

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 54 / 20. April 2005



Sprunghaft:

Veit Kötting. Vom Sprungturm zur Pistole Seite 6

Rutschfest:

Smudo. Mit dem Wok durch die Eisbahn Seite 40

Gruppenbild:

GTR Teampräsentation Seite 62

Rennerlebnis:

GNL - GPL - GLC - GRRL. Alle Grids. 41 Seiten ab Seite 3

Die Menschen hinter den Nummern
Fahrerportraits

Seite 02:	Inhalt
Seite 02:	Rookie of the year
Seite 03:	WT Bristol
Seite 04:	WT Bristol
Seite 05:	WT Bristol
Seite 06:	Veit Kötting
Seite 07:	Veit Kötting
Seite 08:	Veit Kötting
Seite 09:	Veit Kötting
Seite 10:	LX6 Blackwood
Seite 11:	LX6 Blackwood
Seite 12:	LX6 Blackwood
Seite 13:	LX6 Blackwood
Seite 14:	Fahrzeugmarkt
Seite 15:	Standpunkt
Seite 16:	DOM 1 Texas
Seite 17:	DOM 1 Texas
Seite 18:	Fahrerportraits
Seite 19:	Fahrerportraits
Seite 20:	Fahrerportraits
Seite 21:	Fahrerportraits
Seite 22:	DOM 2 Martinsville
Seite 23:	DOM 2 Martinsville
Seite 24:	DOM 2 Martinsville
Seite 25:	Impressum
Seite 26:	DOM 2 Bristol
Seite 27:	DOM 2 Bristol
Seite 28:	Faszination Nascar
Seite 29:	Faszination Nascar
Seite 30:	Faszination Nascar
Seite 31:	DOM 3 Bristol
Seite 32:	DOM 3 Bristol
Seite 33:	DOM 3 Bristol
Seite 34:	DOM 3 Martinsville
Seite 35:	DOM 3 Martinsville
Seite 36:	DOM 3 Martinsville
Seite 37:	DOM 3 Texas
Seite 38:	DOM 3 Texas
Seite 39:	DOM 3 Texas
Seite 40:	Smudos Wok-Race
Seite 41:	Smudos Wok-Race
Seite 42:	Pro Open Bristol
Seite 43:	Pro Open Bristol
Seite 44:	Pro Open Bristol
Seite 45:	Trucks Atlanta
Seite 46:	Fittipaldi Trophy
Seite 47:	VR-Wandertag
Seite 48:	GPL JRC Rennen
Seite 49:	GPL DOM Silverstone
Seite 50:	GPL DOM Silverstone
Seite 51:	Rookies GPL Dijon
Seite 52:	Rookies GPL Dijon
Seite 53:	Liga HQ GT-Pro
Seite 54:	GRRL Daytona
Seite 55:	GRRL Daytona
Seite 56:	GRRL Daytona
Seite 57:	GRRL Daytona
Seite 58:	GRRL Daytona
Seite 59:	GRRL Daytona
Seite 60:	GRRL Daytona
Seite 61:	GRRL Daytona
Seite 62:	GTR Teampräsentation
Seite 63:	GTR Teampräsentation
Seite 64:	GTR Teampräsentation
Seite 65:	GTR Teampräsentation
Seite 66:	GTR Teampräsentation

ROOKIE of the YEAR 2005

aufs Wheel geschaut, von Jürgen Nobbers

Vier neue Namen stehen neuerdings in der Liste: Rookie of the Year 2005. Chergo Zelfo, Uwe Berger, Jens Bartram und Sebastian Heberer sind die neuen Kämpfer um Punkte und Lead-Laps. Über den Rookie Cup fanden sie rasch den Weg in die D.O.M.

Klaus Jonke führt den Trupp der Rookies weiter souverän an. Gil Ritter konnte Nils Tröstner aber vom zweiten Rang verdrängen, der in den letzten drei Rennen leider das Pech an den Slicks kleben hatte. Stefan Bossmann fuhr ebenfalls an Tröstner vorbei und liegt auf Rang drei. Christian

Neyses liegt schon recht abgeschlagen auf Rang vier, was aber kein Wunder ist, da er die letzten drei Rennen nicht gefahren ist. Den erfolgreichsten Einstand hatte Uwe Berger, der die ersten beiden Rennen als Sechster beendete.

Die besten Chancen sich von den anderen Rookies zu lösen haben im Moment Klaus Jonke und Uwe Berger. Sie stehen in der Aufstiegsliste auf den aussichtsreichen Plätzen drei und vier.

Nach den Rennen in Phönix in der Nacht und Talladega wissen wir, ob überhaupt und wer den Sprung in die nächste Dimension geschafft hat.



#177 Gil Ritter

Heuer im Fokus, Gil Ritter. Unterwegs im Ritter - Sport Dodge, sowie in der Endurance Serie am Start mit einem Sauber. Bei allen sechs Events, die in der D.O.M. gefahren wurden, war sein Name in den Startlisten zu finden.

Die Zugehörigkeit zur VR beträgt nun mehr als ein Jahr.

Einen Namen hat er sich gemacht indem er sich im vergangenen Jahr um die GRRL Trophy gekümmert hat. Der Trophy Organizer war seine Kreation. Auch in diesem Jahr ist er aktiv in der Administration des GTP-Mods. In der Tabelle der Rookies konnte er vorerst den zweiten Rang behaupten.

Pos	#	Fahrer	Division	Pts	Events	Laps
1	289	Klaus Jonke	DOM 3	514.8	6	0999
2	177	Gil Ritter	DOM 3	425.4	6	1039
3	524	St. Bossmann	DOM 3	389.4	5	0715
4	276	Nils Tröstner	DOM 3	381.6	6	0356
5	657	Ch. Neyses	DOM 3	194.4	3	0064
6	325	Uwe Berger	DOM 3	162.0	2	0445
7	455	Jens Bartram	DOM 3	146.4	2	0444
8	203	Seb. Heberer	DOM 3	115.8	2	0192
9	450	Chergo Zelfo	DOM 3	072.6	1	0246

WT SCS in Bristol

HPM räumt ab

Am 26.03. war es wieder soweit. Das dritte Saisonrennen des Weekend Thunder stand an. Dieses Mal reisten die Fahrer nach Tennessee, zum Bristol Shorttrack. Bristol ist die kürzeste Strecke im WT SCS Kalender. Nur 0.533 Meilen misst das Oval, dafür aber auch ein Banking von 36° in den Kurven. Magere 14 Fahrer schafften es nach Tennessee. Marko Reinhardt erfuhr erst kurz vor Rennstart das am Samstag doch Familyday war. Auch Klaus Wagner durfte nicht am Rennen teilnehmen. Er kam erst nach der Qualifikation auf den Server und wurde so zum Start nicht zugelassen.

In der Qualy konnte sich Jörg Kormany seine erste Pole Position 2005 sichern. Seine Zeit: 15.793 sek. Von Startplatz zwei ging Gaststarter Martin Steinbichler, mit 15.827 sek, ins Rennen. Zeitgleich waren Axel Köster und Claudio Ferrera. Beide benötigten 15.880 sek für ihre beste Runde. Hinter den beiden startete Thomas Schlösser.



Im Rennen blieb es, wie immer, sonnig bei angenehmen 70°F (21°C). Polesitter Kormany konnte sich beim Start gleich absetzen und hatte nach einer Runde schon 0.88 sek Vorsprung auf Steinbichler.

In der zweiten Runde wurde es schon richtig eng. Jürgen Nobbers und Conrad Wegener rasten im 2-Wide die Gegengerade entlang und fuhren sich dabei gegenseitig in den Wagen.

In der sechsten Runde kam Kai Trakies mit zu viel Schwung aus T4, konnte einen Dreher aber gerade noch verhindern. Er fiel jedoch von acht auf elf zurück.

Eine Runde darauf touchierte Joe Steindl die Mauer und fiel auf den letzten Platz zurück. Wenig später wurde er auch schon von Kormany überrundet.

Wieder eine Runde später gab es ebenfalls Probleme bei Carsten Scheid. Aus Kurve zwei heraus bekam er Übersteuern und prallte gegen die Mauer, konnte aber weiterfahren. Er fuhr jedoch in die Box und beendete sein Rennen.

In Runde 13 kämpfte sich Marco Wust an Thomas Quella vorbei und war nun auf P6.

In der 32. Runde kam Quella in der dritten Kurve ins Rutschen und musste Nobbers und Wegener vorbeilassen. Neun Runden später schnappte sich Nobbers auch noch den sechsten Platz von Wust. In der 44. Runde, musste er allerdings Wust und Wegener vorbeilassen, nachdem er sich fast drehte. Dies brachte ihm auch gleich eine Runde Rückstand ein, da das Führungsduo, Kormany und Steinbichler, schon drängte.

Die Kurve zwei war wohl für einige Fahrer ein Problem. Viele kamen Ausgangs T2 ins Rutschen.

Auch Köster hatte hier zu viel Schwung.

Er musste bremsen um sich nicht zu drehen, doch dicht hinter ihm fuhr Ferrera, der keine Zeit mehr zum Bremsen hatte und Köster umdrehte. Nun stand Köster mit der Front zur Mauer. Er konnte zwar ohne den Tow Truck zu rufen weiterfahren, verlor dabei aber wertvolle Zeit. Die gelbe Flagge wurde nicht geschwenkt. Ferrera entschuldigte sich aber: "Axel hätte ich beinahe vergessen...dem ich auch noch einen mitgegeben habe. Allerdings hatte ich da null Chance dich nicht zu berühren. Dafür waren wir zu dicht hintereinander als du deinen Unforced hattest. Schade, das tat mir richtig Leid."

In der 51. Runde kam Steinbichler beim Überrunden leicht auf den Apron und hatte einen leichten Quersteher.



Kormany nun 2.2 sek Vorsprung. In der 64. Runde, musste Schlösser Wust, Wegener und Nobbers vorbeilassen, nach dem auch er ins Rutschen kam.

Zwei Runden später fuhr Wegener an Wust vorbei und war nun auf Platz vier. In der 69. Runde war das Rennen für Jürgen Nobbers vorbei. Auf Platz sechs liegen hatte er einen Disco und flog vom Server.

In der 79. Runde konnte Wust gerade noch einen Dreher abfangen, jedoch setzte sich Schlösser neben ihn und so fuhren sie zu zweit durch Kurve eins. Ausgangs T2 kam Wust zu weit nach außen und traf Schlösser am Heck, der sich sofort quer zur Fahrbahn stellte, danach mit dem Heck gegen die Mauer knallte und so wieder richtig zur Fahrbahn stand.

Durch das starke Abbremsen wurde Quella, der dahinter fuhr, wohl so überrascht, dass er nach links zog und sich dabei gegen die Mauer drehte. Für alle ging das Rennen weiter und die YF wurde auch nicht geschwenkt.

Die kam dann aber in der 88. Runde. Marco Wust war gerade dabei Michael Schubert zu überholen, als beide auf der Backstraight etwas zu nah aneinander fuhren und Wust dabei umgedreht wurde.

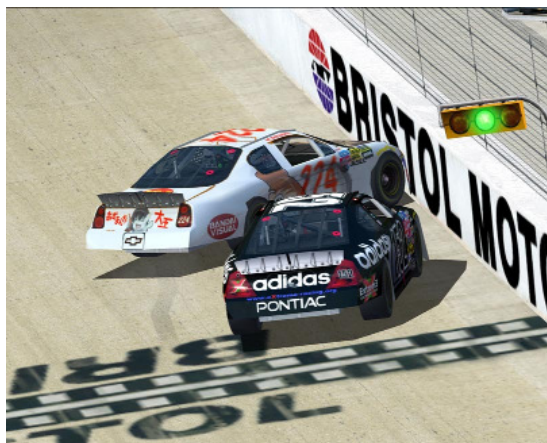
Alle Fahrer nutzten diese Unterbrechung für einen Pitstop. Der Führende Kormany überholte dabei das Pacecar und erhielt eine Black Flag. Beim folgenden Restart fuhr Kormany sofort an die Box um seine Strafe abzusetzen. Doch dabei wechselte er die Reifen, was ihn noch mal viel Zeit kostete. Steinbichler war nun als einziger in der Lead Lap und somit auch Führender. Beim Restart mussten sich alle links von ihm einreihen, was auf der rechten Seite eine große Lücke ließ. Diese nutzte Wegener aus und konnte so gleich an Schlösser, Schubert, Köster und Steindl vorbeigehen und war nun auf Platz drei hinter Ferrera. Eine Runde später drehte sich Trakies in T2 und schlug mit der Front leicht in die Mauer. Er ging auf Nummer sicher und rief den Tow Truck.



Als Achter mit zwei Runden Rückstand kam Kormany wieder auf die Strecke.

In der 101. Runde verlor Quella kurz die Kontrolle, knallte in Kurve eins gegen die Mauer und drehte sich vor seinem Teamkollegen Schlösser von der Strecke.

Auch Quella rief den Tow Truck und hatte Glück das wieder keine Yellow Flag ausgerufen wurde.



Acht Runden später schleuderte Trakies auf der Start/Ziel Geraden mehrmals hin und her, bevor er von der Strecke fuhr. Mit viel Glück kam es hier nicht zum Dreher. Köster durfte sich das Spektakel aus der ersten Reihe mit ansehen.

In der 116. Runde wurde die zweite Gelbphase des Rennens ausgerufen. Schubert überholte Steindl Ausgangs T4 und wie schon bei der ersten gelben Flagge, zogen beide etwas zur Mitte und berührten sich. Steindl traf Schubert am Heck, der sich daraufhin wegdrehte.

Den Boxenstop nutzten die meisten Fahrer erneut um die Reifen zu wechseln oder den Tank noch mal aufzufüllen. Dabei kamen sich Trakies und Neumann in die Quere. Trakies war gerade dabei in seine Box einzulenken, da kamen von hinten, nebeneinander, Schlösser und Neumann an, wobei Neumann Trakies übersah und umdrehte.

Beim Restart entstand ein komplettes Spotter-Chaos. Einige Fahrer wussten nicht genau wo sie hin sollten und so erhielten vier Fahrer eine Black Flag. Darunter auch Leader Steinbichler. Die Führung übernahm Wegener.

In der 129. wurde die dritte Gelblichtphase des Rennens ausgelöst. Trakies war etwas zu schnell und drehte Steindl, beim Versuch ihn zu überholen, um. Direkt hinter Wegener fuhr sein Teamkollege Kormany, den er vorbeiließ und Kormany so wieder in der Lead Lap war. Wegener fuhr darauf in die Box, Ferrera blieb draußen und war nun wieder Führender.

Nur zwei Runden nach dem Restart wurde die letzte gelbe Flagge geschwenkt. Quella wollte, am außen fahrenden Köster vorbei, musste jedoch jedoch Turnausgangs leicht abbremsen. Dabei berührte ihn Neumann, der, ebenfalls innen, an Quella vorbei wollte. Quella drehte sich nun auf der Strecke und wurde noch von Steinbichler und Schubert gerammt.



Auch bei dieser Gelbphase gingen Ferrera und Schlösser nicht an die Box. Es waren nun aber noch 110 Runden zu fahren.

In der 147. Runde hätte sich Steinbichler beinahe gedreht, beim Versuch Köster zu überholen. Er musste nun alles geben um noch eine Chance zu haben, vielleicht noch Zweiter zu werden. Kormany war nun weiter auf dem Vormarsch. Nachdem ihm Wegener erneut passieren ließ, konnte er in der 155. Runde auch Schlösser überholen. Acht Runden später musste Ferrera seine Führungsposition an Kormany abgeben. Doch Ferrera berührte dabei noch die Mauer und so konnte Schlösser vorbeiziehen, und auch Wegener konnte sich vorbeidrängeln.

Auch zwischen Neumann und Wust ging es eng her. Neumann kam in Kurve eins auf den Apron, Wust probierte außen zu überholen, doch da kam Neumann ein Stück zu weit hoch und drückte Wust in die Wand. Das Gleiche passierte eine Runde später in Kurve drei zwischen Steinbichler und Schlösser.



Das beschädigte Schlösser seinen Motor so stark, das dieser nach drei Runden in Rauch aufging. Doch Schlösser reagierte schnell und stellte den Wagen sofort ab. Eine Unterbrechung des Rennens blieb aus. Schlösser dazu: "So kurz nach dem Rennen bin ich doch sehr sauer.



Bristol Sieger Jörg Kormany im ATI Dodge

Bis Runde 168 lief es super und dann ist es auf einmal vorbei obwohl ich nur fair sein will." Steinbichler darauf: "Red nicht so außen rum Thomas, ich halt

schon was aus! Es ist halt verdammt schwer, hinter einen langsameren nachzufahren, vor allem wenn man aufholen will, wird der Hals immer dicker ,3 Laps volle Pulle damit ich vorbei komm und schwups war der Fehler da, sorry"

In der 177. Runde schaffte es Wust noch an Neumann vorbei und war nun fünfter hinter Steinbichler. 45 Runden vor Schluss wurde Ferrera von Kormany überrundet und von Steinbichler auf Platz vier verdrängt. Nun hatte Steinbichler Wegener vor sich und holte Runde um Runde auf. Doch vor Steinbichler war noch Kormany der die letzten Runden gespannt anging, Steinbichler aber auch erst zwei Runden vor Schluss relappen ließ.

So gewann die 250 Runden in Bristol Jörg Kormany, vor seinem Teamkollegen Conrad Wegener und Martin Steinbichler. So wurde ein weiter HPM - Doppelsieg im Weekend Thunder gefestigt. Auf dem vierten Platz ordnete sich

C l a u d i o Ferrera (-2Laps), vor Marco Wust (-3 Laps) e i n . Dahinter platzierten sich Nikolaus Neumann (-3Laps), Axel Köster (-7Laps), Joe Steindl (-12 Laps), M i c h a e l Schubert (-14 Laps), T h o m a s Quella (-15 Laps) und Kai Trakies (-

19Laps).

Kormany führte 181 Runden des Rennens und hat damit die meisten Führungsrunden.

Steinbichler fuhr die schnellste Rennrunde. In der 32. Runde eine 15.743.

Kommentare zum Rennen:

Michael Schubert: "Ach ja, das Chaos in Runde 120... Hatte mich nach dem Unfall mit Joe an die Box schleppen lassen und wollte vor dem Pacecar wieder auf die Strecke. Dabei hab ich den freundlichen Herren mit der roten Kelle übersehen (hätte mein Spotter ja auch mal was sagen können). Dafür gab es natürlich ein EOLL. Ich dachte mir noch "macht nix, bin ja eh hinten" und will ans Feld ran fahren. Als mich dann jemand darauf hinwies, die anderen doch mal vorbei zu lassen, wurde mir langsam klar, dass ich mich dem Feld von der falschen Seite näherte und beim Pit Out auch noch das PC überholt habe... Die anschließende BF hat mich gleich mal vier Runden gekostet. Hoffe mal, dass ich da nicht noch jemanden in eine BF getrieben habe. Die kurzen Runden haben mich wohl doch etwas verwirrt. Ansonsten war's ein nettes Rennen, auch wenn Jörg alle fünf Minuten im Rückspiegel auftauchte."

Jürgen Nobbers: "Tja, lief ja ganz gut das Rennen. Über 100 runden ohne YF's, obwohl ordentlich gefightet wurde. Leider konnte ich die Quali nicht mitfahren, da kurz Besuch da war. Nach 120 Runden (Anm. d. R.: eigentlich 68 Runden :-)) fuhr ich auf einmal alleine durch die Gegend. Dachte der Server schmiert gleich ab. Hat er aber nicht, ich bin alleine rausgeflogen. Hoffe ich hab da keine YF ausgelöst, gesehen hab ich keinen mehr."

Conrad Wegener: "Sehr feines Rennen. Hätte nicht gedacht das ich nach dem Schlamassel in der Quali, noch so weit nach vorne komme."

Jörg Kormany: "Ich habe immer noch nen Drehwurm! Einen Rückstand von -1 Runde konnte ich mir selber raus fahren, die letzte Minusrunde hat mir Conner geschenkt und somit ne ganze Menge "Arbeit" erspart. Danke noch mal, Conner!"

von Conrad Wegener

Tiefe Sprünge weite Schüsse

54 Postings in 2 Jahren machen deutlich, dass Veit Kötting nicht gerade ein geschwätziger Mensch ist. Er war auch seit 2 Monaten nicht mehr im Forum aktiv. Sein Profil hat mich aber neugierig gemacht. Turmspringen steht dort als Hobby in seinem Profil.

Das hört sich ungewöhnlich an. Und es hört sich mutig an.

Turmspringen ist für mich dass, was ich bei olympischen Spielen immer sehe, wo man aus diversen Höhen unterschiedlich schwierige Absprünge machen muss, die dann bewertet werden. Das ist eine Sache, die ich niemals machen würde. Dazu wollte ich mehr wissen.

RS: Wie alt warst du, als du damit anfingst?

V.K.: Angefangen habe ich 2001. Da war ich 25 Jahre alt.

RS: Wieso hast du es dann überhaupt weiter ausgebildet und durchgeführt?

V.K.: Es reizt mich immer wieder neue Sportarten auszuprobieren. Und wenn ich dann angefangen habe, dann möchte ich auch ein gewisses Niveau erreichen. Wirklich hängengeblieben bin ich noch an keiner Sportart

RS: Selbst die besten der Besten können damit nicht viel Geld verdienen. Gibt es überhaupt Sponsoren für Turmspringen?

V.K.: Darüber weiß ich leider nichts, ich kenne zwar ein paar Turnierspringer, die gehören aber nicht zu der Top-Liga.

RS: Wenn es kein monetärer Grund ist...Was bewegt einen dazu? Ich meine, was genau gibt es für Ziele? DM, EM, WM, Olympia?

V.K.: Ich denke in diesem Punkt liegt ein Problem beim Turmspringen. Es gibt nur sehr wenige Vereine, und diese nehmen entweder nur sehr gute Springer

oder kleine Kinder, die sie zu Profi-Springern erziehen können, auf. Für Quereinsteiger gibt es keinen Platz. Mein Ziel war es damals nur meine Angst zu überwinden und einmal von 10 Metern zu springen. An dem Abend habe ich eine Gruppe von Anfängern gesehen, die von einem Trainer betreut wurden. Es war eine Studentengruppe und obwohl ich damals noch kein Student war, wurde ich aufgenommen. Man muss so eine Sportart nicht betreiben um an Wettbewerben teilzunehmen. Es macht einfach so unglaublich viel Spaß!

RS: Wieviel Training benötigt man?

V.K.: Das Studententraining war zweimal wöchentlich. Das ist für Anfänger eigentlich ausreichend. Die Sucht hat uns dann dazu getrieben noch zweimal zusätzlich ohne den Trainer zu üben.



RS: Für eine Übung bekommt man theoretisch die Bewegungsabläufe genannt. Am Ende muss man dann aber ganz alleine praktisch diese Theorie umsetzen. Wenn das daneben geht, kann man sich tierisch verletzen, oder?

V.K.: Ein Sprung setzt sich meist aus verschiedenen Bewegungsabläufen zusammen. Man beginnt mit dem Federn auf dem Brett und einem ganz einfachen Absprung, man lernt hierbei viel über Körperspannung und Gleichgewicht. Dann werden einfache Übungen gesprungen, z.B. im Sprung die Beine anziehen oder Arme und Beine gestreckt und dabei die Füße berühren. Aus diesen Einzelsprüngen kann man dann schnell verschiedene Sprünge zusammensetzen. Für den einfachen Salto gibt es ein paar Übungen am Beckenrand.

Wenn man nicht völlig untalentiert ist lernt man innerhalb einer Stunde einen Salto vom Brett zu springen. Verletzungen sind sehr selten. Man springt nur von dem 1 Meter Brett und wer mag kann sich ein T-Shirt anziehen, falls man mal flach auf dem Wasser aufschlagen sollte.

RS: Wie bringt man sich denn so Sachen bei? Wenn ich z.B. für 2 Salto und eine Schraube 10 Meter Fallhöhe brauche, weil ich sonst die ganzen Bewegungen gar nicht hinbekomme zeitlich, kann ich das ja nicht auf dem 1 Meter oder 3 Meter Brett trainieren. Ich brauch ja die 10 Meter Fallhöhe. Wie bekommt man es also hin, dass ich es direkt von da oben machen muss, ohne die Bewegung eigentlich wirklich zu können, weil ich mich ja noch in der Übungsphase befinde?

V.K.: Nein, ganz im Gegenteil. Beim Springen vom Sprungbrett nimmt man die Aufwärtsbewegung des Brettes mit in den Sprung hinein, es ist also viel einfacher einen zweieinhalb-Salto vom 1 Meter Brett zu springen als z.B. vom 5 Meter Turm. Alles über 3 Meter wird ausschließlich vom Turm gesprungen.

Man darf sich beim Sprungbrett aber nicht diese harten Bretter vorstellen die man z.B. aus dem Freibad kennt. Ein Turnierbrett ist federweich und leider in den öffentlichen Bädern schwer zu finden. Ich habe mich erst nach einem halben Jahr getraut meine erlernten Sprünge auf dem 3 Meter Brett umzusetzen. Wenn da was schiefeht kann es schon schmerzen, aber auch da kann man sich kaum verletzen.

RS: Hast du einen speziellen Trainer? Kann das jeder, oder muss man dafür ein spezieller Athlet sein?

V.K.: Ich habe ein halbes Jahr lang an dem Studententraining teilgenommen, dort habe ich zwei gute Springer kennengelernt mit denen ich dann immer privat trainiert habe. Athletisch muss man wirklich nicht sein. Ich bin 2 Meter groß und wiege 120kg. Wenn man nicht den Wunsch hat Profi zu werden ist das alles kein Problem, es kann wirklich jeder machen.

RS: Muss man mutig sein?

V.K.: Die Trainer beim Studentenspringen haben einen so gut an die Sache herangeführt, dass man sich nie überfordert gefühlt hat und Angst kein Thema war. Es gibt auch vorbereitende Übungen die einem die Angst nehmen, z.B. beim rückwärts-abspringen vom Brett. Beim ersten und zweiten Sprung von 10 Meter habe ich schon viel Überwindung gebraucht, das war beim Training aber absolut freiwillig.

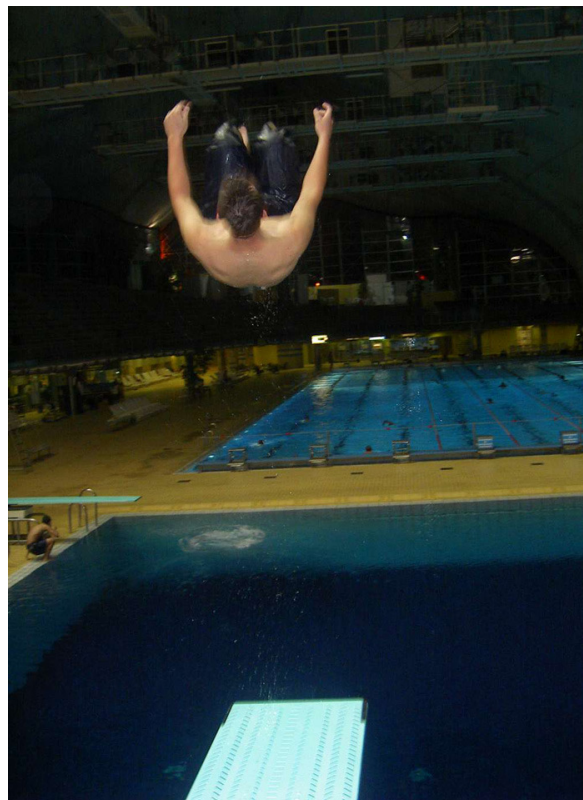
RS: Zeitmessungen sind unbestechlich. Höhengsprünge ebenso. Aber wie auch im Dressurreitsport ist beim Turmspringen die Jury reichlich schwammig, weil sie Gesamteindruck und Bewegungsablauf bewertet.

Das mit Sicherheit nicht objektiv. Man spürt sicherlich, ob ein Sprung gelungen ist oder nicht, aber die Zahlen hinter dem Komma scheinen recht willkürlich zu sein. Man ist der Gnade der Jury ausgesetzt. Ist das kein Problem?

V.K.: Das kann ich gar nicht beurteilen weil ich nie vor einer Jury gesprungen bin, ich weiß nur dass auch die besseren Springer es nicht spüren, ob der Sprung wirklich perfekt war oder nicht. Man braucht ein Auge von außen dass einem mitteilt wo die Schwächen liegen. Wir haben oft eine Videokamera benutzt mit der wir sofort nach dem Sprung unsere eigenen Fehler sehen konnten.

Klar die Jury ist bei vielen Sportarten entscheidend, die Feinheiten eines Sprunges kann man als Laie im Fernsehen wirklich nicht herausschauen. Deshalb kommt es einem vielleicht willkürlich vor.

RS: Was war dein größter Erfolg bzw. deine beste Leistung?



V.K.: Für meinen größten Erfolg halte ich den zweieinhalb-Salto vom 1 Meter Brett, auch wenn der Salto mit ganzer Schraube sicherlich spektakulärer aussah. Für den zweieinhalb habe ich aber wesentlich mehr trainieren müssen und es gab auch nicht so viele, die diesen Sprung konnten.

RS: Hast du dich je verletzt?

V.K.: Ja. Allerdings lag es nicht an mir sondern an dem Brett. Ich bin damals umgezogen und wohne jetzt in der Nähe vom Südbad, ein kleines gemütliches Schwimmbad. Als ich zum ersten mal zum Schwimmen dort hin bin, habe ich gesehen dass sie ein sehr gutes Sprungbrett haben. Natürlich musste ich es gleich ausprobieren. Ich fange an zu federn um warm zu werden. Alles scheint wunderbar zu sein, aber als ich abspringen will, rutsche ich aus und schlage auf dem Brett auf. Zuerst hatte ich kaum Schmerzen und schaue mir das Brett nochmal an. Alles war in Ordnung, aber das Brett roch etwas nach Seife! Der Bademeister hat auf meine Anschuldigungen jedenfalls nicht reagiert. Springen auf eigene Gefahr.. Abrutschen ist völlig unmöglich bei einem guten Brett. Jedenfalls hatte ich ein paar Prellungen und konnte 6 Wochen lang keinen Sport machen.

RS: Warum hast du damit aufgehört?

V.K.: Irgendwann ist es mir zu viel geworden und ich bin nur noch alle 1-2 Wochen zum Training gegangen. Ab einem gewissen Niveau reicht das halt einfach nicht mehr. Seitdem springe ich nur noch zum Spaß hin und wieder.

RS: Du hast aber eine neue Herausforderung gefunden. Lasergaming

Erfurt ist überall. Ein Haufen Verrückter trifft sich, ähnlich wie die Paintballer, und spielt

Krieg.

In Zeiten wie diesen sicherlich nicht einfach zu betreiben, weil ihr es nicht allein im stillen Kämmerlein spielt, und euch auch nicht versteckt im Wald, sondern an öffentliche Orte geht.

Parkhäuser, Industriearien, Badeanstalten etc. gehören zu Euren Einsatzorten.

V.K.: Ja mit dem Thema muss man sich bei so einem Spiel natürlich auseinandersetzen. Und Verrückte gibts bestimmt überall. Aber bestimmt nicht bei uns.



Am besten ziehe ich mal den Vergleich zum Paintball: hier wird mit Farbkugeln geschossen. Diese Farbkugeln verursachen Schmerzen. Da hat sich das Spiel für mich schon disqualifiziert, schließlich will ich ja mit meinen Freunden spielen, und denen will ich keine blauen Flecken verpassen.

Fairerweise muss ich sagen dass sich die Paintball-Szene sehr darum bemüht sich von seinem Kriegsspiel-für-Verrückte-Image zu befreien. Ich will es trotzdem nicht spielen.

Lasergame ist 100% ungefährlich, verursacht keine Schmerzen und versucht auch gar nicht eine möglichst realistische Schießerei-Simulation zu sein. Es ist ein High-Tech Spiel mit vielen Features, man kann z.B. auf einem Display ablesen von wem man getroffen wurde.

RS: Aber erstmal der Reihe nach.

Ihr betreibt das Lasergaming in München, Dresden und Duisburg. Ihr betreibt eine Homepage (www.lasergame.de) auf der man einige Infos, viele Bilder und Videos ansehen kann, die über Euer Hobby aufklären.

Wie bist du auf diese Idee gekommen?

V.K.: 1994 gab es in München ein Lasergame-Center. Das war eine 500m² große Halle, in der man mit 20 Leuten spielen konnte. Die Technik hatte einige Schwächen, und da ich damals eine Elektronik-erlehere gemacht habe, kam mir schnell der Gedanke so ein System selbst zu realisieren. Es stellte sich als schwieriger heraus, als ich gedacht habe, realisiert werden konnte es erst, als ich vor drei Jahren einen Diplom-Ingenieur kennengelernt habe, der auch an einem Lasergame arbeitete. Die Summe u n s e r

Erfahrungen brachte dann den Erfolg.

RS: Wie groß ist die Community?

V.K.: In München gibt es derzeit 16 Systeme, ich arbeite gerade an Nr.17 und 18. Wir haben noch zwei Testkunden, an denen wir testen wollen, wie man vielleicht in Zukunft einen Verkauf gestalten kann und welche Probleme auftreten bzw. was wir noch verbessern müssen.



Es gibt 8 Systeme in Duisburg und 4 in Dresden.

R.S.: Was kostet so eine Ausrüstung?

V.K.: Mit der jetzigen Version unserer Elektronik fängt es so ungefähr bei 300 bis 350 Euro an. Dann braucht man noch ein Zielvisier und ein Funkgerät, was zusammen zwischen 50 und 300 Euro kosten kann.

RS: Woraus besteht diese Ausrüstung eigentlich?

V.K.: Man hat eine Laserkanone und ein Stirnband, auf dem Sensoren angebracht sind. Es handelt sich aber nicht um einen Laser, sondern um einen harmlosen, gebündelten Infrarotstrahl. Damit kann man nachts bis zu 350 Meter weit "schießen".

RS: Ihr entwickelt die Ausrüstung selber und auch das ganze „Drumherum“ Später wird man dann dieses System kaufen können. Was genau beinhaltet dieses Lizenzpaket dann?

V.K.: Ob wir fertige Systeme oder nur die Elektronik verkaufen werden steht noch nicht fest. Vielleicht auch beides. Zusätzlich gibt es noch eine Auswertungsmöglichkeit über PC/Laptop oder Palm. Die muss man aber nicht benutzen, es macht auch ohne sehr viel Spaß.

RS: Habt ihr keine Angst davor in die „Verrückten-Ecke“ oder in die Ecke der „Wehrsportgruppen“ gesteckt zu werden?

V.K.: Das ist bisher sehr selten passiert, mal sehen was ich für Reaktionen auf diesen Artikel erhalte! Meistens kommen eher erschreckende Aussagen wie "ach da muss man ja vor einem Treffer keine Angst haben, da gibts keine Schmerzen, das ist langweilig."

Sowas bekommt man sogar von

einem Inhaber eines Jagd- und Paintball-Shop zu hören.

RS: Kommt es zu Diskussionen mit Anwohnern oder Bürgern, wenn Ihr Eurem Hobby nachgeht?

Oder sind die schon so abgestumpft oder beeindruckt, dass die nicht wagen etwas zu sagen?

V.K.: Wir spielen ja oftmals nachts und da spielen wir meistens in großen Parks oder an Badeseen, wo wir alleine sind. Hin- und wieder erschrecken wir ein paar Jogger. Wir verwenden mittlerweile ausschließlich Scifi-Sounds wie z.B. aus den StarWars-Filmen. Da erkennt jeder sofort, dass bei uns keine Geschosse durch die Luft fliegen. Tarnkleidung ist bei uns auch tabu. Manche fragen uns ein bisschen über das Spiel aus, Ärger gab es jedenfalls noch nie.



RS: Gab es schon einmal Stress mit der Polizei?

V.K.: Wir wurden schon mehrmals von der Polizei angesprochen (was machen denn 15 Leute nachts auf einem Parkplatz an einer Landstraße?), Ärger gab es nie.

Die haben uns immer viel Spaß gewünscht.

RS: Sind die Waffen nicht genehmigungspflichtig?

V.K.: Es sind keine Waffen! Wir schießen ja nicht mit etwas. Eine Laserkanone ist genauso gefährlich wie eine Fernsehfernbedienung.

RS: Wie lange dauert ein Spiel?

V.K.: Zwischen 5 Minuten und 2 Stunden, je nachdem was wir uns so ausdenken.

RS: Wieviel können maximal gegeneinander antreten?

V.K.: Die Elektronik kann derzeit 40 Spieler unterscheiden, aber so viele Systeme gibts ja noch gar nicht...

RS: Gibt es Schiedsrichter?

V.K.: Nein.

RS: Gibt es überhaupt Regeln?

V.K.: Wenn man mit PC Auswertung spielt kann man nicht cheaten, wenn man ohne spielt könnte man sich im Spiel neu reaktivieren, was aber bisher noch keiner gemacht hat.

RS: Gibt es verschiedene Spielmodi?

V.K.: Ja, viele verschiedene sogar. Uns fällt immer wieder was neues ein, derzeit arbeiten wir an einer neuen Software, die noch viel mehr Möglichkeiten bieten wird.

RS: Wo genau liegt der Reiz des Spiels?

V.K.: Mich hat am Anfang hauptsächlich die Technik gereizt. Mittlerweile hat es sich herausgestellt dass es ein sehr spannendes aber auch sehr lustiges Spiel ist, z.B. unsere Verrätermission bringt immer viel Spaß mit sich. Zwei Teams mit z.B. je vier Spieler treten gegeneinander an. Es wird heimlich pro Team ein Verräter ausgelost. Alle sind auf einem Funkkanal. Der Verräter gehört also eigentlich zum anderen Team, doch das weiß keiner außer er selbst. Der Verräter muss also irgendwie das andere Team überzeugen, dass er zu ihnen gehört, und sein ursprünglich eigenes Team möglichst unbemerkt bekämpfen. Was dabei über Funk gelogen, verdächtigt und beschuldigt wird, ist immer wieder ein Erlebnis. Vor allem Frauen laufen bei diesem Spiel zu Höchstleistungen auf...

RS: Nun, dann denke ich mal, wird der nächste Freizeitgestaltungsboom nicht in den USA ausgelöst. Euer Lasergaming wird sicherlich Zukunft haben.

Bleibt da eigentlich noch Zeit für eine Sim-Racing-Karriere? Wie verlief die eigentlich bisher und wo wird sie hinführen?

V.K.: Angefangen hatte es mit Ubisoft F1 Racing, dann kam irgendwann Grand Prix 3 raus und ich fuhr eine Offline-WM mit, was ganz nett war.

Zu GPL kam ich, als ich zufällig ein Video gesehen habe. Das hat mich sofort begeistert. Ich fahre leider nur sporadisch in einer Münchner Privat-Liga, die wirklich sehr schön organisiert ist. Bei der VR würde mich auf alle Fälle die GRRL reizen und ich werde mir jetzt auch mal endlich GTR besorgen.

RS: Dann sage ich mal Danke für die vielen Infos und wünsche bei allen Aktivitäten ein schnelles Auge und ein gesundes Sprunggelenk.



Der Ritt auf der Kanonenkugel LX6 in Blackwood

Zum ersten und auch letzten Mal wurden beim 5. Saisonlauf die schwer zu bändigen LX6 aus den Garagen geholt. Das Rennen fand auf dem allseits bekannten Grand Prix Kurs von Blackwood statt - die Strecke, auf der wahrscheinlich ein Großteil der Fahrer die meisten Runden absolviert hat. Trotzdem bot auch dieser Kurs einige anspruchsvolle Passagen, die besonders mit dem starken LX6 nicht leicht zu bewältigen waren.



Man konnte davon ausgehen, dass einige Fahrer im Rennen Probleme bekommen und Dreher und Quersteher keine Ausnahmen werden würden.

Einige Fahrer verzichteten teils freiwillig, teils unfreiwillig auf einen Start, so fehlte zum Beispiel auch der Meisterschaftsleader Tobias Walter. Damit war bereits im Vorfeld klar, dass er nach diesem Rennen seine Tabellenführung abgeben würde, denn mit Frederik Roth, Marco Saupe und Dominic Fingerhut waren gleich drei Fahrer am Start, die nicht viele Punkte Rückstand hatten.

Die Pole für das Sprintrennen konnte sich Saupe mit 1:24.02 sichern. Die erste Startreihe komplettierte Roth mit 6/10 Rückstand, weitere 3/10 zurück wurde Kai Spaetlich Dritter.

Saupe hatte den besten Start, dahinter kam Spaetlich besser weg und überholte sofort Roth.

Vor T1 verpasste er aber seinen Bremspunkt und hätte dabei fast noch den Führenden Saupe abgeräumt. Saupe behielt bleib aber vorne, Roth war wieder auf Platz 2 und neuer Dritter war Matthias Ryll. Spaetlich reihte sich auf Rang 9 wieder ein und hätte dabei fast noch Matthias Oltmanns in die Botanik befördert. Dorthin zog es den Führenden Saupe, dem die Bodenwellen auf der Gegen gerade zum Verhängnis wurden. Roth, Ryll und Jens Janssen nutzten die Gelegenheit um vorbeizuziehen. Dem Angriff von Peter Dikant und seinen Verfolgern konnte er aber am Ende der Gegengeraden standhalten.

Dominic Fingerhut verlor nach einer Berührung mit Markus Papenbrock einige Plätze, nachdem er sich schon in der ersten Runde von Startplatz 9 vorarbeiten konnte. Bis auf wenige Rempelen lief die erste Runde sehr gesittet und ohne größere Unfälle ab, was gerade mit den schwierig zu fahrenden LX6 vielleicht nicht unbedingt so zu erwarten gewesen wäre. In der zweiten Runde übernahm Janssen dann die Führung vor Roth,



Saupe war schon wieder Dritter und Fingerhut kämpfte sich von hinten durch das Feld. Kai Spaetlich hatte gerade Markus Papenbrock hinter sich gelassen, als ihm das gleiche Schicksal

ereilte, wie 2 Wochen zuvor in Fern Bay: Disco! Damit war der Sprint für ihn natürlich gelaufen und es war bereits jetzt klar, dass er im Hauptrennen von ganz vorne starten würde. Es gab während des gesamten Rennens viele Positionsverschiebungen, verursacht durch Fahrfehler, aber auch durch viele Zweikämpfe und Überholmanöver, so machte Dikant nach Fahrfehlern von Saupe und Ryll zwei Plätze auf einmal gut.



Nach einem Drittel des 15 Runden Sprints hatte sich Frederik Roth auf Rang 1 ein wenig absetzen können.

5 Sekunden dahinter führte Jens Janssen das Verfolgerfeld bestehend aus Matthias Ryll, Marco Saupe, und Peter Dikant an.

Markus Papenbrock, Dominic Fingerhut, Thomas Burghardt und Thomas Busack hatten ebenfalls schon aufgeschlossen. Dahinter war dann schon eine große Lücke zu Werner Reichert und Dieter Borsch, der in Blackwood sein GLC-Debut feierte. Am Ende des Feldes fuhren Matthias Oltmanns und Uli Hinz, die sich mit dem LX6 besonders schwer taten.

Das große Verfolgerfeld wurde dann auseinander gerissen, nachdem sich Burghardt in T1 verbremste und Papenbrock mit ins Kiesbett riss. Auch Dieter Borsch drehte sich in dieser Kurve, sodass Reichert nicht nur Plätze gut machte,

Gegen Rennhälfte gab es dann mal eine Verschnaufpause für Fahrer und Fans. Das Feld hatte sich mittlerweile soweit auseinander gezogen, dass jeder Fahrer nach vorne und hinten genug Luft hatte.



Doch dort sollte er nicht lange bleiben. In der vorletzten Runde drehte er sich an der gleichen Stelle, wie kurz zuvor Janssen. Diesmal ging die Sache aber nicht für alle beteiligten glimpflich aus.

Peter Dikant vor Markus Papenbrock und Dominic Fingerhut, der aufgrund seines Fehlers kurz vor Schluß noch 2 Plätze verloren hatte. Es folgten Thomas Busack, Thomas Burghardt, Werner Reichert, Matthias Olt-

den beiden Führenden auf Rang 3 lag. Dort konnte er sich auch zunächst festsetzen. Die Gewinner des Sprintrennens hatten dagegen mehr Probleme, wieder nach vorne zu kommen. Roth beendete die erste Runde als Neunter, Saupe und Ryll belegten nach wie vor die beiden letzten Plätze. In Runde 3 übernahm Janssen dann nach einem kleinen Fehler Spaetlich ausgangs der ersten Schikane die Führung und Fingerhut kam dem zweiten Platz ein Stückchen näher. Auf Rang 4 lag Thomas Burghardt, der bereits eine Lücke auf das Hauptfeld herausfahren konnte. Das wiederum wurde von Uli Hinz angeführt, bis er ausgangs der zweiten Schikane die Kontrolle über seinen LX6 verlor. Beim Versuch, den Wagen abzufangen, rutschte er zurück auf die Ideallinie, wo Reichert gerade

Durch ihr Pech im Sprint konnten Kai Spaetlich und Jens Janssen beim Hauptrennen aus der ersten Reihe starten, die Gewinner des Sprints



hinten durchgereicht. Gewinner der ersten Runde war eindeutig Dominic Fingerhut, der nach T1 bereits von Position neun auf fünf vorgefahren war und am Ende der ersten Runde bereits hinter

noch durchschlüpfen konnte. Saupe und Dikant hatten da weniger Glück und erwischten den S-Line Piloten ungebremst. Auch Thomas Busack kollidierte mit den Wracks. Durch den Unfall wurde Roth auf Rang 5 vorge-spült, von wo er sich nun auf die Jagd nach den vorderen Plätzen machte. Dahinter wehrte sich Reichert mit Händen und Füßen gegen die Attacks von Matthias Ryll, musste sich aber dann geschlagen geben. Das Feld hatte sich, anders als im Sprint, schon nach wenigen Runden aus einander gezogen, Zweikämpfe gab es zunächst nur im hinteren Feld. Einzige Ausnahme war Frederik Roth, der sich bereits nach fünf Runden an Burghardt vorbei schob und nun bereits das Treppchen anvisierte.

Dikant kam noch ohne Probleme vorbei, Janssen hingegen konnte nicht mehr ausweichen und kollidierte mit Fingerhut. Daraufhin wurde er von der Strecke kaspultiert und verschwand hinter

An der Spitze war Janssen bereits auf und davon, nur er selber konnte sich zu diesem Zeitpunkt noch am Sieg hindern. Fingerhut machte weiterhin Boden gut und nutzte nach 9 Runden einen Fehler Spaetlichs und zog an seinem Vordermann vorbei. Zwar konnte er sich sofort einige Meter absetzen, machte aber nur eine Runde später an fast der gleichen Stelle, wie zuvor sein Konkurrent einen Fehler und verlor den zweiten Platz wieder. Durch die Fehler seiner Vorderleute kam Roth ein großes Stück näher und auch das Hauptfeld, angeführt von Burghardt dem Ryll rundenlang im Nacken saß, profitierte davon. Matthias Ryll musste sich ebenso wie Saupe und Roth von ganz hinten nach vorne kämpfen, bei Thomas Burghardt war aber zunächst einmal Schluß mit der Aufholjagd und das, obwohl Burghardt schon frühzeitig Probleme mit dem Motor bekam. Es dauerte einige Zeit, bis er sich daran gewöhnt hatte und seinen ursprünglichen Speed wiederfand. Große Probleme hatte unter anderem Peter Dikant, der sich mit dem LX6 sichtlich schwer tat und sich zeitweise am wacker kämpfenden Dieter Borsch die Zähne ausbiss.



Im Sprint sah das noch ganz anders aus, da war Dikant in der Spitzengruppe unterwegs und Borsch machte das Schlusslicht. Nach der Hälfte des 32 Runden Rennens lag Jens Janssen 12 Sekunden vor seinen Verfolgern Spaetlich und Fingerhut, dahinter

folgte das Siegertrio aus dem Sprint mit Ryll, Saupe und Roth. Letzterer war zwischenzeitlich bis auf 2 Sekunden an Fingerhut heran gekommen, fiel nach einem Fehler aber wieder zurück. Es folgten Markus Papenbrock,



Thomas Burghardt, Peter Dikant, Thomas Busack, Dieter Borsch, Matthias Oltmanns, Werner Reichert und als Schlusslicht Uli Hinz. Eine Schrecksekunde gab es für Fingerhut. Am Ende der langen Gegengeraden bricht ihm beim Anbremsen urplötzlich das Heck aus. Einen Einschlag in die Reifenstapel, die ein Schneiden

Erster auf der Liste war ausgerechnet sein Teamkollege Uli Hinz. Janssen hatte mittlerweile einen komfortablen Vorsprung auf seine Verfolger und konnte die Überrundungen ruhig und besonnen angehen.

Da hatten es Fingerhut, Spaetlich, Roth, Ryll und Saupe schon schwerer, denn sie mussten vor allem darauf achten, nicht zu viel Zeit zu verlieren. Probleme mit den Überrundungen gab es aber in der Regel keine, die hinten liegenden Fahrer machten immer ausreichend Platz.

In Runde 18 übernahm Fingerhut wieder Rang 2. Spaetlich hatte auf einer Bodenwelle auf der Gegengeraden die Kontrolle über seinen Wagen verloren und war mehrfach in die Begrenzung eingeschlagen.

Der gerade überrundete Reichert konnte nicht ausweichen und schlug ebenfalls ein. Bei dem Einschlag dekalibrierte sich Spaetlichs Lenkrad, ab diesem Moment war der Wagen nur noch eine "Popcornmaschine".

Damit ging es für ihn abwärts und er wurde im Laufe der folgenden Runden nach hinten durchgereicht. Die ersten beiden Plätze waren somit schon fast vergeben, nur ein grober Schnitzer der Fahrer hätte daran noch etwas ändern können. Der Kampf um Platz 3 wurde aber jetzt noch einmal richtig spannend. Jeder aus dem Trio Roth, Saupe, Ryll hatte die Chance, auf das Treppchen zu fahren.



Team S-Line in Formation. Hinz ist da allerdings schon 1 Runde zurück

Doch Fingerhut machte genau diese nötigen Fehler, um das Trio noch einmal an Platz 2 heran zu bekommen. Sein Vorsprung auf Roth schrumpfte zwischenzeitlich auf 2 Sekunden. Nach einer weiteren Kollision, diesmal zwischen Spaetlich und Saupe, fand sich Papenbrock plötzlich auf Rang 5 wieder. Er war bis dahin ein ziemlich unauffälliges Rennen gefahren und nur in wenige Zweikämpfe verwickelt gewesen.

Durch diesen Unfall verloren Spaetlich und Saupe den Anschluss, es war nun klar, dass Fingerhut, Roth und Ryll die Podestplätze unter sich ausmachen würden. Doch an den Positionen änderte sich nichts mehr. Niemand konnte seinen Vordermann in einen Fehler treiben, stattdessen wurden die Abstände dieser 3-Mann Gruppe zum Rennende hin kontinuierlich größer,

sodass sie am Ende mit einem Respektsabstand von etwa 5 Sekunden nacheinander ins Ziel einliefen.

Saupe, Spaetlich, Papenbrock und auch Dikant waren eng beieinander.

Papenbrock musste sich gegen die Angriffe von Spaetlich und Dikant verteidigen, wurde nach einem Dreher auf der S/F Geraden aber dann doch noch auf Rang 8 durchgereicht.

Dahinter kam Thomas Burghardt vor Thomas Busack ins Ziel, die sich gegen Rennmitte einen packenden Zweikampf geliefert hatten. Im späteren Rennverlauf konnte sich Burghardt jedoch Stück für Stück von seinem Verfolger absetzen und seinen neunten Platz sichern.

Letzter Mann in der Führungsrunde war Matthias Oltmanns, der ein relativ einsames Rennen fuhr, nachdem Dieter Borsch einige Fehler machte und weit zurück fiel.



Ein heftiger Einschlag in die Mauer ruiniert Spaetlichs Rennen

Spannend wurde es jedoch im Mittelfeld.

Der kam als 13. hinter Uli Hinz und vor einem enttäuschten Werner Reichert ins Ziel. Sieger aber war Jens Janssen nach Pech im Sprint und einer beeindruckenden Vorstellung im Hauptrennen.

Zweiter wurde Fingerhut und das Treppchen komplettierte Frederik Roth, der den Sprint noch für sich entscheiden konnte, im Rennen dann aber zu viele Fehler machte.

Trotzdem war er in der Zusammenfassung damit Tagesbester und übernahm zusammen mit Marco Saupe die Führung in der Gesamtwertung.

Dominic Fingerhut



Platz 1 im Sprint und Platz 3 im Hauptrennen. Roth wurde Tagessieger

Führerloser Porsche GT3-RS sucht Fahrer für GTR-ES



Wer möchte meine 450PS bei 8250UPM bändigen? Ich biete dir endlosen Spaß bei Tag und Nacht. Bin sehr pflegeleicht und gutmütig. Meine Dunlops sorgen dafür das Du stets guten Kontakt zum Untergrund hast. Na wie wäre es mit uns?

Kontakt/Infos: Joe Kopp

VIPER GTS-R mit 10 Zylinder Powerpack wartet auch euch



5x Chrysler Viper sind zu vergeben. Amy Power vom Feinsten bieten euch jede Menge Fun und Nervenkitzel. Noch 9 Rennen sind in der aktuellen GTR-ES Saison zu fahren. Egal ob Anfänger oder Vollprofi, die Chrysler Viper GTS-R bringt das Blut bei jedem zum Kochen. Meldet euch einfach an bei Virtual Racing e.V. und ihr seid schon wieder einen Schritt weiter zu dem 600PS Boliden.

Antworten auf eure Fragen bekommt ihr von allen GTR Admins im Forum!

Fahrer gesucht

Du suchst Anschluß um dein Hobby mit gleichgesinnten Verrückten zu teilen? Kein Problem. Das RGW-Racing Team sucht für den Bereich GTR noch einen Fahrer. Gern würden wir noch einen Rookie oder Anfänger in unser Team aufnehmen. Wir bieten Spaß, eigene Teampage, TS-Server und ein Teamforum bei Virtual Racing e.V.! Interesse?

Kontakt/Infos:

michael.morgenthal@online.de oder www.rgw-racing.de

The Italian Stallion

Hey Du? Bist Du bereit unsere grande Macchina zum Leben zu erwecken?



Fährst Du Ferrari kaputto, machte nix. Unsere Chefe iste sehr gute Kollege, bekommst Du sogar um sonst Schuhe von Zemento. Magst Du Frauen? Lieber nicht die von Chefe, bekommst Du noch mal Schuhe von Zemento. Brauchste nur fahren kapito?

Kontakto/Informazioni:

www.virtualracing.org

Flitzer suchen Auslauf

Wer möchte uns FXO, LX4/6, MRT5, RB4, XF GTI, XR GT und XR GT Turbo ein wenig Bewegung verschaffen? Du kannst uns zu jeder Zeit ausführen z.B. in Blackwood oder an dem wunderschönen Strand von Fernbay. Wir brauchen viel Bewegung, am liebsten in der GLC oder GLC Open. Noch Fragen? Dann meldet euch einfach wir beißen nicht

Kontakt/Infos:

Werner Reichert

Kleine Bruder von Italian Stallion



Hast Du lust auf 8 Zylinder Ferrari Power? Dann melde dich bei den Comandantes.

Kontakt:

www.virtualracing.org

Hier könnte dein Inserat stehen

Du suchst noch Fahrer für dein Team? Oder bist Du ein Fahrer der noch ein Team sucht? Dann schick einfach eine Email oder PN an:

redaktion_RS@gmx.net

Anzeige

Jeden Monat neue Berichte aus der Racingszene des Virtual Racing e.V.!

Habt ihr Anregungen oder möchtet selbst mal einen Bericht schreiben, dann meldet euch einfach bei **Detlev Rüller** unserem Rückspiegel Chefredakteur.

redaktion_RS@gmx.net

Werbung



Die GTR Endurance Series bietet euch 71 Fahrzeuge in 2 Klassen auf 10 Strecken Jede Menge Action, Spannung und Spaß! **Anmeldung bei www.virtualracing.org**



Nicknames und Pseudonyme

Was ist der Unterschied zwischen E-313 und Harald Bachmann? Und wo steckt der Unterschied zwischen den beiden Männern =|ET²|=The Rock und Markus MacCoy?

Genau genommen ist kein Unterschied zwischen den jeweiligen Paaren.

Keiner von den Namen ist echt. Einen Unterschied gibt es aber dennoch. Während die kryptischen Bezeichnungen offensichtlich keine Namen darstellen, die man in der westlichen Hemisphäre seinen Kindern geben würde, klingen die anderen Namen irgendwie "menschlich"

In Zeiten der GTR und des Mitgliederbooms bei der VR, in Zeiten also, wo wir in kürzester Zeit von 1000 auf 2000 Mitglieder gewachsen sind, werden diese Kunstgebilde immer mehr zum Störfall. Nahezu 80% aller Neuanmeldungen sind unter einem Nicknamen erfolgt.

Michael Henninger hat täglich damit zu tun, Nicknames in reale Namen zu ändern, nachdem die Inhaber dieser Nicks, höflich aber bestimmt, mehr oder weniger klar gemacht bekommen haben, dass wir den Umgang mit diesen Nickies nicht sonderlich gerne pflegen.

Es gibt hier, wie überall auf der Welt bei jedem Thema, eine Zweiklassengesellschaft. Die einen machen jeden lang, der sich hier mit Nick anmeldet und dann sein erstes Posting ablässt.

Bevor auf eine Frage geantwortet wird, wird der Neue erstmal vor die Stirn gehauen und auf Linie gebracht. Und ab und an macht jemand einen Thread auf und beschwert sich schlicht über die wahre Nicknameflut.

Die anderen finden es völlig normal und sagen, dass wir es selbst schuld sind, weil wir in den Registrierungsbestimmungen nicht im Vorfeld darauf hinweisen und in einer Welt, wo Jan und alle Mann mit Nicks unterwegs ist, ist es ja keine Straftat und auch wohl nicht so schlimm, dass man so geläutert und an den Pranger gestellt werden muss.

Ich gestehe, dass ich zur ersten Gruppe gehöre. Und auch wenn ich weiss, dass Max Brundle auch nicht so heisst, hat Max für mich ein Gesicht. E-313 wird für mich nie ein Gesicht haben.

Und auch mit Spaceman, Lupo oder Morbus werde ich niemals ein ernsthaftes Gespräch führen können, wie mit Markus Mac Coy.

Pseudonyme haben eine Bedeutung und einen nachvollziehbaren Grund. Bei Nicknames aber hat man den Eindruck, dass man bei dem Gespräch betrogen wird. Der Nutzer versteckt sich hinter einer künstlichen Fassade, wähnt sich in Anonymität und will doch Bestandteil einer Community sein und damit Bestandteil einer Familie sein.

Bei einem Pseudonym hat man diesen Eindruck nicht. Man glaubt, dass man sich auf der selben Ebene unterhält und ebenbürtig ist.

Jeder mag seine Gründe für Nicknames und Pseudonyme haben. Pseudonyme anzunehmen kann ich nachvollziehen

Nicknames aber sind Scheisse.

Wahrscheinlich sind das alles Spätpubertierende mit mangelndem Selbstwertgefühl und kleinen Pimmeln. Da gibt man sich wenigstens einen starken Namen.

In dem Sinne schreibe ich auf mein Demoplakat:

Nieder mit den Nicknames und Verbannung aus dem VR-Forum

Elkhunter :-)

Frühjahrsputz an allen Orten

Wer sich jetzt in den Wäldern aufhält, kann beobachten, wie fleissig an den Bäumen geschnitten wird, kräftig abgeholzt wird und der Wald sich auf den Frühling vorbereitet.

Und nur, wenn man einmal kräftig ausmistet und Luft schafft, kann das Vorhandene kräftig nachwachsen.

In der letzten Ausgabe hatten wir das VR-Mitglied Nummer 2000 vorgestellt. Am Tag der Erscheinung des Rückspiegels waren schon 2074 Mitglieder gelistet.



Michael Henninger hat der Mitgliederverwaltung eine Frühjahrskur verpasst und ebenfalls kräftig ausgemistet.

Jeder, der 3 Monate inaktiv war und keine Postings abgegeben hatte, galt als Karteileiche und wurde entsorgt.

Jetzt können wir wieder neuen Anlauf nehmen, um die 2000 Mitglieder zu erreichen, denn über 300 Mitglieder wurden auf diese Weise entfernt.

Am 3. Mittwoch im Monat erscheint er wieder...

Der Rückspiegel - Pflicht für VR-Mitglieder

DOM-1 Texas Sattelt die Pferde!

Volle Ränge waren garantiert als sich die 34 Contender der DOM-1 auf 201 lange Runden machten, um den Besten ihrer Zunft in Texas zu ermitteln. 34? Nein! Andreas Gaida blieb aufgrund technischer Probleme in der Startaufstellung stehen und musste schon vor Beginn des Rennens aufgeben. Doch alles der Reihe nach.

Das Qualifying.

Wer sonst, wenn nicht Volker Hackmann auf Pole. Martin Thiemt belegte mit "Sicherheitsabstand" von 156 Tausendstel den zweiten Platz vor Sven Mitlehner.



Einführungsrunde ohne Andreas Gaida

Das Missgeschick von Andreas Gaida brachte nur kurz Unruhe ins Feld, schnell war in der Einführungsrunde die Lücke geschlossen und der Start klappete vorbildlich.

Hackmann setzte sich an die Spitze, gefolgt von Martin Thiemt und dem aus fünfter Position gestarteten Christian Homrighausen. Thiemt machte von Beginn an Druck und in Runde 4 gelang es ihm kurzfristig, Hackmann zu überholen - 5 Bonuspoints für eine Lead-Lap.

Bei der sollte es auch bleiben, denn bereits in Runde 12 kam er kurz "sideways" und musste unter Zuhilfenahme all seines Könnens den ausbrechenden Wagen abfangen.



Thiemt erkämpft sich eine Lead-Lap

Eine frühe Unterbrechung bescherte Christoph Espeter, der für die erste Yellow von insgesamt sieben an diesem Abend verantwortlich zeichnete. Auch Thiemt war das Glück nicht lange hold, in Runde 26 war es aufgebraucht - Yellow.



Grade noch mal gut gegangen.

Unterdessen ging es kampfeslustig zur Sache. Hackmann verlor beim ersten Pit-Stop mehrere Positionen und fiel zwischenzeitlich bis auf Rang 5 zurück, Torsten Eberius Taktik "change left sides only" bescherte ihm zwar drei Führungsrunden, ließ ihn aber im Anschluss den Kontakt an die Spitzengruppe verlieren. Dies nutzte Christian Homrighausen für seinen großen Auftritt an der Spitze. Führung von Runde 20 bis 35, in der ihn wieder Hackmann ablöste. Auf Rang zwei etablierte sich Kay Mühle, im Windschatten Hackmanns lauend vor dem aus 14. Position gestarteten Patrick Marx.



Stau in der Box

Leider stellte sich der Server als Spielverderber heraus. Mehrere, teils sekundenlange Warps, kosteten manch einem eine Beule am Auto und dadurch verringerte Top-Speed und böse erwischte es Matthias Bayer: Motorschaden. Sein Einspruch gegen die Wertung des Rennens wurde zu Redaktionsschluss noch verhandelt.



Strassensperre a la Blues Brothers: 888-Schrader, 197-Schumann, 153 Ziganki

Aufsteiger Marco von Frieling zeigte nach misslungenem Qualifying (Platz 18) ein erstaunlich starkes Rennen. Lange Zeit auf Position 2 und Lead-Laps in den Runden 116, 131 und 132.

Insgesamt sah das Rennen zehn verschiedene Spitzenreiter und 19 lead-changes. Mit Abstand die meisten Führungsrunden -142- gingen auf das Konto von Volker Hackmann.

Ab Runde 142 schienen die Positionen einzementiert: Hackmann vor von Frieling, Mühle auf Platz 3 vor Mitlehner und Homrighausen.

Erst beim letzten Pit-Stop in Runde 190 kam wieder Bewegung ins Feld. Hackmann verlor kurzfristig die Führung an Homrighausen, dem jedoch 10 Runden vor Ende der Motor explodierte. Ursache dürfte ein Zwischenfall mit Patrick Marx und Andy Wilke gewesen sein.

Homrighausen: " Darf ich mal fragen wie das passiert ist? Durch die Aktion hab ich nämlich trotz kompletter Reparatur ein paar Runden später den Motor verloren und hat mich so 20 Plätze gekostet.... " Doch Hackmann konnte sich nicht lang an der wiedergewonnen Führung erfreuen. In Runde 193 wurde er von Mühle, Frieling und Mitlehner überrumpelt.



You won the Race!

Die letzte Yellow ließ einen Sprint bei "One-to-go" zu, den Mühle eindrucksvoll für sich entscheiden konnte. Mitlehner fing Frieling noch ab und verwies ihn auf Platz drei. *Reinhard Frey*

Wünsche der Redaktion

Jeder Neuanmelder sollte sich die Zeit nehmen die Profilangaben komplett auszufüllen.

Vor allem Angaben zu Hobby und Beruf könnten hilfreich sein und würden dankbar aufgenommen werden.

Jeder Grid sollte mindestens einen, besser noch zwei bis drei Fahrer haben, die Willens und in der Lage sind, die Rennen berichtsmäßig aufzubereiten. Das ist einfacher, als viele glauben. Das Beispiel Claudio Ferreras in dieser Ausgabe zeigt dies.

Szenen aus dem Straßenverkehr



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?

Sebastian Bach # 508 D.O.M



Nickname: -
 Alter: fast 28 (2.5.1977)
 Beruf/Position: Dipl.Ing.(FH) Softwaretechnik
 Wohnort: bei Stuttgart
 In VR-NASCAR aktiv seit: April 2003
 Andere Rennligen: -
 Funktionen im VR: -
 Steuerung: Thrustmaster Ferrari FF Wheel mit analogem Gas- und Bremse hinterm Lenkrad

in der VR
 Größter Erfolg: 8 Rennen Straffreiheit am Stück. (Hoffe, das bald mal wieder zu schaffen...)

Größtes Desaster: alle paar Monate mal ein Komplett-Aussetzer.

Größte Stärke: Gehe die Sache locker an, bin nicht verbissen oder übermotiviert.

Größte Schwäche: Gehe die Sache locker an ;) Trainiere meistens nicht.

"N2003 ist das Größte, weil...": Es vernünftige Leute unterschiedlichster Altersklassen zusammenbringt, man auch immer Rücksicht füreinander walten lassen muss - alles im krassen Gegensatz zu den meisten anderen Online-Spielen.

Sonstige Hobbies: Gitarre(n), Kanu fahren, Eishockey spielen

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Ich behalte meine Weisheit lieber für mich ;)

Liebblingswebsite: -

Lebensmotto: -

Beste Musikgruppe: Faith No More, Tool, Sting

Bester Film: O BrotherWhereArtThou, Saving Private Ryan

zuletzt gelesen: Band Of Brothers

zuletzt im Cd-Player: Primus - Sailing The Seas Of Cheese



Robert Schöffmann # 469 D.O.M

Nickname: Rob
 Alter: 35
 Beruf/Position: Stanzenbauer in Rente
 Wohnort: Wien
 In VR-NASCAR aktiv seit: Mai 2002
 Andere Rennligen: keine
 Funktionen im VR: Fahrer
 Steuerung: Thrustmaster Wheel

in der VR
 Größter Erfolg: je zwei Podestplätze in Lowes und Chicagoland.
 Größtes Desaster: Sonderevent Juni 2002 in Pocono. In Lap 1/Turn 1 nen Massencrash ausgelöst.

Größte Stärke: Geduld

Größte Schwäche: brauche zulange um meinen Rythmus zu finden.

"N2003 ist das Größte, weil...": es nichts besseres gibt.

(nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer? Ja.

Die Nummer hat mit meinem Geburtstag zu tun.

Sonstige Hobbies: Fussball

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Ich hab euch alle lieb *g*

Liebblingswebsite: keine

Lebensmotto: Augen zu und durch.

Beste Musikgruppe: Led Zeppelin

Bester Film: mag keine Filme

zuletzt gelesen: Armistead Maupin: "Der nächtliche Lauscher"

zuletzt im Cd-Player: 70er Jahre-Mix



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?

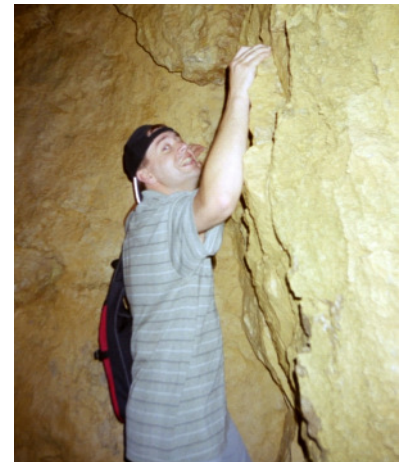
Thomas Schlösser #305 D.O.M. Weekend Thunder



Größtes Desaster: Auch das ist für mich unwichtig.
 Größte Stärke: weiß ich nicht
 Größte Schwäche: flache Kurven/Short Track's
 \N2003 ist das Größte, weil...\": Wer sagt das es das ist?
 (nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)
 gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?
 Nein, sie war die erste welche damals frei war.
 Sonstige Hobbys: Wetten beim Pferderennen (Galopp),
 Schlittschuhlaufen, Inlineskaten
 Lieblingswebsite: hab ich nicht
 Lebensmotto: genieße das jetzt und denk nicht an morgen
 Beste Musikgruppe: Herbert Grönemeyer
 Bester Film: Habe ich nicht, weil es viele gute Filme gibt.
 zuletzt gelesen: Pearl Harbor / Ereignisse, Tatsachen, Zusammenhänge
 zuletzt im Cd-Player: Westernhagen / Nahaufnahme

Nickname: Den verrate ich nicht!!!
 Alter: 32
 Beruf/Position: Zerspanungsmechaniker /
 Spitzendreher für Großteile
 Wohnort: Pegnitz
 In VR-NASCAR aktiv seit: 15.12.2002
 Andere Rennligen: nein
 Funktionen im VR:
 Teamkapitän der Funny Driver's
 Steuerung: MOMO Racing, das schwarze, mit
 den original Pedalen

in der VR
 Größter Erfolg: So etwas ist für mich unwichtig.



Thorsten Schulz # 66 D.O.M.



Größtes Desaster: Chicagoland 2003 im Open Cup das aus nach 2 Runden (eigenes verschulden)
 Größte Stärke: Geduld
 Größte Schwäche: Boxenstop
 \N2003 ist das Größte, weil...\": ich in keiner anderen Sim mit bis zu 40 Leuten um den Kurs heizen kann.
 gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer? Unser Team bestand
 am Anfang nur aus Schnapszahlen, heute haben wir noch die #44
 Andreas Kröger #55 Jörg Plantz #66 meiner einer #88 Ramon
 Wellmann und die #111 Roland Rauch mit Schnapszahlen im Team.
 Sonstige Hobbies: Fußball
 Lieblingswebsite: www.hsv.de
 Lebensmotto: Leben und Leben lassen.
 Beste Musikgruppe: Da gibt es einige, Hauptsache es Rockt.
 Bester Film: Der Soldat James Ryan
 zuletzt gelesen: Die Game Star :-))
 zuletzt im Cd-Player: Chevelle

Nickname: Totti
 Alter: 40 Jahre
 Beruf/Position: Antennenbauer.Bauen Kabel -
 und SAT-Anlagen sowie Funk für Polizei, BGS
 und Behörden.
 Wohnort: Hamburg
 In VR-NASCAR aktiv seit: Bin in der VR seit
 dem 19.12.01 tätig.
 Andere Rennligen: DOM 1 und GRRL in der
 VR sonst in keiner weiteren Liga aktiv.
 Funktionen im VR: Fahrer in der DOM 1 :-)
 und GRRL Admin
 Steuerung: MS SW FF
 in der VR
 Größter Erfolg: Sieg in Kansas 2003 im Open
 Cup, Sieg in Sebring 2004 der GRRL Trophy.



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?

Michael Schneider # 74 D.O.M



Nickname: Crazyone
 Alter: 30
 Beruf/Position: Zahntechniker
 Wohnort: Essen
 In VR-NASCAR aktiv seit: Juni 2001
 Andere Rennligen: Keine
 Funktionen im VR: Im Moment keine mehr
 Steuerung: Thrustmaster 360 Modena
in der VR
 Größter Erfolg: Busch Vizechampion 2002, DOM 2003 Gesamtdritter, 1 Sieg im Pro Force Cup 2003 in Bristol
 Größtes Desaster: Einige:) wahrscheinlich die Rennen mit mehr als 100 Strafpunkten

Größte Stärke: Es ist immer schwer sich selbst zu beurteilen, da fragt man am besten die Anderen.

Größte Schwäche: Kaum Setupkenntnisse, zu langsam.

"N2003 ist das Größte, weil...": es keine andere Rennsim gibt die einen MP Modus mit 42 Spielern beinhaltet und so gut funktioniert

(nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten) gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer? Die 74 ist mein Baujahr(1974)

Sonstige Hobbies: Skifahren, mein Mitubishi Galant

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Liebingswebsite: So einige

Lebensmotto: Toleriere jeden Menschen

Beste Musikgruppe: Depeche Mode, Rammstein

Bester Film: HdR 1-3, Star Wars 1-6, Alien 1-4, sind einfach zu viele..

zuletzt gelesen: WoW Bedienungsanleitung

zuletzt im Cd-Player: Rammstein Album



Horst Schumann #197 D.O.M



Nickname: -
 Alter: 32
 Beruf/Position: Softwareentwickler
 Wohnort: Irxleben
 In VR-NASCAR aktiv seit: 21.9.2003
 Andere Rennligen: keine
 Funktionen im VR: keine
 Steuerung: MS Sidewinder FF Wheel

in der VR

Größter Erfolg: Rookie des Jahres 2004

Größtes Desaster: Gelbphasen auslösen

Größte Stärke: voll die Ruhe weg

Größte Schwäche: lasse andere leicht vorbeie

"N2003 ist das Größte, weil...": online das beste

Rennerlebnis am Computer

(nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

leider nicht selbst ausgesucht

Sonstige Hobbies: Computer und was man damit machen kann

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: ruhig und fair bleiben

Liebingswebsite: <http://forum.virtualracing.org>

Lebensmotto: Who cares?

Beste Musikgruppe: kann ich nicht beurteilen

Bester Film: kann ich nicht beurteilen

zuletzt gelesen: Perry Rhodan (eines der vielen Bücher)

zuletzt im Cd-Player: Carmina Burana



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?

Name: Christian 'the BOT' Heuer, Alter: 31, Beruf: Polizeivollzugsbeamter / m.D., Wohnort: Landshut / Bayern

In VR-NASCAR aktiv seit: 25.06.2002, Andere Rennligen: Derzeit keine andere. Warum auch ? ;)
Funktionen im VR: Fahrer in der GNL / Redakteur des "Rückspiegel" / Mitarbeiter der AG Sonstiges
Steuerung: Microsoft Sidewinder FFB USB (Ersatz-Wheel vorhanden)

Größter Erfolg: Am 18.03.2004 in der GNL-DOM3 in Darlington von Startposition 21 auf den 3 Platz "vorgekämpft". Diese Strecke finde ich klasse und meine Strategie ging vollends auf. An dieses Rennen erinnere ich mich gerne zurück.

Größtes Desaster: Habe ich an sich verdrängt und auch fast vergessen, aber irgendwann im Jahr 2003 in Martinsville habe ich beim Positionskampf die Nerven verloren und verursachte in der vorletzten Kurve einen Massencrash.

Größte Stärke: Konstanz würde ich sagen. Ich bin bei weitem nicht der Schnellste im Feld, da ich lieber "fahrbare" Setups verwende, aber für mich ist es wichtiger ins Ziel zu kommen. Egal auf welchem Platz.

Größte Schwäche: Ich schaue gerne ab und zu ins Forum. ;)

"N2003 ist das Größte, weil...": ...ich ein großer Fan der realen Rennserie bin. Während meines USA-Urlaubs erlebte ich mein erstes NASCAR-Rennen "live" in Daytona. Auch absolvierte ich schon eine Fahrschule auf einem Stockcar bei der Richard-Petty-Driving-School. Zudem macht mir das Fahren dieser Sim sehr viel Spaß. Es gibt zwar schon Nachfolger des N2003, aber die kann man vergessen.



Gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?: Ja, die gibt es. Als großer Fan der realen Serie wollte ich unbedingt auch eine "echte" Startnummer haben. Aufgrund meines "späten Erscheinens" bei VR war dies nicht möglich, also mußte ich anderweitig meine Nummer wählen. So kam es dann zu der #324. Die 3 steht für Dale Earnhardt sr. (R.I.P.) und die 24 für Jeff Gordon. Selbst mein reales Auto blieb davon nicht verschont. ;)

Sonstige Hobbys: Mountain-Biken, Ego-Shooter

Was möchtest Du der Leserschaft mitteilen: Falls es noch niemand weiß ... VR ist ein klasse Verein. Jedem Sim-Racer wird für wenig Geld eine Plattform geboten. Dazu noch der Rund-um-Service durch das Forum. Das jährliche Treffen in Pottenstein, das jeder mal erleben sollte, ist echt der Hammer. Auch wird durch die monatlich erscheinende Online-Zeitung namens "Rückspiegel" jedem Fahrer aus allen Sparten das wichtigste an News und Rennberichten frei Haus geliefert. Am meisten bewundere ich jedoch den unermüdlichen Einsatz der "Chef-Etage", die das alles ohne finanzielle Entlohnung erst möglich macht.

Liebblingswebsite: www.bacardi.de (dort im "Club" kann man auch meinen Online-Stockcar bewundern)

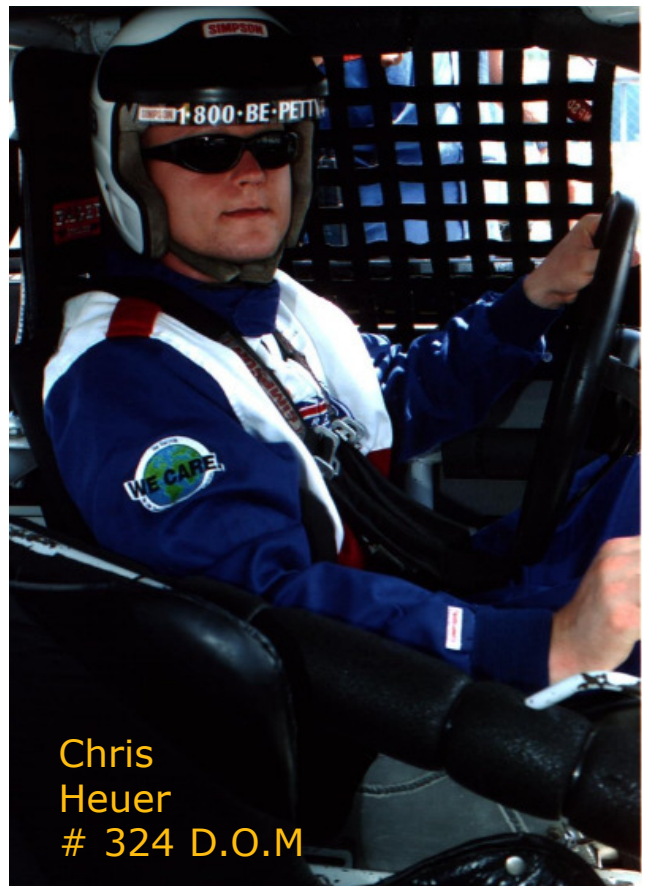
Lebensmotto: "In der Ruhe liegt die Kraft!" (um eins zu benennen)

Beste Musikgruppe:
Keine direkt, höre zu viele Musikrichtungen.

Bester Film:
Kann ich nicht sagen. Gibt zu viele von der Sorte.

Zuletzt gelesen: Stephen King - Sara

Zuletzt im CD-Player: Schranz & Loops - Vol.2



Chris
Heuer
324 D.O.M

DOM 2 Martinsville - Kirsch fährt seinen dritten Sieg ein

Martinsville, eine nicht gerade sehr beliebte Shorttrack Strecke im Fahrerlager, lud die Fahrer ein. Leider auch anscheinend ein Grund für einige Fahrer diesen Kurs zu meiden und erst gar nicht zur Qualifikation zu erscheinen.

Warmes sonniges Wetter war während der Qualifikation, die wie folgt ausging.

Als Schnellster hat die Ziellinie wieder Conrad Wegener, der sich schon in Bristol die Pole sichern konnte und somit seine derzeitige Hochform bestätigt, durchfahren.

Knapp dahinter reihten sich Claudio Ferrera und David Kirsch ein, die unter der 0,21er Schallmauer blieben. Stefan Lippert und Carsten Scheid sicherten sich noch den vierten und fünften Startplatz.

Der Himmel bewölkte sich und ließ keine Sonne mehr durch.

Viele hatten die Befürchtung das man bei solch bewölkten Wetter Konditionen eine wahre Yellow Flag Flut verursachen wird, wie letztes Jahr in der DOM2

und somit Martinsville zum einem langatmigen Rennspektakel wird. Um es vorweg zu nehmen, dem war nicht ganz so!

Unter bewölkten Himmel wurde endlich die Grüne Flagge geschwenkt und das Rennen konnte starten. Schon in der ersten Runde wurden die Plätze drei und zwei getauscht. David Kirsch, von innen startend, konnte sich gleich neben Claudio Ferrera setzen und ihn somit überholen.

Kaum hatte das Feld sich eingereiht wurde auch schon in der dritten Runde die Yellow Flag ausgerufen. Uli Prüfer und Michael Malecki waren die Auslöser. Nach dieser kleinen Verschnaufpause ging das Feld wieder auf die Reise. David Kirsch ging in Runde 25 an Conrad Wegener vorbei und somit in Führung. Was nicht Lange anhielt den ein heftiger Wall Hit von Christopher Betz löste erneut die gelbe Flagge aus. Conrad Wegener nutzte die Gelegenheit zum RBTL da David Kirsch ausweichen musste und somit Zeit verlor.

Wieder war es Wegener der sich in der Boxengasse aufgehalten hatte um frische Reifen zu holen. Wohl als kleine Vorahnung dass jetzt doch noch ein längerer Grüntint kommt und somit endlich das "Rennen" auch als Rennen bezeichnet werden konnte. Das Führungs- Duo David Kirsch und Claudio Ferrera setzten sich ab und wurschtelten sich durch die Überrundeten. Es wurde ihnen aber auch sehr leicht gemacht da alle fair mitspielten wenn der ausruf vom Spotter kam "Here comes the Leader"! Nach 35 Runden unter Grün wurde wegen Andree Neumann die gelbe Flagge wieder rausgeholt. Andree hatte seinen Wagen in Turn eins zu sehr übersteuert, wobei ihm das Heck ausgebrochen ist und somit die Kontrolle über sein Viagra Pontiac verlor. Platz acht war für Andree damit futsch.

Leidtragender war in dieser Situation Robert Schöffmann, der ein paar Runden später seinen Wagen abgestellt hatte. Diese Gelbphase wurde jetzt von sehr

vielen Fahrern genutzt. Die Pit Crew hatte endlich was zu tun. Nur von den Führungs- Duo wurde diese Gelbphase nicht genutzt. In Runde 95. wurde die Grüne Flagge wieder für den Restart geschwenkt, durch die vielen Boxenstops wurden teilweise die Plätze wie folgend neu verteilt. Auf 1. David Kirsch 2. Claudio Ferrera 3. Thomas Böttcher 4. Jürgen Nobbers 5. Stefan Lippert 6. Conrad Wegener 7. Carsten Scheid und auf Platz 8. Matthias Wien.



Auf Platz eins liegend holte sich Conrad Wegener, als einer der wenigen, schon frische Reifen und tankte ein bisschen Sprit nach.

Restart, das Duo David Kirsch und Claudio Ferrera konnten sich ein wenig vom Rest des Feldes absetzen, bis erneut in Runde 49 die gelbe Flagge geschwungen wurde.

Axel Köster drehte Michael Schymura um, der dann quer zur Fahrbahn in Turn eins lag.

Kaum dass in Runde 95 wieder gestartet wurde, wurde wieder zehn Runden später die fünfte gelbe Flagge des Rennens ausgerufen. Diese Gelegenheit wurde jetzt von den Fahrern ausgenutzt, die noch nicht die Boxencrew besucht hatten.

Diesmal ging auch der Führende David Kirsch an die Box um sich versorgen zu lassen. Nur Claudios Pit Crew hatte nichts zu tun, denn er verfehlte, wie schon einige Runden zuvor Conrad Wegener, die richtige Position innerhalb seiner Boxmarkierung.

Dirk Wilke hatte sich bei Martin Kirchner angelehnt und der stand dann erstmal quer zur Fahrbahn. Die Fahrer, die dahinter waren, mussten Slalom fahren, um die quer rutschenden Wagen nicht auch noch auf die Hörner zu nehmen.

Leider folgten die Unterbrechungen immer weiter in kürzeren Abständen. Vorne wurden die Platzierungen jetzt neu verteilt. Restart Runde 177 auf Platz 1. liegend Thomas Böttcher, 2. David Kirsch, 3. Conrad Wegener, 4. Jürgen Nobbers und auf dem 5. Rang lag Claudio Ferrera. Es dauerte nicht lange und David Kirsch holte sich die Führung von Thomas Böttcher wieder.

Aber auch Conrad und Claudio ließen nichts anbrennen und stellten sich hinter Davids Führung an. Das Anfangs Führungs-Trio war jetzt wieder zusammen.

Leider wurde das Rennen jetzt immer gelblastiger und von Racing konnte man nicht viel sehen. Thomas Böttcher war der Rennleitung heute schon öfters aufgefallen, offensichtlich hatte er Probleme mit seiner Bremse. Leittragender von Thomas seinem Bremsproblem war Matthias Wien, der sein erstes Rennen in der DOM2 bestritt und ihm somit eine bessere Platzierung verwehrt blieb.



Der auf Platz zwei liegende Claudio Ferrera holte sich jetzt frische Reifen und Benzin. Auch Thomas Böttcher ging Pitten und konnte Claudio Ferrera in der Box überholen. Zum Erstaunen der Zuschauer blieb David Kirsch draußen und holte sich weiter eine Führungsrunde nach der anderen.

Nach einigem Hin und Her verließ er die Box ohne verrichteter Dinge um nicht noch mehr Plätze zu verlieren. Da seine Box in der Kurve lag, sah dieses Manöver natürlich sehr unglücklich aus.

Es folgte ein 38 Runden langer Grüntint, in dem es sehr viel schöne Positions-Kämpfe und den einen oder anderen Verbremser zu sehen gab. Gerade in der neuen Führungsgruppe um Carsten Scheid, Matthias Wien, Thomas Böttcher, Conrad Wegener, Claudio Ferrera und Stefan Lippert gab es für den Zuschauer tolle Renn Action zu sehen.

Leider nur bis zur 150. Runde. Denn ein Auffahr-Unfall zwischen Thomas Böttcher und Niels Herbstrieth zwang die Rennleitung die gelbe Flagge zu schwenken.

In der Boxengasse fand nun wieder ein reges Treiben statt.



Kaum wurde die gelbe Flagge eingesteckt wurde sie in Runde 162 wieder ausgepackt.

Der nächste längere Grüntint sollte bis zur 232. Runde auf sich warten lassen.

Mal wieder wurde Grün geschwenkt und die Meute zum finalen Angriff geschickt. Der auf zwei liegende Conrad Wegener konnte sich im Schlepptau von David Kirsch bis zu drei Sekunden von Claudio Ferrera davon eilen. Der hatte mit dem Verkehr zu kämpfen. Erst als er an dem Lapper Stefan Pültz endlich vorbei kam, begann Claudio mit seiner Aufholjagd nach dem Führungs- Duo. Er holte sehr schnell aufs Duo vorne auf, doch ihm rannten die Runden weg. Als er endlich am Duo dran war wurde auch schon wieder in der 248 Runde von 250 Runden die gelbe Flagge geschwenkt. Die ganze Jagd nach dem Duo hatte Claudio Ferrera nichts gebracht außer der schnellsten Runde im Rennen. Auslöser dieser letzten Yellow war Uli Prüfer, der sich an Carsten Scheid zu sehr angelehnt und ihn zum Dreher gezwungen hatte.

Das Rennen wurde unter Gelb beendet.



Der Sieg ging an David Kirsch, auf Platz 2 folgte Conrad Wegener, die Position 3 erreichte Claudio Ferrera, Platz 4 ging an Martin Kirchner und den 5. Platz ergatterte sich Jürgen Nobbers. David Kirsch unterstrich mit einem fehlerlosen Rennen und seinem Sieg, dass er die DOM1 Luft schnuppen will.

Auch der derzeit sehr stark fahrende Conrad Wegener mit seiner zweiten Pole in Folge und dem 2. Platz hier in Martinsville zeigt ganz klar Ambitionen zur DOM1.

Fazit:

Klar waren 15 gelbe Flaggen zu viel, aber die längeren Grünstints haben das Rennen doch nicht zur Gelb-Prozession verkommen lassen.

Damit ist die DOM2 besser als Ihr Ruf, gerade im Vergleich zur letzten Saison.

Es ist ganz klar ein Aufwärtstrend zu spüren in der DOM2.

Denn die DOM1 hat in Martinsville ja auch nicht gerade eine bessere Figur, bezüglich der Anzahl der Gelb Phasen, abgegeben.

Was sagen die Fahrer selbst ?

So hätte ich mir meinen Einstand in Dom 2 nicht vorgestellt, dabei mag ich doch Short Tracks so sehr, aber die Short Tracks mögen mich anscheinend nicht.

Axel Köster:

Ich entschuldige mich in aller Form für das Desaster, welches ich heute angerichtet habe. Weiß gar nicht, was heut mit mir los war.

Martin Kirchner:

Tja, schade das das Rennen so Gelb zu ende gegangen ist. Der Anfang war ja recht vielversprechend das wir mal lange grün haben werden und das war ja auch so (nach meinem Empfinden) Aber der Schluss halt zu gelb...obwohl das hat mich den Platz gerettet...

Aber ich hatte auch im Rennen immermal wieder warps. Im Training war es auch so und andere hatten es wohl auch. Könnte das vielleicht mit GNL.tv zusammenhängen? Wenn ja wärs schade für die viele Arbeit die dahinter steckt...

Jürgen Nobbers:

das trifft die Sache auf den Punkt. Nach der Mitte des Rennens ging es eigentlich bergab.

Claudio Ferrera:

Lob...an die DOM2!!!
2/3 Super Rennen gewesen. Überwiegend wurde sehr fair gefahren. Leider zum Schluß zu viele YF dazu gekommen. Ein PIT Fehler gemacht (nicht wahr Conner!?). Sonst erstaunlich gut durchgekommen. Leider wurde ich zum Schluss ein bisschen aufgehalten, sonst hätte es noch spannend werden können um Platz 2. Hat mal wieder Richtig Spaß Gemacht.

Thomas Böttcher:

wasn scheiss, da habe ich das Glück mal in Führung zu liegen und prompt baue ich nur noch Scheisse, ein 7. Platz mit Strafpunkten ist das Resultat. Spitze...

Conrad Wegener:

Yeaha, zweite Pole!
Im Rennen ein paar Runden geführt. Dann kam David an mir vorbei, doch berührte sich später mit einem Lapper.

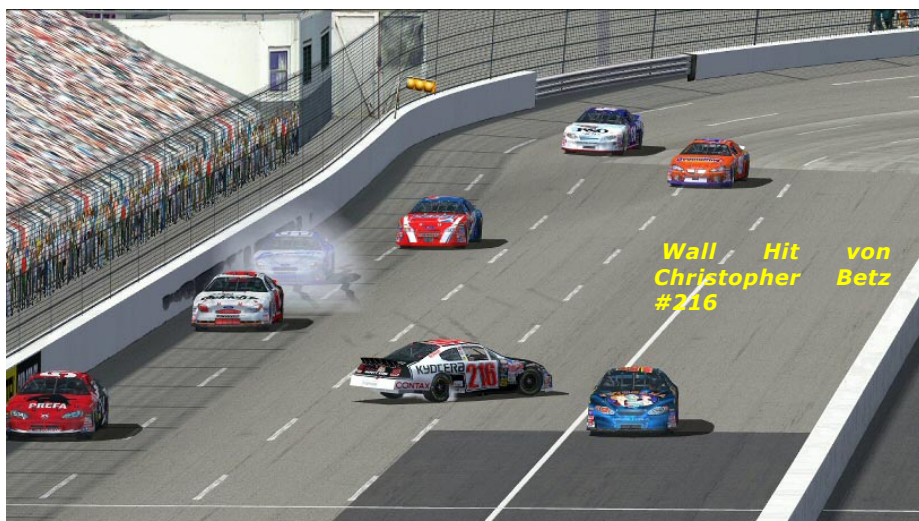
Stimmen nach dem Rennen:

Sven Münchrath: In Runde 2 oder 3 gibts nen Crash vor mir, ich ziehe nach innen und wo ich dachte ich wär schon vorbei knallt noch ein Wagen in mich rein und ruiniert meinen Motor.

Ich fahre noch vor ihm über die Linie. Dann gabs wohl nen Bug.

@David: Nach deinem Unfall, sollte ich dich da vorbeilassen oder du mich überholen?

Bin mir gerade selber nicht mehr so sicher. Naja, zumindest in die Box und als 16 oder so wieder raus. Dann fast das ganze Rennen nur nach vorne gearbeitet, nette Fights gehabt. Vorallem mit Claudio paar schöne Szenen gehabt! Und am Ende dann noch ein paar klasse letzte Runden mit David. Sorry aber als ich dich leicht anschoß, aber in der Kurvenmitte war ich manchmal etwas besser unterwegs. Hatte aber nie richtig gereicht und hätte auch nicht zum Sieg gereicht. Bin mit dem zweiten Platz aber sehr zufrieden.



Auch das meine Verbindung gehalten hat, ist super. Der mittlere Balken ist zwar manchmal sehr hoch gestiegen und Autos verschwanden aber zum Glück ist alles gut gegangen.

Was schade war: Das so wenig da waren, auch wenns Martinsville war. Das das Rennen am Ende so gelblich war. Dabei fing es so gut an!

@Claudio: Ja, unsere Boxenstopps waren einsame Spitze. Mir hats dabei den ersten Gang zerbröseln. Das ist aber auch ein Mist, in soner Kurve zu pitten.

Niels Herbstrieth:

hmmhm, Lust und Frust wechseln sich ab. Nette Kämpfe, ordentlicher Speed aber mind. fünf Zwischenfälle. ein mal verschuldet innen an die Mauer,

dann nach aussen, sry noch mal uli. zwei mal Quersteher nach Unfall vor mir, ein o. zwei mal umgedreht worden. und dann noch ein mal mit Michael aneinandergeraten? also sehr durchwachsen, hat trotzdem wieder spass gemacht.

Stefan Lippert:

Naja, war doch insgesamt ein besseres Rennen, als ich befürchtet hab. Was leider aber nicht für meine Leistung gilt, da ich es mit meinem Quersteher geschafft hab, mir bereits im 5. Rennen ne Sperre einzufahren. Einfach sensationell schlecht.

Da in der Auswertungsstatistik bei mir nach dem Rennen 2 "incidents" auftauchten, will ich mal nicht ausschließen,

dass ich noch irgendwo Bockmist verbrochen hab, von dem ich im Moment nix weiß, weil ich ansonsten keinen hab abfliegen sehen.

Falls jemand unter mir zu leiden hatte, der darf jetzt laut "hier" schreien und mich zusammenschlagen. Virtuell versteht sich.

Dirk Wilke:

da hält man sich das ganze Rennen sauber zurück und bringt das Auto ohne Kratzer durch Marty und dann überseh ich den Martin beim Restart neben mir - so n sch... sorry martin

Aus Martinsville Claudio Ferrera

Rückspiegel!

Was sonst?

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 monatlich in der Hauptsaison
als downloadbare pdf-Datei

Redaktion

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

Produktion

Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:

Detlev Rüller (rueller@virtual-racing.org)

Beiträge/Fotos

Detlev Rüller
Jürgen Nobbers
Chris Heuer
Marco Saupe
Conrad Wegener
Smudo
Stefan Schmidt
Gil Ritter
Dominic Fingerhut
Claudio Ferrera
Michael Morgenthal
Thomas Ettig
Reinhard Frey
Stephane Quincampoix
Felix Krohn
Björn Zaretsky

Titelfoto

Patrick Marx

Ausgabe 54 -20.04.2005

nächster Redaktionsschluss:
16 Mai 2005 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:

DOM Div. 1 in Bristol.
Klaus Wagner im Kampf mit
Homrighausen, Jirak und Co.

DOM-2-Rennen in Bristol

16 Unterbrechungen vermiesen den Spaß

Die Frage der Fragen: Wieviele Yellows wird Bristol hervorbringen?

Die Antwort: 16 Unterbrechungen oder 80 der 250 Runden wurden wieder im Schrittempo hinter dem Pace-Car absolviert.

Das Qualifying: Überraschend stark präsentierte sich Conrad Wegener, der in 15.720 Sekunden die Pole-Position vor Reinhard Frey und Axel Ziganki erreichte. Auch im Pre-Race Warmup unter Rennbedingungen zeigte Wegener keine Blöße und erreichte die insgesamt zweitbeste Zeit hinter Reinhard Frey.

Der Start des Rennens verlief außerplanmäßig für Frey. Internetverbindung verloren und aus der Aufstellung geflogen. Doch schon in Runde drei der erste Unfall. Andree Neumann wirft seinen Wagen weg - Yellow.

Mit fünf Runden Rückstand konnte Frey das Rennen wieder aufnehmen und seine Aufstiegschancen wahren. Wegener behauptete seine Führungsposition bis Runde 20. Von da an hieß der Führende David Kirsch vor Marco von Frieling und Conrad Wegener.

Alle Hoffnungen auf einen Spitzenplatz begraben musste Wegener in Runde 33 als auch bei ihm die Internetverbindung schlapp machte und er erst mit einigen Runden Rückstand wieder ins Rennen eingreifen konnte. Eng um den Aufstieg auch für Marco Wust.

Auf enttäuschendem 28. Startplatz ins Rennen gegangen musste er sich mühsam Position für Position erkämpfen.

Für Frieling, der sich mit David Kirsch einen erbitterten Kampf um die Führungsposition lieferte, schien "alles in trockenen Tüchern". Doch so einfach sollte es auch für Frieling nicht werden.

Zuzüglich der Bonuspunkte für Führungsrunden reichte es klar für den Aufstieg in die DOM-1.

Beständig im Vordergrund behaupten konnten sich Claudio Ferrera und Axel Ziganki.



Restart #1: Kirsch vor Frieling

Gleich zwei mal in der Schlussphase wurde er von seinen Konkurrenten ins Abseits gedrängt - schlussendlich dennoch ein tapferer 3. Platz in der Endabrechnung.

Ferrera allerdings zum Preis zweier Yellows, die ihn punktemäßig weit zurück warfen. Sebastian Bach allerdings schoss, in Strafpunkten gesprochen, den Vogel ab.



Ziganki (#153) und der unglückliche Sebastian Bach



Die Aufsteiger zur DOM 1:
Reinhard Frey,
Marco von Frieling,
Axel Ziganki und
Marco Wust

Die Absteiger zur DOM 3:
Rico Schwartz,
Sebastian Bach,
Joe Gallert und
Georg Korbel

Als 23. mit 80 Runden Rückstand deklassiert, kassierte er insgesamt Strafpunkte für vier Yellows die in einem worst-case-Szenario von -49.5 Punkten in der Endabrechnung mündeten, dem Abstieg in die DOM-3 und einer Rennsperre niederschlugen. Dieses Schicksal teilte er mit Georg Korbel.

Unauffällig aber konstant bis an die zweite Position vorgearbeitet hatte sich unterdessen Bernhard Riedler. Und er machte Druck auf den Führenden Frieling. Ein wenig zu viel, denn in Runde 224 kommt es zum Unfall zwischen Riedler und Frieling. Riedler zwar somit in Führung, jedoch zum Preis von 30 Strafpunkten. Frieling fällt in Folge bis auf Platz sechs zurück, während Riedler seine Führung behaupten kann. Neuer Zweitplatzierter: David Kirsch.



In den letzten Runden gelang es Frieling wieder einiges an Boden gut zu machen, das Führungsduo konnte er jedoch nicht mehr gefährden. Sieger: Bernhard Riedler vor David Kirsch und Marco von Frieling.

Reinhard Frey

Aufreger des Monats

Thomas Fischer schrieb nach Lektüre des letzten Rückspiegels:

"Erstens find ich's ne Frechheit jemandem im Bericht Vorwürfe zu machen (selbst wenn sie berechtigt wären), ohne im Vorfeld über die Vorkommnisse diskutiert zu haben.

Zweitens find ich Eure "Spezialwirtschaft-Berichterstattung" echt zum heulen.

Mir wird in dem "objektiven" Bericht doch tatsächlich vorgeworfen dem Morgenthal seine Siegchancen geraubt zu haben.

[...] Ich tus mir aber nicht an, jetzt noch die Spezialwirtschaft Auto-Vergabe abzuwarten, denn das wars für mich in eurer GTR-Abteilung! Melde mich hiermit ab!"

Später folgte dann noch.....

"Da gehts doch nicht um einen perfekten Bericht, sondern, das man hier, in Zeiten wo über die Wagenvergabe für die Endurance entschieden wird, so nem Komiker gestattet, mit selbstinszenierten "Interviews" Stimmung gegen mich zu machen....."

Starker Tobak also.

Claudius brachte es auf den Punkt:

"Ihr seid doch nicht mehr ganz dicht Jetzt wird schon über ein en Online-Artikel einer virtuellen Rennliga eines Hobby-Redakteurs von einem verbuggten Computerspiel über ein Rennen das die Welt nicht interessiert, gestritten. Einfach nur krank"

Die Redaktion sagt dazu nur:

Falls jemand nach einem Artikel etwas vorzubringen hat, bleibt nur der Weg, den man mit der Presse schon gehen muss. Leserbrief schreiben, oder Gegendarstellung fordern, oder Abo kündigen, oder Faust inne Tasche machen. Die Verantwortlichen stehen im Impressum.

Bei einer anderen Zeitschrift bringt es ja auch nichts, wenn man sich danach in eine Fußgängerzone begibt und seinen Frust über Artikel dort loslässt. Man hat zwar reichlich Zuhörer, kann seinem Frust freien Lauf lassen, aber erreicht die Zielgruppe (die Schuldigen oder Verantwortlichen) nicht. Deshalb: Das Forum ist der falsche Weg den Rückspiegel zu resümieren.

Hinweis/Kontakt

Alle Beiträge/Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Beiträge übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Gewähr. Wir behalten uns vor, Beiträge zu kürzen und/oder zu überarbeiten. Redaktionelle Fremdbeiträge oder Leserbriefe entsprechen nicht immer der persönlichen Meinung der Redaktion, werden jedoch mit Rücksicht auf die freie Meinungsäußerung einbezogen.

Die Faszination der NASCAR

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

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

Buddy Baker - Der sanfte Riese

Söhne haben es bisweilen schwer. Väter setzen Erwartungen in ihre Sprößlinge und sind oft enttäuscht, wenn ihr Fleisch und Blut nicht mindestens das erreicht, was sie bereits Jahre zuvor geschafft haben. Auch Buddy Baker eifert verzweifelt den Leistungen seines Vaters nach. Genau wie ein Hochspringer der auf einmal ohne Stab vor die Hochsprunganlage gestellt wird.

Elzie Wylie Baker jr., wie Buddy richtig heißt, ist nämlich der Sohn jenes Buck Baker, den man buchstäblich aus den verstaubten Urtagen des NASCAR-Sports kennt. Buck wurde zweimal Meister, 1956 und 1957.



Buddy Baker

Dieser Vorgabe hetzt Buddy vergeblich hinterher. 699 NASCAR-Rennen ist er gefahren und zum Titel hat es nie gereicht. Ein fünfter Platz am Ende der Saison 1977 ist seine beste Platzierung.

Buddy, der sich wie ein Kleiderschrank aus der Menge abhebt (195 cm groß, 110 Kilo Kampfgewicht), hat einen ausgeprägten Sinn für Humor und eine unschlagbare Logik. Einmal ist er mit Little Bud Moore und Firestone-Rennchef Humpy Wheeler (später Manager des Charlotte Motor Speedway) unterwegs.

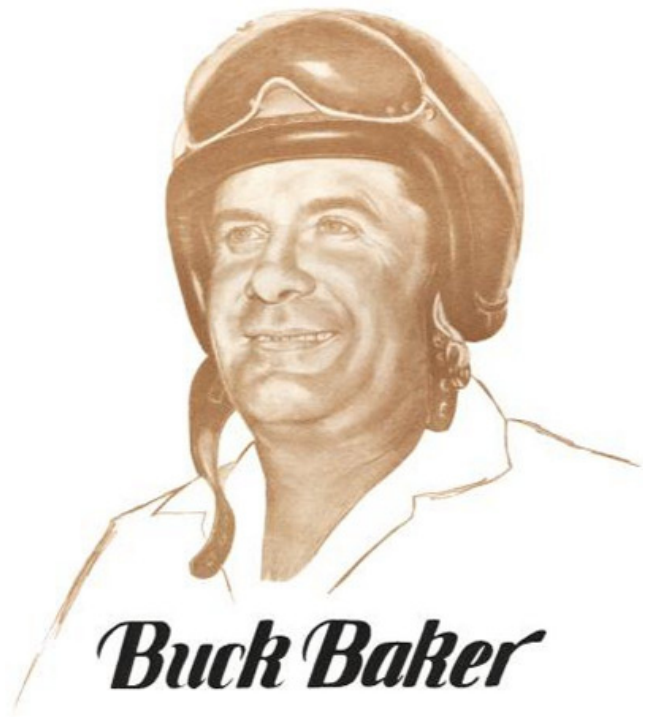
Irgendwie kommen die drei auf fliegende Untertassen zu sprechen. Während Wheeler stürmisch die Existenz von UFO's verteidigt lehnt Moore dies energisch ab. Baker hört nur zu, dann fällt er sein Urteil: "Doch es gibt UFO's. Moore: "Unsinn, warum reden sie nicht mit uns, wenn es sie geben soll?"

Baker denkt kurz nach und meint dann schlicht:

"Würdest du zu Ameisen sprechen?"

Die Basis für Bakers Karriere hätte besser nicht sein können. Bereits 1959 erhält er von seinem Vater einen Grand-National-Rennwagen. Doch Buddy fährt nur wenige Jahre für Buck, denn der Hitzkopf hat sich so oft mit Gegnern angelegt, daß er seinen Vater fast ins Armenhaus gebracht hätte.

Buddy fährt jahrelang für immer neue Teams. Erst 1967 gewinnt er in Charlotte sein erstes Rennen.



Buck Baker

Bakers Problem ist sicher nicht mangelnder Mut. Davon hat er ebensoviel wie Cale Yarborough und der fürchtet bekanntlich überhaupt nichts.

Talent hat Buddy sicher auch, obwohl es auffällt, daß er von seinen 19 Siegen 17 auf Superspeedways errungen hat, wo eine Portion Tollkühnheit eher Erfolge einbringt als auf Shorttracks, wo fahrerische Finesse zählt.

Was Baker jedoch abzugehen scheint ist die Gabe Rennsituationen richtig einzuschätzen und dann die passenden Entscheidungen zu treffen.

Es gibt unzählige Rennen, die Baker wegen unüberlegter Manöver und falsch eingeplanter Reifenwechsel, wegen Unfällen oder Benzinpannen verloren hat.

Als der eine Pfleger kräftig das Gaspedal tritt, öffnen sich schwungvoll die hinteren Türen und Baker rumpelt, auf der Bahre festgeschnallt, auf die Strecke

"Als ich die Bahre auf uns zurollen sah, traute ich zuerst meinen Augen nicht. Dann habe ich das Feld hektisch zur Mauer rüberge-wunken. Alle Köpfe drehten sich nach ihm und dann zischte an uns ein Leichenwagen vorbei."

Als die Krankenpfleger Baker endlich eingeholt haben, wollen sie ihn erneut im Laderaum ver-stauen. Aber Buddy protestiert lautstark: "Ich quetsche mich lieber zwischen die beiden auf den Frontsitz, als ange-schnallt auf eine Bahre zu sterben."

Der Pfleger fuhr erneut los und Buddy wünschte er wäre vom Unfall ohn-mächtig gewesen. Irgendwie hatte dem

Pfleger das Rennen nicht gut getan, denn er fuhr als wäre der Teufel hinter ihm her. Er scherte sich weder um Ampeln noch um den Gegenverkehr. Baker sagte zu ihm: "Mach langsam Kumpel, noch bin ich nicht schwer ver-letzt!", aber er kümmerte sich herzlich wenig um seine Bemerkung.

Unterwegs ist die Bahre wieder rausgeflogen und hat ein paar Mülltonnen umgefegt.



Als er einmal im Team von Cotton Owens auf dem Texas World Speedway antritt, deklas-siert er die versammelte Konkurrenz um zwei Runden !

Kurz vor Schluß hängt ihm Teamchef Owens stolz ein Schild raus: You've made it ! Hätte Buddy vermutlich auch, wenn er nicht so lange auf das Schild gestarrt hätte. Dadurch verschlief er völlig seinen Bremspunkt und donnerte James Hylton ins Heck. Statt eines Sieges ein Totalschaden.

Die unglaublichste Geschichte passiert Baker jedoch ohne eige-ne Schuld. Während eines Rennens auf dem Smokey Mountain Raceway in Maryville / Tennessee platzt an seinem Wagen ein Reifen.

Bakers Dodge biegt schlagartig in die Mauer ab und der Hüne zieht sich nur eine Gehirnerschütterung sowie ein paar gebrochene Rippen zu.

Er muß sofort ins Krankenhaus gebracht werden. Damals dient ausgerechnet ein alter Leichen-wagen als Krankenwagen. Die Pfleger legen Buddy sachte auf die Bahre, schieben sie behutsam in den Wagen und machen die Doppeltür zu. Sie hätten besser abgeschlossen.

hinaus. Er rollte mitten auf die Gegengeraden, vor dem ganzen Publikum und praktisch unfähig sich zu bewegen.

Wie er so vor sich hinholperte sah er auf der zweiten Kurve langsam das Starterfeld auftau-chen. Sie kamen immer näher. Zwar langsam weil immer noch die gelbe Flagge draußen war, aber dennoch rutsche ihm das Herz in die Hose. Baker dachte nur:



"Du überlebst eine Frontal-kollision mit einer Betonmauer und wirst dafür auf einer Bahre von einem kompletten NASCAR-Feld über den Haufen gefahren!"

Don Naman, später Direktor von Talladega, fährt damals das Pace-Car:

Als sie eine Ewigkeit später end-lich beim Krankenhaus angekom-men sind hatte der Kranken-wagen einen Platten und so gut wie keine Bremsbeläge mehr. Buddy war noch nie so glücklich ein Spital zu sehen! Als ein Arzt ihn untersucht hatte, wollte ihn der verkannte Rennfahrer zur

Strecke zurückbringen. Baker lehnte dankend ab: "Nimm es nicht persönlich, aber ich denke es ist sicherer den Bus zu nehmen!"

Obwohl Baker seit 1983 kein zur Meisterschaft zählendes NASCAR-Rennen mehr gewonnen hat, ist er nach wie vor einer der Publikumsлюбlinge. "Gentle Giant" nennen ihn die Fans liebevoll. Gemäß Humpy Wheeler läßt Bakers Sanftheit schlagartig nach, wenn ein Rennen gestartet wird. Bei der grünen Flagge wird er unberechenbar. Wenn die Piloten Baker im Rückspiegel auftauchen sehen, beschleicht sie ein mulmiges Gefühl in der Magengegend. Keiner weiß was Baker im Schilde führt, vielleicht nicht einmal er selbst.



Darlington war für Baker immer eine besondere Strecke. Sein Vater gewann zweimal dort, was Buddy ebenfalls gelungen ist. Außerdem stammt seine Mutter aus Florence, nur wenige Meilen von Darlington entfernt.

Als er in Darlington kurz vor dem ersten Sieg war, erfüllte sich sein Knabentraum. Er hatte seinen Daddy hier 1953 gewinnen sehen und seither immer davon geträumt es ihm gleichzutun.

Als er über die Ziellinie fuhr erstickte er fast vor Rührung. Er war mächtig aufgeregt. Auf dem Siegerpodest wäre er vor Ehrfurcht beinahe niedergekniet.

Buddy ist ein leidenschaftlicher Fischer und dieses Steckenpferdchen hätte ihm einmal fast ein paar Körperteile gekostet. Er war in Florence und stand bis zur Hüfte angelnd im Wasser.

Plötzlich spürte er, daß etwas angebissen hatte. Er versuchte ihn müde zu machen, aber die Leine riss. Fluchend zog er eine neue Leine auf, hing einen frischen Köder an den Haken und warf die Leine erneut aus. Der gleiche Ablauf.

Wieder biss einer an, wieder riss die Leine. Beim dritten mal machte er ihn so müde und zog ihn näher und näher an sich heran.

Schließlich erkannte er was er da an der Leine hatte.

Ein Hai war es. Baker wirft alles, was man so zum Fischen braucht, dem gereizten Tier entgegen und flieht in Rekordzeit an Land. Er will nicht behaupten, daß er übers Wasser gelaufen ist, aber er hatte es verdammt eilig.

1986 ist für Baker sportlich kein überragendes Jahr, dafür aber aus historischer Sicht.

Zum ersten mal seit 1965 tritt der NASCAR-Zirkus wieder auf der früheren F1-Strecke von Watkins Glen an. Buddy: " Als ich nach Glen kam, kannte ich nur Ovale. Ich hatte keinen blassen Schimmer, welche Linie ich hier fahren sollte.

Als einer etwas von Scheitelpunkt erzählen wollte, sagte ich ihm, er solle mich bitte schön mit seinen Haarproblemen in Ruhe lassen. Wir hatten wirklich keine Ahnung. Zeiten wurden anfangs keine gemessen. Wir waren schon heilfroh, wenn wir überhaupt aus einer Runde zurückgekommen sind. Am ersten Trainingstag habe ich mich vor einer kniffligen Kurve total verschätzt. Ich war ungefähr 50 Meilen zu schnell und bin natürlich abgeflogen. Als mir das Auto wieder gehorchte und sich der Staub verzogen hatte, fand ich mich auf einem Campingplatz wieder. Umringt von Würstchen, Fans und bunten Zelten."

Baker, der erste Pilot, der auf einer geschlossenen Rennstrecke schneller als 200 Meilen gefahren ist (1970 in Talladega), sitzt seit einigen Jahren in eigenen Autos, die er zusammen mit dem Textilhersteller Danny Schiff besitzt. Vom Aufhören redet er selten. Im Gegenteil, 1988 ist erst seine zweite komplette Saison, zuvor hat er stets auf einige Läufe verzichtet.

Buddy Baker rennt weiterhin den Siegen und dem Traum eines Meistertitels hinterher. Im Grunde kämpft er mit einem Gegner der schon lange zurückgetreten ist.

Bilder:
www.cottonowens.com
www.pagenstecher.de

1000 neue Mitglieder in der VR
500 x keine Angaben im Profil
über Hobby und Beruf.

Das ist schade!
Denn vielleicht ist gerade Ihr
Hobby oder Beruf es wert,
anderen Lesern näher gebracht
zu werden.
Neben den Rennberichten sind
die Personalien aus der VR-
Community eine beliebte Rubrik
des Rückspiegels

Also.....ausgefallenes Hobby?
interessanter Beruf? Kurzinfo
genügt.

rueller@virtual-racing.org

Bristol - Shake it !

Kesselschlacht über 250 Runden

Zum vierten Rennen der Saison und zugleich dem Abschluß des ersten Intervalls trafen sich alle Fahrer der DOM3 in Bristol. Eine der außergewöhnlichsten Strecken im Rennkalender. 250 Runden auf der 858 Meter langen Strecke waren zu absolvieren. Verfolgt unter den achtsamen Augen der 147.000 Zuschauern.



In der heiß umkämpften Qualifikation kamen nicht alle in den Genuß eine zweite schnellere Runde zu fahren. Das jenes nicht immer nötig ist bewies #266-Quella. Er platzierte sich auf Position drei für die Startaufstellung.

Qualifikation

Pos	#	Name	Time	Diff	Gap	Lap
1	116	Matthias Wien	15.723			
2	122	Benny Lömpke	15.840	.117	.117	
3	266	Thomas Quella	15.898	.175	.058	
4	185	Michael Reumel	15.968	.245	.070	
5	276	Nils Tröstner	15.974	.251	.006	
6	319	Sven Münchraht	16.054	.331	.080	
7	500	Andy Green	16.064	.341	.010	
8	85	Rene Thamm	16.128	.405	.064	
9	214	Michele Mastroia	16.170	.447	.042	
10	348	Marcus Auer	16.253	.530	.083	
11	289	Klaus Jonke	16.321	.598	.068	
12	324	Christian Heuer	16.433	.710	.112	
13	92	Christoph Guler	16.522	.799	.089	
14	177	Gil Ritter	16.530	.807	.008	
15	524	Stephan Bossmann	16.532	.809	.002	
16	279	Volker Dudziak	16.716	.993	.184	
17	73	Nico Brandt	27.697	11.974	10.981	

Die Startplätze waren entschieden, und nachdem alle Fahrer in ihre Boliden gestiegen waren, ging es los. Das Pacecar bog ein ... Green Flag !

Wie schon in den letzten Rennen sortierte sich das Feld zu Beginn sehr schnell in den ersten Runden und spulte, ohne hastige Aktionen inklusive deren Folgen, die ersten Runden ab.

Runde 12. Irgendwie schien #524-Bossmann Probleme mit seinem Gefährt zu haben. Er konnte gerade so seinen Boliden in den Turns halten und wurde immer wieder hoch hinausgetragen. Er suchte sicherheitshalber die Box auf und verabschiedete sich aus dem Rennen.

Runde 21. Beim Herausbeschleunigen aus Turn 4 war #185-Reumel zu übermütig und landete in der Inside-Wall. Recht früh für einen Boxenstop, aber er stand nun schon mal an der Einfahrt zur Box und ein Schaden war vorhanden, also nutzte er jene auch zum Besuch der Boxencrew. Nach dem Ausbeulen der linken Front ging es für ihn aber auch weiter.



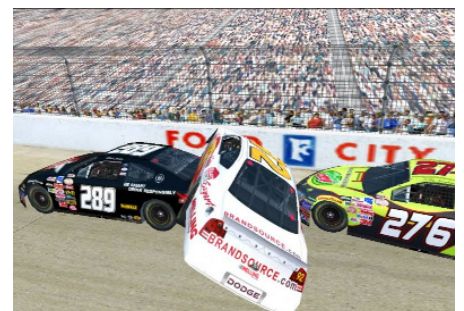
Runde 25. Weiterhin hatte #185-Reumel Probleme mit der Car-Control. Aus Turn 2 heraus hatte ihn ein Wallride arg verlangsamt und er hielt sich outside. #500-Green und #348-Auer konnten ihn noch sicher passieren, aber #214-Mastroia sah ihn nicht und rutschte ihm glücklicherweise nur leicht ins Heck. #185-Reumel suchte die Box auf und zog es vor das Rennen frühzeitig zu beenden.

Runde 46. Mit viel Schwung bog #276-Tröstner in Turn 3 ein. Mit zu viel Schwung wie er schnell merkte, denn schon ausgangs Turn 4 stand sein Bolide quer. #85-Thamm erkannte seine missliche Lage schnell und fuhr sicher unten durch. #276-Tröstner ließ sich zwar schnell auf den Apron rollen und beendete sein Rennen,

genau wie #185-Reumel, aber die erste Yellow Flag flatterte im Wind.



Während das Pacecar das wartende Feld suchte gab es eine kleine Unstimmigkeit unter den Fahrern. #276-Tröstner erkannte das Ende des Feldes zu spät und nahm #92-Guler auf die Hörner. Glück für #92-Guler, denn trotz des Überschlags konnte er mit etwas Wut im Bauch weiterfahren.



Fast alle Fahrer nutzen diese kleine Unterbrechung und suchten die Box auf. Neue Reifen waren nötig und der eine oder andere Fahrer hatte noch das Setup verbessern. Eine längere Grünphase wurde von jedem Fahrer erwartet.

Zudem mußten einige Mechaniker schon den großen Hammer zum Bügeln des Blechs ansetzen.

Bis hierher hatte #116-Wien schon 48 Führungsrunden auf seinem Konto für sich verbucht. Nicht in der Box war #266-Quella. Er sicherte sich so den ersten Startplatz für den Restart sowie die 5 Punkte für mindestens eine Führungsrunde. 16 Runden konnte er sich dort halten.

Runde 54. Schon kurz nach dem Restart, genau 1 Runde später, verlor #348-Auer die Kontrolle über seinen Boliden und rutschte zwischen Turn 3 und 4 auf den Apron. Die nächste Yellow Flag wurde geschenkt. Wenige Fahrer suchten erneut in die Box auf.



Runde 65. Hier zeichnete sich nun das Fernbleiben der Box für #266-Quella negativ ab. Er kam mit zu viel Speed aus Turn 4 und rutsche auf seinen alten Reifen weg. Glücklicherweise kam er vor der Inside-Wall zum stehen und konnte anschließend mit einigen Platzverlusten weiterfahren.



Eine Yellow Flag blieb aus, aber #500-Green begrüßte das Angebot und übernahm ab jetzt die Führung. 11 Runden verbuchte er ab da auf seinem Konto. In Runde 75 mußte er jedoch dem Druck von #122-Lömpke nachgeben und ihn passieren lassen. Bis zur nächsten Yellow Flag behielt er diese Führung inne.

Runde 94. Aus Turn 2 kam #266-Quella schlecht heraus und nachdem er die Mauer berührte zog es ihn runter auf den Apron. Hier konnte er seinen Boliden noch abfangen und weiterfahren.

Runde 98. Wieder kam Quella schlecht aus Turn 2 schlecht heraus und berührte die Mauer. Weniger Speed auf der Geraden war die Folge und #116-Wien schickte ihn mit einem ordentlichen Schubser auf den Apron.

Bis hier ließen die Offiziellen die Yellow Flag stecken, aber die Folgen des Zwischenfalls nötigten jene doch noch zum handeln.



#266-Quella rutschte, diesmal nur als Passagier, hoch auf die Strecke. #324-Heuer und #279-Dudziak konnten knapp passieren, aber dann kam es zum Big-One des Rennens. #177-Ritter rettete sich vorerst outside. #500-Green zog die Notbremse und war eigentlich auch durch. Doch #92-Guler traf beide unsanft. Alle drei Fahrer drehten sich sodann auf der Strecke. Der folgende #214-Mastria versuchte es noch outside doch #92-Guler kam nach dem Crash wieder hoch und er traf ihn hart. Hier war das Rennen für #92-Guler zu Ende, sein Motor hatte den Treffer nicht überstanden. #214-Mastria hingegen rutschte in die Inside-Wall. Begleitet wurde er von #319-Münchrath, denn er konnte zwar #500-Green noch ausweichen, aber #92-Guler stand ihm dann im Weg. Dahinter kamen #73-Brandt und #85-Thamm. Beide sahen früh genug das Gemetzel und sicherten sich mit einer Notbremsung einen Weg durch die goldene Mitte.



In der Yellow-Flag-Phase besuchten die beteiligten Kontrahenten die Box und einige der verbleibenden Fahrer nahmen die Chance ebenfalls wahr.

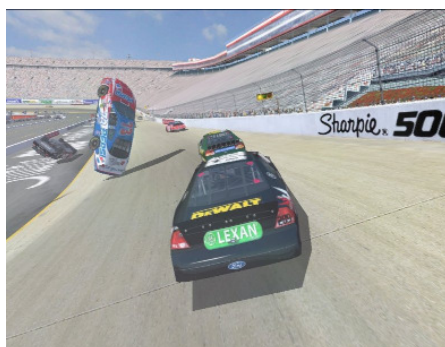
Schnell waren die Beulen einigermaßen behoben und neue Reifen aufgezo-gen um zum Restart zurückzukehren.

Erst kurz bevor die Green Flag geschwenkt wurde kam #319-Münchrath aus der Box. Die Reparaturen waren doch größer als gedacht. #214-Mastria hatte einen CTD während der Yellow Flag und konnte nur noch aus der Box starten. #116-Wien übernahm hier erneut die Führung des Rennens.

Runde 110. Aus Turn 4 kommend war #348-Auer zu früh auf dem Gas und drehte sich galant auf den Apron. Nach dieser kleinen Show-Einlage suchte er gleich die Box auf. Danach konnte er aber ohne Probleme weiterfahren.

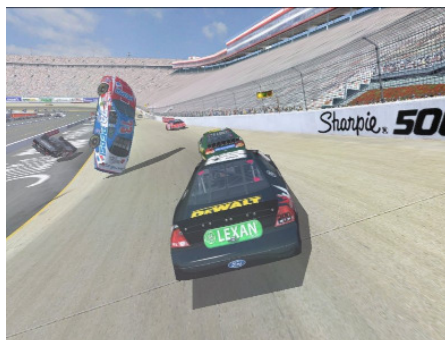


Runde 117. Eingangs Turn 4 bekam #324-Heuer Probleme. Sein Heck begann wegzurutschen und er korrigierte noch mit einem kleinen Bremser. Sein hinter ihm liegender Team-Kollege #214-Mastria hatte keine Chance und touchierte sein Heck. #324-Heuer drehte sich weg und rutschte inside entlang der Strecke. #122-Lömpke, #116-Wien und #85-Thamm konnten noch unten durchstechen, aber #73-Brandt hatte keine Chance. Er nahm #324-Heuer auf die Hörner und beide flogen imposant ab. Die nachfolgenden #500-Green und #289-Jonke konnten gerade so outside vorbeifahren, #348-Auer hatte mit der goldenen Mitte Glück. Doch die darauf folgenden #279-Dudziak und #266-Quella krachten, zum Glück nur leicht, ineinander. Der letzte unglückliche Fahrer war #319-Münchrath, er wich zwar allen nach unten aus, aber krachte voll in den bereits stehenden #324-Heuer.



Für #324-Heuer war das Rennen hier zu Ende, der Motor war hinüber. Auch sein Team-Kollege #214-Mastria mußte gleichziehen und seinen defekten Boliden in der Box abstellen. Alle in Mitleidenschaft gezogenen Fahrer konnten dann vorerst die entstandenen Blessuren, während der Yellow-Flag-Phase, in der Box beheben lassen. Danach ging es weiter. #122-Lömpke sicherte sich, bis zur nächsten Unterbrechung, weitere Führungsrunden.

Runde 154. Hier gönnte sich #177-Ritter eine kleine Auszeit in dem mit zu viel Speed in Turn 3 einbog. Die Folge war ein Dreher ohne Schaden für ihn noch für die folgenden Fahrer. Es wurde aber trotzdem die Yellow Flag geschwenkt.



Runde 180. Urplötzlich bog der Boliden von #266-Quella in Turn 1 in die Mauer ab.

Sicherlich ein Folgeschaden aus einem vorangegangenen Zwischenfall.

Jedenfalls wurde auch hier die Yellow Flag ausgerufen. Glück für #116-Wien an dieser Stelle, denn der Tow-Truck brachte #266-Quella schnell genug von der Strecke.

Nach erfolgreichem Boxenstop konnte er aber weiterfahren.



Runde 212. In Turn 3 gab der Motor von #266-Quella seinen Geist auf. Zu groß waren die vorangegangenen Schäden. Er konnte zum Glück gleich die Box aufsuchen um seinen Boliden abzustellen. Eine Rennunterbrechung erfolgte hier nicht.

Runde 215. Auf der Start-Ziel-Geraden gab der Motor von #319-Münchrath ebenfalls seinen Geist auf. Hier entschieden die Offiziellen aber zu einer Yellow Flag obwohl er früh genug die Strecke verlassen hatte.



Zusammenfassung

#	Name	Runden	Zeit
116	Matthias Wien	117	39:32.113
122	Benny Lömpke	66	21:22.264
85	Rene Thamm	40	14:35.910
266	Thomas Quella	16	8:13.073
500	Andy Green	11	2:56.707

Runde 235. Ein kapitaler Motorschaden ereilte #348-Auer. Vor Turn 3 blockierten aufgrund dessen seine Hinterräder und er verabschiedete sich in die Mauer. Sein Rennen war hier zu Ende und die letzte Yellow Flag flatterte im Wind.

Nach dem letzten Restart führte erneut #116-Wien das Feld an. Die Führung gab er auch nicht mehr ab und so sicherte er sich, wie im Rennverlauf schon erkennbar, die meisten Führungsrunden.

So ging dann auch das Rennen zu Ende. Die Fahrer spulten ihre letzten Runden ab und die Offiziellen beendeten das Rennen wie gewohnt mit der schwarz-weiß-karierten Flagge.

#116-Wien gewann das Rennen knapp vor #500-Green und #85-Thamm. Alle folgenden Fahrer befanden sich nicht mehr in der Lead-Lap.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.autoracing1.com / Replay (dank Andy Wilke)

Zieleinlauf

Pos	#	Name	Pts	Laps	Led	Time	Diff	Miles	Speed
1	116	Matthias Wien	114.0	250	117	1:26:46.261	-	133.250	92.139
2	500	Andy Green	105.0	250	11	1:26:47.135	.874	133.250	92.124
3	85	Rene Thamm	102.0	250	40	1:26:48.624	2.363	133.250	92.097
4	122	Benny Lömpke	99.0	248	66	1:26:53.354	-2 L	132.184	91.278
5	73	Nico Brandt	93.0	247	0	1:26:55.597	-3 L	131.651	90.870
6	279	Volker Dudziak	90.0	247	0	1:26:55.691	-3 L	131.651	90.869
7	289	Klaus Jonke	87.6	240	0	1:26:52.266	-10 L	127.920	88.352
8	177	Gil Ritter	67.2	238	0	1:26:58.684	-12 L	126.854	87.508
9	348	Marcus Auer	64.8	226	0	1:20:42.097	-24 L	120.458	89.558
10	319	Sven Münchrath	80.4	209	0	1:13:31.181	-41 L	111.397	90.912
11	266	Thomas Quella	39.0	206	16	1:12:58.403	-44 L	109.798	90.278
12	324	Christian Heuer	52.2	113	0	39:22.957	-137 L	60.229	91.760
13	214	Michele Mastria	74.4	111	0	41:21.797	-139 L	59.163	85.820
14	92	Christoph Guler	72.6	96	0	31:11.864	-154 L	51.168	98.407
15	276	Nils Tröstner	52.8	47	0	14:28.963	-203 L	25.051	103.783
16	185	Michael Reumel	69.0	26	0	9:02.226	-224 L	13.858	92.007
17	524	Stephan Bossmann	67.2	11	0	3:39.882	-239 L	5.863	95.991

Martinsville - Break or die ! DOM 3 Division im 5.Rennen

Zum fünften Rennen der Saison trafen sich die neuen und alten DOM3-ler in Martinsville. Mit 846 Metern die kürzeste Strecke im Rennkalender und von vielen Fahrern gehaßt. Dürfte wohl am fehlenden Banking liegen. Einige wenige Fahrer, so sagt man hinter vorgehaltener Hand, fühlen sich hier aber pudelwohl. Bei jedem Rennen ist reger Kontakt unter den Fahrern vorprogrammiert und das zieht alljährlich knapp 86.000 Zuschauer an.



Wie eingangs erwähnt gibt es neue Fahrer in der DOM3, aber einige bekannte Namen fehlen auch. Der Grund hierfür ist das abgeschlossene 1. Intervall. Wem das jetzt nichts sagt, einfach mal ins schöne Regelwerk schauen. Eine Übersicht über die Zuwächse und Abgänge ohne besondere Reihenfolge sieht wie folgt aus.

Den Aufstieg in die DOM2, aufgrund ihrer fahrerischen Leistung, schafften: #279-Dudziak, #116-Wien, #73-Brandt und #319-Münchradth. - Viel Erfolg weiterhin !

Den Abstieg aus der DOM2, aufgrund nicht ganz so guter Leistung, ereilte: #969-Schwartz, #508-Bach, #58-Gallert und #14-Korbel. - Willkommen in unserem Kreise !

Aus dem Rookie-Cup wurden folgende Fahrer in die DOM3 geworfen: #203-Heberer, #325-Berger, #450-Zelfo, #455-Bartram, #524-Struckmeier und #456-Seiverth. - Ebenfalls ein herzliches Hallo !

Absteiger aus der DOM3 gab es aufgrund der geringen Fahreranzahl noch nicht. Glück für den einen oder anderen Fahrer also.

So viel erst einmal zu den neuen Fahrern und auf zum Rückblick des Rennens in Martinsville. Da die Strecke nicht allzu sehr beliebt ist gönnten sich einige Fahrer eine "Prov". Sicherlich eine kluge Wahl, aber dennoch waren 17 Fahrer inklusive Sack und Pack an der Strecke zu finden.

In der Qualifikation lieferten sich fast alle Fahrer einen heißen Kampf um die vorderen Startplätze. Wie an den Zeiten zu erkennen lagen alle Fahrer sehr nahe beieinander.

Qualifikation

Pos	#	Name	Time	Diff	Gap
1	85	Rene Thamm	21.066		
2	122	Benny Lömpke	21.123	.057	.057
3	450	Chergo Zelfo	21.134	.068	.011
4	185	Michael Reumel	21.189	.123	.055
5	524	Bjoern Struckmeier	21.191	.125	.002
6	969	Rico Schwartz	21.208	.142	.017
7	289	Klaus Jonke	21.248	.182	.040
8	455	Jens Bartram	21.286	.220	.038
9	58	Joachim Gallert	21.325	.259	.039
10	177	Gil Ritter	21.332	.266	.007
11	276	Nils Tröstner	21.458	.392	.126
12	325	Uwe Berger	21.503	.437	.045
13	127	Martin Nachtsheim	21.515	.449	.012
14	348	Marcus Auer	21.761	.695	.246
15	500	Andy Green	21.927	.861	.166
16	214	Michele Mastria	21.958	.892	.031
17	524	Stephan Bossmann	22.510	1.444	.552

Die "Happy Hour" nutzen noch alle Fahrer um das Race-Setup auszuloten. Schnell waren die 20 Minuten rum und es hieß: Aufstellung hinter dem Pacecar. Jeder hatte seinen Platz eingenommen und das Pacecar zeigte noch einmal kurz für eine Runde welchen Weg die Fahrer für die kommenden 250 Runden zu nehmen hatten. Dann hieß es: Green Flag !

Runde 1. Lange dauerte es nicht und der erste Fahrer übertrieb es mit seinen kalten Reifen. Eingangs Turn 3 rutsche #214-Mastria der Wagen beim Anbremsen weg und er landete unglücklich in der spitzen Mauer. Absolut tödlich für den V8, Rennen zu Ende. Den Teamchef hörten die Spotter sogar ohne Funk fluchen.

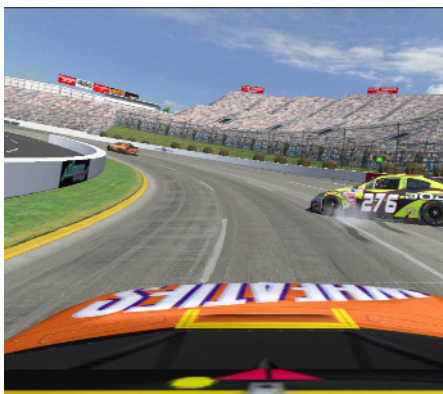


Runde 10. In Turn 2 zog es #122-Lömpke etwas weit raus, aber kein Problem bei ihm. #185-Reumel, an Platz 4 liegend, witterte eine Chance zum Überholen und setzte aus Turn 2 heraus an. Jedoch unterschätzte er die geringere Geschwindigkeit seines Kontrahenten und touchierte ihn am Heck. Folge: Wundervoller synchroner Abflug beider Fahrer. Schäden an den Boliden, außer den Reifenabrieb, waren nicht zu beklagen. Nur 3 Platzverluste für beide.



Runde 26. Eingangs Turn 1 war #276-Tröstner etwas zu schnell. Die Folge war ein einfacher Dreher ohne Fremdschaden. Die hinter ihm liegenden #127-Nachtsheim und #177-Ritter erkannten die Situation sofort und gingen unten durch. #524-Bossmann sah den stehenden Boliden zu spät und wäre mit Sicherheit in ihn reingerutscht,

aber #276-Tröstner rettete sich und ihn via Tow-Truck. Sein Team-Chef bot ihm darauf einen Zuschauerplatz an und er verließ das Cockpit.



Runde 39. Eingangs Turn 3 tou-
chierte #969-Schwartz #185-
Reumel am Heck und drehte ihn
herum. #969-Schwartz konnte
weiterfahren. Ihm folgten dicht
#122-Lömpke und #58-Gallert.
#185-Reumel hingegen kam
inside vor der Mauer unglücklich
zum stehen. Der ankommende
#455Bartram, dicht gefolgt von
#177-Ritter, sah ihn zu spät und
streifte ihn leicht am Heck, beide
konnten ihn aber passieren.
#185-Reumel stand weiterhin,
ohne jemanden zu gefährden,
inside an der Mauer.

Ein nachfolgender Vierer-Pulk
passierte ihn ebenfalls gefahrlos.
Dann sah #185-Reumel seine
Lücke und nahm durch eine
Wende outside wieder Fahrt auf.

Der letzte ankommende Fahrer,
#524-Bossmann, war der aus-
schlaggebende Fahrer für die
Yellow Flag. Die anstehende
Pause nutzte #127-Nachtsheim
für einen Ausstieg aus dem
Rennen. Der Grund ist der
Redaktion nicht bekannt.

Anm. des Verfassers: Hier wurde
#185-Reumel, trotz vorbildlichen
Verhaltens nach dem Dreher, zu
unrecht "alleine" bestraft. Er
löste letztendlich zwar die Yellow
Flag aus, aber er wurde unschul-
dig in diese Situation gebracht.



Runde 51. Eingangs Turn 3 kam
#85-Thamm, auf Platz 2 liegend,
seinem Vordermann #450-Zelfo
zu nahe und drehte ihn herum.
#969-Schwartz, dicht dahinter,
konnte noch abbremsen und ging
wie alle anderen folgenden
Fahrer inside durch. Keine
Schäden für alle Beteiligten.

Runde 58. Bei der Einfahrt zu
Turn 1 ist
#348-Auer zu dicht an
#455-
Bartram und schub-
ste ihn
raus.

Der nach-
folgende
#325-
Berger ret-
tete sich
mit einem
Bremsen.
Alle folgen-
den Fahrer
konnten
ohne wei-
tere s
inside
durchfah-
ren.



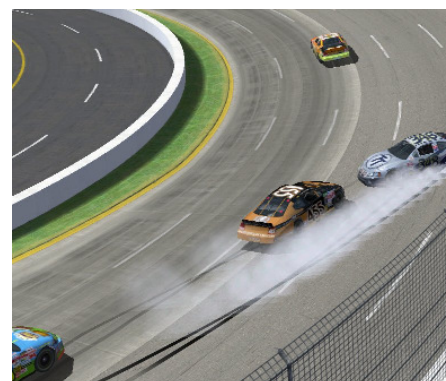
Runde 112. Verhältnismäßig
lange währte die Green Flag.
Doch dann war Schluß. #455-
Bartram schubste diesmal #348-
Auer in Turn 3 raus. Beide ver-
ewigten sich kurz an der Mauer.
#455-Bartram setzte seinen Weg
fort und #348-Auer ließ sich
sicherheitshalber vom Tow-Truck
in die Box bringen.



Runde 132. Der Durst war
anscheinend groß. Zu groß, denn
#450-Zelfo übersah seinen
Bremspunkt und kam mit zu viel
Speed in Turn 3 rein.

Die Folge: Ein Dreher ohne
Schaden für ihn und die anderen
Fahrer. Dennoch ließ er sich vom
Tow-Truck in die Box bringen.

Runde 155. Lag es Sponsor ?
Keine Ahnung. Jedenfalls spru-
delte der Übermut, bei der
Anfahrt zu Turn 3, aus #325-
Berger nur so heraus. Auch hier
war die Folge ein Dreher ohne
Fremdschaden. Auch er genoß
den Tow-Truck-Service.

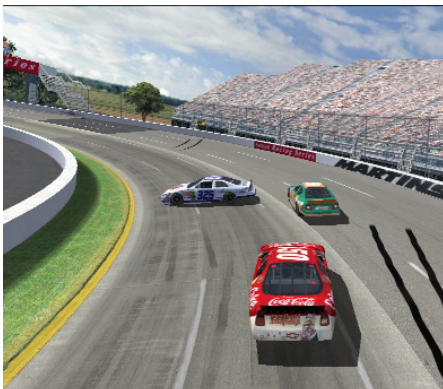


Runde 163. Für die Zuschauer
ereignete sich der Unfall #1 des
Rennens. Aus Turn 4 heraus ging
#185-Reumel zu früh aufs Gas
und sein Bolide driftete nach links
ab. Dort befand sich aber zu sei-
nem Pech gerade #58-Gallert.
Beide Fahrer rutschten erst
gegen die Inside-Wall und gaben

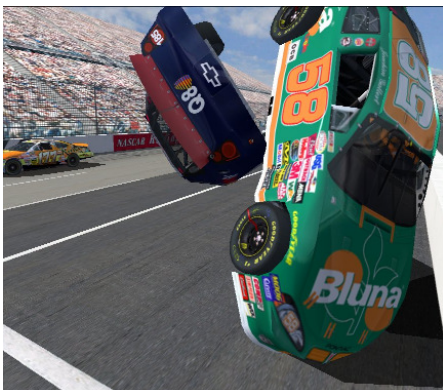
dann zeitgleich eine prächtige Luft-Akrobatik zum Besten. Für #58-Gallert das Ende, denn sein V8 starb schon beim Mauer-einschlag.



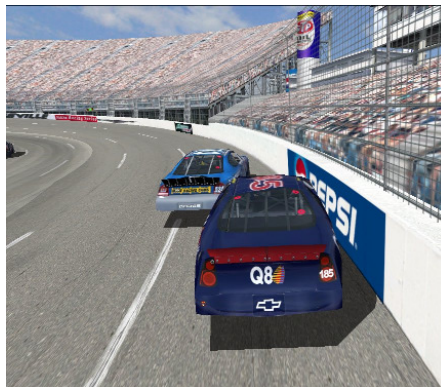
Runde 181. Bei der Anfahrt zu Turn 3 deutete #524-Bossmann durch seine Fahrweise sehr früh an, daß seine Verfolger inside durchfahren sollen. #185-Reumel, vermutlich immer noch über Funk mit seinem Team-Chef am diskutieren, übersah dies und hämmerte ihn ins Heck.



Der Ärger war nun genug und er beendete sodann sein Rennen. Der Pacecar-Fahrer hatte anscheinend zu früh mit einem Rennende unter Green Flag gerechnet und eilte unter erbosten Worten der Offiziellen zum



Wagen. Zeit wollte er wieder gutmachen, aber wie war das doch gleich mit den kalten Reifen ? Richtig, Vorsicht ist angesagt ... zu spät ...schon knallte er in die Backstraight-Mauer. ;)



Runde 220. Einmal gab es noch eine kleine Unterbrechung. Das Pacecar fuhr, zur Zufriedenheit der Offiziellen, auch sofort raus. #177-Ritter kam gut in Turn 1 rein, aber der Schlenker nach innen war unnötig. Dort befand sich #289-Jonke. Er konnte nirgends hin und so drehte sich #177-Ritter raus.



Mit dem Heck zu Mauer gerade zum stehen gekommen sah er durch den Rauch nur noch eine Motorhaube immer größer werden. #450-Zelfo hatte keine Chance und verpaßte ihm noch eine große Beule auf der Fahrerseite.



Die letzten Runden spulten die verbliebenen Fahrer dann noch schnell aber vorsichtig ab. Nahezu alle Boliden hatten den

Kampf über 250 Runden nicht unbeschadet überstanden. Ob es nun eine Berührung der Mauer oder doch ein Unfall war, ins Ziel kamen sie jedenfalls alle.

Zieleinlauf

Pos	#	Name	Pts	Laps	Led	Time	Diff
1	958	Rico Schwartz	114.0	250	144	1:52:05.770	-
2	122	Benny Lompke	105.0	250	26	1:52:06.176	-.406
3	289	Klaus Jonke	102.0	249	1	1:52:12.072	-.1 L
4	85	Rene Thamm	75.0	249	65	1:52:20.728	-.1 L
5	177	Gil Ritter	69.0	246	0	1:52:07.059	-.4 L
6	325	Uwe Berger	72.0	246	0	1:52:10.956	-.4 L
7	450	Chergo Zelfo	72.6	246	12	1:52:19.308	-.4 L
8	455	Jens Bartram	61.2	245	0	1:52:14.541	-.5 L
9	500	Andy Green	82.8	244	0	1:52:15.135	-.6 L
10	348	Marcus Auer	56.4	241	0	1:52:13.586	-.9 L
11	524	Bjoern Struckmeier	81.0	239	1	1:52:17.573	-.11 L
12	524	Stephan Bossmann	76.2	236	0	1:52:16.753	-.14 L
13	185	Michael Reumel	-12.6	179	1	1:24:17.489	-.71 L
14	58	Joachim Gallert	72.6	162	0	1:14:43.298	-.88 L
15	127	Martin Nachtsheim	70.8	41	0	21:08.278	-.289 L
16	276	Nils Tröstner	51.0	25	0	12:49.888	-.225 L
17	214	Michele Mastria	43.2	0	0		-.250 L

Die Strecke wurde also mal wieder ihrem Ruf gerecht und sorgte für viele Unfälle bzw. Ausrutscher. Auch wenn in diesem Rennen bisher die meisten Yellow Flags seit Saisonstart eingefahren wurde bleibt eine positive Sache. Nach der DOM1 mit 49 und der DOM2 mit 54 bleibt die DOM3 mit bisher 32 Yellow Flags immer noch die #1. Prost !

Die Yellows der Saison

Rennen	Datum	Runden	YF	YL	Finish
Las Vegas, Las Vegas	10.03.2005	161	1	4	grün
California, California	24.02.2005	150	4	17	grün
Daytona, Daytona	17.02.2005	120	6	23	grün
Bristol, Bristol	31.03.2005	250	8	41	grün
Martinsville, Martinsville	07.04.2005	250	13	61	grün

Während alle Team-Trucks bereits unterwegs nach Texas sind muß ein Fahrer pausieren. Nach zu vielen Strafpunkten in diesem Rennen sahen sich die Offiziellen gezwungen den Fahrer #185-Reumel für das dortige Rennen zu sperren. Keinen Fehler in Texas erlauben darf sich #177-Ritter. Eine Strafe mehr würde auch ihn zu einer Sperre für Phoenix führen. #276-Tröstner und #508-Bach könnte es je nach Strafpunkte auch noch erwischen. Good Luck !

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.crowndesign.ch/
Replay (dank Andy Wilke)

**Der Rückspiegel
Jeden 3. Mittwoch
im Monat am Kiosk
Kompakt
und informativ**

DOM 3 in Texas - Hold on Ride !

Zum 6. Rennen der Saison trafen sich die DOM3-ler in Texas. Diese Strecke, seit 1997 erst im Rennkalender zu finden, bot den Fahrern endlich wieder das gewünschte Banking. 5 Grad auf den Geraden und 24 Grad in den Kurven. Das Event besuchten knapp über 150.000 Fans. Jene durften einen langen Run unter Green Flag sowie ein spannendes Ende verfolgen.

Kein leichtes Unterfangen und so kam es, daß er nach der S/F-Line kurz die Mauer berührte. Die hinter ihm liegenden #58-Gallert und #177-Ritter mußten nach unten ausweichen. #276-Tröstner sah dies kommen und blieb gleich unten. Jedoch kam er dabei auf den Apron und im Turn 1 zog es ihn richtig runter. Ein Dreher ohne Schaden inkl. Zeitverlust war die Folge.

Runde 8. Gelassen folgte #214-Mastria während der Yellow Flag dem Vordermann. Doch dann war er plötzlich aus dem Rennen verschwunden (CTD). Sein Check brachte keine Ergebnisse: Temperaturen o.k., Lüfter frei, u.s.w.. Erst sein Mechaniker brachte Licht ins dunkle Cockpit. In seinem "Wagen" war eine Verbindung locker und diese warf ihn aus dem Rennen.

Runde 27. Die Fahrer #508-Bach und #58-Gallert gingen beide mit Zuversicht in Turn 1 hinein. Doch eine Unstimmigkeit der beiden Kontrahenten führte dazu, daß eine Yellow Flag ausgerufen wurde, beide Fahrer hatten sich berührt. Pech für #58-Gallert, er landete in der Mauer. Glück für die nachfolgenden Fahrer, sie kamen ohne Probleme vorbei.

Runde 30. In der letzten Runde zum Restart stellte #325-Berger seinen Boliden zwischen Turn 1 und 2 mitten auf der Strecke ab. Wahrscheinlich zwangen ihn zu viele Getränke vom Sponsor zu diesem kleinen Stop um "es" in Ruhe in den Overall laufen zu lassen.



Runde 6. Hier erneut ein Problem von #276-Tröstner. Ausgangs Turn 2 brach ihm das Heck aus und er landete mit der Front unsanft in der Mauer. Der herbeigerufene Tow-Truck

brachte ihn schnell und sicher in die Box ... das Rennen beendete er dann sicherheitshalber.

Die Qualifikation sicherte sich #122-Lömpke vor #71-Duenkel und #289-Jonke. Dahinter platzierte sich der Rest der Meute. Aufgrund von Abstimmungsproblemen landete #276-Tröstner mit über 8 Sekunden Rückstand am Ende des Feldes. Dem Rennen fernbleiben mußte #185-Reumel. Er hatte von den Offiziellen Hausaufgaben bekommen und mußte ein Rennen aussetzen.

Nachdem jede Startposition geklärt und das Race-Setup noch mal auf Herz und Nieren geprüft war ging es an den Start. Das Pacecar bog in die Box ein, der Rennleiter erkannte keinen Regelverstoß und es hieß: Green Flag !

Runde 2. #524-Bossmann kam schlecht aus Turn 4 heraus und war gezwungen die knapp hinter ihm liegenden Fahrer passieren zu lassen.

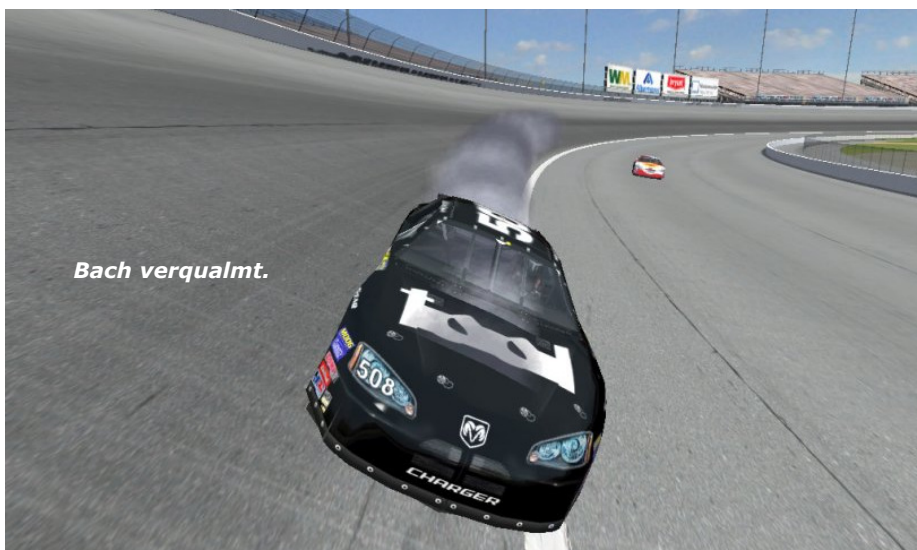


Die Offiziellen sahen dies gar nicht gern, drückten aber eine verständliches Auge zu und gönnten allen Fahrer noch eine weitere Runde hinter dem Pacecar.

Ab hier hieß es dann lange Green Flag. Die Fahrer konnten erstmals richtig ihre Boliden in den Grenzbereich prügeln. Schnell war zu sehen wer auf der Strecke gut unterwegs war und die ersten Lapper wurden "geboren". Auch hatten einige Fahrer mit dem Material (Reifen), zu kämpfen, denn der Tank war noch nicht leer und die Pneus waren schon im roten Bereich.

Runde 109. Für #58-Gallert lief es nach dem Crash nicht mehr so gut im Rennen und die folgende verpatzte Einfahrt zur Box war für ihn dann Grund genug um auszusteigen. Vielleicht spielte auch schon der Gedanke an die Sperre fürs kommende Rennen mit.

Runde 151. Auch #508-Bach erwischte nun die Folge aus dem Crash. Der Motor verabschiedete sich mit einer schönen rauchenden Wolke als er gerade aus Turn 4 kam. Er stellte seinen Wagen zwar gleich auf dem Grün ab, aber der hüstelnde Rennleiter gönnte allen Fahrern eine kleine Pause.



Glück hatte hier (im Hintergrund zu erkennen) #14-Korbel, er wollte eigentlich in die Box fahren, aber verfehlte die Einfahrt knapp aufgrund zu hohen Speeds.

Er wählte darauf den Weg übers Grün in Richtung #508-Bach als die Yellow Flag zugleich ausgerufen wurde.

Runde 156. Kurz nach dem Restart kam #500-Green gut nach vorne. Doch bei der Einfahrt in Turn 3 war er zu zuversichtlich und auch zu schnell.



Der vor ihm liegende #177-Ritter zwang ihn zu einer Notbremsung und wie jeder weiß ist das mit kalten Reifen nicht sehr gesund.

Die Folge: Yellow Flag.

#324-Heuer, #510-Struckmeier und #325-Berger konnten noch ohne Schwierigkeiten inside durchfahren. #455-Bartam nahm #500-Green jedoch voll auf die Hörner und sorgte für weitere Dreher.

#348-Auer kam auch noch inside durch während #524-

Bossmann outside seinen Weg fand.

Runde 162. Kaum waren die Piloten wieder unter Green Flag unterwegs flatterte die gelbe Flagge erneut im Wind. Unter dem staunenden Rennleiter versuchte #14-Korbel auf Höhe der S/F-Line inside an #203-Heberer vorbeizugehen.

Diese Stelle ist nicht gerade breit und es kam zum "Big One" des Rennens. #122-Lömpke war als erster zur Stelle und wurde knapp vom sich überschlagenden #203-Heberer verfehlt.

Der nächste war #289-Jonke, er zog es vor sich mit einem imposanten Dreher auf den Apron aus der Gefahrensituation zu ziehen. Mit Erfolg, denn er konnte zurück auf der Strecke die Weiterfahrt aufnehmen. Der folgende #177-Ritter hatte gleich zweimal Glück. Erst touchierte er knapp #203-Heberer, der gleich noch mal kostenlos auf dem Karussell mitfahren durfte, und dann verfehlte ihn um wenige Zentimeter der zurückgekehrte #289-Jonke.

Das restliche Verfolgerfeld war weit genug entfernt und konnte mit frühem Bremsen jeglichen Schaden entgehen. Während des Boxenbesuchs hatte #500-Green kleine Probleme, denn er verpasste aus welchen Gründen auch immer seine Crew und stand auf einmal quer an der Box.

Runde 195. Ausgangs Turn 4 wurde es eng. #14-Korbel und #969-Schwartz hielten inside ihre Spur. #203-Heberer fand den Gedanken zwischen den beiden zu liegen wahnsinnig interessant und wollte sich dazwischensetzen. Jedoch arg schwer, wenn man versucht einen Wagen in der Größe eines Mercedes in eine Lücke zu zwängen in der gerade mal ein Lupo Platz hat. Die Folge war der Abflug von ihm in die Mauer inklusive Yellow Flag. Die folgenden #122-Lömpke, #510-Struckmeier, #348-Auer und #325-Berger konnten inside durchfahren ohne von dem sich drehenden #203-Heberer in Not gebracht zu werden. Glück hatte diesmal wieder #289-Jonke, er touchierte ihn nur leicht und konnte nach einem leichtem Schlenker weiterfahren. Nach den exakt 11 Drehern bis fast zur S/F-Line kam #203-Heberer endlich zum stehen. Er dachte sich sicherlich, daß er outside an der Mauer stehend in Sicherheit wäre, doch da dachte er falsch. Es folgten noch Fahrer denen der ganze Rauch gar nicht zusagte. #455-Bartram bremste sich noch vorsichtig vorbei. #524-Bossmann erkannte sehr spät den im Rauch stehenden Verunfallten und bremste sich mit einem Dreher ins Grün. Dahinter kam noch #177-Ritter, er sah #203-Heberer zu spät durch den Rauch und versuchte noch mit einem Schlenker zu entfliehen. Zu spät, er verpasste ihm 3 weitere Dreher frei Haus und verabschiedete sich dann auch ins Grün zu #524-Bossmann.

Runde 201. Bei einem Restart sollten alle Fahrer ruhig und bedacht zurück ins Rennen finden. Zumindest sieht es die Rennleitung so. Nicht ganz geklappt hat es diesmal für die letzte Runde des Rennens. #14-Korbel war zackig auf dem Gas.

So sehr, daß ihm die geballte Kraft des V8 aus dem Fuße glitt. Er kam kurz nach der S/F-Line quer und touchierte die Mauer. #969-Schwartz, der direkt hinter dem führenden Fahrer #71-Duenkel lag, konnte gerade noch outside passieren. Alle anderen Fahrer kamen sicher inside durch, aber die Yellow Flag kam dennoch ins Spiel.

So ging das Rennen dann auch, das erste mal in dieser kurzen Saison, unter Yellow Flag zu Ende. Nur zwei Piloten, nämlich #71-Duenkel und #969-Schwartz, waren zuletzt in der Lead-Lap. Alle anderen Fahrer mußten sich mit mindestens 1 Runde Rückstand oder mehr begnügen.

Dieser war durch die Probleme vom #14-Korbel verhindert und so konnte #71-Duenkel ohne weiteres die Ziellinie erreichen.

Vorbestrafte und Bestrafte

Im nächsten Rennen fehlen aufgrund durch zu viel erworbener Strafpunkte #58-Gallert und #14-Korbel. Nur noch ein Fehler davon entfernt sind derzeit #276-Tröstner, #177-Ritter und #508-Bach.

Wieder zurück in seinem Grid für das kommende Rennen in Phoenix ist auf jeden Fall #185-Reumel.

PAPYRUS RACING NEWS

NASCAR RACING SERIES

WolfgangDuenkel Shows Some Muscle At Texas

RACE STANDINGS			
1	#71	WolfgangDuenkel	148.655
2	#969	Rico Schwartz	-1.79
3	#122	Benny Lömpke	-1L
4	#348	Marcus Auer	-1L
5	#14	Georg Korbel	-1L
6	#325	Uwe Berger	-2L
7	#289	Klaus Jonke	-2L
8	#455	Jens Bartram	-2L
9	#324	Christian Heuer	-3L
10	#500	Andy Green	-4L

HEARTACHE FOR #510
Björn Struckmeier loses 8 positions en route to a 14th place finish

ALSO INSIDE
Race Analysis
Silly Season Update
Driver Performance Charts
...and much, much more!

#510-Struckmeier hatte sogar 30 Runden zu verzeichnen, aber auch nur, weil er mehr mit seinem PC (CTD) als mit der Strecke zu kämpfen hatte.

Der Sieger, #71-Duenkel, hatte mit exakt 128 Runden in Führung sein erstes Rennen in der DOM sowie der VR überhaupt gewonnen und war außer sich vor Freude. Laut seiner Aussage waren die Temperaturen seiner Reifen und des Motors immer gut am Limit und er befürchtete jederzeit einen Motorschaden. Doch das Glück war ihm Hold und er hatte in der letzten Runde nur noch #969-Schwartz abzuwehren.

Die Wertung "Rookie of the Year - DOM 2005" führt derzeit weiterhin #289-Jonke an.

Dicht hinter ihm liegen #177-Ritter mit 89,4 Punkten, #524-Bossmann mit 125,4 Punkten und #276-Tröstner mit 133,2 Punkten Rückstand.

Die anderen Anwärter liegen zu weit entfernt um ihm gefährlich zu werden. #177-Ritter und #276-Tröstner könnten durch eine Rennsperre in Phoenix ebenfalls weiter absinken.

Davon profitieren würde dann auf jeden Fall #524-Bossmann.

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.md4pc.com / Replay



Nahezu niemanden dürfte die zweite Auflage der WOK-WM im März entgangen sein.

Ausgetragen wurde jene, wie auch schon im letzten Jahr, in Winterberg. Diesmal mit dabei, "unser" SMUDO. Die Redaktion verfolgte gespannt das Rennen und befragte danach den todessmutigen Eiskanalhelden in einer glühweingeschwängerten Atmosphäre.

RS: Wie kommst Du zur WOK-WM ?

Smudo: Im Rahmen der TV-Promo für unsere aktuelle Single "Geboren", stand es auch zur Debatte, bei der WOK-WM zu spielen. Die PRO7-Redaktion fragte darauf an, ob wir nicht einen FANTA-4-WOK machen wollen. Da nicht alle in der Band Rennfahrer sind, kam es nicht dazu. Ich selbst aber wollte immer schon mal da runterschüsseln und habe darum gebeten mitfahren zu dürfen.



RS: Hast Du auch ein paar WOK-senluder dabei gehabt wie z.B. der Hackl-Schorsch ?

Smudo: Ich war mit meiner Band dabei. Das muss ja wohl an Ludern reichen. ;)

RS: Wie war das Feeling in "Kurve 9" ?

Smudo: Im letzten Drittel der Kurve 9 denkt man es sei schon zu Ende. Wenn einen dann die Schwerkraft

Smudo: Ich habe an den Unterarmen ein paar blaue Flecken davongetragen und am rechten Ringfingerknöchel eine Schürfwunde.

Vernachlässigbare Kleinigkeiten, die man sich beim Rodeln als Kind auch schon zugezogen hat.

RS: Hast Du vorher trainiert ?

Smudo: Ich bin erst am Tag der Aufzeichnung morgens früh in Winterberg gewesen und habe, so oft es ging, Trainingszeiten gefahren (die alle gewertet wurden). Zwei 4er-Fahrten zum "warm-werden" und ca. 5 Einzelfahrten waren es insgesamt.



RS: Wie hast Du Deine WOK-Schüssel vorbereitet ?

Smudo: Jeder WOK-Fahrer bekommt eine Schüssel und außer polieren und aufwärmen vor der Abfahrt gibt es keine Möglichkeit für uns den WOK zu bearbeiten.

kurz wieder auf den Boden ziehen will, dann kriegt man buchstäblich einen Tritt in die Seite und es geht ruckartig noch mal hinauf.

Das erste mal habe ich das bei einer Probefahrt im 4er-WOK mitbekommen und bin ziemlich erschrocken.

RS: Gab es blaue Flecken oder andere Verletzungen ?

RS: Wie wichtig sind die kleinen WOK's an den Füßen ?

Smudo: "Sido" hat sehr richtig beim Training auf die Frage seiner Begleitung: "Wozu sind die Kellen da ?" mit "Die sind zum Nicht-Bremsen !" geantwortet. Dank der Kellen kann man die Füße entspannt halten und rutscht so schneller hinab.

Es ist eben ein Eiskanal und jeder der schon mal einen vereisten Hügel auf einem Schlitten hinuntergerauscht ist, kann sich sicher eine gute Vorstellung davon machen, dass man mit

Stiefeln durchaus bremsen und lenken könnte. Auf jeden Fall mit deutlich mehr Effekt, als mit den Kellen.

RS: Hast Du deiner Mama wirklich ein Autogramm von "Sido" besorgt ?

Smudo: Als ich mit meiner Mutter ein paar Tage vor der WOK-WM telefonierte und ihr erzählte, daß ich dort mitfahre, fragte sie mich, wer denn dort noch so sei. Als ich bei meiner Aufzählung "Sido" erwähnte, meinte sie: "Ui, könntest du mir von dem ein Autogramm besorgen?" Ich hab laut lachend gefragt: "Wieso denn ?" Meine Mutter sagte: "Na, der hat doch diesen netten Song von seiner Mutter". Ich dazu: "Ja Mama, aber der hat auch den Ar***fick-song gemacht und ist im allgemeinen sehr umstritten." Sie nur: "Jaja, ich weiß, trotzdem." Sido hat mir netterweise ein Autogramm geschrieben und meine Mutter hat das sehr gerührt.



RS: Was ist es für einen Rennfahrer für ein Gefühl, bei solchen Geschwindigkeiten im Gegensatz zum Rennwagen keine richtige Kontrolle über das "Gefährt" zu haben ?

Wobei der Kick im Zweikampf am Limit, durch die Nordschleife zu kacheln, schon ziemlich schwer zu toppen ist. ;-)

RS: Wirst Du beim nächsten mal auch wieder am Start sein ?

Smudo: Nachdem die erste ungewohnten Blümenanz gewichen ist, lässt man es einfach laufen und dann ist es ein Vergnügen.

Smudo: Wir werden sehen, aber ich will es doch sehr hoffen. Fest vereinbart wurde bisher nichts.

RS: Wärest Du dann bereit ein VR-Logo zu tragen?

Smudo: Grundsätzlich schon, wenn es mit den Farben des Helms funktioniert.

RS: Welches Erlebnis ist intensiver, mit dem WOK die Bobbahn runterzurufen oder mit dem Rennwagen um die Kurven zu driften?

Die Redaktion bedankt sich recht herzlich für das Interview und wünscht weiterhin viel Erfolg.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: Smudo

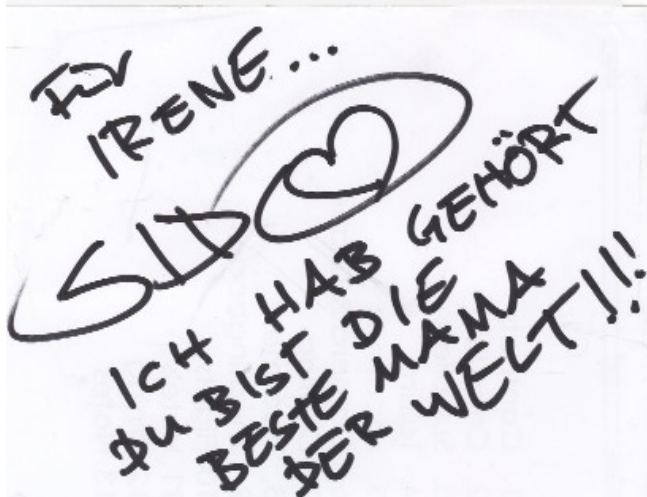
Für die Rubrik

Fahrerportraits -
Wer steckt hinter den Nummern,

die in dieser Ausgabe startet, benötigten wir noch Angaben von ca. 100 aktiven Fahrern. Bitte wartet nicht auf eine Einladung, sondern sendet Eure Angaben direkt an:

juergen.nobbers@gmx.de

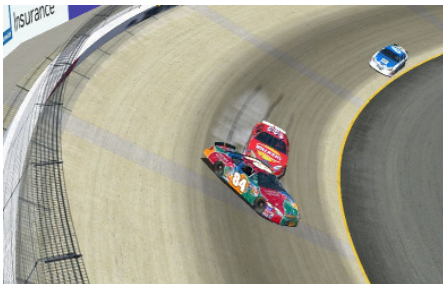
Dort können auch online-Fragebögen angefordert werden.



Pro Open Kesselschlacht Keine Nullrunde für Hildebrandt in Bristol

Bekannterweise hat Bristol etwas von einer verkürzten Null. Sich auf deren Umrandung fort zu bewegen stellt einen schwierigen Balanceakt da. Wäre alles noch kein Problem, wenn nicht jeder diesen ohnehin knappen Platz auch noch für sich beanspruchen müßte. Seine Klaustrophobie muß man also erstmal beiseite legen, wenn man für Bristol gewappnet sein möchte. Fehlt nur noch ein Schutzschild für das eigene Stockcar, doch dies ist nun mal blanke Utopie.

Ergo: keine schützende Aura, jedoch harte Zweikämpfe im Feld bestimmten das Geschehen auf dem Short Track in Bristol. So ist es auch nicht verwunderlich, daß insgesamt acht Gelbphasen dem Rennen ein wenig Farbe verliehen. Das erste, was den Zuschauern auffiel ist allerdings nicht der von den Fahrern perlende Schweiß gewesen, sondern ein unverkennbarer Bevölkerungsschwund des Fahrerfeldes.

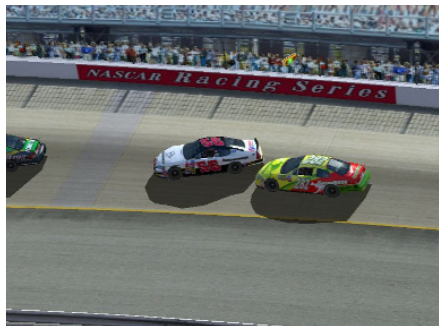


Hestermann schießt Weidlich ab

Macht zwar im Endeffekt weniger an Körpersekreten, schafft aber dafür Besorgnis bezüglich der Motivation der Fahrer, auf diesen tückischen Strecken überhaupt an den Start zu gehen. Für ein volles Fahrerfeld würden die Zuschauer sicher auch gerne mehr Schweißgestank in Kauf nehmen, denn lediglich 16 Fahrer fanden sich auf dem Oval ein.

Der Start selber verläuft dann ohne größere Probleme.

Die Blicke in der ersten Kurve auf die Führungsgruppe gerichtet, müssen die Zuschauer kurz durchatmen als Rauch der Wand bedrohlich nahe kommt.



Neuberger wird von Quincampoix angeschoben

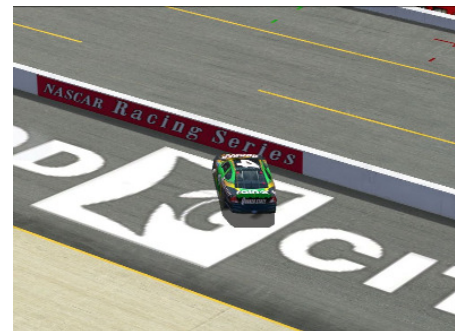
Berühren tut er sie aber nicht. Weiter hinten im Feld fährt Brockert Kratochwil extrem nahe auf, aber auch hier passiert glücklicherweise nichts. Entweder hat der Mann starke Nerven oder aber schwache Bremsen, eine Kurve später wiederholt er es gleich noch mal. Anschließend läßt er Kratochwil dann aber ziehen. An der Spitze hingegen kristallisieren sich zwei Gruppen heraus.



Bernhard stellt sich quer

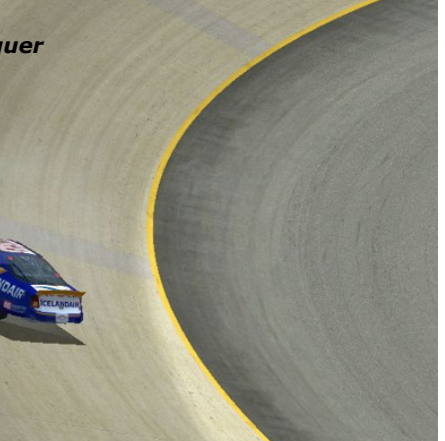
Auf der einen Seite die beiden Führenden Stevens und Rauch und mit etwas Abstand die zweite Gruppe um Hildebrandt, Weidlich, Hestermann und kurz darauf auch Kniest.

In dieser Konstellation dreht das Feld erst einmal seine Runden, bis zu einem Zwischenfall in Runde 15. Jener Zwischenfall, in welchem Hestermann - an Position fünf liegend - den bis dato Vierten Weidlich am Heck touchiert. Dieser komprimiert sein Hinterteil daraufhin um einige Zentimeter an der Wand. Die erste Gelbphase des Rennens kann verzeichnet werden. Während dieser fährt Weidlich dann an die Box, läßt seinen Schaden an der Aerodynamik allerdings nicht beheben. Dies erspart ihm eine Überrundung des Feldes, der Abfall von Platz 4 auf 16 war durch das Pitten jedoch unvermeidlich für den Weidlich.



Ausweichmanöver mit schlechtem Ausgang für Fingerhut

Nach dem Restart setzen sich die beiden Führenden Stevens und Rauch wieder ab. Weidlich hat sich nach dem Restart bereits wieder auf Position 13 vorgekämpft.



Seine Aufholjagd wird dann jedoch von einer Kollision Straubes mit Müssner unterbrochen.

Straube geht ein wenig zu stark auf Tuchfühlung mit dem Heck Müssners.

Ein Dreher ist die Folge und der Auslöser für erneutes Gelb. Beim Restart befand sich Weidlich dann bereits auf Position neun wieder. In der knapp zehn Runden dauernden Grünphase passiert nicht viel im Feld.



Fingerhut touchiert Bernhard

Beendet wird sie von Quincampoix, welcher sich die linke Heckleuchte Neubergers mal aus der Nähe anschauen will und seinen Kontrahenten damit mal kurzerhand in die Wallanlagen schickt. Dieser Ausflug in die Mauer kostet Neuburger nicht nur das Aufsuchen der Box, sondern bringt ihm auch eine Schwarze Flagge ein. Kurze Zeit später wird er das Rennen dann aufgeben. Der Restart verläuft dann ganz auf Herzpatienten zugeschnitten - ohne Probleme und ohne aufregende Szenen. An der Spitze verändert sich nicht viel.



Die Führenden Stevens und Rauch auf dem Apron

Stevens und Rauch dominieren hier das Feld. Spannung bietet hingegen der Kampf um die hinteren Plätze. Hier kristallisiert sich eine Vierergruppe von Kratochwil, Brockert, Fingerhut und dem zuvor unglücklich agierenden Quincampoix heraus. Dort liefert man sich ein enges Rennen, keiner der genannten kann sich dabei ernsthaft aus der Gruppe lösen.

Doch von hinten naht bereits die Führungsgruppe, so daß dieses Vierergespann sich auf die erste Überrundung einstellen muß. Oder besser formuliert, hätte müssen. Denn mit Quincampoix im Nacken begeht Fingerhut einen Fehler und schießt den zu dieser Zeit etwas unsicher fahrenden Bernhard ab.

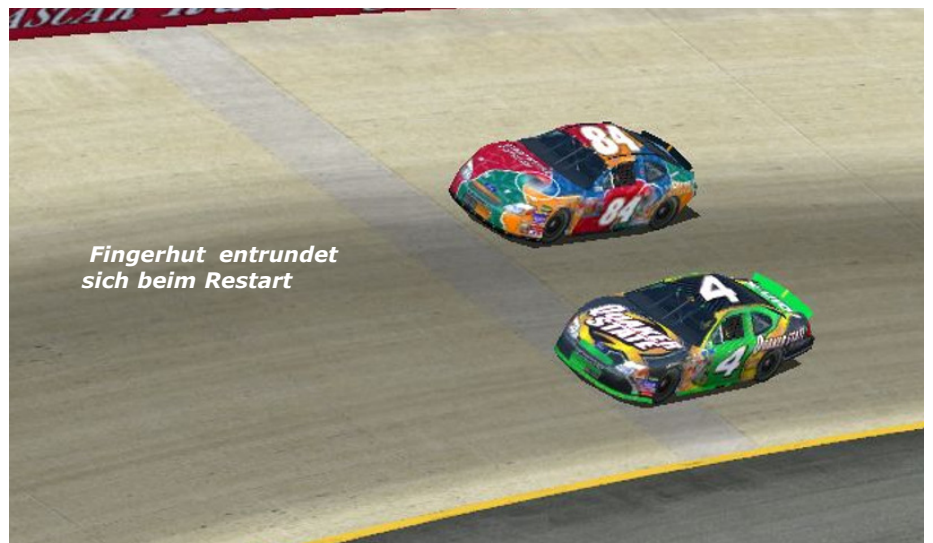
Das Gespann erspart sich durch die darauf folgende Gelbphase die Überrundung und das Feld rückt insgesamt wieder näher zusammen. Dies bleibt auch nach der erneuten Aufnahme des Rennens so. Denn dem Führenden Stevens sitzt nun nicht nur Rauch im Nacken, sondern plötzlich auch die Dreiergruppe um Kniest, Straube und Hildebrandt. Die Zuschauer danken dem bis dato abwechslungsreichem Rennen mit einer starken Atmosphäre. Von jener läßt sich Bernhard dann aber zu stark beeinflussen und patzt erneut. In Turn 4 stellte er sein Stockcar kurzerhand quer auf den Asphalt.

Die ausgelöste Yellow nutzt ihm somit nicht viel, zieht das Führungsfeld auf der Startgeraden noch vorbei.



Hestermann kommt ins Straucheln

Die bis dahin Führenden nutzen diese Unterbrechung um unter Gelb die Boxengasse aufzusuchen, denn mit Stevens, Rauch, Straube, Hildebrandt und Kniest pitten alle bis dahin das Rennen dominierenden. Große Positionsveränderungen gibt es in dieser Gruppe nicht, lediglich Kniest fällt



Fingerhut entrundet sich beim Restart

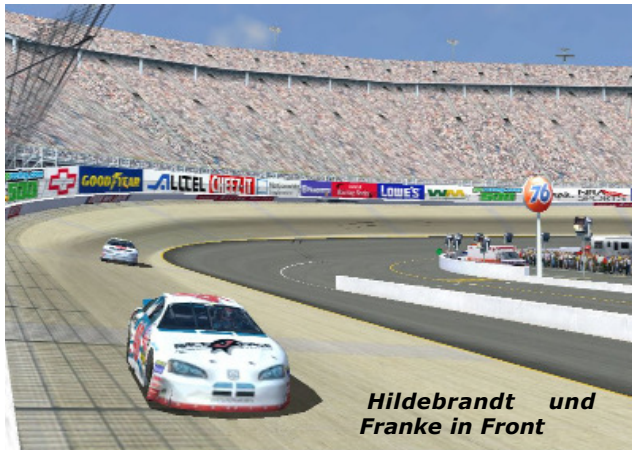
Müssner ist chancenlos und rauscht in den verunglückten Bernhard hinein. Quincampoix kommt über den Apron gerade noch an der Unfallstelle vorbei. Für Fingerhut reicht es allerdings nicht ganz, denn er fabriziert aufgrund des Zwischenfalls von Müssner und Bernhard einen Unforced.

Dabei muß er eine Überrundung in Kauf nehmen, kommt sein Stockcar nämlich kurz vor der Ziellinie falsch herum zum Stehen.

an das Ende diese Gruppe zurück. Der neue Leader lautet Kratochwil, gefolgt vom nun bereits auf zwei liegenden Weidlich und dem Dritten Brockert. Nach dem Restart in Lap 95 geht es dann turbulent zu. Zuerst versuchen sich Stevens und Rauch im Synchronabflug, was jedoch keine Yellow auslöst. Anschließend ist es dann Seyffert, der den gut platzierten Brockert in die Begrenzungsmauer befördert und somit für die vorletzte Gelbphase des Rennens sorgt.

Das Feld ist nunmehr wieder heftig durcheinander gewühlt. Die Zuschauer bestaunen auf einmal einen Führenden namens Weidlich, den für diese Position wohl keiner mehr auf der Rechnung hatte.

Dahinter reihen sich der bis dahin souverän fahrende Hestermann, Straube, Hildebrandt und Kniest in die Top5 ein. Rauch ist durch seinen Unforced auf einen nüchternen Platz 12 zurückgefallen.



Hildebrandt und Franke in Front

Bei der Neuaufnahme des Rennens entrundet sich dann Fingerhut, indem er an Weidlich vorbeigeht. Kurze Zeit sieht es so aus, als ob er der Spitzengruppe davonfahren könne.

Doch bereits einige Runden später wird Fingerhut dann wieder gestellt und überrundet.

Probleme, auch bei Weidlich machen sich fortan die abgenutzten Reifen bemerkbar. In kurzer Zeit fällt er von Platz eins auf Platz sechs zurück. Der neue Leader heißt Hestermann. Es ist offenkundig, daß Weidlich die Speed der Spitzengruppe nicht halten kann. In diesem langen Grünstint passiert recht

viel in der Führungsgruppe.

Mit Hestermann kommt in Runde 165 der Führende auf der Geraden ins Schlingern und muß einige Positionen einbüßen. Plötzlich führt der als Favorit gehandelte das Rennen an.

Eine erneute Yellow gibt es, als

Quincampoix und Seyffert sich über die Geschwindigkeit in der Kurve nicht ganz einig sind und kollidieren. Für Quincampoix bitter, denn dies bedeutet zugleich eine Rennsperre in Texas aufgrund seines recht

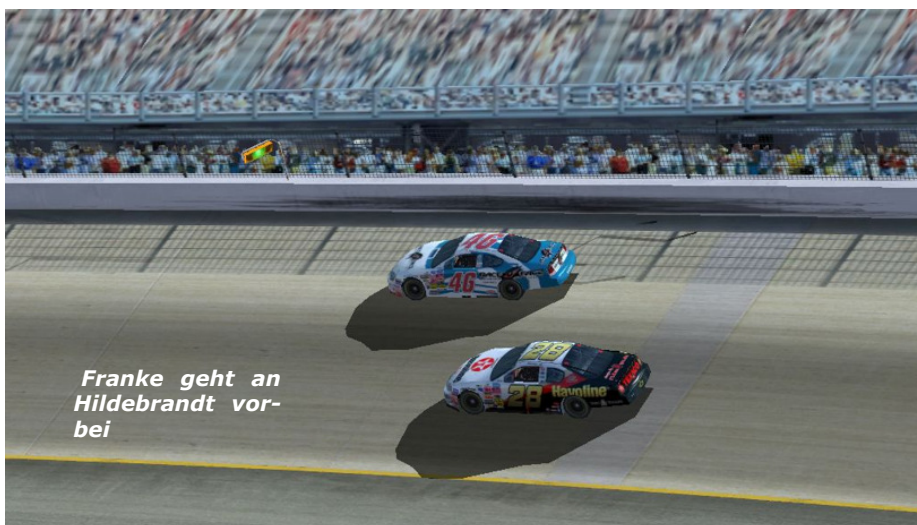


Franke fährt Kratochwil auf

Hildebrandt und Franke verzichten hingegen auf einen Stop. So nimmt Hildebrandt das Rennen von Position eins wieder auf, gefolgt von Franke. Beinahe sieht es so aus, als ob Hildebrandt davoneilen könne. Allerdings schließt Franke zu Ende des Rennens immer weiter auf und geht schließlich in Runde 223 an Hildebrandt vorbei.



Seyffert wird von Quincampoix abgeschossen



Franke geht an Hildebrandt vorbei

Nebenbei sorgt dann noch Kniest für Unterhaltung der Zuschauer, indem er sein Stockcar auf der Backstraight in die Mauern setzt. Doch nicht nur Kniest hat

hohen Strafkontos bereits vor dem Rennen.

Die Gelbphase wird erneut zum Pitten von den meisten genutzt.

Somit ist Franke der neue Führende. Dies bleibt auch bis zur vorletzten Runde so. In der letzten Runde geht es indes noch einmal turbulent zu, als Franke den Dritten Kratochwil überrunden will. Bei diesem Vorgang rauscht er ihm ins Heck und löst die letzte Gelbphase des Rennens aus. Dies war sicher unnötig, dennoch kann er seinen guten zweiten Platz behalten. Die Führung muß er jedoch an Hildebrandt abgeben. Hildebrandt selber gewinnt so nach Daytona nun auch den Lauf in Bristol und kristallisiert sich mehr und mehr zum Titelaspiranten heraus. Ein Lauf, der den Zuschauern als abwechslungsreich in den Köpfen hängen bleiben wird - besonders auch dank des spektakulären Finish.

Stephane Quincampoix

Das Triple für Andy Wilke Sieg in Atlanta

Böige Winde, bei 68°F, herrschten beim dritten Rennen zur Trucker Meisterschaft. Andreas Geldmacher kam kurz vor Ende des freien Trainings auf den Server, und entschied die Qualifikation für sich, ohne auch nur eine Runde vorher gedreht zu haben. Torsten Eberius stand beim anschließenden Start als zweitschnellster neben ihm. Drittschnellste der Qualifikation war Matthias Wien.

Der Sieger der ersten beiden Rennen, Andreas Wilke, landete

Entnervt stellte er seinen Truck im Parc Ferme ab. Dann ging es wieder für vier Runden im Renntempo weiter. In Runde Elf wurde dann zum letzten Mal die Gelbe Flagge geschwenkt.

Ein neuer Leader wurde dann in Runde 15 ausgemacht. Der bis dahin Führende Andreas Geldmacher geriet nach dem Start zu weit nach außen, und musste vier Fahrer passieren lassen. David Kirsch hieß der neue Führende. Eberius, Wilke und Lippert folgten auf den Plätzen.

Frank Möllenbeck schickte sich an, vorne mitzumischen. Rang sechs in Runde 44, und noch einen Rang weiter nach vorne in Runde 48. Die Leidtragenden waren Geldmacher und Yannick Cousot, wobei Geldmacher 12 Runde später an Cousot vorbei auf Position sechs fuhr. Kurz vor dem einzigen PitIn, schob sich Kirsch vorbei an Eberius auf Position drei.

Raunen in den Zuschauerrängen als in Runde 63 Lippert an Wilke vorbei ging, und die Führung



Andy Wilke siegt vor Stefan Lippert

überraschend nur auf dem fünften Rang. Eine Yellow Flag noch in der Einführungsrunde sorgte erst ein Mal für zögerliches Weiterkommen der 18 Fahrer. Drei Runden lang ging es unter Rennbedingungen, dann verlor Jürgen Nobbers seinen Truck Ausgangs Turn Zwei. Der Wind hatte seine Träume eines guten Ergebnisses buchstäblich verweht.

Wilke und Lippert konnten Eberius vom zweiten Rang in Runde 19 verdrängen. Sven Colin Preukschat bekam ebenfalls die kräftigen Winde zu spüren, und folgte den noch frischen Spuren des letzten Accidents, Parc Ferme. Andreas Wilke zog in Runde 22 an Kirsch vorbei an die Spitze. Stefan Lippert und Eberius nutzten den Draft und zogen mit am Kirsch vorbei.

übernahm. Allgemeines Sprit fassen, Reifen wechseln dann ab der 67. Runde. Matthias Wien nutzte die Gunst der Stunde und führte das Rennen ein paar Runden lang an, und ging später pitten. Lap 77, Lippert wieder der Führende und Kirsch in der 86. der schnellste Runden-dreher. Lap 91, Frank Möllenbeck fuhr an Bernard D. Bram vorbei auf Position fünf.

30 Runden vor Schluss holte Wilke zum finalen Schlag aus, und ging am führenden Lippert vorbei. Diese Führung liess er sich bis zum Schluss nicht mehr aus den Händen nehmen und gewann das Rennen von Atlanta, mit nur 0,045 Sekunden Vorsprung vor Lippert. Kirsch, ohne Draft unterwegs hatte am Ende einen Rückstand von etwas über sechs Sekunden auf das Führungsduo. Vom Martinsville Rennen wird erst in der nächsten Ausgabe berichtet. Jürgen Nobbers

Fietz gewinnt ersten Lauf zur Emerson Fittipaldi Trophy in Dijon

Das erste Rennen zur Emerson Fittipaldi Trophy des GPLLP fand im französischen Dijon statt.

Die Fahrer auf den Startpositionen 2-4 fanden sich am Ende des Feldes wieder.

Brabham, der im Startgetümmel viel Boden gutmachen konnte. Dahinter Marcus, vor Marco und einem weiteren Brabham von Martin Engel. Zwischen beiden letztgenannten kam es schon bald zu einem engen, Rundenlangen Duell das Martin für sich entscheiden konnte.

Auch an der Spitze kam es zu Überholmanövern - Stefan überholte Björn und übernahm die Führung, ausserdem ging Marcus an Moritz vorbei.

Im Mittelfeld kam es zu einem Mehrkampf zwischen den Woehl Brothers, Ralf Ebert und Stefan Schmidt, der sich mit wechselnden Vorteilen über das ganze Rennen fortsetzte.

Währenddessen hatte sich der von relativ weit hinten gestartete Fredy Eugster,

er kam erst in den letzten Minuten des Qualifyings auf die Piste, durch das Feld gearbeitet und lag zur Rennhälfte schon auf Rang 4.



Duell Engel - Saupe

Dabei handelt es sich um eine knifflige Fahrerstrecke, die aber durch die lange Zielgeraden auch den Fahrern schneller Autos gute Chancen bietet.

Im realen Rennzirkus ist sie vor allem durch das legendäre Duell zwischen Gilles Villeneuve und Rene Arnoux 1979 bekannt.

Im virtuellen Rennzirkus ging ein volles Grid an den Start. Im Qualifying konnte sich Björn Fietz mit Lotuspowers durchsetzen. Dahinter kamen mit Eberhard Mulack und Stefan Schmidt ein Ferrari und ein zweiter Lotus auf die Plätze. Dahinter Sören Scharf (BRA), Marcus Jirak (HON), Stefan Gawol (COO) und Marco Saupe (BRM) - 6 verschiedene Wagen in den Top 7.

Nach dem Start sollte es allerdings gleich turbulent werden. Eberhard machte eine halbe Lücke auf, Sören stach zu optimistisch rein... und mehrere Wagen kreiselten in das Kiesbett.

Auch am Ende der Runde gab es nochmal ein wenig Durcheinander. An der Spitze lag damit zunächst Björn, vor Stefans Cooper und Moritz Kranz im



Fietz vor Gawol, Kranz und Jirak

Stefan hatte die Führung wieder an Björn abgeben müssen, und kam als einziger der Vorderleute zu einem Tankstop in die Boxen. Dadurch war die Reihenfolge jetzt: Björn, Marcus, Fredy, Stefan, knapp dahinter Martin, Marco, Moritz, dann die erwähnte Kampfgruppe in der inzwischen auch Eberhard lag, und am Ende des Feldes in einem eigenen Duell Thomas Fischer und Jörg Haschke.

Moritz verlor in der Folge an Boden, und fiel bis zur Mittelfeldgruppe zurück. An der Spitze jedoch konnten Marcus und Fredy langsam Boden auf den führenden Lotus gutmachen. Als beide nur noch knapp dahinter lagen, und Björn wegen eines falsch übersetzten Getriebes Schwierigkeiten bekam, kam es zu einer unglücklichen Kollision zwischen Fredy und Marcus. Letzterer verlor nur etwas Zeit - allerdings genug um Björn nicht mehr erreichen zu können. Fredy fiel hinter seinen Markenkollegen Marco zurück, und auch letzte Anstrengungen führten nicht mehr vorbei.

Damit lautete das Endergebnis: Björn Fietz gewinnt vor Marcus Jirak und Stefan Gawol. Rang vier geht an Martin Engel vor Marco Saupe und Fredy Eugster. Dahinter Eberhard Mulack und, mit einem Überholmanöver in letzter Sekunde, Stefan Schmidt vor Moritz Kranz. Ralf Ebert und Andi Wöhlk lagen eine, Thomas Fischer und Jörg Hascke zwei Runden zurück.

In der Trophywertung ergibt sich durch die Chassisfaktoren ein etwas anderes Bild: dort führt Marcus knapp vor Björn. Weiter geht es Ende April auf dem Mountain Circuit von Lime Rock.
Marco Saupe

Neu in der VR-Gemeinschaft?
Der Rückspiegel ist immer live dabei.

Wir brauchen aber immer eine helfende Hand, damit wir weiter von allen Grids berichten können.

Lust auch mal einen Rennbericht zu schreiben?
Dann einfach kurze Meldung an:
rueller@virtual-racing.org

Der Ring ruft!!!!

2. Wandertag der VR

In nicht einmal 10 Tagen findet am 30. April 2005 der zweite offizielle Wandertag des Virtual Racing e.V. am Nürburgring statt.

Dem Motto dieser Veranstaltung "VR- Nordschleifen- Wandertag 2005, Das Leiden geht weiter" folgend, haben sich bereits knapp 30 Personen angemeldet.

Wie bereits bei der ersten Nordschleifen-Umrundung der VR im vergangenen Jahr, haben sich auch heuer nicht nur Mitglieder, sondern auch deren Familienangehörige (im Falle der Familie Marx sogar Vater und Schwester von Patrick Marx) angemeldet. Selbstverständlich gibt es keine Teilnehmergrenze und so weisen wir gerne noch einmal darauf hin, dass wirklich JEDER willkommen ist, mit uns zu schwitzen.

Vor allem Rainer Merkel sollte sich der Herausforderung "Nürburgring zu Fuß" stellen!

Der Rückspiegel wünscht allen Teilnehmern eine schöne Veranstaltung und wird dementsprechend darüber berichten.



18% Steigung erfordert starke körperliche Fitness.

Treffpunkt:
Am 30. April 2005
um 10:00 Uhr am
Parkplatz beim
"Hotel zur Burg" in
der Burgstraße in
Nürburg,
Nähe
Streckenabschnitt
Antoniusbuche /
Tiergarten.

Stefan Schmidt



Die bissigen Nürburgring-Schafe scharren schon mit den Hufen

Eugster dominiert weiter BRM Pilot baut Führung aus

Der JRC ging Anfang April in die zweite Hälfte der ersten Saison. Leider befahl Don Merkel eine zeitweise GPL-Müdigkeit, und Thomas Fischer nahm seinen Platz ein. Wir hoffen den Don "überzeugen" zu können in der nächsten Saison wieder ein Ferrari-Cockpit zu übernehmen.

Wie so oft im JRC, war es Fredy Eugster, der im Qualifying den Ton angab.

Nachdem er bereits im Vorfeld den BRM-Weltrekord geknackt hatte, sicherte er sich die Pole mit großem Vorsprung vor seinem Teamkollegen Andy Wilke. Nur knapp dahinter Stefan Gawol im Cooper.

Auf den nächsten Plätzen herrschte enges Gedränge: Andreas Wendt (LOT), Eberhard Mulack (FER), Alex Marx (HON), Axel Dörner (LOT) und Marco Saupe (BRM) lagen keine 3/10 auseinander. Dahinter das Duo Sören Scharf (BRA) und Mike Schneider (FER).

Der Start lief dann nicht ganz problemlos: Im Mittelfeld kamen sich Doc Didi Scholz und Soeren in den Weg - das Rennende für den Meister des Skalpells nach nur wenigen Metern.

Auch Eberhard Mulack kam vom rechten Weg ab und verlor viel Zeit. Nach einer Runde war auch Tobi Walters Rennen durch Computerprobleme vorbei.

Mike Schneider hatte sich noch in Runde eins an Marco vorbeigeschoben, mit einem zum Glück nur leichten Schubser. Während an der Spitze Stefan einige Plätze einbüßte, stellte Marco wenige Runden später die alte Reihenfolge wieder her.

Auf den Verfolgerplätzen mussten auch Guido Pigorsch und Thomas Fischer ihre Wagen abstellen.

Während Fredy ungefährdet davonzog kam es bei den Verfolgern zu einem Techtelmechtel zwischen Stefan Gawol und Axel Dörner, letzterer fiel dadurch hinter Marco zurück. Stefan robbte sich in den nächsten Runden auch immer näher an Alex heran, doch hatte der Cooper auf der langen Geraden natürlich Probleme einem Honda Paroli zu bieten. Beim Versuch es doch möglich zu machen kam es zu einem Kontakt, der Alex aus dem Rennen warf.

Ausserdem gelang es Marco an Stefan vorbeizuziehen ehe dieser wieder in Fahrt kam.



Sieger Fredy im Drift

Im Mittelfeld gab es in der ersten Rennhälfte enge Kämpfe zwischen "Indy", Eberhard, Soeren, Mick Chapman und Kai Uwe Ehrling, die drei letztgenannten setzten den Kampf bis ans Rennende so fort.

Fredy gewann schliesslich das Rennen klar vor Andy Wilke. Andreas Wendt belegte Rang 3. Marco, Stefan, Axel und Eberhard kamen eng beieinander auf die Plätze 4 bis 7. Achter wurde Soeren vor Kai-Uwe und Mick, die sich bis in die letzte Runde duellierten. Werner Reichert, Micha Kohlbecker, Mike Schneider, der wegen eines Motorproblems in den letzten Runden zurückfiel, und Maerte Gabriel komplettierten das Ergebnis.

Fredy baute damit seine Meisterschaftsführung weiter aus. Das nächste Rennen findet auf der Berg- und Talbahn im kanadischen Mosport statt.

Marco Saupe



Kampf im Mittelfeld

Rückspiegel!
Was sonst?

Saupe greift in DOM-Titelkampf ein

Schwarzes Wochenende für DOM-Meister Landgraf und Reinhold

Zwanzig wagemutige Piloten schickten sich beim zweiten Saisonlauf der offiziellen deutschen Online-Meisterschaft GPL in Silverstone an, das freitägliche Qualifying (Long-Distanz) und den sonntäglichen Hauptlauf (volle GP-Distanz) unter die schmalen Räder ihrer Boliden zu nehmen. In der Qualifikation wird seit dieser Saison nicht nur das 18er-Teilnehmerfeld für den GP, sondern auch dessen Startaufstellung ermittelt.

Die als sechster und siebter qualifizierten Marcus Jirak und Ralf Ebert kollidierten spektakulär miteinander, für beide war das Rennen zu diesem Zeitpunkt beendet und somit waren beide nicht für das Hauptrennen zugelassen.

Wenige Runden später - die Spitze wurde derweil souverän von Wilke belegt, dem Roland Rauch nur mit Mühe folgen konnte - kollidierten bis dahin die viert- und fünftplatzierten Timo

Bemühen geprägt, durch konstante Runden eine gute Ausgangsposition für den GP zu erzielen. Wilke gewann mit beruhigendem Vorsprung vor Rauch, dieser wiederum hauchdünn vor Stefan Gawol. Gawol konnte trotz rundenlangen Versuchs mit dem etwas stärkeren Lotus Rauch nicht überholen.

Ergebnis 1. Quali: 1. Wilke, 2. Rauch, 3. Gawol, 4. René Beitz (BRM), 5. Martin Engel (Cooper), 6. Mick Chapman (Eagle), 7. Manfred Leitner (BRM)

2. Quali-Lauf:

Das Ergebnis des ersten Laufs bedeutete für die neun Fahrer des zweiten Rennens, daß sie für die Qualifikation für Sonntag lediglich mehr als eine Runde fahren mußten. Das hielt jedoch die Piloten nicht davon ab, das Rennen insgesamt schneller zu gestalten.

Dabei hieß die souveräne Spitzenreiter zunächst Uli Landgraf, nachdem er Polesitter Marco Saupe am Start überholen konnte. Doch ein technischer Defekt seines Autos nach zwei Drittel der Distanz machte den Platz frei für Saupe, der Olli Reinhold, den Vorjahresmeister, letztlich sicher auf Distanz halten konnte.



Die Spitzenpiloten waren überwiegend mit schnellen Chassis am Start: Während Andreas Wilke auf den Eagle setzte, waren mit Oliver Reinhold, "Ulee" Landgraf und Marco Saupe gleich mehrere Topfahrer im Lotus unterwegs. Aus dem engeren Titelkreis fiel lediglich Thomas Horn im BRM durch eine komplett andere Strategie auf, Roland Rauch versuchte es dagegen mit dem Ferrari. Die Rennen versprochen vor dem Start daher vor allem eines: Es würde reichlich gerast werden, die bisherigen Rundenrekorde waren in höchster Gefahr.

1. Quali-Lauf:

Im ersten Lauf mit 11 Teilnehmern fiel eine wichtige Vorentscheidung gleich nach einer Runde:

Föllner und Chris Wöhlk miteinander, auch für diese beiden war das Rennen zuende.

Der Rest des Laufes war von den übrigen Teilnehmer durch das



Den Lotustriumph komplettierte Andreas Wendt als Dritter, jedoch nur knapp vor Horn, der damit ebenfalls eine gute Ausgangsposition erreichte.

Tragischer Zwischenfall dieses Laufs war eine Kollision zwischen Alex Marx und Andi Wöhlk, die durch den Versuch Marx' ausgelöst wurde, ein abrauchendes PC-Netzteil während des Rennens zu deaktivieren. Beiden Fahrer ist jedoch glücklicherweise nichts passiert, sie konnten Sonntags wieder antreten.

Ergebnis 2. Quali: 1. Saupe, 2. Reinhold, 3. Wendt, 4. Horn, 5. Björn Fietz (Eagle), 6. Eberhard Mulack (Eagle)

Hauptrennen:

Nach den Demonstrationen des Vorlaufs waren die "Fronten" klar verteilt: Das 80-Runden-Rennen würde zwischen den Lotus- und Eaglefahrern entschieden, wobei die Favoritenstellung sicher bei den Laufsiegern Wilke und Saupe lag. Die große Unbekannte in der Rechnung war die mögliche Performance von Landgraf, der aus Position 14 starten mußte.

Und Landgraf sollte auch tatsächlich die ersten Akzente im Rennverlauf setzen. Nach der ersten Runde auf Platz sieben notiert, schaffte er es, sich innerhalb von sechs Runden auf Platz drei vorzufahren. Weitere zehn Runden später konnte er Wilke "kassieren", fünf Runden hierauf überholte er Saupe und setzte sich somit an die Spitze.

Nachdem Landgraf auch in der Folgezeit in der Lage war, einen Abstand herauszufahren, hätte es ein großes Rennen für den Meister der Saison 2003 werden können. Aber in Runde 44 überschlugen sich die Ereignisse: Landgraf mußte das Rennen beenden und Wilke konnte Saupe überholen.

In den folgenden 35 Runden war der Abstand der beiden Führenden nie größer als 1,5 Sekunden, mit einem entscheidenden Wendepunkt sechs Runden vor dem Ende: Saupe drückte sich an Wilke vorbei und hielt dem Druck bis ins Ziel stand. Somit ein großes Rennen der "Kronprinzen" der letzten DOM-Saisons, Saupe erzielte darüber hinaus die Idealpunktzahl des Wochenendes mit 86 Punkten und meldete sich damit eindrucksvoll im Titeltkampf zu Wort.

Hinter den beiden Erstplatzierten fuhr Gawol als Dritter lange Zeit ein einsames Rennen, nachdem er es geschafft hatte, Rauch nach einem Renndrittel zu passieren. Rauch wurde kurz darauf auch von Chris Wöhlk überholt, der Gawol aber in der Folgezeit nicht gefährden konnte und darüber hinaus zwei Runden vor Schluß ausschied, was Rauch erneut hinter Gawol brachte.



Dahinter wurden während der zweistündigen Renndauer in vielen Paarungen enge, aber faire Duelle zwischen den Piloten ausgefochten, oft über mehrere Dutzend Runden. So balgten sich Horn und Beitz lange um Platz acht, bis Beitz wenige Runden vor Schluß durch einen Unfall ausschied.

Seinen Platz erbt Andi Wöhlk, der sich in einem 60 Runden währenden Kampf schließlich gegen Engel durchsetzen konnte.

Wenn bisher nicht Reinhold die Rede war, liegt daran, daß sein Rennen bereits nach fünf Runden durch einen Zwischenfall mit Mick Chapman beendet wurde, der zu diesem Zeitpunkt bereits mit einem waidwunden Auto und somit langsam unterwegs war. Reinhold konnte daher nicht wie erhofft punkten und wurde zur zweiten tragischen Figur des Rennsonntags neben Landgraf.

Ergebnis Hauptrennen: 1. Saupe, 2. Wilke, 3. Gawol, 4. Rauch, 5. Marx, 6. Horn, 7. C.Wöhlk, 8. A.Wöhlk, 9. Engel, 10. Beitz

In der DOM-Gesamtwertung führen weiterhin - jedoch mit geschmolzenem Vorsprung - Wilke und Horn vor Rauch und Saupe, alle nur durch 14 Punkte getrennt.

Zu den übrigen Verfolgern, angeführt von Beitz, ist jedoch schon ein etwas größerer Abstand entstanden.

Bereits nach zwei Rennen zeichnet sich darüber hinaus ab, daß die Vorjahressieger Landgraf und Reinhold wohl schon aus dem Titelrennen ausgeschieden sind.

Das nächste Rennen findet im kanadischen Mosport, einer in GPL-Kreisen nicht besonders geliebten Berg- und Talstrecke statt.

Der RS wird vom Rennausgang berichten.

Aus England: Martin Engel

Warps bringen das Rennen durcheinander **Zwei Abflüge in der Spitzengruppe** durch Warps beim GPL-Rookie- Cup-Rennen in Dijon

Ein wahnsinniger Ansturm auf die Startplätze zum ersten Rennen der Emmerson-Fittipaldi-Trophy im GPL-Rookie-Cup hat das Rennen fast gefährdet: Bis zum Anmeldeschluss am Montag haben sich rekordverdächtige drei Fahrer für das Rennen gemeldet: Thomas Fischer im Brabham sowie Björn Zaretsky und Felix Krohn im Cooper. Am Dienstag konnte auch noch Stephan Schlieker überredet werden, das Rennen im Ferrari zu bestreiten.

Am Abend erklärten sich dann auch noch einige Halb-Aliens bereit, das Rennen als Feldaufüller im BRM mitzufahren: Moritz Kranz, Eberhard Mulack, Guido Pigorsch und Sascha "Palle" Pallenberg.

von Felix Krohn und Moritz Kranz. Dieser konnte wenig später mit einer 1:25.3 etwas Luft auf die Verfolger rausfahren, ehe Björn Zaretskys Auftritt kam.



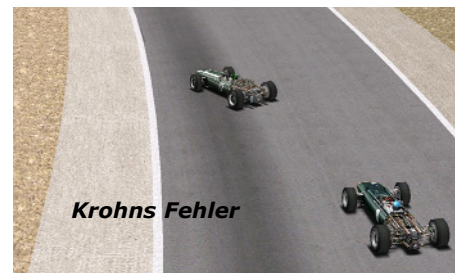
Mit einer 1:24.8 nahm er allen über eine halbe Sekunde ab. Der Kampf um Platz zwei war nun ein Dreikampf: Pigorsch, Kranz und Krohn hatten alle eine 1:25.3 auf

Bei den Verfolgern schaffte nun Pigorsch eine 1:25.1 und Kranz eine 1:24.9. Alles sah nach der Pole für Zaretsky aus (da Gawol ja nicht starten würde), doch Krohn schaffte in einem Versuch auch noch eine 1:24.7, war 2/100 schneller als Zaretsky und somit am Platz an der Sonne. Moritz Kranz kam mit einer 1:24.8 auch noch einmal sehr nahe ran, schaffte es aber nicht ganz, die beiden Cooper zu verdrängen.



Dieses Qualifying versprach schon ein spannendes Rennen. Zum Rennen trat Moritz Kranz leider nicht an. Er gab Zeitprobleme als Grund an. Das Rennen hatte somit einen starken Fahrer weniger.

Beim Start ließ dann Felix Krohn vorne nichts anbrennen und sicherte sich die erste Kurve vor Björn Zaretsky und Guido Pigorsch. Dahinter folgten Eber-



hard Mulack, Thomas Fischer, Stephan Schlieker, Holger Petersenn, Sascha Pallenberg, Andreas Oder und nach einem Dreher ganz hinten, Jörg Haschke.



Außerdem stießen noch Jörg Haschke im Ferrari, Holger Petersenn und schließlich, kurz vor Rennbeginn und ohne Zeit in der Quali, Andreas Oder (beide Eagle) zu uns. Stefan Gawol im Cooper bestritt wegen seines Könnens nur das Qualifying.

Die erste schnelle Runde des Qualifyings konnte Guido Pigorsch markieren, der mit seinem BRM eine 1:25.7 fuhr, knapp gefolgt

der Zeitentafel stehen, sie waren nur durch wenige Hundertstel getrennt. Diesen Kampf konnte Krohn dann mit einer 1:25.0 vorerst für sich entscheiden.

Doch auch Björn Zaretsky legte mit einer 1:24.7 noch einmal nach. Mittlerweile konnte der außer Konkurrenz fahrende Stefan Gawol mit seinem Cooper eine 1:24.2 auf den Asphalt knallen.

Vorne konnte Björn Zaretsky Druck auf Felix Krohn machen, der dadurch sehr unsicher fuhr. In der zweiten Runde machte er eingangs Start/Ziel einen kleinen Fehler, Zaretsky meinte diesen für sich nutzen können und ging in den Windschatten.



Stephan Schlieker, ziemlich alleine

Dies machte er aber zu konsequent, sodass er sich leider drehte und sich auf Position 5 wieder fand. Nutznießer waren Guido Pigorsch, Eberhard Mulack und Thomas Fischer. Der neue Zweite, Guido Pigorsch, machte da weiter wo sein Vorgänger aufgehört hatte: Druck machen. In Runde 5 machte Felix Krohn dann auch den Fehler, Pigorsch ging an ihm vorbei. Bei den Verfolgern konnte der sichtlich erregte Björn Zaretsky Boden gut machen. Er überholte hintereinander Thomas Fischer und Eberhard Mulack.



Überholvorgang T.Fischer- E.Mulack

In Runde 12 konnte dann Thomas Fischer nach einem Fehler an Björn Zaretsky und Eberhard Mulack vorbeigehen und sich so die dritte Position ergattern.

Das Rennen an der Spitze war aber nicht minder spannend.

Krohn und Pigorsch schenken sich beide nichts, der Abstand lag immer zwischen 1 und 3 Sekunden. In Runde 18 stellte Sascha Pallenberg dann seinen BRM in der Garage ab. Es war der einzige Ausfall des Rennens.



Zaretskys zweiter Dreher

Eine Runde später konnte Mulack wieder an Zaretsky vorbeigehen, der sich nach seinem Dreher zu viele Fehler leistete. 5 Runden später konnte er es allerdings wie-

immer nervöser, Krohn kam langsam aber sicher immer näher.

Es wird wohl an den hohen Reifentemperaturen gelegen haben, denn Dijon ist wirklich sehr reifenmordend.

In der Parabolique war Krohn dann fast im Getriebe des 16-Zylinders, doch Pigorsch hatte den deutlich besseren Exit und war wieder 3-4 Fahrzeuglängen vorne. Auf dem Weg zur Double Gauche de la Bretelle fuhr Pigorsch dann ganz außen, Felix Krohn blieb innerhalb der Markierungen auf der dunklen Ideallinie. Pigorsch bremste jedoch sehr früh, früher jedenfalls als Krohn es erwartet hätte. Als er seinen BRM dann in die Kurve einlenkte, kreuzte er dann Krohns Spur, allerdings völlig zurecht, denn er war noch vorne. Krohn konnte eine Kollision noch verhindern, es gab lediglich einen kleinen Stupser. Zwei Zehntel Sekunden später warpte aber einer der beiden, diesmal war es leider Guido Pigorsch, der fliegen ging. Er musste einen Fahrzeug-Reset machen und fiel auf Position 5 zurück. Felix Krohn konnte die letzten beiden Rennrunden entspannt den Sieg nach Hause bringen. Thomas Fischer wurde in seinem Brabham nach einem erstklassigen Rennen Zweiter und Björn Zaretsky kam trotz seines Drehers noch auf den dritten Rang. Vierter wurde Eberhard Mulack, gefolgt von Guido Pigorsch. *Felix Krohn/Björn Zaretsky*

Thomas Ettig und Dejan77 siegreich bei ersten beiden Läufen der LigaHQ-GT-Pro #1-Series

Thomas Ettig machte im ersten Rennen der neuen Saison der GT-Pro #1-Series bei LigaHQ in Barcelona da weiter, wo er die letzte Saison aufgehört hatte: Er gewann mit einer Runde Vorsprung. (RTX)-Mr.X kämpfte sich im Rennen nach einem eher verkorksten Qualifying noch bravourös auf Platz zwei vor, während Dejan77 trotz Reifenproblemen den dritten Rang belegen konnte.

Bei sommerlichen Temperaturen holte sich Ettig mit einer knappen Sekunde Vorsprung die Pole Position und stellte damit schon frühzeitig klar, dass er große Ambitionen auf den Sieg hatte.

Die Top5 komplettierte der lange Zeit an zweiter Stelle liegende (RTX) Tool, der lediglich wegen einem unnötig langen letzten Boxenstopp wenige Runden vor Schluss seine Hoffnungen auf den Podest begraben musste.

Pechvogel des Rennens war Andreas Sabien, der mit seiner Corvette auf unnachahmliche Weise bereits auf den 3. Rang vorgefahren war, als ihn ein Hänger seines Computers in einen groben Unfall und damit zur Aufgabe zwang.

Das zweite Rennen der GT-Pro #1-Saison wurde auf der Strecke von Magny-Cours ausgetragen.

Die anderen Piloten hatten mit der Strecke mehr Mühe, so dass bereits der auf Position drei in der Startaufstellung stehende brando 1,5 Sekunden hinter der Pole-Zeit lag.

Im Warmup passierte dann der Super-GAU für Ettig: Sein Rechner stürzte unvermittelt ab, und da ein Rejoinen im Warmup nicht mehr möglich ist, bedeutete das das Ende seines noch gar nicht angefangenen Rennens. Dejan77 war damit klar zum Favoriten aufgestiegen und agierte auch dementsprechend. Er ließ keine Sekunde Zweifel an seinen Siegambitionen und zog dem Feld auf und davon. Mr.X machte das Beste aus seinen Möglichkeiten und kämpfte sich am im Qualifying noch vor ihm platzierten brando auf Platz zwei vorbei. Mit dem dritten Rang war brando dennoch überaus zufrieden. Andreas Sabien leistete sich auf dem hervorragenden dritten Platz liegend einen Konzentrationsfehler, nachdem er in der Box falsch betankt worden war und gerade in das Ausrechnen der benötigten Spritmenge vertieft von der Strecke flog, was ihm einen Reparaturstopp und damit verbunden lediglich den siebten Platz einbrachte.

Stephan Bierwirth zeigte eine hervorragende Leistung mit der Viper und fuhr als vierter über die Ziellinie, nachdem er sich in der Endphase einen heißen Kampf mit dem Lamborghini von André Donzallas geliefert hatte. Donzallas musste schließlich klein begeben und sich mit dem fünften Platz zufrieden geben. Planter@GT hatte fast das gesamte Rennen hindurch mit der falschen Reifenwahl zu kämpfen und kam deshalb über den sechsten Platz nicht hinaus.

Im nächsten Rennen der hochkarätig besetzten LigaHQ-GT-Pro #1-Meisterschaft geht es nach Italien, auf die Strecke von Enna Pergusa, die mit ihren langen Geraden, die zumeist nur von schnellen Schikanen unterbrochen werden, wieder den schnellen Ferrari Maranellos liegen müsste. Man darf also gespannt sein, ob Dejan77 die gerade übernommene Führung in der Meisterschaft verteidigen kann.

Thomas Ettig



Ferrari-Dominanz am Start von Magny-Cours: Dejan77 führt das Feld vor brando, Mx.X und Mafiosi in die erste Runde

Valo, der sich in den letzten Minuten des Qualifyings noch durch eine Chaosrunde auf den zweiten Startplatz vorgeschoben hatte, war im Rennen weniger erfolgreich und schied nach einem Fahrfehler aus.

In seinem ersten kompletten Rennen bei LigaHQ zeigte auch brando, dass er mit den Besten mithalten kann und fuhr seinen Kunden-Ferrari 550 im Rennen auf den guten vierten Platz.

Die langen Geraden und die ebene Piste machten es den Ferrari- und Saleen-Piloten im Feld wieder etwas leichter, Ettig mit seinem Lister Storm das Leben schwer zu machen. Vor allem Dejan77 nutzte diese Chance und lieferte Ettig im Qualifying ein heißes Gefecht, das aber Ettig schließlich doch noch mit genau 3 Zehnteln Vorsprung für sich entscheiden konnte.

Ostern in Daytona

Start der GRRL Saison 2005

Ostern war es endlich soweit und das lange Warten hatte ein Ende. Die German Road Racing League startete in ihre 2005er Saison. Bedingt durch die Lizenzschwierigkeiten, die Redline Development mit dem GTP Mod hatten, war ein früherer Start der Saison nicht möglich.

Tribünen Licht ein und stellte auch im Infield ein paar Lichtmasten auf. Zusätzlich baute Marco Saupe wieder die berüchtigten Kiesbetten bei der Schikane ein, auf die besser der Namen Sandberge zutreffen würde und zu denen es später noch mehr zu berichten gibt.

Jedoch ist das jetzt der Zeitpunkt, um noch mal auf die besagten Sandberge zurückzukommen. Die wurden in Runde 1 gleich 4 Fahrern zum Verhängnis. Den Anfang in dem Reigen machte Arthur Seiferth mit seinem DHL Toyota. Bei der Zufahrt auf die Schikane hatte er sich an Andreas Kröger vorbei geschoben, fuhr diese dann aber zu weit links an, sprang und drehte sich ins Grün. Als nächstes verbrachte sich Gil Ritter, der in den Sand ausweichen musste, um nicht Dirk Wilke ins Heck zu fahren. Danach verlor Markus Schreiner bei der Einfahrt in die Schikane seine Heck und schlug so heftig links ein, dass das Rennen für ihn zu Ende war. Der ihm dicht folgende Andy Grenn musste nach rechts ausweichen und nahm den rechten Sandhügel als Sprungschanze und flog so zwischen den dort noch parkenden Fahrern Ritter und Seiverth durch.



Nach dem am Karfreitag schon die GRRL Championship in die Saison gestartet war, so war am Ostermonat endlich auch die Endurance Series an der Reihe. Zwar fuhr die ES auch auf der Straßenkursversion von Daytona, allerdings nicht wie die CS am Tag sondern in der Nacht. Dazu waren ein paar Umbauten notwendig.

Christian Prasuhn hauchte den

Beiden sei auch hier noch mal für die Umbauten gedankt.

Zwar stehen im ES Grid recht viele Fahrer, aber nicht zuletzt wegen des Termines an einem Feiertag war das Feld recht übersichtlich. Insgesamt fanden sich 20 Fahrer im Paddock ein, von denen aber letztendlich nur 19 auch an den Start gingen. Schnellster Mann aller Pre Race Sessions war Rainer Kreuzer vom Team DMS Racing mit seinem Jack Daniels Sauber C9. So setzte er auch in der Qualifikation die schnellste Zeit.

Rainer führte also das ES Starterfeld in die erste Rennrunde der Saison und anfangs sah es so aus, als kämen auch alle gut ins Rennen.



Arthur Seiverth überholt auf der Gegengeraden Andreas Kröger

Mitte der zweiten Runde machte der auf Position 2 liegende Mike Kadlcak einen kleinen Ausflug über die Wiese und Marco Saupe und Andreas Gaida nutzten das aus. Dann kam es zum zweiten Show Down in den Hügeln von Daytona. Diesmal unterlief Peter Dikant in seinem Panasonic Toyota 88cv einen folgenschweren Fehler. Er wurde in der Mitte der Schikane zu weit rausgetragen, wollte aber unbedingt die Ausfahrt der Schikane noch erwischen.



Das führte zu einem erneuten Daytona Jump. Für Manuel Rauch vom Team DIHL Österreich hatte das fatale Folgen. Er konnte Peter nicht mehr ausweichen und rammte ihn frontal. Dritter im Bunde war dann Jörg Kormany, der bei seinem Daytona Jump auch noch einen Überschlag einbaute und so die bessere B-Note erhilet.

In Runde 3 sollte erneut ein Fahrer Bekanntschaft mit den Daytona Hills machen. Ralf Klein vertat sich bei der Einfahrt in die Schikane, nach dem zuvor einen Zweikampf mit Marcus Auer hatte.



Ralf Klein drehend durch die Schikane

In Runde 4 sollte sich eine weitere Schlüsselstelle der Strecke ins Rampenlicht schieben. Turn 1. Mike Kadlcak bremste viel zu spät und rutschte geradeaus. Mile musste mit seinem Texaco Toyota komplett drehen und zur Strecke zurück fahren. Das Einordnen in den Rennverkehr wirkte dabei recht abenteuerlich, ging letztendlich aber gut. Im weiteren Verlauf dieser Runde hatte der auf 3 liegende Andreas Gaida sich Marco Saupe zurechtgelegt und wollte bei der Ausfahrt aufs Oval angreifen.

Andreas war aber zu energisch auf dem Gas, verlor sein Auto und zwei Plätze an Andreas Kröger und Thorsten Schulz und ordnete sich knapp vor dem Mazda Piloten Roland Rauch wieder ein. Am Ende der Runde konnte Gil Ritter aus dem Windschatten heraus Marcus Auer überholen.

Die beiden Jaguar Fahrer Andreas Kröger und Thorsten Schulz lieferten sich über das gesamte Rennen spannende Zweikämpfe.

Zum ersten Schlagabtausch kam es dabei in Runde 6. Da konnte Thorsten Schulz den Windschatten ausnutzen und sich vor T1 an Kröger vorbei schieben.

In Runde 9 wurde Roland Rauch Opfer seiner Fahrzeugwahl. In seinem untermotorisierten #111 Milka Mazda 787b konnte er sich auf den Geraden nicht gegen den



Kröger versuchte gleich in T1 zu kontern und beide Fahrer kamen Seite an Seite aus T2, hatten aber beide mehr oder weniger Probleme. Der hinter Ihnen hängende Andreas Gaida musste bremsen, was für Roland Rauch so überraschend kam, dass er das Auffahren auf Andreas nicht mehr verhindern konnte. Dieser drehte sich und musste auch noch Conrad Wegener und Dirk Wilke vorbeilassen.

Bei dem Zweikampf, der Ursache für diesen Zwischenfall war, hatte Andreas Kröger die Nase am Ende wieder vorne.

Inzwischen arbeitete sich Mike Kadlcak wieder nach vorne. Ende Runde 6 saugt er sich an den Playstation Jaguar von Conrad Wegener an und überholt diesen vor Star/ziel. Mit dem Schwung dieses Manövers fuhr Mike in Runde 7 mit 1:33.557 die schnellste Rennrunde.

Danach profitiert er von einem Fehler von Thorsten Schulz, der im Infield in Gras kam und neben Mike auch noch Roland Rauch und Dirk Wilke vorbei lassen musste.

Toyota von Mike Kadlcak und den Jaguar von Thorsten Schulz wehren. Eine Runde später konnte er allerdings von einem Fehler von Dirk Wilke profitieren und sich in T3 an ihm vorbei schieben, nach dem dieser schon in T1 nach einem Fehler Mike Kadlcak und Thorsten Schulz vorbei lassen musste.



Danach folgte in Runde 11 wieder einer der vielen T1 Verbremser. Diesmal vertat sich Andreas Gaida und Gil Ritter konnte davon profitieren.

In Hinterfeld bewegte sich zu diesem Zeitpunkt Peter Dikant wieder nach vorne und überholte Andy Green. Im Vorderfeld marschierte Mike Kadlcak weiter an die Spitze.

In Runde 12 hatte Andreas Kröger Probleme beim Beschleunigen aus T1, die Mike zum Überholen ausnutzte und sich somit auf Position 3 schob. Völlig ungefährdet und ohne Zweikämpfe fuhren Rainer Kreutzer und Marco Saupe auf den Positionen 1 und 2 dem Feld vorweg.

In Runde 18 und 19 schlug dann der Technikeufel zweimal zu. Erst erwischte es Ralf Klein, dessen Jaguar mit einem Nockenwellenschaden liegen blieb. Eine Runde später ging dann beim #177 Ritter Sport Sauber C9 von Gil Ritter beim Anbremsen auf die Schikane ohne Vorwarnung der Motor aus.

nach dem er schon rundenlang ohne Gang 4 auskommen musste, auch noch Gang 3 verlor.

Roland Rauch eröffnete dann in seinem Mazda in Runde 28 den Reigen der ersten regulären Boxenstopps. Der Großteil der Fahrer absolvierte den in der 29. Runde. Andreas Kröger ging zwar erst in der 30. Runde tanken und neue Reifen fassen, aber Thorsten Schulz blieb bis Runde 32 draußen und konnte sich so wieder vor Andreas schieben. In Runde 33 kam dann auch Dirk Wilke rein.

Zu diesem Zeitpunkt kam es für den bis dahin Führenden ganz dick. Rainer Kreutzer wollte vor dem Tanken noch zwei schnelle Runden in den Asphalt brennen, um auf der sicheren Seite zu sein. Aber auch ihm wurde T1 zum Verhängnis. Nach einem Dreher und dem nachfolgenden Einschlag war eine Weiterfahrt unmöglich. "Tja zu flott--- Einschlag ...Rad ab.. Tow Truck ..Nix mehr zu reparieren.. Schade.. den Speed hat ich heut.. das Können anscheinend nicht.. Wenigstens alle Sessions auf P1 beendet... Better Luck next Time."

Eine rabenschwarze Runde sollte die 33. auch für Conrad Wegner werden und die Hauptrollen sollten die beiden Schlüsselstellen spielen.



Inzwischen war auch wieder das dynamische Duo Kröger/Schulz auf Schlagdistanz zusammengerutscht. In Runde 20 konnte Andreas dann davon profitieren, dass Thorsten Probleme beim Rausbeschleunigen vom Infield aufs Oval hatte, und sich so auf Position 4 schieben.

Andreas Gaida versuchte derzeit nach seinen Patzern wieder nach vorne zu kommen und pushte sein Auto ans Limit. Nach dem er schon an Arthur Seiverth vorbei war, wurde auch ihm T1 zum Verhängnis und Arthur rutschte wieder durch. Und auch wenn Andreas weit davon weg war, das Rennen zu gewinnen, entschloss er sich, ein paar Donuts hinzulegen, und erschuf so "Radierungen bekannter Meister" auf dem Asphalt zwischen T1 und T3.

Dirk Wilke nutzte in Runde 21 ebenfalls einen Fehler des vor ihm fahrenden Conrad Wegener aus und schob sich auf 7. Allerdings konnte dieser eine Runde später kontern und sich bei Start/Ziel aus dem Windschatten kommend die Position zurückholen.

Dirk Wilke nutzte in Runde 21 ebenfalls einen Fehler des vor ihm fahrenden Conrad Wegener aus und schob sich auf 7. Allerdings konnte dieser eine Runde später kontern und sich bei Start/Ziel aus dem Windschatten kommend die Position zurückholen.

Eine halbe Runde später gab er dann auf und blieb somit weit unter seinen Möglichkeiten. Andreas meinte dazu: "Reichlich gefrustet kam dann ein Fehler nach dem anderen und die Erkenntnis, das nächste Mal wenigstens *etwas* Training zu haben oder nicht mitzufahren."

In Runde 16 unterlief dann Dirk Wilke ein kleiner Schnitzer. Beim Rausbeschleunigen aus T3 kam er zu weit raus, sein Heck brach aus und er schoß von links nach rechts über die Strecke. Der hinter ihm fahrende Roland Rauch hatte keine Chance, ihm auszuweichen. Beide konnten aber relativ unbeschadet weiter fahren. Allerdings schlüpfte vorher noch Conrad Wegener durch.



Jörg Kormany gab in der 25. Runde das Rennen auf, als er,

Anfangs der Runde verbremste sich Conrad massiv in T1 und

fuhr frontal in die Reifen. Allerdings konnte er danach das Rennen wieder aufnehmen. Aber schon eine halbe Runde später unterlief ihm erneut ein schwerer Fehler. Bei der Ausfahrt aus der Schikane machte er ebenfalls Bekanntschaft mit den Daytona Hills, hob ab und landete in der Mauer.

Danach war das Rennen für ihn zu Ende.

In Runde 50 kam es dann ganz bitter für Marcus Auer. Mike Kadlcak verbremste sich bei der Anfahrt auf die letzte Kurve, bevor es wieder aufs Oval geht. Marcus wich ihm nach rechts aus und musste über Gras. Und obwohl das der viel längere Weg ist, bekam Marcus dafür eine Black Flag. Und als ob das nicht schlimm genug wäre, wurde er diese auch trotz mehrmaliger An-

7up Wagen und somit auch Andy aus dem Rennen. Platz 7 am Ende.

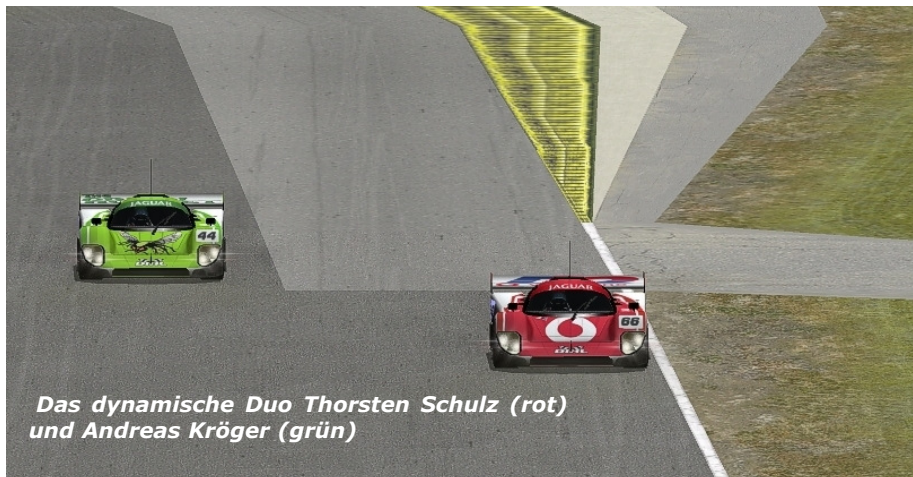
So wie Marcus Auer erging es in Runde 76 auch Dirk Wilke. Auch er fuhr an besagter Stelle übers Gras, allerdings auf der anderen Seite, und erhielt dafür eine Black Flag und auch ihm gelang es nicht, diese trotz mehrfacher Stopps und Durchfahrten zu löschen. Am Ende sollte er aber immerhin auf Platz 5 das Rennen beenden und somit vor Roland Rauch, der sein Auto in Runde 75 abstellen musste.

Thorsten Schulz und Mike Kadlcak kamen mit 2 Runden Rückstand auf den Positionen 3 und 4 in Ziel. Lediglich Andreas Kröger gelang es in der Führungsrunde zu bleiben und so auf Platz 2 ins Ziel zu kommen. Eine absolute perfekte und saubere Leistung zeigte an diesem Tag Marco Saube in seinem Martini Toyota 88cv. Nach dem Ausfall von den ihn Führung liegenden Rainer Kreutzer konnte Marco seine Spitzenposition beständig ausbauen. Am Ende hatte er einen Vorsprung von über 44 Sekunden auf Andreas Kröger. "Dann mit ca 10 Sek down 1. Pitstop, und kurz darauf wird mir P1 gemeldet, hatte zunächst keine Ahnung was mit Guru passiert war. Danach wars eigentlich ruhiges Nachhausefahren, bis auf 2-3 Herzanfälle, als sich Lapper jeweils genau vor mir drehten"

Entgegen allen Erwartungen zeigte Marco damit auch, dass bei einem Langstreckenrennen auch der Toyota ein siegfähiges Auto ist. Lediglich der Mazda scheint chancenlos zu sein - zumindest auf den Strecken, die lange Hochgeschwindigkeitsanteile haben.

Am 25.04. startet die GRRL Endurance Series erneut im sonnigen Florida. Diesmal geht es dann auf dem holprigen Flugplatzkurs von Sebring um Meisterschaftspunkte. Allen VRlern sei diese Serie noch mal wärmstens an Herz gelegt. Sie bietet feinsten virtuellen Motorsport.

Gil Ritter



Das dynamische Duo Thorsten Schulz (rot) und Andreas Kröger (grün)

Mitte des Rennens jagte Dirk Wilke den vor ihm liegenden Arthur Seiverth. In Runde 40 machte dieser ebenfalls in T1 einen Fehler und Dirk konnte vorbei und damit vor auf Position 6. In Runde 44 gab es dann das selbe Spiel zwischen Thorsten Schulz und Mike Kadlcak, der sich in T1 drehte.

Konnte Arthur Seiferth nach seinem Verbremser in Runde 40 noch weiterfahren, so bedeutete der Einschlag an selber Stelle 5 Runden später das Aus für ihn und seinen DHL Toyota.

bzw. Durchfahrten durch die Boxengasse nicht los und wurde letztendlich disqualifiziert.

In den 60er Runden ergaben sich dann wieder einige Positionsveränderungen durch die zweite Serie von Boxenstopps.

In Runde 70 konnte sich Dirk Wilke an Mika Kadlcak vorbeischieben, der nicht optimal auf Oval hinaus beschleunigte. In Runde 74 verabschiedete sich dann der ohnehin bereits lädierte Toyota Motor von Andy Greens



Marco Saube gewinnt das Daytona Rennen der GRRL Endurance Series.

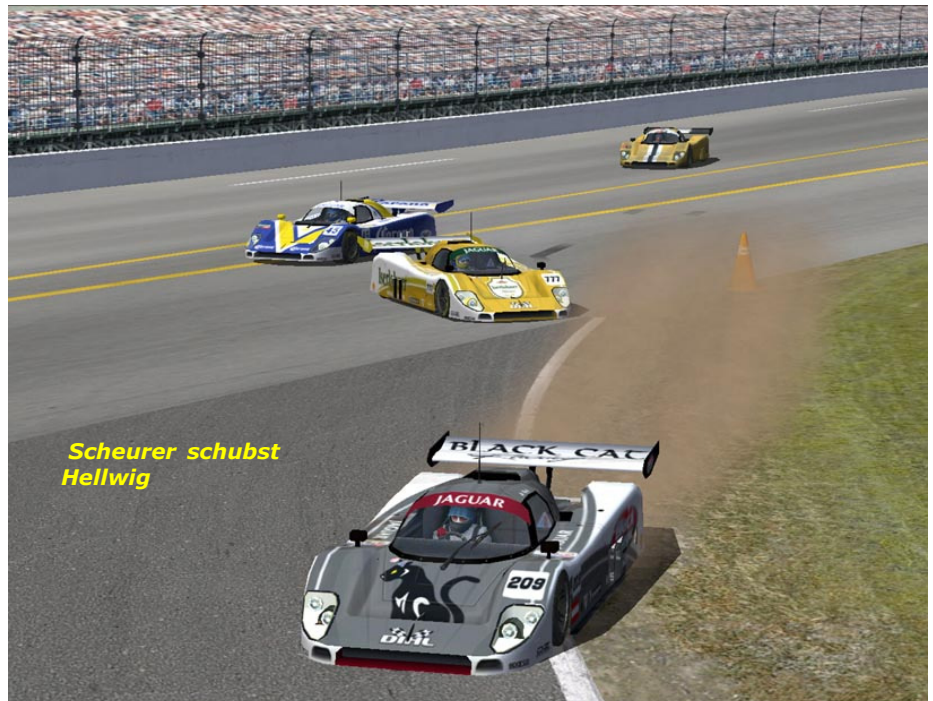
Eine neue Saison beginnt German Road Racing League

Nun war es endlich soweit: Am Freitag den 25.03. startete die GRRL Saison 2005. Der Championship-Grid machte den Anfang und hatte sein erstes Rennen in Daytona. 17 Fahrer schafften es nach Florida, darunter bekannte Gesichter der letzten Saison.

Sprint - Fürstner Top, Rauch im Pech

In der Qualifikation für den neun Runden Sprint, sicherte sich Roland Rauch mit 1:30:942 die Pole Position. Hinter ihm, auf Startplatz zwei, Gabriel Fürstner mit 1:31:018. Von der dritten Position ging Andy Wilke ins Rennen. Seine Zeit: 1:31:705. Dahinter Rainer Kreutzer und Manuel Rauch.

R. Rauch konnte seine Pole nicht behaupten. Schon in der ersten Runde wurde er von Fürstner und Wilke überholt, nachdem er schlecht aus der ersten Rechtskurve raus beschleunigte. Auch sein Bruder M. Rauch, verlor in der ersten Runde zwei Plätze. Er kam nicht richtig ins Ovalstück und musste so Scheurer und Saupe vorbeilassen. Nun war Jens Weimer hinter ihm, der sich kurz vor der Schikane verbremste, danach stark nach rechts zie-



hen musste, um M. Rauch nicht zu treffen und schließlich die Mauer rammte. Der herannahende Arthur Seiverth, musste nun selber stark abbremsen und kam Ausgangs der Schikane in einen leichten Quersteher, wodurch Michael Kohlbecker und Conrad Wegener vorbeiziehen konnten.

Doch schon in Kurve eins konnte Seiverth an Wegener vorbeiziehen und war auch schnell wieder an Kohlbecker dran.

Ausgangs der folgenden Rechtskurve hätte es zwischen den beiden beinahe eine Berührung gegeben. Später kam Seiverth problemlos vorbei.

Auch M. Rauch und Jens Weimer lieferten sich einen spannenden Kampf um Platz elf. Weimer konnte besser aus der Schikane beschleunigen, setzte sich auf dem Vollgasstück neben M. Rauch und überholte ihn in T1.

Etwas weiter vorne verbremste sich Mike Kadlcak und rutschte ins Gras. Hier konnte er noch ohne Probleme wieder auf die Strecke fahren, doch eine Kurve später kam er erneut ins Schleudern und knallte gegen die Mauer. Von dieser wurde er zurückgeschleudert und drehte sich ins Gras. Durch diesen Fehler verlor er neun Plätze.

Seiverth war nun an Michael Scheurer dran. Scheurer drehte sich jedoch, beim Bremsen für die erste Kurve weg und Seiverth war auf Platz neun. Nun war Chris Hellwig vor ihm, den er gehörig unter Druck setzte. Dies klappte auch, denn Hellwig fuhr in der Schikane zu weit nach außen, sodass Seiverth innen durchschlüpfen konnte.



Auch M. Rauch konnte auf der langen Geraden an Hellwig vorbeigehen, Scheurer sah ebenfalls seine Chance. Doch Hellwig bremste für ihn wohl etwas zu früh und so drehte Scheurer Hellwig in Kurve eins um.

In der siebten Runde konnte Marco Saupe, den bis dahin fünften, Wolfgang Wöger überholen. Saupe sog sich auf der S/F Geraden im Windschatten an Wöger ran und überholte ihn anschließend außen in Kurve eins.

Richtig eng wurde es zwischen Scheurer und Kohlbecker, als sich beide im Oval berührten. Kohlbecker wurde am rechten Hinterrad getroffen und stellte sich bei knapp 200 mph quer vor Scheuer. Keiner von beiden drehte sich bei dieser Aktion. Dafür aber ein paar Sekunden später, als Weimer probierte in T1 an Wegener vorbeizufahren.

Weimer wurde dabei aber von Wegeners frühem Bremspunkt überrascht und drehte sich.

Hinter ihm kamen Kohlbecker, Scheurer und Hellwig angerast, wobei sich die beiden letzteren ins Gras verabschiedeten und Hellwig mit der Front in die Mauer rutschte. Sein Motor fing sofort an zu rauchen, Scheurer musste sich mit einer demolierten rechten Seite zufrieden geben.

Kurz vor Rennende traf es Roland Rauch mit einem Disconnect. Dabei lag er mit zwei Sekunden Rückstand auf Platz zwei. Er wurde dadurch nur 14. Den Sprint gewann aber Gabriel Fürstner mit einer fehlerlosen Vorstellung. Zweiter wurde Andy Wilke vor Rainer Kreutzer. Auf Platz vier und fünf reichten sich Marco Saupe und Wolfgang Wöger ein. Mit der schnellsten Rennrunde stand R. Rauch ganz oben. Er fuhr in 1:32:063 um den Kurs, bevor er vom Server flog.

Die meisten Plätze konnte Saupe gut machen. Gestartet von 14, gelandet auf vier. Saupere Arbeit!
Conrad Wegener

Der Rückspiegel
Jeden 3. Mittwoch im Monat
Kompakt und informativ

Hauptrennen Fürstner nicht zu bremsen

Die Qualifikation für das Hauptrennen konnte diesmal Gabriel Fürstner für sich entscheiden. Er fuhr in 1:31:889 um den Kurs. Von zwei Platz startete Andy Wilke, mit 0.566 sek Rückstand. Auf den dritten Startplatz konnte sich Marco Saupe, mit 1:32:474 stellen.

Dahinter reihten sich Rainer Kreutzer und Wolfgang Wöger ein. Roland Rauch startete nur von Platz acht.

In der dritten Runde drehte sich Arthur Seiverth, nachdem er sich in Kurve eins verbremste.

An der Spitze wagte Kreutzer ein Überholmanöver an Saupe, musste aber erstmal zurückziehen. Dabei bremste Kreutzer so stark die Schikane an, das der hinter ihm fahrende Wöger, über das Kiesbett musste. Er konnte einen Dreher jedoch verhindern, musste aber R. Rauch vorbeiziehen lassen.



Beim Start wurde Michael Kohlbecker von Andreas Kröger umgedreht und fiel so auf den letzten Platz. Roland Rauch überholte seinen Bruder Manuel Rauch und war nun auf Platz sieben, knapp hinter Mike Kadlcak im Toyota, den er sich kurz darauf ebenfalls schnappte. Andy Green verbremste sich in der Schikane und musste über den Sandhaufen abkürzen, wo er sich beinahe überschlug.

Eine Runde später bekam Wöger erneut Probleme und drehte sich. Dies nutzten Kadlcak, M. Rauch, Schulz und Hellwig aus. Im Hinterfeld schlug Kröger in die Mauer, nachdem er etwas zu schnell beschleunigte.

Dafür durfte er sich das Spektakel in der Schikane ansehen. Scheurer verbremste sich, konnte aber noch normal weiterfahren. Weimer musste nun auf sein Tempo abbremmen.

Seiverth übersah das wohl und fuhr Weimer fast ungebremst in den Wagen. Scheurer wurde weggeschleudert und Weimer drehte sich.

Der nachfolgende Wegener hätte von diesem Unfall am meisten profitieren können, drehte sich aber Ausgangs der Schikane.

In der fünften Runde verlor Thorsten Schulz die Kontrolle über seinen Vodafone-Jaguar und prallte gegen die Mauer. Dabei verlor er sein rechtes Vorderrad. Er gab aber nicht auf und probierte es bis in die Box.

Nur kurze Zeit später gab es an der gleichen Stelle einen erneuten Unfall zwischen Kohlbecker und Kröger. Beim Einfahren ins Oval, kamen sich beide zu nahe und Kohlbecker überschlug sich.

Der Toyota ist anscheinend ein stabiles Auto, denn Kohlbecker konnte ohne Probleme weiterfahren.

In der siebten Runde machte R. Rauch erneut einen Platz gut. Er konnte sich auf dem Weg zur Schikane neben den vierten Kreutzer setzen und ihn überholen. In der achten Runde drehte sich Seiverth auf zehn liegend. Sein Rückstand auf Kröger betrug nun 30 Sekunden.

In der zehnten Runde erwischte es Wegener beim beschleunigen ins Oval.



Hellwig übersieht Saupe

Sein direkter Konkurrent Scheurer war nun erstmal weg.

Roland Rauch war weiter auf dem Vormarsch. Nachdem er in Runde zehn Marco Saupe überholen konnte, schaffte er es in Runde elf auch an Andy Wilke vorbei. Doch Fürstner war schon zu weit weg.

Er hatte sich ein Polster von ganzen zehn Sekunden herausgefahren, die auch R. Rauch nicht mehr einholen konnte.

Wegener hatte in der zwölften Runde, einen weiteren seiner vielen Dreher. Nun machten Kröger und Green einen Platz gut.

In der 15. Runde ereilte Jens Weimer das gleiche Schicksal wie Schulz. Weimer verlor den rechten Vorderreifen. Er quälte sich jedoch nicht in die Box, sondern rief den Tow Truck.

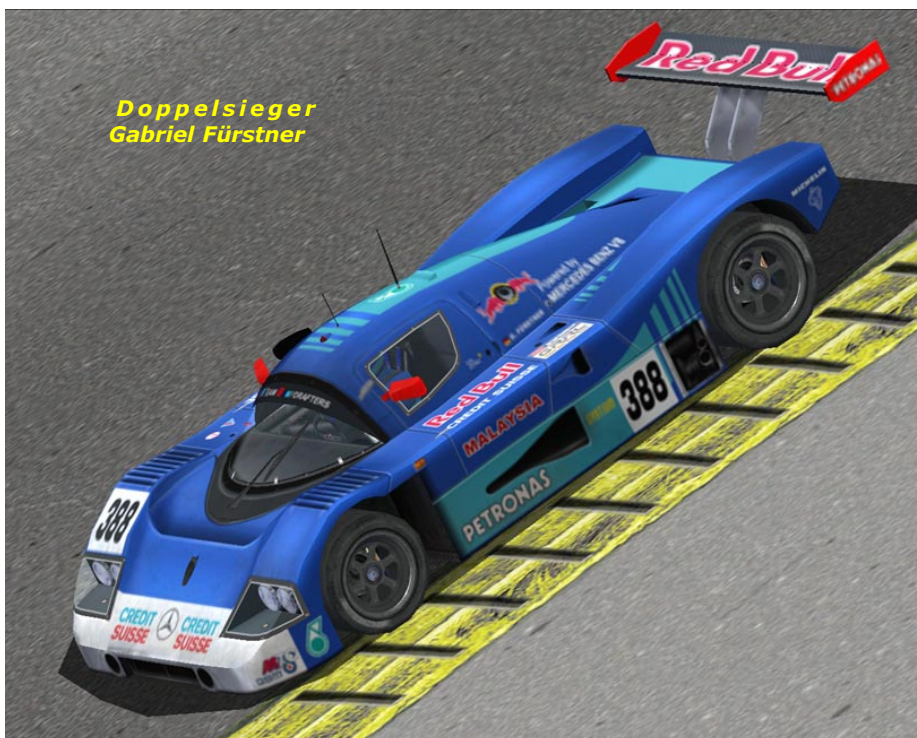
In der 20. Runde hatte Hellwig einen Quersteher, sodass Seiverth ihn überholen konnte. Dies blieb aber nicht lange so, denn in T1 verbremste sich Seiverth und hatte Glück, dass er nicht in die Reifenstapel prallte.

Nach und nach gingen jetzt alle Fahrer an die Box. So auch Kreutzer. Doch bei der Boxenausfahrt, fuhr er etwas zu schnell und verlor seinen Wagen. Dabei prallte er so unglücklich gegen die Leitplanke, dass auch er seinen rechten Vorderreifen verlor. Das Aus für Kreutzer.

Auch Saupe hatte einige Schwierigkeiten, nachdem er aus der Box fuhr. Hellwig übersah ihn wohl beim raus fahren aus der Box und ließ ihm so keinen Platz bei der folgenden Rechtskurve. Saupe wurde bei der Berührung nach außen geschubst und landete in den Reifenstapeln.

Auf Platz neun liegend drehte sich Wöger in der Schikane.

Er ging darauf in die Box und Kröger übernahm seine Position. Auch Schulz drehte sich in der Schikane. Sein Auto wurde aber so stark beschädigt, dass er nicht mehr weiterfahren konnte und aufgab. In der 27. Runde drehte sich Wegener erneut und kam dabei direkt vor M. Rauch wieder auf die Strecke.



**Doppelsieger
Gabriel Fürstner**

Für beide ging das Rennen aber weiter. In den nächsten drei Runden hatte Wegener ganze zwei Abflüge und einen Dreher. Bei dem Dreher schlug er rückwärts in einen Reifenstapel und demolierte ordentlich seine Karre.

Runde 30: Der Führende Fürstner kam zu seinem Boxenstop rein.

R. Rauch war nun Erster und wollte wohl noch eine schnelle Runde drehen bevor er selbst in die Box kam. Das übertrieb er aber und drehte sich nach der Schikane. Danach fuhr er sofort in die Box und ganz knapp vor Fürstner über die Ziellinie. So konnte er sich wenigstens eine Führungsrunde ergattern.

Wie schon im Sprint, verbremste sich Hellwig auch im Hauptrennen in T1 und schlug in die Reifenstapel. Dieses Mal aber, blieb sein Motor heile und er konnte weiterfahren. Ein paar Sekunden später drehte sich Seiverth noch mal, behielt aber seinen Platz vor Hellwig. Auch Wöger verlor nach knapp einer Stunde etwas die Konzentration und drehte sich zum zweiten Mal in der Schikane. Aber auch er verlor dabei keinen Platz.

In der 36. Runde ging Wilke in die Box. Er kam ganz knapp hinter R. Rauch wieder auf die Strecke. Nun setzte Wilke R. Rauch unter Druck, bis dieser einen Fehler in der Schikane machte.

Wilke kam vorbei auf den zweiten Platz, eine Runde vor Schluss. Fürstner gewann auch das Hauptrennen und konnte so einen perfekten Auftakt in Daytona feiern.

Andy Wilke wurde Zweiter mit 11,5 sek Rückstand auf Fürstner und zwei Sek Vorsprung auf Roland Rauch. Fünfter wurde Marco Saupe vor Mike Kadlcak. Dahinter reihten sich ein: 6. Seiverth, 7. M. Rauch, 8. Hellwig, 9. Kröger und 10. Scheurer. Andreas Kröger machte im Hauptrennen die meisten Plätze gut. Von 16 gestartet, arbeitete er sich bis auf die neunte Position vor.

Die schnellste Rennrunde fuhr Andy Wilke. In der 39. Runde, also nach seinem Boxenstop, markierte er eine 1:31:841.

Am Ende war es ein schönes Auftaktrennen in die GRRL Saison 2005, auch wenn nur 17 von 29 angemeldeten Fahrern erschienen.

Conrad Wegener



Rückspiegel!
Wenn`s mal
wieder langweilig
wird.

Stellenmarkt

AG Merchandising sucht Grafiker

Wir suchen einen dynamischen und kreativen Kopf, der uns bei der Erstellung eines eigenen Webshops unterstützt.

In Zukunft wollen wir einen dauerhaft eingerichteten Shop anbieten über den T-Shirts, Jacken, Caps usw. bezogen werden können.

Dafür müssen einige Logos der VR überarbeitet und/oder neu erstellt werden und vektorisiert werden.

Wir werden eine kleine AG bilden die von Olaf Woyna gern zum Beginn mit Rat unterstützt wird. Du wirst also nicht alles alleine machen müssen, solltest aber selbstständig arbeiten können. Ideal wäre es natürlich wenn sich gleich ein paar Leute melden könnten. Steffen Röthling wird dabei als unterstützende Kraft zudem noch zur Verfügung stehen.

Wenn du - teamfähig bist - kreativ bist- dich mit DTP auskennst, dann bist du unser Mann.

Was wir dafür bieten: - tolles Betriebsklima - kein Gehalt - 60 Stunden Woche - evtl. ein paar Überstunden

Bei Interesse bitte eine PN an Rene Beitz oder Hans Hanraths

Teampräsentation

GTR Endurance Series

VIRTUAL-RACING.ORG

Klasse GT1

RSM Racing Team

Viper GTS-R



Stefan Fischer #1
Markus Wurm

AS Racing Team

Saleen S7-R



Axel Holker #2
Clemens Punzengruber

RGW Racing Team 1

Viper GTS-R



Daniel Struck #4
Oliver Haecker

Team Bumpdrafters

Lister Storm



Olli Happ #6
Marcus Jirak

GPM German Pacers Motorsport

Saleen S7-R



Andy Green #7
Andreas Zeyen

NSR Noble Snail Racing

Saleen S7-R



Axel Dorner #8
Thomas Kinder

Flautz Racing 2

Ferrari 550



Georg Herger #9
Frank Sander

Mambo Racing

Ferrari 575



Frank Zander #10
Ingo Held

Teampräsentation

GTR Endurance Series

VIRTUAL-RACING.ORG

Klasse GT1

E-Jays Racing Team

Viper GTS-R



Heiko Bruder #11
Roland Biesinger

H&P Racing

Lister Storm



Klaas Pollert #14
Steffen Holzhäuser

Moonshine Haulers

Ferrari 550



Reinhardt Frey #16
Michael Berndt

RSM Junior Team

Viper GTS-R



Steffen Menz #17
Frans Thiele

Team Nagybalasz

Lister Storm



Thomas Ettig #19
Tobias Schlemo

Flautz Racing 1

Ferrari 550



Ulf Truschkat #21
Ulrich Meyer

F.S. Racing

Ferrari 550



Maximilian Fritz #22
Michael Schöttler

Team GTR4u

Lamborghini



Jürgen Hofhaus #36
Norbert Schmidt

Teampräsentation

GTR Endurance Series

VIRTUAL-RACING.ORG

Klasse GT1

RGW Racing Team 2

Corvette



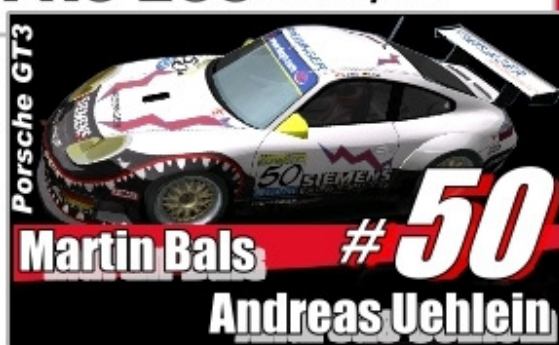
Thorsten Buscher #106
Michael Morgenthal



Klasse GT2

PRO-ECO Motorsports

Porsche GT3



Martin Bals #50
Andreas Uehlein

HPM Devils

Porsche GT3



Alex Link #55
Ulrich Doennicke

Flautz Racing 2

Ferrari 360



Franz Eder #58
Uwe Kriebel

Phoenix Racing

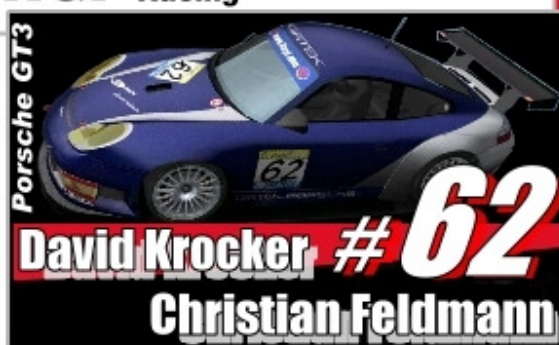
Porsche GT3



Jo Lueg #61
Jan Frischkorn

H&P Racing

Porsche GT3



David Krockner #62
Christian Feldmann

NSR Noble Snail Racing

Porsche GT3



Robert Hyna #69
Stefan Tschepe

Teampräsentation

GTR Endurance Series

VIRTUAL-RACING.ORG

Klasse GT2

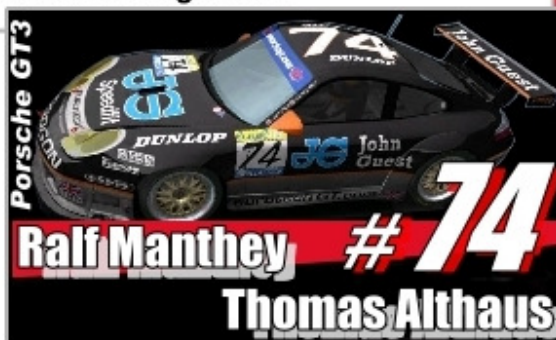
E-Jays Racing Team



Flautz Racing 1



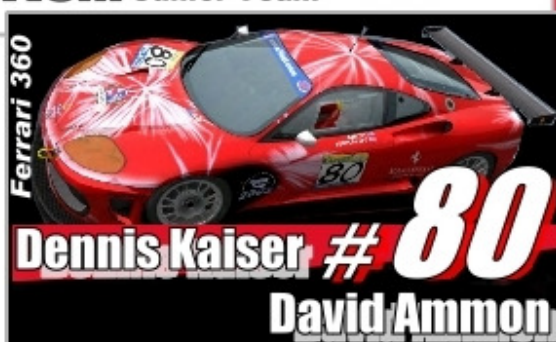
AS Racing Team



HPM Hornets



RSM Junior Team



GPM German Pacers Motorsports



RGW Racing Team 1



Team Nagybalasz



Teampräsentation

GTR Endurance Series

VIRTUAL-RACING.ORG

Klasse GT2

E-Jays Racing Team



HPM Thunder



Team Bumpdrafters



Moonshine Haulers



RSM Racing



**...72 Fahrer in 36 Fahrzeugen
auf 10 Strecken!!!**