

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 56 / 22. Juni 2005



Wochenend-Raser

Wt-SCS Rennen Lowes und Pocono ab Seite 3

Rennberichte live

GNL - GRRL - GTR - GLC - GPL ab Seite 5

Fahrer vorgestellt

Wer steckt hinter den Nummern Seite 40

Mitglieder privat

Ratten auf der Slotbahn Seite 46

Yilmaz Güney und seine
Transall

Aus dem Inhalt

Seite 02:	Rookie of the year
Seite 03:	WT SCS Lowes
Seite 04:	WT SCS Lowes
Seite 05:	DOM 2 Lowes
Seite 06:	DOM 2 Lowes
Seite 07:	DOM 2 Lowes
Seite 08:	DOM 3 Richmond
Seite 09:	DOM 3 Lowes
Seite 10:	DOM 3 Lowes
Seite 11:	DOM 2 Richmond
Seite 12:	DOM 3 Dover
Seite 13:	DOM 3 Dover
Seite 14:	WT SCS Pocono
Seite 15:	WT SCS Pocono
Seite 16:	GPL Monaco
Seite 17:	JRC Monaco
Seite 18:	JRC Monaco
Seite 19:	JCC Finale
Seite 20:	JCC Finale
Seite 21:	GTR ES GT2 Enna
Seite 22:	Liga HQ Donington
Seite 23:	Liga HQ Donington
Seite 24:	GRRL ES Le Mans
Seite 25:	GRRL ES Le Mans
Seite 26:	GRRL ES Le Mans
Seite 27:	GRRL ES Le Mans
Seite 28:	GRRL CS Nürburg
Seite 29:	GRRL CS Nürburg
Seite 30:	GRRL CS Nürburg
Seite 31:	GRRL CS Nürburg
Seite 32:	GRRL CS Riverside
Seite 33:	GRRL CS Riverside
Seite 34:	GRRL CS Riverside
Seite 35:	GLC South City
Seite 36:	GLC South City
Seite 37:	GLC Finale
Seite 38:	GLC Finale
Seite 39:	GLC Finale
Seite 40:	Fahrervorstellung
Seite 41:	Fahrervorstellung
Seite 42:	Fahrervorstellung
Seite 43:	Fahrervorstellung
Seite 44:	Faszination Nascar
Seite 45:	Faszination Nascar
Seite 46:	Stephan Schlieker
Seite 47:	Stephan Schlieker
Seite 48:	Stephan Schlieker
Seite 49:	Yilmaz Güney
Seite 50:	Yilmaz Güney
Seite 51:	Impressum

**Der
Rückspiegel
erscheint in diesem Monat
ausnahmsweise am 4.
Mittwoch. Ab Juli erscheint
er wieder wie gewohnt
jeden 3. Mittwoch im
Monat.**

ROOKIE of the YEAR 2005

aufs Wheel geschaut, von Jürgen Nobbers

Es läuft wieder rund. Auf den Server der VR, sowie in den von uns besuchten Nudeltöpfen. Die Probleme mit den Anbindungen sind scheinbar erledigt.

Es ging in der Meisterschaft wieder um Punkte. Weitere vier Rennen waren absolviert, und zwei der Rookies sind aufgestiegen.

Klaus Jonke, seit Daytona dabei, und Uwe Berger seit Martinsville auf der Jagd nach den Punkten zugegen, fahren seit Richmond in

der zweiten Gruppe mit.

Klaus Jonke hält nach wie vor das Zepher der Rookies fest in der Hand, stets dicht gefolgt von Stephan Bossmann und Gil Ritter.

Es hat den Anschein, dass man sich 7, 8 und 10 Platzierten verabschieden kann, da sie schon länger nicht mehr gesichtet wurden.

Im Rookie Cup 'fressen' die nächsten Freiwilligen schon fleissig Kilometer. Für Nachwuchs ist also gesorgt



Uwe Berger, Rookie unseres heutigen Rückblickes gab nur ein kurzes Gastspiel in der dritten Division. Nach vier recht erfolgreichen Rennen wurde er in die zweite Division hinauskomplimentiert. Die Qualifikation ist eine seiner Stärken, wie er es auch in der höheren Division unter Beweis stellt. Vier Mal ist er in den Top Ten gelandet, aber der Sprung in die Top Five oder aufs

Podium wird ihm auch noch gelingen. Beständigkeit kann man ihm ebenfalls auf die Fahne schreiben. Acht Rennen ohne Unterbrechung war er auf den DOM-Servern anzutreffen.

Eine Verstärkung des Infinty Racing Teams, ist er seit dem 04.05.2005. Womit er der erste Neuling der Racing Teams ist, was zuvor nur aus den Gründungsmitgliedern bestand.

Pos	#	Fahrer	Division	Punkte	Events	Laps
1	289	Klaus Jonke	DOM 2	1008.3	12	1952
2	524	St.Bossmann	DOM 3	924.2	12	1413
3	177	Gil Ritter	DOM 3	898.8	12	1821
4	325	Uwe Berger	DOM 2	649.8	8	1345
5	455	Jens Bartram	DOM 3	543.0	7	1144
6	450	Chergo Zelfo	DOM 3	534.0	7	1296
7	276	Nils Tröstner	DOM 3	381.6	6	356
8	657	Ch. Neyses	DOM 3	327.0	5	79
9	480	Patrik Krakau	DOM 3	276.6	3	402
10	203	Seb. Heberer	DOM 3	153.6	3	199

Weiterer Doppelerfolg für Hot Pursuit Motorsports!

Siebentes WT SCS Saisonrennen auf dem Lowe's Motor Speedway in North Carolina

Jörg Kormany gewann souverän den siebenten Lauf auf dem Charlotte Speedway. Nachdem sich Teamkollege Conrad Wegener die Pole sichern konnte, übernahm Kormany schon nach wenigen Runden die Führung. Durch insgesamt drei Yellows konnte er seinen ersten Platz fast das gesamte Rennen lang halten. Traurige Nachricht: Wieder hat knapp die Hälfte des Fahrerfeldes die Zielflagge nicht gesehen.

Am Samstag den 21. Mai fand das erste von drei Nachtrennen auf dem Lowe's Motor Speedway statt. Bis auf zwei, drei Fahrer war der gesamte Thunder-Grid, plus Gaststarter Stéphane Quincampoix, anwesend. Das bedeutete insgesamt 15 Fahrer, was eindeutig zu wenig ist.

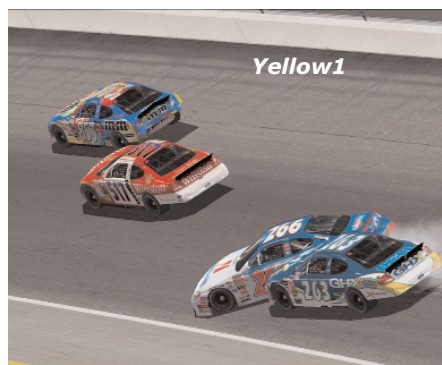
Im Qualifying setzte sich Conrad Wegener mit 28.779 sek vor Teamkollege Kormany, der nur 7 Tausendstel langsamer war. Wiederum mit nur einer Tausendstel dahinter, Klaus Wagner auf dem dritten Startplatz. Auf die vierte und fünfte Startposition stellten sich Thomas Schlösser und Uwe Berger.

Viel Pech für Carsten Scheid: Noch bevor das Rennen startete flog er vom Server und kam erst nach drei Runden wieder ins Rennen. Der Start verlief allerdings problemlos, alle Fahrer reihten sich sauber ein. Für Benedikt Wilhelm, der nach Zivildienst wieder mit dabei war, lief es überhaupt nicht gut. Bereits nach sieben Runden explodierte sein Motor. Er stellte den Wagen aber zügig ab und verhinderte so eine frühe Unterbrechung. Das Rennen war für ihn jedoch vorbei. Nach elf Runden musste Wegener die Führungsposition an Kormany und Wagner abgeben. Drei Runden später überholten ihn auch noch Schlösser und Claudio Ferrera.

Bei der ersten Überrundung kam Quincampoix in einen kleinen Quersteher und wäre fast mit Leader Kormany aneinander geraten.

Doch er konnte den Wagen noch abfangen und sich auf der äußeren Bahn halten.

In der 25. Runde machten Berger und Thomas Quella jeweils einen Platz gut, nachdem sie Wegener überholten. Eine Runde später sah man etwas, was nicht so oft vorkommt: WT SCS-Meister Wagner drehte sich. In der zweiten Kurve kam er an den Apron und wurde nach außen geschoben. Beim Gegenlenken verlor er die Kontrolle und schlug auf der Backstraight in die Mauer. Die Vorderseite war eingedrückt und Wagner fuhr lieber an die Box. Die gelbe Flagge wurde nicht geschwenkt.



In der 30. Runde überholte Wegener Quella. Dabei geriet Quella jedoch etwas zu weit nach außen, streifte die Mauer und verlor dadurch den Anschluss. Zwei Runden später stand Scheid ohne besonderen Grund auf der Gegengeraden. Kurz danach stieg er aus seinem Wagen und beendete sein Rennen. Schade, aber mit drei Runden Rückstand ein Rennen zu starten ist frustrierend!

Nach 37 Runden hatte Quincampoix erneut leichte Probleme. Er berührte in der zweiten Kurve die Mauer und kam danach ins Straucheln. Sicherheitshalber steuerte er die Box an und wechselte alle Reifen.

Nachdem circa ein Viertel der Distanz absolviert wurde, hatte Kormany gute 4,6 Sekunden Vorsprung auf den zweiten Schlösser. Dieser Vorsprung schmolz allerdings, als er auf Lapper Volker Dudziak auflief.

Dieser blockierte zwar nicht, Kormany kam aber auch nicht vorbei. Nur als Dudziak in der 52. Runde auf den Apron kam musste Kormany stark abbremsen, um einen Abschied zu verhindern. Als Kormany an Dudziak endlich vorbei war, betrug sein Vorsprung nur noch magere 1,5 Sekunden. Auch Wegener machte wieder Boden gut. Nachdem er in der 52. Runde Berger überholte, folgte in der 55. dessen Infinity Racing-Teamkollege Ferrera.

Nach 58 Runden gab es die erste Caution: Klaus Wagner schoss Axel Köster in Kurve zwei ab. Beim Ausweichen drehte sich Quella direkt vor Nikolaus Neumann, der Quella wiederum noch mal in Köster schob. Wagner beendete kurz darauf sein Rennen. Köster konnte mit eingedrücktem Heck weiterfahren, Quella erlitt nur leichte Blessuren und Neumann blieb gänzlich ohne Schaden.

Die Unterbrechung kam für viele Fahrer zum richtigen Zeitpunkt. Denn Sprit wäre nur noch für wenige Runden im Tank gewesen. Wegener ließ seine rechte Seite reparieren musste dafür aber Ferrera und Berger vorbeilassen.



Steindl (Adidas) und Dudziak (Faktu) im Kampf um Platz 7

Noch in der Restartrunde kam Neumann in Kurve drei in einen Dreher und musste stark verlangsamten. Quella der hinter ihm fuhr, musste erneut Ausweichen und drehte sich.

Marko Reinhardt drehte sich ebenfalls, und zwar ins Infield.

Direkt auf die Strecke zu fahren, war ihm wohl etwas zu riskant, also nahm er den Weg über die Boxengasse.

Dies brachte ihm aber eine Black Flag wegen "Unsafe pit entrance" ein.

In der 67. Runde holte sich Wegener den vierten Platz von Berger. Zwei Runden später, verlor Berger den Anschluss, nachdem er sich beinahe in T3 drehte.

In der 82. Runde stand Quella zur Übertourung an. Auch diese lief nicht perfekt. Quella berührte die Mauer und wurde dadurch sehr langsam.



Neumanns
Motor beendet
seinen Dienst

Als er sich loslösen konnte, hatte er Glück das Teamkollege Schlösser ihn nicht erwischte. Auch er beendete kurz darauf sein Rennen.

Nach 88 Runden kam Wegener an Ferrera vorbei auf Platz drei.

Zur Hälfte des Rennens verließ Gaststarter Quincampoix die Strecke und beendete sein Rennen. Kurz darauf begründete er warum: "Lowe's ist definitiv nicht meine Strecke, war erschreckend langsam. Bei einer Übertourung war es ziemlich knapp gewesen, aber ich hab mein Car gerade noch so auf der oberen Spur halten können.

Das wäre dann ja nen katastrophaler Einstand gewesen. Irgendwann wurde mir das Car dann aber wirklich zu loose, da hab ich innerhalb von zehn Runden fast zweimal nen Spin hingelegt. Das retiren schien mir da der unmoralischste, aber vernünftigste Weg bei so einem gelbfreiem Rennen.

Waren ja immerhin auch an die 15 Fahrer oder so!" Klasse das er sich für den WT SCS entschieden hat, beim nächsten Mal läuft es dann auch besser!

Dagegen schenken sich Volker Dudziak und Joe Steindl rein gar nichts. Seit der 78. Runde kämpften die beiden verbissen um die siebente Position. Steindl war meistens direkt an Dudziaks Heck, kam aber ohne Brechstange nicht vorbei. Bis zur 98. Runde, als Dudziak etwas übersteuernd aus T4 kam und über den Rasen fahren musste. Er gab sich aber davon noch lange nicht geschlagen und konterte in der 103. Runde. Beim Überholen berührten sich beide sogar, was jedoch ohne Folgen blieb. Nur vier Runden später war Steindl wieder am Zug und setzte sich wieder vor Dudziak.

Nach 111 Runden überholte Dudziak zwar erneut Steindl, drehte sich Ausgangs der zweiten Kurve jedoch weg und rammte die Mauer.

Nach 120 Runden explodierte Neumanns Motor. Dieses Mal wurde die gelbe Flagge geschwenkt. Für Neumann war das Rennen vorbei.

In der Box pittete Wegener etwas schneller als Schlösser und war nun zweiter hinter Kormany.

Den Start erwischte Schlösser jedoch perfekt und konnte sich in Kurve eins neben Wegener setzen, ihn aber dennoch nicht überholen.



Zweiter
Doppelsieg für
HPM

Nach 144 Runden überholte Berger Ferrera und fand sich nun auf Platz vier. Schlösser probierte es immer wieder in der ersten Kurven innen an Wegener, es reichte aber nie ganz aus.

So waren die letzten 50 Runden eigentlich ziemlich ruhig. Fünf Fahrer befanden sich nur noch in der Lead Lap.

Steindl auf P6 war eine Runde zurück, Köster und Reinhardt immerhin schon drei und auf der letzten Position fuhr Dudziak mit sieben Runden Rückstand.

In der 166. Runde kam Kormany für seinen letzten Pitstop an die Box. Wegener übernahm für sieben Runden die Führung, bis auch er pittete. Schlösser war nun zum ersten Mal in Führung und blieb für 16 Runden draußen. Im Gegensatz zu Kormany und Wegener ließ Schlösser nur seinen Tank füllen, für die letzten elf Runden. Kormany übernahm, trotz des kurzen Stopps von Schlösser, wieder die Führung. Doch er hatte die älteren Reifen und so kam Wegener vier Runden vor Schluss bis auf eine Sekunde ran. Dann verabschiedete sich aber auch Dudziak sein Motor und löste die dritte und letzte Unterbrechung aus. So endete das Rennen unter gelb. Kormany gewann sein drittes Rennen in der bisherigen WT SCS Saison. Auf der zweiten Position landete HPM-Teamkollege Conrad Wegener. Auf dem dritten Platz beendete Claudio Ferrera sein Rennen. Er fuhr in der 192. Runde noch am vierten Thomas Schlösser vorbei. Dahinter: Uwe Berger, Joe Steindl (-3Laps), Axel Köster (-4Laps) und Marko Reinhardt (-6Laps).

Kormany führte 168 Runden des Rennens an, Schlösser und Wegener jeweils 16. Die schnellste Rennrunde fuhr Thomas Quella in der fünften Runde: 29.072. Die größte Differenz zwischen Start- und Zielposition erreichte Axel Köster mit acht Plätzen. Von 15 gestartet, beendete er als siebenter das Rennen.

Doch dem Sieger und auch Claudio Ferrera wurden nachträglich noch zehn Punkte abgezogen. Thomas Schlösser legte

Protest gegen einige Fahrer ein, da sie im Practice und in der Happy Hour zu schnell in der Box unterwegs waren. Der Grund dafür blieb unklar. Schlösser kam durch dadurch nicht zu Schaden. Es ist natürlich auch nicht okay, in der Box zu rasen. Beim nächsten Rennen herrschen (hoffentlich) wieder normale Verhältnisse.

Aus Charlotte, Conrad Wegener

Unterbrechungen en masse

Dom 2 Rennen in Lowes war gezeichnet von vielen Discos

Die größte Frage war: Werden die Server halten? Oder gibt es wieder eine Wiederholung des Rennens?

Der Server hielt, nur leider hatten einige Beteiligte seltsame Probleme mit ihrer Verbindung, anscheinend hatte das ganze Internet an diesem Abend Probleme.

Nun zum Renngeschehen... Lowes, sicher eine Strecke die den meisten Fahrern hier liegen sollte.

Die Qualifikation fand bei klaren 64° Fahrenheit statt. Auf den ersten Startplatz konnte sich mit 28.760sec Benny Lömpke katapultieren, knapp gefolgt von Claudio Ferrera mit 28.773sec und Tobi Schlottbohm 28.819sec. Dirk Wilke und Martin Steinbichler belegten den vierten und fünften Startplatz.

Die Startplätze waren verteilt und das Rennen konnte nun bei klarem Wetter bei 75° Fahrenheit beginnen. Die grüne Flagge fiel und das Rennen wurde freigegeben. Der außen startende Claudio Ferrera verlor gleich in der Startphase zwei Plätze, die innere Startreihe hatte den besseren Start erwischt und somit auch die bessere Linie. Kaum gestartet da wurde auch schon in der ersten Runde die gelbe Flagge geschwenkt. Carsten Scheid hatte sein Wagen quer gestellt und Thomas Böttcher sah keine andere Möglichkeit als Carsten in den Wagen zu fahren, womit die folgenden Fahrer natürlich durch Carstens Dreher in Mitleidenschaft gezogen worden. Kaum wieder Grün da wurde die gelbe Flagge in Runde sieben wieder rausgeholt. Diesmal war Bernhard Riedler mit Scheid kollidiert.

Alle beteiligten dachten schon, dass dieses Rennen unter einer Yellow Flut zu Ende gehen würde. Dem war, zum Glück, nicht so! Restart Runde zwölf und Tobi Schlottbohm konnte sich gleich, von dem Rest des Feldes, leicht absetzen. Es gab tolle Fights zwischen Benny Lömpke, Martin Steinbichler, Steffen Schmoranz und Claudio Ferrera.

Auch Dirk Wilke und Olaf Woyna (von Platz 13 gestartet) konnten vorne ein Wörtchen mitreden. Leider verabschiedete sich Tobi Schlottbohm in Runde 40 durch ein Disco vom Server. Runde 42 war es dann wieder soweit: "the Yellow Flag is out". Volker Dudziak hatte seinen Motor verloren und qualmte die Strecke voll. Da sah die Rennleitung keinen anderen Ausweg, als die gelbe Flagge zu schwenken. Somit Gelegenheit für das ganze Rudel frische Reifen und Sprit an der Box abzuholen. Nachdem alle an der Box waren, wurden die Restart-Plätze neu verteilt. Ferrera konnte sich auf Platz eins sehen, gefolgt von Steinbichler zwei, Lömpke drei, Wilke vier und Woyna Restarter Nummer fünf.



Start Lowes - Green,Green,Green

Was jetzt kam war ein grüner Stint, den die DOM2 schon lange nicht mehr gesehen hat und zwar, um es vorweg zu nehmen, bis zum Ende des Rennens gab es keine Unterbrechung mehr.

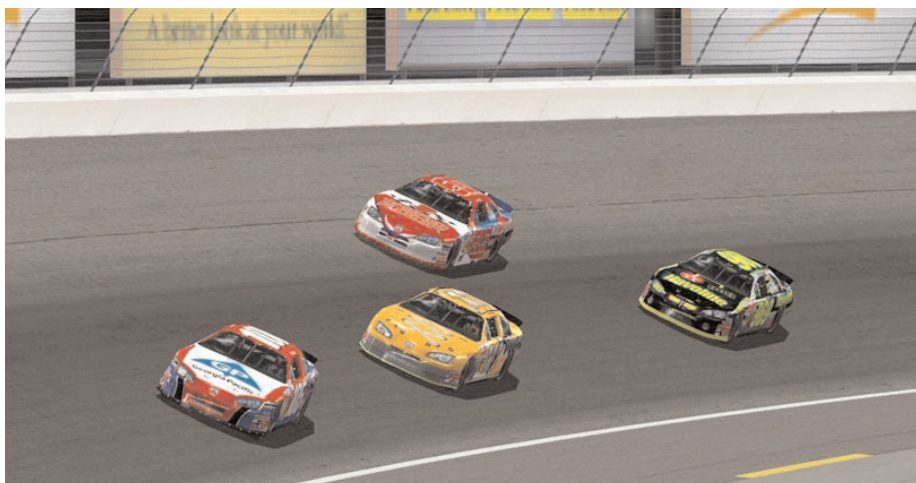
Die Führungsgruppe lieferte sich tolle und vor allem faire Kämpfe. Gerade Rico Schwartz, Dirk Wilke, Olaf Woyna und Benny Lömpke hatten rundenlangen Spaß miteinander. In Runde 59 war es soweit, der Führende Claudio Ferrera wurde von Martin Steinbichler abgelöst. Den Druck den Steinbichler auf Ferrera ausübte, war zu groß. Auch Woyna und Lömpke waren in den Runden 63 und 64 an Ferrera vorbei gezogen. Ferrera konnte anscheinend diese Pace nicht mehr gehen oder er wollte sie nicht gehen, um Reifen zu schonen.

Benny Lömpke musste in Runde 73 zusehen wie Claudio Ferrera wieder an ihm vorbei zog. Die offensichtliche schnelle Fahrweise forderte bei Lömpke seinen Tribut. Woyna konnte sich gegen Steinbichler in Runde 77 durchsetzen und somit die Führung im Rennen übernehmen.

Ferrera kam diese lange grüne Rennphase scheinbar sehr entgegen. Er konnte sich sogar in Runde 92 wieder an Martin Steinbichler vorbei gehen und drei Runden später die Führung von Woyna an sich nehmen. Benny Lömpke, der immer weiter von den Führenden abfiel, entschied sich als erster in dieser Phase Pitten zu gehen. In Runde 102 war es soweit, Lömpke eröffnete als erster die Pit Stops.

In Runde 109 gingen auch Martin Steinbichler, Dirk Wilke, Olaf Woyna in die Box. Claudio Ferrera hat sich nur eine weitere Runde Zeit gelassen, um sich frische Reifen und knappe zwei Gallonen Sprit abzuholen. Dank der frühen Entscheidung Pitten zu gehen, sah sich Lömpke, nachdem alle anderen ihren Stop gemacht haben, nun in Runde 112 auf Platz eins wieder. Ferrera hatte den zweiten Platz inne, Steinbichler, Woyna und Schwartz waren nun auf Position drei, vier und fünf. Das Fahrerfeld war nun, durch den Boxenstopp unter Grün, über die ganze Strecke verteilt. Somit gab es erstmal kaum Kämpfe um Positionen. Außer Dirk Wilke, der an Schwartz vorbei ging und auf Platz fünf fuhr. Dann passierte in Runde 123 Ausgans T2 ein Unfall:

Martin Steinbichler, der in dieser Rennphase zu schnell unterwegs war, schlug auf der Backstraight in die Wand ein. Die Rennleitung lies aber keine Caution ausrufen und das Rennen lief unter Grün weiter.



Rundenlanger Spaß mit (von links nach rechts) Woyna, Lömpke, Wilke und Schwartz

Das Aus für Steinbichler. Olaf Woyna war somit auf Platz drei vorgerückt. Probleme hatte auch Ferrera ab Runde 124, der auf Lömpke, so schnell es ging, Zeit gut machen wollte. Vier Runden lang hatte er hinter Michael Schymura (Position sechs) ausharren müssen, bis er vorbei kam. Ferrera fuhr hinter Schymura wohl zu defensiv, denn er hatte seinen Unfall auf dem Texas Speedway mit einem Überrundeten noch gut in Erinnerung.

In der 137. Runde lief Ferrera auf Lömpke auf und der Fight um Platz eins konnte beginnen. Zehn Runden lang haben sich die beiden fair duelliert und dank frischerer Reifen, konnte Ferrera an Lömpke letzten Endes vorbei gehen und sich rasch absetzen.



Out of Control - Martin Steinbichler setzt den Wal Markt Boliden in die Wand

Wieder war es Lömpke der die Pit Stops unter Grün in Runde 156 als erster eröffnete. Woyna ging sechs Runden später in die Box, verlor durch einen Fehler allerdings viel Zeit.

geglaubt hatte und kam sicherheitshalber in Runde 164 an die Box, um sich von seiner Boxencrew neu ausstatten zu lassen.

Nun sahen sich Dirk Wilke und Rico Schwartz in Führung. Schwartz und die meisten anderen Fahrer gingen in der 170. Runde an die Box. Die Crews hatten endlich wieder was zu tun. Wilke ging erst in Runde 173 in die Boxengasse, sein Wunsch dass die gelbe Flagge geschwenkt wird, während er in Führung liegt, ging nicht in Erfüllung. Position eins für Benny Lömpke. Wieder bahnte sich ein Kampf an. In Runde 174 war es soweit, Ferrera hatte den Vorsprung von Lömpke wettgemacht. Zehn Runden lang hatte sich Benny Lömpke gegen Claudio Ferrera gewehrt, aber wieder mal konnte Claudio Ferrera vorbei gehen und holte sich nach 200 Runden den ersten Saison Sieg in der DOM2.



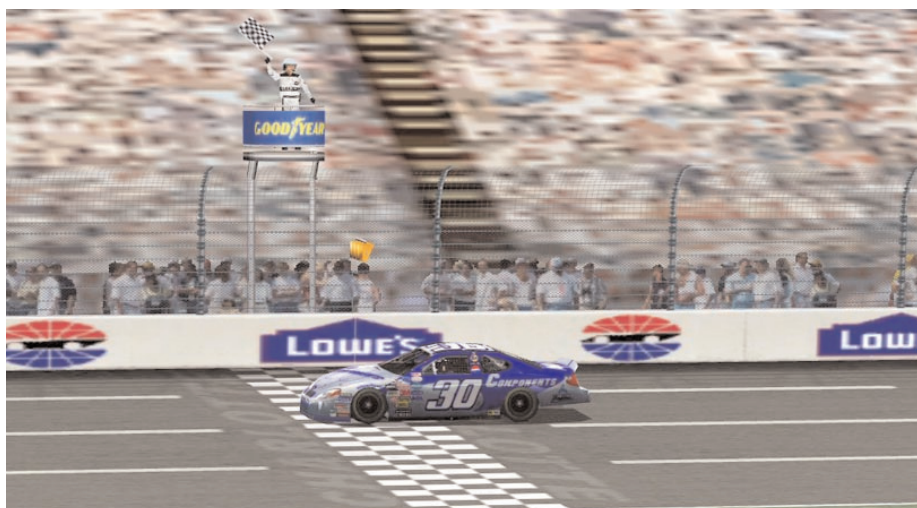
Erste YF durch den KIT-KAT-Wagen Carsten Scheid

Ferrera war aber auch nicht fehlerfrei und legte derweil einen Wallride in T3 hin und verlor dadurch wertvolle Zeit. Offenbar hat die Jagd nach Lömpke doch mehr Reifen gekostet, als er

Rang zwei für Benny Lömpke, drei für Olaf Woyna, vier für Dirk Wilke und Rang fünf ging an Rico Schwartz.

Und das sollte auch nicht unerwähnt bleiben in Lowes:

Tobi Schlottbohm:
Receive throughput fell to unacceptable level.
Stephan Brockert:
Receive throughput fell to unacceptable level.
Andreas Uehlein:
Receive throughput fell to unacceptable level.
Sven Münchrath:
Receive throughput fell to unacceptable level.
Thomas Boettcher:
Receive throughput fell to unacceptable level.



Erster Saison Sieg für Claudio Ferrera mit dem COMPONENTS-Wagen

Stimmen nach den Rennen:

Claudio Ferrera: So von der Nachtschicht Zurück! Ich weiß nicht ob ich mich Freuen soll oder Heulen! Da gewinne ich mal seit knapp ein Jahr wieder mal ein Rennen...und es wird von "wird nicht gewertet" oder "Wiederholung" gesprochen. Der Server hat bei mir nicht gewarpt. Spaß hat es mir auf jeden Fall gemacht. War wohl mit das Beste ONLINE Racing das ich je gefahren habe. Danke an alle Beteiligten. Hatte Tolle und Faire Fights mit Benny, Martin und Olaf gehabt (ohne warps). War fast immer was los. Auch das Überrunden hat so manche Überraschung in sich gehabt. Habe es aber nicht verstanden warum der Michael S. es den Leuten so schwer gemacht hat beim überrunden.

Toll auch das so Lange unter Grün gefahren wurde. Somit ging mein Reifenschonendes Fahren auch auf! Auch Volker muss ich Danken das er mich Verbal und Moralisch so gut unterstützt hat und das obwohl er nicht in meinem Team ist! Das ist mir auch noch nie so passiert. Ich Danke auch meinen Sponsor Components für diesen Spaß denn er mitmacht. Danke auch an meinen Arbeitgeber, Abteilung und Kollegen die es mir fast immer ermöglichen hier donnerstags, trotz Schichtdienst, zu Fahren. Danke!

Dirk Wilke: das hat mich am meisten geschockt: jetzt lernt der Reifenquäler Claudio auch noch reifen schonen. starkes rennen, Claudio! Ich hab mich leider schon beim ersten grünen pitstop aus

dem kreis der Führungsgruppe verabschiedet, weil ich da einfach zu langsam in an- und abfahrt bin - beim nächsten mal bin ich dann länger draußen geblieben, als alle anderen, da meine einzige Chance nun eine weitere Yellow gewesen wäre, die mir eine runde Vorsprung verschafft hätte - sollte nicht sein und so war ich am ende durch mein langes altreifen fahren über 20 seks zurück - war trotzdem ein geniales rennen.

Michael Schymura: Claudio vielleicht solltest du das Replay noch mal anschauen bevor du solche Behauptungen aufstellst. Was erwartest du wenn du überunden willst? Das deine Gegner sich an die Wand kleben nur damit du freie Fahrt hast? In Runde 128 bin ich in T1 oben geblieben du kommst aber unten auf den Seitenstreifen und verlierst Tempo, in Runde 130 bist du wieder rangekommen und ich bin auf der Gegengraden früh vom Gas damit du vorbei kommst. Bei der 2.Übererrundung in Runde 177 bin ich gleich oben geblieben damit du und Benny durchschlüpfen können und euer Kampf um Platz1 nicht beeinflusst wird. Wenn ich andere überundet habe sind die auch nicht gleich an die Seite gesprungen, also hör auf zu jammern ;) (Bin übrigens 2Mal abgeschossen worden, davon einmal direkt beim Restart)

Udo Elsner: Kaum erster - schon aufmüpfig :D

Aus Lowes Claudio Ferrera

Richmond: Kurz aber gut !

GNL - DOM - Division 3 in fuhr bis zum Ende durch

Nachdem das Wiederholungsrennen in Atlanta sowie das Rennen in Darlington, aufgrund von Server-Problemen, oder was auch immer der genaue Grund war, nicht gewertet werden konnte, trafen sich nun die Fahrer in Richmond. Und es sollte nach der langen Abstinenz und dem vielen aufgestauten Ärger ein Rennen bis zum Ende geben.

Dieser Short-Track, mit nur 0,75 Meilen Länge, weist in den Kurven ein Banking von 14 Grad auf.

Die beiden Geraden entlasten die Fahrer mit gerade mal 8 und 2 Grad. An der Strecke, die 1953 eingeweiht wurde, finden sich nach wenigen Umbauten jedes Jahr 107.000 Zuschauer zum Rennen ein.

Zugegen waren wieder die Fahrer der DOM3 um das 9. Saison-Rennen zu bestreiten. Selbst nach der langen Auszeit sollte es nur zu wenigen Zwangspausen kommen die in einer Yellow Flag endeten, aber sonst lief das Rennen bestens. Schauen wir mal rein ...

Ganze 11 Fahrer blieben dem Rennen fern und setzten ein Provisional. Die verbleibenden 12 Fahrer drehten brav ihre Runden im Practice.

Den Qualifikations-Lauf schienen aber einige Piloten verpaßt zu haben, denn nur 7 Zeiten trafen bei den Rennkommissaren ein. Die Pole sicherte sich damit #185-Reumel.

Mit nur 0,008 Sekunden Abstand platzierte sich #510-Struckmeier. Die anderen 10 Fahrer mußten sich dahinter anstellen.

Kommen wir ohne Umschweife gleich zum Rennen. Die gewohnte Startaufstellung hinter dem Pacecar erfolgte und es ging nach der geschwenkten Green Flag ins Rennen. Das Pacecar ruhte derweil ausgangs der Boxengasse.

Runde 15. Nach argen Schwierigkeiten mit dem Setup steuerte #524-Bossmann die Box an und ließ seinen Boliden gleich auf den Trailer verbringen. Schon im Training gab es Probleme mit der Abstimmung auf diesen Kurs und so entschied der Team-Chef für einen Abbruch um keine unnötigen Strafpunkte zu kassieren.

Runde 51. Schock für das Team von #508-Bach und natürlich auch ihn. Kurz vor der Überrundung durch den führenden #185-Reumel verstarb bei der Anfahrt zu Turn 1 sein Motor und er mußte einen imposanten Dreher inklusive Mauerkontakt hinnehmen. Die direkt folgenden #185-Reumel, #510-Struckmeier, #450-Celfo und #71-Duenkel konnten inside sicher durchgehen. Der Motor von #508-Bach war nicht mehr zu retten und so war hier sein Rennen zu Ende.

Runde 99. Nachdem das Rennen bereits einige Zeit lief gesellte sich doch noch #305-Schloesser hinzu.

Aus privaten Gründen (ein kurzer Besuch der H O O T E R S - Lounge) konnte er nicht am Start des Rennens teilnehmen, aber wer ein echter Rennfahrer sein will scheut keinen Rundenrückstand. Man munkelt aber, das ihn sein Team-Chef an den Ohren aus der Lounge ins Auto gezerzt hat.

Runde 102. Die Einfahrt in Turn 3 sah noch gut aus, aber das Heck von

#348-Auer schien sich selbstständig zu machen und so versuchte er es durch sanften Druck aufs Bremspedal zu korrigieren. Das ging in die Hose und er drehte sich doch weg. Die Folge war ein kurzer Einschlag rücklings in die Mauer.

Der folgende #71-Duenkel war gezwungen hart in die Eisen zu steigen, denn #348-Auer setzte seine Fahrt zwar fort, aber er stellte dennoch ein "stehendes" Hindernis für den Rennbetrieb dar. Glück hier noch mal für beide Fahrer dank der guten Reaktion von #71-Duenkel.

Runde 111. Nur kurz währte die Green Flag und #450-Celfo war in Schwierigkeiten. Bei der Durchfahrt von Turn 1 kam er zu tief und er berührte kurz den Apron. Das Heck schien er zuerst zu verlieren, aber wahrscheinlich führte beides zum folgenden Dreher. Er berührte jedenfalls kurz die Mauer, konnte sein Fahrt aber nahezu unbeschadet fortsetzen.

Runde 167. Während das Rennen unter Green Flag prächtig lief kam #480-Krakau an die Box. Er lag zu diesem Zeitpunkt auf dem 6. Platz und er hätte sich mit Sicherheit noch besser platzieren können, aber nachdem er hörte wo #305-Schloesser sich vor dem Rennen und auch beim

ihn ebenfalls zur HOOTERS-Lounge.

So ging das Rennen dann auch unter Green Lag zu Ende. #185-Reumel gewann mit 142 Runden in Führung ganz knapp vor #510-Struckmeier. Beide Kontrahenten trennten nur 0,7 Sekunden Abstand. Diesen beiden folgte, mit 19 Sekunden Rückstand, mit einem zufriedenen dritten Platz #289-Jonke. Alle anderen Fahrer lagen mindestens 1 Runde oder mehr zurück.



Abschließend stand der Gewinner #185-Reumel noch kurz der Redaktion für ein Interview bereit:

"Das Rennen plätscherte so vor sich hin, bis zur ersten Yellow Flag. Da mußte ich feststellen das #510-Struckmeier seine Crew wohl besser bezahlt. Er konnte mich in der Pit überholen. Irgendwann habe ich mich wieder vorbeigekämpft.

Ich habe einfach weiter meine Runden gedreht, bis ich bei meinem letzten Pitstop einen Wagen hinter mir hörte. Es war #510-Struckmeier, der auch prompt wieder als erster fertig war.

Das dann folgende Sprintrennen hat richtig Spaß gemacht. Hätte nicht geglaubt das ich da noch vorbeikomme."

Verfasser: Christian Heuer



Start herumgetrieben hatte ließ es ihn keine Ruhe mehr und er erlag der Versuchung. Sein Auto stellte er kurzerhand bei der erstaunten Boxencrew ab, sein Team-Chef kam aus dem Fluchen gar nicht mehr heraus, aber sein Weg führte

Ein völlig unerwarteter Sieg !

GNL - DOM - Division 3 Lowes Night mit Überraschung

Zum 10. Rennen der Saison trafen sich die Fahrer der DOM3 auf dem "Lowes Motor Speedway". Diese Strecke hat eine Länge von 2,414 km und zeichnet sich durch ein Banking von 24 Grad in den Kurven aus. Die Geraden entlasten die Fahrer mit 5 Grad Banking. Knapp 167.000 Zuschauer reißt es bei jedem Rennen von den Sitzen. Eingeweiht wurde diese Strecke schon 1960.



Nach dem üblichen Abschätzen im Practice ging es zur Qualifikation. Diese sicherte sich #14-Korbel, mit nur 0,156 Sekunden, vor #510-Struckmeier. Letzterem folgte ganz knapp, mit nur 0,23 Sekunden, #305-Schloesser. Überhaupt lagen die ersten 10 Fahrer nicht einmal 1 Sekunde auseinander. Vergeißt hatte, mit nur einer Quali-Runde, einzig allein #177-Ritter seine Chance auf einen guten Startplatz. Er mußte vom letzten Platz aus ins Rennen gehen.

Schon im Warm-Up zeigten die Fahrer anhand der Zeiten das sie hart auf das Rennen hin gearbeitet haben. Nachdem die Crew eines jeden Fahrers die Boxengasse verlassen hatte und der Gast-Redner sein "Gentlemen start your engines" verlauten ließ folgten die Fahrer brav dem Pacecar zum Rennstart.

Runde 7. Ohne Strafe blieb der Vorfall für #177-Ritter. Ausgangs Turn 2, auf dem Weg zur Backstraight, kam er zu hoch und berührte #58-Gallert leicht am Heck. Dieser hatte keine Chance und er drehte sich auf den Apron.

Unbeschadet konnte dieser zum Glück seine Fahrt fortsetzen. Zeitgleich in der gleichen Runde nur weiter vorne, ausgangs Turn 4, wurde #305-Schloesser von #185-Reumel in die Mauer geschickt. Durch den harten Einschlag in die Mauer verlor er den 4. Gang. Auch hier blieb die Yellow Flag in der Halterung stecken. Beide unglücklichen Fahrer suchten aber gleich die Box auf um zu retten was zu retten war. Das Rennen ging derweil unter Green Flag weiter.

Beide gingen sodann in einen gemeinsamen Wallride über. Glück hatte hier #177-Ritter, denn er konnte seinen Boliden ganz knapp vor einem Abflug retten. Nutznießer der Aktion war #455-Bartam, er fuhr inside einfach durch und nahm die beiden Plätze als Geschenk entgegen.

Runde 49. Wieder zwei Konflikte ereignen sich. Bei der Durchfahrt von Turn 4 kommen sich #450-Celfo und #305-Schloesser zu



Runde 20. Auf der Backstraight lief #58-Gallert auf #324-Heuer auf. Dieser bot ihm die Inside-Linie zum überholen an. Er nutzte sie und ging unten durch. Doch zu viel Speed in Turn 3 ließ sein Heck ausbrechen und er wanderte Richtung Apron ab. Mit einem kurzem Bremsen konnte er seinen Boliden noch abfangen. Dadurch verlor er aber an Speed und mußte ungewollt auch die Mauer als Bremse nutzen. #324-Heuer und der folgende #524-Bossmann kamen sicher an ihm vorbei.

Runde 31. Gerade hatten #117-Ritter und #266-Quella die Start-/Ziel-Linie passiert und fuhren Turn 1 an. Erstgenannter ging etwas früher vom Gas und bekam vom folgenden #266-Quella einen kleinen Schubser.

nahe und letztgenannter Fahrer wird dadurch in die Mauer geschickt. Aus Runde 7 ist er diese Erfahrung leider schon gewohnt. Nach dem Mauerkontakt kommt er quer und seine Notbremsung hilft auch nicht mehr. #305-Schloesser verabschiedet sich sogleich ins Grüne.

Während er sich ins Rennengeschehen wieder einsortieren will kommt es doch noch zur Yellow Flag. Ausgangs Turn 2 befindet sich #289-Jonke im Zweikampf mit #214-Mastria. Er kommt zu weit nach oben und berührt ihn mit dem Heck leicht an der Front. Dieser Kontakt schickt #214-Mastria ihn in die Mauer und er kann seinen Boliden nicht mehr ausrichten.

Somit rutscht er nahezu querstehend entlang der Backstraight und kommt vorm Turn 3 erst zum stehen. Die folgenden #450-Celfo und #348-Auer erkennen die Situation früh genug und weichen inside aus, aber dann kommt der nichts ahnende Teamkollege #324-Heuer auf ihn zu und die sofort eingeleitete Notbremsung hilft nicht mehr. #324-Heuer traf ihn hart, überschlug sich einmal und sein Motor verabschiedete sich zugleich. Hier war sein Rennen somit zu Ende und die Yellow Flag flatterte im Wind.

Runde 54. Der genaue Grund ist bis jetzt ein Rätsel, aber während der Yellow-Flag-Phase verließen drei Fahrer das Rennen. #266-Quella ging ganz normal in die Box und verschwand. #71-Duenkel hielt direkt auf der Backstraight an und verließ seinen Boliden. #214-Mastria folgte noch kurze Zeit dem Pacecar und war auf einmal weg.

Runde 63. Während das Rennen wieder lief hatte #524-Bossmann ausgangs Turn 2 dem Gaspedal zu viel Druck verliehen. Er drehte sich weg und die große Auslaufzone der Backstraight fing ihn auf. Die Infield-Mauer bremste seine letzten Meter noch ab, aber er konnte nach kurzem Check-Up in der Box weiterfahren.

Runde 139. An Platz 2 liegend vergeigte #508-Bach die Einfahrt zu Turn 3. Angeblich erwischte er unnötigerweise ganz kurz den 3. Gang und sein Bolide flog darauf ab.



Die Folge war ein mehrmaligen Mauerbesuch von Heck und Front mit dem Stillstand auf dem Apron. Die folgenden Fahrer #185-Reumel und #14-Korbel hatten hier verdammt Glück, denn beide konnten ihn sehr knapp outside passieren.

sein Motor auf. Eingangs Turn 3 hüllte jener die Strecke in weißen Rauch und löste die letzte Yellow Flag aus.

Alles für die Katz

Das Rennen erlebte zum Ende hin doch noch einen unerwarteten Sieger. Knapp 150 Runden führte #185-Reumel das Rennen an doch in den letzten 15 Runden mußte er seine Position an #14-Korbel abgeben.

Dieser hatte in der letzten Yellow Flag klugerweise

frische Pneu aufgezogen und war somit im Vorteil beim Kampf um die Führung.

Mit ca. 6 Sekunden Rückstand verwies er ihn dann auch auf den 2. Platz.

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.crowndesign.ch
/ www.pshtc.org / Replay



Runde 158. An Platz 2 liegend kam #455-Bartam ausgangs Turn 4 fast gut heraus. Leider nur fast, denn er berührte hier #289-Jonke und driftete ins Grüne ab und begann sich zu drehen.

Der folgende #14-Korbel konnte noch sicher outside passieren, aber der hier an dieser Stelle führende

Tobi Schlottbohm dominiert

Dom 2. Division in Richmond Lehrstunde für alle

Erstmals wurde die 2003er Version des Virginia Shorttracks gefahren, die in dieser Form von Division 2 Gridmitglied Stefan Lippert erstellt wurde. Rennglück hat ihm dies allerdings nicht eingebracht. Im Qualifying war er nur auf Platz 17 und damit für seine Verhältnisse überraschend weit hinten zu finden. Im Rennen dann konnte er zwar die schnellste Rennrunde mit 22.368 in Runde 86 setzen, aber in Runde 127 endete sein Rennen in Folge eines Unfalls vorzeitig.



Aus für Lippert

Tobi Schlottbohm war der Mann, der nicht zu schlagen war und der in 230 von 240 Runden das Feld anführte. Dennoch wäre es am Ende fast noch eng für ihn geworden, da Martin Steinbichler während der letzten Caution frische Reifen ausfasste, und danach wie das heiße Messer durch die Butter, durchs Feld schnitt. Für ihn war das Rennen schlichtweg etwas zu kurz und er musste sich mit Rang 2 begnügen.



Kampfgruppe um Platz 7

Aber der Reihe nach: Schlottbohm startete von Pole gefolgt von 25 Fahrern, die sich dem Shorttrack stellten.

Andreas Ühlein, der die erste Startreihe komplettiert hatte, musste sich recht früh dem offensiv startenden Claudio Ferrera beugen und Ferrera sollte in der ersten Rennhälfte der hartnäckigste Verfolger von Schlottbohm sein. Dahinter gab es immer wieder Scharmützel mit wechselnden Beteiligten. Das Rennen konnte sich aber lange Zeit nicht richtig entwickeln, da die Grünphasen kaum länger als 20-30 Runden währten.

Bis zur Runde 163. Nach einem Kontakt zwischen Steffen Schmoranz und Martin Kirchner wurde die letzte von 10 Cautions ausgerufen und danach ging es in eine 74-Runden-Hatz bis zur Zielflagge. Vorn setzte sich Schlottbohm ab. Nach und nach setzten sich Steinbichler, Bernhard Riedler, Ferrera und Sven Münchrath von der Verfolgergruppe ab und lieferten sich einen Kampf um die Podiumsplätze.

Der Schlussspurt dieser Gruppe wurde noch spannender, als die um den Sieg fightenden Schlottbohm und Steinbichler in den letzten Runden zum überrunden ansetzten und so mancher einen Versuch startete, die Situation zur Platzverbesserung zu nutzen.



Schlottbohm checked

Dahinter bildete sich eine Kampfgruppe mit Benny Lömpke, Nils Herbstrieth, Dirk Wilke, Ühlein, Michael Schymura, Andree Neumann und Udo Elsner, die ihre physische Nähe in erster Linie den mit nach vorn hin stumpfen (Reifen-) Waffen kämpfenden, aber nach hinten tapfer verteidigenden Lömpke und Herbstrieth verdankten.

Ühlein, der den Kontakt zur Spitze durch den Unfall verloren hatte, der Lipperts Rennende bedeutete,

war der einzige, der die Lücke nach vorn noch einmal schließen konnte und sich bis auf Rang 4 vorarbeiten sollte, während Ferrera zusehends langsamer wurde, auf Rang 6 zurück viel und am Ende Glück hatte, sich vor der zweiten Gruppe ins Ziel zu retten.



Ühlein marschiert

Da wurde um jeden Meter Strecke erbittert gekämpft, was sich nicht zuletzt in den Zieleinlaufergebnissen niederschlug:

Nach 74 Runden unter grün 0,39 Sekunden zwischen Ferrera (6) und Herbstrieth (7), 0,19 zwischen Wilke (8) und Neumann (9) und 0,38 zwischen Elsner (11) und Berger (12). Und weiter vorn spürte Riedler (3) bereits den heißen Atem von Ühlein (4).

Ein anfangs durchwachsendes Rennen fand mit dem langen Greenrun ein versöhnliches Ende auf hohem Niveau, mit einem überlegenen Sieger. Tragische Figur war neben Lippert sicherlich auch Lömpke, der sich offenbar verpokert hatte und 9 Runden vor Schluss auf p7 liegend als einziger für einen Splash N Dash an die Box musste.

Von Dirk Wilke

Dover: Mit viel Gefühl bitte

GNL DOM Division 3 mit vielen Unterbrechungen

Das 11. Rennen der Saison fand auf dem "Dover Downs International Speedway" statt. Mit genau 1 Meile Länge (1,609 km) und 24 Grad Banking in den Turns sowie 9 Grad auf den Geraden verlangt der Kurs von jedem Fahrer viel Gefühl fürs Gas ab. Die 140.000 Zuschauer wurden mit vielen Einlagen die in Blechschäden endeten belohnt.

In der Qualifikation sicherte sich #510-Struckmeier die Pole-Position. Knapp dahinter folgte mit 0,31 Sekunden Rückstand #185-Reumel. Schon mit 0,97 Sekunden Rückstand belegte #266-Quella den dritten Platz. Nicht mehr aufzufinden waren #85-Thamm und #324-Heuer vor dem Qualifikationslauf. Gerüchten zufolge ließen sie sich kurz an der Rennstrecke blicken, drehten ein paar unglückliche Runden und verschwanden mit den sicheren Punkten als letzt-gewertete Fahrer. Das Rennen startete dennoch und nach dem letzten Feilen am Setup im Warm-Up ging es für das übrige Feld sogleich ins Rennen.

Runde 3. Das Rennen schien gut zu starten, aber bei der Anfahrt zu Turn 1 versuchte sich #450-Celfo inside neben #177-Ritter zu setzen. So leicht lief es dann doch nicht und #450-Celfo berührte ihn am Heck und schickte ihn in die Mauer. Ein leichter Heckschaden war die Folge. Ein kleiner Schubs ohne Schaden für beide vom überraschten #524-Bossmann, der sein Blechkleid an der Mauer kostenlos polieren ließ, gab es kostenlos.

Runde 7. Gleich nach der Green Flag mußte #92-Guler auf Wunsch der Offiziellen noch mal die Box aufsuchen. Sie hatten für ihn einen kleinen Strafstop als Überraschung.

Runde 29. An Platz drei liegend übertrieb es #214-Mastria mit dem Gasfuß und die Strafe folgte sofort. Ausgangs Turn 4 ließ er noch

#450-Celfo inside passieren, aber dann verloren die Heckpneus den Kontakt zum Asphalt und er drehte sich in die Infield-Mauer. Außer einem großen Schrecken passierte aber nichts.

Runde 44. Als hätte er es geahnt. #214-Mastria steuerte seinen Wagen am Ende der Backstraight von der Strecke, stellte ihn Höhe Turn 3 ab und verließ das Rennen. Doch was hatte er geahnt? Nur wenige Sekunden später kam es zum folgenden Zwischenfall. #14-Korbel wollte sich vor #58-Gallert einen besseren Platz bei der Einfahrt zu Turn 1 erzwingen, aber sowas geht schnell in die Hose. Natürlich auch in diesem Fall. Der unglückliche #58-Gallert mußte eine unsanfte Begegnung mit der Mauer hinnehmen. Der Schaden begrenzte sich hier auf die Heckpartie.



Was will der GULER denn noch

Mit etwas weniger Schaden am Heck begnügte sich #92-Guler. Er sah nur Qualm im Turn 1 und leitete eine Notbremsung ein. Diese stellte seinen Wagen quer und ließ ihn dann rücklings in den bereits stehenden #58-Gallert rutschen. Dieser hatte damit genug und steuerte seinen angeschlagenen Boliden nicht in die Box sondern ersparte seiner Crew eine große Flickerei - er setzte ihn einfach in die spitze Boxenmauer - Ende!
Runde 50. Diesmal Pech für #14-Korbel. Zwischen Turn 1 und 2 kam er ziemlich weit hoch und korrigierte etwas zu hastig seinen Schlenker.

#289-Jonke wäre sicher inside durchgekommen, aber von oben besuchte ihn überraschend der rutschende Pechvogel. Beide zog es sodann magisch in die Mauer. Die Schäden wurden gerecht aufgeteilt. #289-Jonke traf es am Heck und #14-Korbel drückte sich die Frontpartie ein. Ganz so allein waren die beiden Kontrahenten aber nicht, denn #524-Bossmann drehte sich munter zwischen die beiden. Für einen Schaden hat es bei ihm aber nicht mehr gereicht.

Runde 69. Der Fontschaden bei #14-Korbel schien doch größer zu sein als erwartet. Die Boxencrew konnte während seines vorherigen Stops zwar alle augenscheinlichen Schäden richten, aber der Motor hatte wohl doch einen Knacks erlitten. So verabschiedete sich jener dann doch noch und hüllte die Strecke in Rauch.



Die Mauer gehört mir allein

Runde 80. Beim Positionskampf mit #177-Ritter ging #266-Quella zu forsich ans Werk. Zwischen Turn 3 und 4 verlor er inside das Heck und mußte den Anker zum korrigieren auswerfen. Hätte auch geklappt wäre #289-Jonke nicht direkt hinter ihm gewesen. So kam es dann, daß er #266-Quella einen ordentlichen Schubs gab und beide einen schönen Abdruck ihrer Front an der Mauer hinterließen. Den beiden folgte #92-Guler, er kannte mittlerweile Situationen dieser Art und streifte kurz aber gekonnt die Mauer anstatt den wartenden #266-Quella auf die Hörner zu nehmen.

Runde 82. Kurze Aufruhr in der Boxengasse und wildes Gerangel zwischen den Crews von #289-Jonke und #266-Quella. Letzterer hatte bei der Ausfahrt der Boxengasse eine nicht gerade saubere Linie und drehte #289-Jonke einmal um 180 Grad. Die Offiziellen hatte alle Hände voll zu tun um die Crews voneinander zu trennen.

Runde 87. Der Vorfall in Runde 80 hatte am Wagen von #266-Quella scheinbar doch einige Spuren hinterlassen. Direkt nach dem Restart rief ihn sein Crew-Chef nochmals an die Box. Selbst die Einfahrt endete beinahe in zwei Dreher. Es wurde kurz geschraubt und er konnte das Rennen wieder aufnehmen. Doch die Freude währte nur von kurzer Dauer. Gerade mal eine Runde später bekam er ausgangs Turn 2 wieder Probleme mit dem Heck und mußte den Anker zu korrigieren werfen.



Wo geht es bitteschön lang

Runde 91. Der verzweifelte #266-Quella hatte gerade wieder an Fahrt gewonnen da nahte hinter ihm das Führungstrio. #508-Bach konnte noch knapp ausweichen. #185-Reumel hatte weniger Glück, er wollte ebenfalls ausweichen, aber da war #71-Duenkel schon neben ihm. Diesen nötigte er in einen Dreher und selbst räumte er auch gleich noch ungewollt #266-Quella ab. (Rat der ReKo: Bei Trouble lieber keinen 2-Wide) So rutschen dann allesamt entlang der Backstraight Richtung Turn 3. Dort angekommen gab es nur noch kleinere Raufereien. #266-Quella drehte #185-Reumel nach oben und stellte sich #510-Struckmeier in den Weg. Währenddessen blok-

kierte #185-Reumel den Weg von #177-Ritter. Beim späteren Boxenstop versuchte die Crew von #266-Quella alles um den Boliden wieder geradezubiegen, aber alle Versuche schlugen fehl und nach einer kurzen Runde unter Yellow Flag stellte er seinen Wagen lieber ab und verließ das Rennen.

Runde 114. Knapp 15 Runden nach dem Restart jagte das Führungsquartett #508-Bach vor sich her. Ausgangs Turn 4 streifte #450-Celfo kurz die Mauer und #185-Reumel konnte nicht mehr ausweichen. Beide zogen ihr Ticket für einen Abflug Richtung Infield-Mauer und zeigten dem Publikum beachtliche Pirouetten. Nutznießer der Aktion war #510-Struckmeier, durch den Vorfall nahm er die zwei geschenkten Plätze gerne entgegen.

Nur eine Runde nach dem Restart schnappte sich #510-Struckmeier auch gleich noch die Führung und gab sie bis zum Ende des Rennens nicht mehr ab. Er baute seine Führung sogar um knapp 10 Sekunden auf die Verfolger aus. Den 2. Platz sicherte sich im harten Kampf #508-Bach ganz knapp vor #348-Auer. Die meisten Führungsrunden steckte sich aber der Sieger ein. Von den 200 Runden verbuchte er ganze 112 auf sein Konto.

Stimmen nach dem Rennen

#177-Ritter: Eigentlich mag ich Dover und der Rückstand hier ist weniger groß, als auf anderen Strecken. Leider bin ich schon ziemlich früh umgedreht worden. Ich glaube allerdings, daß der Schaden durch den Wandeinschlag am Heck mich nicht zu viel gekostet hat. So bin ich dann bei jeder Yellow Flag weiter nach vorne gekommen. Und da die Yellows ja regelmäßig kamen, habe ich mich dann auch einmal entschlossen, die Extrapunkte für die Führungsrunde mitzunehmen. Dumm erwisch hat es mich kurz vor Rennmitte.

Bei dem großen Unfall rutschte ein Fahrzeug rückwärts in Turn 3. Obwohl ich schon extrem abgebremst hatte, konnte ich einen Treffer nicht verhindern als der Wagen nach außen rutschte.



Die habe ich mir verdient

Vielleicht hätte ja der Fahrer dieses Wagens besser daran getan, zu bremsen und nicht Gas zu geben. Trotz der geringen Geschwindigkeit hatte meine Motorhaube danach nicht mehr die optimale Form. Ich konnte mit den ersten 5 dann nicht mehr mithalten. Aber das hätte ich mit einem intakten Auto wohl auch nicht gekonnt. Vielleicht hätte es für #289-Jonke seine verbogene Möhre und damit für die Top 5 gereicht. Platz 6 ist am Ende auch nicht so schlecht.

#450-Celfo: Ein Rennen mit Höhen und Tiefen. Die Kollision mit #177-Ritter am Anfang des Rennens kann ich nicht ganz verstehen. Zwischen unseren Wagen war noch genug Platz und plötzlich drehte es ihn raus, als wäre ich ihm reingefahren. Sorry, wenn das letztlich meine Schuld war, aber diesen Abstand hatte ich auch zu anderen Fahrern in dem Rennen und da passierte das komischerweise nicht.

Hatte ein paar schöne Fights an der Spitze, doch nach dem Unfall mit #185-Reumel war das Rennen dann gelaufen. Einen Dreher habe ich mit dem beschädigten Heck noch fabriziert, zum Glück ohne Yellow Flag und ich entschied mich dann unter Green Flag den Wagen zu reparieren, bevor ich noch jemandem das Rennen verderbe.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.iespana.es / Replay

Grausame Vorstellung des WT SCS - Funny Drivers jubeln

8.WT SCS Saisonrennen auf dem Pocono Raceway in Pennsylvania

Thomas Schlösser gewann sein erstes Rennen auf dem Pocono Raceway. Wie im letzten Rennen, sicherte sich Conrad Wegener auch im achten Lauf der Saison die Pole. Auch diesmal verlor er früh die Führung und verursachte kurz darauf die erste von elf Yellows. Schlösser ging in der vorletzten Unterbrechung ein Risiko ein und entschied, dank der letzten Caution, das Rennen für sich.

Am 4. Juni stand Pocono auf dem Plan. Die einzige Strecke im Nascar-Kalender mit drei Kurven. Dazu hat jede Kurve auch noch unterschiedliches Banking, was das Fahren nicht gerade erleichtert. 16 Fahrer fanden den Weg in den US-Bundesstaat Pennsylvania. Auch diesmal meldeten sich zwei Gaststarter. Michael Schymura und Karl Stikkelbroeck begleiteten, mehr oder weniger erfolgreich, das Rennen.

von der zweiten Position aus startete. Den dritten Startplatz erfuhr sich Claudio Ferrera mit 52.761. Dahinter starteten Thomas Schlösser und Uwe Berger.

Wie immer herrschte in allen Sessions 70° Fahrenheit, klares Wetter und kein Wind. So ging es auch ins Rennen. Den Start konnte Wegener noch fürs sich entscheiden und führte ganze vier Runden das Rennen an, bis er die erste Kurve schlecht heraus beschleunigte und Kormany die Führung übernahm.

Doch Wegener wollte die Führung zurück und fuhr voll auf Angriff. In T3 hatte Kormany einen leichten Quersteher und bremste leicht. Wegener klebte ihm am Heck und musste stärker bremsen, um ihn nicht abzuschießen. Zu stark, denn nun drehte sich er direkt in die Linie von Ferrera, der ihn an der Seite rammte und so zum überschlagen brachte.

Pole, aber dann nach sechs Runden... Jörg mit leichten Problemen in T3, ich schnell auf die Bremse um nicht reinzurauschen. Wagen weg, Claudio nimmt mich seitlich und ich überschlage mich. Sorry Claudio, hattest auch leichten Schaden davongetragen."



Ferrera konnte mich leicht eingedrückter Motorhaube weiterfahren. Die meisten Fahrer nutzten diese frühe Unterbrechung für einen Boxenstopp.

Restart in Runde neun, sechs Runden später die zweite Yellowflag. Gaststarter Karl Stikkelbroeck drehte sich. Kormany nahm einen Satz neue Reifen und musste damit seine Führung an Ferrera abgeben. In der Restartrunde traf es diesmal Uwe Berger. Er drehte sich in Kurve drei.

In der 22. Runde gab es dann den dritten Restart des Rennens. Zwei Runden später explodierte Marko Reinhardts Motor, Ausgangs der ersten Kurve und er drehte sich ins Gras. Obwohl Reinhardt der Letzte war, und somit niemanden in Gefahr brachte, entschieden sich die Nascar-ReKos zum vierten Mal die gelbe Flagge zu schwenken. Beim Restart in der 27. Runde verlor Stikkelbroeck anscheinend etwas die Konzentration und schubste Michael Schubert an. Obwohl Schubert nichts weiter passiert war, stellte Stikkelbroeck seinen Wagen, direkt beim Restart, auf dem Asphalt ab.



Die schnellste Runde im Qualifying brannte erneut Conrad Wegener in den Asphalt. Mit 52.529 war er genau 0.141 sek schneller als Teamkollege Jörg Kormany, der

Motor aus, Rennen vorbei hieß es für den sichtlich enttäuschten Wegener: "Ja was soll man sagen... War eigentlich ein guter Anfang.

Nur dumm, dass dabei die fünfte Caution ausgerufen wurde. Es wollte einfach kein vernünftiges Rennen werden. Auch beim fünften Restart, wurde noch in der selben Runde die sechste Yellowflag geschwenkt.



Volker Dudziak verlor ebenfalls in Kurve drei die Kontrolle und drehte sich. Schlösser gelang es trotzdem noch in dieser Runde die Führung zu übernehmen.

In der 38. Runde löste Joe Steindl die siebente Unterbrechung aus. Er verlor im Kampf mit Ferrera seinen Wagen und rutschte in dessen Infinity Racing-Teamkollegen Carsten Scheid. Steindl beschädigte sich dabei Front und Heck und auch noch den Wagen von Berger, der nicht mehr Ausweichen konnte. Schlösser nutzte die Unterbrechung und ging an die Box, Schubert blieb draußen und sammelte fünf Extrapunkte.

In der 43. Runde drehte sich erneut Berger, diesmal aber an einer ungefährlichen Stelle, sodass auch keine Caution ausgerufen wurde. Die kam dafür eine Runde später. Wie schon in Lowe's schoss Klaus Wagner Axel Köster ab. Köster hatte aber noch Glück und musste in der Box nur seine rechte Seite reparieren lassen.



Köster ist zum zweiten Mal Opfer

Schubert gönnte sich einen Boxenstop, Ferrera übernahm wieder den Platz an der Sonne. Und nun gab es endlich einen längeren Grünstint.

Ferrera konnte 16 Runden lang die Führung halten, bis Kormany ihn in der 61. Runde ablöste. Zeitgleich gingen Scheid und Ferrera in der 74. Runde an die Box und eröffneten so als erste die Boxenstops unter grün. In der 80. kam Schlösser rein, der Führende

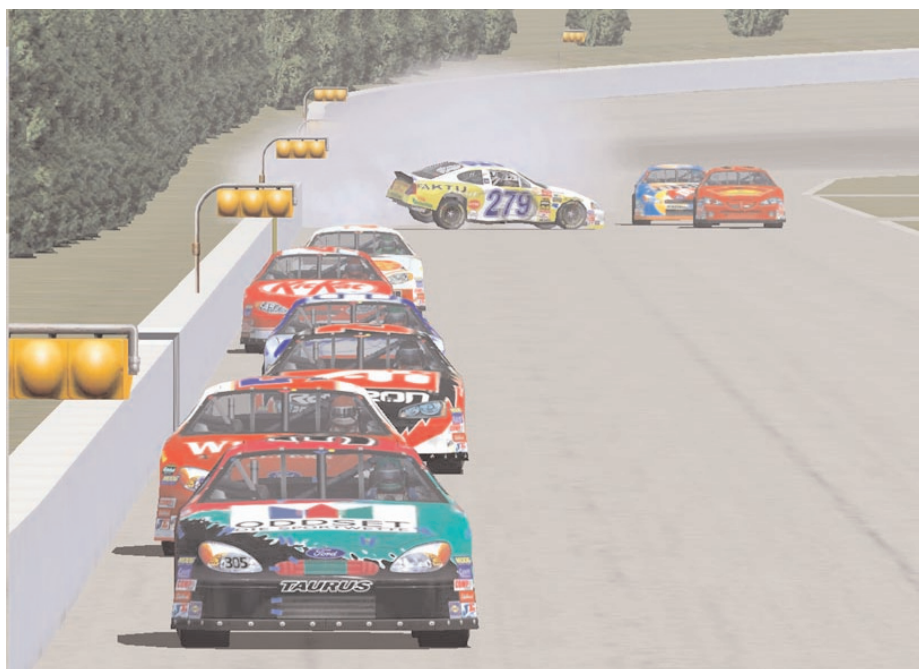
Kormany zwei Runden später. Wagner übernahm für drei Runden die Führung. Währenddessen war Nikolaus Neumann in der Box zu schnell und musste eine Stop-and-Go-Strafe absitzen. Wahrscheinlich noch etwas verärgert über seinen Fehler, fuhr er in der 86. Runde T3 zu schnell an und drehte sich. Zum neunten Mal wurde die gelbe Flagge geschwenkt und für Neumann war das Rennen vorbei. Die Führungsgruppe kam zum erneuten Boxenstop rein, Wagner konnte draußen bleiben, da er in der Box war, als die Yellow ausgelöst wurde. Kormany fackelte nicht lange und schnappte sich die Führung, noch in der Restarrunde. Wagner hätte sich danach beinahe in T2 gedreht, verlor aber nur zwei Plätze.

Kormany fuhr wieder vorne weg und hatte bei nur noch zehn zu fahrenden Runden einen Vorsprung von 5,5 sek auf Schlösser. Aber das Rennen sollte nicht unter grün enden. Wie Wagner in der 44. Runde, schoss Dudziak Köster in der 112. Runde ab. Wieder in Kurve eins, aber diesmal mit eingedrücktem Heck für Köster. Nun war die Frage ob man noch mal in die Box ging oder draußen blieb. Kormany, Wagner, Ferrera und Scheid entschieden sich fürs erste, Schlösser blieb draußen und übernahm so die Führung. Wagner hatte allerdings einen schnelleren Stop als Kormany und zog so auf P2. Aber Schlösser seine Taktik ging auf, in der 117. Runde wurde noch eine Yellow ausgelöst. Gaststarter Michael Schymura drehte Ausgangs der zweiten Kurve Dudziak um.

So gewann Thomas Schlösser sein erstes WT SCS Rennen dieses Jahr. Zweiter wurde Vorjahresmeister Klaus Wagner vor Jörg Kormany. Auf den Plätzen vier und fünf beendeten Ferrera und Scheid ihr Rennen. Dahinter landeten Schubert, Schymura, Köster, Dudziak und Steindl.

Die meisten Führungsrunden holte sich Kormany mit 57 Stück. Die schnellste Rennrunde fuhr Conrad Wegener im sechsten Umlauf. Eine 53.102. Highest Climber wurde Klaus Wagner. Er startete vom letzten, den 16. Platz und landete am Ende auf dem zweiten.

aus Pocono Conrad Wegener



Die letzte Rennentscheidende Yellow

Jirak siegt in Monaco Saupe geht in Führung

Schweres DOM-GPL Rennen mit packenden Zweikämpfen

Nach einem packenden Rennen, und langem Zweikampf mit dem später mit Motorschaden ausgefallenen Olli Reinhold, siegte Marcus Jirak am Ende der 100 Runden im Fürstentum deutlich vor Andreas Wilke und Marco Saupe. Mehr als die Hälfte der gestarteten Fahrer kam in die Wertung, ein hervorragendes Ergebnis für dieses herausfordernde Rennen.

Mitte Mai fand sich die DOM-GPL im Fürstentum Monaco zu ihren vierten Saisonrennen ein. Auf der engen Strecke entlang Leitplanken und Mauern ist es schon eine große Herausforderung überhaupt in dem 100 Runden dauernden Rennen die Zielfahne zu sehen. Kombiniert man das mit den Anstrengungen enger Zweikämpfe ist ein herausforderndes Rennen gegeben. Da auf der Strecke keine langen Geraden vorhanden, und der Fahrer wichtiger als das Material ist, gab es auch wie fast immer Cooperfestspiele.

Im ersten Qualirennen siegte wie erwartet Thomas Horn, ebenfalls nicht unerwartet vor dem Monaco und Cooperspezialisten Rene Beitz. Martin Engel belegte Rang drei vor Andi Wöhlk, Björn Fietz, Thorsten Kaul und Peter Neuendorf.



Kein Glück für Beitz

Lauf zwei war stärker besetzt und auch härter umkämpft. Mit Olli Reinhold siegte auch hier der Favorit, vor Marcus Jirak, und Andy Wilke.

Es folgten Roland Rauch, Alex Marx, Timo Föller, Ralf Ebert, Mick Chapman, Manfred Leitner und Marco Saupe. Letzterer wurde zwar kurz vor Rennende von einem Fahrer mit rosa Helm aus dem Rennen geworfen, lag aber durch das Qualireglement auf P6 der Gesamtwertung, so dass die vordere Hälfte der Startreihenfolge für den Endlauf wie folgt aussah: Reinhold, Jirak, Horn, Beitz, Wilke, Saupe, Rauch, Marx (alle Cooper).

Das Feld ging gesittet auf die Reise, Marcus Jirak übernahm vor Olli die Spitze, Rene kam vor Thomas auf P2 und auch Alex konnte an Marco vorbeigehen. Allerdings hatte Roland Pech, denn er konnte durch technische Probleme noch nichtmal über die Startlinie fahren. Auch musste Thorsten seinen Wagen schon nach einer Runde abstellen. Dritter Ausfall wurde kurz darauf Mick Chapman. Die Tatsache dass es zunächst keine weiteren Überholmanöver gab, heisst nicht dass es ein langweiliges Rennen war, denn es fanden sich mehrere enge Gruppen.

Vor allem das Führungsduo gab es sich mächtig, und auch Rene und Thomas bleiben dicht beisammen. Hinter Andy Wilke waren auch Alex und Marco, sowie Ralf, Björn und Timo und Peter, Manfred und Martin nur durch wenige Meter getrennt.

An der Spitze gab es dann einen ersten Führungswechsel durch einen Fehler von Marcus.

Doch Olli erfreute sich dieser Position nur kurz, denn auch er baute wenige Runden später einen Fehler ein. Im Mittelfeld löste sich die vordere der Dreiergruppen leider durch Ausfälle von Björn und Timo auf, letzterer mit Tonproblemen.



Engel und Leitner

In der Verfolgergruppe war es dann an Alex einen kleinen Fehler einzubauen, durch den Marco vorbeiging, Alex krallte sich in der Folgezeit an dessen Heck fest.

An der Spitze ging es weiterhin Rund - Olli kurz in Führung, aber wenige Runden darauf wird der Spiess wieder umgedreht. Zur Rennmitte dann der nächste Ausfall - Thomas hatte bis zu einem kleinen Zeitverlust direkt hinter Rene gehangen, doch dann musste der Meisterschaftsführende seinen Cooper abstellen. Rene lag damit komfortabel auf P3, denn Andy lag doch schon eine gewisse Distanz hinter ihm. Marco und Alex konnte man mit einem Handtuch zudecken. Weiter folgten als Einzelfahrer Andi und Ralf vor der immer noch bestehenden Truppe Peter, Manfred, Martin.

Kurz darauf hatte dann aber das Duell an der Spitze ein Ende, als Ollis Maserati-Motor den dienst quittierte. Und auch sonst schien eine schlechte Ladung der italienischen Motoren geliefert worden zu sein.

Denn nur einige Runden darauf erwischte es den neuen zweiten Rene Beitz mit dem gleichen Defekt.



Damit lag Marcus jetzt mit großem Abstand vorn, und hinter Andy ging es zwischen Marco und Alex um den letzten Platz auf dem Stockerl.



Allerdings konnte sich Marco nach Fehlern von Alex leicht absetzen und kam sogar Andy noch einmal

nahe, doch kam er nicht an den Zweiten der beiden letzten Saisons heran.

Auch wenn er es am Ende ruhig anging gewann Marcus mit einer Runde Vorsprung. Dahinter kamen Andy Wilke und Marco Saupe knapp hintereinander auf die Podiumsplätze. Rang 4 ging an Alex Marx. Dahinter mit größerem Abstand, aber im Ziel Andi Wöhlk, Ralf Ebert, Peter Neuendorf und Manfred Leitner. Und auch Martin Engel lag als Neunter noch geradeso in der Wertung. 9 Zielankünfte in einem 100% Pro-GP sind eine beeindruckende Bilanz aller Teilnehmer.

In der Gesamtwertung führt nun zum ersten mal Marco Saupe, doch Andy Wilke liegt ihm dicht auf den Fersen. Auch Thomas Horn ist trotz des Ausfalls in direkter Schlagdistanz.

Weiter geht es im August mit dem zweiten großen Rennen: Nürburgring. *Marco Saupe*

dadurch an Soeren und Andy vorbei und Alex Marx gleich an allen drei. Im Mittelfeld war vor allem Axel Dorner Opfer des Staus und verlor Plätze. Marco liess Andy aber noch im Verlauf von Runde 1 wieder passieren, und Alex strandete nur wenige Meter später als erstes Opfer der Hafenschikane. Fredy legte inzwischen ein irres Tempo vor, so fuhr er die schnellste Runde des gesamten Rennens in Runde 2! Das hatte zur Folge, dass er nach seinem Stop nur Stefan Gawol hatte passieren lassen müssen. Dahinter lagen Tobi vor Andy und Marco vor Indy, Soeren und Mick. Dann konnte Fredy nach einem Problem von Stefan in der Schikane sogar die Führung wieder übernehmen. Wenige Runden später kam es zu einem zweiten Überholmanöver BRM vs Cooper als Andy Tobi schnappte und sofort die Jagd auf Stefan begann. Indy und Mick waren inzwischen ausgefallen, so dass Soeren am Heck von Marcos BRM hing. Axel arbeitete sich inzwischen durch das Feld langsam wieder nach vorne. Andreas Wendt hingegen hatte einen herben Dämpfer im Titelkampf erlitten, da er es war dem ein Fehler unterlief, und er somit den Lotus abstellen musste.



Entscheidung in der Hafenschikane

Während Andy den Weg an Stefan vorbei suchte gewann Fredy trotz eines Fehlers im letzten Drittel klar. Stefan behielt Rang 2 vor Andy, der damit keine Meisterschaftschancen mehr hatte.

Tobi behielt P4 vor Marco und Soeren, dahinter Axel, Guido Pigorsch, Michael Kohlbecker und Thomas Fischer. 10 Mann im Ziel sind für Monaco ein respektables Ergebnis.

Durch Andreas Ausfall war die Meisterschaftssituation auf einmal klarer. Fredy genügte ein fünfter Platz, um selbst bei einem Sieg von Andreas den Titel zu holen.

Eugster holt sich den Titel

Saisonfinale des JRC in Monaco und Castle Combe

Die 9. Saison der GGPLC ging mit den Rennen in Monaco und Castle Combe zu Ende. Im JRC gab es dabei ein spannendes Duell zwischen Lotuspilot Andreas Wendt und dem BRM Fahrer Fredy Eugster.

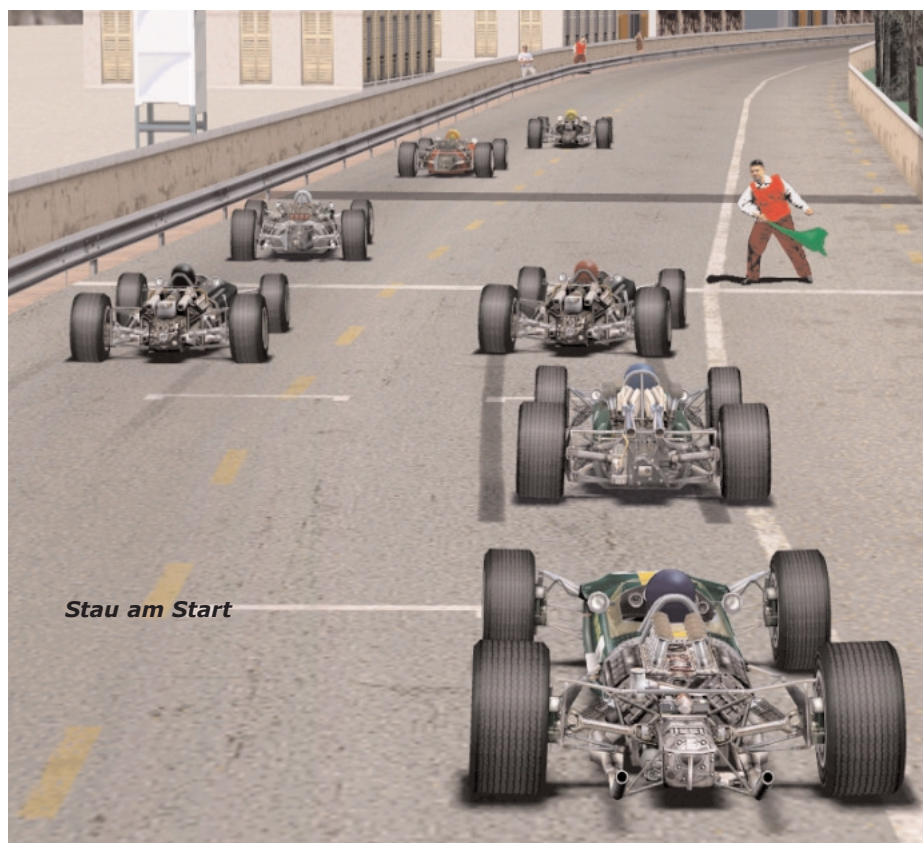
Vor dem Rennen im Fürstentum sorgte eine Mitteilung der Reko für eine weitere dramatische Note:

Beide Titelaspiranten hatten auf dem Stadtkurs eine Stop&Go Strafe in Runde 3 anzutreten, da sie beide eine Teilschuld für den Startunfall in Lime Rock angelastet bekamen. Im Qualifying zeigten sich dann unterschiedliche Strategien wie die Fahrer mit der Strafe umzugehen gedachten.

Fredy holte sich klar die Pole Position und hoffte mit seinem Speed, in den Trainingstagen hatte er zwischenzeitlich den WR aufgestellt, auch nach dem Boxenstop möglichst weit vorn zu liegen.

Andreas hingegen startete von ganz hinten und wollte allem aus dem Weg gehen, in der Hoffnung von Fehlern der anderen zu profitieren. Die weiteren Startplätze im vorderen Drittel gingen an Stefan Gawol (Coo), Andy Wilke (BRM), Tobi Walter (Coo), Soeren Scharf (Bra) und Marco Saupe (BRM).

Am Start gab es ein wenig Trouble, da Andys BRM nur sehr schwer in die Gänge kam - Marco ging



Stau am Start

Aber kein Grund zur Entspannung, denn ein Ausfall konnte alle Träume zerplatzen lassen.

In Castle Combe war die GGPLC erstmal zu Gast. Der Kurs ist zwar sehr kurz, aber zweikampftauglich.

Im Quali legte Andreas Wendt eine deutliche Pole Position vor.

Aber Fredys zweiter Platz deutete an, dass der BRM Pilot gute Chancen hatte.



Das Verfolgerfeld am Start

Sein Teamkollege Andy Wilke folgte auf P3 vor Soeren Scharf, Axel Dorner und Stefan Gawol.

Das Feld sortierte sich sauber ein wobei es zu keinen nennenswerten Positionsänderungen kam. Andreas zog vorn sofort weg, vielleicht auch um Fredy zu einem Fehler zu verleiten.

Der hielt sich aber zunächst auf P2. Weiter hinten schied Doc Dietmar Scholz in seinem letzten GGPLC Rennen (die Redaktion hofft aber, dass es wie schon oft in der Geschichte zu Kohlbeckereien kommt) aus.



Meister Fredy Eugster

Zur Rennmitte gelang es dann Andy an Fredy vorbeizugehen, doch auch Rang 3 war ja für den Titel mehr als ausreichend, und das BRM Duo konnte sich zunehmend vom Verfolger Soeren absetzen. Axel musste seine Saison mit Pech beenden - ein Motorschaden kostete ihn Rang 6.

Dahinter lag Eberhard Mulack (Fer) im Heck von Marco Saupes BRM, fand aber keinen Weg vorbei.

Damit gewann zwar Andreas Wendt nach 37 Runden das Rennen auf der englischen Klubstrecke, aber Fredys dritter Platz hinter Andy reichte ihm zum Titel. Die weiteren Plätze gingen an Soeren Scharf, Stefan Gawol, Marco Saupe, Eberhard Mulack, Tobi Walter, Guido Pigorsch, Mick Chapman, Maerte Gabriel und Werner Reichert.

In der Meisterschaft ging Rang zwei an Andreas Wendt vor Andreas Wilke. Stefan Gawol konnte sich noch Rang 4 von Marco Saupe schnappen. Saison 10 wird Anfang August auf dem Ring gestartet, die Anmeldung wird im Forum angekündigt werden.

Marco Saupe

BRM-Endspurt kam zu spät

JCC Saisonfinale - Björn Fietz ist Meister

Das Finale der GGPLC-Saison wurde mit den beiden Rennen in Monaco und Castle Combe ausgetragen. Nach einer schwächeren Phase der BRM-Aliens Thomas Horn und Oliver Reinhold war Björn Fietz (Lotus) kaum noch von der Spitze der Gesamtwertung zu verdrängen. Aber, wie man weiß, ist auch im Motorsport - zumal im virtuellen - vieles möglich ...

Rennen 9: Monaco, 22.05.2005

Zum Abschluß der GPL-Monacowochen mit vorhergehendem DOM-Lauf gastierte der GGPLC-Troß im Vorprogramm des gleichzeitigen Formel 1-Rennens der Neuzeit auf dem berühmten Stadtkurs.

Immerhin 16 verwegene Piloten fanden den Weg ins Fürstentum, unter ihnen einmal mehr ein neuer Ferraripilot, Andreas Oder, als Nachfolger von Norman Hiller, der in den Rennen zuvor aliengleich debütierte, jedoch aus beruflichen Gründen die Saison beenden mußte.

Die ausgewiesenen Monacospezialisten Reinhold und Chris Wöhlk (Honda) setzten im Training die Maßstäbe, jedoch konnte auch Fietz ein Zeichen setzen, indem er sich zwischen die beiden schob und so seine Titelambitionen untermauerte. Auch wenn die meisten übrigen Piloten, allen voran Horn, ebenfalls zügig unterwegs waren, schien ein Sieg unterwegs zu sein, indem er sich zwischen die beiden schob und so seine Titelambitionen untermauerte. Auch wenn die meisten übrigen Piloten, allen voran Horn, ebenfalls zügig unterwegs waren, schien ein Sieg unterwegs zu sein, indem er sich zwischen die beiden schob und so seine Titelambitionen untermauerte.

Im Rennen selbst regierte zu Beginn die Vorsicht, schließlich kennt jeder GGPLC-Pilot die eine oder andere Startcrash-Geschichte in Monaco, meist aus eigener Erfahrung. Besonders zaghaft ging dabei Fietz zu Werke, denn er verlor gleich zwei Plätze, die umgekehrt Horn gutmachen konnte. Lediglich am Ende des Feldes gab es darüber hinaus Positions-

wechsel, ansonsten passierten fast alle Fahrer unfallfrei die Hafenschikane zum ersten Mal, nur Maaki Stiepel und Andi Wöhlk (beide Eagle) wurden Starttrundenopfer.

Die Hafenschikane spielte dann wenige Runden später bei einer rennbeeinflussenden Szene eine große Rolle. Nachdem sich das Feld, nicht zuletzt durch das Höllentempo des führenden Reinhold, bereits gehörig auseinandergezogen hatte, verlor Hajo Schmitz (Lotus) die Kontrolle über seinen Boliden, der nachfolgende Fietz konnte zwar ausweichen, verlor aber soviel an Tempo, daß er einen weiteren Platz an Martin Engel (Brabham) abgeben mußte und auch in der Folgezeit diesen Boden nicht wieder gutmachen konnte.

kein Fahrer dieser Teams mehr im Feld befindlich war. Während Oliver Barz (Ferrari), als guter Sechster ins Rennen gegangen, durch eine verkorste Runde zwei Plätze verlor, mußte nach rund der Hälfte des Rennens der zweite Brabhampilot Felix Krohn das Rennen beenden.

In der Tat war die Auflistung der Ausfälle des Rennens neben der exorbitant guten Performance von Reinhold und der erfolgreichen Zielankunft von Debütant Oder das weitgehend Erwähnenswerte in einem Lauf, der eher von dem Wunsch der Piloten, die Zielflagge zu sehen, zeugte. Für Fietz bedeutete dieser Sicherheitsgedanke immerhin die Meisterschaft im JCC, die auch die Alienfahrt Reinholds - mit einer schnellsten Runde von 1:25,1 - nicht mehr verhindern konnte.



Allerdings war ihm auch der fünfte Platz, wenn er ihn nur ins Ziel bringen konnte, genug für die vorzeitige Meisterschaft, soviel war zu diesem Zeitpunkt klar.

In der Zwischenzeit waren mit Volker Klement (Cooper) und Herbert Kulha (Eagle) weitere Fahrer Opfer des engen Stadtkurses zu beklagen, so daß bereits in diesem frühen Stadium

Glückwunsch an den Meister, dessen Dominanz insbesondere in den Qualifyings in den Annalen dieser Saison hängenbleibt.

Ergebnis Rennen Monaco:

1. Reinhold, 2. Horn, 3. C.Wöhlk, 4. Engel, 5. Fietz, 6. Ralf Ebert (Honda), 7. Andreas Kröger (Lotus), 8. Barz, 9. Oder

Rennen 10: Castle Combe, 05.06.2005

Das für Meisterschaft im JCC bedeutungsarm gewordene Finalrennen auf der Clubstrecke zu Castle Combe waren nur noch 13 Fahrer zu begrüßen, was jedoch nicht den Unterhaltungswert schmälern sollte, denn es erreichten nur fünf Fahrer das Ziel.

Aber alles der Reihe nach erzählt: Wie so oft in dieser Saison konnte Fietz sich die Pole Position sichern, dieses Mal vor dem gut trainierten Nils Plonus (Cooper) und Reinhold, der in Abwesenheit von Horn noch Chancen auf Platz zwei der Gesamtwertung hatte. Aber auch die nachfolgenden Fahrer in der Startausstellung, Ebert, Robert Kniest, Klement und A.Wöhlk, konnten sich auf der engen, flachen und kurzen Strecke bei dem einen oder anderen Ausrutscher der Spitzenfahrer Hoffnungen auf einen Podiumsplatz machen.



Wie zutreffend diese Hoffnungen waren, zeigte für die späteren Zweit- und Drittplazierten A.Wöhlk und Kröger, der gar von Startplatz 10 losfuhr, der Rennverlauf, der für viele übrige Fahrer von Pech und Pannen geprägt war. Ein "Highlight" war bereits der Start, bei dem Kniest sein Hondamotor explodierte. Die erste Runde überstanden zwar sonst alle anderen Fahrer, aber wenige Runden später war Schluß für Ebert, Schmitz und Klement. Während jedoch ersterer seinen virtuellen Boliden an ein Schild neben der Strecke setzte, war für letzteren nach einem Unfall Schluß. Kurzer Blick auf unsere Podiumskandidaten:

Wöhlk war nach dieser schadensträchtigen Runde bereits Vierter, Kröger immerhin Siebter.

Die nächsten Ausfälle zwei Runden später betrafen Kulhas Eagle und Reinholds BRM, letzterem versagte das Triebwerk den Dienst. Wöhlk rückte bereits zu diesem Zeitpunkt auf Platz drei vor, Kröger war nun schon Fünfter.

Nebenbei bemerkt: Zu diesem Zeitpunkt führte, etwas überraschend, aber durchaus verdient der spätere Sieger Nils Plonus, der von einem Fehler des Polesitters Fietz profitieren konnte, von diesem aber noch einige Runden unter Druck gesetzt wurde ... bis auch ihm das fragile Lotusaggregat platzte. Wöhlk nun Zweiter, Kröger Dritter, denn er hatte sich zwischenzeitlich an Barz vorbeischieben können.

Zu guter Letzt schied - bereits im letzten Renndrittel angekommen - Krohn, ebenfalls durch ein auf-

dringliches Entfernungsschild attackiert, aus, was zwar keinen Einfluß mehr auf die Podiumsplatzierungen mehr hatte, Ferrarimann Oder jedoch hinter Barz Rang fünf bescherte.

Für alle Fahrer, die das Ziel erreichten, war es die beste Saisonplatzierung, sie verdienten sich diesen schönen Saisonklang durch überlegte Fahrt auf der offenbar sehr selektiven Strecke.

Ergebnis Rennen Castle Combe:
1. Plonus, 2. A.Wöhlk, 3. Kröger,
4. Barz, 5. Oder *Martin Engel*

Fahrer vorstellung

Name: Oliver Reinhold
Nickname: Oberolli(en)
Alter: 23
Beruf/Position (außer Rennfahrer): EDV/Logistik
Wohnort: Triptis/Thüringen
In VR-GPL aktiv seit:
nachschatz Oktober 2001 steht hier.
Andere Rennligen (nicht GPL):
Was, es gibt auch andere Rennspiele?
Funktionen im VR:
Sich über Add On Tracks beschweren.
Auto im JCC: BRM
Blickwinkel:
F10-Sicht (Schande über mich)
Steuerung: Lenkrad, FFB deaktiviert
Setups: Klaue ich meist von Aliens und verschandel sie bis zur Unkenntlichkeit.
Größter VR-GPL-Erfolg:
Deutscher Online Meister 2004
Größtes VR-GPL-Desaster:
Hm, gar nicht so einfach. Aber 3 Strafen in einer Saisonhälfte letztes Jahr sind auch was oder?
Charakteristisch für den Fahrstil:
Zu hohe Risikobereitschaft, Ungeduld.
Große fahrerische Stärke:
Mein Untergewicht lässt sogar den BRM noch recht flink wirken.
Große fahrerische Schwäche:
Kann keine Rennen einfach nach Hause fahren.
"GPL ist das Größte, weil ...":
Die Community drumherum seinesgleichen sucht und man sich auch nach 7 Jahren noch viele Zehntel finden kann.
Sonstige Hobbies:
Radfahren, alles von Kylie sammeln was es gibt.
Was ich den RS-Lesern schon immer sagen wollte:
Das Engagement aller VR-Verantwortlichen ist wirklich bewundernswert. Hut ab!
Was die RS-Leser noch von mir wissen sollten:
Hm, eventuell dass ich mich für den absolut untypischen GPL-Fahrer halte. Statt Metallica höre ich Kylie, statt Bier trinke ich Cola und statt nem tiefergelegten Auto fahre ich nen Jeep.

Debütanten konnten teilweise erfolgreich punkten

ES GT2 Enna-Pergusa Samstag

Überleben" war die Devise der Veranstalter vom VR.e.V. für die Rennen der ES in Enna. Auch das GT2 Grid vom Samstag musste zugeben, dass diese Devise ihre Berechtigung hat. In der Qualifikation setzte sich Neuling in der ES und bekannter "Schnellfahrer" Tobias Schlottbohm durch. Die abtrocknende Piste bereitete einigen Teilnehmern viele Probleme und entsprechend riesig waren die Abstände zwischen Pole und den hinteren Rängen. Zweiter im Quali wurde Martin Bals und Dritter Dirk Klinkenberg, welcher auch sein Debüt in der ES gab.



Klinkenberg vor Doenicke

Das Rennen wurde bei schönem Wetter gestartet und endete auch unter diesen Bedingungen. Es gab drei Fahrerverluste zu Beginn des Rennens, zu denen auch Gabriel Fürstner gehörte, der wegen des 1FPS-Bugs mit seinem Mosler an einer Mauer zerschellte.



Kriebel gefolgt von Lueg

Ohne große Mühen setzte sich Tobias Schlottbohm bis zur Rennhälfte 20 Sekunden von Martin Bals ab, der wiederum 12 Sekunden auf Dirk Klinkenberg und Uli Doenicke war. Bei seinem Boxenstopp fuhr Bals dann jedoch zu schnell.

Eine Stop-and-Go Strafe war die Folge. Klinkenberg dadurch 2er hinter Schlottbohm. Der verschwand mit seinem Wagen spurlos in Runde 34 von 61 mit einem Verbindungsabbruch. Uli Doenicke ein ausgemacht schneller und dabei extrem konstant fahrender GT2 Pilot, hatte in den vorherigen zwei Rennen mit einem Sieg und einem 2ten Platz bewiesen, dass mit Ihm zu rechnen sein muss und auch hier ergriff er nun die Initiative und überholte Dirk Klinkenberg, als dieser einen kleinen Fahrfehler am Ausgang der 2.en Reifenschikane hatte. An dritter Stelle befand sich Pascal Scheiwiller, dem jedoch der Motor platzte. Bals war jetzt Dritter, aber nicht mit der Konstanz und Renngeschwindigkeit wie in der ersten Hälfte. Er von Uwe Kriebel überholte, der sich ins vordere Feld vorgearbeitet hatte und er setzte sich erfolgreich ab.



Schlottbohm

Ulrich Doenicke gewann auch dieses Rennen vor Dirk Klinkenberg und Uwe Kriebel. Die GT2-ES hat mit den HPM-Devils (Doenicke/Link) wohl zur Zeit das Team mit den größten Chancen auf den Titelgewinn, denn beide sind bisher immer erfolgreich in der den Top5 zu sehen und die herausragenden Leistungen von Doenicke beschenken dem Team jetzt schon einen Vorsprung von 32 Punkten (Gesamt 161) auf die drei Verfolgerteams, welche alle in 120er Punktebereich sind. Fazit: die GT2 hat rasant spannende Rennen und noch Platz für zwei, drei Teams. Also: "Teampartner suchen, einsteigen und mitfahren"

Martin Bals

Sieger des Paint - Votings April

Nascar 2003

Platz 1 =
Powerade Chevy von Tobi Schmelz
5 Stimmen

Platz 2 =
home depot chevy (Schmelz) &
mastercard Ford (Piplat)
jeweils 2 Stimmen

Platz 3 =
Unocal Charger(Diepenbruck) ,
Obi Charger und Dupont Chevy
(beide Schmelz)
je 1 Stimme

Die anderen gingen leider leer aus

GTP:

Platz 1 =
O2 Sauber (T. Rosner)
9 Stimmen

Platz 2 =
Minolta Toyota (Lemi)
2 Stimmen

Platz 3 =
Simracers Nascar Special Ritter
Sport Sauber (Magnus Randy)
1 Stimme

Lfs:

Platz 1 =
New Century
5 Stimmen

Platz 2 =
S-Line (J. Janssen)
4 Stimmen

GTR:

Platz 1 =
#925 Cup Porsche von C. Guler
5 Stimmen

Platz 2 =
AVR Viper von C. Zelfo
3 Stimmen

Platz 3 =
#905 Cup Porsche von O. Woyna
2 Stimmen

GTR

Dritter Sieg in Serie für Ettig

Enger Dreikampf in Donington um Tabellenspitze in der LigaHQ-GT-Pro #1

In einem dramatischen und an Spannung kaum zu überbietenden Regenrennen in Donington Park holte sich Ettig seinen vierten Saisonsieg. @Ukyo machte in seinem zweiten Rennen bei LigaHQ den Lister-Doppelsieg perfekt, während brando mit dem dritten Platz im Rennen die Tabellenführung eroberte.

Im trockenen Qualifying ließ noch Thunder(GER) sein Können mit der schnellsten Zeit aufblitzen und startete damit neben Thomas Ettig aus der ersten Reihe. Pünktlich zu Rennbeginn zogen jedoch dunkle Wolken über die Strecke und sorgten ab der ersten Sekunde an für eine regenüberflutete Strecke mit höchster Aquaplaninggefahr. So mussten alle Fahrer ungeübt mit der nassen Piste klar kommen und ihre Setups auf gut Glück auf die neuen Verhältnisse in den wenigen Sekunden vor dem Rennstart anpassen.

Thunder(GER) machte zunächst das Beste aus seiner Führungsposition und legte gleich von Beginn an ein rasantes Tempo vor. Ettig hingegen musste noch in der ersten Runde seinen zweiten Platz an den ebenfalls blendend aufgelegten brando abgeben, und auch @Ukyo drängte schon von hinten, um nach vorne zu kommen.

Doch in Runde vier machten innerhalb weniger Sekunden sowohl Thunder(GER) als auch brando entscheidende Fehler, so dass das Lister-Duo Ettig/@Ukyo zum ersten Mal die Spitze übernahm.

Drei Runden später hörte der Regen jedoch auf, und die Strecke begann langsam abzutrocknen. Einige Fahrer gingen daraufhin gleich das Risiko ein, auf Trockenreifen zu wechseln (darunter auch Ettig und Dejan77), während die meisten weiterhin auf ihre Regenreifen vertrauten und ihren ersten Stopp noch etwas hinauszögerten, um im Zeitfenster für eine Zwei-Stopp-Strategie zu bleiben.

Der letzte der Spitzenleute, der an die Box ging, war 360ModenaGTR, nachdem er kurz zuvor vom von den abtrocknenden Verhältnissen profitierenden Ettig von der Führungsposition abgelöst worden war. Dejan77, der wie erwähnt ebenfalls zu den Ersten gezählt hatte, die auf Trockenreifen wechselten, war bereits auf dem hervorragenden zweiten Platz, hinter ihm brando auf drei.

Doch nach der kurzen Trockenphase folgte zum Leidwesen der geplagten Fahrer ein weiterer Regenschauer, was das Klassement erneut durcheinander wirbelte.

Ettig kam nach seinem Halt und dem Aufziehen der erlösenden Regenreifen direkt vor den beiden wieder auf die Strecke und verteidigte seine Spitzenposition erfolgreich, während @Ukyo Dejan77 in einer unüberlegten Aktion in den Kies und damit aus dem Rennen um die Podiumsplätze beförderte.

Mit seiner Zwei-Stopp-Taktik gewann Ettig schließlich das Rennen souverän. @Ukyo konnte aber trotz eines kurzen Splash-and-Dash-Stopps zwei Runden vor Schluss den zweiten Platz vor dem ebenfalls nur zweimal an der Tanke gewesenen brando verteidigen.



Die Ferrari-Fahrer im Dreikampf am verregneten Start in Donington

Ettig wagte erneut den Ritt auf der Rasierklinge und blieb trotz starken Regens auf Trockenreifen, um seinen frühen ersten Stopp auszugleichen und nur noch einmal bis zum Rennende halten zu müssen, während alle anderen schnell auf Regenreifen umsattelten und damit in den meisten Fällen noch einen dritten Stopp vor sich hatten. Zu diesen Dreistoppers gehörten auch die nun Zweit- und Drittplatzierten Dejan77 und @Ukyo.

Dejan77 erbt nach seinem dritten Halt zwei Runden vor Schluss, der ihn zunächst auf Platz fünf zurückwarf, auf den letzten Metern doch noch den vierten Rang von (RTX)-Mr.X, weil der - genau wie Dejan77 in Enna - nicht wissend, dass er bereits auf seiner letzten Runde war, kurz vor der erlösenden Ziellinie noch zum Tanken ging und sich seine Box leider knapp vor dem Ziel befand. Doch zu Rang fünf hat es für Mr.X trotzdem noch gereicht, zumal die

nächstplatzierten, x_KERKERMEISTER_x und 360ModenaGTR, bereits überrundet waren.

In der Meisterschaft übernahm nun brando die Führung vom bisherigen Spitzenreiter Dejan77, der seinerseits drei Punkte zurückliegt. Ettig schob sich mit seinem Sieg aber noch zwischen die beiden mit lediglich einem Punkt Rückstand auf den Platz an der Sonne. So ging es ins sechste Saisonrennen in die Abenddämmerung von Spa-Francorchamps.

@Ukyo feiert ersten Sieg in Spa-Francorchamps:

@Ukyo nutzte den zweiten technisch bedingten Ausfall von Ettig und fuhr einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg in Spa Francorchamps ein. Mr.X kämpfte sich vom fünften Startplatz auf den hervorragenden zweiten Rang nach vorne, während Andreas Sabien in seiner untermotorisierten Corvette Dejan77 knapp hinter sich halten und damit den sensationellen dritten Platz einfahren konnte.

Das Rennen begann mit dem schon üblichen Duell zwischen @Ukyo und Ettig um die Spitze. @Ukyo konnte sich bis zum ersten Stopp aber bereits einen leichten Vorteil verschaffen und wenige Runden später vollends aufatmen, als Ettig auf Grund von Problemen mit seiner Internetleitung einen Disconnect und damit das vorzeitige Ende seines Rennens hinnehmen musste. Die Ferrari-Fraktion dahinter kämpfte mit Dejan77, Mr.X und (RTX) Tool um die besten Plätze hinter @Ukyo, wurde jedoch stets vom wie entfesselt fahrenden Sabien in seiner Corvette begleitet.

Dejan77 musste die Spitze dieses Verfolgerfeldes unglücklich abgeben, als er bei seinem ersten Stopp feststellen musste, dass er eine Box mit dem zu dem Zeitpunkt noch im Rennen befindlichen Lister-Fahrer Ettig teilte und so einige Sekunden bis zu dessen Abfertigung zu warten hatte, bis er selbst an die Reihe kam. Seine Aufholjagd brachte ihn immerhin noch in die Nähe der Podiumsplätze, doch Sabien tat ihm letztlich den Gefallen nicht, den dritten Rang herzugeben, wodurch sich Dejan77 mit dem vierten Platz begnügen musste.

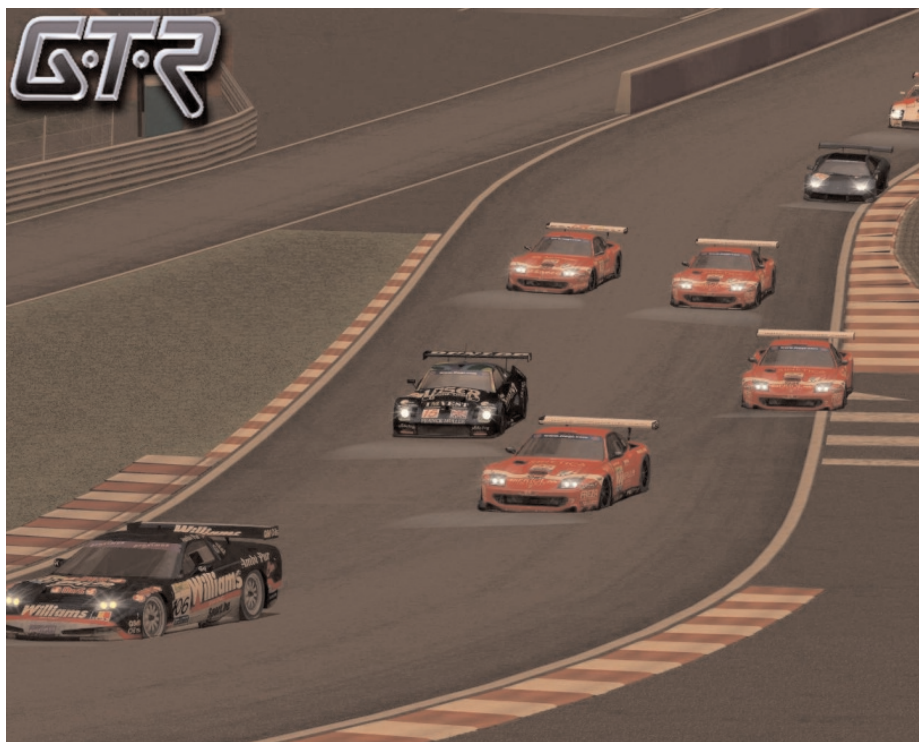
(RTX) Tool komplettierte die Top5 nach einem abermals guten Rennen.

Brando, der vor Spa noch die Meisterschaftsführung mit knappem Vorsprung inne hatte, geriet bereits in der ersten Kurve nach dem Start in einen Unfall und verlor mit dem daraus resultierenden schwer angeschlagenen Wagen jegliche Chancen auf eine gute Platzierung und konnte das Rennen lediglich als 12. beenden.

Ein Herzschlagfinale gab es um die Plätze neun bis elf: In der letzten Runde überholte Christian Nuesslein mit einem gewagten Manöver sowohl Stephan Bierwirth als auch André Donzallaz in einem Rutsch, musste sich jedoch im Beschleunigungsduell bis zur Start-Ziel-Linie doch noch Bierwirth geschlagen geben. Die drei trennten so am Ende gerade Mal wenige Zehntel.

Langsam geht es in der Saison in die entscheidende Phase. Die Fahrer, die sich jetzt um die Meisterschaftsspitze ranken, wissen, dass sie sich kaum noch Ausrutscher leisten können. Der siebente von zehn Saisonläufen in Anderstorp lädt aber geradezu zu Fehlern ein. Wir dürfen also gespannt sein, wer die Nerven behält und trotzdem eine saubere Leistung abliefern kann.

Thomas Ettig



Während sich vorne alle über die Vorfahrt vor Eau Rouge in Spa einigen können, versuchen es brando und Planter@GT (die beiden hintersten Ferraris) nebeneinander durchzukommen, was für brando verheerende Folgen haben sollte.

Der Rückspiegel

Immer live an der Rennstrecke

Zur Verstärkung der Renn-Reporter-Teams suchen wir noch Fahrer aus allen Grids, die ihre Erlebnisse zu einem Rennbericht zusammenfassen.

**Einfache Meldung genügt:
rueller@virtual-racing.org**

Großes Favoritensterben

Beim Rennen der GRRL Endurance Series in Le Mans siegte Conrad Wegener.

Beim 3. Rennen der GRRL Endurance Series gab es mit Conrad Wegener den 3. unterschiedlichen Sieger. Die Sieger der beiden bisherigen Rennen und gemeinsam Führenden der Gesamtwertung, Marco Saupe und Andreas Kröger, schieden beide aus. Mazda Pilot Roland Rauch übernahm die Führung in der Meisterschaft.

Am 23. Mai fand der 3. Lauf der GRRL Endurance Series statt. Gefahren wurde auf der traditionsreichen Strecke von Le Mans. Anders als bei den ersten beiden Rennen war dies keine Doppelveranstaltung mit der Championship. Diese gastierte an diesem Wochenende in der Eifel. Mit 21 Fahrern sah die Endurance Series das bisher größte Starterfeld. Neben bekannten Gesichtern sah man Christoph Hellwig, Markus Kaiser und Maurice Rudolph das erste Mal im ES Fahrerlager.



Schon in Sebring hatte Gabriel Fürstner gezeigt, dass er es versteht, seinen Red Bull Sauber C9 über die Piste zu bewegen, schied dort aber unglücklich wegen technischer Probleme aus.

In Le Mans sollte das natürlich anders laufen. So setzte Fürstner im Training die Bestzeit und holte sich mit 3:33.265 die Pole.

Allerdings war auch in Le Mans Fortuna nicht auf Fürstners Seite. Beim Start war er zu früh auf dem Gas und passierte die Linie, bevor die Grüne Flagge fiel. Er wurde so auf Position 21 gewertet, obwohl er vor dem Feld fuhr.

Nachdem es anfangs so aussah, als sollte das Feld sauber ins Rennen kommen, kam es dann eingangs der Dunlop Curve doch zu einem Unfall. Peter Neuendorf verbremste sich und schob Dirk Wilke in den Kies. Nachdem beide fast das gesamte Feld vorbeilassen mussten, ordneten sie sich wieder ein, wobei Neuendorf Wilke den Vorrang ließ.

Gil Ritter, der nach verpatzter Qualifikation von Position 12 ins Rennen gehen musste, lief schon in den Esses auf Andreas Kröger auf. Kröger kam nur sehr schlecht aus den Esses raus, so dass Ritter vor Tetre Rouge bereits innen neben ihm war.

Der Rest des Feldes kam unbeschadet vorbei. Ritter konnte sein Rennen mit beschädigten Wagen ebenfalls fortsetzen.

Zum nächsten schwerwiegenden Unfall kam es leider schon wenige Sekunden später, als das Feld sich auf die La Florandière Chicane zu bewegte. Markus Kaiser hatte sich bei der Zufahrt auf die Schikane bei Michael Kohlbecker angesaugt. Beide quetschten sich zusammen in den Eingang zur Schikane, was für beide mit einem Abflug in den Kies endete. Das wäre sicher recht harmlos und ohne große Schäden ausgegangen, allerdings beging Kohlbecker einen folgenschweren Fehler.



Anstatt das Feld, das ja noch sehr eng beisammen war, passieren zu lassen, entschloss er sich, wieder aufzufahren. Dabei stand er 90 Grad zur Fahrtrichtung und im Ausgang der Schikane. Es kam, was kommen musste.

Als erstes erwischte es Ralf Klein, der völlig chancenlos in Kohlbecker raste, ihn aber glücklicherweise nicht voll traf. Leider hielt auch das Kohlbecker nicht davon ab, erneut einen Versuch zu unternehmen, wieder ins Rennen zu kommen. Der Nächste, den es traf, war Thorsten Schulz. Dieser hatte weit weniger Glück, erwischte Kohlbecker voll und musste anschließend das Rennen beenden.

Nach diesem Unfall war die Strecke eigentlich frei geräumt. Allerdings kam Klein, der nach seinem Aufprall an die äußere Leitplanke geschlagen war und sein Auto nicht mehr kontrollieren konnte, zur Streckenmitte zurück. Das wurde für Peter Dikant, der die Schikane direkt hinter Jörg Kormany durchfuhr, zum Verhängnis.

Kam Kormany noch links an Klein vorbei, war eine Reaktion für Dikant nicht mehr möglich und eine Kollision mit dem gelben C9 von Klein unausweichlich.

So bleibt festzustellen, dass Kohlbecker durch sein unüberlegtes Handeln 3 Fahrern das Rennen zu Nichte gemacht hat. Schulz schied ganz aus und Dikant und Klein mussten mit schwer beschädigten Autos weiter fahren. Als Folge des Unfalls musste auch Dikant sein Auto später abstellen



Aber in der zweiten Runde gab es dann endlich normales Renn-geschehen. Dirk Wilke und Maurice Rudolph jagten den 7up Wagen von Andy Green. Als erstes gelang es Wilke, den Windschatten auf den langen Geraden zu nutzen und sich neben Green zu setzen. Als es auf die Indianapolis zuing, saß auch Rudolph dem Toyota Piloten im Nacken. Green trug es zu weit nach außen und Rudolph konnte seinen Mazda vor Green in die Arnage einlenken.

Aber Green verlor nicht nur die 2 Plätze sondern auch gleich noch seine Verbindung. Zwar konnte er wieder connecten, musste aber mit Rundenrückstand dem Feld hinterher hetzen. Dass sich das aber auszahlen sollte, zeigte sich am Ende des Rennens.

Ende der 2. Runde rückte sich die Ford Chicane ins Rampenlicht. Roland Rauch hatte sich in der Porsche Curve und der New Maison Blache eine gute Position erarbeitet und schob sich bei der Anfahrt auf die Schikane neben Markus Kaiser. Dieser war ursprünglich auf Kampflinie gegangen und fuhr die Schikane links an. Allerdings entschloss er sich dann doch auf die Ideallinie zurückzukehren, die aber von Rauch besetzt war. Kaiser drehte sich weg und landete fast in der Boxengasse, bis er zum stehen kam. Rauch konnte weiter fahren.

Auch Peter Neuendorf konnte seine Position in der Ford Chicane verbessern. Als Jörg Kormany ausgangs der ersten Schikane Probleme hatte, die Gewalt seines Motors auf die Straße zu bringen, konnte Neuendorf vorbei gehen.



Nur einige Meter später gelang es auch Kohlbecker, Kormany zu überholen. Beide fuhren zusammen in die Dunlop Curve, Kormany trug es nach außen in den Kies und Kohlbecker konnte passieren. Beide liefen nachfolgend auf Rudolph auf, der sich in den Esses ins Grün gedreht hatte. Bei der Anfahrt auf La Florandière war Kohlbecker dann an Rudolph dran und zwängte sich beim Anbremsen links neben diesen. Zwar lies Rudolph genügend Platz, aber Kohlbecker hatte seinen Wagen überbremst und rutschte in den Mazda von Rudolph. Dieser verlor beim folgenden Anschlag an die Reifenstapel sein rechtes Vorderrad. Rudolph musste folglich aufgeben.

In Runde 4 hatte sich dann Peter Neuendorf an Markus Kaiser range-arbeitet.

Auf der Mulsanne Straighth gelang es ihm dann, aus dem Windschatten an Kaiser vorbei zu gehen. Aber auch er verbremste sich bei La Florandière und landete im Kies. Kaiser ging wieder vorbei und Neuendorf musste sogar noch einen Platz an Kormany abgeben.

Weiter vorne im Feld jagte Roland Rauch in seinem unterlegenden Mazda den Jaguar Piloten Andreas Kröger. Auf den Geraden fiel Rauch immer etwas zurück, konnte sich in den Kurven und Schikanen aber immer wieder ranbremsen. In der Indianapolis war es dann soweit. Als es Kröger die Kurve nicht optimal traf, konnte Rauch passieren.

Bei der nächsten Zieldurchfahrt war dann auch Dirk Wilke an Kröger dran. Als dieser bei der Ausfahrt aus Tetre Rouge zu weit raus getragen wurde, nutze Wilke seine Chance und ging vorbei. Derweil hatte sich Christoph Hellwig an Marco Saupe range-arbeitet. Als Saupe nicht optimal durch La Florandière kam, schaffte es Hellwig, vor der Mulsanne an Saupe vorbeizuziehen. Allerdings fuhr Saupe schon ab Runde 1 ohne 3. Gang.

Während Fürstner weiter schnell unterwegs war und anfang, die ersten Fahrer einzuholen, nach dem er ja mit Rundenrückstand gestartet war, beendete Dikant sein Rennen, nach dem er an die Box gefahren war. Zu groß waren die Schäden an seinem Wagen.



GRRL

"Der Wagen hielt dann zwar noch etwas mit stark vermindertem Top-Speed, aber ein paar Runden später hat sich dann auch noch mein 4ter Gang verabschiedet. Danach hatte ich genug. Nicht viel Glück für mich in der ES bisher, und dabei ist Le Mans so eine geniale Strecke."



Wilke bei der Anfahrt auf Tertre Rouge.

In Runde 6 vertat sich dann Kormany in den Esses, was Frank Ehm zur Positionsverbesserung nutzte. Allerdings hingte sich Kormany gleich wieder an Ehm ran. Zwei Runden später war wieder auf einige Zehntel an Ehm ran gefahren, als plötzlich der Motor von Ehms Jaguar im Mulsanne Kink zu stottern begann. So konnte sich Kormany seine Position kampflos wiederholen. Der Jaguar Motor erholte sich allerdings und Ehm konnte kurz darauf wieder mit voller Leistung weiter fahren.

An der Spitze blieb derweil das Bild unverändert. Rainer Kreutzer führte das Feld an. Lediglich Conrad Wegener und Gabriel Fürstner konnten sein Tempo gehen. Lag Fürstner ja fast eine Runde zurück, so tauchte der blaue Playstation Jaguar von Wegener immer wieder in Kreutzers Rückspiegel auf. Als Kreutzer dann in Runde 9 die Ausfahrt aus der Ford Chicane nicht richtig nahm, konnte Wegener fortan den schwarzen Jack Daniels Sauber im Rückspiegel bewundern.

In Runde 10 stellte dann Frank Ehm ohne ersichtlichen Grund sein Auto ab. Kohlbecker überholte ohne größere Probleme den angeschlagenen Wagen von Wilke. In Runde 11 kam es erneut zu einem Unfall in der Schikane des Tages, der La Florandiére. Kormany bremste sich eingangs der Schikane links neben Kaiser. Beide durchfuhren nebeneinander aber sehr diszipliniert die Schikane und es sah nach einem Happy End aus.

Erst als Kaiser ausgangs der Schikane nicht mehr ganz seine Spur hielt, kam es zu einer Berührung. Leider überschlug sich Kaisers Wagen dabei mehrfach, woraufhin Kaiser das Rennen beenden musste.

In Runde 12 machten sich dann erste Erschöpfungserscheinungen bemerkbar. Christoph Hellwig waren bei der Anfahrt auf die L'Arche Chicane definitiv die Augen zugefallen. Als er sie wieder öffnete, waren die Reifenstapel für einen ernsthaften Bremsversuch bereits zu nahe. Ende also für das Debüt Rennen von Christoph Hellwig bei der Endurance Series. Eine Runde später schlief dann auch Marco Saupe an gleicher Stelle ein und zerlegte seinen Martini Toyota ebenfalls an dem Reifenstapeln in der L'Arche Chicane.



Kampf um P1: Wegener setzt zum Überholen auf der Start/Ziel-Geraden an.

In Runde 13 leistete sich Gabriel Fürstner den ersten Fehler bei seiner Aufholjagd. Ausnutzen konnte das Peter Neuendorf, der sich so auf Platz 8 schob. In Runde 15 war dann Fürstner wieder an Neuendorf dran und erwischte den besseren Ausgang aus Tertre Rouge. So konnte er sich vor L'Arche an Neuendorf vorbeischieben, durchfuhr die Schikane aber nicht optimal, so dass Neuendorf bei La Florandiére bereits wieder kontern konnte. Fürstner gab aber nicht auf und konnte sich vor der Indianapolis wieder an Neuendorf vorbeischieben. Allerdings fuhr Fürstner am Ende der Runde an die Box und gab Platz 8 so wieder ab.

Derweil kämpfte Kröger mit massiven Konzentrationsproblemen. Ohne direkten Zweikampf fielen ihm auf den Geraden permanent die Augen zu. Als er sich nach mehreren kleinen Ausrutschern anfangs der 18. Runden in der Dunlop Curve erneut vertat, gab er auf, um anderen Fahrern nicht zu schaden.

"Auf den langen Geraden bin ich doch glatt schon 2, 3 Mal kurz eingeknickt. Bevor ich jemanden abräume hab ich dann nach meinem dritten oder vierten Dreher den Wagen lieber abgestellt. Schade, ich war einfach zu müde heute. Ich hätte die volle Distanz nie und nimmer durchgestanden."

Mit Saupe und Kröger waren somit die beiden punktgleich Führenden aus dem Rennen. Beide schieden auch noch vor Rennhälfte aus, was ja die Halbierung der Punktzahl zur Folge hat. Wie sich am Ende rausstellte, verloren beide dadurch die Führung in der Meisterschaft. Kröger hätte hier vielleicht noch 2 Runden bis zur Rennhalbzeit durchhalten sollen.

In Runde 18 ging dann auch endlich Kreutzer an die Box, dessen Sauber scheinbar weniger Sprit verbrauchte als Wegeners Jaguar. Zudem gelang ihm eine prima An- und Abfahrt und seine Crew arbeitet fehlerfrei. So kam Kreutzer auch auf P1 wieder ins Rennen. Die Freude währte allerdings nur kurz. Bereits eine Runde später schnitt er die Links durch den Dunlop Bogen und im Bruch das Heck bei dem folgenden Bergab Stück aus. Kreutzer musste so in der Wiese stehend ansehen, wie ihn Wegener wieder passierte.



Wilke mach in der Mulsanne sehr viel Platz.

In Rennrunde 19 wurde dann Markus Schreiner disqualifiziert. Nach standhaftem Ignorieren der Schwarzen Flagge, die er wegen Pit Lane Speeding erhalten hatte, war das die logische Konsequenz, die die Rennleitung ziehen musste.

In Runde 20 gelang es dem zwar angeschlagenen aber sich beständig nach vorne arbeitenden Wilke, sich Platz 5 von Kormany zu holen. Dieser hatte seinen Wagen in den Esses verloren und musste so Wilke ziehen lassen. Zwei Runden später war dann das Rennen für Michael Kohlbecker zu Ende.

Nach der Porsche Curve fuhr er zu forsich die New Maison Blache an, verlor dort die Kontrolle über seinen Wagen, schlug mehrmals an und musste letztendlich aufgeben.

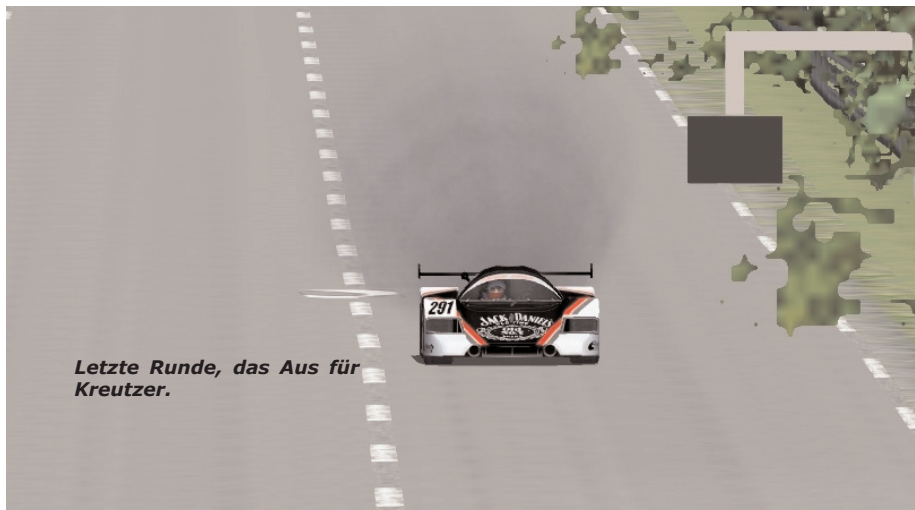
Anfangs der 20er Runden kämpft sich Fürstner kontinuierlich nach vorne. In Runde 24 lag er dann auf P5 und fuhr unmittelbar vor dem auf P2 liegenden Kreutzer, als beide auf Wilke aufliefen.

Das war für Ritter der 3. Ausfall im 3. Rennen durch Motorschaden. War die Ursache bei den ersten beiden Rennen noch ein "defektes" Kühltemperaturwarnlämpchen, so war es in Le Mans wohl eine Spätfolge des Unfalls aus Runde 1. 3 Runden später beendete dann auch Kormany sein Rennen vorzeitig. Er verlor die Kontrolle über seinen Wagen, nach dem er innen aufs

sierten Mazda damit quasi ein Wunder vollbrachte. Wohl niemand hätte auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke wie Le Mans erwartet, einen Mazda auf Platz 2 zu sehen. Eine saubere Fahrt hatte sich hier am Ende ausgezahlt.

Ebenfalls sauber und ohne Fehler absolvierte Conrad Wegener sein Rennen. War er schon in Daytona und speziell in Sebring schnell, so schied er dort immer früh durch Unkonzentriertheiten aus. In Le Mans war Wegener wieder schnell, leistete sich aber keine Patzer. Die Belohnung war am Ende Platz 1. "Schönes Rennen gestern! Nur schade, dass so viele ausgefallen sind. Man merkte am Ende, wie alleine man fuhr."

Das Rennergebnis brachte auch einen neuen Führenden in der Meisterschaft. Nachdem Kröger und Saube mit nur wenig Punkten nach Hause gingen, übernahm Rauch die Führung. Der Le Mans Sieger Wegener sprang von Platz 16 auf die 10. Andy Green wurde dafür belohnt, dass er das Rennen auch mit Rundenrückstand wieder aufnahm, wurde in Le Mans 7. und liegt in der Meisterschaft nun auf 4.



In der Mulsanne macht der angeschlagene Wilke dann Platz, aber Fürstner vertat sich in der Kurve ebenfalls. Zwar verließ er sie als Erster aber mit Kreutzer im Getriebe. Dieser fuhr allerdings Ende der Runde an die Box und legte somit einen außerordentlich kurzen 2. Stint ein.

So ging Fürstner auf Position 4 liegend und ohne unmittelbaren Kontakt mit einem anderen Fahrer in die 25. Runde, die auch seine letzte werden sollte. Ausgangs der Esses wollte Fürstner zu früh auf dem Gas sein. Sein C9 wurde gegen die Wand gedrückt, was der Mercedes Motor mit einer Rauchfahne und Leistungsabfall quittierte.

Fürstner schleppte den Red Bull Wagen zwar noch in die Box, aber die Flügel, die seine Crew dem Wagen noch verleihen konnte, waren nur noch Engelsflügel.

In Runde 28 erwischt es dann auch Gil Ritter. Nach seinem Fehler in der Anfangsrunde konnte er von den Ausfällen der anderen Fahrer profitieren und lag bereits wieder auf Position 7. Bei der Anfahrt auf die Mulsanne ging dann urplötzlich der Motor aus.

Grün kam, als er den Mulsanne Kink zu sehr schnitt. Der letzte und wohl dramatischste Ausfall war dann allerdings in



Runde 40, also der letzten, zu verzeichnen. Rainer Kreutzer hatte zwar keine Chancen mehr, Wegener einzuholen, aber nach hinten genug Luft, um gemütlich das Rennen zu Ende zu bringen, als erst sein Motor und dann der Traum von Platz 2 platze.

Profitieren konnte davon Roland Rauch, der mit dem untermotori-

Zu den Verlierern von Le Mans zählt eindeutig Throsten Schulz, der durch seinen unverschuldeten Ausfall in Runde 1 in der Meisterschaft auf Platz 5 zurück fällt und etwas den Anschluss an die Spitze verliert.

Gil Ritter

Die Grüne Hölle - 22,7 km purer Kampf rund um die Nürburg!

Viertes GRRL Championship Series Rennen auf dem Nürburgring in Deutschland

Am 20.05. fand das vierte Saisonrennen der GRRL CS auf dem Nürburgring statt. Roland Rauch sollte zum Mann des Tages werden. Nach einem überlegenden Sieg im Sprint, sah es bis zur letzten Runde, auch nach einem Sieg im Hauptrennen aus. Doch durch einen Fahrfehler beschädigte er sich seinen Jaguar und wurde bis auf den achten Platz zurückgereicht. Andy Wilke staubte ab und gewann mit über drei Minuten Vorsprung auf den zweiten Weimer.

Zum vierten Lauf der Championship Series mussten die Fahrer ausnahmsweise nicht lange reisen und konnten in Deutschland bleiben. Denn es stand die 22,7 km lange Nordschleife auf dem Plan. Satt 174 Kurven, viele Höhenunterschiede, enge, weite, schnelle und langsame Abschnitte zeichnen diese Strecke aus. Eine schnelle Runde liegt bei ca. 6:45 min. 20 Fahrer fanden den Weg nach Rheinland-Pfalz.

Sprint:

In der Qualifikation zum Sprint stellte sich Andy Wilke mit 6:47:872 auf die Pole Position. Nur 0.267 sek langsamer, sicherte sich Roland Rauch den zweiten Startplatz. Von der dritten Position ging Rainer Kreutzer mit 6:49:556 ins Rennen. Dahinter starteten Gabriel Fürstner und Marco Saupe.

Zwei Runden gab es im Sprint zu absolvieren. Doch schon in der ersten Runde, gab es einen größeren Startunfall.

Kreutzer war wohl von Wilkes frühem Bremspunkt überrascht und schoss ihn ab.

Fürstner rutschte beim Ausweichen in den nahe liegenden Zaun und blieb dort hängen. Saupe, ohne Chance auszuweichen, traf ihn und überschlug sich. Für Olli Happ, Mike Kadlcak und Gabriel Fürstner war das Rennen bereits vorbei.

Otto Lampert, profitierte vom Startcrash, verbremste sich aber in der Aremberg und musste Arthur Seiverth und Conrad Wegener passieren lassen. Richtung Kesselchen überholte Wegener Andreas Kröger, der sich bei der folgenden Kurve Klostertal verschätzte und Glück hatte, dass er nur in die Leitplanke flog. In der Eschbach flog Wolfgang Wöger ab. Er konnte aber schnell wenden und blieb so noch vor Jens Weimer. Seiverth war nun an Thorsten Schulz dran. Nach mehreren Überholversuchen, probierte er es in der Schwalbenschwanz. Doch er war zu schnell und schoss Schulz ab.



Sprint - Chaos in Kurve 1

Wegener sah dies zu spät und rammte Seiverth, der nun einen qualmenden Motor hatte.

Nach einer Runde führte Rauch vor Kreutzer. Wilke war jedoch schon wieder an Kreutzer dran und überholte diesen später in der Adenauer-Forst.

Dem Flugplatz machte Wegener alle Ehre. Er kam in der Rechtskurve leicht aufs Gras und rutschte rückwärts in die Leitplanken. Michael Scheurer durfte diese Einlage aus der ersten Reihe beobachten, kam aber ohne Schaden vorbei. Für Wegener war das Rennen nach diesem Crash vorbei.

Viel passierte nicht mehr. Roland Rauch fuhr das Rennen locker zu Ende und gewann den Sprint. Zweiter mit 6,7 sek Rückstand, wurde Andy Wilke vor Rainer Kreutzer.

Vierter wurde Wolfgang Wöger, vor Jens Weimer und Marco Saupe, der sich noch Lampert und Schulz schnappte. Dahinter beendeten Schulz, Hellwig und Kröger.

Die schnellste Rennrunde fuhr R. Rauch: 6:48:257. Highest Climber wurde Michael Kohlbecker. Von der letzten Position gestartet, stellte er seinen Toyota auf dem elften Platz ab.

Hauptrennen:

Qualifikation fürs Hauptrennen: Andy Wilke sicherte sich erneut die Pole, mit einer sehr schnellen 6:38:036. Auf dem zweiten Startplatz, stand Rainer Kreutzer mit 6:40:458. Plätze drei und vier nahm Team Bumpdrafters mit Gabriel Fürstner und Arthur Seiverth ein. Von P5 ging Wolfgang Wöger ins Rennen. Sprintsieger R. Rauch startete nur von Platz sieben.

Einen Startunfall gab es diesmal nicht zu bestaunen. Alle Fahrer ordneten sich sauber in die erste Kurve ein. Richtung Hatzenbach verlor Kreutzer aber die Kontrolle und flog in die Begrenzung. Sein Jack Daniel's-Sauber sah danach gar nicht mehr gut aus. Er konnte für kurze Zeit zwar noch fahren, musste aber nach einem zweiten Dreher aufgeben. Kreutzer zu seinem missglückten Rennen: "Hatzenbachbogen Abflug... warum weiß ich selbst nicht. Sorry falls da jemand behindert wurde."

Dass die Kiste noch lief hat mich am meisten verblüfft. Ging sogar noch relativ gut, nur überholen iss am Ring halt schwer wenn der Vordermann nicht mitspielt... Abflug Nummer zwei Wippermann. Big Sorry an Andy Green der nicht mehr ausweichen konnte."

Boden gut machte Roland Rauch. Beim Start schnappte er sich Saupe und im Streckenabschnitt Kallenhard DIHL-Teamkollegen Wöger. Die zweite Runde wird das Team Bumpdrafters wohl nie vergessen.

Zuerst verbremste sich Olli Happ in Kurve eins und blieb im Zaun hängen, danach überschlug sich Arthur Seiverth zwischen Metzgesfeld und Kallenhard, und hatte dabei soviel Pech, dass er auf der Seite liegen blieb. Zum Schluss fror bei Fürstner das Bild ein und er musste seinen Wagen nahe Klostertal abstellen. R. Rauch rutschte so auf Position zwei, doch der Vorsprung auf Wilke betrug nun schon 13,4 Sekunden. Dahinter reihten sich Wöger, Saupe, Wegener und Weimer ein.

"Race fing klasse an - P3 in Runde drei. Dann Dreher ohne anzuschlagen, nur etwas abgehoben und hart aufgesetzt. Schock, da stand doch glatt die Lenkung um 45° schief! Ich konnts erstmal nicht glauben, aber da war nix mehr zu machen, die war schief und blieb schief, auch die Boxencrew war ratlos." Aber Wöger fuhr weiter und ließ sich auch nicht von einem "eingezwickten Ei" stören... Später drehte sich Otto Lampert an der gleichen Stelle und musste Christoph Hellwig den siebten Platz

drückter Karosserie schaffte er es noch zum Karussell, da musste er seinen Wagen abstellen. Auch Seiverth bekam seinen Wagen wieder flott und konnte weiterfahren. Allerdings nur bis Ex-Mühle. Dort überschlug er sich erneut und beendete dieses Mal auch sein Rennen.

Am gleichen Streckenabschnitt drehte sich wenige Sekunden später Wegener. Doch er hatte zunächst noch den größeren Vorsprung auf Weimer und blieb vorerst vorne, nur um sich in der gleichen Runde noch einmal zu drehen. Dieses Mal in der Eschbach und dieses Mal ging Weimer auch auf Position vier.

An der Spitze wurde es immer spannender. R. Rauch kam mehr und mehr an Wilke ran, was auch die schnellste Rennrunde im fünften Umlauf beweist. R. Rauch raste in 6:42:004 min um die Nordschleife.

Auch im hinteren Feld war durch viele kleine Fahrfehler noch nichts entschieden. So lieferten sich Manuel Rauch und Michael Scheurer einen abwechslungsreichen Kampf um Platz elf. An der Adenauer Forst fuhr Scheurer ins Gras und geriet in einen Dreher. M. Rauch überholte ihn, drehte sich aber später Richtung Hohe Acht. Scheurer war also wieder vorne und drehte sich aber zwei Kurven später in der Eschbach.

GRRL

Seiverth im Pech - Nach einem Überschlag, bleibt er auf der Seite liegen

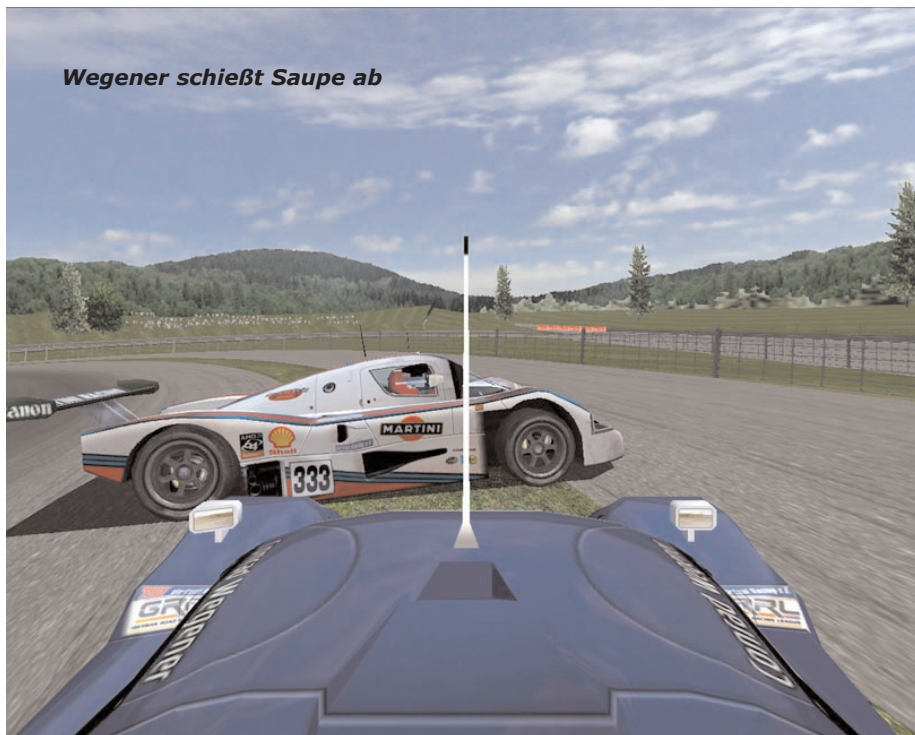


Auch für Neueinsteiger Michael Nepp und Michael Kohlbecker war das Rennen nach zwei Runden vorbei. Nepp zu seinen ersten CS-Rennen: "Von mir auch Grats an alle die durchgekommen sind. Ich persönlich hab leider keine einzige normale Runde geschafft. Im Sprint wenigstens durchgekommen nach dem recht chaotischen Start. Im Rennen dann leider wieder am Start in Mitleidenschaft gezogen und dann in der dritten Runde, als ich meinen Sessel zurechtgerückt hab, bin ich sehr böse abgeflogen. Das war's dann auch... Aber sonst hat mir mein erstes Rennen doch sehr viel Spaß gemacht!" Kohlbecker erwischte es mit einem Freeze.

Wöger konnte sich ab der zweiten Runde von seinen Verfolgern Saupe und Wegener lösen. Mit gut neun Sekunden Vorsprung übertrieb er es allerdings und drehte sich zwischen Hatzenbach und Hocheichen. Saupe und Wegener machten jeweils einen Platz gut. Doch damit nicht genug für Wöger, wie er später berichtete:

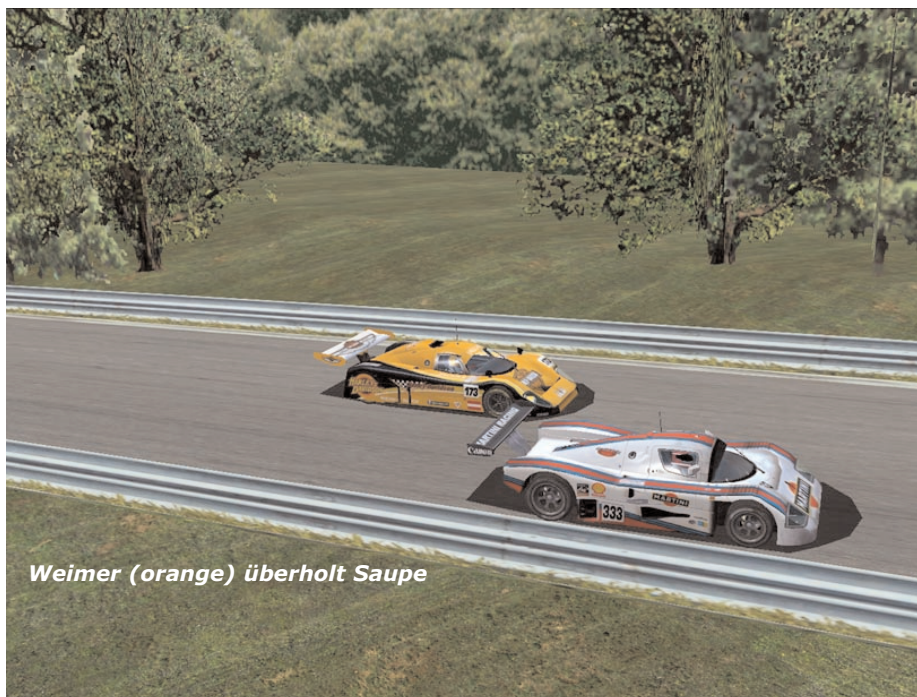
überlassen. In der fünften Runde überschlug sich Hellwig jedoch zwischen Kallenhard und Wehrseifen. Mit verbogenem Spoiler und einge-

Wegener schießt Saupe ab



So ging es eine Runde lang, bis sich M. Rauch in der Eschbach und anschließend in der Pflanzgarten drehte und den Anschluss an Scheurer verlor.

Nach knapp sieben Runden hatte R. Rauch den Abstand auf Wilke auf zwei Sekunden verkleinert und war nun nah genug dran um anzugreifen.



Weimer (orange) überholt Saupe

Doch Wilke fuhr in die Box und ließ sich für die restlichen vier Runden versorgen. R. Rauch übernahm zum ersten Mal die Führung.

Auch Wegener fand wieder besser ins Rennen. Nachdem Weimer ihn nach Ex-Mühle vorbeiließ, schloss Wegener auf Saupe auf. Aber das sollte kein gutes Ende haben. Nach Beginn der achten Runde, überschätzte sich Wegener beim Anbremsen und schoss Saupe ab. Dieser crashte in T1 in den Zaun und verlor dadurch einiges an Leistung. Wegener sagte enttäuscht nach dem Rennen: "Sorry Marco! Fast das ganze Rennen schön brav hinter dir geblieben, wollte eigentlich erst die letzten beiden Runden angreifen. Nun weiß ich auch warum ich heute, ausnahmsweise mal schneller war, dein gebrochener Gang. Es lief bis auf einen Dreher und zwei kleine Aussetzer perfekt, bis eben zur achten Runde. Hab voll den Bremspunkt verpasst, wollte noch rechts ausweichen, aber hat nicht gereicht. Tut mir Leid, das ich aber auch immer son Mist baue, wenns mal gut läuft..."

Den Verlust seiner Motorleistung spürte Saupe auf der Döttinger Höhe. Mit Leichtigkeit zog Weimer am beschädigten Martini-Sauber vorbei. Zu Beginn der neunten Runde fuhr R. Rauch in die Box. Anders als Wilke ließ er nur die linken Reifen wechseln. Mit entsprechendem Vorsprung kam er wieder auf die Strecke.

ihm der Führende Roland Rauch. Was war passiert?

R. Rauch kam Richtung Wehrseifen quer und fuhr die schräge Graswand hoch. Oben angekommen traf er die Mauer und überschlug sich. Dabei schlug sein Jaguar so unglücklich auf den Motor, dass dieser sofort zu qualmen begann. Er rief den Tow Truck, aber das brachte auch nicht mehr sehr viel. R. Rauch fiel auf den achten Platz zurück.

Andy Wilke sichtlich überrascht, gewann also auf der härtesten Rennstrecke der Welt. Noch überraschter, Jens Weimer auf dem zweiten Platz, der mit einer fehlerfreien Fahrt verdient auf dem Podium landete. Auf dem dritten Platz Marco Saupe, der ohne den Abschied von Wegener, sicher einen Platz weiter vorne gelandet wäre. Dahinter reihten sich Wegener, Lampert, Wöger, Green, R. Rauch, Scheurer und M. Rauch ein. Das waren auch alle Fahrer die es bis zum Ende durchgehalten hatten.

Den größten Sprung nach vorne gelang Andy Green. Von 19 gestartet, platzierte er seinen Seven-Up-Toyota letztendlich auf dem siebten Platz.



Roland Rauch verschenkt sicheren Sieg - Abflug Wehrseifen

Auch Wegener hätte lieber die Box aufsuchen sollen, anstatt eine Runde länger draußen zu bleiben. Höhe Tiergarten merkte er dann, dass der Tank leer war, rollte aber noch 50 Meter vor die Box, bis sein Playstation-Jaguar stehen blieb. Nachdem er den Tow Truck gerufen hatte und in die Box geschleppt wurde, erschien wenig später vor

Kommentare zum Renntag:

Gabriel Fürstner: "Pleiten Pech und Pannen mehr gibts von meiner Sicht her nicht zu melden. Sprint durch stecken bleiben am Zaun in T1 ausgeschieden. Hauptrennen durch einfrieren des Bildes beendet in Runde zwei."

Hab sofort den Rechner am Hauptschalter ausgemacht, aber Roland war knapp dran. Hoffe das nix passiert ist, wenn doch Sorry."

Roland Rauch: "Super Rennen, wenn auch unglückliches Ende meinerseits... Aber komischerweise bin ich gar nicht mal sauer, dafür hat das Rennen wohl einfach viel zuviel Spaß gemacht. Grats an Jens, famose Vorstellung! Und Gabi, nein. Du bist im Kesselchen, genau auf dem Bump für 2 Sekunden verschwunden und dann kurz nach der Links reifenqualmend wieder vor meiner Schnauze aufgetaucht. Ging sich aber um das berühmte Damenhaar aus, nix passiert."

sonst hätte ich, denk ich, den Platz verteidigen können. Naja, für das Pech is P3 in Ordnung."

Manuel Rauch: "Durchgekommen, durchgekommen, durchgekommen! Wie, is mir ganz ehrlich Schnuppe! Hab verdammt viel Dusel dabei gehabt... Im Sprint hab ich in Runde eins so verdammt viele Fehler gemacht. Nicht mal meine allererste Runde war so grottenschlecht wie diese. Im Hauptrennen bin ich dann leider in Runde eins in die Leitplanken gedonnert. Motorleistung weg und ein platter Reifen. Und das nach 1/3 der Runde. Aber komischerweise wollt ich unbedingt weiter machen."

B. der "Outer Loop" am Ring?) hab ich ihn zum Hauptrennen gefeuert. Bin dann schön bedächtig meine Runden gedreht und war auch bald auf Platz acht. Nach vorne ging nichts (obwohl Wolfi irgendwelche Probleme haben musste, jetzt weiß ich ja welche) nach hinten war auch genug "Sicherheitsabstand". Durch Rolands Crash noch ein schöner 7. Platz und nicht überrundet worden"

Jens Weimer: "Im Sprint gab es für mich die erste Schrecksekunde in T1, nachdem es vorne ein größeres "Durcheinander" gab. Aber ich kam unbeschadet durch und landete auf Platz fünf. Im Hauptrennen lief es auch super, wurde in keine Unfälle verwickelt und konnte mich von der Leitplanke fernhalten. Somit konnte ich mit unbeschadetem Auto noch ein paar Plätze gutmachen. Eigentlich wollte ich in der Mitte vom Rennen pitten gehen, aber ich schob es immer weiter nach hinten."

Zwei Runden vor Schluss wollte ich dann tanken, aber nachdem ich gerade so schön an Marco auf der langen Geraden vorbeiflog, entschied ich mich, noch eine Runde draußenzubleiben. Von der Projektet-Laps Anzeige wurde dann aber nur noch eine Lap angezeigt und ich bekam dann doch ein mulmiges Gefühl. Dies bestätigte sich dann, als mich der Spotter nach der Hälfte der Lap schon zu dem Pitstop rief. Aber es langte gerade noch so - mit leicht stotterndem Motor (vielleicht hab ichs mir auch nur eingebildet *g*) kam ich noch in die Box. Marco musste auch noch Pitten und so behielt ich meinen Platz."

Bei der Zieldurchfahrt war ich froh unfallfrei durch das Rennen gekommen zu sein und sehr happy über meinen vermeintlich dritten Platz. Denn direkt nach dem Rennen hatte ich gar nicht mehr auf das Endergebnis geschaut, bis ich im Chat mitbekam, das Roland leider noch einen größeren Abflug in der letzten Runde hatte. Ein Blick auf das Rennergebnis bestätigte mir dann den unglaublichen zweiten Platz. Ich fand es war ein tolles Rennen auf dem Ring, auf das ich mich schon lange gefreut hatte."

Vom Nürburgring Conrad Wegener



Sieger des Hauptrennens - Andy Wilke im BRD-Sauber

Marco Saupe: "Tjo, Sprint gabs durch Gurus Schubser an Andy ein Riesenkuddelmuddel, kam ziemlich weit hinten aus T1, ein paar hab ich überholt, ein paar haben mich vorbeigelassen, ein paar sind rausgeflogen, P6, naja. Hauptrennen ging gut los, schöner Fight mit Wolfgang und Conner... tja, dann is der 3. Gang so um Runde 3.5 flöten gegangen... Conner hatte auch grade nen kleinen Fehler, da hatte ich ne Runde zeit um zu testen was im 4. geht und was im 2. lief auch soweit gut, konnte den Platz halten, bis mich Conner eingangs Runde acht leider ziemlich auf die Hörner genommen hat, danach war dann auch der Toppspeed weg und Jens konnte locker auf der Geraden vorbeifahren,

Lag wohl am Ring. Und die schlimmsten Sekunden erlebte ich in der vorletzten Runde.

Nach nen neuerlichem Abflug, durfte ich wie Knight Rider auf der Leitplanke dahinschleifen (2 Räder in der Luft, 2 in der Wiese). Dann abgebremst und ganz langsam ne Rolle gemacht. Grats an meine Teammates für das Ergebnis."

Andy Green: "Scheinbar hab ich endlich ein brauchbares Basis-Setup für Le Mans gefunden, mit dem ich auch gefahren bin, da ich dachte der Ring wäre erst Montag. Im Sprint hat mir das Programm nach einem Disco beim Start ne Runde geklaut. Da ich immer Ruckler hatte wenn der Spotter was sagte und das auch nur dummes Zeug war (Wo zum Teufel ist z.

Andy Wilke und Bathtub Ridin' Maniacs räumen ab

Fünftes GRRL Championship Series Rennen auf dem Riverside International Raceway in Kalifornien/Amerika.

Die Championship Series der GRRL Fraktion hatte ihren fünften Lauf in Riverside. Sowohl Volker Hackmann als auch Gabriel Fürstner konnten ihre Pole Positions nicht nutzen, sodass Andy Wilke erneut mit zwei Siegen in Sprint- und Hauptrennen glänzte. Durch das gute Abschneiden seines Teamkollegen Marco Saupe (Sprint: 2.; Hauptrennen: 4.), gewann das Bathtub Ridin' Maniacs Team auch die Teamwertung.

Am 3. Juni stand Riverside auf dem Plan. Die Streckenversion von 1970 war der Austragungsort für das fünfte und vorletzte Rennen vor der Sommerpause. 16 Fahrer, darunter auch zum ersten Mal, der amtierende Deutsche-Nascar-Online-Meister Volker Hackmann, waren anwesend. Riverside ist 2,62 Meilen lang und eine Runde dauert knapp über eine Minute. Die Strecke ist mit Sand abgegrenzt und versperrt durch den entstehenden Staub öfter mal die Sicht.

Sprint:

Hackmann legte auch gleich gut los und sicherte sich mit 1:01:613 die Pole Position. Nur 0.278 sek langsamer, landete Andy Wilke auf dem zweiten Startplatz. Von der dritten Position ging Gabriel Fürstner mit 1:02:090 ins Rennen. Vom vierten und fünften Platz starteten Marco Saupe und Olli Happ. Fürstner und Happ hatten allerdings noch eine Strafe innerhalb der ersten drei Runden abzusitzen, da sie auf dem Nürburgring bereits in der ersten Runde ausfielen.

Neun Runden mussten im Sprint absolviert werden. Hackmann kam gut weg und konnte seine Position vor Wilke behaupten. Saupe startete einen Angriff an Fürstner, bei der schwierigen zweiten Kurve. Er zog aber zurück, und kam dabei in T3 in den Sand.

Happ musste ausweichen und fuhr neben die Strecke, die dort eine regelrechte Grube besitzt. Doch er hatte Glück: weder überschlagen, noch gedreht. Weniger Glück hatte Thorsten Schulz. Er verfolgte wohl Happ seinen Wagen im Rückspiegel und konzentrierte sich nicht mehr auf die Strecke. In der fünften Kurve geriet er in den Sand und hatte dadurch keinen Grip beim Bremsen.

Hackmann führte immer noch das Rennen an, machte aber in der dritten Runde einen Fehler und drehte sich. Vom aufgewirbelten Staub schien Conrad Wegener etwas abgelenkt und drehte sich ebenfalls in Kurve drei. Kohlbecker, Schulz und M. Rauch machten jeweils einen Platz gut. Wilke übernahm nun die Führung, Fürstner kam zu seinem Strafstop an die Box.



Schulz (rot) verbrremst sich in Kurve sechs

Er rutschte in die Mauer, prallte von dort wieder auf die Strecke, wo sein Teamkollege Manuel Rauch nicht mehr ausweichen konnte. Happ, der gerade wieder auf die Strecke kam, drehte dabei noch den bremsenden Roland Rauch um und fuhr am Ende der ersten Runde in die Box um seine Strafe abzusitzen.

In der zweiten Runde musste Andreas Kröger, dem etwas langsameren, Michael Scheurer in T1 ausweichen und fuhr dabei ebenfalls in den Sand. Dort drehte er sich und beim Versuch zu wenden blieb er in der Grube hängen. Das Aus nach nur zwei Runden für ihn.

Von der hektischen Startphase profitierte R. Rauch am meisten. Von einem, für ihn schlechten zwölften Platz gestartet, befand er sich nach der vierten Runde schon auf P4.

Auch Wolfgang Wöger schob es durch die Startunfälle nach vorne. Von 13 gestartet, war er bis auf den sechsten Rang vorgefahren. Doch in Runde sieben drehte er sich und verlor drei Plätze. Damit nicht genug.

In der letzten Runde, wagte er sich in Kurve eins neben Scheurer. Aber die erste Kurve ist einfach keine Kurve zum Überholen. So war es auch dieses Mal.

Scheurer verabschiedete sich ins Kiesbett, Wöger kam nach einem Dreher mitten auf der Ideallinie zum Stehen. Hackmann kam noch außen vorbei, M. Rauch musste ins Kiesbett ausweichen, wo wieder die Grube wartete.



M. Rauch (rechts) muss in den Graben ausweichen

Scheurer, bereits befreit vom Sand, wurde vom herannahenden Happ gerammt und knallte mit der Font in die Mauer. Mit qualmendem Motor schaffte er es noch ins Ziel, musste aber in dieser letzten Runde sechs Positionen unverschuldet abgeben. Den Sprint gewann also Andy Wilke mit elf Sekunden Vorsprung auf Teamkollegen Marco Saupe. Den dritten Platz belegte Arthur Seiverth, vor dem Highest Climber des Sprints, Roland Rauch. Dahinter platzierten sich Hellwig, Fürstner, Weimer, Hackmann, Happ und Wöger. Die schnellste Rennrunde wurde im sechsten Umlauf gezeitet. Andy Wilke umrundete in 1:02:290 den Kurs.

Hauptrennen:

In der Qualifikation zum Hauptrennen ergatterte sich Gabriel Fürstner den ersten Startplatz. Mit 1:02:438 war er ganze 128/10 schneller als Andy Wilke, der sich auf Position zwei stellte. Vom dritten Platz ging Volker Hackmann, mit 1:02:590, ins Rennen. Wie im Sprint, startete Saupe auch im Hauptrennen von Platz vier. Hinter ihm Roland Rauch.

Im Hauptrennen lagen 41 Runden vor den Fahrern. Den Start konnte Wilke für sich entscheiden, nachdem Fürstner in T1 in den Sand kam. In Kurve zwei kam es noch schlimmer. Fürstner lenkte zu früh und kam auf den kleinen Hügel, welcher ihn nach außen drückte.

Hackmann hatte mit T2 ebenfalls seine Probleme. Er kam zu weit nach rechts, wo Saupe fuhr und traf diesen am Heck. Saupe fuhr normal weiter, Hackmann wurde in die Mauer geschleudert. Das Aus für ihn. Christoph Hellwig drehte sich auch noch, allerdings nicht von alleine. Olli Happ verpasste seinen Bremspunkt und schickte Hellwig in die Leitplanke. Kurz darauf geriet Happ mit seinem Bumpdrafters-Teamkollegen Arthur Seiverth zusammen und rutschte selber in die Streckenbegrenzung, was ihm sein rechtes Vorderrad kostete. Er schleppte sich damit zwar noch zur Boxengasse, gab aber später das Rennen auf.

Nach dieser chaotischen ersten Runde hatte Wilke bereits einen Vorsprung von 2,5 sek. R. Rauch machte einen Sprung von P5 auf P2.



Weimer verliert den dritten Platz

In der dritten Runde war das Rennen für Wolfgang Wöger vorbei. Nachdem er die fünfte Kurve durch den Sand fuhr, fehlte ihm beim Anbremsen der Grip und er rutschte in die nahe liegende Mauer. Enttäuscht resümierte er sein Rennen: "Tja, das war nix. Einfach unkonzentriert und nix wie Fehler die ganze Zeit. Sorry an Michael Scheurer für den Sidekick im Sprint, im Rennen hab ich mich wenigstens nur selber vernichtet." Auch für Andreas Kröger war das Rennen nach acht Runden vorbei. In T4 kam er leicht von der Strecke ab. Dabei ging es durch den Graben und kurz darauf in die Mauer. Mit Totalschaden wurde er in der Box abgeliefert.

Eine Runde später nutzte Jens Weimer einen Verbremser und anschließenden leichten Einschlag von Saupe aus und schob sich auf Platz drei. Seiverth kam nun Runde um Runde näher ran an Saupe.

Als er in der 14. Runde dran war zum Überholen, drehte er sich auf der Start/Ziel-Geraden. Verkehrt herum zur Strecke stehen, stellte er sich mit einem Burnout wieder in Fahrtrichtung. Dies jedoch mitten auf die Ideallinie. Der heranrasende Hellwig hatte keine Chance mehr auszuweichen und rammte Seiverth. Beide konnten ihr Rennen wieder aufnehmen.

Manuel Rauch und Conrad Wegener hatten seit dem Start des Rennens einen Kampf um Platz fünf. Nach einem Verbremser musste Wegener M. Rauch ziehen lassen, übernahm aber in der 17. Runde wieder die fünfte Position, nachdem sich M. Rauch in T8 wendete. Nur eine Runde später drehte sich allerdings Wegener und M. Rauch bekam wieder die Möglichkeit Anschluss zu fassen. Dies ging aber schief, weil er in Kurve sieben in die Mauer rutschte. Manuel Rauch zu seinem Rennen: "Im Hauptrennen kam ich bis auf fünf und hatte ein schönes Duell mit Conner. Bis ich dann mal etwas zu früh aufs Gas latschte. Danach ging nix mehr. Keine Konzentration und total verunsichert. Karre lief auch nimmer richtig. Schade eigentlich. Wäre noch sehr unterhaltsam gewesen."

Nach gut der Hälfte des Rennens führte Wilke mit 14 sek vor R. Rauch und 27 sek auf Weimer.



Fürstner (rechts) erkämpft sich gegen Saupe unfair Platz drei

Fürstner räumte das Feld nun von hinten auf. Nach seinem Ausflug in der ersten Runde und Rückschlag bis auf den 14. Platz, war er in der 21. Runde bereits wieder auf P5. Dessen Teamkollege Seiverth, drehte sich derweil ein zweites Mal und fiel auf den elften Platz zurück. Mit einer bisher fehlerfreien Leistung lag Weimer zu Recht auf dem dritten Rang.

Doch in der 25. Runde drehte er sich nach der sechsten Kurve weg und musste Saupe und Fürstner passieren lassen.

Bei nur noch acht zu fahrenden Runden explodierte Hellwig sein Motor. Der Crash mit Seiverth in Runde 15 war wohl doch zu stark. Christoph Hellwig kurz nach seinem Rennende: "Das Glück vom Sprint hatte ich im Hauptrennen leider nicht.

Doch beim Kurvenausgang fing Fürstner an zu rutschen und fuhr seitlich gegen Saupe. Dieser blieb etwas an der Mauer hängen und bekam so keine Chance mehr zum Kontern.

So gewann Andy Wilke auch das Hauptrennen in Riverside mit 32 sek Vorsprung vor Roland Rauch. Auf dem dritten Platz landete, nach toller Aufholjagd, aber unfairer Einsatz in der letzten Runde,

Marco vor T2 bis auf unter 120 runter, was ich dank "A-Säule" nicht sehen kann, lenke ein davon ausgehend dass er ein gutes Stück vor mir ist, treffe ihn seitlich und ab geht's geradeaus in die mir bereits bekannten Leitplanken."

Gabriel Fürstner: "So gut vorbereitet aber unkonzentriert. Aber jedenfalls besser als auf der Nordschleife. Sprint endlich mal geschafft meine Strafe abzusitzen, und auf Platz sechs beendet. Hauptrennen: Start Pfui Sorry an die hinteren die ich da durcheinander gebracht habe. Tja mein erster Gang war nicht für den Start vorgesehen. War erst mal heilfroh, dass ich nur leicht in die Planken eingeschlagen bin. Jo, dann wieder als letzter auf die Strecke und dann voll konzentriert durchgefahren. Etliche brauchte ich nicht zu überholen, denn die drehten sich raus. Eine haarige Situation gab es in den Esses als einer auf der Strecke gewendet hat "Au Backe war das eng", haarscharf vorbei gekommen. Am Ende kann ich über den dritten Platz mehr als zufrieden sein."

Conrad Wegener: "Das war nichts... In Riverside bin ich irgendwie nicht ganz bei der Sache gewesen. In beiden Qualy Läufen

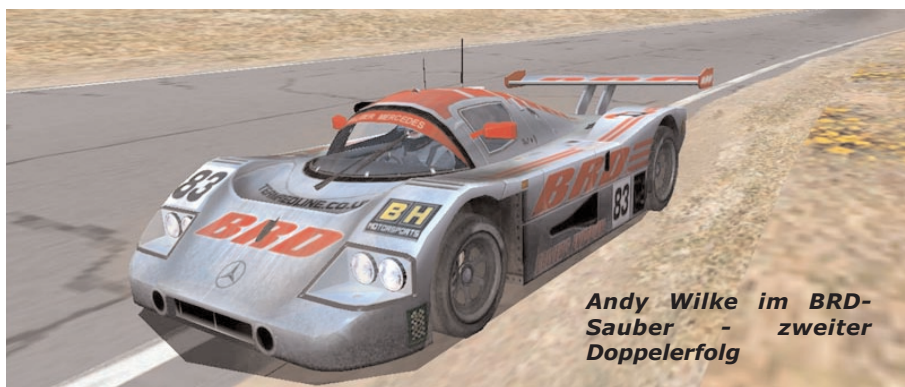


Ich hatte mir vorgenommen recht defensiv zu fahren und am Anfang in keine Drängerei zu kommen. Beim Sprint hat es recht gut geklappt, im Hauptrennen bin ich leider schon am Anfang in die Wiese geschickt worden. Ab da an war der Kuchen gegessen. Kann passieren und ich gebe auch keinem die Schuld. Danach habe ich vor lauter Frust selbst einen Bock geschossen und bin selbst mit einem Rad auf den Grünstreifen und abgeflogen. Nach 2/3 des Rennens ist mir dann der Motor hochgegangen. Ich fand den Kurs echt geil. Er war super zufahren. Schade das wir so wenig Leute waren..."

Nach 34 Runden schien Seiverth etwas die Orientierung verloren zu haben. Nach einem Mauerkuss in Kurve zwei, nahm er in der Boxengasse eine Straße zu weit rechts und musste einmal außerhalb der Boxengasse fahren. Beim zweiten Versuch ging aber alles glatt und er konnte pitten.

Noch vier Runden zu fahren. Wilke blieb unaufholbar auf Position eins, Rauch mit knapp einer halben Minute Rückstand auf P2. Dahinter war jedoch noch nichts entschieden. Fürstner kam in den letzten Runden immer näher ran an Saupe und startete zu Beginn der letzten Runde einen Angriff. Außen, wollte Fürstner in Kurve neun, an Saupe vorbeiziehen.

Gabriel Fürstner vor Marco Saupe. Auf dem vierten Rang platzierte sich Jens Weimer, bei dem ohne Dreher sicher mehr drin gewesen wäre. Dahinter: Wegener, Schulz, Scheurer, M. Rauch und Seiverth. Wilke führte alle 41 Runden des Rennens und fuhr mit 1:00:466 in der 38. Runde auch noch die schnellste Rennrunde. Die meisten



Plätze machte Conrad Wegener gut. Von P16 gestartet, schaffte er es als sechster ins Ziel.

Kommentare:

Volker Hackmann: "Mein Hass auf Rechtskurven nimmt zu. Im Sprint in T2 auf dem Dreck ins Rutschen gekommen, korrigiert und ab ging's in die andere Richtung. Im Hauptrennen dreht sich Gabriel beim Start fast weg und sorgt für einige Verwirrung, dann bremst

ein Dreher, in beiden Rennen ebenfalls. Sprint war ein cooles Finish mit Michael. 0.02 sek vor ihm über die Linie. Hauptrennen, obwohl cloudy ganz gut zu Recht gekommen. Der eine Dreher nervt mich zwar noch, konnte aber schon beim Start- Massencrash viele Plätze gut machen. Dann ruhig mein Rennen gefahren, leider zu langsam, am Ende hat's aber für den sechsten gereicht. Hauptrennen war aber mal extrem kurz! So um die halbe Stunde, würde ich mal sagen."

aus Riverside Conrad Wegener

Fingerhut und Marx waren am Ende die großen Gewinner

GLC in South City - 7.Saisonlauf extrem spannend

Die erste GLC Saison des Jahres 2005 nähert sich ihrem Ende. Vor diesem 7. Lauf waren noch vier Rennen zu fahren. Marco Saupe und Frederik Roth lagen in der Gesamtwertung fast gleich auf in Front, etwas dahinter machte sich Dominic Fingerhut noch Hoffnungen auf den Titel. Für die Fahrer ab Platz 4 waren die Aussichten auf die Meisterschaft nicht mehr so gut, der Rückstand, der sich im Laufe der Saison angesammelt hatte war einfach zu groß. Lediglich das Auslassen eines Rennens würde die ersten Drei noch zurückwerfen.

Und genau das passierte Frederik Roth, der in South City nicht antreten konnte. Damit waren seine Meisterschaftschancen auf einen Schlag auf ein Minimum gesunken. Favorit war nun Saupe, der gut 20 Punkte vor Fingerhut lag.

17 Fahrer hatten für South City Classic Reversed / TBO gemeldet. Fast das gesamte Fahrerfeld der beiden Grids trat mit dem FXO Turbo an. Matthias Ryll in Grid 1 war der einzige RB4 Pilot und nur Markus Papenbrock in Grid 1 und Alex Marx in Grid 2 vertrauten auf den GT Turbo.

Grid 1:

Bereits in den Trainings zeigte sich, dass Jens Janssen wieder sehr schnell sein würde. Die Pole Position im Sprint bestätigte diese Vermutung. Peter Dikant und Dominic Fingerhut folgten. Marco Saupe startete im Sprint nur von Rang sieben.



Unfall im Sprint: Saupe konnte dem ins Schleudern geratenem Spätlich nicht mehr ausweichen.

Direkt vom Start weg konnte sich Janssen das Führungstrio absetzen. Bereits nach der ersten Kurve kam es im Mittelfeld zu einer Kollision zwischen Kai Spätlich und Saupe, der dem orange-schwarzen Coca FXO nicht mehr ausweichen konnte. Beide Fahrer fielen auf die letzten Plätze zurück und mussten dem Feld hinterher jagen.



Janssen war der große Pechvogel. Discos in Sprint und Hauptrennen

In Runde 2 machte Dikant in der Schikane einen Fahrfehler, worauf Fingerhut vorbeischnüpfen konnte und Rang 2 erliefte. Dikant war nicht der einzige, der dort Bekanntheit mit der Streckenbegrenzung machte.



Busack in der Spitzkehre

Im weiteren Rennverlauf fiel der blaue Fina-FXO immer weiter zurück, den Speed der beiden Fahrer an der Spitze konnte er nicht mitgehen. Saupe und Spätlich hatten sich recht schnell wieder an das Feld herangearbeitet und arbeiteten sich bis zum Schluß noch auf die Plätze 3 und 6 vor.

Dabei hatte vor allem Spätlich Probleme, an die vermeintlich langsameren Gegner vorbei zu kommen. Bei dem Versuch, Michael Morgenthal eingangs T1 zu überholen, wurde er zu weit nach außen getragen, kollidierte mit dem RGW-Piloten und blieb in der Mauer hängen. Damit war er wieder Vorletzter. Hinter ihm war nur noch Thomas Busack unterwegs, der schon früh nach einem Dreher weit zurückgefallen war und sich geistig bereits auf die Pole im Hauptrennen vorbereitete. Doch von dort aus sollte ein anderer Fahrer ins Rennen gehen. Der große Pechvogel war mal wieder Jens Janssen. Souverän in Führung liegend macht ihm zum wiederholten Male die Technik einen Strich durch die Rechnung.



Chaos in der Schikane. Nur Janssen kam hier unbeschadet durch.

In Runde 11 war der Sprint für ihn gelaufen. Fingerhut erliefte die Führung, die er bis zum Schluß nicht mehr abgab. Zweiter wurde Peter Dikant, der das gesamte Rennen über zunächst Markus Papenbrock und später dann Marco Saupe im Nacken hatte.

Das Hauptrennen wurde dann in umgekehrter Reihenfolge mit Jens Janssen auf Pole, vor Michael Morgenthal und Thomas Busack gestartet. Saupe, Dikant und Fingerhut mussten das Rennen von hinten in Angriff nehmen. Janssen hatte vom Start weg die Führung sicher und setzte sich schnell vom Feld ab.

Es folgten Morgenthal und Spätlich. Matthias Ryll hatte einen guten Start im RB4, konnte daraus aber keinen großen Nutzen ziehen, da Busack direkt vor ihm den Start total verschlafen hatte und überhaupt nicht aus dem Quark kam. Bereits nach der ersten Kurve war der Valvoline-FXO bis auf den letzten Platz zurückgefallen. In der Schikane kam es dann zu einer Kettenreaktion, die nur wenige Fahrer unbeschadet überstanden.



Fingerhut profitierte von Janssens Doppelausfall und holte sich den Tagessieg

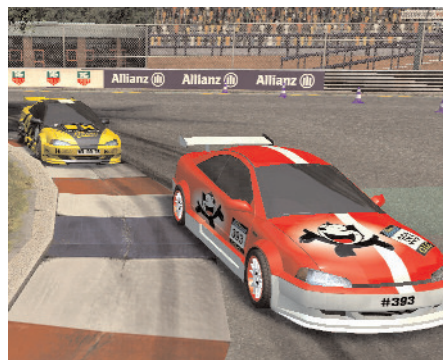
Morgenthal war in die Begrenzung geknallt und versperrte die Einfahrt in die enge Passage. Spätlich bremste noch rechtzeitig, wurde aber von Papenbrock und den folgenden Fahrern angeschoßen. Einzig und allein Jens Janssen auf Pos. 1 hatte von der Karambolage nichts mitbekommen und hatte bereits nach einer Runde 7

Sekunden Vorsprung auf seine Verfolger. In der Senke vor der S/F Geraden sind sich Morgenthal und Papenbrock nicht einig. Saupe lacht sich ins Fäustchen und zieht an beiden vorbei. Auch Spätlich und Fingerhut klopfen kurz darauf bereits bei den beiden an. Es bildet sich für einige Runden eine große Kampfgruppe, in der es zahlreiche Positionsverschiebungen gibt. Spätlich und Fingerhut können sich schließlich ein wenig absetzen und machen sich auf die Jagd nach Janssen, der nach nicht einmal 10 Runden bereits 15 Sekunden Vorsprung hatte. Spätlich fiel dann nach einem Fahrfehler noch hinter Dikant zurück. Nach 17 Runden war das Rennen für Morgenthal beendet. Er war mittlerweile bis auf den letzten Platz zurückgekehrt worden und gab nach einem erneuten Fahrfehler auf. Nach der Hälfte des 50 Runden Rennens lag Jens Janssen nach wie vor mit souverän mit über 20 Sekunden vor Fingerhut in Führung. 10 Sekunden hinter Fingerhut folgte Spätlich, der sich inzwischen wieder an Dikant vorbeigekämpft hatte. Marco Saupe folgte mit weiteren 10 Sekunden Rückstand. Fünfter war Thomas Busack, der kurz nach der Rennhälfte von dem Führenden überrundet wurde. Trotzdem lief es für Busack im Hauptrennen deutlich besser, als im Sprint, wo er abgeschlagen dem Feld hinterher eilte. Dikant, Papenbrock und Ryll waren zu dem Zeitpunkt bereits überrundet. Dann ereilte Janssen

genau das gleiche Schicksal, wie schon im Sprint. 36 Runden souverän geführt, musste er sich erneut der Technik geschlagen geben.

Davon profitierte erneut Fingerhut, der die Führung gefolgt von Spätlich und Saupe übernahm. In den letzten 15 Runden pasierte nicht mehr viel.

Die Abstände zwischen den vorderen Plätzen waren groß genug, sodass jeder seine Platzierung sicher ins Ziel bringen konnte. Peter Dikant hatte noch einmal die Gelegenheit, Thomas Busack auf Rang 5 unter Druck zu setzen, machte aber erneut Fahrfehler und musste sogar noch Markus Papenbrock ziehen lassen. Letzter wurde Matthias Ryll im RB4, der keine Chance hatte, mit dem Feld mitzuhalten.



Reichert und Behrens kämpften Runden lang um den zweiten Platz. Mit dem besseren Ende für Reichert.

Grid 2:

Absoluter Topfavorit in Grid 2 war Alex Marx. Fast eine Sekunde Vorsprung vor Thomas Burghardt waren ein deutliches Zeichen. Im Sprintrennen setzte er sich von Beginn an vom Feld ab und gewann am Ende mit 12 Sekunden Vorsprung vor Björn Behrens, dessen Vorsprung auf Uli Hinz 10 Sekunden betrug.

Im Hauptrennen musste Marx das Rennen aus der letzten Startreihe in Angriff nehmen. Nach kurzer Zeit übernahm er aber wieder die Führung und baute diese in den 50 Runden auf über eine Minute aus. Über seinen zweiten Platz freute sich diesmal Werner Reichert, der damit sein bestes Saisonergebnis erzielte und sich einen rundenlangen Zweikampf mit Björn Behrens lieferte. Thomas Burghardt, Matthias Oltmanns, Uli Hinz, Sascha Pallenberg und Dieter Borsch folgten auf den weiteren Plätzen.

Damit holte sich Fingerhut auch den Tagessieg und machte einiges an Boden auf Marco Saupe gut. Der Rückstand betrug nach dem 7. Saisonlauf nur noch 5 Punkte, eine Winzigkeit bei den noch zu erreichenden 207 Punkten in den letzten drei Rennen. *Dominic Fingerhut*



Marx war in Grid 2 der Schnellste.

Der Kampf der Systeme

GLC Saison Finale in South City Long nervenaufreibend

Am Mittwoch, den 08.06. gastierte die German Live for Speed Challenge zum Saisonfinale in South City auf der langen Kombination. Gefahren wurde mit der TBO Klasse, wahlweise dem FXO, dem GT Turbo oder dem RB4. Alle Fahrer bis auf Alex Marx (GTT) entschieden sich für den Fronttriebler.

Der 4 km lange Stadtkurs vereint die 3 Kurzstrecken Classic, Unofficial 1 und Unofficial 2 und ist damit eine der längsten Strecken in der 1. Aufbaustufe von Live for Speed. Viele enge Passagen, die ständig präsenten Streckenmauern und auch die schnellen Vollgas-Kurven machen diese Strecke zu einer besonderen Herausforderung für jeden Fahrer.

Auf dieser anspruchsvollen Strecke suchte die 2. GLC Saison Ihren Meister. Es gab nur zwei Fahrer die dieses Ziel in Reichweite hatten: Dominic Fingerhut und Marco Saupe trennten genau ein Zähler in der Meisterschaftswertung, doch auch der 3. Platz war vor Beginn dieses Rennens noch hart umkämpft: Mit Alex Marx, Peter Dikant, Thomas Busack und Kai Spätlich hatten immerhin noch 4 Fahrer rechnerische Chancen auf den letzten Podestplatz.

Pos	Name	Beste
1	Kai Spätlich	1:59.14
2	Björn Behrens	1:59.96
3	Marco Saupe	2:00.05
4	Dominic Fingerhut	2:00.76
5	Matthias Ryll	2:00.79
6	Matthias Oltmanns	2:01.53
7	Alexander Marx	2:01.86
8	Dieter Borsch	2:02.41
9	Peter Dikant	2:02.64
10	Werner Reichert	2:03.43
11	Heiko Bruder	2:04.02
12	Thomas Busack	2:04.08
13	Markus Papenbrock	2:09.03
14	Thomas Burghardt	

In der Qualifikation zu diesem Rennen ging es nun darum, die Leistung auf den Punkt zu bringen, um eine gute Startposition zu erzielen. Marco Saupe, der im freien Training die schnellste Zeit fuhr, konnte diese Leistung nicht wiederholen und landete mit seinem FXO nur auf dem 3. Platz, einen Platz vor seinem Meisterschaftskonkurrenten Dominic. Die schnellste Runde brachte Kai Spätlich auf den ersten Platz, gefolgt von Björn Behrens.

In dieser Reihenfolge ging es in das 10 Runden lange Sprintrennen. Alle Fahrer kamen gut von Ihren Startplätzen weg. Alex Marx nutzte das gute Startverhalten seines GT Turbo aus und fuhr vom 7. Startplatz gelegen auf Position 5 vor. Matthias Oltmanns berührte Ausgangs der ersten Kurve Matthias Ryll, die Folge war ein Dreher der Matthias Oltmanns auf den 11 Platz zurückwarf. Die ersten Kurven absolvierte das Feld, wie in der GLC gewohnt, ohne größere Zwischenfälle. Björn Behrens verlor in der ersten Runden 3 Plätze und fand sich auf Position 5 wieder. Ein harter, aber fairer Kampf entbrannte in der Dreier-Gruppe um Peter Dikant, Thomas Busack und Dieter Borsch, in welchem sich Peter, wenigstens vorerst, als Sieger durchsetzen konnte.

Kai Spätlich, dicht gefolgt von Marco Saupe, führte das Feld in die zweite Runde. Zu diesem Zeitpunkt fanden die spannendsten Zweikämpfe im Mittelfeld statt, rund um die schon erwähnten Fahrer Peter, Thomas und Dieter, die in einem heißen Dreikampf immer wieder die Positionen wechselten. Werner Reichert verpasste die enge Hairpin, die den Übergang von Unofficial 2 zu Unofficial 1 bildet, musste Thomas Burghardt ziehen lassen und nahm somit den letzten Platz ein.

Vorne konnten sich Marco und Kai langsam vom Rest des Feldes absetzen, gefolgt von Dominic Fingerhut, der immer wieder von Alex Marx attackiert wurde.

Danach folgten Björn Behrens, Matthias Ryll und Peter Dikant. Auch Markus Papenbrock war dicht hinter Heiko Bruder in Schlagdistanz und nutzte die Gunst der Stunde zum Ende der zweiten Runde, um an Heiko vorbeizuziehen. Einen Fahrfehler von Heiko am Ende der dritten Runde gab auch dem aufschließenden Matthias Oltmanns die Möglichkeit, Heiko zu überholen.

Zu diesem Zeitpunkt des Rennens zog sich das Feld immer mehr auseinander, Kai Spätlich und Marco Saupe fuhren ohne größere Fehler vorne weg, gefolgt von Dominic und seinem Verfolger Alex Marx. Etwas weiter abgeschlagen folgten Björn und Matthias, mit einem weiteren kleinen Polster auf die dreier Gruppe von Peter Dikant, Dieter Borsch und Thomas Busack.

In der vierten Runde verpassten nun Thomas Busack und Heiko Bruder die enge Hairpin und verloren dadurch Plätze. Sie fanden sich nun auf dem 12. und dem letzten Platz wieder.

In den folgenden Runden kämpfte sich Matthias Oltmanns an den vor ihm liegenden Dieter Borsch heran, der wiederum den Abstand zu Markus Papenbrock verkürzen konnte. Diese Konstellation versprach einen engen Kampf in der Schlussphase des Rennens.

Pos	Name	Diff	Beste
1	Kai Spaetlich		1:58.23
2	Marco Saupe	0.73	1:58.49
3	Dominic Fingerhut	16.16	1:59.89
4	Alexander Marx	16.95	1:59.05
5	Matthias Ryll	26.74	2:00.52
6	Björn Behrens	32.97	1:59.84
7	Peter Dikant	34.14	2:00.62
8	Markus Papenbrock	49.00	2:00.40
9	Matthias Oltmanns	58.23	2:00.13
10	Thomas Busack	1:01.77	2:01.10
11	Dieter Borsch	1:02.26	2:02.13
12	Thomas Burghardt	1:07.27	2:02.93
13	Heiko Bruder	1:14.11	2:03.71
14	Werner Reichert	1:15.31	2:02.50



Matthias Oltmanns zog im letzten Sektor der siebenten Runde an Dieter vorbei und nahm nun die Verfolgung von Markus auf. Dieter Borsch's Fehler beim Anbremsen der ersten engen Kurve dieser Strecke ermöglichte nun auch dem aufschließenden Thomas Busack, an Dieter vorbeizugehen. Durch einige Fahrfehler der Akteure bildete sich in der Folge eine Dreier-Gruppe mit Matthias Oltmanns, Dieter Borsch und Thomas Busack, die um die Plätze 9 - 11 kämpften. Dieter Borsch verpasste in der letzten engen Kurve die richtige Linie und musste Thomas vorbeiziehen lassen.

Kai Spätlich überquerte die Ziellinie als Erster, dicht gefolgt von Marco Saupe, der das ganze Rennen dicht an den Fersen des Führenden geklebt hatte. Auf den Plätzen 3 und 4, mit einem Abstand von 20 Sekunden, folgten

ebenfalls dicht beieinander Dominic Fingerhut und Alexander Marx.

In umgekehrter Reihenfolge ging es nun in das 25 Runden lange Hauptrennen. Alex Marx konnte am Start wieder einige Plätze gutmachen. Wieder kam das gesamte Feld gut durch die ersten Kurven, einzigst Thomas Busack fiel durch eine Berührung mit einem anderen Wagen auf den letzten Platz zurück.

Werner Reichert drehte sich in der Hairpin und wurde nach hinten durchgereicht. Kai Spätlich konnte im zweiten Sektor der ersten Runde an Marco Saupe vorbeiziehen; musste diese Position allerdings nach einer Kollision mit Björn Behrens in der schnellen Unterführung wieder an Marco abgeben.

Alex Marx fand sich nach der ersten Runde bereits auf dem dritten Platz wieder. Das Feld wurde angeführt von Matthias Oltmanns, gefolgt von Thomas Burghardt. Heiko Bruder belegte zu diesem Zeitpunkt den vierten Platz. In der vorletzten Kurve der zweiten Runde konnten sich Marco, gefolgt von Kai, auch an Markus Papenbrock und Matthias Ryll vorbeikämpfen und lagen nun auf den 7. und 8. Platz. Alex Marx kassierte ebenso Thomas Burghardt, er lag nun auf dem zweiten Platz und nahm die Verfolgung von Matthias Oltmanns auf. Auch Björn konnte sich an Markus vorbeiarbeiten und visierte Mathias Ryll an. Dominic zog auf der langen Start/Ziel-Geraden an Heiko vorbei, der durch einen Crash in der ersten Kurve nach hinten durchgereicht wurde. Dominic befand sich nun hinter Peter Dikant auf dem 5. Platz, gefolgt von Marco Saupe.





Kurze Zeit später konnte Dominic auch Thomas Burghardt überholen, der dann auch den folgenden Marco und Kai Platz machte. Peter Dikant verbremste sich bei der Anfahrt auf die Hairpin und verlor seinen Platz: er fand sich nun auf Position 9, hinter Björn Behrens wieder. Am Ende der 3. Runde führte nach wie vor Matthias Oltmanns, gefolgt von Alex, Dominic, Marco und Kai. Obwohl zu diesem Zeitpunkt nur ein Wunder die Meisterschaft zu Gunsten von Marco hätte verhindern können, kam es nun zum direkten Duell zwischen Dominic und Marco, der in seinem Rückspiegel auch immer auf den lauernden Kai achten musste. Am Ende der spannenden 5. Runde gelang es Marco, an Dominic vorbeizuziehen, welcher nun Kai dicht im Nacken hatte. Einen Fehler von Dominic in Runde 6 nutze Kai, und zog an ihm vorbei.

Vorne führte nun Alex Marx, der an Mathias Oltmanns vorbeigehen konnte, das Feld an. Ein 10 Sekunden Abstand trennte sie von den Verfolgern Marco und Kai. Das Feld zog sich, wie auch schon im Sprint zu beobachten war, weit auseinander. In der siebenten Runde verlor Björn durch einen Fehler seine 8. Position und machte den Weg für Thomas Busack und Werner Reichert frei. In der gleichen Runde konnte Björn jedoch seinen Fehler teilweise wieder gutmachen und Werner wieder kassieren.

Marco und Kai schlossen immer weiter zu Matthias Oltmanns auf. In der 9. Runde liess Matthias Marco

vorbei und auch Kai konnte in der 10. Runde an Matthias vorbeigehen.

Einen wunderschönen Zweikampf um Platz 6 lieferten sich zu dieser Zeit des Rennens Björn Behrens und Thomas Busack, der einige Positionswechsel nach sich zog. So konnte Thomas Ende der 10. Runde an Björn vorbeigehen. Dieser konterte und gewann seinen Platz eingangs der ersten Kurve wieder zurück. Björn entschied vorerst den fast eine Runde langen, harten Zweikampf für sich und nahm somit den 6. Platz ein. In der 13. Runde gelang es nun auch Dominic, der sich Runde für Runde herankämpfte, an Matthias Oltmanns vorbeizugehen. Eng beieinander waren auch Markus Papenbrock und Peter Dikant. Peter konnte einen Verbremser von Markus in der vorletzten Kurve nutzen und sich damit den 10. Platz sichern.

Auch Marco Saupe konnte sich weiter an Alex Marx ranarbeiten und lag in der 14. Runde nur noch knapp eine Sekunde hinter dem Führenden, wiederum eine Sekunde hinter Marco folgte Kai. In den folgenden Runden attackierte Marco nun Alex, der konnte dagegenhalten und verteidigte erfolgreich seinen ersten Platz.

Das Feld lag zur 17. Runde so weit auseinander, das auf den folgenden Plätzen kaum noch direkte enge Zweikämpfe stattfanden. Jeder lauerte nun auf einen gravierenden Fehler seinen Vordermanns, um diesen zu seinen Gunsten zu nutzen.

In der 19. Runde gelang es Marco, an Alex vorbeizuziehen, dieser liess allerdings nicht locker und erkämpfte sich den Führungsplatz zurück. Thomas Busack, der viele Runden immer in Schlagdistanz zu Björn Behrens auf dem 8. Platz gelegen hatte, konnte in der 23. Runde an Björn vorbeiziehen, dieser versuchte wiederum in der folgenden Runde Thomas zu attackieren.

Björn verbremste sich bei der Anfahrt die letzte enge Kurve und fuhr geradeaus. Durch diesen Fehler gelang es auch Peter Dikant, an Björn vorbeizugehen.

Alex Marx beendete nach 25 Runden dieses Rennen verdient als Erster, dicht gefolgt von Marco Saupe, der sich mit dieser Platzierung die Führung und den Gewinn der GLC Meisterschaft sicherte. Auf den weiteren Plätzen folgten:

Bericht: Kai Spätlich

Pos	Name	Diff	Beste
1	Alexander Marx		1:58.69
2	Marco Saupe	0.06	1:58.49
3	Kai Spaetlich	6.23	1:58.91
4	Dominic Fingerhut	18.12	1:59.53
5	Matthias Oltmanns	28.11	1:59.85
6	Matthias Ryll	44.57	1:59.96
7	Thomas Busack	1:11.18	2:00.20
8	Peter Dikant	1:15.06	1:59.88
9	Björn Behrens	1:23.26	2:00.49
10	Werner Reichert	1:41.60	2:01.09
11	Thomas Burghardt	1:56.68	2:02.96
12	Heiko Bruder	1:59.81	2:02.33
13	Dieter Borsch	2:00.11	2:01.95
14	Markus Papenbrock	-7 L	2:01.81

Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#14 DOM 2
Georg Korbel**

Name: Korbel
Nickname: Georg
Alter: 30
Beruf/Position: Dipl.Ing. Fahrzeugtechnik (auf Jobsuche, Angebote an mich :)
Wohnort: Köln
In VR-NASCAR aktiv seit: 18.03.2004
Andere Rennligen: keine
Funktionen im VR: keine
Steuerung: Logitech MOMO (schwarz)
 Force Feedback Weel
 in der VR: **Größter Erfolg:** 1. Platz im DOM3-Rennen Atlanta - 28.10.2004
Größtes Desaster: Abstieg im ersten Intervall von DOM 2 in DOM 3 durch ein grotenschlechtes Rennen in Bristol

Größte Stärke: konstant gute Quali- Zeiten in dieser Saison
Größte Schwäche: Ich lasse mich durch eine gute Startposition manchmal zu riskanteren Manövern verleiten.
"N2003 ist das Größte, weil...":
 Der Multiplayermodus mit bis zu 42 Fahrern. So kommt der richtige Nervenkitzel zustande.
Sonstige Hobbies: Baseball, RC Modellfliegen und natürlich auch Computer spielen :
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:
 Es werden immer Leute gesucht die Rennberichte für den Rückspiegel schreiben. Also ran :
Liebblingswebsite: www.movie-infos.net
Lebensmotto: Ich bin zu sprunghaft für ein Motto :
 Beste Musikgruppe: Ändert sich bei mir. Zurzeit aber Evanescence
Bester Film: Sehr schwer. Ich tendiere zu "Der Herr der Ringe".
zuletzt gelesen: Black Hawk down (zum 6.mal :)
zuletzt im Cd-Player: Xzibit- Weapons Of Mass Destruction



VIPS



**#28 OPEN
Michael Franke**

Name: Michael Franke
Nickname:
Alter: 24
Beruf/Position: Student Nachrichtentechnik bei der Deutschen Telekom
Wohnort: Leipzig
In VR-NASCAR aktiv seit: Februar 2002
Andere Rennligen: -
Funktionen im VR: Mod. Paintforum
Steuerung: MS FFW
 in der VR
Größter Erfolg:
 aller erster Sieg im dritten Rennen (Busch Jr., Texas 2002) + erster Sieg nach zwei Jahren beim GNL Open-Rennen '05 in Vegas

Größtes Desaster: Strafpunkte beim ersten Sieg Texas 2002 + Cheffe (Ulli K.) abgeschossen beim Open-Rennen in Bristol '05 (vorletzte Kurve, letzte Runde!!!)
Größte Stärke: müssen andere beantworten; **Größte Schwäche:** werde viel zu nervös, wenn ich mal Führungsluft rieche (siehe Chef-Abschuss)
"N2003 ist das Größte, weil...": ich mich seit ca. 1995 für die NASCAR-Serie interessiere und dieses Spiel die letzte ordentliche PC-Sim dafür ist
 (nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten) gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer? Als ich mich Ende Jan. 2002 bei VR anmeldete (nachdem Jan Frischkorn ziemlich lange auf mich eingeredet hatte ;)), hatte ich eigentlich die Nummer 14-irgendwas. Zu diesem Zeitpunkt hatte aber meines Wissens nach Uli Franke (keine Verwandtschaft o.ä.) gerade aufgehört und seine #28 abgegeben, die ich dann kurzfristig übernommen habe.
Sonstige Hobbies: Musik hören, "etwas" Sport, (wenig Zeit wegen Studium)
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: die Rennen dieses Jahr im Open-Grid machen besonders viel Spass
Beste Musikgruppe: Metallica; **Bester Film:** Gladiator; **zuletzt gelesen:** - (Lunze, Theorie der Wechselstromschaltungen ;)) **zuletzt im Cd-Player:** John Lee Hooker - The Best of Friends



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#44 DOM
Andreas Kröger**

Name: Andreas Kroeger

Nickname: Andy

Alter: 38

Beruf/Position:

Antennenbauer, Angestellter

Wohnort: Hamburg

In VR-NASCAR aktiv seit: Beginn der VR

Andere Rennligen:

GGPLC JCC, GRRL CS, GRRL ES

Funktionen im VR:

Trainingsadmin in der GRRL

Steuerung: im Oval mit dem Thrustmaster 360 Pro Modena, auf Roadkursen mit dem CH Flightstick Pro in der VR

Größter Erfolg: Pro Open Meisterschaft im Jahre 2003, fairster GNL Fahrer im Jahre 2003

Größtes Desaster: Martinsville 2004 erstes Rennen

Größte Stärke: Abwarten können, Rennsituation einschätzen können, ohne Brechstange fahren

Größte Schwäche: Überholen

"N2003 ist das Größte, weil...": es keine SIM gibt in der über 40 Fahrer so "störungsfrei" miteinander fahren können. Das bezieht sich auf die SIM selber sowie, vor allem, auf den NETCODE

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

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer? Die Startnummer 44 habe ich mir ausgesucht weil wir damals in unserem Team alle drauf geachtet haben das wir "Schnapszahlen" als Startnummern hatten. Wir hatten die #44, #55, #66, #77, #88. Sah bei den Teampräsentationen immer sehr gut aus :

Sonstige Hobbies:

Meine Töchter, Drillinge, 12 Jahre alt, lassen mir wenig Zeit für andere Hobbys. Von daher kann ich hier nur meine Töchter und die Onlinerrennerei als Hobbys nennen. Und zwar auch genau in dieser Reihenfolge!

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Wer Zeit und Lust hat und ein wenig gut schreiben kann, sollte sich aktiv am Rückspiegel beteiligen, damit wir eines Tages vielleicht mal wieder einen wöchentlichen Rückspiegel bekommen.

Liebblingswebsite: www.virtual-racing.org

Lebensmotto:

Jeder Tag könnte Dein letzter sein --- Leben und Leben lassen

Beste Musikgruppe: Queens of the Stone Age

Bester Film: Soldat James Ryan, Armageddon

zuletzt gelesen: Boris Becker - Augenblick, verweile doch

zuletzt im Cd-Player: Queens of the Stone Age



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#117 DOM 2
Udo Elsner**

Name: Udo Elsner
Nickname: mottels
Alter: 35
Beruf/Position: PC-Klempner
Wohnort: Bamberg
In VR-NASCAR aktiv seit: Anfang 2002
Andere Rennligen: -
Funktionen im VR: Ab und zu Renn-Fotograf
Steuerung: MS FFB
 in der VR
Größter Erfolg: Über 30 Rennen am Stück ohne Strafpunkte, 2. Platz zum Saisonende im ProJunior
Größtes Desaster: 80 Strafpunkte in einem Rennen (Las Vegas am 10.3.05)

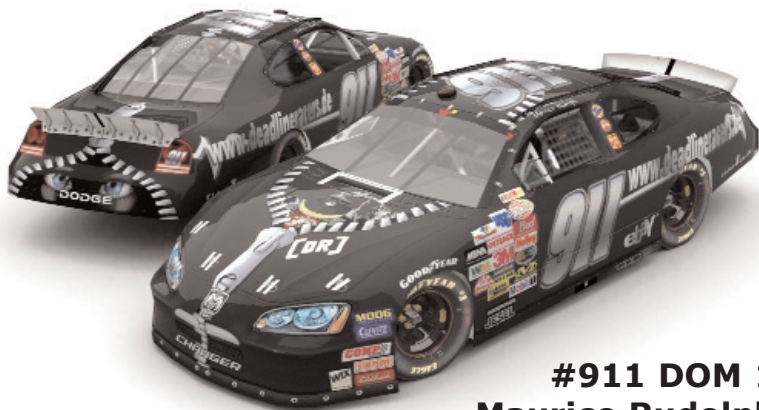
Größte Stärke: Geraden, Geduld
Größte Schwäche: Kurven, Überholen
"N2003 ist das Größte, weil...": ...man mit gesundem Menschenverstand auch ohne viel Training Spaß haben kann.

(nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)
gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?
 #117 ist ein "Mix" aus meinem Geburtsdatum 17.11.(69).
 Nimmt außerdem relativ wenig Platz weg für eine 3-stellige Nummer.

Sonstige Hobbies: -
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: -
Lieblingswebsite: Ganz klar: VR-Forum



VIPS



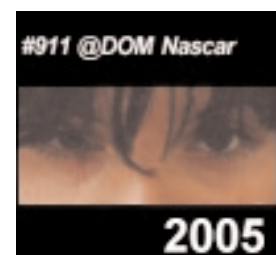
**#911 DOM 1
Maurice Rudolph**

Name: Maurice Rudolph
Nickname: Moe
Alter: 25
Beruf/Position: Programmierer
Wohnort: Mannheim
In VR-NASCAR aktiv seit: Ende 2001
Andere Rennligen: keine
Funktionen im VR: Fahrer und Forumposter :)
Steuerung: Wheel von speedway-joysticks.com
 in der VR
Größter Erfolg: Gesamtsieg bei den Trucks 2004

Größtes Desaster: alle Superspeedwayrennen meiner VR Karriere
Größte Stärke: hmmm naja vielleicht die Erfahrung, nach mittlerweile 3 kompletten VR Nascarsaisons
Größte Schwäche: Superspeedwayrennen
"N2003 ist das Größte, weil...": es eine nachvollziehbare Physik und einen sehr guten Multiplayerpart hat
 (nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)
gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?
 911 in Anlehnung an das Porschemodell, allerdings fahr ich keinen :-)
Sonstige Hobbies: Motorsport natürlich darunter mischt sich auch ein recht regelmäßiges Kart fahren, snowboarden, lesen und Dinge die eh jeder gern macht, Kino, Musik hören, essen etc...

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:
 Lebe und denke nicht an morgen
Lieblingswebsite: vr Seite und Forum
Lebensmotto: kann ich nicht in Worte fassen
Beste Musikgruppe: hab ich nicht. Abwechslung ist alles
Bester Film: Die Verurteilten
zuletzt gelesen: "Die Prüfung" - F. Paul Wilson

präsentiert von Jürgen Nobbers



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#514 DOM 1
Conrad Wegener**

Name: Conrad Wegener
Nickname: Conner
Alter: 15
Beruf/Position: Schüler
Wohnort: Reddeber
In VR-NASCAR aktiv seit: 20.02.2003
Andere Rennligen: Bin Virtual Racing e.V. treu
Funktionen im VR: Rückspiegel-Redakteur
Steuerung: Thrustmaster Force Feedback
 Racing Wheel GT
 in der VR
Größter Erfolg: Erster Sieg in New Hampshire (2004)
Größtes Desaster: Den Führenden (Otto Lampert) in Pocono kurz vor Rennende abgeschossen (2004).

Größte Stärke: Während dem Fahren zu schreiben.

Größte Schwäche: Reifenschonend fahren

"N2003 ist das Größte, weil...": bis zu 42 Fahrer auf einen Server passen, es immer sehr eng zu geht, es spannend bleibt, viele Mods gibt, und und und

Sonstige Hobbies: Fussball, Freunde treffen, Motorsport, Konsolen (PS2 und Xbox)

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Im WT SCS sind noch ein paar Plätze frei! *g*

Liebblingswebsite: www.motorsport.com und www.hot-pursuit-motorsports.de

Lebensmotto: habe keins

Beste Musikgruppe: nichts bestimmtes, höre alles mögliche

Bester Film: Days of Thunder (dadurch habe ich Stockcar Racing kennen gelernt *g*)

zuletzt gelesen: wahrscheinlich den aktuellen Rückspiegel

zuletzt im Cd-Player: nichts



VIPS



**# 30 DOM 1
Claudio Ferrera**

Name: Claudio Ferrera
Nickname: Ruß Fuß
Alter: 32
Beruf/Position: Industrie Mechaniker
Wohnort: Wolfsburg
In VR-NASCAR aktiv seit: 04.2004
Andere Rennligen: Keine
Funktionen im VR: VR Privat
 Freitag Training Session Server Meister :)
Steuerung: Driving Force Pro

in der VR

Größter Erfolg:

1. Platz Dom3 Indianapolis 2004

Größtes Desaster:

Dom2 Phoenix 2004

Größte Stärke: Ohne Erwartungen ins Rennen zu gehen.

Größte Schwäche: Rege mich zu schnell auf wenn ich der Meinung bin, unfair auf der Strecke behandelt worden zu sein.

"N2003 ist das Größte, weil...": ich mit fremden Leuten im Grid stehe, die nach ein paar Liga-Rennen dann doch nicht mehr so fremd sind und Rennwagen, Fahrstil mit dem jeweiligen Fahrer verbinde. (Der fährt ruhiger, aggressiver, unsicher usw.) Und ich habe immer wieder Spaß daran.

Sonstige Hobbies: Home Cinema, Video Spiele, Motorsport

Liebblingswebsite: Virtual-Racing e.V. Forum

Lebensmotto: Wie soll das alles nur Weitergehen!?

Beste Musikgruppe: Die Ärzte

Bester Film: Herr Der Ringe

zuletzt gelesen: Resident Evil - Caliban Cove / Die Todeszone

zuletzt im Cd-Player: Fanta4 - Viel



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

Bobby Allison - Der alte Meister

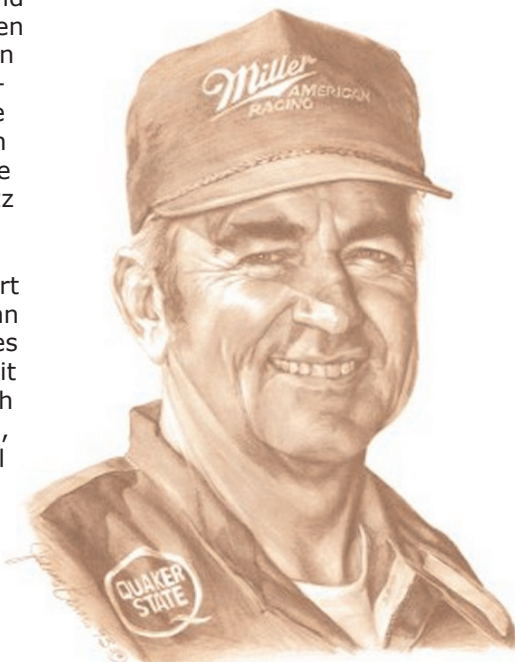
Riverside, 1983 - Bobby Allison rennt wieder einmal einem NASCAR-Titel hinterher. Was Rauno Aaltonen für die Safari-Rallye, ist Allison bis zu diesem Zeitpunkt im Winston Cup: Der ewige Zweite. Auch 1983 scheint ihm der greifbar nahe Triumph wie Sand durch die Finger zu rinnen. Denn was wir uns als Kinder oft vorgestellt und bisweilen vielleicht auch gemacht haben, nämlich jemanden Zucker in den Benzintank zu kippen, wird Allison beinahe zum Verhängnis. Sein Buick beginnt zu stottern und zu prusten. Bobby kann sich eben noch über die Ziellinie retten bevor der Motor an der Zuckerkrankheit eingeht. Jede Pechsträhne hat ein Ende. Auch wenn sie wie bei Bobby 22 Jahre lang ist. Er wird trotz Sabotageversuchs Meister.

Bis 1983 galt im NASCAR-Sport das ungeschriebene Gesetz: Wenn Bobby Allison ein phantastisches Jahr hat, gibt es mit Sicherheit einen anderen Piloten, der noch ein besseres hat. Wie 1971/72, als ihm Richard Petty den Titel abluchste oder 1981/82, als Darrell Waltrip der Glückspilz war.

Sein erstes Rennen fährt Bobby 1955. Unter dem Pseudonym Bob Sunderman driftet der 18-jährige in seinem Chevy, mit dem er sonst zur Schule fährt, um den Dreimeilenkurs von Hialeah/Florida. Damals war dies recht einfach. Er schraubte einfach die Scheinwerfer ab, entfernte den Schalldämpfer vom Auspuff und schon konnte er ein Rennen fahren.

Im Gegensatz zu Richard Petty, der im Grand-National-Sport debütiert hat, muß sich Allison mühselig die Erfolgsleiter hochkämpfen: Modifieds, Late-Models, erst nach sechs Jahren fährt er sein erstes Grand-National-Rennen.

Außerdem hält sich die Begeisterung der Eltern Allison für die Absichten von Bobby in engen Grenzen. Der Rennsport war damals nicht salonfähig. Die meisten seiner Konkurrenten hatten eine Rennfahrer-Karriere als Schmuggler hinter sich und in dieser



Bobby Allison

Beziehung verstanden seine Eltern wenig Spaß. Sie wollten das ihr Sohn ein anständiger junger Mann mit

einem anständigen Beruf und einem anständigen Mädchen wird. Also versuchten sie alles um ihm die Rennerei auszureden. Als ihnen klar wurde wie ernst es ihm war, gaben sie ihren Widerstand auf und halfen wo sie nur konnten. Seinen ersten NASCAR-Triumph holt er sich dann 1966.

Bobby Allison ist einer der wenigen NASCAR-Piloten die sich auch in Indy-Rennen versucht haben. Aber er hatte kein Glück. Irgendwie fühlte er sich wie einer, der im Traum rennt und rennt und rennt und doch nicht vom Fleck kommt. Er arbeitete verbissen am Indy-Wagen, denn er wollte auch dort Erfolg haben.



Die meisten NASCAR-Piloten werden von den Indy-Fahrern ein wenig belächelt und diese Einstellung wollte er mit einer soliden Vorstellung korrigieren. Trotzdem war er vom Fahrverhalten des Wagens ziemlich enttäuscht. Bobby: "Ich beklagte mich an der Box, daß der Wagen rutscht." Sein Teamchef: "Ich kann das nicht verstehen, der Wagen liegt perfekt." Bobby: "Ich muß nicht vier Meter rutschen um zu spüren das er slidet. Es genügt ein Zentimeter". Das mag angerberisch klingen, aber spürte genau was das Auto unter ihm tat. Er kam in Indy auf keinen grünen Zweig.

Sein Bruder Donny hat die Familienehre gerettet. 1970 wurde er Vierter - das beste Resultat das je ein NASCAR-Pilot in Indianapolis erreicht hat. Danach ist er direkt nach Charlotte geflogen und hat das "World 600" gewonnen. Weiter jetete er zurück nach Indy zum Siegerbankett, so war er länger im Flugzeug als im Rennwagen.

Bobby, der mehr als 700 NASCAR-Rennen auf dem Buckel hat, wird von Unfällen nicht verschont. 1976 ist ein besonders unglückliches Jahr. Im Februar überschlägt sich sein Auto in Rockingham neunmal. Ich dachte: "Jetzt musst du sterben. Als es plötzlich ganz ruhig war und ich nur noch meinen Atem hörte, wußte ich, du lebst noch. Ich hing kopfüber in den Gurten, denn das Auto lag auf dem Dach und lauwarmer Cola lief mir übers Gesicht. Im ersten Moment hatte ich es für Blut gehalten."

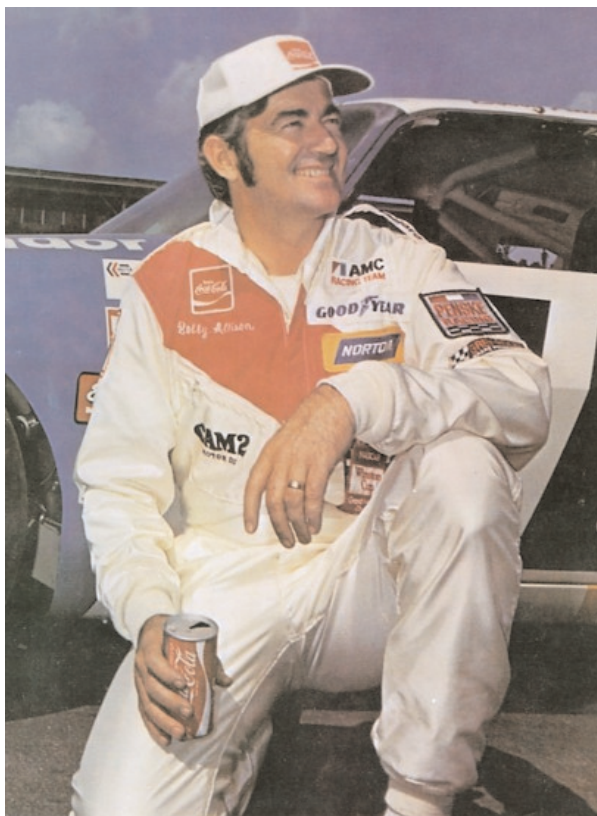
Allison hört, wie ein Streckenposten seinen Feuerlöscher in Betrieb setzt, also mußte das Auto brennen. Er konnte nichts mehr sehen, wußte aber noch, daß bei einem der ersten Aufschläge die rechte Tür herausgefetzt worden war.

Also kroch er dorthin und rief: "Helft mir! Ich bin verletzt, ich kann nichts sehen!" Später erfährt Allison, daß beim vierten Salto die Stoßstange einen Konkurrenten ins Wagenginnere gedrungen ist und ihm ein Augenlid weggerissen hat. Wie durch ein Wunder erlitt er aber keine Brüche.

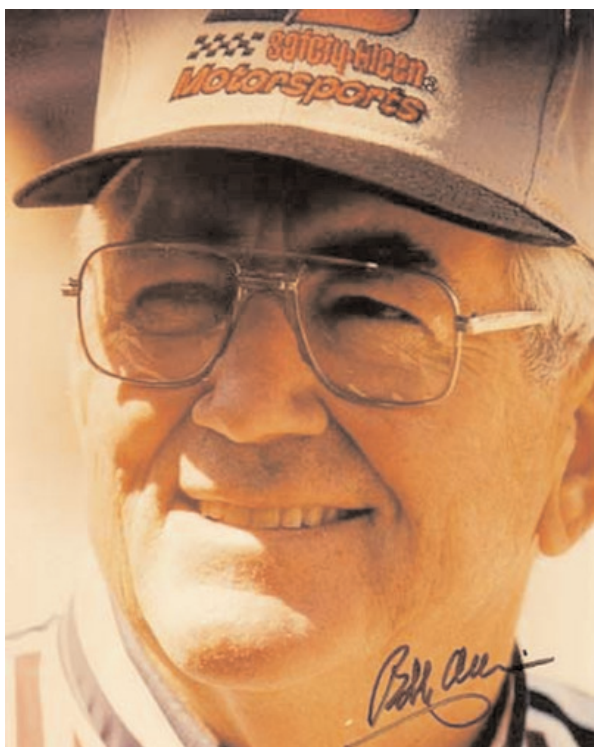
Im Sommer fährt er ein Sportsman-Rennen in Elko / Minnesota. Bobby fuhr nicht nur die Winston-Cup-Rennen sondern auch immer wieder kleinere Rennen, bis zu 70 in einer Saison.

Er ist ein Arbeitstier, ein Nimmersatt. Es gibt keinen Stockcar-Piloten der mehr Rennen gefahren ist als Allison. Bobby zum Vorfall in Elko: "Vor mir drehte sich ein Auto. Ich versuchte auszuweichen und das nächste woran ich mich erinnern kann, war der Krankenwagen. Ich dachte: Wo bin ich ?

Der andere Fahrer ist doch abgeflogen und nicht ich.



Dann sah ich das viele Blut auf meinem Overall und folgerte: Mann, den armen Kerl muß es ganz übel erwischt haben, wenn sogar mein Overall voller Blut ist. Dann begann ich mich vorsichtig abzutasten.



Mein Gesicht war zerschnitten, das merkte ich schnell. Ich schloß das linke Auge und spähte durch das

rechte: Alles klar. Dann die andere Seite: Auch OK. Ich atmete kräftig durch ohne das mein Brustkorb schmerzte. Lunge und Rippen schienen also in Ordnung zu sein. Ich bewegte die Arme, die Hände und dann die Füße. Das hätte ich lieber lassen sollen!" Allison hatte sich 11 Knochenbrüche an den Füßen zugezogen, dazu die Schnittwunden im Gesicht. Aber ratet mal, welcher Fahrer nur wenige Wochen später bereits wieder ein Rennen gefahren ist ?

Für 13 verschiedene NASCAR-Teams ist Allison gefahren. Für 11 davon hat er Rennen gewonnen. Der 84-fache Winston-Cup-Laufsieger (ganz zu schweigen von den 86 zweiten Rängen) ist dafür bekannt Hitze besonders gut zu verdauen. Bei Rennen, in denen andere Piloten schon eine Fata-Morgana sehen ist Allison garantiert vorne. Bobby: "Vielleicht liegt es daran, daß ich im Privatauto prinzipiell auf eine Klimaanlage verzichte. Es schadet mir auch nicht, daß ich zu Hause im Dampfbad auf der Rudermaschine schwitze. 300 Züge bei fast 60 Grad wirken Wunder.

Außerdem mag ich warmes Wetter. Meist trage ich bei den Rennen nur eine Freon-Kühlhaube gegen die Hitze. Auf eine Kühlweste verzichte ich und im Privatwagen fahre ich immer mit geschlossenen Fenstern und ohne Lüftung herum. Das fing aber eigentlich mit einem Scherz an. Ich nahm ein paar Journalisten mit und ließ sie absichtlich schmoren. Seither sind die nie mehr mitgefahren."

Seine Leidenschaft für NASCAR ist ungebrochen: "Ich liebe Rennen, Fischen und Fliegen. Aber am Rennsport muß etwas Besonderes dran sein, denn immer wenn ich fliege oder fische, muß ich fortwährend an Racing denken !"

Bobby Allison ist der älteste NASCAR-Sieger: 1988 gewann er das "Daytona 500" - 50 Jahre, 2 Monate und 11 Tage jung.

Bilder: www.planethoustonamx.com
/ www.alabamagang.com /
www.autographdealer.com



Am 30.01.2005 fand ein neuer GPL-er seinen Weg zu VR.

Da er vorbildlich, was man leider bei mindestens 50 % der Mitglieder vermisst, sein Profil ausfüllte war es der Redaktion möglich einige interessante Seiten über den Neuzugang zu erfahren. Besonderes Interesse gebührte dabei seinen Hobbys. Christian Heuer wurde entsandt um mehr über ihn in Erfahrung zu bringen.

Name: Stephan Schlieker

Alter: 35

Beruf: Hausmann

Herkunft: Lüdge (bei Bad Pyrmont)

VR-Grid: GPL-Rookies



RS: Wie bist Du zu VR gekommen ?

Stephan: Durch Guido Pigorsch. Er sprach mich in einem anderen Forum einmal darauf an und ich konnte der Versuchung nicht widerstehen.

RS: Wie ist Deine Meinung über VR im allgemeinen?

Stephan: Seit etwa Anfang des Jahres bin ich nun dabei und ich hoffe es folgen noch ein paar Jahre. Ich bin hier sehr freundlich aufgenommen worden und fühlte mich gleich von Anfang an sehr wohl. Alles klasse Jungs hier (großes Lob für die Geduld mit mir) ! Auch die Zusammengehörigkeit und die Hilfsbereitschaft finde ich sehr gut.

RS: Warum fiel deine Wahl auf GPL ?

Stephan: Für mich ist es die beste Sim und alte Wagen (Oldtimer) auch noch ein Hobby von mir sind. Mit GPL hatte ich bisher sehr viele spannende Rennen. Das wünsche ich mir auch für die Zukunft.

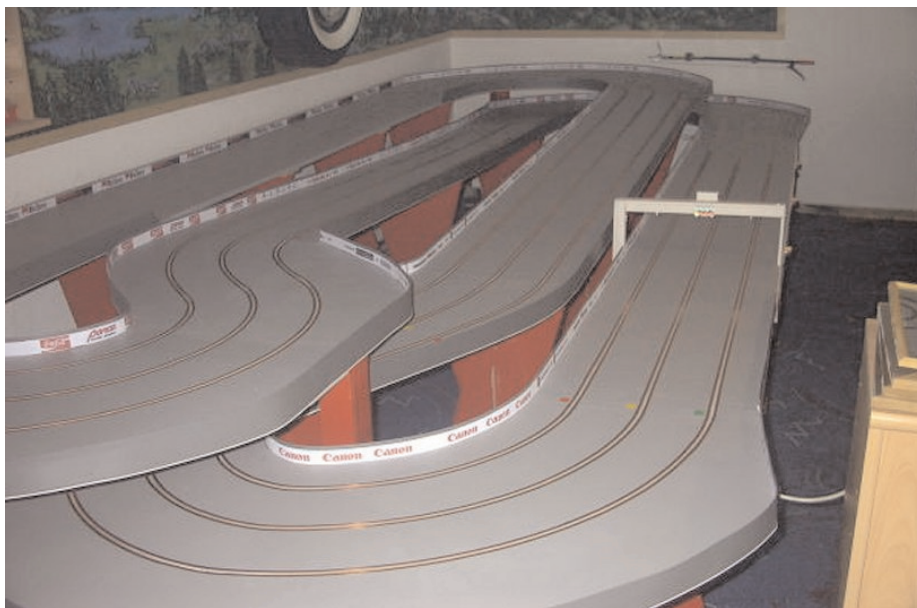
RS: Für welches Team gehst Du an den Start ?

Stephan: Ich bin noch in keinem Team. Ich fahre erst mal ein wenig im Rookie-Cup und wenn ich den Wagen dann auch mal etwas schneller um den Kurs bekomme denke ich noch mal drüber nach.

RS: Welches "Arbeitsgerät" verwendest Du ?

Stephan: Mein PC hat 2,8 GHz mit 512 MB Arbeitsspeicher. Als Betriebssystem verwende ich das Win-XP-Pro. Mein Lenkrad ist das Logitech-Momo-Racing-FF. Bisher habe ich zum Glück noch keinen Pedalbug erlebt, das soll auch so bleiben.

Slot-Cars



Im Forum gab es schon den einen oder anderen Thread zum Thema: Slot-Cars.

Mit "unserem" neuen Mitglied ist ein weiterer begeisterter "Slotter" dazu gestoßen.

Stephan wies Christian in die elementaren Dinge seines Hobbys ein und beantwortete begeistert dessen Fragen.

RS: Wie kommst Du zu diesem Hobby ?

Stephan: Tja, wie kommt man dazu ? Es ist wie fast immer bei diesem Hobby. Als kleiner Junge habe ich mal eine Rennbahn geschenkt bekommen und kräftig damit gespielt. Dann haben sich meine Interessen geändert (...Frauen...) und die Bahn verschwand in der Versenkung. Vor ca. 5 Jahren habe ich dann auf einem Oldtimer-Treffen durch Zufall wieder eine Bahn gesehen und das kleine Kind im Manne wurde wieder geweckt. Bis heute ist kein Ende in Sicht !

RS: Teilst Du dieses Hobby mit Freunden ?

Stephan: Eindeutig: Ja. Über verschiedene Foren hat sich "unsere" Truppe gebildet, die sich dann auch ab und an mal auf Treffen persönlich sieht. Da geht es dann immer richtig gut ab, weil man sich ja lange nicht gesehen und viel zu erzählen hat.

RS: Wie oft fahrt ihr ?

Stephan: Ich selber fahre immer wenn ich Lust habe. Ist aber auch kein Problem, da meine Bahn ja nun mitten im Wohnzimmer steht !

Ansonsten machen wir 2-3 Treffen im Jahr, wo dann kräftig Erfahrungen ausgetauscht und selbstverständlich auch ein paar Rennen gefahren werden.

RS: Mit welchen Slot-Cars fährst Du ?

Stephan: Nur Eigenbauten ! Die Chassis löte ich aus Schweißdraht und Messingrohr zusammen. Dann kommt ein Motor rein und eine Karosse drauf . Fertig ! Man kann aber auch ein Metallfahrwerk kaufen und aus einem Bausatz (z.B. von Revell, Hasagwa, o.ä.) eine Karosse bauen, diese dann lackieren, mit Decals bestücken und anpassen. Allerdings fahre ich auch sehr gerne noch die alten Carrera-124er-Wagen.

RS: Was war Dein schlimmster Schaden ?

Stephan: Zum Glück gab es bis jetzt nur einen richtigen Unfallschaden. Nach etlichen Runden bei einem Rennen habe ich zum Schluß doch ein wenig die Konzentration verloren und eine Kurve viel zu spät angebremsst. Das Resultat war ein völlig zerstörter Carrera "C6". Die Karosse hat es dabei in reichlich Einzelteile zerlegt.

RS: Auf welchen Bahnen wird gefahren ?

Stephan: Unsere Truppe fährt immer auf der entsprechenden Bahn des Gastgebers. Also bei mir zum Beispiel auf meiner Holzbahn oder in Hamburg bei meinem

Freund Ralf ebenfalls auf einer klasse Holzbahn. Allerdings muß es nicht immer die Königsklasse sein ! Auch auf einer normalen Kunststoff-Bahn (z.B. von Carrera, Ninco, SCX, o.ä.) kann man sehr viel Spaß haben und klasse Rennen fahren.

RS: Wie teuer ist dieses Hobby ?

Die Frage der Fragen ! Das hängt ganz davon ab was man gerne ausgeben möchte. Der Einstieg mit einer Grundpackung liegt bei ca. 60 Euro (Carrera "GO!"), Nach oben gibt es natürlich fast keine Grenzen. Bei einer Holzbahn sind es die reinen Materialkosten, die von der Bahnlänge, der Anzahl der Slots und der Technik die man gerne haben möchte, abhängen. Allerdings gibt es mittlerweile auch schon Holzbahnen fertig zu kaufen. Die Preise weiß ich jetzt aber nicht. Jene dürften aber nicht gerade billig sein. Die Wagen kosten im Maßstab 1:32 im Schnitt ca. 30-35 Euro und in 1:24 ca. 60 Euro. Wenn man(n) allerdings in die gehobene Klasse geht und die Wagen selber mit Metallfahrwerk baut, kann ein Wagen auch schnell mal um die 160 Euro-200 Euro kosten.

Wer nun noch Fragen dazu hat, kann sich gerne an mich wenden. Schaut auch mal auf meiner Homepage vorbei:

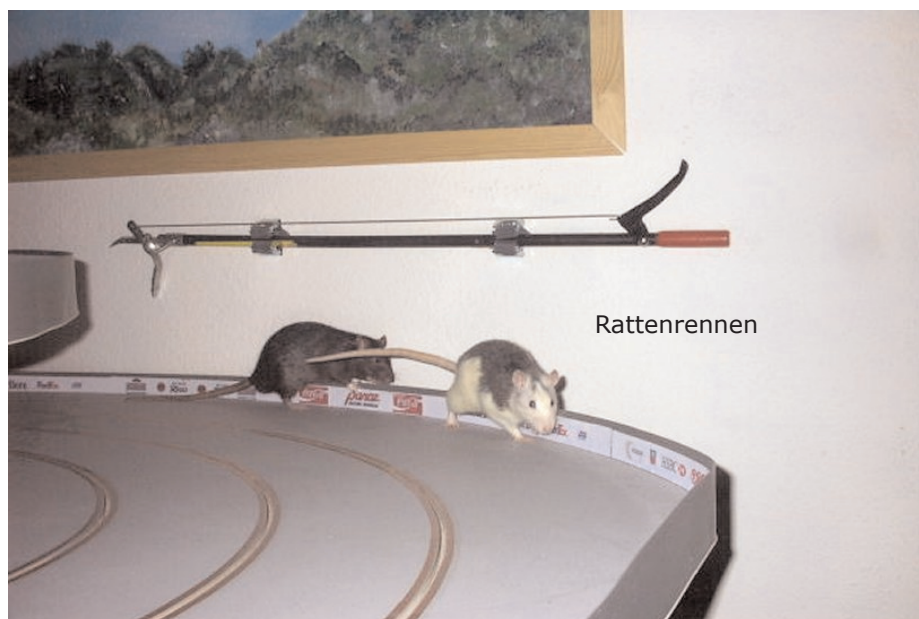
www.rattnakk.de

RS: Woher beziehst Du die erforderlichen Teile ?

Stephan: Da es bei mir in der Umgebung leider keinen "Slot-Laden" gibt, kaufe ich die zum Bau benötigten Teile alle online bei verschiedenen Händlern.

RS: Wie sieht die Pflege und Wartung aus ?

Stephan: Die Wartung der Wagen ist recht simpel. Die Achs- und Motorlager reinigen und ölen. Die Schleifer müssen ebenfalls regelmäßig gereinigt und ausgerichtet werden. Ansonsten muß von Zeit zu Zeit mal ein wenig Staub abwischen und der eine oder andere Unfallschaden ausgebessert werden.



Die Ratten

Als ständige Begleiter des Interviews verfolgten Stephan und Christian nahezu immer neugierige Blicke. Für Stephan nichts neues, aber Christian wollte alles wissen und als Bestandteil des Interviews gab es auch hierzu viele Fragen, denn wer hält schon Ratten als Haustiere ?!

RS: Wie kommt man(n) auf Ratten als Haustiere?

Stephan: Ganz einfach. Man(n) hat eine Frau die Ratten absolut niedlich findet und diese gerne zu Hause halten möchte. Die Tiere sind unwahrscheinlich interessant und vor allem sehr intelligent, was auch mich schnell in den Bann zog.

Zum Beispiel müssen Kabel mit einem Kabelkanal gesichert, Pflanzen in Sicherheit gebracht werden und auch alles was irgendwo rumliegt, kann man nach dem Auslauf dann wieder aus dem Käfig holen. Der Käfig, bei uns eine ehemalige Vogel-Voliere, muß einmal die Woche saubergemacht werden und es gibt jeden Tag neues Futter sowie frisches Wasser.

RS: Was für Futter tischt man auf ?

Stephan: Das Futter ist in etwa vergleichbar mit Großsittich-Futter und kostet auch in etwa so viel. Es sollte auf keinen Fall Hamsterfutter o.ä. gegeben werden, da diesem wichtige Zusatzstoffe fehlen. Zusätzlich gibt es auch noch jeden Tag frisches Obst (Tomaten,

Es hat mehrere Stunden gedauert ihn da nun wieder raus zu bekommen. Jeder Versuch, mit Leckerlies oder Vitaminpaste, schlug fehl. Also war ich gezwungen die halbe Wand aufzureißen, woraufhin er mir zum Dank auch noch mal kräftig in die Finger beißen mußte. Ich habe es ihm aber nie übel genommen, denn immerhin ist er danach zu unserem ruhigsten Mitbewohner geworden, der sich praktisch durch nichts mehr aus der Ruhe hat bringen lassen. Er ist dann im stolzen Alter von ca. 3 1/4 Jahren friedlich eingeschlafen. Letztens hat unser "Data" (Fellzeichnung: Wildfarbe) ausgerechnet beim Rennen in "Castle Combe" auch mal ausprobieren wollen, ob er auch mal Gas geben kann !



RS: Woher habt ihr die Tierchen ?

Stephan: Wir übernehmen fast immer Notfälle aus Tierheimen oder von Privatleuten, die die Ratten aus was für einen Grund auch immer nicht mehr haben möchten.

RS: Sind die kleinen Nager pflegeleicht ?

Stephan: Jupp, gepflegt werden wollen die auch ! Die Pflege von Ratten ist in etwa mit der von Sittichen vergleichbar. Regelmäßiger Auslauf (mind. 2 Stunden jeden Abend) und Beschäftigung sind Pflicht. Da sie sehr intelligent und neugierig sind, ist allerdings nichts vor ihnen sicher.

Salatgurken, Weintrauben, Äpfel, usw.). Jeden Tag neues Futter und frisches Wasser sind zwingend !

RS: Was hast Du schon lustiges erlebt mit den Rackern ?

Stephan: Jede Menge und jeden Abend kommen neue Abenteuer dazu. Einen Nickname haben mir die Ratten ja auch gebracht. Rattnakk = Ratte im Nacken. In 6 Jahren Rattenhaltung sammeln sich da so einige Erlebnisse an. Zum Beispiel hat sich "Cheffe" (Fellzeichnung: Husky) einmal richtig erschrocken und er hat sich daraufhin in der Wand versteckt. Ein winziges Loch hatte ich wohl übersehen und diese Fluchtmöglichkeit nutze er.

Das hätte ihm fast die Schwanzspitze gekostet, als ich dann doch mal recht stark bremsen mußte.

Er bekam aber seinen Schwanz noch schnell genug unter dem Pedal weg.

Nachdem eine Ratte aus der Jacke entfernt und der Notizblock vor den anderen Nagern in Sicherheit gebracht worden war hieß es Abschied nehmen.

Christian bedankte sich bei Stephan für das offene und außergewöhnliche Interview. Die Redaktion wünscht weiterhin viel Glück bei den Rennen und Spaß bei VR.

Chris Heuer

Alle Menschen sind gleich. Manche sind aber bekanntlich gleicher. Auch in der VR-Gemeinschaft gibt es solche Menschen.

Mitglieder, die etwas erreicht haben oder machen, was andere im Normalfall nicht erreichen oder machen. So haben wir Chirurgen unter uns, erfolgreiche reale Rennfahrer und auch prominente Künstler. Alle hatten schon eine oder mehrere Geschichten im Rückspiegel.

Heute berichten wir über Yilmaz Güney. So wie unsereiner täglich mit dem Auto zur Arbeit fährt, bewegt Yilmaz Transportflugzeuge.



RS: Zuerst mal deinen Forenaten: Dein Profil sagt: Du hast Heiligabend Geburtstag. Stimmt das?

Yilmaz: Ja, dass stimmt schon.

RS: Der Name Yilmaz dürfte türkischen Ursprungs sein. Somit könntest du Moslem sein, und hättest dann mit dem Heiligen Abend des Christentums nichts zu tun, das ist also ein Tag wie jeder andere.

Wenn du kein Moslem bist, würde ich dich fragen wollen: Ist es eigentlich in der Familie etwas Besonderes, wenn man am Heiligabend Geburtstag hat? Ist eigentlich ja schade, weil man dann nur einmal im Jahr die Geschenke abgreifen kann.

Yilmaz: Yilmaz ist türkisch, allerdings besitze ich seit meinem 18. Lebensjahr die deutsche Staatsangehörigkeit.

Die Frage nach der Religion ist interessant, schon allein deswegen, weil viele weder theoretisch noch praktisch gläubig sind, sich aber trotzdem zu einer Religion gehörig fühlen.

Ich persönlich lebe ganz gut ohne Glaubensbekenntnis. Ach ja ;), das war ja gar nicht die Frage.... Ja wir feiern Weihnachten, auch weil meine Frau Deutsche ist, aber vermutlich eher, weil es üblich ist und es eine gute Gelegenheit, sich etwas zu schenken. Einmal im Jahr Geschenke...ist für mich echt nicht wichtig. Mir kann man eigentlich auch schlecht etwas schenken, meine Frau schafft es jedoch immer wieder, mich zu überraschen.

RS: Dein Profil sagt auch: Du hast in einem Jahr erst 7 x gepostet. Du bist nicht sehr gesprächig, oder hast du nur keine Zeit, dich den ganzen sinnlosen Forendiskussionen anzuschließen?

Yilmaz: Nachdem ich dieses Jahr nicht bei der DOM GPL mitfahren konnte, weil ich einfach beruflich zu viel unterwegs war, habe ich mich eigentlich fast ausschließlich auf die EOLC Challenge konzentriert. Hatte für mich den Vorteil der 2 Streichresultate, die ich mittlerweile auch schon überschritten habe. Ich hoffe nun, dass ich nächstes Jahr alles unter einen Hut bekomme, obwohl das auch wieder unwahrscheinlich ist. Ich schweife ja schon wieder voll ab.... Ich lese eigentlich öfter einmal im Forum und auch den Rückspiegel (übrigens: Kompliment, eine echt tolle Zeitung), bleibe aber meist passiv, vermutlich weil ich z.Zt. nicht aktiv in der VR fahre.

Der richtige Schritt

RS: Jetzt gehts zum Eingemachten: In deinem Profil steht als Beruf PILOT. Und da wissen wir, dass dies kein Fake ist (wir haben angeblich auch einen Astronauten unter uns)

Du bist noch keine 30 Jahre alt und betreibst einen extrem aussergewöhnlichen Beruf. Wann hast du dich dazu entschlossen Pilot zu werden?

Yilmaz: Um ehrlich zu sein, bei meiner Musterung... Ich war damals mit 1 bewertet und es war eigentlich eine spontane Frage im Beratungsgespräch mit dem Wehrdienstberater.

RS: Also eigentlich kein echter Kindheitstraum?

Yilmaz: Als Kind habe ich sicherlich auch vom Astronauten- oder Pilotenberuf geträumt, allerdings war das in meinen Augen weit, weit entfernt und unerreichbar.

RS: Du bist hauptberuflich bei der Bundeswehr - wir kommen später darauf zurück. Du hast den Pilotenschein erst bei der Bundeswehr gemacht, also keine Vorbildung auf Sportmaschinen?

Yilmaz: Ich hatte meine erste Flugstunde in Phoenix/Arizona als Flugschüleranwärter. Das war im sog. Screening, was das Auswahlverfahren der Luftwaffe war. Es wäre aber eine Hilfe gewesen, wenn ich vorher ein paar Stunden in so einer kleinen Maschine gesessen hätte, schon alleine um sich mit dem Umfeld und dem Gefühl in der Luft vertraut zu machen. Wir hatten damals nur 18 Flugstunden mit Lehrer um danach Solo (alleine in der Platzrunde) zu gehen. Der Soloflug bedeute auch automatisch, nach vorheriger bestandener "Academics" Phase, das Bestehen des Screenings und i.d.R. auch einen Cockpitplatz in einer Bundeswehrmaschine.

RS: Wie lange dauert so eine Ausbildung?

Yilmaz: Ich gehe mal nur auf die fliegerische Ausbildung ein, die militärische kennen wahrscheinlich viele (Grundri, Offizierschule etc.) aus eigener Erfahrung.

Vor der eigentlichen Ausbildung findet ein recht umfangreiches Auswahlverfahren statt. Das ging eigentlich schon als "Zivilist" mit der Musterung los. Anschließend fand in Fürstenfeldbruck eine mehrtägige fliegerpsychologische und flugmedizinische Untersuchung statt. Wenn alles ok war, wurde man im Prinzip als Zeitsoldat einberufen.

Zu meiner Zeit war es dann so, dass man nach durchlaufen einiger militärischer Lehrgänge, in das fliegerische Auswahlverfahren (Screening) ging. Der erste Teil fand in Fürstenfeldbruck statt und beinhaltete u.a. Fliegertheorie (Basic Navigation, Aerodynamik...), Simulatorfliegen und wieder psychologische Auswahl. Wer das bestand, durfte für 2 Monate nach USA. In diesen 2 Monaten wurde dann mit viel Zeitdruck Theorie und fliegerische Auswahl (s.o.) betrieben. Die Durchfallquote war jeweils sehr hoch. Allerdings war derjenige, der das nun erfolgreich hinter sich brachte fast am Ziel (danach, sprich in der eigentlichen Ausbildung, fällt kaum noch jemand durch).



Nun folgte die eigentliche Ausbildung, in meinem Fall die Lufthansa Verkehrsfliegerschule in Bremen. Dort habe ich 18 Monate sehr viel Fliegertheorie und Flugausbildung sowohl in USA als auch in Deutschland durchlebt. Am Ende erwarb ich somit die Zivile Berufspilotenlizenz.

Um dann auch Transall fliegen zu dürfen benötigte ich noch das "Type Rating" (also die spezielle Ausbildung auf die Transall, im Simulator und in echt) und einigen militärfliegerspezifischen Unterricht. Das dauerte dann noch ca. 3 Monate. Also insgesamt vergingen 4 ½ Jahre ab Bundeswehreintritt bis ich dann letztendlich im Transallcockpit gelandet bin.

RS: Hört sich nach viel büffeln an. Ich denke mal, dass bei der Bundeswehr nicht jeder fliegen darf, sondern dass man sich sicher für viele Jahre verpflichten muss.

Hast du auch so eine langjährige Verpflichtung oder bist du Berufssoldat?

Yilmaz: Ich bin Berufssoldat, manche bleiben aber auch Zeitsoldat wobei sie sich für 15 Jahre verpflichten müssen.

RS: Ich kenne bei der BW drei Arten von Flugmaschinen. Helikopter, Düsenjäger, Transportmaschinen. Wenn man so eine Fluglizenz hat, kann man dann alle Maschinentypen fliegen? Oder auch anders gefragt: Darf man alle fliegen? Können geht ja vielleicht.

Yilmaz: Nein man darf leider nicht. Mit der entsprechenden Ausbildung ginge das sicherlich, aber es wäre viel zu teuer.

Transportmaschinen zu fliegen? Sind dir Düsenjäger zu schnell, Helikopter zu kompliziert oder war das schlicht ein Befehl?

Yilmaz: Ein Befehl ;)). Damit läuft es in der Fliegerei zum Glück überhaupt nicht! Nein, ich wollte gerne Transporter fliegen und zu meinem Glück passte mein Wunsch mit dem Verwendungsvorschlag des Screenings überein.

RS: Du fliegst diese riesigen Steine (Transall Transportmaschinen) Ein Wunder dass so ein Teil überhaupt in die Luft kommt. Wie viele Personen Besatzung fliegen so ein Teil?

Yilmaz: Ja mich erstaunt das auch immer wieder, aber es geht. Aerodynamik ist faszinierend (siehe A380)

Die Standardbesatzung bei uns setzt sich aus 4 Leuten zusammen. Das sind 2 Piloten (Kommandant und Copilot) einem Bordtechniker und einem Ladungsmeister. Bei Einsätzen (z.B. Afghanistan) und Nato Übungen kommt zusätzlich ein Taktischer System Offizier hinzu.

RS: Wie lang, breit, hoch und schwer ist so eine Transall?

Yilmaz: Länge ist ca. 32 m, Höhe ca. 12,50 m und die Spannweite beträgt 40 m. Das maximale Abfluggewicht liegt bei rund 50 T.

RS: Wieviel Nutzlast kann sie transportieren?

Yilmaz: Maximal ca. 14 Tonnen

RS: Welche Reichweite hat sie?

Yilmaz: Das ist stark abhängig vom Gewicht, Luftdruck (sprich Flughöhe), Temperatur und Wind. Aber es sind im Mittel etwa 4000 km.

RS: Fliegst du eine feste Flugroute? Wenn ja wohin? Wozu?



Yilmaz: Unsere Standardversorgung geht hauptsächlich auf den Balkan (SFOR, KFOR..), im Moment sind wir auch stark in Afghanistan (ISAF) eingebunden, verschiedene Plätze in Nordamerika, Süditalien und Kreta. Ansonsten eigentlich in ganz Europa und Afrika, je nachdem was die Anforderungsberechtigten zu transportieren haben und wir zur Verfügung stellen können. Zudem kommen regelmäßige Übungen in Europa und USA dazu.

RS: Wie viele Flugstunden musst du machen jährlich? (Zum Lizenzerhalt) Und wie viele machst du wirklich?

Yilmaz: Zum Lizenzerhalt benötigt man 70 Stunden im Jahr. Zurzeit fliegen wir recht viel und kommen im Schnitt auf 250 Flugstunden. Im Vergleich zu den Airlines klingt das wenig (die fliegen um die 800Std/Jahr), jedoch fliegen wir deutlich kürzere Strecken und machen wesentlich mehr Landungen.

RS: Wieviele Sprachen sprichst du?

Yilmaz: Neben Deutsch, Englisch und Türkisch. Im Flugfunk begrüße und verabschiede ich mich allerdings meist in der jeweiligen Landessprache, dafür reicht es gerade so.

RS: Was hast du vor, wenn du mal nicht mehr bei der Bundeswehr bist?

Yilmaz: Naja, vom GPL fahren kann man leider nicht leben ;), so " muss" ich eben bei der Fliegerei bleiben. Nein, im Ernst, vielleicht wechsle ich irgendwann mal zu einer Airline, mal sehen.

RS: Bist du von Standort-schließungen betroffen? Da gibt es ja jährlich immer mal welche von.

Yilmaz: Ja, leider. Unser Platz (Landsberg/Lech) wird in etwa 10 Jahren dicht gemacht.

RS: Zur VR Karriere:
Du fährst GPL. In welchem Grid?

Yilmaz: Noch nirgends, aber ich hoffe ich kann 2006 die DOM GPL mitfahren.

RS: Wie sind deine Chancen auf den Gesamtsieg?

Yilmaz: Mal sehen, die Jungs sind echt stark. Würden wir nur Lotus fahren, sicherlich gut. Mit den anderen Cars speziell Honda und BRM fahre ich so gut wie gar nicht. Mal sehen, wäre schon erstmal froh, wenn ich an allen Rennen teilnehmen könnte.

RS: Ich wünsche dir, dass du immer heil von deinen Einsätzen nach Hause kommst, und deine GPL-Siege noch einfahren wirst.
Danke schön *Detlev Rüller*



RS: Die Bundesrepublik hat ja bekanntlich wenig Kohle. Also fehlt auch das Geld für Treibstoff. Wie viel davon benötigt so eine Transall?

Yilmaz: Die Transall benötigt ca. 1400 kg pro Stunde. Der Sprit ist aber eigentlich nicht der große Kostenfaktor. Es sind vielmehr die Wartungen und die häufig auftretenden Defekte.

RS: Kennst du die Anzahl Kilometer, die du in der Luft zurückgelegt hast? Oder wie es bei euch heisst, Flugstunden?

Yilmaz: Flugstunden habe ich jetzt so um die 850. In Kilometern habe ich das noch nie ausgerechnet, aber für euch überschlage ich es mal.
Ich komme auf deutlich über 300 000 km, wow, ist einem sonst gar nicht so bewusst.

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

Chris Heuer

Conrad Wegener

Martin Bals

Claudio Ferrera

Dirk Wilke

Thomas Ettig

Kai Spätlich

Titelfoto:

Ausgabe 56 - 20.Juni 2005

Das Titelbild zeigt:

Björn Behrens (links) neben Alex Marx (ATI) im ersten offiziellen VR-LFS-S2-Testrennen

Marco Saupe

Gil Ritter

Martin Engel

Jürgen Nobbers

Dominic Fingerhut

Yilmaz Güney

Patrick Marx