ihm gleich, da auch er nur noch mit stark verminderter Motorleistung unterwegs ist. Durch die starke Rauchentwicklung sieht sich die Rennkommission gezwungen, erneut die gelbe Flagge auszupacken. Sven Münchrath, aka Harald Bachmann, nutzt diese Gelegenheit ein paar Bonuspunkte abzugreifen, als das Feld gesammelt pitten geht. Werbepause, oder sagen wir es anders, Monza is calling.

Retour in Italia

Wir sind rechtzeitig zurück, um mitzuerleben wie Rene Cremer von Karl Stikkelbroek (auf 4), Thomas Schlösser (5) und Hans Hanraths (6) überholt wird. Stefan Gawol treibt seinen Brabham in 1:29.146 um den Kurs. Wie sich später zeigen sollte, war an diesem Tag niemand schneller unterwegs. Den ersten Ausfall erleben wir in Runde 20. Jürgen Nobbers und Sven Münchrath, aka Harald Bachmann, im Infight vor der betonharten Brücke.



Nobbers lenkt die Vorderräder seines Ferraris direkt zwischen

die Räder des anderen Ferraris von Münchrath. Der anschließende Flug war schön und



hoch. Aber die Landung zerstörerisch. Shift-R hätte wohl geholfen wurde aber wegen Unkenntnis nicht eingesetzt. Fazit: Einer ist raus aus dem Ehrenhandel. Ansonsten alles relativ ruhig. Was macht die Kollegschaft in Südafrika??

Wir befinden uns derzeit in Kyalami in Runde 11

Marco Saupe und Dom Fingerhut fighten um Platz fünf, was das Zeug hält. Patrick Marx wird auf seinem Vorwärtsdrang gebremst, als

er an Stefan Bauer vorbei will, und sich die Reifen ruiniert.

Lap 12: Fingerhut und Saupe streiten nach wie vor um Platz fünf. Marx und Bauer bremsen

wie die Wilden. Dieses Mal ruiniert sich Bauer das wertvolle schwarze Gummi. Lap 14: Marx kann nicht nur auf der Bremse überholen, sondern auch mit dem Gaspedal. Das muss Kratochwil neidlos anerkennen. Bis zur 19. Runde keine großen Auftritte. Die Gelegenheit wieder nach Texas zu schalten.

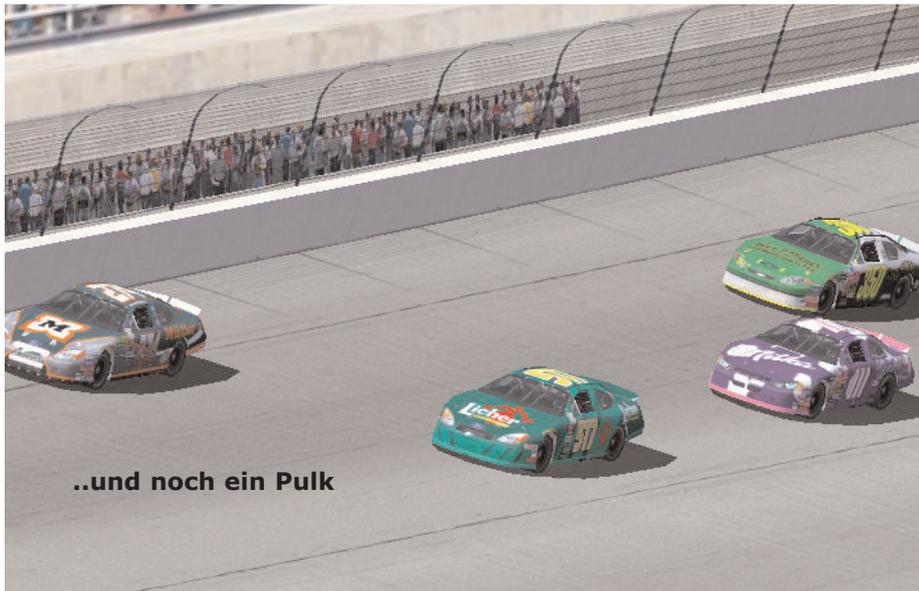
Gerade zur rechten Zeit. Just in diesem Moment war Restart, und Stefan Bauer stürmte das erste Mal an die Spitze. Sven Münchrath, aka Harald Bachmann, der auf seinen Boxenstopp komplett verzichtet hat, konnte keine Gegenwehr leisten und musste Bauer, Rauch und Schlösser passieren lassen.

Lap 70: Rico Schwartz verabschiedet sich mit explodierendem Motor und einem sehenswerten Überschlag aus dem Rennen, und ruft erneut eine Yellow Flag aus. Restart in Runde 75: Rauch berührt auf der Backstraight die Wand und baut zu viel Geschwindigkeit ab. Schlösser sieht seine Chance und ergreift diese sofort und geht an Rauch vorbei auf Position zwei.

Dominic Fingerhut erneut mit Ullrich Kratochwil im Inflight um Platz fünf. Lap 77: Lars

Hildebrandt hat in Runde 20 nach einem erneuten Unfall die Brocken hingeschmissen, und

in Runde 25 neben der Strecke wieder. Ein Schlenker nach der Hair Pin und anschließendem Boxenstopp beschert ihm den Verlust des zehnten Platzes. Sein Verlust ist unser Startpunkt für den erneuten Wechsel nach Amiland.



..und noch ein Pulk

Moldenhauer hat jetzt einen Lauf. Erst gibt er Jürgen Nobbers das Nachsehen, und eine Runde später ist Andreas Kroell das Opfer seines ungestümen Vorwärtsdranges. Vorerst Rang 12 für Moldenhauer. Lap 94: Der nächste Motor ist das Opfer der heißen Jagd. Eberhard Mulacks Motor haucht sein Leben aus. Markus Schreiner und Ullrich Kratochwil haben nicht den Hauch eine Chance dem Wrack auszuweichen. Yellow Flag!! Und Monza ruft erneut.

Back in Monza:

Führungswechsel in der 23. Runde. Rico Schwartz geht an Stefan Gawol vorbei, der aus der Box kommt. Noch einen Wechsel der Plätze. Werner Reichert schiebt sich immer weiter nach vorne. Platztausch mit dem auf Rang Acht fahrenden Eberhard Mulack. Kameraschwenk Richtung Feuerland.

Der Führende in Kyalami,

von Bram, beginnt die 21. Runde. Gewissermaßen Halbzeit des Ehrenhandels.

das Rennen beendet. Marx und Saupe kämpfen immer noch um die Positionen. Am Ende der Runde ein Zwischenstand: Von Bram führt vor R. Rauch, Jirak, Saupe und Marx auf Rang fünf.

Lap 22: Manuel Rauch schiebt sich in die Top Ten vor; Marx fährt auf Rang vier. Lap 23. Roland Rauch in Problemen. Ein Dreher nach der Hair Pin ermöglicht Jirak den erneuten Vorstoß auf den Position Zwei.

Boxenstopp in Texas:

Zurück in der Pitlane. Marx und Bauer fahren hintereinander in die Box, aber Marx ist schneller und kommt vor Bauer aus der Box und übernimmt wieder die Führung. Bemerkenswert auch der Fauxpas in der Box von Bayer, der als erster wieder aus der Box stürmt. Aber im Eifer des Gefechtes wurden nur auf einer Seite die Reifen gewechselt. Lap 112: Rauch fährt an Fingerhut vorbei auf Platz fünf. Schlösser geht erst an Nobbers und dann an Kroell vorbei und befindet sich in den Top Ten. Noch knapp zehn Runden sind zu fahren. Bevor wir zum Finish kommen, geben wir ein vorletztes mal zurück nach Monza.

Vorletzte Station in Monza:

In Runde 29 geht Thomas Schlösser an Karl Stikkelbroek vorbei, und ist damit auf den

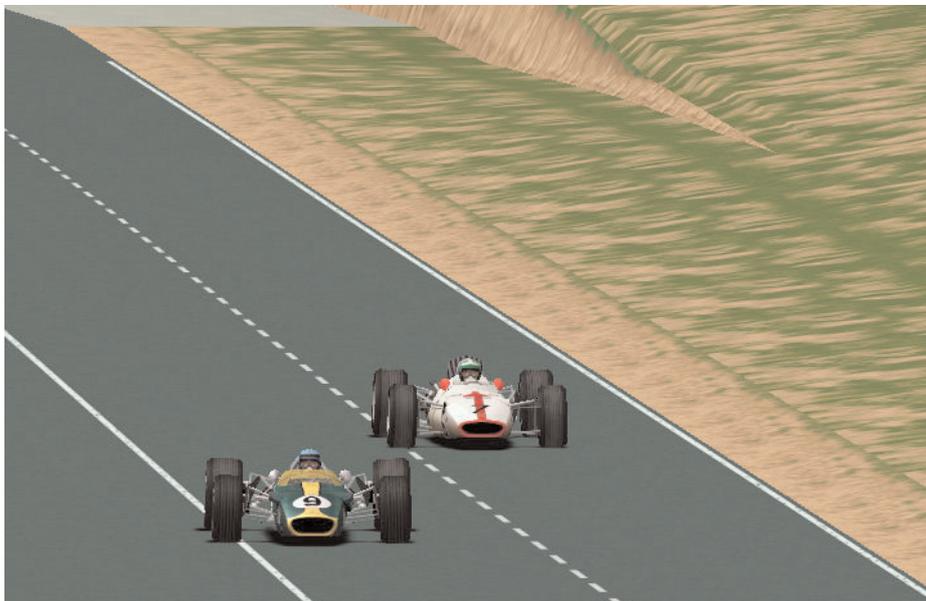


der Führende Rico Schwartz vor Stefan Gawol

Marx, muss Saupe und Fingerhut passieren lassen. Ulli Kratochwil findet sich plötzlich

vierten Rang vorgefahren. Sein Training hat sich damit schon einmal bezahlt gemacht, da er

bis jetzt konstant gefahren ist. Holger Petersenn fährt in Runde 30 ins Auge der Betrachter, und liefert sich ein schönes Duell mit Sven Münchrath, aka Harald Bachmann.



Unseren vorletzten geplanten Stopp legen wir ebenfalls hier in Südafrika ein.

Weit auseinander gezogen fährt das Feld nun das Rennen zu Ende. Jeder ist bemüht seine Position zu halten, zu verteidigen und ja keinen Fehler mehr zu machen. Nur Marx kennt kein Pardon. Er will aufs Podium und kennt keine Gnade. Sein Lieblingskontrahent heuer ist Marco Saupe. Die beiden liefern sich ein Duell vom besten. Roland Rauch ist mit dem dritten Rang nicht zufrieden und greift acht Runden vor Schluss Markus Jirak erneut an, und schiebt sich an ihm vorbei auf den zweiten Platz. Bevor wir zum Finale kommen, geben wir noch einmal hinüber nach Texas.

Der Schlusspurt in Texas:

Anpiff zum Finale. Leider ohne die Niederrhein- Power. Hans Hanraths, Mitorganisator dieses Ehrenhandels, hat ebenfalls den Motor seines Blizzard-

Fords zerlegt. Das Aus für den Heroen. Klaus Wagner fährt in Runde 123 noch auf Rang zwei vor, und verweist Bauer auf den dritten Platz. Roland Rauch kann den auf dem vierten Platz liegen Sven Münchrath, aka

Harald Bachmann, verdrängen.

Thomas Schlösser beendet dieses Rennen als sechster.

Patrick Marx gewinnt die 134 Runden von Texas mit knapp 2 Sekunden Vorsprung auf Klaus Wagner. Dritter auf dem Podium ist Stefan Bauer. Lars

Finale in Monza:

Schlusspurt. Technische Probleme bei Rene Cremer zwingen ihn zu einem Rennabbruch. Wenn der Monitor nur noch eine DIA-Show zeigt, kann nicht mehr vernünftig gefahren werden. Karl Stikkelbroek nimmt Thomas Schlösser wieder den vierten Rang ab, Runde 33. Stefan Gawol hat sich inzwischen wieder an den Führenden Rico Schwartz herangearbeitet, und kann ihn in Runde 35 überholen. In Runde 37 geht Thomas Schlösser, mit Hans Hanraths im Schlepptau wieder an Karl Stikkelbroek vorbei. Thomas Schlösser kann seinen vierten Platz über die Ziellinie retten, aber Hans Hanraths wird noch von Karl Stikkelbroek abgefangen.

Der große Preis von Monza sieht einen strahlenden Stefan Gawol ganz oben auf dem Podium. Nicht minder strahlen der Zweit- Rico Schwartz und Drittplatzierte Markus Schreiner um die Wette.

Die Flagge naht in Kyalami:

Das Finale liegt auch hier an.



Moldenhauer war nach der Abrechnung der beste der GPL-Fraktion auf Rang acht.

43 Runden sind absolviert. Bernhard von Bram fährt einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg

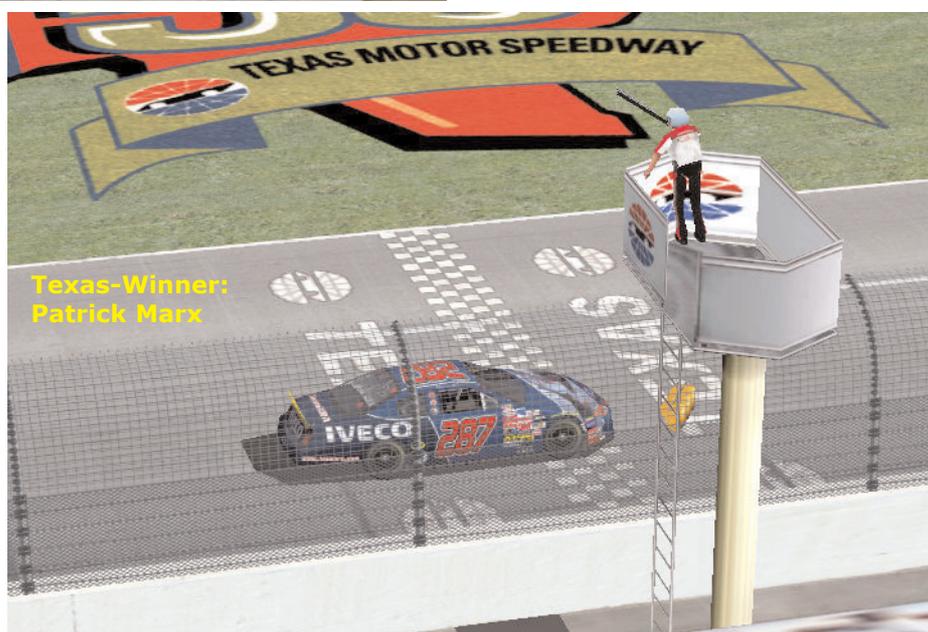


Der Sieg für Bernard von Bram ist ihm in Kyalami nicht mehr zu nehmen

nach Hause. Roland Rauch folgt ihm in gebührendem Abstand von gut 13 Sekunden. Weitere 10 Sekunden zurück liegt der Dritte des heutigen Tages. Markus Jirak klettert mit den beiden auf das begehrte Treppchen. Roland Rauch ließ es sich nicht nehmen die schnellste Runde in den heißen südafrikanischen Asphalt zu brennen. Er brauchte in der letzten Runde 1:19.629 Minuten für den Umlauf, und verfehlte den Weltrekord für den Kurs im Cooper um nicht einmal eine Sekunde.

Und nun geben wir das Wort an die Organisatoren. Zuerst Patrick Marx:

Zu aller erst will ich mich noch einmal bei allen bedanken, die



Texas-Winner: Patrick Marx

sich angemeldet haben und dann auch wirklich mitgefahren sind. Mir persönlich, und ich glaube vielen anderen auch, hat dieses Event wieder sehr

viel Spaß bereitet und der gewünschte Effekt, daß die eine Seite die jeweils andere mal kennen lernt und erkennt, dass dies auch Spaß macht, ist auch eingetreten."

Zu der Berechnung des Ergebnisses will ich euch eigentlich erst gar nicht weiter nerven. Nur so viel: Werner, Hans und ich haben uns auf einen Multiplikator der Rennergebnisse geeinigt, von dem wir denken, dass dieser die Ergebnisse in ihren verschiedenen Punktwertungen,

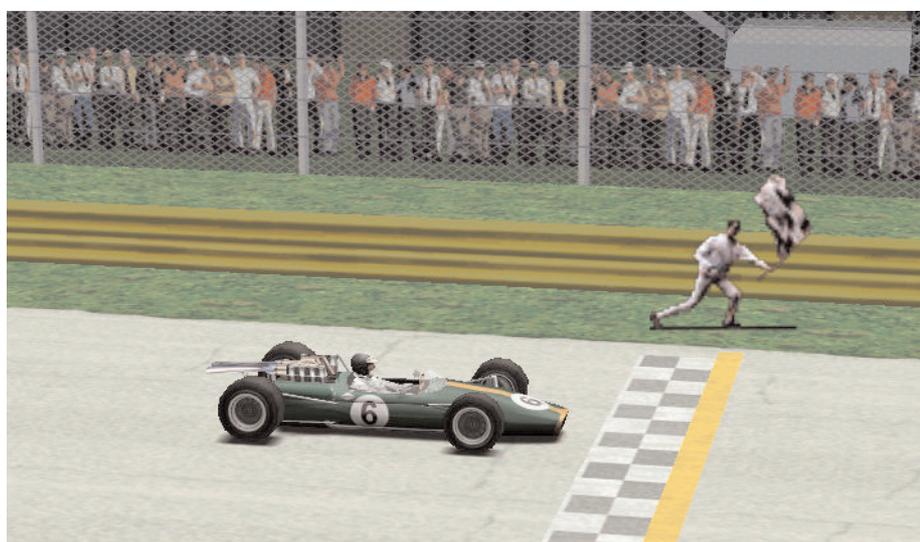
die natürlich nicht direkt miteinander verglichen werden können, am besten umsetzt.

Hier nun die Endwertung:

**NASCAR- Fraktion:
2129 Punkte
GPL- Fraktion:
1890 Punkte**

Damit hat die NASCAR-Fraktion das diesjährige Event gewonnen! Gratulation!

Abschließend Hans Hanraths: "Fetten Respekt an die NASCAR- Fraktion. Mann, fällt mir das schwer das zu schreiben."



Hart aber fair... Pascal Scheiwiller

Pascal Scheiwiller, VR-Mitglied # 616, kommt aus der Schweiz und gibt in seinem Profil unter dem Punkt Interessen American Football an. Dieser Sport ist im Verhältnis zu anderen Sportarten nicht sonderlich weit verbreitet. Ein Grund ihn einmal aufzusuchen und zu befragen.

RS: Kannst du mit wenigen Worten einem Laien sagen, worauf es beim American Football ankommt? Man sieht nur ganze Horden von Leuten wild aufeinander stürmen.

Pascal: Der Ball muss in die gegnerische Endzone getragen werden. Es stehen vier Versuche bereit, um 10Yards (1Yard ca. 1m) zurückzulegen. Wenn dies geschafft wurde erhält man vier neue Versuche. Der Ball wird getragen, geworfen oder in speziellen Fällen auch gekickt.

Auf dem Feld steht immer ein Offense- und ein Defense-Team. Die genauen Regeln hier zu erklären würde den RS sprengen

RS: Für einen groben Überblick reicht dies aber schon. Es geht also um Raumgewinn. Wieviele Leute sind in

der

Mannschaft?

Pascal: Eine grosse Mannschaft hat bis zu 50 Spieler und mehr. Nummern werden von 1 bis 99 vergeben.

RS: Das sind ja ganze Armeen. Wieviele stehen davon auf dem Platz? (Beim Eishockey z.B. sitzt ja auch reichlich "Zeug" auf der Bank und dennoch sind immer nur einige Spieler auf dem Eis)



Pascal: 11 Personen stehen auf dem Feld. Das restliche Team feuert seine Mannschaft an.

RS: Wie oft darf in einem Spiel ausgewechselt werden?

Pascal: So oft man möchte. Einige Positionen laufen bei nahezu jeden Spielzug über das ganze Feld und werden demnach öfters ausgetauscht. Dadurch macht auch die grosse Anzahl an Spielern Sinn. Offense, Defense, Specialteams bilden Mannschaften und so sind bereits 33 Leute die sicher spielen.

RS: Wie lang ist ein Spiel? In wieviel Teile es es unterteilt?

Pascal: Eine reine Spielzeit von 4x20 min wird gemessen. Da nach vielen Spielzügen die Zeit angehalten wird, kann ein Spiel bis zu 3 Stunden dauern. Wobei ein normales Spiel etwa 2 Stunden dauert.

RS: Was ist wichtiger, Kraft oder Ausdauer?

Pascal: Je nach Statur wird eine Person entsprechend eingesetzt. Die schweren kräftigen Leute spielen vorne an der Linie.

Die schnellen Spieler sind hinten in der Defense (Backfield) oder Ballfänger der Offense (Receiver). Ausdauer braucht jeder Spieler.

RS: Wie schwer ist eine Komplettmontur? Manche sehen sehr kompakt aus.

Pascal: Etwa 4-10 Kg. Je nach Spielposition braucht man eine leichte oder schwere Ausrüstung.

Beispielsweise hilft einem schnellen Läufer die beste Ausrüstung nichts wenn er dadurch zu langsam ist, um an den Ball ranzukommen. Andererseits ist er sowiso im Ar... wenn ein Fullback auf ihn zukommt.

RS: Wieviel Gewicht verlierst du in so einem Spiel bei 30 Grad im Sommer in voller Montur?

Pascal: Für Flüssigkeitsnachschub wir in der Regel gesorgt. Gewicht sollte also keins verloren gehen. Ich kann mich an niemanden erinnern, der nach dem Spiel auf die Waage stand. Aufgefallen ist mir, dass ich nach einem intensiven Training mindestens 1 Liter Wasser trinken muss. Wenn ich das nicht tue habe ich am nächsten Tag Kopfschmerzen.

RS: Wie teuer ist eine komplette Ausrüstung?

Pascal: Meine Ausrüstung hat mich umgerechnet 600€ gekostet. Es ist nicht leicht gute Anbieter zu finden, einige haben gute Qualität und andere sind günstig.

RS: Wieviele Vereine gibt es in der Schweiz ?

Pascal: In der Schweiz spielen ca. 10 -15 Vereine. Einige sind noch mitten in der Entstehung.

RS: Wo genau wohnst du in der Schweiz?

Pascal: Ich wohne auf der Südseite des Bodensees (ca. 300m vom Wasser entfernt).

RS: Auf wievielen Ebenen wird das gespielt? Bundesliga, Landesliga oder nur Bezirksliga oder Kreisliga?

Pascal: Mittlerweile hat sich eine Nationalliga A und B gebildet.

Die Westschweizer möchten evtl. eine eigene Liga bilden. Genaueres ist noch nicht bekannt.

Die Gewinner der Nationalliga A (Winterthur) dürfen sich Schweizer Meister nennen und später europaweit ihre Spiele austragen.

Es gibt eine Nationalmannschaft der Schweiz, jedoch wurde diese nicht jedes Jahr erstellt. Die umgebenen Länder wie Deutschland, Frankreich, Österreich etc. sind schon einige Stufen weiter.

RS: Mit wievielen Jahren hast du angefangen?

Pascal: Mit 20 Jahren. Das war kein optimales Alter. Bis 19 Jahre spielt man bei den Junioren. Hätte ich ein Jahr früher begonnen, wäre ich ziemlich stark gewesen. Leider musste ich direkt in die erste Mannschaft einsteigen und mich gegen andere behaupten, die schon mehrere Jahre Spielerfahrung haben.

Pascal: Im Winter wird vorwiegend Kraft und Ausdauer trainiert. Auf dem Feld trainieren wir unsere Spezialpositionen. Eine Gruppe übt sich im Tackeln, die nächste im Ballfangen und andere in Feld- und Manndeckung.

Dannach sammelt sich meist das ganze Team um das Playbook zu trainieren.

RS: Was ist ein Playbook?

Pascal: Football ist nicht bloss ein Sport bei dem Verrückte aufeinander zurennen. Der Sport hat einen sehr taktischen Hintergrund. Im Playbook sind die Spielzüge verankert, die von jedem auswendig gelernt und geübt werden. Mit dieser Basis kann eine schnelle Verständigung stattfinden und die Offense kann Situationsbedingt handeln. Entscheidende Faktoren für die Offense: Anzahl Versuche, wieviele Yards werden gebraucht, Schwächen der Defense, Schwächen der Offense, Aufstellung Defense etc.



RS: Wie lange dauert eine Trainingseinheit?

Pascal: 60-90min.

RS: Was wird trainiert?

Je grösser das Playbook, umso mehr Möglichkeiten bieten sich, jedoch werden die Spielzüge weniger Perfekt beherrscht. Die Aufgabe der Defense liegt darin, die Spielzüge der Offense etwa

abzuschätzen und ihre eigenen Manöver darauf anzupassen.

RS: Wie oft in der Woche findet das Training statt?



Pascal: Das offizielle Training findet 2-3mal pro Woche statt. Nicht jedes Training ist gleich. Es variiert zwischen enormer Anstrengung und einer halben Schweissperle. Nebenbei ist es wichtig noch weiteren Muskelaufbau und Ausdauersport zu betreiben. Im Frühling letzten Jahres trainierte ich durchschnittlich etwa 3-4 mal pro Woche. Die stetige Wasseraufnahme empfand ich als sehr schwierig, da ich den ganzen Tag trinken musste um, am Abend genügend Flüssigkeit zu haben.

RS: Wieviele Spiele sind in einer Saison zu absolvieren?

Pascal: Schätzungsweise 10 Spiele. Wer in der Saison unter die ersten vier gelangt, kommt in die Play Off's. Falls man diese auch gewinnt, kann man mit einigen Auswärtsspielen rechnen. Die Dauer der Saison ist dennoch ziemlich lang, während der Sommerpause wird nicht gespielt und so zieht sich die Saison bis in den Oktober hinein.

RS: Wieviel Bedeutung kommen den Hupfdohlen (Cheerleader) bei?

Pascal: Die Cheerleader haben eine eigene Vereinsstruktur und Organisation.

Sie tragen Meisterschaften aus und haben sich längst vom American Football gelöst.

Anzutreffen sind sie vor allem bei Fussball oder Hockeyspielen. Die Schweizer Cheerleader sind niemals auf dem Stand wie bei euch die Rhine Fires, Berlin Galaxy's oder andere Top Clubs.



RS: Interessiert das Gehopse einen Spieler überhaupt?

Pascal: Die Mädels sind ein wichtiger Diskussionspunkt vor dem Spiel.

Während dem Spiel werden sie kaum wahrgenommen und nach dem Spiel wird über die Fehler der Schiris diskutiert.

RS: Wer trägt in der Mannschaft die meiste Verantwortung?

Pascal: Die zentrale Position der Offense ist der Quarterback, er sagt den nächsten Spielzug an und hat als erster den Ball in der Hand..

Bei der Defense werden zwei Captains gebildet. Die Coaches haben einen genauso wichtigen Job.

Man kann auch sagen, dort wo der Ball ist, liegt die Verantwortung.

RS: Das ganze ist ein ziemlich elitärer Sport. Wieviel kostet er dich im Jahr?

Pascal: 420 Euro kostet der Vereinsbeitrag pro Jahr.

Durch diverse Aktionen wie Sponsorensuche oder Mitgliederbeschaffung wird der Beitrag verringert.

Zum Vereinsbeitrag kommen noch die Anfahrtskosten zu den Trainings und Spielen hinzu, sowie das Verschleissmaterial der Ausrüstung.

RS: Also nicht unbedingt etwas für Jedermann. Wurdest du schon einmal verletzt?

Pascal: Ich hatte schon einige leichte Prellungen an Schulter und Rippen. Verletzt wurde ich glücklicherweise ich noch nie.



RS: Ist der Sport in sich ziemlich körperbetont und verletzungsanfällig?

Pascal: Den Verletzungen kann man vorbeugen durch Muskelaufbau und viel Dehnen. Es gibt einige Grundregeln der Körperhaltung die man einhalten muss, um stärkere Verletzungen zu vermeiden.

RS: Kann man sich da schön abreagieren?

Pascal: Auf jeden Fall.

Entweder durch Lauftraining oder Tackling. Niemand kommt zu kurz.

RS: Hat man wie bei Boxern nach dem Wettkampf trotz heftiger Schlägereien wieder freundschaftlichen, normalen Kontakt?

Pascal: Nach einem Spiel ist man nett zueinander, aber man muss den Gegner nicht lieben. Hat man ein Spiel verloren, liegt das an der eigenen Schuld und nicht weil die andere Mannschaft unfair gespielt hat. Irgendwie fehlt die Motivation sich mit den Siegern zu unterhalten, die ein breites Grinsen im Gesicht haben. Für einige ist dieser Sport das Leben. Nach einem Match erkennt man den Leuten sofort an wer gewonnen hat. Als Siegermannschaft wird natürlich kräftig gefeiert.

RS: Was war dein persönlich grösster Erfolg ?

Pascal: Wie ich schon erwähnt habe, bin ich ein ziemlicher Anfänger.

Bei einem Freundschaftsspiel in Lausanne war ich die ganze Spiellänge auf dem Feld. Ich spielte als Cornerback bei einem 8-Men Spiel. Das Feld war gleich gross wie bei 11 Mann und so war viel Luft für Laufspielzüge in die Ecken. Nach der Halbzeit kam das dritte Viertel.

Die Lausanner hatten den Ball und mobilisierten nochmals ihre Kräfte. Irgendwann kam ein neuer Spieler von ihnen aufs Feld. Er war auf meiner Seite und ich rechnete damit, dass er einen Pass bekommen wird. So blieb ich an ihm dran mit einem Auge auf den QB. Auf einmal sehe ich den Ball in die Luft steigen und laufe ihm entgegen, springe hoch und er landet direkt in meinen Händen. Somit hatten wir Ballbesitz, den Gegner entmutigt und ich hatte den einzigen Interception des Tages.

RS: Du hast mit dem Sport wieder aufgehört vor kurzem. Warum?

Pascal: Ich habe mittlerweile wieder aufgehört mit dieser Sportart, da mich der Coach zuwenig aufs Feld liess. Das ist auf Dauer sehr frustrierend - und auch zu teuer. Aber Spass hats dennoch gemacht.

RS: Vielen Dank für die Infos. Beim nächsten Spiel im Fernsehen kann ich versuchen, dem Spielverlauf zu folgen. Aber wahrscheinlich bleiben die Blicke doch wieder bei den Hupfdohlen hängen.

Ich hoffe, du lädts uns mal wieder ein, wenn du dir ein neues ausgefallenes Hobby zugelegt hast.

Fotos: Pascal Scheiwiller



Schweiß, Blut und Tränen! Der Auftakt zur Rookie-Cup Trophy 2005.

Hallo Rookie-Cup-Fans! Vorab ein persönlicher Einwurf. Der Rückspiegel des Virtual Racing E.V. erscheint ja leider mangels befriedigenden Leserzuspruches nicht mehr wöchentlich, sondern nun nur noch monatlich.

Infolgedessen kann natürlich auch nicht mehr so brandaktuell über jedes einzelne Rennen berichtet werden. Als Chronist der ersten 3 Rennen werde ich mich daher bei dem vorliegenden Februar Rückspiegel der Clay Regazzoni Trophy mehr auf Hintergrundinfos beschränken.

Scuderia Ferrari aus Maranello. Er errang in seiner F1-Laufbahn insgesamt 5 GP Siege und als beste WM-Platzierung konnte er sich 1974 auf den 2. Gesamtrang platzieren. Außerdem war er der "historische" Fahrer, der 1979 den ersten Sieg für Frank Williams herausfuhr. Unerfreulicherweise raste er Anno 1980 in Long Beach mit seinem Ensign Ford in einen auf der Strecke geparkten Brabham.

Dieser Unfall führte dazu, dass er seitdem bedauerlicherweise querschnittsgelähmt ist.

Der Forumsthread "Erste Rookie Trophy 2005" mit fast 1.800 Zugriffen vor den Rennen gab schon allerlei Einblicke in manche Rookie-seele. Es wurde heiß diskutiert, mit welchem Boliden man die besten Chancen haben könnte. Auch die vorab gemeldeten persönlichen Bestzeiten für das Rennen in Kyalami deuteten auf ein hohes Niveau hin.

Rennen 1 Kyalami. Mit 19 Fahren auf dem 67iger-Kyalami Grand Prix Kurs in der Qualifikation ne freie Runde zu erwischen, ist bekanntlich nicht so einfach. Dazu waren alle Fahrer sehr aktiv und legten im Schnitt 24 Runden zurück. Die beste Runde erwischte Moritz Kranz, der nur knapp die Schallmauer zur 1m20s verpasste. Er prügelte seinen Eagle auf eine 1m20.046s.

Ausnahmslos war das Rookie-Niveau in Kyalami hochgradig, die Fahrer lagen dicht beieinander und immerhin 8 von Ihnen knackten die 1m21s-Marke.

Das schweißtreibende Rennen begann fast schon mit dem für Rookie-Rennen obligatorischen Startcrash im vordersten Mittelfeld. Dieser führte dazu, dass etliche Anwärter auf vordere Platzierungen hier Ihre Hoffnungen in den südafrikanischen Staub einbuddeln konnten.

Des Weiteren gab es auch das eine oder andere Überholmanöver, welches nicht nur zu Platzverlusten im Rennen führte.



War nicht zu schlagen! Kyalami-Sieger Kranz im Eagle

Die ersten vier Rennen des Rookie-Jahres 2005 werden, wie erwähnt, in der Clay Regazzoni-Trophy zusammengefasst.

Flüchtig zum Namensgeber der Trophy. Der Schweizer Clay Regazzoni kam 1970 in die Formel 1 und dort postwendend zur legendären

Die Clay Regazzoni Trophy wurde in Kyalami, Watkins Glen und Snetterton ausgetragen. Als bevorstehendes Abschlussrennen steht noch Silverstone vor der Brust. Die Heuer ganz besonders vorrückten Rookies waren schon in der kurzen Winterpause gierig aufs Racen.

Es sorgte dafür, dass auch hinterher in der Rennanalyse teilweise heftig gestritten wurde, wie das Verhalten in den einzelnen Rennsituationen sein sollte. Hans Haraths hat diesbezüglich ein schönes Guide im Thread veröffentlicht, wo substantiell alles enthalten ist, was ein Racer braucht. Aber auch DON Rainer Merkel höchstpersönlich begab sich ob dieser Grundsatz-Diskussionen herab ins Rookie-Forum. Er nagelte die Rookies sprichwörtlich an die Wand und drohte uns bei Nichtbeachtung ein allgemeines Cooperlutschen (am Besten in Spa!).

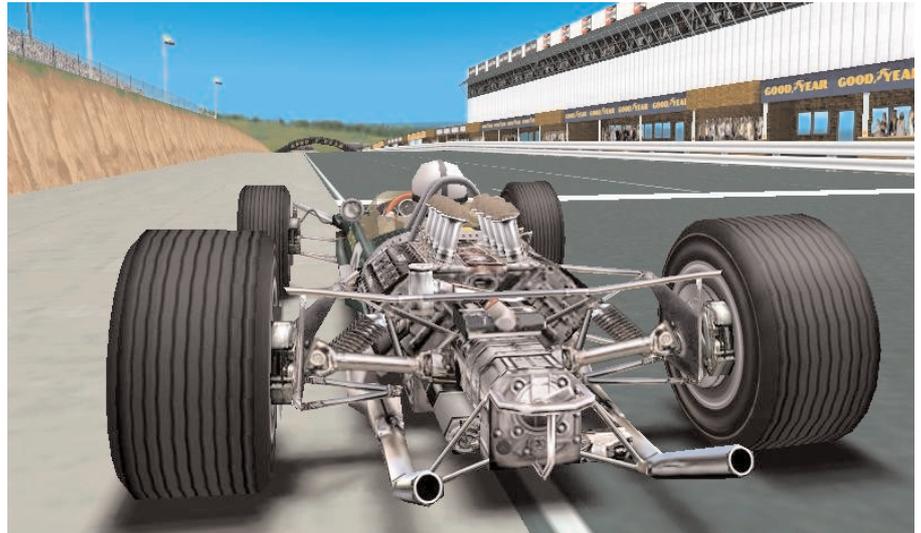
Dieses wollte keiner (wenn man mal von Manfred Leitners freiwilliger Selbstbeschränkung im Cup auf den Cooper absieht) und damit konzentrierten sich die Rookies wieder auf das Wesentliche, das Fahren! Apropos Fahren, wie lief es denn jetzt in Süd Afrika?

Die 3 Trainingsschnellsten Moritz Kranz, Stefan Bauer und Felix Krohn schenken sich auch im Rennen nichts. Nachdem Moritz seine Pole sofort im Rennen umsetzen konnte, wurde er aber bedingt durch einen Dreher von Stefan Bauer im Brabham in der 3. Runde überholt. Dies hatte aber auch nur 4 Runden Bestand, weil Felix Krohn im Lotus nun seinerseits Stefan Bauer ablösen konnte und in Führung ging. Aber auch er konnte seine Führung nicht lange halten und so übernahm Moritz Kranz in Runde 13 wieder den ersten Platz und fuhr auch auf dieser Position durchs Ziel. Zweiter wurde Stefan Bauer, der auch die schnellste Rennrunde mit 1m20.177s fuhr. Der letzte Podiumsplatz ging an Felix Krohn. Festzustellen ist, dass alle drei Fahrer eine beeindruckende Vorstellung abgeliefert haben.

Rennen 2 WatkinsGlen. Sind hier wirklich noch Rookies am Lenkrad? Sagenhaft mit welchem Herzblut und Finesse unsere Rookies die GPL-Masterstrecke meisterten. Die Pole konnte sich Andreas Wendt im Lotus mit einer exzellenten 1m05.106s sichern. Dahinter ging es erneut sehr eng zu und bis zu Sascha Pallenberg auf Position 10 mit einer 1m06.299s konnten sich alle Hoffnungen auf einen Sieg machen.

dergründig andere, darüber wurde und wird intensiv in den Foren und auch im Vroc diskutiert.

Zurück zu den Fakten. Polesetter Andreas Wendt untermauerte seine großartige Glenform mit der absolut schnellsten Runde. Aber warum gewann er dann nicht? Er wurde nur Fünfter mit knapp 47 Sekunden Rückstand. Das Unheil nahm schon in Runde 1 in "The Loop" seinen Lauf,



Endlich röhren die Motoren wieder! Saisonauftakt in Südafrika

Diesen Triumph holte sich aber....wie es schon so oft vorgekommen ist, derjenige der am wenigsten Fehler macht. Es war diesmal Eberhard Mulack, der damit seinen allerersten Sieg einfuhr und dies obendrein noch in einer roten Göttin aus dem berühmten kleinen Städtchen am Fuße des toskanisch-epenninischen Apennins. Beim allerorts geschätzten Eberhard Mulack brach damit erstmals sein Potential auf und somit behielten auch diejenigen Recht, die ihn schon weit vor der Trophy zum Favoriten stempelten. Zu den Geschlagenen!

Ich schreibe dieses bewusst so provokant, weil für einige vermutlich nur der Sieg zählt. Die hehren Ziele der Virtual Racing Rookie-Trophy sind vor-

denn dort duellierte er sich mit Felix Krohn. Tja, das war es dann auch, damit war der Kuchen für Andreas Wendt gegessen. Felix Krohn dagegen schwört heute noch Stein und Bein, dass er ohne dieses Malheur ein gewichtiges Wort um den Sieg mitgesprochen hätte. So hatte er nach ShiftR und fälligen Boxenstopp beim Senken der Zielflagge eine Runde Rückstand und wurde abgeschlagen Achter.

Der wahrheitsgetreue Gewinner war Moritz Kranz im Eagle. Er übernahm die Führung in der zweiten Runde und fuhr, konstant in Führung liegend, kontrolliert dem Sieg entgegen. Er hätte locker ohne Probleme gewonnen, sein Vorsprung auf Eberhard Mulack war komfortabel.

Leider hatte er einen Tick zu wenig Sprit an Bord, ein Anfängerfehler halt, und damit musste er in Runde 31 in die Box zum Nachtanken. Zum Heulen! Somit am Ende Platz 2 von Ihm und dies wird Ihm garantiert nie wieder passieren. Den letzten Platz auf dem Podium schnappte sich Sascha Pallenberg. Er profitierte in der Anfangsphase von den Kollisionen in "TheLoop" und machte direkt 4 Plätze gut. Dann fuhr er ein einsames Rennen, hatte allerdings keine richtige Chance den vor Ihm fahrenden späteren Sieger Eberhard Mulack anzugreifen.

Damit schlich er als erster aus der Deckung und betonte deutlich, dass der Sieg auf seiner Lieblingsstrecke nur über Ihn gehen würde.

Und war das Protzerei ohne Sinn und Verstand a la Juan Pablo Montoya oder ruhte der Mann in sich und dokumentierte hier sein gesundes Selbstbewusstsein? Poleposition, fließbandmäßige Rennführung, schnellste Rennrunde und Sieg standen nach dem Rennen auf seiner Visitenkarte, er bestätigte damit nachhaltig seine im Vorfeld artikulierten Ambitionen. Wie kam es dazu?

Es sind noch 4 Minuten Zeit bis zum Ende der Quali. Ich bin mit meiner 1m27.092s im Ferrari gefahrenen Runde an und für sich nicht unzufrieden, dümpele aber nur auf Position 13 rum. Ich will es also noch mal wissen. Auch deshalb, weil mir durch das Teufelswerk Priluda signalisiert wird, es sind noch 8 Zehntel drin. Vor mir Jörg Haschke im Ferrari und Björn Zaretsky im Cooper liegen 2 Kandidaten, die nur 2 Zehntel weg sind. Also Sprit für 4 Runden und raus aus der Box. Auf einmal friert das Bild ein und Schichtende!

Vollständiger Exitus des Systems, ich muss kurz die Frequenz von 50Hertz auf Null setzen und als Konsequenz daraus den Rechner wieder hochfahren. Schnell, schnell ins Vroc (mein Gott, warum dauert das denn so lange), wieder ins Rennen einloggen und dann bin ich 24 Sekunden vor Rennbeginn wieder auf der Strecke. Fieberhaft das richtige Setup rein und dann fällt auch schon die Grüne Flagge. Gefühlter Puls 200! Leider war dieses so oder so ähnlich auch bei anderen Fahrern der Fall.

Prominentestes Opfer war Felix Krohn, aber insgesamt 8 Fahrer, die eine Practice Time hatten, waren nicht mehr im Rennen dabei. Ein weiteres Ärgernis wühlte sich auch in den Tagen nach dem Rennen noch durchs Forum. Es ist die unsägliche Quatscherei im Chat gegen Trainingsende. Insbesondere Sascha Pallenberg hatte danach armdicke blutgefüllte Halsschlagadern, wie sonst nur die Borussen-Fans aus seiner Heimatstadt, wenn Sie dem bisweilen traurigen Darbietungen Ihrer Millionaros auf dem Acker im Westfalenstadion zugucken müssen.



Trophy-Sieger? Doppelsieger Mulack beim Drift über die Curbs in Snetterton

Rennen 3 Snetterton. Nach seinem "Abstaubersieg" in Glen brannte vor allem Eberhard Mulack darauf, seinen ersten voll verdienten Sieg einzufahren. Im Trainingsrennen, das stets eine Woche vor dem Trophy-Rennen gefahren wird, fuhr Manfred Leitner seinen ersten Sieg ein. Ausnahmslose Freude und anerkennendes virtuelles Nicken seiner Mitstreiter. Auch Eberhard Mulack freute sich mit Ihm, er sagte allerdings auch...

Haaaaallo!!!...es fehlten auch vier bis fünf schnelle Fahrer.

In der Quali lieferte er sich mit Christian Koch im Cooper ein regelrechtes kannibalisches Blutbad. Die Pole wechselte hin- und her, schlussendlich konnte er mit einer 1m24.692s Christian Koch um 229Tausendstel bezwingen. Dafür das Christian Koch im etwas langsameren Cooper fuhr, brannte aber auch er eine fantastische Zeit in den Asphalt. Unerfreulicherweise gab es kurz vor dem Ende der Quali wohl technische Serverprobleme.

Aus meiner Sicht lief das wie folgt ab.

Nachdem ich mich nun auch als Schalke-Fan geoutet habe zurück zum Rennen.

Eberhard Mulack hatte trotz seines Erste-Sahne-Siegs den Klasse fahrenden Christian Koch, wie wir es hier im Ruhrpott so schön sagen, die ganze Zeit am Arsch! Er lies nicht locker und wäre jederzeit beim kleinsten Fehler zur Stelle gewesen. Er fuhr also ebenso wie Eberhard Mulack ein vorzügliches Rennen und steuerte seinen Cooper mit dem läppischen Abstand von 3.254s auf Platz 2. Dritter und damit auf dem Stockerl vertreten, wurde der überlegt fahrende Andreas Oder im Eagle, der von Platz 8 ins Rennen ging.

Rennen 4 Silverstone. Da lege ich mich fest. Die Entscheidung in der Gesamtwertung fällt zwischen den Führenden Eberhard Mulack und Moritz Kranz. Beide Fahrer sind nur durch hauchdünne 2,3 Punkte von einander getrennt, so dass der Dritte Björn Zaretsky nur auf einen Totalausfall der beiden Fahrer hoffen kann, um sich den Trophy-Sieg noch zu sichern. Wer aber das Rennen in Silverstone gewinnt, ist völlig offen. Gerade hier gibt es eine Reihe von Fahrern, die für den Sieg in Frage kommen. Im vergangenen Jahr im Juli fuhr der Ferrari-Pilot Tobias Schlottbohm im Rookie-Cup im Rahmen der Pedro Rodriguez Trophy in der Quali eine 1m26.958s und im Rennen dann die schnellste Rennrunde mit einer 1m27.140s.

Damit ist die Messlatte für unsere Rookies verdammt hoch gelegt worden.

Freuen wir uns alle auf ein spannendes und faires Rennen.

Mehr darüber im nächsten Rückspiegel!

Holger Dziekanski

Leserbrief

Zur Jubiläumsausgabe Nr. 50 am 27.Dez.2004 erreichte uns dieses Schreiben:

"Wie ich in der 50.ten Ausgabe lesen musste, wird der nächste RS erst am 16. Februar herausgebracht.

Mittlerweile sind eure Leser auf 300 gesunken. Ich würde mich freiwillig melden den Rückspiegel 200 mal herunterzuladen. Ich hoffe so kann geholfen werden und die Motivation wird wieder ansteigen. Freundliche Grüsse"

Pascal Scheiwiller

Redaktion: Das Angebot mag sehr gut gemeint sein, zeigt einzeln hingestellt auch, dass die nackte Downloadzahl alleine kein echter Messwert wäre, weil dieser Wert zu leicht manipulierbar ist.

Im Ganzen betrachtet stellte dieser Punkt auch nur die Spitze eines Eisberges dar, der dazu führte, dass aus der Wochenzeitung Rückspiegel eine Monatszeitung wurde.

Aber alleine dieser Leserbrief und die Resonanz auf den Jubiläums- Rückspiegel zeigen eine Tendenz in die richtige Richtung.

Zur Aufbereitung von redaktionellen Texten sucht die Redaktion des Rückspiegel für sofort oder später einen versierten

QuarkXpress Anwender

Kurzbewerbungen per Mail erbeten an

rueller@virtual-racing.org

Zur Sonderausgabe am 24. Januar 2005 erreichte uns dieses Schreiben von Andre "KiRiON" Dreves:

"Ganz tolle Ausgabe, die ihr da gestrickt habt! Besonders den Bericht über Shanghai fand ich Klasse; aber auch die anderen Themen waren sehr gut! Fehlt eigentlich nur noch eine GTR-Sektion *g*

Ich hoffe ihr macht weiter mit dem Rückspiegel; ist eine Klasse Sache! Danke

Redaktion: Solange bzw. sobald es eine GTR-Sektion mit Rennbetrieb gibt, wird der Rückspiegel darüber berichten. Bereits in dieser Ausgabe wird der Beweis erbracht.

Einzige Voraussetzung dafür ist aber auch ein Teilnehmer an den Rennen, der gewillt ist, mit etwa 3 Stunden Arbeit das Rennen schriftlich aufzubereiten, damit wir es in die Ausgabe packen können.

Das gleiche gilt für exotische Reiseberichte. Wer sich die Mühe macht, wird belohnt und findet seine Erlebnisse im Rückspiegel wieder.

**Fragen?
Kritik?
Anregungen?
Meinungen?**

Mit einem
Leserbrief

können Sie ausdrücken, was Ihnen auf der Seele brennt und unterstützen so die Arbeit der Rückspiegel-Redaktion. Einfach Mail an:

leserbrief_RS@gmx.de

Saisonauftakt im JRC

Die ersten 3 Rennen im Überblick - Siege für BRM und Lotus

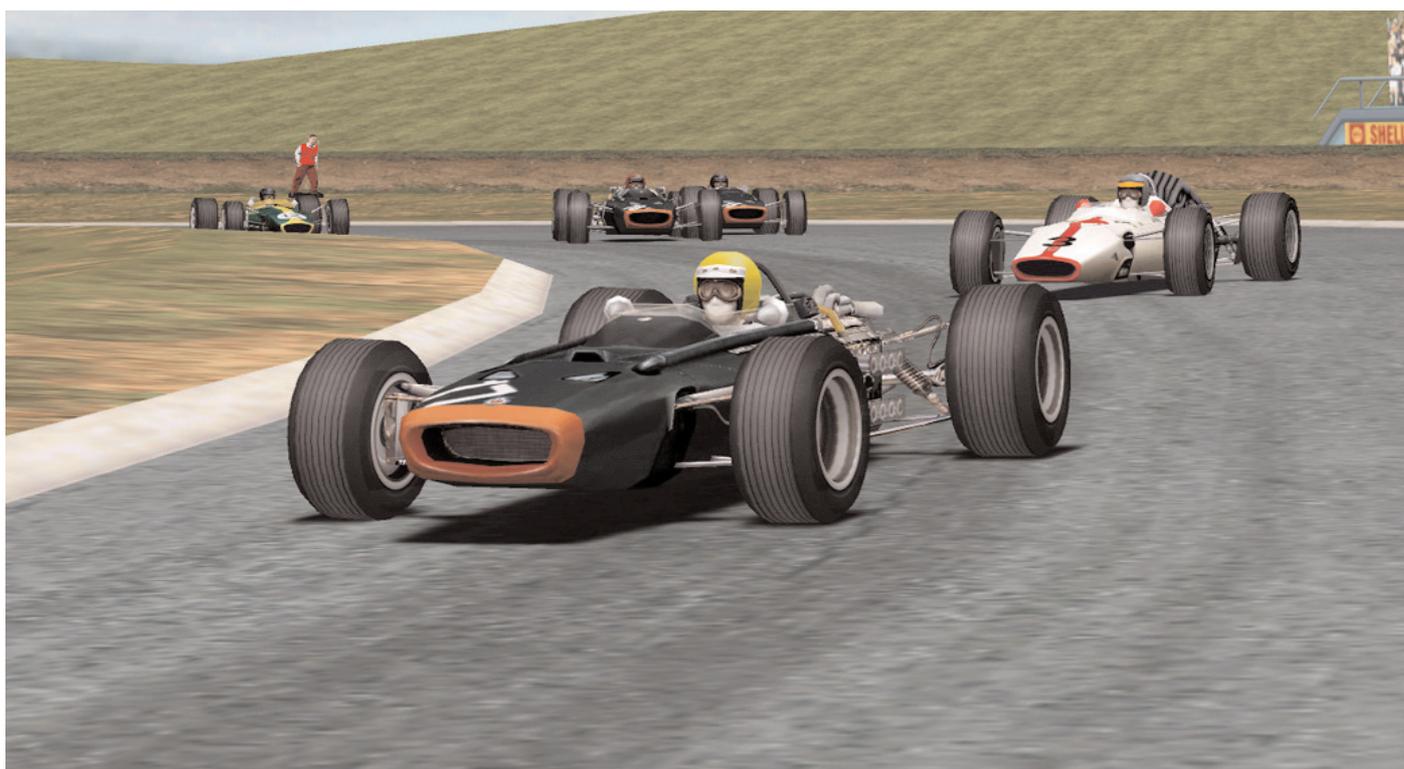
Auch der JRC startete Mitte Januar in die neue Saison, die inzwischen 9. in der GGPLC. Teile des Fahrerfeldes blieben unverändert, doch es gab auch einige prominente Neu- und Umbesetzungen. So hat BRM nun 3 Wagen im Feld: Fredy Eugster, der die zweite Saisonhälfte des Vorjahres dominierte gesellte sich zu Andy Wilke und Marco Saupe. Der zweite Honda wird vom JBC-Meister Micha Kohlbecker gesteuert. Der spektakulärste Wechsel jedoch ist sicherlich die Wandlung von Don Rainer zur Oberzecke Merkel, verliess er doch die Scuderia Ferrari um stattdessen ein Cockpit eines Eagle Weslake zu übernehmen.

Zum Saisonauftakt in Kyalami zeigte Fredy dann gleich, wer

in dieser Saison der größte Konkurrent des Meisters der beiden vorherigen Saisons, Andy Wilke, wird. Mit einer 1:19.13 im Qualifying blieb er nur knapp über dem Weltrekord. Dahinter kam Alex Marx in Honda auf Rang zwei, nur wenige Hunderstel vor den beiden anderen BRM von Andy und Marco. Dahinter folgten Neuling Andreas Wendt, Dietmar Scholz und Stefan Gawol.

Schon beim Start gab es das erste Opfer der Saison - Rainers Eagle hauchte sein Leben schon im Startgrid aus. Vorn ging zunächst alles glatt, die Fahrer kamen in der Reihenfolge des Qualis fort. Lotus-Andreas konnte beide BRM überholen, und Marco lieferte sich ein enges Duell mit

dem Doktor im Ferrari. Dahinter kam es aber zu einigen Tumulten, in die Mike Schneider, Stefan, Soeren Scharf und der Doc verwickelt wurden. Während vorn Fredy einsam vor Alex dem Sieg entgegenfuhr, kam es dahinter zu einem engen Kampf zwischen den beiden AWs, der kurz vor Schluss in einer Kollision endete, die den Lotus zurückwarf und den BRM radlos in der Steppe zurückließ. Davon profitierte Marco, der am Ende hinter den beiden Frontrunnern Rang 3 belegte. Dahinter kam das Lotus-Duo Andreas Wendt und Axel Dorner ins Ziel, vor Maerte Gabriel (EAG), Dietmar Scholz, Soeren Scharf (BRA) und Micha Kohlbecker, der die Top 10 abrundete.





Zum zweiten Saisonrennen war es Andy Wilke, der die Schluppe von Kyalami ausweiten wollte und sich die Poleposition sicherte. Dahinter folgten innerhalb von nur 25/1000 Sekunden Andreas Wendt, Fredy Eugster, Rainer Merkel, Marco Saupe, Stefan Gawol und Soeren Scharf. Der Start lief sauber ab, Lotus-Andreas konnte dabei BRM-Andreas überholen. In den folgenden Runden gelang es dann den beiden Coopers von Stefan und Tobi Walter, der das erste Rennen auslassen musste, an Marcos BRM vorbeizugehen.

Soeren wollte nachziehen, doch räumte er dabei Marco ab, der dabei viel Zeit verlor. Vorn spitze sich das Duell weiter zu, Andreas, Andy, Fredy und Rainer blieben das ganze Rennen über durch nur wenige Sekunden getrennt zusammen, doch gelang es keinem den jeweiligen Vordermann zu überholen.

So kamen die vier nach spannendem Fight in dieser Reihenfolge innerhalb von weniger als 3 Sekunden ins Ziel. Nur wenig dahinter Stefan vor seinem Teamchef Tobi. Soeren, Mike, Marco, der ein

zweitesmal abgeräumt wurde, und Guido Pigorsch beschliessen die Top 10. In der Meisterschaftswertung führte damit weiter Fredy, dem Andreas Wendt aber knapp auf den Fersen war.

Zum dritten Saisonlauf begaben sich die Fahrer auf die Britische Insel nach Snetterton. Im Qualifying zeigte Fredy Eugster wie sehr ihm die Strecke liegt, und sicherte sich mit einer 1:23.6 die Pole. Dahinter ging es deutlich enger zur Sache. Zwischen Marco auf Rang 2 und Rainer auf Platz 13 waren 12 Fahrer innerhalb einer Sekunde.

Fredy kam auch am Start am besten weg und sicherte sich die Führung. Marco lag nur kurz auf 2, da Andreas Wendt die überlegene Lotus-Power auf der Geraden ausnutzte um vorbeizugehen. Dahinter lagen Axel Dorner, Mike Schneider und Andy Wilke. Frühe Ausfälle waren mit Rainer Merkel, Alex Marx und Sören Scharf in den ersten Runden zu beklagen.

Im Laufe des Rennens ging Mike an Axel vorbei, letzterer fiel dabei einige Plätze zurück. Vorn zog Fredy auf und davon,

während Marco den Abstand auf Andreas bei ca 2 Sekunden konstant hielt.

Nach zwei weiteren Ausfällen im Mittelfeld, kam es dann vorn zum Drama. Zunächst fiel Andreas Wendt durch technische Probleme aus. Dadurch lagen nun Marco und Mike auf Podiumskurs. Mit noch einer halben Runde zu fahren erwischte es dann auch noch Marco wegen überhitztem Rechner.

Damit siegte Fredy klar vor Mike Schneider und Andy Wilke, der trotz fiebriger Erkältung aufs Podium kommen konnte. Die folgenden Plätze gingen an Stefan Gawol, Kai Uwe Ehrling, Axel Dorner und Doc Didi Scholz. Guido Pigorsch, Micha Kohlbecker und der noch gewertet Marco Saupe komplettieren die Top 10. In der Gesamtwertung liegt damit Fredy deutlich in Führung. Dahinter sind die beiden Andreas W. und Marco Saupe nur durch wenige Punkte getrennt. Auch Mike Schneider und Stefan Gawol sind noch in Reichweite.

Wie es weitergeht sieht man in 14 Tagen in Monza.

Marco Saupe

Enger Dreikampf an der Spitze im GPLLP Zwischenbilanz der Clay Regazzoni-Trophy

Saisonauftritt in der VR-GPL-Sektion: Mit dem für alle VR-Mitglieder offenen GPLLP startete die erste Rennserie des Jahres 2005 im Januar - noch vor den GGPLC-Rennen. Wie immer als Vorbereitung der aktuell in den Cups gefahrenen Strecken wurden die Kurse in Kyalami, Watkins Glen und Snetterton unter die Räder genommen, bevor Anfang März der abschließende Lauf im vollen Prix-Format in Silverstone gefahren wird.

Beinahe schon traditionell begann die Trophy im südafrikanischen Kyalami, wo zur aktuellen Jahreszeit hochsommerliche Temperaturen für ideales Rennsportwetter sorgten. Nicht zuletzt wegen der klimatisch angenehmen Bedingungen kamen zwei randvolle Grids zusammen. Den

Fahrern war darüber hinaus anzumerken, daß sich viele auf die kommende Saison freuten. Entsprechend motiviert und hochkarätig besetzt waren die Grids.

Im A-Lauf bestimmten die JCC-Meister des vergangenen Jahres die Szene: Oliver Reinhold (BRM) setzte sich in Qualifying und Rennen vor

Thomas Horn, der ebenfalls im noch ungewohnten BRM unterwegs war, durch. In souveräner Manier kam der amtierende deutsche GPL-Meister schließlich mit über 20 Sekunden Vorsprung vor dem Feld ins Ziel. Dritter am Start und im Ziel war Patrick Marx im Honda, sicher auch noch mit leichten Unsicherheiten ob des fremden Chassis. Den BRM-Erfolg komplettierte Fredy Eugster als Vierter.

Der B-Lauf war zwar nominell etwas schwächer besetzt als

Im spannenden Rennen setzten jedoch andere Fahrer die Akzente, allen voran der spätere Sieger, GPLLP-Debütant Felix Krohn auf Lotus. Letztlich konnte Krohn einen Lauf für sich entscheiden, der wegen vieler enger Zweikämpfe den Piloten sichtlich Spaß bereitete, auch wenn die eine oder andere Szene mit Ausritten endete. Die glücklichsten "Pirouettendreher" waren im Ziel Eberhard Mulack (Ferrari) und JBC-Meister Michael Kohlbecker (Honda) als Zweiter und Dritter. Erst dahinter folg-

t e n Schmidt und Engel, die im Rennen einfach zuviel Zeit verloren hatten.

Erfreulich war die hohe Ankommenquote in beiden Läufen, insgesamt sahen 33 Fahrer die Zielflagge.

Alle gaben später zu Protokoll, ein schönes Rennen mit vielen - fairen - Zwischenfällen und Zweikämpfen erlebt zu haben.

Zwei Wochen später ging es auf den nordamerikanischen Kontinent, ins "gute alte" Watkins Glen. Auch hier kamen wieder zwei Läufe zustande, allerdings war das Teilnehmerfeld auf 27 Piloten geschrumpft.



der "Alien-Grid" A, allerdings sicherlich nicht weniger interessant für die Teilnehmer.

Schon in der Qualifikation lagen zwölf Wagen innerhalb einer Sekunde, mit einer ersten Startreihe, die durch die Brabhams von Martin Engel und Stefan Schmidt gebildet wurde.

Aufgrund der kurzen Strecke reicht dies jedoch allemal, um häufige Begegnungen mit anderen Fahrern zu haben.

Ein homogenes Feld von 13 Fahrern startete in Grid A, was durch die Tatsache unterstrichen wird, daß alle Fahrer im Zeittraining innerhalb von einer Sekunde blieben.

Honda-Piloten die erste Startreihe besetzten, kam es gleich nach dem Start zu einem schönen Vierkampf zwischen Ebert, Menz, Martin Engel im Brabham und Michael Kohlbecker (Honda). Alle Fahrer schenken sich keinen Meter, dennoch blieb alles im fairen Rahmen.

Gewinner des Tages war der viertplazierte Andi Woehlke im Cooper, der ohne Zeittraining ins Rennen ging und unter anderem vom Pech des Qualy-Dritten Manni Leitner profitierte, der gleich am Start viel Zeit nach einer Leitplankenberührung verlor.



Gewonnen wurde das Qualifying schließlich von Marcus Jirak, der mit dem Brabham gegenüber dem Zweitplatzierten Oliver Reinhold (BRM) sicherlich einen kleinen Vorteil hatte.

Ein eher unspektakuläres, aber zügiges und konstantes Rennen endete nach fast exakt einer Stunde auch in der Startreihenfolge, zumindest, was die Podiumsplätze angeht. Neben Jirak und Reinhold konnte sich Björn Fietz (Lotus) über einen Podestplatz freuen, insbesondere, da er Mühe hatte, den gut aufgelegten Peter Neuendorf (Eagle) hinter sich zu halten, der schließlich Vierter wurde.



In Grid B entwickelte sich, ähnlich wie zwei Wochen zuvor, ein spannendes Rennen. Nachdem mit Ralf Ebert und Steffen Menz zwei

Die Kampfgruppe löste sich erst nach ca. 20 Runden auf, für den zu diesem Zeitpunkt Führenden Menz jedoch sehr unglücklich, er verlor die Serververbindung.

Nachdem sich in der Folge Ebert und Kohlbecker gegenseitig etwas aufhielten, konnte Engel sich ein wenig von der Walherde der Hondas absetzen und trotz eines gro-

ßen Patzers - natürlich im "Loop" - das Rennen nach Hause fahren. Ebert wurde vor Kohlbecker Zweiter.

Wiederum 14 Tage später ging die Reise ins englische Snetterton, ebenfalls Austragungsort eines GGPLC-Rennens dieses Jahr. Wie im angelsächsischen Raum fast schon traditionell, bietet die Strecke kein meßbares Höhenprofil, jedoch massenhaft Ecken, die zu Zweikämpfen einladen. Erfreulich: Es kamen erneut zwei Grids zustande, auf einem Addon-Kurs recht ungewöhnlich. Aber eventuell erinnerten sich einige Fahrer daran, daß für den kommenden Grand Prix nur die ersten 19 Piloten der Trophy-Wertung qualifiziert sind.

Der A-Lauf sollte zur Einmann-Show von Marcus Jirak (Honda) werden, allerdings mit tätiger Mithilfe von Björn Fietz (Lotus). Der Reihe nach: Jirak holte sich mit hervorragender Zeit die Pole Position vor Fietz, brachte es jedoch am Start fertig, den Motor seines Boliden zum Platzen zu bringen. Außer Fietz und Chris Woehlke (Honda) schaffte es wohl niemand, dem durch das stehende Fahrzeug ausgelöste Inferno zu entkommen.

Vermeintlich ohne Aussicht auf den Sieg holte sich Jirak im Laufe des Rennens Platz um Platz zurück, unbeeindruckt vom Schicksal des 4-fach geschubsten Marco Saupe (BRM)

oder von heftig tobenden Zweikämpfen wie etwa Woehlk gegen Nils Plonus (Cooper). Dennoch war eigentlich nicht an den Sieg zu denken, denn Fietz nutzte die Überlegenheit des Lotus aus und fuhr mehr als 20 Sekunden Vorsprung heraus.

Alles änderte sich jedoch in der vorletzten Runde nach einem Fehler von Fietz, der ihn zu einem Fahrzeugreset und einem Strafstop zwang.

Positionsverbesserung bemüht.

Nacheinander wurde dieses Bemühen den Führenden zum Verhängnis, so daß Peter Neuendorf (Eagle) den "Platz an der Sonne" erbt, diesen aber an Engel verlor, woraufhin das Ganze sich noch einmal hin und zurück wiederholte. Weil die nachfolgenden Fahrer offenkundig einige Probleme beim Zählen der Bremsmarkenschilder vor der Brücke, die die Strecke über-

Andi Woehlk schaffte erneut das Kunststück, vom letzten Platz auf Rang 4 vorzufahren. Pech hingegen für Stefan Schmidt, der, krankheitsbedingt geschwächt, zurückfiel.

In der Gesamtwertung der Trophy sieht es vor dem letzten Lauf nach einem möglichen Titel für Doppelsieger Jirak aus, der vor Thomas Horn und Nils Plonus die Tabelle anführt. Diese Fahrer liegen innerhalb von rund 12

Punkten, was aufgrund der unterschiedlichen Gewichtungen der Chassis sowie der doppelten Plazierungspunkte im GP jedoch allemal aufholbar ist und für Spannung sorgen dürfte. Deutlich schlechtere Chancen auf den Gesamtsieg hat dieses Mal "Mr. GPLLP" Saupe auf Rang 4, obwohl auch er bei Pech seiner Vorderleute noch weiter nach vorn kommen könnte.

Für Spannung ist also reichlich

gesorgt. Wie werden sich die Titelkandidaten hinsichtlich der Chassis entscheiden? Wer erwischt einen glücklichen Rennverlauf im mehr als zwei Stunden andauernden Grand Prix in Silverstone? Vom Ausgang der Trophy soll im nächsten Rückspiegel berichtet werden ...

Anmerkung: Wer sich nicht für den GP qualifizieren konnte bzw. einfach Lust auf einen GPLLP-Lauf, der schließlich allen Fahrern offensteht, hat, kann sich einfach übers GPL-Portal zu einem B-Lauf über die gewohnte 1h-Distanz anmelden.

Martin Engel



Zu allem Unglück blieb er dabei in der Boxenmauer stecken und mußte die Durchfahrt von Jirak und auch Plonus abwarten. Ihm blieb Platz 3, Jirak jedoch erbt den Sieg und schaffte somit das Double in der Trophy.

Ähnliches gelang Martin Engel (Brabham) in Grid B, wengleich es hier wesentlich undramatischer zugeht als im A-Lauf. Von der Pole Position startete erneut Ralf Ebert (Honda), dieses Mal gefolgt von Stefan Schmidt (Lotus) und Steffen Menz (Honda). Dieses Trüppchen begann auch das Rennen wie die Feuerwehr, stets um

quert, hatten, konnten zur Rennmitte die beiden Führenden sich sogar einen durch Engel ausgelösten Paralleldreher - gottlob ohne Fahrzeugschäden - leisten. Hohe Wertungen in der künstlerischen B-Note für diese Aktion!

Kurze Zeit später mußte Neuendorf jedoch mit Hardwareproblemen das Rennen aufgeben, was Engel eine einsame und recht gemächliche Zeit bis zur Zielflagge ermöglichte. Ebenfalls relativ einsame Runden fuhren Ebert und Guido Pigorsch (Cooper) auf den weiteren Podiumsplätzen.

Rückspiegel GGPLC-JCC Rennen 1-3 Saison 2005

Rookie Fietz in BRM-Zange

Saisonstart im Jim Clark-Cup

Endlich war im Januar auch in der German GPL Championship die Winterpause vorbei und der JCC ging in die erste von zwei Saisons im Jahr 2005. Ein Mix aus Klassiker-Originalstrecken und wettbewerbstauglichen Addon-Kursen erwartet(e) auch dieses Jahr wieder die hochmotivierten Teilnehmer. Neben den originalen Evergreens Monza, Monaco und Silverstone stehen bewährte Addons wie Snetterton oder auch ganz neue Strecken wie Dijon auf dem Programm.

Im Fahrerfeld sind im mittlerweile einzigen Sonntagvormittags-Cup viele bekannte Namen und Gesichter vertreten. Titelverteidiger Oliver Reinhold (BRM) trifft erneut auf Herausforderer Thomas Horn, dieses Mal jedoch im gleichen Team fahrend. Ebenfalls aus dem vergangenen Jahr kennt man die Piloten Andreas Kröger (Lotus), Andreas Ruehl (Ferrari), Herbert Kulha

(Eagle), Maaki Stiepel (Eagle), Martin Engel (Brabham), Oliver Barz (Ferrari), Seni Höllmann (Brabham) und Volker Klement (Cooper), wobei einige der Genannten über den Winter das Fahrzeug gewechselt haben. Neu im JCC können mit Andreas Woehl (Eagle), Björn Fietz (Lotus), Chris Woehl (Honda), Jens Jung (Ferrari), Hojo Schmitz (Eagle), Karl Stikkelbroeck (Brabham), Nils Plonus (Cooper), Ralf Ebert (Honda) und Robert Kniest (Honda) alte und neue Piloten. Alle Fahrer sollen im Verlauf der Saison in loser Folge näher vorgestellt werden.

**Rennen 1:
Kyalami,
16.01.2005**

Wie sollte es anders sein zum Saisonstart: Alle 19 Fahrer nahmen die beschwerliche Reise nach Südafrika in Kauf, um den Kampf um den JCC-Meistertitel aufzunehmen.

Fahrvorstellung

Name: Oliver Barz

Nickname: Olli

Alter: 40

Beruf/Position:

gelernter Kfz Mechaniker, jetzt in der Buchbranche tätig,

Wohnort: Kiel

In VR-GPL aktiv seit:

Ende 2003

Andere Rennligen: keine

Funktionen im VR: keine

Auto im JCC: Ferrari

Blickwinkel: Cockpit

Steuerung:

Wheel - Thrustmaster

Setups:

wenn ich das wüßte, wo die immer herkommen

Größter VR-GPL-Erfolg:

keiner :-)

Größtes VRGPL-Desaster:

Mein verschuldeter Abschuß an meinen Teamkollegen Jojo (Saisonstart 2005)

Charakteristisch für den Fahrstil:

Bremsen mit viel Gas (ob das alles so richtig ist ...???)

Große fahrerische Stärke:

Habe ich noch keine erkannt

Große fahrerische Schwäche:

keine Konstanz, Nervosität bei viel Verkehr,

"GPL ist das Größte, weil ...":

es eine echte Herausforderung ist, die Autos zu beherrschen, der gute Netcode und natürlich die VR.

Sonstige Hobbies außer GPL:

Mein Job, Segeln, Doppelkopf und viel Sport (Fußball, Badminton, Inlinern)



In der Qualifikation wurde deutlich, daß sich alle Fahrer - auch die mit neuen Chassis - sorgfältig auf die neue Saison vorbereitet hatten, lagen doch zwischen der Polezeit und dem 18. Platz nicht einmal zwei Sekunden. Ein erstes Ausrufezeichen setzte dabei Björn Fietz mit der ersten Pole Position im ersten JCC-Rennen, für die gewohnt "gut unterrichteten Kreise" nicht einmal überraschend, waren doch die Leistungen im Rookiecup des letzten Jahres nicht unbemerkt geblieben.

Leicht übermotiviert waren lediglich die Fahrer der Scuderia Ferrari, bei denen es Jung und Barz fertigbrachten, sich schon sehr früh gegenseitig abzuschließen, für Jung das Aus.

Befeuert von seinem leistungsstarken Triebwerk konnte sich gleichzeitig Fietz etwas von den BRM-Verfolgern Reinhold und Horn absetzen, der Vorsprung reichte jedoch nicht, um einen größeren Fehler zu kompensieren, der Fietz am Ende auf Platz drei zurückwarf.



Weiter bemerkenswert ist die Tatsache, daß einerseits unter den ersten acht Fahrzeugen alle sieben Teams vertreten waren, andererseits diese acht Fahrer innerhalb einer Sekunde lagen.

Der Saisonverlauf wird zeigen, ob diese Mischung ein glückliches Händchen der "Chassisfindungskommission" ist oder es sich nur zum Saisonauftakt so kunterbunt darstellte. Beim Start und im Rennen wurde schnell deutlich, daß trotz aller Positionskämpfe den Fahrern das Ankommen wichtig war, was in einer Saison mit nur 10 Rennen natürlich der Schlüssel für eine letztlich gute Tabellenposition ist.

Während er sich über einen verschenkten Sieg ärgern mußte, durfte sich Reinhold den gelungenen ersten Schritt auf dem Weg zum erneuten Titel freuen.

Auch wenn bisher nur vom Spitzentrio die Rede war, spielte sich auf den Rängen dahinter "Rennsport pur" ab, es wurden viele Angriffe um bessere Positionen gefahren, und dies oft in Dreier- bis Vierergrüppchen. Und obwohl sicher jedem der Beteiligten der eine oder andere Fehler unterlief, waren die Duelle von Fairness und Überlegung geprägt, denn man wollte (s.o.) ja schließlich auch ankommen.

Dieses Ziel erreichten schließlich 16 Fahrer, wenn auch in Einzelfällen wie der von C. Woehlk nur mit Mühe. Woehlk mußte kurz vor Schluß noch fast das gesamte Feld ziehen lassen, nachdem er vor der Aufgabe seines Motors noch aussichtsreich in den oberen Punkterängen lag.

Fahrervorstellung

Name: Björn Fietz

Alter: 24

Beruf/Position: Jurastudent

Wohnort: Erfstadt

In VR-GPL aktiv seit:

Mitte 2004

Andere Rennligen: keine

Funktionen im VR: keine

Auto im JCC: Lotus

Blickwinkel: ???

Steuerung: Thrustmaster Wheel ohne FFB und BRD-Pro-Pedals

Setups: adaptiert, Basis Ulee

Größter VR-GPL-Erfolg:

Sieg bei den 6h von Rouen, Pole in Kyalami 2005

Größtes VRGPL-Desaster:

JBC Spa: Motorschaden nach Pole und bequemer Führung in letzter Runde

Charakteristisch für den Fahrstil: Saubere Linie

Große fahrerische Stärke: Vorsichtig und materialschonend

Große fahrerische

S c h w ä c h e :

Agressivität/Zweikampfverhalten: Ängstlich und übervorsichtig

"GPL ist das Größte, weil

...": ... es von einem fairen Gedanken getragen wird, zumindest in der VR, weil es sehr anspruchsvoll und realistisch ist.

Sonstige Hobbies: Fantasy (DSA, Warhammer, Bücher), Hobby-Astrologie (bin Krebs, Aszendent Skorpion)

Was ich den RS-Lesern schon immer sagen wollte:

Freue mich auf Pottenstein

Ergebnis Kyalami:

1. Reinhold, 2. Horn, 3. Fietz, 4. Plonus, 5. Höllmann, 6. Stiepel, 7. Kniest, 8. Klement, 9. Kröger, 10. Stikkelbroek

Rennen 2: Watkins Glen, 30.01.2005

Normalerweise erst zu einem späteren Zeitpunkt der Saison gefahren, wurde dieses Jahr schon das zweite Rennen in Watkins Glen ausgetragen.



Der Beliebtheit des Rennens tat dies keinen Abbruch, wieder bestritten 18 Piloten die Fahrerparade vor den gut besetzten Rängen.

Keine Überraschung war sicherlich die erneute Pole Position für Fietz, liegt doch das Layout der Strecke dem Lotus sehr gut. Eher verwunderlich war der zweite Startplatz von Höllmann, der mit dem neuen Brabham-chassis mittlerweile gut zurechtkam, vor den favorisierten BRM. Gar sensationell lief das Zeittraining für die Fahrer Stiepel, Stikkelbroek und C. Wöhlk, die die Plätze 8-10 mit der gleichen Zeit herausfuhren.

Eine einzige Szene entschied das Rennen an der Spitze: Der nach dem Start führende Fietz konnte nach einigen Runden Reinhold, der einen guten Windschatten vor der "Speed Trap" erwischte, nichts Ausreichendes entgegensetzen, in der gleichen Situation konnte auch Horn mit durchschlüpfen. Beide ließen es sich nicht nehmen, das Rennen kontrolliert nach Hause zu fahren und wiederholten den Zieleinlauf des ersten Rennens.

Höllmann war nach einem Zweikampf mit Jung früh ausgeschieden, so war es dann



am gut aufgelegten A. Wöhlk, Fietz unter Druck zu setzen, schließlich zu passieren und einen schönen Podiumsplatz herauszufahren.

Weitere Grüppchen, zwischen denen es auch beim Zieleinlauf eng zuging, fanden sich auf den nachfolgenden Plätzen. Insgesamt änderte sich relativ wenig an der Qualifikationsreihenfolge, obwohl zwischendurch auf der Strecke eine Menge los war und sich viele Fahrer "ihre" kleinen Fehler gönnten. Nutznießer all dieser Problemchen war Andreas Kröger, der sich mit Geschick und Glück durch eine fehlerfreie Fahrt von Platz 12 auf 6 verbessern konnte. Pech erneut für C. Wöhlk, der nach einem frühen Ausritt mit Rundenrückstand einkam.

Ergebnis Watkins Glen:

1. Reinhold,
2. Horn,
3. A.Wöhlk,
4. Fietz,
5. Jung,
6. Kröger,
7. Plonus, 8. Stiepel,
9. Ebert, 10. Kniest

Rennen 3: Snetterton 67, 13.02.2005

Erste Addon-Strecke der Saison war die schon 2003 gefahrene Piste in Snetterton. Mit zwei langen Geraden, die zwischendurch durch eine Haarnadelkurve verbunden sind, ist diese Strecke eher für die PS-starken Fahrzeuge geeignet.

Was Wunder, daß erneut Fietz sich die Pole Position im auf 17 Fahrer geschrumpften Feld erfahren konnte. Der JCC hat damit auch nach drei Rennen nur einen Pole-Fahrer gesehen. In stetem Wechsel hingegen die nachfolgenden Startplätze: Dieses Mal war es Horn vor Reinhold, die am Start die Kreise Fietz einengen wollten. Sonst passierte wenig Ungewöhnliches im Zeittraining, sieht man von der Trainingszwangspause für Ralf Ebert ab, die zwischenzeitlich von der Reko verhängt wurde.



Während in den letzten beiden Anläufen die Pole für Fietz kein Glück brachte, konnte er in diesem Lauf den Erwartungen der Lotus-Fans gerecht werden und das Rennen in einem Start-Ziel-Sieg nach Hause fahren. Letztlich war es vermutlich sogar leichter als gedacht, denn er profitierte im Rennverlauf vom leichten Schwächeln der BRM-Konkurrenz.

Reinhold schrottete auf der Zielgeraden seinen Boliden, Horn mußte sich mehr mit dem starken Jens Jung "balgen" als sich nach vorne orientieren zu können. Jung nutzte auch beizeiten einen Verbremser von Horn und konnte einen sehr guten zweiten Platz einfahren. Ebenfalls stark präsentierte sich Nils Plonus auf dem vierten Rang trotz des etwas benachteiligten Coopers.

Fahrvorstellung

Name: Jens Jung

Nickname: Jayjay / Jojo

Alter: 29

Beruf/Position: Polizeimeister BGS

Wohnort: Bonn

In VR-GPL aktiv seit: Gründung

Andere Rennligen: keine

Funktionen im VR: keine

Auto im JCC: Ferrari

Blickwinkel: F10

Steuerung: MS Sidwinder FF

Setups: adaptiert von Huttu/Ehnström/Wilke/ ...

Größter VR-GPL-Erfolg: Sieg in Silverstone

Größtes VR-GPL-Desaster: Abräumer im großen Stil als Ersatzfahrer in Monza / Abschuß des Teamkollegen am Ring

Charakteristisch für den Fahrstil: Hohe Reifentemperaturen

Große fahrerische Stärke: Sofort mit Vollgas und schnell

Große fahrerische Schwäche: Zu ungeduldig, manchmal zu nervös

"GPL ist das Größte, weil ...": Ferrari, Ring, 1967, Fun

Sonstige Hobbies: Inlinehockey, Musik sammeln und Hören, Snowboarden (Freeride, Freestyle), Gitarre versuchen zu spielen.

Was ich den RS-Lesern schon immer sagen wollte: Wer das liest ist doof :P

Was die RS-Leser noch von mir wissen sollten: Ich habe extreme Schweißfüsse.

Sonstiges/Anekdotchen/etc.: Damals Rouen. Ich habe geübt wie ein Wahnsinniger ... [Anm.d.Autors: Bericht mußte "leicht" gekürzt werden] ..., Startaufstellung, eins geworden mit dem Auto, ..., Start, leicht auf's Gas, BUMM, Motor geplatzt, ... grüne Flagge, nur Hand gehoben statt ESC, Feld behindert statt abubrechen, ... Protest eingehandelt ...

Die eigentliche Show des Rennens lieferten jedoch die Fahrer auf den Plätzen sechs bis zehn, die die gesamte Renndauer über beinahe, aber fair um jeden Meter Strecke kämpften. Während des gesamten Fünfkampfes wurden zudem erstaunlich wenige Fahrfehler gemacht, so daß dieses Rennen den Piloten und Zuschauern in guter Erinnerung bleiben sollte. Wie eng es zugeht, verdeutlicht die Tatsache, daß die fünf Piloten im Ziel nur rund 2,5 Sekunden auseinanderlagen.

Erfreulicher Rennverlauf hingegen für Ralf Ebert, der vom Start aus sieben Plätze gewinnen konnte.

Ergebnis Snetterton 67:

1. Fietz,
2. Jung,
3. Reinhold,
4. Plonus,
5. Kniest,
6. Kulha,
7. Engel,
8. Barz,
9. Ebert,
10. Klement

Der Vorjahresmeister Reinhold fiel nach dem jüngsten Ausfall von Position eins auf drei zurück, der JCC hat somit erstmals seit über einem Jahr einen anderen Spitzenreiter.

Die vermeintlichen Titelkandidaten haben sich schon nach drei Rennen ein Stück vom Rest des Feldes abgesetzt. Auch wenn die Saison - auch, wenn man berücksichtigt, daß es bei zehn Rennen gleich zwei Streichresultate gibt - nach einige Überraschungen bereithalten könnte,



Den eigenen Erwartungen treu blieb Ruehl, der seinen letzten Platz bereits im vorhergehenden Chat angekündigt hatte.

Erneut leider keine Zielankunft für den Ferrari-Piloten.

In der Cupwertung liegt der GGPLC-Debütant Fietz nach den drei guten Vorstellungen auf Platz zwei.

Nur Horn ist (noch) besser, wenn auch nur um zwei Punkte.

bilden die bisherigen Ergebnisse schon einen gewissen Hinweis, daß einer dieser Drei in weiteren sieben Rennen Titelträger des JCC sein könnte.

Martin Engel

KLAUS GRAF - Ein Deutscher im NASCAR-Geschäft

Für VR war er für ein kleines Interview, trotz der immensen Vorbereitungen, bereit. Weitere Infos sind seiner Homepage zu entnehmen: www.klaus-graf.com !

RS: Wie genau begann Dein Interesse für den Motorsport ?



Mein Vater Peter ist bereits Autorennen gefahren. Zwar nur auf dem Level Hobby, aber so bestand natürlich früh die Beziehung zum Motorsport. Angefangen habe ich dann mit Kart fahren. Allerdings ging es bei mir erst so richtig los als ich mit 18

Jahren den Führerschein hatte und im Suzuki-Swift-Pokal erste echte Rennluft schnupperte.

RS: Was hältst Du von Computer-Rennspielen?

Leider habe ich damit überhaupt nichts am Hut und bin deshalb auch dementsprechend schlecht.

Mein Teamkollege im Porsche-Supercup Christian Menzel spielt jedoch ab und zu an der Rennstrecke wenn wir Zeit haben und da bin ich auch gerne mit Spaß dabei. Ich weiß ,das einige NASCAR Fahrer, u.a. Dale Earnhardt jr. öfter Online spielen. Vor kurzem spielte ich "World of Outlaw", das war Fun.

RS: Was gefällt Dir an den aktuellen Renn-Spielen mehr oder weniger gut ?

Ich bin beeindruckt über die detailgenaue Herstellung der Spiele. Weniger gut gefällt mir, daß heutzutage viele Kinder und Jugendliche zu viel in Computerspiele hineininterpretieren.

RS: Wie sieht Deine Jahresplanung für 2005 aus ?

Alles läuft auf Hochtouren, aber noch ist nichts spruchreif.

Oberstes Ziel ist es sich in im NASCAR Sport in USA zu etablieren.

RS: An welchen Rennserien wirst Du teilnehmen?
Ist noch nicht definiert.

RS: Welche Ziele steckst Du Dir persönlich diesbezüglich?

Mein Ziel ist es immer den bestmöglichen Job für mich und das Team zu machen und alles zu geben.

RS: Wie viel Zeit bringst Du mit "Training" im Auto ?

Die Trainingszeit im Auto ist schwer zu definieren. Heutzutage gibt es fast in allen Serien Testbeschränkungen und die Teams geraten deswegen auch öfters an Ihre logistischen Grenzen.

RS: Wie viel Zeit bringst Du mit "Training" am Körper?

Ich trainiere täglich, wenn ich Zeit habe. Sehr viel Lauftraining gepaart mit Fitness oder Klettern. Zum Ausgleich spiele ich gerne eine Runde Golf. Im Winter laufe ich Ski.

RS: Wie bauen sich Deine Trainingseinheiten / -Läufe auf?

Ich habe sehr viel Erfahrung was meinen eigenen Körper angeht. Wichtig ist, dass man auf die Signale des Körpers hört und darauf reagiert. Bei Trainingsläufen auf der Rennstrecke werden die Abläufe vom Team vorgegeben.

RS: Wie hoch sind die Kosten für Testläufe ?

Unterschiedlich, aber Testen ist extrem teuer.

Teurer als die Rennen.

RS: Wo liegen Deine Schwächen auf der Rennstrecke ?

Da müsst ihr meine Gegner fragen.

RS: Auf welchen Strecken werden die Test-/Trainingsfahrten durchgeführt ?

In der Regel versucht man auf den Strecken zu testen, auf denen auch später die Rennen stattfinden. Das macht natürlich am meisten Sinn.

RS: Trainierst du auch mal im Simulator oder an einer Spielkonsole ?

Nein.

RS: Wieso nicht? Was stört Dich daran?

Ich gehe lieber eine Runde zu Fuß über eine neue Strecke oder fahre ein paar Runden mit dem Fahrrad. Das bringt mir persönlich mehr. Als ich angefangen habe Rennen zu fahren, war das mit den Simulationen noch kein Thema. Ich denke da hat jeder Fahrer sein eigenes Rezept, um sich auf neue Strecken vorzubereiten.

RS: Wie wird man als Deutscher in der eigentlichen amerikanischen Serie anerkannt ?

Es ist ein hartes Brot bis man sich etabliert hat. Allerdings haben mich bei meinem ersten Rennen alle mit Respekt behandelt und sich positiv mir gegenüber geäußert. Aber das Ganze braucht Zeit.

RS: Wer hat Dir die Tür geöffnet bzw. wie kam es dazu, dass du den Einstieg schafftest?

Das waren 5 Jahre intensive Arbeit und Vorbereitung, gepaart mit meinen sportlichen Erfolgen während meiner Sportwagenzeit in den

USA. Die Tür öffnet einem keiner. Die muß man schon selber aufstoßen.

RS: Gab es ein lustiges Ereignis bei Deinem Aufenthalt in den USA ?

Ich bin beim Rennen in Sears Point lange mit Tony Stewart zusammen gefahren und habe ihn einmal leicht touchiert. Da hat er mir gleich den Mittelfinger gezeigt. Das habe ich als Kompliment von Tony aufgefasst.



RS: Wird es weitere Tests / Trainingsläufe bzgl. NASCAR geben ?

Ja, definitiv.

RS: Ist durch Deine Teilnahme bei NASCAR jener Sport in Deutschland bekannter geworden ?

Ja, das denke ich schon. NASCAR wird generell internationaler.

RS: Wie genau ist NASCAR mit anderen Dir bekannten Motorsportserien zu vergleichen ?

Ich denke NASCAR ist sehr eigenständig und nur schwer mit irgendeiner anderen Serie zu vergleichen. Die Show ist atemberaubend.

In Sachen Sicherheit hat sich seit dem Tod von Dale Earnhardt sehr viel verbessert. (HANS, Safer Walls, etc.)

RS: Welches Auto fährst Du privat und warum gerade dieses?

Ford Mondeo TDCI, Kombi, Sehr funktionell, und ich habe ein sehr enges Verhältnis zu einem Ford-Händler in meiner Region.

RS: Was wirst Du nach Deiner Motorsport-Karriere machen?

Ich bin gelernter Energieelektroniker und werde sicherlich nach meiner Karriere im

Automobilbereich tätig sein. Seit vielen Jahren bin ich schon freiberuflicher Instruktor.

RS: Hast Du ein Vorbild im Bereich Motorsport ?

Zwei Menschen habe mich in meiner Laufbahn schwer beeindruckt, nachdem ich die Freude hatte beide persönlich kennen und schätzen zu lernen. Das sind Walter Röhrl und Mario Andretti.

RS: In welcher Rennserie würdest Du sonst noch gerne fahren ?

In Europa ist die DTM sicherlich momentan das Maß der Dinge.

RS: Was kostet ein Fahrunterricht bei Dir?

Schau rein bei www.europeanspeedclub.de !

RS: Wir wünschen viel Glück auf deinem weiteren Weg und danken für das Gespräch.

RENNTERMINE D.O.M Division 1 – 3

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

Ankündigung zum VR Wandertag 2005

Ende April 2004 wurde der erste offizielle VR Wandertag rund um die Nordschleife abgehalten.

Da anschließend die geschilderten Erlebnisse der Veteranen dieser Wanderung (unter anderem Wisand Arnold, Werner Reichert, Marcus Jirak, Markus Schreiner und Stefan Schmidt) regen Anklang innerhalb der VR Gemeinde fanden, entschloss man sich kurzerhand diese Tour unter dem Motto: "Das Leiden geht weiter..." auch 2005 zu wiederholen.

Ihr seid alle herzlich willkommen! Bezüglich des Termins gibt es noch Unklarheiten. Möglicherweise kommt der 30. April 2005 am ehesten in Frage.

Dieser Termin wäre genau eine Woche vor dem Start des 24 Stunden Rennens und es wären einige Teilnehmer bereits zwecks Trainingsvorbereitungen vor Ort.

Eine interessante Alternative wäre ein Termin im Herbst. Im September 2005 jährt sich die Grundsteinlegung des Nürburgrings zum 80. Mal.



Außerdem müssen Werner Reichert und Marcus Jirak noch was mit der Kellnerin abklären.. ;--))

Im Vorfeld kündigten viele ihre Teilnahme an. Manch einer möchte sogar mit Frau und Kind daran teilnehmen. Dazu sei nur gesagt:

Der genauere Termin wird aber noch bekannt gegeben. Wo?? Im Rückspiegel natürlich!

VR Wandertag 2005:
Wer nicht dabei ist, ist selber schuld!
S.Schmidt

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://www.virtual-racing.org/>

Erscheinungsweise

Einmal wöchentlich montags in der Hauptsaison als PDF-Datei

Redaktion

Detlev Rüller (verantwortlich)
Jürgen Nobbels (stellvertretend)
Christian Heuer

Produktion

Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:

Detlev Rüller (rueller@virtual-racing.org)

Beiträge/Fotos

Chris Heuer
Domic Fingerhut
Detlev Rüller
Pascal Scheiwiller
Holger Dziekanski
Martin Engel
Tobias Walter
Michael Morgenthal
Marco Saupe

Jürgen Nobbels

Titelfoto

Jürgen Nobbels

Ausgabe 53/2005 am 16.März

nächster Redaktionsschluss:
14 März 2005 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:

Collage Eine Frage der Ehre GPL-GNL

Saisonauftakt der GLC in South City - Grid A

Am 2. Februar war es endlich soweit. Die German-Life-For-Speed-Challenge startete in die zweite Saison. Zum Rennen in South City fanden sich wie erwartet viele neue Fahrer ein, man mußte deshalb gleich beim ersten Rennen auf zwei Servern fahren, jedoch waren diese leider nicht ganz voll. Unter den Stammfahrern war ausgerechnet Titelverteidiger Marcus Jirak nicht zu finden, er kann wegen Terminkollisionen diese Saison leider nicht teilnehmen. Aber wenn die GLC weiterhin so gut wächst, gibts hoffentlich bald auch ein neues Angebot für vielbeschäftigte Fahrer. Das jedoch hielt die Fahrer nicht davon ab mal wieder "Erste-Sahne-Racing" abzuliefern.



Start zum Hauptrennen

In der Einzelqualifikation sicherte sich Tobias Walter die Pole Position vor Peter Dikant. Christian Koch, im Training wie immer schon gut unterwegs, sicherte sich "nur" Platz 3.

Am Start konnte Tobias allen Nutzen aus der Pole ziehen, während hinter ihm Tür an Tür um Millimeter gekämpft wurde, konnte er sich vorne dank freier Fahrt gleich einen Sicherheitsabstand verschaffen.

Michael Radmer erwischte im Gegensatz zu Christian Koch einen perfekten Start und zog an Peter vorbei auf Platz 2. Auch Werner Reichert zog an Christian vorbei, dahinter reihten sich Markus Papenbrock, der Einzige mit dem allradgetriebenen RB4, ein und Michael Morgenthal vor seinem Teamkollegen Matthias Ryll.



Peter Dikant vor dem Verfolgerfeld

Nach einer Runde gab's bereits den ersten Zwischenfall, als Michael in Turn 1 Markus angriff, rutschten beide in die Leitplanken und fanden sich am Ende des Feldes wieder ein. Hinter dem Führenden bildeten sich zwei Duos, Michael Radmer gegen Peter und Werner gegen Christian. Letzterer erwischte die Auffahrt zur Gegengeraden mit optimalem Schwung, sodass er an Werner vorbei ziehen konnte. In Runde 6 kam es zum Windschattenduell auf der Gegengeraden. Michael konnte seinen 2 Platz verteidigen, aber Peter mußte Christian ziehen lassen. Michael versuchte in den folgenden Runden mit allen Mitteln Christian hinter sich zu halten, während Peter auf seine Chance lauerte, wenn die beiden mal wieder zu zweit nebeneinander in eine Kurve fuhren.

Erst in der achten Runde mußte Michael den zweiten Platz an Christian abgeben. Peter lieferte sich im Anschluß mit Michael einen engen Kampf um Platz 3, in Runde 13 kam der Fina FXO schließlich besser aus dem ersten Streckenabschnitt und übernahm den Podiumsplatz. Danach passierte nicht mehr viel, diese Reihenfolge war auch die des Zieleinlaufs.

Das Hauptrennen begann mit einem Raketenstart von Markus Papenbrock. Er entschwand fast am Horizont, nur Peter konnte einigermaßen Folgen und ließ den Abstand nicht zu groß werden.



Startaufstellung zum Sprint

Die restlichen Fahrer kämpften allesamt in einem riesigen Knäuel um den dritten Platz, hier wurde allerfeinstes Racing gezeigt und zur Freude der Fans lief alles sehr fair ab. Christian Koch versuchte über eine Runde lang an Tobias Walter vorbei zu fahren, was ihm nach einigen Kurven nebeneinander schließlich gelang. I

m Mittelfeld lieferten sich die beiden RGW-Fahrer einen herzerfrischenden Kampf mit Michael Radmer und Werner Reichert. In Runde 6 übernahm Peter die Führung von Markus.

In dessen Rückspiegel wurde Christian Koch's FXO immer größer und der hatte wieder um Tobias am Auspuff hängen. Während die beiden immer näher an den RB4 ran kamen, robbte sich Michael Morgenthal an den FXO von Michael Radmer ran. Christian schaffte es dann relativ rasch am RB4 vorbeizuziehen, Tobias zog in der Haarnadel kurz darauf nach, um den Anschluß nicht zu verlieren.



Windschattenduelle: Peter Dikant vor Christian Koch

Ab der 16 Runde kam es dann langsam zum Dreikampf um die Führung. Allerdings wurde es nur ein Zweikampf, in der 17 Runde verbremste sich Tobias und rutschte in die Leitplanken. Christian brauchte fortan nicht mehr in den Rückspiegel zu schauen, da Tobias hinter Markus zurückfiel. Im Mittelfeld war die Situation entspannter, man folgte sich in einigem Abstand.

Während Markus Tobi's Angriffe geschickt abwehrte, lieferten sich die beiden an der Spitze Windschattenduelle bei über 200km/h. In der 19 Runde reißt Christian die Führung an sich und wird sie bis zum Schluss nicht mehr abgeben. Gleiche Runde, selbe Stelle, selbes Spiel: Tobias geht dank besserem Toppespeed am Papenbrock RB4 vorbei.

Um den 5. Platz gibt es nach der Halbzeit des Rennens ein enges Duell, mit dem besseren Ausgang für Morgenthal, der sich gegen Radmer durchsetzt.

In Runde 30 hat Tobias den Anschluß zu Peter hergestellt, während Christian die Sonne an der Spitze genießt und die Flucht ergriffen hat.



Radmer vor Morgenthal

In der 31. Runde ist mal wieder die Haarnadel Schauplatz eines Überholmanövers, als Tobi sich an Peter vorbeibremst. Fortan machte er sich auf die eigentlich aussichtslose Verfolgung von Christian, der zu diesem Zeitpunkt ungefähr 10 Sekunden Vorsprung hat, was bei noch 14 zu fahrenden Runden und einer "Streckenlänge" von ca. einer Minute eine Menge Holz ist.

Da alle anderen Fahrer meist einen Abstand der keine Überholmanöver erlaubt, bleibt nur noch die Frage nach dem Rennsieger, der eigentlich schon feststand, aber Tobias holte noch mal das letzte aus seinem FXO und zwingt Christian noch mal zum Duell.



Der Kampf um den Sieg

In der 41. Runde kommen die beide Tür an Tür über die Ziellinie, aber Christian hat sich rechtzeitig die bessere Innenbahn gesichert. Tobi's Vorteil beim Anbremsen der Haarnadel gleicht er durch einen höheren Toppespeed auf der Gegengeraden aus, was

Christian den nötigen Abstand verschafft um vorne zu bleiben. Bei den Fans wurden Erinnerungen wach, an das vorletzte Rennen der ersten Saison. Jedoch kam es diesmal anderst. Auch ein Überraschungsmanöver in der letzten Kurve ging nicht auf, Christian zog von außen mit viel Schwung durch, während Tobias versuchte sich ganz spät daneben zu bremsen. Somit feierte Christian Koch gleich beim ersten Rennen einen glanzvollen Sieg. Tobias wurde Zweiter, Peter Dikant sicherte sich wie schon oft einen guten Dritten Platz.



Christian gewinnt den Saisonauftakt

Markus erreichte mit Platz 4 einen achtbaren Erfolg als Einziger im RB4, Michael Morgenthal wurde nach den 45 Runden 5., Michael Radmer 6. und Matthias Ryll sowie Werner Reichert schlossen den Grid ab.

Die GLC bleibt noch eine Weile in South City, das nächste Rennen wird auf der Berg- und Talbahn Unofficial 2 ausgetragen, gefahren wird mit dem MRT5. Eine große Herausforderung wird hier die Abstimmung, denn der kleine Flitzer reagiert empfindlich auf Bodenwellen und vor allem auf die Straßenschienen.

Aus South City berichtete Tobias Walter

**Rückspiegel
Da steht alles drin!**

GLC am 02.02.05 in South City - Grid B

Aufgrund der hohen Fahrerzahl musste das Starterfeld zum ersten Saisonlauf der GLC 2005 im Vorfeld geteilt werden.

In Grid B sicherte sich Marco Saupe im FXO die Pole Position vor Frederik Roth im GT Turbo. Den besten Start jedoch hatte Timo Föllner im einzigen RB4 im 8-Mann kleinen Feld.



Er ging zunächst in Führung, musste sich aber bald geschlagen geben und fiel im Laufe des 20-Runden Sprints bis auf Rang 8 zurück. Den Sieg brachte Marco Saupe ohne große Probleme über die Runden, gefolgt von Thomas Busack und Frederik Roth. Roth war lange auf Rang 2,



musste aber nach einem Fahrfehler Busack vorbeiziehen lassen. Thomas Schlösser sicherte sich seinen vierten Platz schon frühzeitig, genauso wie Hans Hanraths dahinter, der nach vorne, sowie nach hinten genug Luft hatte.

Matthias Oltmanns hatte anfangs noch mit dem Wagen und den Gegner zu kämpfen, konnte sich im Verlauf des Rennens aber dann doch von Föllner und Fingerhut absetzen, die beide nicht besonders gut zurecht kamen und so nur die letzten Plätze im Sprint belegten.



Das bedeutete aber für die beiden, dass sie im Hauptrennen aus der ersten Reihen starten konnten, denn wie schon im Vorjahr wird auch 2005 das Hauptrennen in umgekehrter Reihenfolge des Sprintergebnisses gestartet.



Föllner konnte die Vorteile des Allrad-getriebenen RB4 erneut nutzen und bereits am Start einige Meter zwischen sich und den Verfolgern schaffen.

Fingerhut konnte aus seinem guten Startplatz keinen Nutzen ziehen und wurde noch vor der ersten Kurve auf den letzten Platz durchgereicht. Der Sieger aus dem Sprint, Marco Saupe, hatte Probleme, sich durch das Feld an die Spitze zu kämpfen und verlor viel Zeit auf Roth und Busack, die bereits am Start Plätze gut gemacht hatten.



Fingerhut hatte zu Beginn des Hauptrennens erneut Probleme, doch nach und nach fand er seinen Rhythmus und kämpfte sich durch das Feld. Großes Pech hatte dann Timo Föllner, für den nach einem Disco das Rennen nach 10 Runden gelaufen war. Auch Jens Janssen (im Sprint nicht am Start) konnte das Rennen nicht beenden. Am Ende rettete Frederik Roth die Führung 4 Sekunden vor Saupe ins Ziel. Thomas Busack rundete die Top3 ab.

Das nächste Rennen findet am 16.02. ebenfalls in South City statt, dann wird mit den MRT5 die Strecke South City Unofficial 2 gefahren. Dort werden dann auch die Sieger aus beiden Grids direkt aufeinander treffen.

Dominic Fingerhut

GLC Open South City Unoff. 2 vom 7.02.05

Ein Renntag voller Spannung sollte die 15 Fahrer erwarten beim Rennen der MRT5 Rennsemmeln. Die erste offizielle GLC Open 2005 ist damit gestartet und findet auf der South City Unoff. 2 ihren Einzug.

Im Vorfeld wurde getestet bis die Hände kraftlos dem Gesetz der Erdanziehungskraft folgten und als nutzloses Werkzeug am Körper des Fahrers herunter baumelten. So ungefähr wurden die Anstrengungen von einigen Fahrern wiedergegeben, die versuchten diesem kleinen Biest "MRT5" Herr zu werden.

Das Ergebnis konnte sich sehen lassen, denn die Zeiten der Fahrer lagen denkbar knapp beieinander. Hier zählt sauberes Fahren zum Erfolg, was aber nicht ganz einfach war wenn sich die Gegner mit ihren kreischenden Rennkisten direkt vor, neben und hinter einem befinden.



Die Qualyzeiten sagten für das Rennen eigentlich nicht viel aus, da nach dem Start die Karten schon wieder neu gemischt wurden. Einzig Patrick Marx konnte seiner Linie treu bleiben und wurde seiner Favoritenrolle damit auch gerecht in dem er die

gesamte Veranstaltung durch dominierte, angefangen mit der Poleposition. Dahinter stellten sich überraschend Michael Morgenthal, gefolgt von Tobias Walter auf Startplatz 3.

Zum Start stellten sich nun 15 Fahrer darauf ein ganze 65 Runden lang am Lenkrad zu zaubern was das Zeug hergab. Einige Fahrer hatten das Pech auf der ungünstigen Seite zu stehen und mussten somit auch vorsichtig den kleinen Flitzer in Bewegung setzen ohne sich gleich wegzudrehen, was auf den Strassenbahnschienen schnell geschehen kann. Aber alle



sind soweit gut weg gekommen. P. Marx setzte sich sofort etwas ab von der Gruppe, dahinter folgten M. Morgenthal, T. Walter, P. Schillikowski und Matthias Ryll im Schlepptau.

In der 2. Runde dann schon die ersten Turbulenzen. M. Morgenthal verbremste sich in der doppel Links vor Start/Ziel und musste fast das ganze Feld an sich vorbei ziehen lassen. Marcus Jirak setzte sich ebenfalls schon in der Spitzengruppe fest, genauso wie Frederik Roth. Fast über das ganze Rennen hinweg lieferten sich der Neueinsteiger

Patrick. Schillikowski, Dominic Fingerhut und Matthias Ryll einen harten aber fairen Zweikampf der die drei am Ende sogar innerhalb einer Sekunde über die Ziellinie fliegen lässt. Patrick Sch. überraschte seinen Vordermann Dominic F. sogar noch kurz vorm Ziel und ging mit nur 0,140Sek vor ihm als 5. ins Ziel. Der Wahnsinn findet halt kein Ende.



Fahrer wie Peter Dikant, der beim ersten GLC Rennen super unterwegs war, hatte hier mit dem MRT5 ebenfalls so sein tun. Genauso erging es Marco Saupe, Werner Reichert, Matthias Oltmanns, Soren Scharf oder auch Thomas Burghardt, die in anderen Rennserien wie z.B. GPL oder Nascar ihren Mann stehen. Es ist halt eine andere Welt.

Nach 65 Runden heißt der Sieger wie erwartet Patrick Marx, der damit einen glatten Durchmarsch macht. Tobias Walter fährt als 2. über die Ziellinie vor Marcus Jirak, der von weit hinten (P10) bis aufs Podest vorfuhr.

Das Trophy Rennen wird so nochmals allen Fahrern gezeigt haben wo der Feinschliff anzusetzen ist um beim 2. GLC Rennen am 16.02.05 besser abschneiden zu können, denn dort wird sich alles nochmals wiederholen mit gleichen Waffen und auf der gleichen Strecke.

Michael Morgenthal

GLC Funtrophy in South City

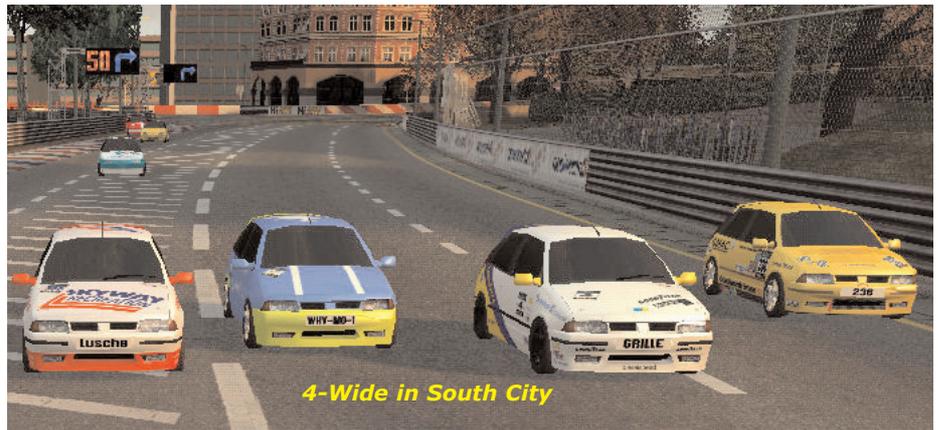
Um die Wartezeit auf den Saisonstart der GLC 2005 zu verkürzen wurde im Januar eine zwei Rennen umfassende Funtrophy ausgetragen. Am 05.01. war das erste Rennen in South City auf dem Classic Kurs. Gefahren wurden die GTI/GT Fahrzeuge. Positiv fiel auf, dass sich viele neue Gesichter zu dem Rennen meldeten und dass das Starterfeld bis auf den letzten Platz gefüllt war.

Die Poleposition sicherte sich Phil Kempermann vor Tobias Walter, Marco Saupe, Frederik Roth und Thomas Horn (alle GT) Peter Dikant auf Rang 6 war bester GTI Pilot.

Im Laufe des Rennens setzte sich eine Spitzengruppe bestehend aus den ersten Vieren in der Startaufstellung vom Rest des Feldes ab.

Zwei Wochen später wurden dann die kleinen MRT5 über die Strecke Fern Bay Club getrieben. Wie schon beim ersten Rennen waren wieder einige neue Gesichter anwesend und das Starterfeld war mit 15 Fahrern voll.

Das Rennen wurde von Philipp Hildebrandt dominiert, der das komplette Feld deklassierte.



Mit großem Abstand zu seinen Vorderleuten und seinen

Fahrer	Wagen	Runde	Gesamt
1 Tobias Walter	XR GT	0:59.15	59:55.06
2 P. Kempermann	XR GT	0:59.21	+0:19.12
3 Marco Saupe	XR GT	0:59.10	+0:24.63
4 Frederik Roth	XR GT	0:59.25	+0:25.38
5 (VR) DomFingerhut	XF GTI	0:59.55	+0:37.36
6 GPM Peter Dikant	XF GTI	0:59.57	+1:08.15
7 SFIS Thomas Busack	XF GTI	0:59.80	+1:22.14
8 Matthias Oltmanns	XF GTI	0:59.95	+1:35.07
9 (VR) W. Reichert	XF GTI	1:00.26	+1:48.60
10 Michael Margenthal	XF GTI	1:00.15	+2:02.41
11 Peter Wyder	XF GTI	1:00.78	+3:34.54

Fahrer	Wagen	Runde	Gesamt
1 Phil Hildebrandt	MRT5	0:43.57	59:55.24
2 Alex Marx	MRT5	0:44.23	+0:41.42
3 Tobias Walter	MRT5	0:44.32	+0:41.92
4 Christian Koch	MRT5	0:44.53	+1:07.36
5 (VR) DomFingerhut	MRT5	0:44.40	+1:24.21
6 Marco Saupe	MRT5	0:44.86	+1:46.90
7 GPM Peter Dikant	MRT5	0:44.64	+1:48.42
8 Michael Margenthal	MRT5	0:44.99	+2:27.82
9 (VR) W. Reichert	MRT5	0:45.60	+2:35.83
10 Matthias Ryll	MRT5	0:45.06	+3:30.18
11 Thomas Schlaesser	MRT5	0:45.25	+3:33.74
12 Matthias Oltmanns	MRT5	0:45.25	+3:40.71
13 SFIS Thomas Busack	MRT5	0:44.63	+4:36.05

Verfolgere n belegte Fingerhut den 5. Rang und war damit im Rennen bester GTI.

Das Rennen gewann Walter 20 Sekunden vor dem Trio Kempermann, Saupe, Roth. Timo Föllner, Matthias Ryll und Thomas Horn sahen die Zielflagge nicht.

Zweiter wurde Alex Marx, der sich am Ende nach einem packenden Fight gegen Tobias Walter durchsetzen konnte. Neuling Christian Koch wurde hervorragender Vierter nach einer furiosen Aufholjagd. Da er das falsche Setup gewählt hatte, musste er aus der Box dem Feld hinterhereilen. Auch diesmal gab es ein paar Ausfälle. Markus Papenbrock und Phil Kempermann stellten ihre Boliden vorzeitig ab.

Diese Trophy bot schon einmal einen Vorgeschmack auf die Saison 2005. Die vollen Starterfelder sorgten für viel Action auf der Rennstrecke, Zuschauer und Fahrer waren von den Rennen begeistert.

Die vielen engen Fights und die packenden Duelle um Zehntelsekunden machten Lust auf mehr und so blieben einige der Neulinge und meldeten für die GLC 2005.

Dominic Fingerhut

Tabelle oben: Ergebnis South City Classic
Tabelle unten: Ergebnis Fern Bay Club

Die Faszination der NASCAR

Interessante Kurz-Geschichten zum Staunen und Schmunzeln rund um den wahrscheinlich schönsten Sport

Quelle: Mathias Brunner, F1-Redakteur bei MOTORSPORT AKTUELL, by Christian Heuer

Der Renn-Nomade

Richard Petty hat über David Pearson einmal gesagt: "Wenn es einen fürchterlichen Unfall gibt und vor mir biegt Dave direkt in die Wiese ab, dann folge ich ihm. Denn ich weiß, daß sein Weg der cleverste ist. Ich vertraue ihm blind."

Pearson ist weniger gesellig als Richard Petty. Er hat nicht den Witz von Buddy Baker oder die Sensibilität eines Bobby Allison. Er hat in seinem Leben nicht so viele haarsträubende Abenteuer erlebt wie Cale Yarborough, aber Pearson ist mit 105 Erfolgen Zweiter der ewigen Siegerliste der NASCAR. Und was Lorbeeren auf den Superspeedways angeht, nimmt er es mit König Richard allemal auf. Um Davids Rekord von 51 Superspeedway-Triumphen während lediglich acht Saisons auszulöschen benötigt Petty sechzehn Jahre.

"Meine Familie war bettelarm." blendet Pearson in die Vergangenheit zurück.

Seine Eltern schufteten in einer Baumwollfabrik in Whitney Mills / South Carolina.

Er arbeitete als Kind ebenfalls dort, aber es war ihm zu hart. Zudem mußte er noch zur Schule.

Sein erstes Rennauto ist ein 36er Ford. Vierzig Dollar muß er für das übel zugerichtete Coupe hinblättern.

Seine Mutter bot ihm dreißig Dollar, falls er sich von dem Wagen trennen würde. Er verkaufte ihn für siebzig Dollar, bekam die dreißig Dollar von seiner Mutter und mit den nun hundert Dollar kaufte er sich einen vernünftigen Rennwagen.

Seine Eltern haben Davids Leidenschaft für den halsbrecherischen Sport nie verstanden. Es war ihnen aber immer noch lieber, daß er sich damit ein paar Dollar verdient, als sich in der Fabrik zu Tode zu schufteten. Pearsons Mutter starb kurze Zeit darauf. Pearson brach die Schule ab und widmete sich ganz seinem neuen Wagen, einem 40er Ford. Als Überrollbügel verwendete er die Eisenstangen von Mutters Bettgestell.

Er wird Nomade, der im ganzen Bundesstaat umherzigeunert. Fünf Abende pro Woche fährt er Rennen und das Preisgeld steckt er auch gleich wieder in seinen Rennwagen. 1960 wird der junge Kerl aus Spartanburg / South Carolina NASCAR-Rookie of the Year.



David Pearson

Ein Jahr nach einem gewissen Richard Petty.

Im Süden ist der breitschultrige Bursche längst ein Dirttrack-Star. Trotzdem reicht das Geld für einen Grand-National-Wagen nicht. Schließlich willigt sein Vater ein ihm die fehlenden 2.000 Dollar zu borgen.

Davon kauft er sich einen 59er Chevy. Als Visitenkarte kann Dave 30 Siege in 42 Dirttrack-Rennen und den Meistertitel seines Heimatstaates vorweisen.

Ein Jahr später sitzt er bereits in einem Dodge-Werksauto. Cotton Owens, zuerst ein erfolgreicher Pilot, dann ein angesehener Teamchef und Joe Littlejohn, ein Streckenbesitzer, haben ihre Beziehungen zu Detroit spielen lassen. Beide stammen übrigens rein zufällig aus Spartanburg...

Das erste Rennen des neuen Werkspiloten ist das "World 600" in Charlotte.

Pearson gewinnt es. Einfach so. Als hätte er sein Leben lang nichts anderes getan. Er gewinnt in diesem Jahr auch noch in Daytona und Atlanta.

Die Stockcar-Welt steht Kopf und die Zeitungen schwärmen in Anlehnung an den Jungen mit der Steinschleuder aus der Antike - Little David, der Riesentöter !

Pearson ist so talentiert, daß er einmal auf einer ihm völlig unbekanntem Rennstrecke europäischer Art im ersten Training alle Stars um zwei Sekunden verblasen hat.

Zwei Sekunden ! Wo doch die anderen Piloten dort jeden Stein gekannt haben.

1961 führt er in Charlotte mit nicht weniger als 5 Runden Vorsprung auf Fireball Roberts das Rennen an. Zwei Meilen vor Schluß platzt ihm ein Reifen. An die Box will er nicht, also holpert er auf der Felge weiter und gewinnt am Ende immer noch mit zwei Runden Vorsprung.

Obwohl Dave in den folgenden sechs Jahren einmal Meister wird und auf den Shorttracks viel Erfolg hat,

verspielt er immer wieder sicher scheinende Siege auf den Superspeedways. Cotton Owens nennt es Unbeherrschtheit. In Charlotte führt er und wirft sein Auto kurz vor dem Ziel in die Mauer. Räder brechen, weil er mit dem Material zu hart umspringt. Er will jede Runde eines Rennens in Führung liegen. Dieser Mangel an Geduld hat ihn Dutzende von Siegen gekostet. Ein Rennfahrer muß pro Rennen nur eine Runde führen, nämlich die letzte. Das hat David lange nicht begriffen.

Als Pearson als Nachfolger von Fred Lorenzen zu Holman & Moody wechselt ist er fast unschlagbar. Er wird 1968 und 1969 Meister. Nach einem heftigen Streit mit John Holman über die Anteile am Preisgeld verläßt er den erfolgreichen Rennstall Hals über Kopf. Zwei Jahre fährt er für einen undurchsichtigen Geschäftsmann namens Chris Vallo, dessen violette Autos eine Beleidigung des guten Geschmacks sind.

Teambesitzer Glenn Wood steckt zu jener Zeit etwas in der Klemme. Da Ford sich werkseitig zurückgezogen und als erstes den Geldhahn zugedreht hat, überredet Wood Indy-Star A.J. Foyt, für ihn ein paar Rennen zu fahren. Wood hofft, durch die Verpflichtung des berühmten Foyt, einen Sponsor aufzugabeln.

Und prompt stellt A.J. seinem neuen Boss einige Leute der Firma "Purolator" (Motorenzubehör) vor, die sich spontan bereit erklären, das neue Team zu finanzieren.



Foyt kann wegen der Indycar-Rennen nur ein paar NASCAR-Läufe fahren, also engagiert Wood als zweiten Fahrer Dave Pearson.

1973 wird in Spartanburg ein Dave-Pearson-Tag veranstaltet. Der eher schüchterne Pearson hat nächtelang Alpträume. Er versuchte immer wieder den Organisatoren die Idee auszureden. Seine schlimmste Vision war, daß alles bereit steht und niemand erscheint. Noch grauenhafter jedoch war die Vorstellung eine Rede halten zu müssen.

Es wurde eine ziemlich kurze Rede. Pearson fühlte sich wie Erzrivale Petty im Rennwagen am wohlsten.

Während eines Rennens hat er sich regelmäßig Zigaretten angesteckt um seinen Schnitt von drei Päckchen am Tag zu halten.

Dazwischen hat er kiloweise Kaugummi vertilgt. Vor den Rennen klebte er immer einige auf sein Armaturenbrett.

Seine grauen Haare haben ihm den Titel "The Grey Fox" oder "Silver Fox" eingebracht.

In Darlington, wo Pearson zehnmal triumphierte, muß er auch die größte Blamage einstecken. 1979 läßt der Silberfuchs bei einem Boxen-Stop nicht nur die alten Reifen sondern auch sein Hirn zurück. Er liegt an vierter Stelle, als er für einen planmäßigen Boxenstop reinkommt. Team-Chef Glen Wood beschließt alle vier Reifen zu wechseln, aber Pearson hat nur Augen für den Leader Darrell Waltrip, der ebenfalls hereinkommt. Er weiß, er kann Waltrip nur abfangen, wenn er als Erster aus der Box rauscht.

Pearson glaubt, daß nur auf der rechten Seite frische Reifen aufgezogen werden. Als seine Crew auf die andere Seite hetzt und links die Radmuttern löst wirft Pearson den Wagen an. Der Mechaniker Eddie Wood schreit: "Was?!" Dave versteht: "Los!" und gibt Gas.

Sehr weit ist er nicht gekommen. Dreißig Meter nach seinem bemerkenswert flotten Start haben sich die beiden Räder vom Wagen verabschiedet und eine aufregende Reise vorbei an bremsenden Autos und zur Seite hechtenden Mechanikern begonnen.

Den Verlust des Rennens hat Pearson verschmerzt, aber das sich die ganze Rennstrecke über ihn kaputtgelacht hat ist ihm lange sauer aufgestoßen. In den letzten Jahren hat Dave nur wenige Rennen bestritten. Pearson, der später einen Rennstall besaß, wehrte sich dagegen als Ex-Fahrer bezeichnet zu werden. Fragte mal wieder ein Reporter, dann behauptete er immer, daß er seine Karriere nur unterbrochen hat.



Glen Wood

Als er schließlich vor das Mikro trat und die 1.200 Leute sah die erwartungsvoll zu ihm aufschauten vergaß er völlig den Text. Alles.

Wenn wir uns in Erinnerung rufen, welche Fähigkeit den Fuchs am meisten auszeichnet, haben wir auch eine von Davids Stärken beschrieben.

VR Trophy "Wo hängt denn nun der Hammer?"

Vergleichsrennen

360er Modena gegen Porsche

Das 3-Tage Event was sich die GTR Verantwortlichen da ausgedacht hatten, brachte die Gemüter schon vorher in Wallung. Die eingefleischten Porschefahrer brüsteten sich mutig gegen die italienische Feinkost aus dem Hause Ferrari. Hinter vorgehaltener Hand vermutete man sogar den Mafia-Boss "Don Cravallo" in einen der flachen Fludern unter einem Pseudonym sitzen zu sehen.

Als erstes mussten nun die Ferraristi in Barcelona an den Start gehen. Man kann sagen was man will, aber was passt besser unter die südländische Sonne als diese wunderschönen Grazien der Rennpisten.



Dieses Heck sah so mancher...

Kommen wir nun zum Qualifying, denn es reichte natürlich nicht aus nur schön auszusehen, sondern hier mussten die 8 Zylinder zeigen was in ihnen steckte.

Am besten zeigte das Mike Meyer, der eine 1:43.580 auf den Asphalt zauberte. Ist Mike der ominöse Don, der unter mafiösen Einfluss ein paar extra Pferde implantiert bekommen hat?

Wir werden es sicher nicht herausbekommen oder sagen wir es ist gesünder nicht weiter drüber nachzudenken.



...überall Maranello

Mit einem respektablen Abstand kommt dann die 1:45er Meute angeführt von Christian Birke auf Platz 2 und Marcus Auer auf Startplatz 3. Bis zum 16. Platz von Sven Kowalik lagen alle innerhalb einer Sekunde. Das ist einfach unglaublich.

Die Spannung und der Druck war damit dann auch sehr hoch und letztlich sollte derjenige am besten abschneiden der mit dieser Situation am besten umgehen konnte. Immerhin starten 24 Fahrer in das Rennen, die eigentlich alle eine Chance haben aufs Podium zu kommen. In den Motorhomes rauchten nun die Köpfe mit welcher Taktik man denn nun am besten durchkommt.

Einige setzten alles auf eine Karte und gingen mit weichen Reifen auf der Forderachse ins Rennen, aber auf 2 Stop und ein paar Fahrer füllten den Tank bis zum Rand voll, zogen sich die mittelharten Schlappen auf um mit einem Stop auszukommen.

Also waren am Start dann auch unterschiedlich schwere Fahrzeuge zu finden, was zusätzlich noch eine kleine Hürde bedeuten könnte wenn ein 1 Stoppler vor einem 2 Stoppler fährt der sich entsprechend breit macht.

Nun denn, genug der Vermutungen, lassen wir die grünen Lampen aufleuchten. Los geht's...

Die Meute lässt sich nicht zweimal bitten und fliegt die



Wer steht da "Pate"?

Start/Ziel Gerade hinunter und als erster kann sich Mike Meyer in Führung setzen.

Dahinter lauern aber auch schon Ch. Birke und G. Fürstner. Dieser Gruppe gesellten sich dann noch Tom Michel und Marcus Auer zu.

Einen ersten Ausrutscher leisteten sich die beiden RGW Fahrer M. Morgenthal und M. Ryll synchron beim einbiegen in die Elf Kurve. Kleine Fehler große Wirkung, denn fast das komplette Feld zieht damit an ihnen vorbei. Aber auch Stefan Fischer musste dran glauben, der bis zur 6. Runde noch auf Platz 6 lag und sich dann aber in der Würth Schikane verbremste und seinen Renner im Kiesbett einparkte. Er konnte vorerst aber weiterfahren, viel aber bis auf P19 zurück. Vorn blieb es derweil beim alten, Meyer vor Fürstner, Birke und Michel. A. Kahlert und C. Pinzengruber versuchten den Kontakt zur Spitzengruppe nicht abreißen zu lassen.

In der Runde 8 dann auch schon die ersten Ausfälle mit S. Fischer, ihm folgte eine Runde später Andreas Zeyen.

Ab Runde 12 begannen die ersten ihre Boxenstops angeführt von G. Fürstner (P2) und gleich dahinter T. Michel (P4). Auch M. Meyer folgte eine Runde danach. Die 1 Stoppler wie Ch. Birke konnten nun zeigen ob sie mit der Taktik richtig liegen. M. Morgenthal spülte es nun mittlerer Weile sogar bis auf den 4. Platz vor und machte mächtig Druck auf M. Auer (P3). Als nächstes ist Ausfall Nummer 3 zu beklagen mit M. Papenbrock der sichtlich mit den Reifen und deren Haftung Probleme hatte. So langsam kommen wir in die Bereiche wo auch die Fahrer der 1 Stop Taktik rein mussten. Zuerst tat dies Ch. Birke, dahinter folgten M. Auer und M. Morgenthal musste zwangsläufig auch rein, da er sich abermals einen Dreher erlaubte.



Die Pitcrews machten sich also bereit.

M. Meyer konnte nun vorerst die Führung wieder übernehmen vor G. Fürstner.

Im hinteren Feld sah man zwischenzeitlich auch schon die ersten Auflösungserscheinungen.



Da wurde sich locker flockig schon mal einer kompletten Frontschürze entledigt. Auch einige interessante Karosserieverformungen konnten beobachtet werden. Topdesigner Colani hätte das nicht besser hinbekommen.

Zurück zum Rennen. Die Positionen waren nun erst mal besetzt und für Ch. Birke hieß es nun abzuwarten wann die beiden Führenden Meyer und Fürstner in die Box gehen. Meyer leistete sich schon den ersten Verbremser.

Fürstner traf es sogar noch etwas schlimmer als er in der Campsa Kurve abflog und dabei die Leitplanken tuschierte. Er lies seine Boxencrew sofort in der gleichen Runde zum Stop antreten. Es war langsam abzusehen das die Einstop Taktik von Ch. Birke die ersten Früchte tragen sollte, denn er kam Runde für Runde näher.

M. Morgenthal kämpfte sich in der Schlussphase wieder bis auf P4 vor und

hatte sogar noch das Podest im Blickfeld, aber leider kam es zu einem Missverständnis mit einem zu Überrundenden Fahrer. Die Reifen an M. Auer's Ferrari liessen 5 Runden vor Schluss dramatisch nach. T. Michel verformte seinen Ferrari zwischenzeitlich noch und viel am Ende sogar bis auf den P16 zurück und somit aus dem Finalrennen bei dem die ersten 12 Fahrer gegen die ersten 12 aus dem Porscherennen antreten werden. Dazu sagte er folgendes: "2 Stops Mittel/Mittel lief auch anfangs alles ganz gut 4. Platz, nach 2. Stopp Platz 6. danach Chaos 2 Ausflüge ins Kiesbett

Platz 12, schliesse wieder auf und hatte den Platz 11 in greifbarer Nähe, da schmeiss ich doch die Karre 2min vor Schluss an die Wand, alles verbogen nix geht mehr...".

Ch. Birke fährt knapp vor M. Meyer über die Ziellinie und freut sich sichtlich. Er sagt nach dem Rennen: "Hehe, Strategie ging perfekt auf. Den Speed der ersten konnte ich am Anfang nicht mitgehen, also einfach mein Rennen gefahren. Eine runde länger und der Mike hätte mich wohl gehabt."

Michael Morgenthal

RÜCKSPIEGEL

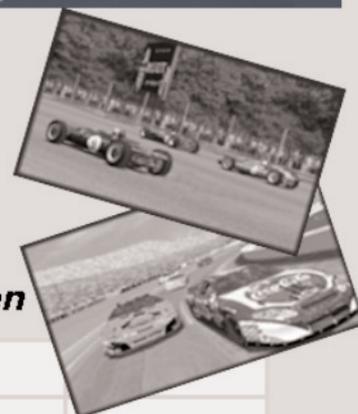
Das wöchentliche Magazin des VR e.V.

Alle Themen, Berichte und Statistiken aus 2004



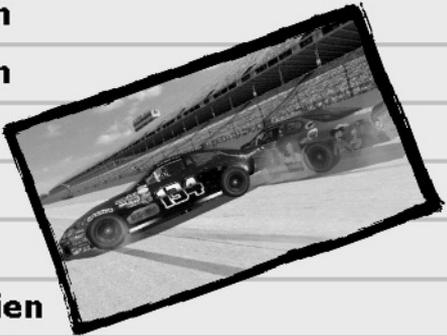
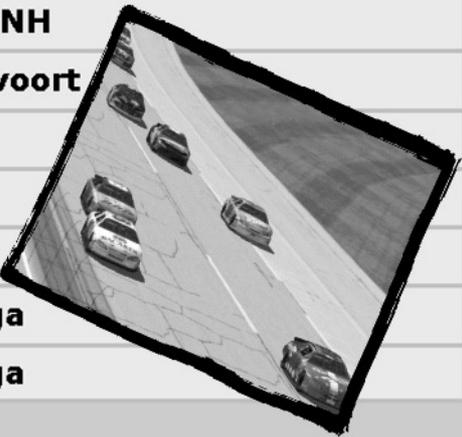
Berichte der Deutschen Online Meisterschaften

Ausgabe	Seite/n	Titel	
1	08	Sponsorengelder für die DOM 2004	
4	21	DOM Rennen in Richmond	Nascar
5	19	DOM Rennen in Michigan	Nascar
6	24	Newbie Regeln. Der Weg in die DOM	
7	17	DOM 2 in Daytona	Nascar
7	20/21	DOM 1 in Daytona	Nascar
8	15-17	DOM 1 in North Carolina	Nascar
8	18-20	DOM 2 in North Carolina	Nascar
10	15/16	DOM 2 in Las Vegas	Nascar
10	17	DOM 3 in Las Vegas	Nascar
10	20/21	DOM 1 in Las Vegas	Nascar
11	3	Die ersten Absteiger der Nascar DOM -1	Nascar
11	4/5	DOM-2 in Atlanta	Nascar
11	19/20	DOM 1 in Atlanta	Nascar
11	21-23	DOM GPL Monaco	GPL
12	13	DOM 3 in Darlington	Nascar
12	14/15	DOM 2 in Darlington	Nascar
12	16/17	DOM 1 in Darlington	Nascar
13	4/5	DOM 2 in Bristol	Nascar



Ausgabe	Seite/n	Titel	
13	6/7	DOM 1 in Bristol	Nascar
14	14-13	DOM GPL Kyalami	GPL
14	22/23	DOM 3 in Bristol	Nascar
15	10/11	DOM 2 in Texas	Nascar
15	14/15	DOM 3 in Texas	Nascar
15	18/19	DOM 1 in Texas	Nascar
16	15/16	DOM 2 Martinsville	Nascar
16	17/18	DOM 1 Martinsville	Nascar
16	21/22	DOM 3 Martinsville	Nascar
17	14/15	DOM 2 Talladega	Nascar
17	16/17	DOM 3 Talladega	Nascar
17	18/19	DOM 1 Talladega	Nascar
18	4/5	DOM-2 Californien	Nascar
18	8/9	DOM-1 Californien	Nascar
18	12/13	DOM-3 Californien	Nascar
21	3/4	DOM 1 in Lowes	Nascar
21	11/12	DOM 2 in Lowes	Nascar
22	11/12	DOM 3 in Dover	Nascar
22	13/14	DOM 2 in Dover	Nascar
22	25/26	DOM 1 in Dover	Nascar
23	3	Auf- und Absteiger DOM Nascar	Nascar
23	6	DOM 1 Pocono	Nascar
23	10/11	DOM 3 Pocono	Nascar
23	16/17	DOM 2 Pocono / C. Wegener	Nascar
24	6/7	DOM 3 in Michigan	Nascar
24	12/13	DOM 1 in Michigan	Nascar
25	6-9	DOM 3 Infineon	Nascar
25	10+14	DOM 1 Infineon	Nascar
25	11-13	DOM 2 Infineon	Nascar
26	3-6	DOM 3 Daytona	Nascar



Ausgabe	Seite/n	Titel		
26	14/15	DOM 2 Daytona		Nascar
26	16/17	DOM 2 Chicago		Nascar
26	22/23	DOM 3 Chicago		Nascar
28	10-12	DOM 3 New Hampshire		Nascar
28	13-16	DOM 2 New Hampshire		Nascar
29	21/22	DOM 2 in Pocono		Nascar
29	23-26	DOM 3 in Pocono	Nascar	
30	9/10	DOM 1 Indianapolis		Nascar
30	17-20	DOM 2 Indianapolis		Nascar
30	21-24	DOM 3 Indianapolis		Nascar
31	10-14	DOM 2 Watkins Glen		Nascar
32	20/21	DOM 1 Michigan		Nascar
32	22+25/26	DOM 3 Michigan		Nascar
32	27-29	DOM 2 Michigan		Nascar
33	16-21	DOM 3 Bristol		Nascar
33	22/23	DOM 2 Bristol		Nascar
33	24	DOM 1 Bristol		Nascar
34	10-13	DOM 3 Californien		Nascar
34	14-16	DOM 2 Californien		Nascar
34	17/18	DOM 1 Californien		Nascar
35	4	DOM 3 Richmond		Nascar
35	5	DOM 2 Richmond		Nascar
35	6-9	DOM 1 Richmond		Nascar
36	16/17	DOM 2 Rennen NH		Nascar
36	22-24	DOM GPL Zandvoort		GPL
37	14-16	DOM 1 Dover		Nascar
37	17-19	DOM 3 Dover		Nascar
37	20	DOM 2 Dover		Nascar
38	3-5	DOM 1 Talladega		Nascar
38	15-18	DOM 3 Talladega		Nascar

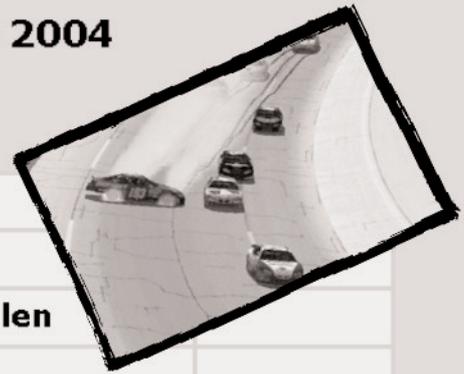
Ausgabe	Seite/n	Titel	
38	21/22	DOM 2 Talladega	Nascar
38	24-26	DOM GPL Rouen	GPL
39	11/12	DOM 3 in Kansas	Nascar
39	16-19	DOM 2 in Kansas	Nascar
39	20/21	DOM 1 in Kansas	Nascar
40	3-5	DOM 3 Charlotte	Nascar
40	15-17	DOM 1 Charlotte	Nascar
41	4	DOM 1 Martinsville	Nascar
41	11/12	DOM 2 Martinsville	Nascar
42	5+9	DOM 1 Atlanta	Nascar
42	22/23	DOM 2 Atlanta	Nascar
42	25-28	DOM 3 Atlanta	Nascar
43	11	DOM 1 Phoenix	Nascar
43	12	DOM 1 - GTR Regeln	GTR
43	13/14	DOM 2 Phoenix	Nascar
44	5+16/17	DOM 1 Darlington	Nascar
44	15	DOM 2 Darlington	Nascar
45	15-18	DOM 2 Richmond	Nascar
45	19/20	DOM 1 Richmond	Nascar
46	3/4	DOM 3 Richmond	Nascar
46	13/14	DOM 2 Homestead	Nascar
48	25/26	DOM 1 Finalrennen	Nascar
48	27	DOM 1 Comments	Nascar
48	28-31	DOM 1 Interviews	Nascar
50	28/29	Regeln DOM GNL 2005	Nascar



Alle Themen, Berichte und Statistiken aus 2004



German Nascar League Open 2004



Ausgabe	Seite/n	Titel
1	11	Pro Open Auftakt Talladega
3	11	GNL Open Rennen in Watkins Glen
4	10	GNL Open Richmond
6	9	Daytona - Start der GNL Saison 2004
7	4/5	Pro Open Daytona
10	18/19	Pro Open Las Vegas
12	8-10	Pro Open Darlington
15	12/13	Pro Open Texas
17	9/10	Pro Open Talladega
21	15	Pro Open Lowes
23	5	Pro Open Pocono
25	3/4	Pro Open Infineon
29	11	GNL Open in Pocono
33	3/4	Pro Open Bristol
37	23	Pro Open Dover
39	5/6	GNL-Open in Kansas



Weekend Thunder Series 2004

Ausgabe	Seite/n	Titel
1	12	Auftaktrennen Weekend Thunder
3	24	Weekend Thunder Watkins Glen
4	18	WT-SCS in Richmond
5	23	Weekend Thunder Michigan
7	18/19	Weekend Thunder Daytona
10	22	WT-SCS Cup in Las Vegas
12	20/21	Weekend Thunder Darlington
16	10/11	Weekend Thunder Texas
17	20/21	Weekend Thunder
19	10-12	Weekend Thunder Top-5



Ausgabe	Seite/n	Titel
27	3/4	Weekend Thunder Chicagoland
30	11-13	WT SCS Indi
32	9-11	WT SCS WatkinsGlen
33	12/13	WT SCS Bristol
37	3-5	WT SCS Michigan
37	21/22	WT SCS Dover
39	28-31	WT SCS Kansas
42	19-21	WT SCS Martinsville
44	12-14	WT SCS Phoenix
46	5-7	WT SCS Homestead
48	8-10	WT SCS Richmond



German Road Racing League 004

Ausgabe	Seite/n	Titel
1	7	Das neue Regelwerk der GRRL
3	5	Die offizielle Starterliste der GRRL 2004
7	22-24	GRRL Portland
9	22	GRRL Rennen in Longbeach
11	16-18	GRRL- Oulton Park
14	13	GRRL Rennen Zandvoort
15	7-10	GRRL Zandvoort
16	14	GRRL Trophy Road Atlanta
18	23	GRRL Trophy Canada
19	16-18	GRRL Kanada
22	8-10	GRRL Silverstone
28	3-5	GRRL Trophy Sebring
29	3-7	GRRL Rennen Sebring
29	12-14	GRRL Trophy in Laguna Seca
31	3-5	GRRL Monterey
31	17/18	GRRL Trophy Infineon
33	6-8	GRRL Trophy Rivers
34	3-6	GRRL Riverside
36	8-13	GRRL Kyalami

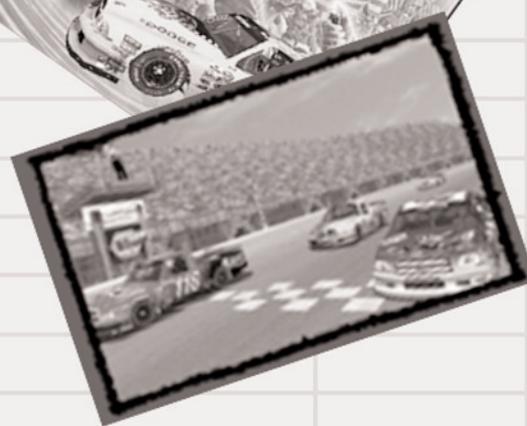
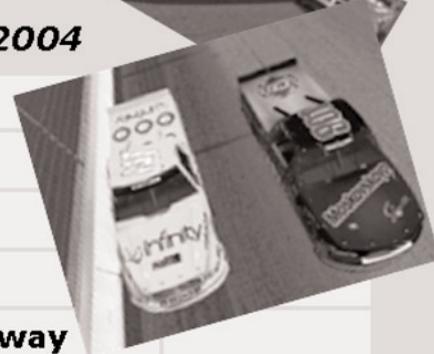


Ausgabe	Seite/n	Titel
37	11-13	GRRL Trophy
40	12-14	GRRL Trophy
45	9-11	GRRL Langstrecke
47	14-16	GRRL Trophy Rouen
48	18/19	GRRL Trophy
49	12-17	GRRL Trophy 2004
49	20-23	GRRL Road Amerika



German Nascar Truck Racing League 2004

Ausgabe	Seite/n	Titel
1	12	Truck Premiere in Michigan
3	10	GNL Truckrennen in Portland
5	20/21	Truckrennen in Darlington
9	4/5	Truckrennen auf dem I-70 Raceway
11	24	Truckrennen Atlanta
14	6/7	Truckrennen Bristol
17	11-13	Truckrennen CTS
19	13-15	Trucks in Mesa Marin
23	8	Trucks in Dover
24	10/11	Trucks in Michigan
27	8/9	Trucks in Milwaukee
30	14/15	Trucks Power Stroke 2
32	8	CTS Heartland Park
34	7	Trucks in Pikes Peak
36	3	CTS New Hampshire
38	23	Trucks in Memphis
42	10	Trucks in Homestead
44	4	Trucks Letztes Race
44	10	Trucks Rückblick 2004





German Grand Prix Legends Challenge 2004

Ausgabe	Seite/n	Titel
1	14/15	Chassisvergabe GGPLC
1	22	Rookie Cup
1	24	Race of Champions GPL
2	23	Rookie Cup Kyalami
3	23	Saisonauftritt GGPLC JS-Cup Kyalami
3	26/27	Jackie Stewart Cup GGPLC Kyalami
4	11	GGPLC JBC Kyalami
4	20	GPL Rookies in Sandown
5	25	Borbely siegt erneut im GGPLC
5	26/27	Jim Clark Cup Sandown
6	10/11	GPL JBC in Sandown
6	8	Rookies in Monaco
7	25/26	GGPLC JCC Monaco
8	27/28	GGPLC JRC Monaco
8	29/30	GGPLC JBC Monaco
8	31/32	GGPLC JSC Monaco
9	18	Jochen Rindt Cup in Mosport
9	20/21	Jackie Stewart Cup in Mopsort
10	4/5	GGPLC Jim Clark Cup Mosport
14	17-19	GPL-JCC Lime Rock
14	20/21	GPL-JSC Lime Rock
14	24-26	GPL-JRC Lime Rock
16	19/20	GPL JRC-Monza
17	6-8	GPL-JCC Monza
18	20-23	GGPLC-Jackie Stewart Cup Estoril
19	26	GPL-JSC Zandvoort
20	14-17	GPL-JCC Rennen 16.05.
22	27-29	GPL-JCC Cup Nürburgring
27	10	GPL JRC in Road Atlanta



Ausgabe	Seite/n	Titel
27	13/14	GPL JCC in Road Atlanta
29	14	Gerüchte um die GGPLC
29	27-29	GPL in Silverstone
31	8	Fahrerkarussell GPL
31	15/16	GPL JCC in Goodwood
33	14/15	GPL JCC Watkins Glen
33	25-27	GPL JCC Watkins Glen
35	3	GPL JRC Albi
35	12-14	GPL JCC Albi
40	24/25	GPL JCC Rouen
42	24	GPL JRC Keimola
43	18/19	GPL JCC Keimola
44	3	GPL JRC Spa
44	19/20	GPL JCC Spa
46	11/12	GPL JRC Mexico
47	17-21	GPL JCC Rückblick
48	20-24	GPL JCC Rückblick
49	25-31	GPL JCC Rückblick
50	13-17	GGPLC Rückblick 2004
50	15	Chassisvergabe GGPLC



German Grand Prix Legends Langstrecken Pokal

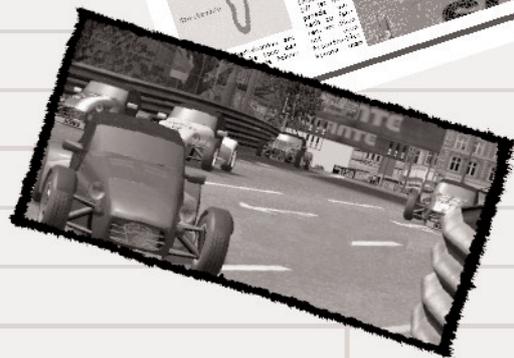
Ausgabe	Seite/n	Titel
2	18	Siegerschwemme in Kyalami
4	19	GPLLP Rennen in Sandown
6	5	GPLLP Monaco - Kurzmeldungen
8	10/11	GPLLP Langstreckenpokal
14	3	GPLLP Lime Rock
15	16/17	Langstreckenpokal Monza
17	22/23	GPL Langstrecke Estoril
18	10/11	GPL Langstrecke Zandvoort



Ausgabe	Seite/n	Titel
21	5-7	GPLLP Nürburgring
26	18/19	GPLLP Trophystart
31	9	GPLLP Goodwood
32	23/24	GPLLP Watkins Glen
39	27	GPLLP in Rouen
43	15/16	GPLLP Spa
44	21	GPLLP in Spa

German Live for Speed Challenge

Ausgabe	Seite/n	Titel
30	3-5	1. Lauf LFS Meisterschaft
32	4-7	LFS Fern Bay
33	9-11	GLC South City
36	18-20	LFS Fern Bay Green
38	12-14	GLC Lauf 6
39	22-26	L.F.S. in Fern Bay
40	18-23	GLC South City
42	3/4	9.Lauf GLC
44	22/23	LFS Blackwood
48	11-14	LFS South City
50	30-33	LFS Fern Bay



Andere Ligen

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
3	22	Infos aus anderen Ligen	
4	5	Nachrichten aus anderen Ligen	
29	15	TRTC in Bathurst	
32	30/31	NSCL gestartet	D. Rüller
39	9	RTC und Newsticker	G. Ritter
41	5	Andere Ligen	G. Ritter
42	31	RTC in Monza	G. Ritter
43	3	RTC Lime Rock Mount	Th. Ettig

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
44	18	RTC Road Atlanta	G. Ritter
45	21	RTC	Th. Ettig
47	3	RTC Le Mans	G. Ritter
47	9	RTC Rouen	Th. Ettig
49	10	RTC Elkard Lake	Th. Ettig
49	11	RTC Spa	Th. Ettig



Sonstige Rennberichte

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
1	19	CTS Debakel I-70	D. Rüller
1	16	Eine Frage der Ehre GNL vs GPL	J. Nobbers
2	13	Wilke repräsentiert BRD in den USA	D. Wilke
2	26	Eine Frage der Ehre GPL Part Kyalami GNL vs. GPL	A. Rühl, R. Frey
2	27	Eine Frage der Ehre GPL Part Monza GNL vs. GPL	A. Rühl, R. Frey
3	12/13	Eine Frage der Ehre Nascar Teil Texas	R. Frey
8	12	NSC Richmond - FSRL-Sorgen	B. Braam
8	13/14	Challenge Cup North Carolina	J. Nobbers
8	21	GPL Rookie Cup in Mosport	GPL
9	3	Team Forge übernimmt Lausitzring	Nascar
9	6	Traumrennen des Rainer Merkel	GPL
10	12	Challenge Cup Las Vegas	Nascar
11	7	Challenge Cup in Atlanta	Nascar
13	9	Rookies in Lime Rock	GPL
16	12/13	NWL-VR Nürburgring	TPTCC
18	16	GPL Rookie Cup	GPL
22	15	Rookies in Dover	Nascar



Erlebnisberichte/Kurzgeschichten

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
2	4-11	Abenteuer Indien mit Axel Hof	D. Rüller
3	4	Carrerabahn von Michael Hoppermann	D. Rüller
3	15-17	Erlebnisbericht von T. Walter (Eine Frage der Ehre)	T. Walter
4	12	Faszination Nascar	Ch. Heuer
5	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
6	6	Faszination Nascar	Ch. Heuer
6	18/19	Imax Nascar Film in Berlin	T. Eberius
7	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
7	16	Wandertag der VR	St. Schmidt
8	4-8	Sebastian Bach - Flussabwärts	S. Bach
9	8-10	Dirk Wilke auf dem Charlotte Motorspeedway	D. Wilke
9	17	Faszination Nascar Kurzgeschichte	Ch. Heuer
10	6-8	Dirk Wilke in Amerika	D. Wilke
10	14	Faszination Nascar - Kurzgeschichte	Ch. Heuer
11	6	Faszination Nascar	Ch. Heuer
12	4/5	Faszination Nascar	Ch. Heuer
13	3	Faszination Nascar	Ch. Heuer
14	4/5	Faszination Nascar	Ch. Heuer
14	8-12	Timo Föller: vom BMX zum Kart in die Karibik	T. Walter
15	3	Faszination Nascar	Ch. Heuer
15	5/6	Nascar Cafe in Orlando	Ch. Heuer
16	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
17	4/5	Faszination Nascar	Ch. Heuer
18	6	Faszination Nascar	Ch. Heuer
19	10-12	Faszination Nascar	Ch. Heuer
20	3-7	Betriebsausflug HPM	Ch. Ulrich
20	8/9	Faszination Nascar	Ch. Heuer

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
20	10-13	SimBin Hockenheimring, Bericht von Trützscher, Fiess und Vocke	M.Trützscher, J.Fiess, L.Vocke
21	9/10	Sternschnuppe am Nascarhimmel	Ch. Heuer
21	13/14	Illegale Rennen	Ch. Heuer
22	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
23	12/13	Faszination Nascar	Ch. Heuer
24	4/5	Faszination Nascar	Ch. Heuer
25	5	Faszination Nascar	Ch. Heuer
26	8-12	Smudo beim 24-h-Rennen auf dem Nürburgring	Ch.Heuer, Smudo
26	19-21	Faszination Nascar	Ch. Heuer
27	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
28	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
29	8-10	Faszination Nascar	Ch. Heuer
30	7/8	Faszination Nascar	Ch. Heuer
31	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
32	12/13	Faszination Nascar	Ch. Heuer
32	15-17	Toyota City Gprix	M. Malecki, G. Korbel
35	10/11	Faszination Nascar	Ch. Heuer
36	14/15	Faszination Nascar	Ch. Heuer
37	8-10	Faszination Nascar	Ch. Heuer
38	6	Faszination Nascar	Ch. Heuer
39	14/15	Faszination Nascar	Ch. Heuer
40	10/11	Faszination Nascar	Ch. Heuer
42	6-8	Faszination Nascar	Ch. Heuer
43	7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
44	8/9	Faszination Nascar	Ch. Heuer

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
45	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
46	8-10	Faszination Nascar	Ch. Heuer
47	10/11	Faszination Nascar	Ch. Heuer
48	6/7	Faszination Nascar	Ch. Heuer
49	18/19	Faszination Nascar	Ch. Heuer
50	40-44	Faszination Nascar	Ch. Heuer
50	8-10	Ruhrpott-Treffen	T. Schlottbohm, D. Fingerhut

Teamberichte

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
2	24/25	Auflösung des Teams Fast Greyhounds	D. Hoffmann, D. Reiter
4	15	Teampräsentation Team DIHL	D. Wilke
4	16/17	Vom Ende des Teams GMRT	D. Fingerhut
18	14/15	Team Forge Präsentation	Fingerhut, Hansen
29	16	HPM - Team mit neuem Chef	Ulrich, Wegener

Statistiken und Rekorde

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
2	11	Hall of Fame	Forum
48	16/17	Yellowstatistik 2004	R. Frey, M. McCoy

Historische Berichte aus dem Motorsport

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
16	3-5	6-Rad-Fahrzeug Tyrrell	S. Schmidt
18	18/19	Das schlechteste F1-Rennfahrzeug	S. Schmidt
19	20-24	Alfa Romeo in der F1	S. Schmidt
22	16-24	Patrick Depallier, der letzte Gentleman Fahrer der F1	S. Schmidt
24	14	Giacomelli In Watkins Glen	S. Schmidt
27	11/12	1000 Kilometer von Buenos Aires 1971	S. Schmidt
43	8-10	Formel 1 Historie	S. Schmidt, R. Nyberg

Interviews, Leute, VR Mitglieder privat

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
1	23/24	Interview mit Uli Landgraf (DOM-Meister GGPLC)	J. Forschbach
1	20/21	Interview mit den Gebrüdern Wöhlk	Ch. Heuer
2	20/21	Interview mit den Gebrüdern Ehrling	Ch. Heuer
3	14	Interview mit (Mit)Erfinder des EFDE	A. Rühl
3	18/19	Interview mit den Gebrüdern Papenbrock	Ch. Heuer
4	13	VR Mitglied Nummer 1300	Ch. Heuer
4	22/23	Interview mit Alex und Patrick Marx	Ch. Heuer
5	8-15	Das große Interview mit Klaus Wember	D. Rüller
5	16/17	Was macht Christoph Achterberg?	A. Rühl
6	20-23	Die Geschichte von Kai Uwe Ehrling	Ch. Heuer
7	8-12	Smudo	Ch. Heuer
7	13	Jennifer Plantz. Geburt eines neuen VRLers	J. Plantz
9	7	Gerüchte um Alfred Manzella	D. Rüller
9	11-13	Aufgetankt und abgehoben. Modellflugzeuge	D. Rüller
9	14/15	Manfred und Stefan Bauer	Ch. Heuer
10	9-11	Tim Schröder der Autoverkäufer	D. Rüller
11	8-10	Stefan Hartmann der Gleiswärter	St. Hartmann
11	11-13	Michael Henninger der Forenchef	A. Rühl
12	6/7	Jens Jung und sein Trampolin	Ch. Heuer
12	11/12	Portrait Gregor Borbely	A. Rühl
13	8/9	Stefan Joos - Uhrmacher	D. Rüller
14	8-12	Interview mit Timo Föller	T. Walter
18	3	Das zweitälteste VRMitglied	Ch. Heuer
21	8	VR-Mitglied Nr. 1400	Ch. Heuer

Interviews, Leute, VR Mitglieder privat

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
22	34/35	Martin Thiemts Muscle Car	Ch. Heuer
35	14-16	Tino Reschke und Paintball	Ch. Heuer
36	6/7	Interview Dr.Scholz	St. Schmidt
37	6/7	Klaus Bartlings fliegende Drachen	Ch. Heuer
38	8-11	Interview mit Günter Dachauer	Ch. Heuer
39	7/8	Mitglied 1500 Thomas Busack	D. Rüller
40	6-9	Patricia Bals, die Frau des Fahrers Martin Bals	D. Rüller
41	6-8	Carsten Scheid der Autobauer aus Wolfsburg	D. Rüller
42	12-18	Claudio Ferrera Mitarbeiter bei VW Wolfsburg	D. Rüller
44	6/7	Markus Schreiner	Ch. Heuer
44	11	Interview TruckChamp Maurice Rudolph	J. Nobbers
45	4/5	Michael Staab	D. Rüller
45	8	Mitglied # 1600	D. Rüller
47	7/8	Mitglied 1700	Ch. Heuer
49	3-7	Volker Hackmann	D. Rüller

Leserbriefe

Ausgabe	Seite/n	Titel
5	18	Leserbriefe und Nachrichten anderer Ligen
5	22	Leserbriefe und Fremdligen-News
7	15	Leserbrief und Infos anderer Ligen
8	14	Lesermeinungen und -briefe
10	13	Leserbriefe und Meinungen
11	14	Meinungen zur letzten Ausgabe

**"Je älter ich werde, desto mehr hört man mir zu,
obwohl ich, meiner Meinung nach, das Gleiche sage wie immer..."**

Sir Peter Ustinov

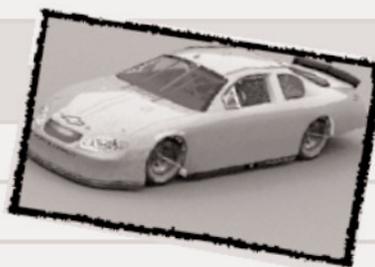
In eigener Sache

Ausgabe	Seite/n	Titel
3	28	Hilfeschrei der Redaktion
9	16	Die Schwierigkeit eine Zeitung zu machen
9	23	Die Zeitung zum Selbermachen
10	3	Vom Duzen und Siezen
15	4	Familienbuch
27	15	Standpunkt Pottenstein
45	22	Nummer 5
46	15	4
47	22	Nur noch 3
48	32	Noch 2 x
49	32	1 und Tschüss
50	3	Geburt des Rückspiegel
50	4	Der erste Probelauf
50	5	Wie man Leser gewinnt
50	6	Rennberichte
50	7	Selbstbeweihräucherung



Workshops

Ausgabe	Seite/n	Titel
1	17	Cardesign Workshop Teil 1
2	14	Car Design Workshop Teil 2
2	19	Cardesigns 2004
3	6	Car Design Workshop Letzter Teil
4	6-8	Der Herr der Federn.....
6	7	Cardesigns aus dem Fahrerlager
12	18/19	Oliver Brückner baut Rennstrecke für Stockcars
22	3-5	Interview mit den GTR Machern
34	8/9	GPL Programmguide



Dies und Das

Ausgabe	Seite/n	Titel	Autor
2	22	Standpunkt + Abwerbeversuch GPL	
3	9	Standpunkt	
4	25	Der abgeschlossene Kurzkrimi	
5	28	Das bittere Ende	
8	14	Standpunkt	
11	15	Absteiger - Aufsteiger - Rookie Cup	
12	3	Der Augentest für alle Fahrer	
18	7	Bausparer sind dumm	
18	16/17	Neuer 2-Rad-Modus und Four-Wheel Modus GGPLC	
23	4	Standpunkt GPL Lexikon Teil 1	M. Saupe
23	7	Standpunkt GPL Lexikon Teil 2	M. Saupe
23	9	Standpunkt GPL Lexikon Teil 3	M. Saupe
23	14/15	Die neuen Strecken GTR	
32	18/19	Game Convention LE	M. MacCoy
36	4/5	Test Richard Burns	M. Trelenberg
43	17	GTR Regelwerk	St. Tschepe
47	4-6	Motor Show Essen	H. Dziekanski
47	13	GTR Sachstand	GTR Team
49	8/9	Schneemärchen	



Berichte des Virtual Racing e.V.

Ausgabe	Seite/n	Titel
1	3	Grußwort René Beitz Standpunkt
1	3	Die Ursprünge, Anfänge und Geschichte der VR
1	5	Merkel bittet zur Kasse / Grußwort Rainer Merkel
1	6	Kommentar Viktor Deri
1	9	VR meets CAR Termin
2	3	VR Kassenwart verlangt Beitrag 2004
2	12	Ursprünge, Anfänge + Geschichte der VR

Ausgabe	Seite/n	Titel
2	16/17	Merkels Einschätzungen der GPL Saison 04
3	7	Die Ursprünge und Geschichte der VR III
3	8	Der Kassenbericht 2003 v.Rainer Merkel
4	4	Merkel bittet zur Kasse
4	14	Ursprünge und Anfänge der VR Teil 4
5	4	Ursprünge, Anfänge + Geschichte der VR Teil 5
5	5	GGPLC Rücktrittsformular
6	4	Preisgelder DOM 2003
6	12/16	Die Einschätzungen der GNL Teamchefs...
6	17	Ursprünge, Anfänge + Geschichte VR
19	3-7	VR meets Car 2004
19	25	VR-Wandertag Teil 1
22	30-33	VR-Wandertag Teil 2
24	3	VR lädt nach Pottenstein
26	13	Pottenstein 2004 Ein Rückblick mit Aufruf
29	17-20	Kanutour auf der Wisant
30	6	Der VR-Psychotest

**Wer nicht weiß, was er selber will,
muß wenigstens wissen, was die anderen wollen.**

Robert Edler von Musil

österr. Novellist, Dramatiker u. Aphoristiker, 1880-1942



Der neue "Rückspiegel" erhältlich
ab 16.02.2005
bei dem Verein ihres Vertrauens...