

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 57 / 20. Juli 2005



Rasende Reporter

Berichte aus GRRL-GNI-GTR-WT ab Seite 3

Champion

Wilke GRRL-Meister 2005 Seite 43

Ausgerastet

Wutanfall beendet VR-Karriere Seite 46

Jung geblieben

60 jähriges Mitglied Seite 48

**Pottenstein
2005**

Aus dem Inhalt

Seite 02: Rookie of the year
 Seite 03: WT SCS Infineon
 Seite 04: WT SCS Infineon
 Seite 05: WT SCS Infineon
 Seite 06: DOM 3 Pocono
 Seite 07: DOM 3 Pocono
 Seite 08: DOM 3 Michigan
 Seite 09: DOM 3 Michigan
 Seite 10: DOM 3 Infineon
 Seite 11: DOM 3 Infineon
 Seite 12: DOM 3 Daytona
 Seite 13: DOM 3 Daytona
 Seite 14: DOM 3 Daytona
 Seite 15: WT SCS Chicagoland
 Seite 16: WT SCS Chicagoland
 Seite 17: WT SCS Chicagoland
 Seite 18: WT New Hampshire
 Seite 19: WT New Hampshire
 Seite 20: GT2 Magny Cours
 Seite 21: GT2 Magny Cours
 Seite 22: GRRL SC Silverstone
 Seite 23: GRRL Watkins Glen
 Seite 24: GRRL Watkins Glen
 Seite 25: Fahrervorstellung
 Seite 26: Pottenstein 2005
 Seite 27: Pottenstein 2005
 Seite 28: Kohlbecker Rücktritt
 Seite 29: Kohlbecker Rücktritt
 Seite 30: 60-j. VR-Mitglied
 Seite 31: Impressum
 Seite 32: Faszination Nascar
 Seite 33: Faszination Nascar
 Seite 34: Faszination Nascar
 Seite 35: Faszination Nascar
 Seite 36: Faszination Nascar
 Seite 37: Fahrervorstellung
 Seite 38: Fahrervorstellung

Hinweis/Kontakt

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

Der Rückspiegel
Jeden 3. Mittwoch im Monat
Kompakt und informativ

ROOKIE of the YEAR 2005

aufs Wheel geschaut, von Jürgen Nobbers

Zyklus Nummer Eins fand noch ohne Jens Bartram statt. Aber seit dem Rennen in Martinsville ist Jens aus der DOM nicht mehr wegzudenken.

In den 13 Rennen an denen er antrat kam er, bis auf eine Ausnahme, immer in den Top Ten ins Ziel.

Die Leistung der beiden zweiten Plätze in Michigan und Chicagoland wurden gekrönt vom Sieg in Phoenix. Auf dem Super-Speedway fühlt er sich auch zu Hause, wie der dritte Platz von Daytona zeigte.

Aber wo Licht ist, da fällt auch Schatten. Anfangs ging der Rookie noch ein wenig ungestüm zu Werke, und als Geschenk gab es fünf Einträge in der Strafenbank. Aber die Hörner sind abgewetzt, und ein Aufwärtstrend ist deutlich ersichtlich.

In der Rookie - Wertung liegt er momentan auf dem vierten Rang. New Hampshire war der erste Track für ihn in der DOM 2. Gut gemeistert hat er den ersten Auftritt in der zweiten Division. Rang sechs sprang heraus, mit genau NULL Strafpunkten.



Klaus Jonke hält das Zepter fest in der Hand. Aber an seinem Thron wird kräftig gerüttelt. Stephan Bossmann klettert immer weiter noch oben.

Im Moment trennen die zwei Kontrahenten genau 2,5 Punkte. Weiter auf Rang drei Gil Ritter. Auch er spürt schon den Atem der Verfolger im Nacken. Bartram, Berger und Zelfo sind

auf dem Vormarsch. Die Piloten auf den Plätzen acht, neun und zehn haben Sponsorenprobleme, und treten nicht mehr an. Ein Neuling kann begrüßt werden. Andre Rohloff fährt jetzt auch in der DOM mit um Punkte. Noch ist nicht die Hälfte der Rennen absolviert. Aber eins steht fest: Der Kampf um den Titel Rookie of the Year 2005 wird hart.

Pos	#	Fahrer	Div	Punkte	Strafen	Events	Laps
1	289	Klaus Jonke	DOM 2	1203.3	123.0	15	2305
2	524	St. Bossmann	DOM 2	1200.8	10.0	15	1734
3	177	Gil Ritter	DOM 3	981.6	102.0	13	1893
4	455	Jens Bartram	DOM 2	929.1	114.0	11	1599
5	325	Uwe Berger	DOM 2	856.8	93.0	11	1666
6	450	Chergo Zelfo	DOM 3	846.0	114.0	10	1733
7	480	Patrik Krakau	DOM 3	585.6	54.0	7	718
8	276	Nils Tröstner	DOM 3	381.6	72.0	6	356
9	657	Ch. Neyses	DOM 3	327.0	0.0	5	79
10	203	Seb. Heberer	DOM 3	153.6	48.0	3	199
11	587	Andre Rohloff	DOM 3	93.0	0.0	1	178

1. Rennen mit Rechtskurven Wagner feiert zweiten Sieg

9. WT SCS Saisonrennen auf dem Infineon Raceway in Sonoma/Kalifornien

Klaus Wagner gewann sein zweites Rennen auf dem Infineon Raceway. Nachdem sich Thomas Schlösser die Pole Position sicherte, konnte er diesen Platz, bedingt durch zwei Unfälle nicht ins Ziel retten. Wagner kam erst sieben Runden vor Schluss an die Spitze und gab diese Führung durch seine reifenschonende Fahrt nicht mehr ab.

Am 18. Juni war es wieder soweit, schon das neunte WT SCS Rennen dieses Jahres stand an. Das erste und auch einzige Roadtrack-Rennen 2005 auf dem Infineon Raceway. Die Strecke ist zwei Meilen lang und besitzt zwölf Kurven, Bergauf- sowie Bergab-Passagen. Sicherlich ungewohnt für die Piloten, der am stärksten belastete Reifen, ist der vordere linke. Auch drei Gaststarter, Eberhard Mulack, Sven Münchrath und Michael Berndt, ließen sich das Rennen nicht entgehen. So waren insgesamt 16 Fahrer am Start.

Auch die Qualifikation auf den Roadtracks hat eine Besonderheit. Statt auf den Ovalen üblichen zwei Runden, darf hier nur eine schnelle Runde gedreht werden. Thomas Schlösser beherrschte das am besten und sicherte sich mit 1:15:488 die Pole Position. 16/100 langsamer war Conrad Wegener und ging damit vom zweiten Platz ins Rennen. Gaststarter Eberhard Mulack platzierte sich für Rang drei, mit 1:16:028. Von Position vier und fünf starteten Claudio Ferrera und Axel Köster.

Für viele Fahrer ist es einfach schwachsinig, Roadtracks mit eingeschalteten Yellows zu fahren. Auf dem Infineon Raceway (früher Sears Point) gab es 68 Runden zu absolvieren und wenn alles gut gegangen wäre, hätte man auch nur eine Fahrzeit von 1 ½ Stunden gehabt. Nach den ebenfalls schwachen DOM-Rennen wurde auch eine Umfrage erstellt, bei der die Fahrer abstimmen können wie sie es selber sehen. YOn oder YOOff?

Nun zum eigentlichen Rennen: Wegener setzte gleich voll auf Angriff und ging beinahe außen an Schlösser vorbei. Schon in der zweiten Kurve standen mehrere Autos quer. Michael Schubert drehte Ferrera rum, der sich danach in den von außen herannahenden Axel Köster drehte. Warum hier keine Yellowflag geschwenkt wurde, bleibt für immer ein Rätsel. Eine Runde später hatte Schubert erneut Probleme in T2 und rutschte in den Sand. Glück für Jörg Kormany, der Schubert nur ganz knapp verfehlte.



Der Start zu den 68 Runden

Doch auch so lief für Kormany bisher alles perfekt. Von einem schlechten zehnten Platz gestartet, lag er nach der dritten Runde bereits auf P4. In der gleichen Runde war es auch so weit: Schubert fuhr in der fünften Kurve zu hart über die Curbs, hob leicht ab und hatte somit keine Chance mehr zum korrigieren, was für ihn im Reifenstapel endete. Marco Wust traf ihn dabei noch, kam aber ohne größeren Schaden davon. Schubert enttäuscht über sein frühes Ende: "Was für eine peinliche Vorstellung. Zuerst stupse ich beim Start Claudio an und dann kommen in den nächsten zwei Runden noch zwei Unforceds dazu, von denen der letzte gereicht hat, meinen Motor zu killen. Und für so eine desolante Leistung hab ich extra noch reifen- und getriebeschonendes Fahren trainiert..."

Schlösser, Wegener und noch einige andere Fahrer, nutzten die frühe Unterbrechung für einen ersten Boxenstop.

Kurz vor ihren Boxenplätzen gerieten Schlösser und Wegener aneinander und Schlösser drehte sich weg. Ohne gewechselte Reifen fuhr er wieder auf die Strecke. Schlösser legte nach dem Rennen Protest ein und bekam, völlig unverstänlich für Wegener, auch noch Recht. Minus 50 Punkte bedeutete das für Wegener. Mulack blieb draußen und übernahm die Führung.

In der elften Runde war Berndt etwas übereifrig und schoss Köster beim Anbremsen für T5 ab. Beide konnten aber ohne Schaden weiterfahren. Mulack und Klaus Wagner blieben draußen, der Rest des Feldes genehmigte sich einen erneuten Stop.

In der 16. Runde fuhr Wegener in 1:15:703 um den Kurs und damit die schnellste Runde des Rennens. In der gleichen Runde kam Nikolaus Neumann Ausgangs der Spitzkehre quer und musste Berndt und Marko Reinhardt vorbeilassen. Eine Runde später verbremste sich Münchrath in Kurve sechs und löste mit anschließendem Dreher die dritte Caution aus.



Yellow1: Schubert knallt in die Reifenstapel

Restart Runde 20: In der vorletzten Kurve, der Haarnadel setzte sich Kormany neben Mulack und überholte ihn. Die ersten Führungsrunden für ihn. Doch eine Runde darauf, im 21. Umlauf, wurde zum vierten Mal die gelbe Flagge geschwenkt. In den Esses war Berndt wohl von Kösters langsamer Fahrt überrascht und schob ihn in die Mauer. Durch beherztes Bremsen konnte Köster aber einen stärkeren Einschlag in die Reifenstapel verhindern,

musste sich nun aber mit einer eingedrückten linken Seite rumschlagen. Für Berndt sah es da schon schlimmer aus. Sowohl Heck- als auch Frontschaden hatte er zu beklagen und als er wieder auf die Strecke wollte, brach ihm auch noch der erste Gang. Zu viel für ihn und er beendete sein Rennen. Michael Berndt über seinen Gastauftritt: "Katastrophenrennen für mich. In den Trainingssessions nicht zum Fahren gekommen und dann noch verspäteter Renn-einstieg, wobei der Drive-Button disabled blieb. Selbst disconnect ging nicht. Ich konnte weder ins Rennen, noch vom Server gehen. Nach einem Nascarneustart mit -2 Laps ins Rennen gegangen, in Runde drei Axel angestupst und Yellow ausgelöst, danach einen CTD gehabt, wieder im Rennen meinen zweiten Gang verloren und dann in der Esses schon wieder den Axel umgedreht. Sorry Axel, hatte dich da nun wirklich nicht bremsend erwartet. Daraufhin stieg ich aus."



Und das auf meiner Lieblingsstrecke, auf die ich mich schon das ganze Jahr lang freue." Mulack, Schlösser, Ferrera und Köster statteten ihren Boxencrews einen Besuch ab. Der folgende Restart wurde um eine Runde verschoben, weil Kormany das Pacecar überholte. Beim zweiten Versuch wusste er Bescheid und das Feld ging wieder auf Reise. Für eine Runde...

Köster nahm die vierte Kurve etwas ungenau, kam auf die Curbs und wurde nach außen in den Sand getragen. Dort kam leicht sein Heck, was Köster durch bremsen verhindern wollte. Dies gelang ihm leider nicht und er drehte sich weg. Obwohl der Boxenmann mit der roten Flagge signalisierte, dass die Box noch geschlossen war, fuhr Münchrath rein.

Doch nachdem er aus dem Wagen stieg, folgte prompt die Begründung: "Sorry für Yellow drei, stand wohl ein wenig zu quer. Gefahr war eigentlich keine richtige, aber N2003 ist ja "etwas" seltsam bei Yellows auf Straßenkursen. Irgendwann hab ich leider meinen zweiten Gang verloren und hab lieber retired, bevor es noch mehr Gelb gibt."

Als einziger Gaststarter noch übrig blieb Eberhard Mulack, der in der Restartrunde, nach eigener Aussage, mit Schlösser "kuschelte". In Kurve zwei gab er Uwe Berger einen leichten Bump und musste dabei nach außen ausweichen, was Schlösser ausnutzte und neben ihn fuhr. Bei der folgenden Kurve wurde es zu eng und Schlösser wurde in den Sand gedrängt. Hier verzichtete er jedoch auf einen Protest, da die Schuld bei ihm selber lag, wie er später kundgab. Trotzdem fiel er von Platz sieben auf zehn zurück. Im Kampf um Platz sieben schnitt Ferrera die Curbs in den Esses etwas zu stark und wurde in den Sand gezogen. Köster, Dudziak, Berger und Schlösser machten jeweils einen Platz gut. Ferrera kam kurz darauf in die Box und machte sein Setup entsprechend sicherer. Dabei hatte er aber noch mal Pech, denn es wurde in dem Moment die sechste Yellow ausgelöst. Wust, der sich tapfer mit seinem schrottreifen Ford schlug, kam in der schnellen Rechts vor der Haarnadel in den Sand und legte einen sehenswerten Dreher hin.

Kormany blieb weiterhin draußen, Wegener, Wagner, Köster und Schlösser steuerten zum erneuten Male die Box an. Unter gelb gab es wieder einen Unfall mit dem Auslöser Wegener. Seine Verbindung war an diesem Samstag extrem schlecht und als beim Aufschließen keine Autos mehr sah, diese aber kurz darauf wieder erschienen, drehte er Dudziak um. Der ging darauf lieber in die Box und stellte sicher, ob noch alles in Ordnung war. Die anderen Fahrer wurden mit einer weiteren Runde unter gelb bestraft.

Doch Dudziak hatte anscheinend noch ein anderes Problem. Seine Pedale machten ihm zu schaffen und er drehte sich beim Restart in Kurve eins. Auf eine Unterbrechung des Rennens wurde vorerst

verzichtet. Nach einem weiteren Ausflug und mehreren Verbremsern, sah er sich in der 40. Runde gezwungen, seinen Wagen sachte gegen die Mauer zu setzen und so das Feld passieren zu lassen. Nur dumm, dass Nascar das als "extreme" Gefahr ansah und so zum siebenten Mal die gelbe Flagge schwenkte. Er konnte den Wagen zwar noch einmal in Bewegung setzen, musste aber nach 43 Runden seinen Faktu-Pontiac endgültig in der Garage abstellen.

In der 44. Runde fuhr Mulack die 180°-Kurve etwas zu weit außen und Wegener setzte sich Ausgangs daneben. Etwas ungewöhnlich überholte er Mulack auf der äußeren Spur und war nun auf P2, hinter seinem Teammate Kormany. Kormany hatte derweil mit ganz anderen Problemen zu kämpfen: Er verlor in der 38. Runde den vierten Gang.



Dazu kam auch noch ein Quersteher in T10 und Wegener und Mulack gingen vorbei.

In der 49. Runde ging Ferrera an Köster vorbei, drei Runden später machten Berger und Reinhardt jeweils einen Platz gut, durch Fahrfehler von Neumann.

Die 55. Runde nutzte Kormany für seinen letzten Boxenstop, er fiel damit bis auf den zehnten Platz zurück. Doch das sollte nicht sein Rennen werden. In der 58. Runde verlor er den zweiten Gang, eine Runde später den dritten. Kormany zu seinen Mechanikern: "Scheiß Getriebe, die letzten zwölf Runden nur noch mit dem ersten Gang fahren müssen!"

Auch Köster hatte nicht gerade Glück im Rennen. Die drei frühen Unfälle waren wohl zuviel für seinen Motor, denn der fing plötzlich an zu qualmen. Köster musste so also den ganzen Weg bis zur Box mit rauchendem Motor fahren, die gelbe Flagge wurde komischerweise nicht geschwenkt.

Auch Köster war dementsprechend enttäuscht: "Hm, von P5 ins Rennen gegangen, gleich in Runde eins dreht sich Claudio vor mir, komme mit minimaler Berührung dran vorbei, sechs Plätze verloren und Motorprobleme. Arbeite mich auf Platz sechs vor und werde umgedreht, zwölfter. Arbeite mich wieder nach vorne auf Platz sieben und werde wieder umgedreht, P14. Streue einen Dreher durch eigene Dummheit ohne Feindberührung ein, Strafpunkte kassiert. Komme durch einige gute Überholmanöver und Fehler anderer wieder auf Platz sechs nach vorne, habe einen Klasse Infight mit Claudio und acht Runden vor Schluss verbraucht mir der Motor, elfter. Es kann nur besser werden."

Schon mit elf Sekunden Rückstand auf Wegener, entschied sich Mulack in der 58. Runde mit Spritmangel an die Box zu fahren. Nun konnten Wagner und Schlösser den Kampf um Platz zwei unter sich austragen, was nicht ganz fair ablaufen sollte. Schlösser setzte sich Ausgangs der Haarnadel rechts neben Wagner. Im schnellen Linksknick vor der Start/Ziel-Linie kamen sich allerdings beide etwas zu nahe, was in einem Dreher für Schlösser endete. Auch hier reagierte die Nascar-ReKo nicht und ließ das Rennen unter grün enden. Schlösser musste mit zwei Platten Reifen in die Box zurücktrudeln. Auch bei dieser Aktion legte Schlösser Protest ein, dieser wurde aber abgelehnt, da, wie schon erwähnt, beide Fahrer sich gegenseitig etwas zu nahe kamen.

Wegeners reifenmordende Fahrweise brachte ihm zwar einen Vorsprung von 14 sek, aber auch einen komplett runtergefahrenen linken Vorderreifen, der so schnell wie möglich gewechselt werden musste. So entschied er sich sechs Runden vor Schluss, in der 62., an die Box zu fahren. Wagner übernahm die Führung, Ferrera war nun auf P2. Auch Mulack, nach seinem Stop auf sieben, schnappte sich in der 61. Reinhardt und eine Runde später Berger. Mit den besseren Reifen ausgestattet übernahm Wegener in der 65. Runde wieder den zweiten Platz und setzte nun alles daran die Lücke zu Wagner zu schließen, was ihm letztendlich nicht mehr gelang. Nur zwischen Ferrera und Mulack wurde es noch mal spannend.

Erst in der letzten Runde konnte Mulack, mit etwas Dusel, an Ferrera vorbeigehen.

So gewann schließlich Klaus Wagner, das einzige Roadtrackrennen in dieser Saison 2005, auf dem Infineon Raceway. Zweiter, mit acht Sekunden Rückstand, wurde Conrad Wegener. Schon mit über 20 sek Rückstand, landete Gaststarter Eberhard Mulack auf dem dritten Rang. Dahinter platzierten sich Ferrera, Berger, Reinhardt, Schlösser, Wust, Neumann und Kormany.

Weitere fünf Extrapunkte sackte Kormany mit 25 Führungsrunden ein, den größten Sprung machte Klaus Wagner. Von zwölf gestartet, fuhr er im Laufe des Rennens bis auf die erste Position vor.



Uwe Berger: "Einige wissen ja das ich diese Roadkurse eigentlich nicht mag. Habe mich aber trotzdem durchgerungen heute zu starten. Da ich wenig Zeit hatte diesen Kurs zu trainieren hatte ich schon die größten bedenken die anderen aufzuhalten. Im Practice ging es mehr schlecht als recht und ich fand eigentlich nie eine gute Abstimmung für das Car. Quali lief auch bescheiden. Im weiteren Verlauf des Rennens fand ich endlich eine einigermaßen vernünftige Linie aber die Schnelligkeit blieb fern. Hatte eine brenzlige Situation in den Esses nach einem Restart, wollte doch mein Hinterteil einfach ausbrechen konnte es aber doch noch retten und es kam keine Yellow. Einen weiteren Zwischenfall gab es mit Michael Berndt. Volker Dudziak ging innen an mir vorbei und ich zog wieder nach innen ohne zu merken das Michael schon neben mir war. Sorry dafür. So drehte ich weiter meine Runden und war erstaunt, dass es doch "gut" lief. Am Ende des Rennens konnte ich einen, für mich hervorragenden fünften Platz, verbuchen. Ich danke allen Fahrern für das Rennen und hoffe ich hab niemanden zu stark behindert."

Conrad Wegener: "Zum Rennen: Ziemlich hektisch heute. Im Practice dauernd gewarpt, also schnell die Tips befolgt und rebootet. Noch pünktlich zum Quali und auf P2."

Rennen war ja am Anfang ne Katastrophe. Schön aber das sich immer mal wieder ein paar Gaststarter finden. Nach der Hälfte des Rennens wurde es aber besser, längere Greenstints, bis zum Schluss. Konnte da durch einen Fehler von Jörg auf P1 vorrücken und den Vorsprung auf Eberhard auf 12 sek ausbauen. Das jedoch aufgrund der Reifen. Musste noch mal rein, was mir dann auch den Sieg gekostet hat. Klaus ging mit seinen Reifen einfach besser um, hatte aber auch ein paar Runden frischere Schlappen. Am Ende P2. Infineon ist schon ne klasse Strecke, aber die Yellows zerstören das alles. Sorry noch an Volker. War sicher keine Absicht. Aber das Warpen war heute schon schlimm von mir."

Eberhard Mulack: "Für mich lief's klasse, konnte mich auf Startplatz drei qualifizieren, was schon eine kleine Überraschung war. Dann gab's erstmal eine Yellow-Orgie, die Fahrer vor mir gingen sehr früh rein und ich habe die Führung "geerbt". Bei den Restarts immer losgesaust wie ein geölter Blitz und damit weitere Führungsrunden gesichert... vor allem kam immer die nächste Yellow raus bevor jemand auf Schlagdistanz rankam und so gab's immer mehr Führungsrunden. Bis dann nach ca. 22 Runden die Reifen doch etwas schlapp machten und die Führung damit hinüber war. [...] Die Konzentration ist trotz der Renndauer und der vielen Yellows noch da, also scheuche ich den Wagen und kann Claudio Anfang der letzten Runde gleich nach S/Z noch kassieren. Damit den "undankbaren" vierten Platz an Claudio überreicht und dort angekommen wo ich gestartet bin, auf Platz drei. Das ist für mich ein tolles Ergebnis in meinem ersten VR Nascar Rennen! Macht Spaß, solche Rennen zu fahren wo man es mit erfahrenen Leuten zu tun hat, die ihre Wagen unter Kontrolle haben und die hart, aber fair um Positionen kämpfen. Danke allen Beteiligten für das tolle Rennen!"

Aus Sonoma Conrad Wegener

Die Indianergeister forderten Opfer

12. Saison-Rennen der DOM3 in Pocono mit vielen Unterbrechungen

Die Fahrer der DOM3 trafen sich zum 12. Rennen der Saison auf dem Superspeedway in Pocono. Von vielen Fahrer wird diese Strecke geliebt, denn sie bietet von ihrem Verlauf her eine willkommene Abwechslung im Rennkalender. Die exakte Länge liegt bei 2,5 Meilen (4,002 km) und sie gleicht einem Triangel. Das Banking der Turns liegt in Folge bei 14, 6 und 8 Grad. Die Gerade der Frontstraight liegt bei entspannenden 3 Grad während die anderen beiden Geraden, zwischen Turn 1 und 3, schon 9 Grad aufweisen. 1974 wurde hier das erste NASCAR-Rennen ausgetragen und knapp 80.000 Zuschauer sind bei jedem Rennen anwesend.



120 Runde standen für die 16 Starter im Programmheft und die Zuschauer verfolgten gespannt das Training sowie die Qualifikation. Die Pole sicherte sich #266-Quella, mit nur 0,034 Sekunden Vorsprung, ganz knapp vor #510-Struckmeier. Dahinter wurden die Abstände schon größer. So ging es dann zur Startaufstellung hinter dem Pacecar welches alle Fahrer zur Green Flag führte.

Runde 1. Kaum war die Green Flag eingeholt mußte auch schon die Yellow Flag geschwenkt werden. Bei der Einfahrt in Turn 1 kam es zu Stauungen im vorderen Feld und jene wurden bis zum hinteren Feld durchgereicht. #348-Auer erkannte dies zu spät und verpaßte #508-Bach einen leichten Schubser. Letzterer drehte sich durch Turn 1 und konnte die Fahrt wieder aufnehmen. #348-Auer touchierte kurz die Mauer und setzte ebenfalls seine Fahrt unbeschadet fort. Der einzige folgende Fahrer, #92-Guler, wollte einen Kontakt mit dem sich drehenden #508-Bach verhindern und legte

kurzerhand eine Vollbremsung hin. Dabei drehte er sich ebenfalls, aber auch er konnte nach dem kleinen Schrecken unbeschadet seine Fahrt fortsetzen.

Runde 33. Bis hierher ein sauberes Rennen und schöne Kämpfe um jede Position. Doch dann bekam #58-Gallert Probleme mit seinen Reifen und er mußte immer wieder leichte Berührungen mit der Mauer ausgangs der Turns hinnehmen. Bei der Durchfahrt von Turn 2 übersah er den inside nahenden #508-Bach und zog runter. Eine kurze Berührung zwischen den beiden löste die nächste Yellow Flag aus. #58-Gallert mußte eine harten Einschlag rücklings in die Mauer hinnehmen während #508-Bach ohne Probleme weiterfahren konnte. Der knapp folgende #348-Auer konnte ohne Probleme inside durchfahren.



GALLERT mit einem Problem

Runde 43. Der nicht gerade sanfte Einschlag in die Mauer hatte #58-Gallert nicht gerade gut getan. Nach der Green Flag war es ihm nicht mehr möglich mit dem Feld mitzuhalten und so steuerte er die Box an und stieg aus dem Rennen aus.

Runde 45. Nach dem letzten Restart hatte sich #185-Reumel in nur wenigen Runden von Platz 7 auf Platz 2 vorgearbeitet und es war nur noch #14-Korbel im Wege um die Führung des Feldes zu übernehmen. Bei dem Anbremsen zu Turn 3 wollte er sich inside neben ihm setzen um ihn dann auf der Geraden zu überholen, aber das Glück war ihm nicht hold und er drehte sich raus. #455-Bartram und #127-Nachtsheim konnten als direkt folgende Fahrer noch knapp passieren.

Weniger Glück hatte #480-Krakau, er wurde durch den trudelnden #185-Reumel direkt in die Mauer geschickt. Die folgenden #289-Jonke und #510-Struckmeier schätzten die Situation richtig ab blieben mit leichtem Fuß auf der Bremse outside. #177-Ritter sah nur noch Rauch und stieg voll in die Eisen, dabei touchierte er unglücklich #510-Struckmeier und beide drehten sich raus. Mit von der Partie war #71-Duenkel, er schloß sich beiden direkt an.

Runde 55. Mit zu viel Speed ging #266-Quella in Turn 3 rein und die Strafe folgte sogleich. Er drehte sich weg und mußte nahezu unbeschadet einige Platzverluste hinnehmen.

Runde 60. Mal wieder Turn 3. #324-Heuer kam mit zu viel Speed rein und besuchte die Mauer. Während sie ihn nicht freigab kam #266-Quella, mit gleichem Problem, von hinten und gab ihm einen Schubs. Dadurch war #324-Heuer zwar von der Mauer befreit, aber dem folgenden Feld ausgesetzt. #71-Duenkel und #455-Bartram konnten nicht ausweichen und nahmen ihn aufs Korn.



QUELLA nicht ganz unschuldig

Runde 64. Kaum wieder unter Green Flag unterwegs sorgte #177-Ritter in Turn 3 für Aufregung auf den Zuschauerhängen. Eingangs Turn 3 verloren seine Antriebsräder den Grip und er drehte sich raus. Die folgenden #266-Quella und #324-Heuer konnten glücklicherweise ausweichen und so blieb #177-Ritter allein mit seinem Problem. Um weitere Aktionen dieser Art zu verhindern stieg er dann aus dem Rennen aus.

Runde 70. Die Nerven lagen anscheinend blank. Kaum wieder im Renntempo unterwegs schenkte #508-Bach dem Kontrahenten #455-Bartram keinen Freiraum. Ausgangs Turn 2 zwang er ihn in die Mauer. Den Schaden trug er dabei selbst. Wieder unglücklich involviert war #510-Struckmeier, er wurde von dem sich drehenden #508-Bach getroffen und verabschiedete sich ins Green.

Pacecar-Speed. So kam es zu folgendem Zwischenfall der besonderen Art. #185-Reumel kam im Schlepptau mit #524-Bossmann und 348-Auer an Ende des Feldes. Allesamt waren zu schnell und vergaßen den gebührenden Abstand. Die Folge war ein Unfall aller drei Piloten untereinander.

Runde 82. Nach dem Boxenstop hat jeder Fahrer kalte Reifen drauf.

Runde 94. An Platz 5 liegend wollte #127-Nachtsheim ganz normal durch Turn 1 fahren. Im Nacken lag ihm direkt #508-Bach. Jener sah eine Lücke, wo auch immer, denn es war keine vorhanden und so schubste er ihn raus Richtung Mauer. Zu groß war der Schaden für #127-Nachtsheim und er mußte seinen Renner in der Box abstellen.

Runde 102. Schon ausgangs Turn 3 hatte #92-Guler Schwierigkeiten mit der Stabilität seines Boliden und er mußte den Verlust von 2 Positionen hinnehmen. Bei der Einfahrt von Turn 1 zog es ihn dann unglücklich runter er und berührte den inside liegenden #289-Jonke. Dieser kurze Kontakt reichte um ihn mit voller Wucht in die Mauer zu rasen. Das gefiel dem Motor gar nicht und jener gab vollends seinen Geist auf. Noch in der gleichen Runde fiel auch #324-Heuer aus. Mit einem Schaden am Motor aus Runde 77 konnte er dem Feld eh nicht mehr mithalten, aber hier war dann endgültig Schluß.

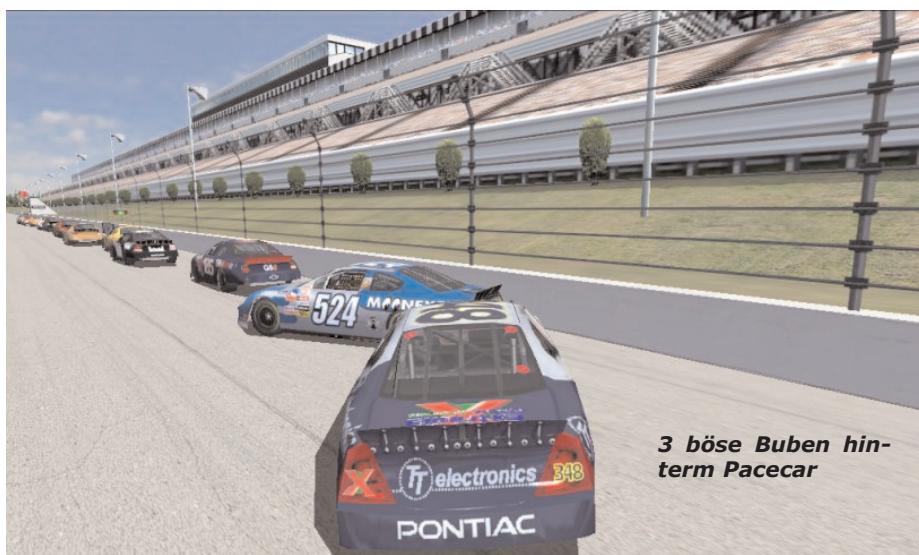
Nach dieser letzten Yellow Flag ging das Rennen dann zu Ende. Nur 10 Fahrer sahen die schwarz-weiß-karierte Flagge. Durch den letzten Boxenstop war #480-Krakau allein mit neuen Reifen ins Rennen gegangen und somit im Vorteil gegenüber dem restlichen Führungsfeld.

Somit konnte er in den letzten Runden alle Fahrer, auf den alten Pneus unterwegs, locker ausstechen und übernahm 6 Runden vor Schluß die Führung vor #14-Korbel und #510-Struckmeier.

Interessant ist abschließend die sehr knappe Punktevergabe für die Anzahl der Führungsrunden, denn aufgrund der vielen Rennunterbrechungen hatte jeder Fahrer eine andere Pit-Strategie zu wählen. Der glückliche Gewinner war hier #510-Struckmeier mit 27 Führungsrunden.

Ihm folgte, mit nur einer Runde weniger, der Gewinner des Rennens #480-Krakau. Nur jeweils 2 Runden weniger hatten #14-Korbel und #289-Jonke.

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



Runde 77. Die Zuschauer nahe Turn 3 bekamen wieder Action. #266-Quella verbremste sich und flog in die Mauer ab. Eigentlich wollte er sich und seinen Boliden noch schnell in Sicherheit bringen, aber #324-Heuer war unglücklicherweise schneller vor Ort als gedacht und traf ihn hart. Für #266-Quella war hier das Rennen zu Ende. #324-Heuer nahm mit Motorschaden das Rennen wieder auf.

Dies vergaß anscheinend #92-Guler und während er den Anschluß ans Feld aufnahm besuchte er, zwischen Turn 1 und 2, noch mal überraschend kurz das Green. Man(n) lernt immer wieder dazu.

Runde 85. Turn 3 schien keine Probleme mehr zu bereiten, aber falsch gedacht. #289-Jonke wurde Opfer seiner Fahrkünste. Beim Anbremsen war er zu nachlässig und er drehte sich aufs Green. Jedoch ohne Folge für den Rennbetrieb.

Runde 81. Zu langweilig und ablenkend ist es anscheinend unter



Ein Sieger wider Willen

13. Rennen der DOM3 in Michigan mit wenigen Unterbrechungen

Die Fahrer der DOM3 trafen sich zum 13. Rennen der Saison auf dem Superspeedway in Michigan. Jene Strecke ist genau 2 Meilen (3,218 km) lang. Alle 4 Kurven verfügen, wenn auch für den Fahrer nicht direkt fühlbar, über ein Banking von 18 Grad. Die Start-Ziel-Gerade hat 12 Grad während die Backstraight mit nur 5 Grad aufwartet. Das erste NASCAR-Rennen wurde hier 1969 ausgetragen und jedem Rennen wohnten knapp 150.000 Zuschauer bei.

Schon im Trainingslauf war zu erkennen, daß #305-Schloesser ganz vorne mitspielen würde. So sicherte er sich dann auch die Pole mit nur 0,015 Sekunden Vorsprung auf #127-Nachtsheim.

Runde 4. Von Position 6 aus gestartet versuchte sich #480-Krakau eingangs Turn 3 an #58-Gallert vorbeizubremsten um Platz 5 einzunehmen. Er kam dabei zu tief und berührte den Apron. Das sich dies unglücklich auf die Balance des Wagens auswirkte merkte er schnell, denn seinen Boliden zog es sogleich magisch Richtung Mauer. Ein Einschlag in selbige inklusive immensen Gummiverlust war die Folge. Die Weiterfahrt war ihm zwar möglich, aber aufgrund des Zwischenfalls mußte er sich nun am Ende des Feldes anstellen.

Runde 8. Die Green Flag hatte allen Fahrern gerade die Freigabe des Rennens erteilt als es nur wenige

Das die DOM3 die Yellow-Flag-Statistik bisher anführt ist allseits bekannt. Auch in diesem Rennen war nun, zur Freude der Offiziellen (ReKo), keine weitere Yellow Flag zu verzeichnen. Das Rennen verlief also bis zum Ende unter Green Flag.

Schon nach der ersten Yellow Flag löste #305-Schloesser den #127-Nachtsheim als führenden Fahrer ab und führte das Feld an. Bis zu den ersten Pflicht-Boxenstops sollte ihn niemand mehr ablösen.

Runde 49. Als erster Fahrer begab sich #127-Nachtsheim in die Box um frische Reifen aufzuziehen. Natürlich gönnte er sich auch zwei neue Kannen Sprit.

Runde 51. Ihm folgten kurz darauf mit gleichem Anliegen #450-Zelfo, #58-Gallert, #524-Bossmann, #305-Schloesser (als Leader) und #177-Ritter. Der Rest des Feldes blieb mit weniger guten Rundenzeiten draußen und hoffte weiterhin auf eine Yellow Flag.

Runde 56. Eine Yellow Flag blieb aus und so kam #455-Bartram als derzeit Führender in die Box. Seine einzigen 5 Führungsrunden hatte er sich bis hierher gesichert.

Runde 57. Ab hier übernahm #324-Heuer die Führung des Rennens und sicherte sich so, vor dem nötigen Boxenstop, 3 Führungsrunden. Sein Vorteil war die bei der letzten Yellow Flag aufgenommene Spritmenge. Mit jener konnte er sich bis hierher retten und fuhr seine ersten Führungsrunden in der laufenden Saison ein.

Runde 60. Der überlegene #305-Schloesser übernahm wieder die Führung. Ihm folgten mit großem Abstand #455-Bartram und #450-Zelfo.

Runde 85. Nach einem weiteren langen Run unter Green Flag entschlossen sich #58-Gallert und #127-Nachtsheim zum Boxen-aufenthalt.



Beiden Kontrahenten folgte mit 0,033 Sekunden Rückstand #450-Zelfo. Erst danach wurden die Abstände größer.

Im Warmup gaben sich alle Anwärter auf den Sieg weiterhin einen Abschlagen um die beste Zeit. Mit dabei waren ein paar Fahrer aus dem Mittelfeld. Doch wer von den 10 Startern es am Ende als Erster über die Ziellinie schaffte wird uns das Rennen zeigen.

Meter später erneut zur Unterbrechung kam. #92-Guler hatte den geringen Grip der kalten Reifen unterschätzt und schon bei der Durchfahrt von Turn 1 folgte die Strafe sofort. Er verlor seinen Wagen und konnte nur knapp einen Einschlag in die Mauer verhindern.

Die folgenden #455-Bartram und #324-Heuer konnten mit einer Notbremsung schlimmeres verhindern.

Runde 87. Als nächstes ging #177-Ritter in die Box. Keine Zeit verlieren war die oberste Priorität, aber er überschätzte sich und legte vor der Einfahrt einen Dreher hin.

Runde 89. Um für den erhofften Schlußsprint gewappnet zu sein kam #450-Zelfo schon jetzt in die Box und ließ sich frische Gummis aufziehen und den Tank bis zur Oberkante füllen.

Runde 91. Ihm folgten #324-Heuer, #455-Bartram und der führende Fahrer des Rennens #305-Schloesser. Selbst bei diesem Aufenthalt in der Box gab er nicht seine Position als Leader ab.

Die folgenden Runden waren also nur noch Ehrensache für #305-Schloesser. Er sicherte sich mit knapp 15 Sekunden Vorsprung den Sieg vor #455-Bartram. Dem zweitplatzierten Fahrer folgte mit weiteren 18 Sekunden Rückstand #450-Zelfo. Nur diese drei Piloten waren am Ende allein in der Lead-Lap.



GULER auf der falschen Fährte

Danach hatte ich wohl meine besten 2 Stops unter Green Flag überhaupt. Jedoch war an #305-Schloesser kein rankommen."

#324-Heuer: "Ich fand das Rennen sehr gut. Zwar kurz unterbrochen zu Beginn durch die beiden YF, aber dann ging es unter Green Flag bis zum Ende.

Doch ich habe heute endlich meine ersten Lead-Laps eingefahren."

#177-Ritter: "Im langen Stint unter Green Flag war ich an #450-Zelfo dran und es hat wieder tierisch Spaß gemacht.

Ich konnte mich zwar immer gut ansaugen, aber überholen wäre nicht drin gewesen. Zu diesem Zeitpunkt lag ich auf Platz 4 mit 17 Sekunden Vorsprung und war zufrieden.

Als unsere Zeiten über 38 Sekunden rutschten, habe ich mir überlegt etwas früher reinzugehen, um dann mit frischen Reifen wieder etwas schneller zu fahren.

Doch dann ist mir bei der Boxeneinfahrt ein Mißgeschick passiert. Beim Runterbremsen auf die 55 mph ist das Heck ausgebrochen und ich bin in die Boxenmauer eingeschlagen.

Meine Motorhaube hatte schon mal nicht mehr die optimale Form und als ich nach dem Boxenstop wieder raus kam, war mein Top-Speed weg. BTW, ich finde es sehr schade, daß wir bei 32 Piloten im Grid nur 10 Fahrer auf die Strecke bekommen.

#305-Schloesser (Teamspeak-Mitschnitt): "Ich wollte gar nicht gewinnen, aber wenn es einem so leicht gemacht wird, dann kann ich ja nicht anders."

Verfasser: Christian Heuer
 Bilder: www.buickclub.org / Replay



RITTER verfehlt fast die Box

Statements nach dem Rennen

#455-Bartram: "Nur 10 Leute am Start, aber das Rennen war nach den ersten beiden Yellow Flags nur noch genial. Ich bin richtig ins Schwitzen gekommen als ich bis auf Platz 2 vorne war.

Ich hätte mir persönlich mehr Draft-Racing gewünscht, aber bei der geringen Fahreranzahl leider nicht möglich. Wo wohl die ganzen Fahrer des Grids immer sind ?! Meine Strategie ging leider nicht auf, denn die gewünschte Yellow Flag wollte nicht kommen und so ging ich fast immer als Letzter in die Box.

Achtung, Rechtskurven !

14. Saison-Rennen der DOM3 in Infineon sorgte für viel Trubel

Erstmals in der Saison stand ein Road Course auf dem Plan. Bei dem einen als Sears Point bekannt und bei anderen als Infineon. Egal welche Bezeichnung man(n) nun wählt, richtig ist beides.

Der Kurs, welcher 1989 erst in den Rennkalender aufgenommen wurde, hat eine Länge von 1,949 Meilen (3,136 km) und erfordert die Durchfahrt von 11 Turns.



Das dieser Kurs nicht so beliebt ist zeigte sich schon anhand der geringen Fahreranzahl. Nur 10 Fahrer rollten mit Truck und Crew an diesem Wochenende an. Im Training sowie der Qualifikation glänzten nur wenige Fahrer mit Bestzeiten.

Der Rest hatte mit den ungewohnten Rechtskurven zu kämpfen. #305-Schloesser sicherte sich die Poleposition mit 1:16,052 Minuten. Knapp dahinter anstellen mußte sich #348-Auer mit einer 1:16,284. Die restlichen Teilnehmer mußten schon mit über 1 Sekunde bis hin zu 3 Sekunden ihren Platz einnehmen.

Schnelle Runden führen zwar zum sicheren Sieg doch jene ermüden ziemlich schnell das Material und können auch schnell zu einem Ausritt ins Kiesbett führen. Jenes kostet sehr viel Zeit und auch schnell mal einen Platzverlust, denn 1,6 Tonnen Gewicht sind im Kies nicht gerade leicht abzufangen.

Im schlimmsten Falle ist ein Mauereinschlag die Folge und der dann nötige Weg zur Box ist verdammt weit. Schauen wir also ins Rennen...

Runde 3. Das Rennen hatte einen sicheren Start und die ersten Kurven wurden mit respektvollem Abstand durchfahren. Immer sicherer fühlten sich die Fahrer und die ersten Piloten räuberten schon knapp über die Curps oder ließen eine Wagenseite auch schon mal den Wegesrand besuchen. Für das erste Aufsehen sorgte #266-Quella. Bei der Durchfahrt von Kurve 7 war er zu forsch am Gas und drehte sich raus. Um den langen Weg zur Box zu sparen rief er gleich den Tow-Truck. Nur wenige Sekunden später kam es in Kurve 10 zu einer kleinen Kettenreaktion. #480-Krakau fuhr normal seine Linie. #508-Bach und #185-Reumel liefen mit etwas Geschwindigkeitsüberschuß auf ihn auf. Während #508-Bach noch rechtzeitig abbremsten konnte schlief #185-Reumel und schickte ihn in den Kies. Glück für #508-Bach, denn nach einer 360-Grad-Drehung ohne Einschlag konnte er weiterfahren. Die Offiziellen sahen sich nicht gezwungen zu handeln und ließen das Rennen weiterlaufen.



Runde 4. Wieder in Kurve 10, nur eine Runde später, hatte #348-Auer dann Probleme mit der Stabilität seines Boliden. Zu viel Speed und eine unglückliches Überfahren des Curp führten zu einem Dreher. Für den folgenden #455-Bartram stellte der auf der Strecke stehende Verunfallte eine Gefahr dar und so entschieden die Offiziellen die erste Yellow Flag zu schwenken. Damit war auch den anderen Fahrern, die zuvor Probleme hatten, geholfen. Die eine oder andere Einstellung am

Wagen verhalf vielleicht zu mehr Stabilität. Gar nichts mehr half #480-Krakau. Er hatte keine Lust mehr.

Runde 6. Der Restart zum Rennen sollte doch erst eine Runde später erfolgen. #305-Schloesser, der bis hierher überlegen das Feld anführte, überholte das Pacecar vor der Freigabe zum Rennen und so mußte sich das Feld wieder hinter gleichem einsortieren. Kann ja mal passieren und man lernt draus.

Runde 7. Anscheinend doch nicht. Gleich Situation wie in Runde 6. Doch diesmal riß ein Offizieller dem Crew-Chef von #305-Schloesser das Mikro vom Kopf und wies jenen mit kurzen harten Worten in die Restart-Regeln ein.

Runde 9. Das Rennen lief wieder im gewohnten Trott. Bei der Durchfahrt von Kurve 11 gab #58-Gallert dem Drängen von #348-Auer und #185-Reumel nach und fuhr eine sichere Linie. #348-Auer passierte inside doch #185-Reumel verpaßte diese Chance und drehte sich beinahe raus und mußte sogar noch seinen Platz an #508-Bach abgeben.

Runde 18. Tückisch ist die Durchfahrt von Kurve 2, denn sie führt über eine uneinsehbare Kuppe. Ist man dort zu schnell verliert man den sicheren Kontakt zur Strecke und landet im Kies. Noch schlimmer ereilte es #58-Gallert. An Platz 6 liegend zog ihn zu viel Speed und das Gewicht seines Boliden von der Strecke und er landete unsanft im Reifenstapel. Das Ende des Rennens für ihn an dieser Stelle. Am Ende wurde er noch mit Platz 8 gewertet.

Runde 19. Nur eine Runde später erwischte es #455-Bartram, denn er drehte sich weg. Er lag zu diesem Zeitpunkt auf Platz 3. Die folgenden Fahrer #508-Bach und #185-Reumel konnten ihn sicher passieren, aber eine Yellow Flag war es den Offiziellen wert. Für #455-Bartram war es genug, er warf Wheel und Helm in den Kies

und stapfte mit fluchenden Worten davon. In diesem Rennen übrigens die letzte Yellow Flag.

Runde 20. Nahezu alle Fahrer nutzen diese Unterbrechung um neue Reifen aufzuziehen und den Tank zu füllen. #508-Bach nutzte seine Chance und sicherte sich durch einen späteren Stop sichere 5 Punkte für zwei Führungsrunden.

Ein Disco beendete seinen unermüdlichen Kampf und er wurde im Rennen nicht mehr gesehen. Platz 6 für ihn am Ende.

Runde 45. Das Rennen war für #524-Bossmann war auch kein Zuckerschlecken. Genau wie #266-Quella hatte er Probleme mit dem Setup um kämpfte sich durch die Kurven.

So endete das Rennen auf dem ersten Road Course dieser Saison. Mit knapp 2 Sekunden Abstand folgte #348-Auer. Jener dürfte aber durch die Strafe, die er aus Runde 4 erhalten hat, nicht ganz so erfreut gewesen sein. Platz 3 belegte #185-Reumel der erst 1:12 Minuten später ins Ziel kam. #508-Bach hatte schon 1 Runde Rückstand. Ihm folgte mit 4 Runden Rückstand #524-Bossmann auf Platz 5. Sicherlich überfrohen die Distanz ohne Strafpunkte überstanden zu haben.

Statements nach dem Rennen

#455-Bartram: "Gleich in der 2. Runde des Rennens ist der 3. Gang kaputt. Kurze Zeit später natürlich auch der 2.. Danach bin ich nur noch im 4. Gang gefahren. Wie sollte es anders sein, man kriegt damit natürlich nicht mehr die Kurven richtig und handelt sich damit noch eine Strafe ein. Was für ein Witz. Wenigstens bin ich angetreten !

#348-Auer: "Sorry für die erste Yellow Flag. Ich bin in der schnellen Rechts vor der 180°-Spitzkehre in den Sand gekommen und hab mich gedreht. Habe zwar noch wild gerudert damit ich die Reifenstapel nicht erwische und lege einen kompletten Dreher hin. Danach war ich wohl zu langsam. Ansonsten war ja wohl von Anfang an alles klar, Thomas gewinnt, die restlichen Fahrer kommen in die TOP10 und alle die durchfahren in die TOP5.

#524-Bossmann: "Schade das wieder nur so wenige Fahrer dabei waren. Hoffentlich wird es ab nächste Woche wieder besser. Aber durch die geringe Teilnehmerzahl, hat sich das Durchbeißen dann doch für mich gelohnt. Wollte erst gar nicht antreten, ich hasse diese Strecke einfach, aber am Ende auf dem 5. Platz zu landen, hätte ich vorher nie gedacht. Zugegeben, alle anderen hinter mir sind ja auch ausgeschieden, aber ankommen ist ja auch schon eine Kunst.

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.bayarea.net / Replay

**Rückspiegel
Jeden
3. Mittwoch
im Monat**



Runde 22. Der Restart, angeführt von #305-Schloesser klappte wunderbar. Die vorangegangenen Worte des Offiziellen hatten anscheinend Wunder gewirkt. Auch zur Freude des folgenden Feldes, denn nur eine Runde hinter dem Pacecar ist eine Ewigkeit.

Runde 24. Schrecksekunde für #266-Quella ausgangs Kurve 2. Wo schon #455-Bartram seinen Wagen verloren hatte zog es auch ihn magisch Richtung Kiesbett. Geschickt lenkte er seinen Wagen aber aus der Gefahrensituation und setzte seine Fahrt fort.

Runde 29. Für den Fahrer #266-Quella hieß es erneut die Box aufzusuchen. Er fand einfach kein vernünftiges Renn-Setup um den Kurs sicher zu bewältigen. Doch lieber einmal mehr an die Box und retten was zu retten ist als Strafpunkte für eine unglückliche Situation zu kassieren.

Runde 38. Der Kampf gegen das Setup zog sich für #266-Quella Runde über Runde hin und schlimmere Ausritte, die sich andeuteten, bewältigte er schon im Ansatz, aber es war dennoch nicht sein Rennen.

Durch zwei weitere aufeinander folgende Boxenaufenthalte hatte er aber seinen Wagen in den Griff bekommen und folgte mit großem Abstand dem Feld.

Runde 50. Den letzten Boxenstop für dieses Rennen begann der an Platz 2 liegende #348-Auer. Ihm folgte direkt eine Runde später #305-Schloesser. Der verbleibende Rest des Feldes folgte nur kurze Zeit später.



Runde 68. An den Positionen im Rennen änderte sich nichts mehr und so sah #305-Schloesser wohlverdient die schwarz-weiß-karierte Flagge als erster Fahrer. Wieder mal hatte der Pilot das Rennen für sich entschieden obwohl er ja nie gewinnen will.

Heisse Duelle in der Nacht

15. Saison-Rennen der DOM3 in Daytona-Night mit spannendem Finish

Exakt 2,5 Meilen (4,023 km) lang ist der Superspeedway im schönen Florida. Die Turns haben ein Banking von 31 Grad und die Front- und Backstraight weisen 18 Grad auf. Das erste Rennen fand hier 1959 statt und zieht heutzutage knapp 170.000 Zuschauer an. Direkt links vom Haupteingang finden die Besucher das Museum "Daytona USA". Jenes öffnete 1996 seine Pforten und zeigt die interessante Motorsportgeschichte rund um die Strecke.



Bereits das vierte Nacht-Rennen stand den Fahrern der DOM3 bevor, zu meistern waren 96 Runden. Im Training suchten sich schon einzelne Fahrer einen Draft-Partner fürs Rennen, denn ohne ist man gnadenlos unterlegen. Der Qualifikationslauf bot einen spannenden Kampf um die Bestzeit. Die ersten 6 Fahrer lagen nur 0,2 Sekunden auseinander. Als Sieger ging #305-Schloesser mit einer 47,755 Sekunden hervor. In der kurzen Aufwärmphase waren wieder schöne Drafts zu beobachten und so ging es dann zum Rennen.

Runde 13. Auf der Backstraight riß #450-Zelfo aus dem Pulk aus, ging inside am führenden #305-Schloesser vorbei und übernahm die Führung. Nur kurze Zeit zog das zweite Draft-Gespann durch Turn 3.

#480-Krakau kam zu weit runter, berührte kurz den Apron und verlor an Speed. Die folgenden #214-Mastria und #508-Bach konnten sicher outside vorbeigehen. Doch #214-Mastria kam zu hoch, berührte ausgangs Turn 4 die Mauer und verlor sein Heck Richtung Infield.

Die Folge, ein leichter Einschlag in die Mauer und ordentlich Gummi auf der Strecke. Auch #480-Krakau kämpfte nach seinem Apron-Besuch weiter um die Stabilität seines Boliden und verlor. Zeitgleich segelte er mich #214-Mastria ab.

Eingangs Turn 3 wurde der Druck für #450-Zelfo von hinten aber zu groß und der mußte nach outside Platz machen. #185-Reumel genoß wenige Führungsrunden bis sich der vorerst verdrängte Pilot wieder an die Spitze setzte. Ihm folgten dann noch #305-Schloesser und #92-Guler.

Runde 34. Bis hierher lief es gut. Doch dann ereilte #266-Quella das gleich Schicksal wie schon #214-Mastria zuvor. Ausgangs Turn 4 fuhr er zu weit oben und touchierte die Mauer.

Das Heck verabschiedete sich ebenfalls. Erst zog es ihn outside Richtung Mauer und es schien als könnte er den Wagen noch abfangen, aber so wie eine Billardkugel an die Bande stößt rollt sie auch wieder weg. Gleiches tat sein Wagen. Während sich #266-Quella sich dem Schicksal fügte und den Part als Passagier nachging hatten drei Fahrer Glück, denn erst verfehlte er auf dem Weg zur Mauer #508-Bach.

Als diese ihn wieder freigab konnten die folgenden #524-Bossmann und #455-Bartram knapp inside und outside vorbeigehen. #266-Quella hingegen nahm abschließend querstehend einen langen Weg Richtung Boxengasse. Im Green kam er zum stehen und während das Feld das Pacecar suchte ließ er sich vom Tow-Truck in die Box schleppen.



Zu zweit macht es mehr Spaß

Runde 40. Eine verzwickte Situation begab sich eingangs Turn 1. #214-Mastria lief mit #508-Bach im Schlepptau auf #324-Heuer auf. Letzterer sah seine Chance sich hinter seinem Team-Kollegen einzuordnen da #508-Bach nicht direkt an #214-Mastria hing. Sein Teamkollege zog sogar etwas mehr nach oben um ihn mit in den Draft aufzunehmen.

Kurve rausgezogen hat sondern die ganze Zeit innen geblieben ist."

Runde 41. Jetzt wurde es wild und die Offiziellen hätten sicherlich gern einige Fahrer gesteinigt. Was war geschehen? Doch schauen wir erst einmal ins Regelwerk.

§ 8.3 Pace-Laps / Abstand und Geschwindigkeit - sagt inhaltlich

Geschwindigkeit von 70 mph und wartete auf das herannahende Feld. Als erstes nahte der führende Fahrer #92-Guler. Circa 100 Meter hinter dem Pacecar hatte er noch locker 130 mph drauf und war in eine Notbremsung gezwungen. Diese endete unglücklich mit einem sattem Bremsen und Mauereinschlag, auf dem Green kam er zum stehen. Jetzt kamen die ersten Verfolger #450-Zelfo und #185-Reumel. Beide den unglücklichen Bremsversuch zuerst und fuhren erstaunt am stehenden #92-Guler sicher vorbei. Anschließend nahten #305-Schloesser, #480-Krakau und #266-Quella. Erstgenannter Fahrer behielt die Ruhe und bremste sich an die eigentlich geklärte Gefahrensituation heran. Nicht ganz so glücklich war die Reaktion bzw. das Handeln von den beiden anderen Fahrern. #480-Krakau unterschätzte die Situation und kam mit zu viel Speed an. Er wich hinter #305-Schloesser nach inside aus und wollte ihn galant umfahren. Leider spielte da das Green mit nahezu keinem Grip nicht mit und ließ ihn in den stehenden #92-Guler rutschen. Dieser Stoß brachte ihn wieder zurück auf die Strecke. #266-Quella indes hatte auch zu viel Speed an Bord, wich outside aus und begann sich wegzudrehen. Die Mauer wollte ihn nicht und warf ihn ebenfalls zurück auf die Strecke. Zurück zum erstgenannten Fahrer #305-Schloesser. Er hatte alles richtig gemacht und mußte doch noch schlimmes erleben.



Sah zuerst auch ganz gut aus, doch als beide dann wieder inside gehen wollten war #508-Bach schon zu dicht dran und er berührte knapp das Heck von #324-Heuer. Ein leichtes Lupfen mit dem Gasfuß von #508-Bach hätte #324-Heuer hier die Strafpunkte und allen anderen die Yellow Flag erspart, aber "thats racing". Den Schaden erlitt hier nur #324-Heuer. Neben einigen Blechverformungen hatte der Motor den harten Ritt entlang der Mauer nicht ganz gut getan.

folgendes aus: "Zum Vordermann ist ein gebührender Abstand einzuhalten und das Pacecar gibt die Geschwindigkeit vor (um jederzeit einer Gefahr auszuweichen). Hält man dies nicht ein und baut einen Unfall so ist man selbst Schuld."

Das Pacecar fuhr also auf der Backstraight die vorgeschriebene

Die ReKo zum Vorfall: "#214-Mastria ist innen, welchem #508-Bach in etwas größerer Entfernung im Draft folgt. #324-Heuer ist außen und versucht dann nach innen zu gehen. In dem Augenblick wo #324-Heuer runterzieht, existiert schon eine geringe Überlappung mit #508-Bach. Klar hätte er auch bremsen können, allerdings hätte #324-Heuer auch oben 2-wide gehen können. Der Unfall wäre auf jeden Fall von beiden Seiten vermeidbar gewesen. #324-Heuer erhielt letztendlich allein die Strafpunkte, weil #508-Bach nicht kurz vor der

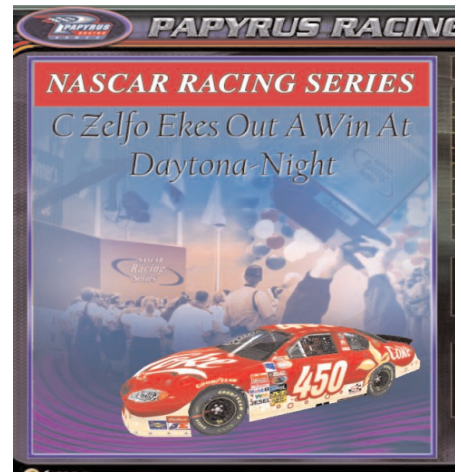


#480-Krakau und #266-Quella kamen zurück auf die Strecke und nahmen in jeweils von rechts und links aufs Korn. Kräftig durchgeschüttelt mußte #305-Schloesser erst einmal realisieren wo er war bevor er stark beschädigt weiterfahren konnte. Wenigstens dieses eine Mal konnte er, wie er es sich sonst immer sehnlichst wünscht, nicht mehr gewinnen. #266-Quella landete derweil wieder in der Mauer und #480-Krakau vollzog, unter dem Blitzlichtgewitter der Zuschauer, einen vierfachen Überschlag in der Luft bevor letztendlich auf dem Dach liegenblieb. Hier konnte ihm nur noch der Tow-Truck helfen. Alle anderen folgenden Fahrer blieben verschont und umkurvten die Verunfallten mit großen Augen.

Runde 83. Das Rennen lief wieder eine lange Zeit, um die Führung kämpften #450-Zelfo und #185-Reumel. Da mußte auch #266-Quella aufgrund seines verstorbenen V8 aufgeben und steuerte gerade noch die Box an. Somit waren beide Piloten, die #305-Schloesser einen möglichen Podiumsplatz stahlen, aus dem Rennen. Um die Strecke zu säubern wurde letztmalig die Yellow Flag geschwenkt.

Für den Schlußsprint über 8 Runden suchten nur noch #880-Ulrich und #324-Heuer anstandshalber kurz die Box auf. Alle anderen Fahrer waren ausreichend versorgt. Eine schöne Show lieferten sich nicht nur #450-Zelfo und #185-Reumel auf der Hatz zur

niemanden aus dem Rennen geworfen, denn ich hab es nur noch quietschen gehört. Wenn ja: Sorry, es tut mir leid!



Runde 45. Kaum war das Rennen wieder freigegeben ereilte #58-Gallert ein Disco. Sehr schade für ihn, denn er lag gerade auf Platz 3 und hatte bis hierher ein gutes Rennen abgeliefert. Unter dem tosenden Beifall der Zuschauer nahm er in Runde 52 das Rennen wieder auf.

Runde 58. Durch den bösen Unfall in Runde 41 hatte das Material von #480-Krakau arg gelitten und der Motor verfügte nur noch über eine ärmliche Restleistung, aber er zog dennoch tapfer weiter seine Runden. Zumindest bis hierher, denn der Motor gab jetzt komplett seinen Dienst auf und die Offiziellen schwenkten die Yellow Flag um das Blechknäuel von der Strecke zu entfernen. Der Wagen hatte nur noch schrottwert und wurde nach dem Rennen für wenige Dollar an einen überglücklichen Fan verkauft.

schwarz-weiß-karierten Flagge. Verdient gewann am Ende #450-Zelfo mit 60 Runden in Führung. Zum Liebling der Zuschauer wurde am Ende auch noch #455-Bartram, denn er ließ es sich nicht nehmen im Schlußsprint noch 2 Plätze gutzumachen und landete auf Platz 3. #524-Bossmann hatte sich still und heimlich, ohne großes Aufsehen zu erregen, auf Platz 4 vorgefahren. Den Angriffen von #508-Bach konnte er sich aber glänzend erwehren. Der angeschlagene Rest des Feldes begnügte sich mit den Plätzen dahinter.

Statements nach dem Rennen

#92-Guler (zur Aktion in Runde 41): "Siegen in Daytona ist mir wohl für immer vergönnt. Zuerst ist es dunkel im Wohnzimmer und flackert hier im Büro! Dann war es im ganzen Haus dunkel. Ich faß es einfach nicht! Ich hoffe, ich hab

#455-Bartram (zu seinem Schlußsprint): "Ich dachte eigentlich das das Starterfeld voller sein würde, aber anscheinend sind wohl wirklich nicht mehr "aktive" Fahrer in der DOM3. Es fing gleich nach dem Start mit zwei geteilten Draft-Pulks an. Am Ende habe ich doch noch feuchte Hände bekommen. Eigentlich wollte ich mich ja mit Platz 5 zufrieden geben, aber da hat mich doch noch das "Race-Fieber" gepackt und nach einem kurzen Ausbooten der zwei vor mir liegenden Kontrahenten war ich schließlich auf Platz 3.

#524-Bossmann (zum 3. Platz): "Meine Qualifikation habe ich versaut und mußte als Vorletzter starten. Bis zur ersten Yellow Flag bin ich in der zweiten Draft-Gruppe munter mitgefahren. Bei allen Yellow Flags hatte ich immer ein Riesenglück. Jedenfalls bin ich durch die Yellow Flags an die Spitzengruppe ran gekommen und bis zum Ende vorne mitgefahren. Aufgrund meines Setups war ich sogar ein wenig schneller, aber es ergab nie eine Situation vorbeizukommen. Dazu haben #450-Zelfo und #185-Reumel da vorne einfach ein zu sauberes Rennen gefahren. So blieb also nur der Kampf um Platz 3. Den habe ich zumindest, trotz seines Drucks, gegen #508-Bach gewonnen. Es lief aber alles fair ab und es war Racing vom Feinsten. Hat mir Spaß gemacht."

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.autoracing1.com / Replay

Perfekter Boxenstop beschert Wegener den dritten Sieg

10. WT SCS Saisonrennen auf dem Chicagoland Speedway in Joliet/Illinois

Conrad Wegener gewann den zehnten WT SCS-Lauf auf dem Chicagoland Speedway. Die perfekte Ausgangsposition hatte allerdings Jörg Kormany, nachdem er sich im Qualifying die Pole Position sicherte. Auch im anfangs yellow-reichem Rennen lief es gut für ihn und er holte sich die meisten Führungsrunden. Beim Boxenstop unter grün, war Wegener jedoch schneller als Kormany und Wagner und triumphierte so zum bereits dritten Mal in dieser Saison.

Am 2. Juli war soweit: Mit dem zehnten Rennen auf dem Chicagoland Speedway, war die Hälfte der 2005er Saison so gut wie geschafft. Diesmal fanden sich insgesamt 17 Fahrer in Joliet/Illinois auf dem Chicagoland Speedway wieder. Dieser ist ein so genanntes Tri Oval, wegen der Kurve auf der Start/Ziel-Linie. Der Speedway ist 1.5 Meilen lang und hat eine Kurvenneigung von 18°.

Bereits zum vierten Mal in dieser Saison, entschied Jörg Kormany die Qualifikation mit 28.739 für sich. Auf dem zweiten Startplatz landete überraschend Uwe Berger mit 28.861, vor Thomas Schlösser, der in 28.887 sek um den Kurs raste. Dahinter reihten sich Carsten Scheid und Klaus Wagner ein.

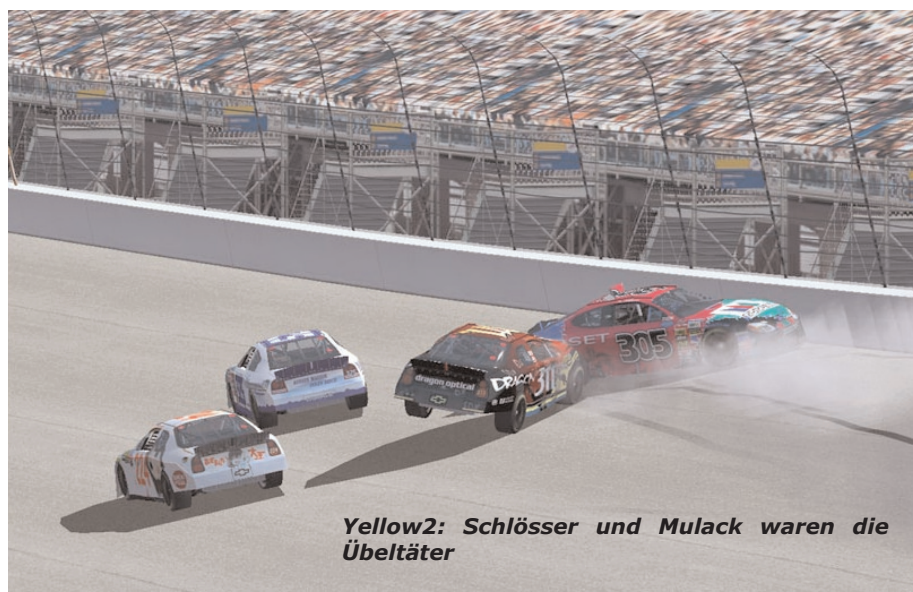
Sonnenschein bei 70° Fahrenheit und kompletter Windstille, waren wie immer die perfekten Bedingungen für ein spannendes Rennen.

Beim Start setzte sich Schlösser sofort auf den zweiten Platz, Berger hatte auf der äußeren Linie das Nachsehen. Gaststarter Alexander Görisch war wohl noch etwas nervös bei seinem ersten Auftritt und drehte sich in Kurve eins ins Gras. Noch einmal Glück gehabt, die Rennkommissare ließen das Rennen weiterlaufen. In der neunten Runde hatte man allerdings keine andere Wahl und schwenkte zum ersten Mal die gelbe Flagge.

Nachdem Thomas Quella seinen Funny Drivers Teamkollegen Volker Dudziak auf der Backstraight überholen konnte, verlor er in T3/T4 das Heck und drehte sich. Pech für Dudziak, denn er wurde vom rutschenden Quella erwischt und in die Mauer gedrückt. Quella gab frühzeitig auf, Dudziak konnte weiterfahren.

Die meisten Fahrer fuhren schon das erste Mal an die Box und ließen die Reifen wechseln, um optimal für einen langen Greenstint gewappnet zu sein. Wagner blieb eine Runde länger draußen und sammelte fünf Extrapunkte, danach übernahm Marco Wust die Spitze.

Auch Ferrera wagte nun einen Überholversuch an seinem neuem Teamkollegen Mulack. Dabei kam er allerdings in der vierten Kurve auf den Apron. Mulack sah das wohl noch und wich in die Mauer aus. Bis auf eine beschädigte rechte Seite für Mulack, gab es keinen Schaden. Nikolaus Neumann übernahm mit Schwung die fünfte Position von Ferrera und überholte wenig später auch Mulack. Dieser hatte nun mit Geschwindigkeitsverlust zu kämpfen und wurde nach und nach durchgereicht. Bis zur 27. Runde... Schlösser setzte sich in Kurve drei neben Mulack, hatte aber ausgangs T4 einen kleinen Schlenker, der direkt vor



Yellow2: Schlösser und Mulack waren die Übeltäter

Doch auch er wollte nur die Extrapunkte und ging darauf ebenfalls an die Box. Eberhard Mulack übernahm die erste Position und führte das Feld zum Restart. Nach drei weiteren Runden sahen die Zuschauer wieder Kormany auf P1. Sein HPM-Teamkollege Conrad Wegener machte ebenfalls einiges gut. Scheid musste in der Restartrunde seinen vierten Platz abgeben, in der 15. Runde überholte Wegener Claudio Ferrera außen in Kurve drei und kurz darauf Mulack innen auf der Start/Ziel-Kurve. Ergebnis: HPM Doppelführung.

Mulacks Linie ging. Schlösser drehte sich und knallte mit dem Heck in die Mauer. Mulack fuhr ebenfalls gegen die Betonwand, rutschte nach innen und traf dort Michael Schubert, der sich auch wegdrehte. Als eigentlich schon alles geklärt war, kam Görisch etwas zu schnell an die Unfallstelle, touchierte leicht den qualmenden Mulack und drehte sich leicht. Dabei platzten ihm die beiden linken Reifen und stieg wenig später aus seinem Gulf-Ford: "Ich weiß ja warum ich eigentlich keine Qualifahren will, bin ich dann mitten drin und es wird eng."

Gleich nach dem Start ist Joe runter und ich bin vom Gas und schon hat's mich gedreht. Reifen waren abgenutzt also unter grün pitten. Damit schon -1 Lap und dann einige Runden drauf ein netter Crash irgendwo vorne, ich bin relativ spät vom Gas, bin dann noch grob ausgewichen und Reifenplatzer. Dann Tow Truck und 2 Min. warten, da war ich nach einer Minute schon -3 Laps und damit war ich depressiv genug um das hinter mir zu lassen. Also Sorry das ich ausgestiegen bin aber ich hab da jetzt keine Nerven



Schubert verliert ohne Heck die Kontrolle

mehr dafür, ich hätte jetzt schon in das Wheel beißen können." Glück im Unglück für Klaus Wagner. Er drehte sich Sekunden vor dem Crash, hielt aber den Anschluss, eben durch diese zweite Unterbrechung. Zeit für einen weiteren Stop. Erst blieb Scheid eine Runde länger draußen, dann Marko Reinhardt. Für beide fünf Extrapunkte. Wegener ließ seinen Wagen reparieren und fiel so von zwei auf sieben. Neuer zweiter somit Ferrera.

Der Restart erfolgte in der 32. Runde. Eine Runde später musste Mulack sein Rennen mit folgendem Statement beenden: "Karre Schrott... Durch einen Warp von Thomas "erlegt" worden, nachdem ich mich hinter ihm eingereiht hatte, nachdem er mich überholt hat. Meine Kiste lief nach der Reparatur und ohne Motorhaube nur noch 155 oder so, auf jeden Fall zitterte der Zeiger des Drehzahlmessers und ich weiß dieses Zeichen zu deuten!

Der Motor macht's dann nicht mehr lange... und bevor ich mit Motorschaden in einer Kurve noch einen Dreher hinlege und jemanden mitnehme, lass ich es lieber sein."

In Runde 38 wurde die dritte Caution von Schubert ausgelöst. Er berichtete später wie es dazu kam: "Ich war beim Unfall von Eberhard und Thomas zu nah dran und wurde von Eberhards Fahrzeug getroffen. Das hat mich den Kofferraum gekostet, aber es ging erstmal weiter. Nach der Yellowflag waren noch 30.0er Zeiten drin, nur fühlte sich das Auto etwas nervöser an als vorher. Als ich gerade anfang, mit dem Fahrverhalten meinen Frieden zu machen, biegt der Bock ausgangs T4 nach rechts ab und wir haben die nächste Yellowflag am Hals.

Kompliment an die Fahrer, die in der Situation alle unfallfrei an mir vorbeigekommen sind, das war stellenweise richtig eng."

Neumann auf P3 liegend, nutzte "Race Back To Line", fuhr auf P1 und sicherte sich die Extrapunkte.

Danach entschied er sich spät für einen Boxenstop und bog dementsprechend in die Boxeneinfahrt ab. Kormany musste stark bremsen um keine Penalty zu erhalten, was Wegener ausnutzte und sich vorbei schob.



Berger wird vom eigenen Teamkollegen abgeschossen

Ferrera, Köster und Berger bildeten das neue Führungstrio. Auch Wagner lag nach seinem Dreher in der 27. Runde, wieder auf Position fünf.

In der 50. Runde überholte Köster Ferrera und übernahm, zum ersten Mal im Rennen, die Führung.

Direkt darauf, kamen sich die beiden Infinity Racing Kollegen Berger und Scheid zu nahe und lösten die vorletzte Unterbrechung aus. Scheid, verständlicherweise gefrustet, über diese Caution: "Ganz schlechtes Rennen von mir. Teamkollegen auf brutale Weise abgeschossen! Sorry Uwe! Wollte erst links vorbei, dann wurde es mir zu eng und ich wollte gerade zurückstecken, dann berühre ich ihn aber leider und er dreht sich weg. Mist!" Berger schlug mit der Front in die Mauer, berührte aber niemand anderen dabei. Er rief allerdings sofort den Tow Truck, anstatt in die Box zu fahren, was ihm zwei Runden Rückstand einbrachten. Auch diese Yellow nutzten viele Fahrer für einen weiteren Stop. Obwohl Wagner und Kormany in der Lead Lap waren, gingen beide eine Runde später in die Box. Der Grund dafür blieb unklar. Beim Restart führte Volker Dudziak das Feld an, wurde aber gleich im 3-Wide überholt. Ferrera setzte sich wieder an Position eins, Wegener direkt dahinter, eröffnete in der gleichen Runde einen 2-Wide. Doch das brachte ihm nichts und er musste zurückstecken. In der 58. Runde fuhr Ferrera Kurve eins/zwei jedoch zu weit außen, sodass Wegener sich innen neben ihn setzte. Beim Kurvenausgang bekam Ferrera nun aber übersteuern und rutschte in Wegener, der dabei ins Gras abgedrängt wurde und sich mehrmals drehte. Alle folgenden Fahrer rechneten mit einer Unterbrechung, die gelbe Flagge wurde aber nicht geschwenkt. Köster übernahm die Führung, Ferrera hatte nun mit einem verbogenen rechten Kotflügel zu kämpfen. In der 66. Runde übernahm Kormany wieder die erste Position.

Seine Teamkollege Wegener hatte nun Glück, denn Joe Steindl und Marko Reinhardt gerieten aneinander und lösten die fünfte und letzte Yellowflag des Rennens aus. Beide konnten aber nach ihrem hübschen Synchronabflug weiterfahren.

Ein letztes Mal unter gelb pitten, hieß es. Doch der Leader, Kormany, war zu schnell in der Box und musste sich ans Ende des Feldes zurückfallen lassen. So übernahm Köster zum erneuten Male den Führungsplatz und schickte das Feld zum letzten Restart des Rennens.

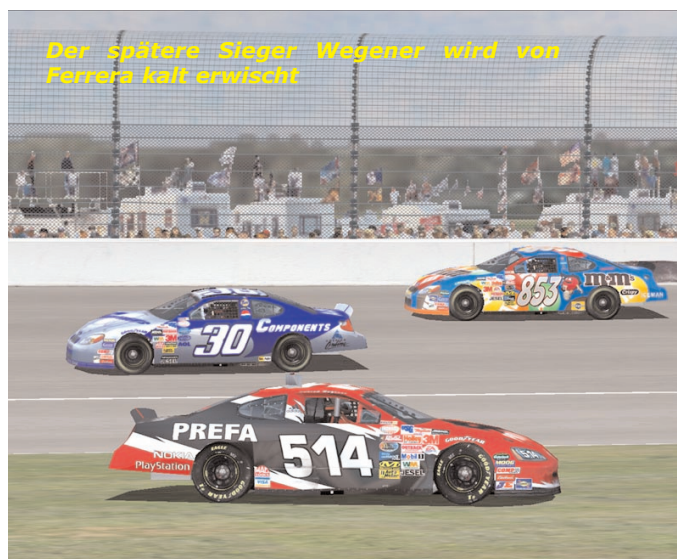


Reinhardt #548 und Steindl #152 lassen sich zu wenig Platz und drehen sich schön synchron

Nach zehn Runden an der Spitze musste er Wegener in der 79. Runde außen vorbeilassen. Kormany machte derzeit massig Plätze gut. Beim Restart noch neunten, war er nach 15 Runden bereits wieder dritter. In der 90. Runde war er sogar wieder der Leader, nachdem ihn Wegener vorbeiließ. Drei Runden später verbesserte sich Wagner um eine Position, indem er Köster überholte und lag nun hinter Kormany und Wegener auf P3.

Runde 101: Berger ging innen an Dudziak und Steindl vorbei, verpasste aber seinen Bremspunkt in Kurve drei und rutschte in die Linie von Dudziak, der sich daraufhin drehte. Das Rennen ging komischerweise ohne Unterbrechung weiter, Dudziak musste zwar an die Box, konnte aber weiterfahren. Steindl beendete elf Runden später sein Rennen, hatte jedoch eigentlich nur leichten Schaden zu beklagen. In Runde 118 musste Wegener auch Wagner vorbeilassen und lag nun auf der dritten Position. In den folgenden Runden machten sich die Fahrer für ihren letzten Pitstop bereit. Als einer der ersten kam Wagner in der 126. Runde rein, eine Runde später folgte Wegener. Kormany ging in der 130. pitten, neuer Leader wurde Marco Wust für sechs Runden. Nachdem alle in der Box waren, führte Wegener mit fünf Sekunden vor Wagner und sogar sieben

Sekunden auf Kormany. Auch Ferrera konnte sich durch einen sauberen, schnellen Boxenstop von sieben auf vier verbessern. Kormany schaffte es zwar kurzzeitig die Lücke zwischen ihm und Wagner zu schließen, verheizte dabei aber seine Reifen und es gelang ihm so nicht mehr Wagner anzugreifen. Aber auch Wagner kam nicht mehr ran an Wegener. Er konnte den Rückstand jede Runde verkleinern, war aber nach seinem Stop einfach zu weit weg. So gewann Conrad Wegener nach 161 mit 2,5 sek Vorsprung vor Klaus Wagner und 3,7 sek vor Jörg Kormany. Viertes wurde Claudio Ferrera mit 27 sek Rückstand vor Axel Köster, der schon eine Runde Rückstand hatte. Dahinter platzierten sich Wust, Neumann, Scheid, Reinhardt und Berger. Sieben Fahrer sahen nicht die schwarz-weiß karierte Flagge. Insgesamt gab es elf verschiedene Leader, die meisten Leadlaps sackte Kormany



mit 73 Runden ein. Auch die schnellste Runde wurde ihm zugeschrieben. Er fuhr im 46. Umlauf in 28.996 um den Kurs. Highest Climber wurde Ferrera. Vom 15. Startplatz gestartet, fuhr er zum Schluss als vierter über die Linie.

Kommentare:

Uwe Berger: "Zu meinem Rennen, das Quali lief ja recht ordentlich, hatte nicht damit gerechnet vom zweiten Startplatz loszufahren. Das Setup war auch recht gut konnte am Anfang dem Thomas Schlösser folgen. Nach der ersten Yellow pitten gegangen, war ein Fehler so viele Plätze verloren.

Nach der Berührung von Carsten den Tow Truck gerufen und fast drei Minuten in der Box warten müssen. Hätte vielleicht doch an die Box fahren sollen.

Na ja passiert. Danach nicht mehr den vollen Speed gehabt. Zu allem Überfluss auch noch bei einem Überholmanöver den Volker Dudziak in arge Bedrängnis gebracht und wenn ich mich nicht irre war Joe Steindl auch noch beteiligt. Sorry an beide, so was darf/soll nicht passieren. Ich habe bei besagtem Manöver in den Spiegel und auf die rechte Scheibenseite gesehen um festzustellen wo ihr euch befindet und da war die Gerade zu Ende und die Kurve fing an. Etwas spät gebremst und nach außen gekommen. Zum Glück kam keine Yellow raus. Das Rennen noch in den Top Ten beendet wäre aber vielleicht mehr drin gewesen."

Claudio Ferrera: "Erstmal Sorry an Conner! Verliere die Kontrolle aus-

gangs Turn2 und drehe den Conrad um! Darf nicht passieren! Musste von ganz hinten starten, weil sich meine Internet-Verbindung erst zum Quali wieder hergestellt hat und mich Nascar drauf gelassen hat. Sonst für mich ein tolles Rennen. Nach dem Kontakt mit Conner und der Mauer kein Top Speed mehr... schade hätte weiter vorne

gerne noch einmal mitgemischt." Conrad Wegener: "Claudio, kein Ding. Ich hatte ja Glück das danach eine Yellow kam, somit war es nicht schlimm. Waren sicherlich wieder zu viele Yellows, aber die zweite Rennhälfte hat entschädigt. Schöner Grünstint, Jörg und Klaus hatten wohl nicht so optimale Boxenstops. Auf P1 wieder raus und konnte diesen Platz sogar die letzten 31 Runden halten. Hätte am Anfang echt nicht damit gerechnet. Schon gestern, auf Claudio seinem Server nichts zu Stande gebracht, Practice und Qualy genauso und dann endet das Rennen so..."

Aus Chicagoland Conrad Wegener

HPM siegte in New Hampshire - nur 12 Fahrer reisten an

11. WT SCS Saisonrennen auf dem New Hampshire International Speedway

Das elfte Rennen auf dem Speedway von New Hampshire gewann wieder einmal Jörg Kormany. Sein HPM-Kollege Conrad Wegener erfuhr sich die Pole Position und dominierte weitestgehend das Rennen. Kurzzeitig waren Wegener und Kormany die einzigen Fahrer in der Lead Lap. Doch nach der letzten von nur zwei Unterbrechungen, ließ sich Wegener zu leicht von Kormany überholen, der die Führung bis zur letzten Kurve fair verteidigte und so schon seinen vierten Sieg einfuhr.

Samstag, 16. Juli. Das elfte von 21 Rennen stand auf dem Plan. Zum ersten Mal in dieser Saison fuhr der Weekend Thunder nach der DOM auf der gleichen Strecke. Der Grund: Eigentlich wäre Pocono dran gewesen, aber da der WT SCS jede Strecke nur einmal anreist, wurde stattdessen New Hampshire genommen. Vorteil also für die DOM-Fahrer im Grid.

New Hampshire ist ein 1.058 Meilen langes Oval und hat in den Kurven eine Neigung von nur 12°. Eine Probe für die Fahrer, ständiges Abbremsen und Gas geben und immer die Angst einen Dreher zu produzieren oder jemanden abzuschießen. Im Practice waren zwar noch 13 Fahrer anwesend, zum Start erschienen lediglich zwölf. Das ist mit Darlington das Minimum bisher. Doch die Angereisten ließen sich davon nicht abschrecken und drehten munter ihre Runden.

In der Qualifikation blieb Conrad Wegener als einziger mit 29.899 unter der 30er Marke und stand somit auf der Pole Position. Auf dem zweiten Startplatz stand sein Teamkollege Jörg Kormany mit 30.059. Aus der zweiten Reihe gingen Claudio Ferrera (30.220) und Axel Köster (30.542) ins Rennen. Die fünfte Startposition sicherte sich Klaus Wagner.

Der Start verlief wie immer ohne größere Schwierigkeiten, bis auf Köster und Marko Reinhardt hielten alle ihre Positionen.

Etwas unsicher auf der Bremse musste Köster auch noch Gaststarter Eberhard Mulack vorbei lassen. Auch Volker Dudziak nahm seine Chance wahr und setzte sich auf der Backstraight neben Köster. Dabei gab es eine kleine Berührung, die aber ohne Folgen blieb. Nachdem auch Dudziak eine Runde später vorbeiging, kam Köster etwas besser in Schwung und folgte seinem Teamkameraden. In der zehnten Runde, in Kurve eins bremste er nun aber so spät, dass Dudziak beinahe abschoss. Ein beherztes Bremsmanöver verhinderte Schlimmeres zwang ihn aber in einen Quersteher. Köster ordnete sich hinter Nikolaus Neumann auf P9 wieder ein.



Sechs Runden später hatte Dudziak in T3 einen Quersteher, rettete sich aber noch mit Hilfe der Mauer. Köster verfolgte das wohl noch aus seinem Cockpit und verpasste seinen Bremspunkt. Diesmal traf es aber den vor ihm fahrenden Neumann, der sich anschließend um 180° drehte. Und sei das alles noch nicht genug, so wurden beide auch noch überrundet. Ohne größeren Schaden gaben beide später auf. Köster: "So, das war dann wohl der letzte Nagel, der zum Sarg von Nascar gefehlt hat. Tut mir leid Niko, da bin ich dir durch zu spätes Bremsen mit abgenudelten Reifen (Quersteher) einfach reingerutscht. Das hätte nicht passieren dürfen. War dein Auto so kaputt, das du raus musstest? Werde die nächsten Nächte drüber schlafen und mich dann wahrscheinlich ganz auf LFS konzentrieren."

Nascar macht momentan wirklich keinen Spaß mehr."

Neumann dazu: "Schon okay Axel, kann passieren, vor uns war es am rauchen. Ich war danach einfach nur gefrustet, vor allem, weil wir in dieser Situation überrundet worden sind. Was soll das bitte, aus Dank das wir nicht hirnlos drehen werden wir noch überrundet? Da hab ich lieber die Tour geschaut."



Allen Fahrern war anscheinend klar, dass es diesmal nicht viele Yellows geben würde und ließen sich die Möglichkeit zum Nachtanken und Reifen wechseln nicht entgehen. Ferrera entschied sich nur für zwei rechte Reifen und ging als erster wieder aus der Box. Auch Mulack wählte die gleiche Strategie und verbesserte sich von sechs auf vier.

Restart in Runde 21. 13 Runden später kam Reinhardt in Kurve eins an den Apron und rutschte schräg zur Mauer. Mit dem Heck leicht gegen die Wand, stellte ihn wieder gerade, doch Reinhardt trat zu schnell auf das Gas und stand nun noch schräger als vorher. Eine Caution gab's nicht, Reinhardt beendete danach sein Rennen.

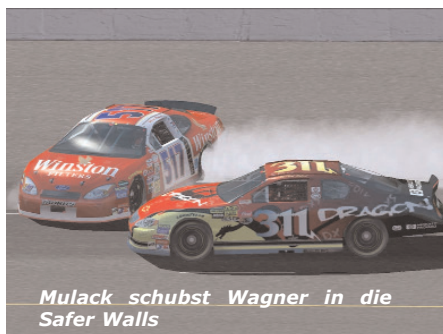
Unterdessen erfuhren Wegener und Kormany wie schwierig es ist, in New Hampshire zu überholen. Ferrera merkte mit fortschreitender Renndistanz, dass zwei gewechselte Reifen doch nicht so optimal waren. In der 36. Runde schaffte es Kormany vorbei und war nun Leader. Wegener verpasste es, gleich mit zu überholen und musste auf seine Chance warten.

Die kam zwei Runden darauf, Kormany war aber schon über eine Sekunde enteilt.

Nach 46 Runden bekam er jedoch Übersteuern ausgangs T4 und küsste leicht die Boxenmauer. Wegener übernahm die Führung.

Ab der 51. Runde hatte das Feld einen Fahrer mehr. Uwe Berger musste noch was erledigen, blieb aber auf dem Server und konnte nun sein Rennen starten. Nun waren noch neun Fahrer im Rennen.

In Runde 62 konnte Wagner Mulack überholen, der ebenfalls mit nur zwei gewechselten Reifen zu kämpfen hatte. Zwölf Runden später eine kleine Schrecksekunde für Kormany, nachdem er den quer stehenden Dudziak nur knapp verfehlte. Dieser verbremste sich in Kurve drei und rutschte in die Mauer, ohne größeren Schaden zu nehmen.



Mulack schubst Wagner in die Safer Walls

Gut zur Hälfte des Rennens standen die ersten und wenn alles gut lief letzten Boxenstopps an. Ein letztes Mal die Reifen wechseln und den Tank voll füllen. Als einer der ersten kam Ferrera in der 91. Runde. Fünf Runden später folgte Wegener, der zu diesem Zeitpunkt schon einen fünf Sekunden Vorsprung hatte. Kormany blieb eine Runde länger draußen, Wagner übernahm zum ersten Mal die Führung. Nach drei weiteren Runden kam auch er rein. Wegener wurde wieder Erster und vergrößerte den Vorsprung auf Kormany um eine Sekunde. Ferrera lag schon 22 sek zurück und war der letzte in der Lead Lap. Wagner kam wieder vor Mulack raus, der aber mit vier neuen Reifen ordentlich Druck machen konnte und so auf Wagner aufschloss. In der 114. wurde es aber zu eng. Wagner schlingerte etwas in T1 und Mulack wollte innen vorbei.

Doch Wagner kam runter und dort trafen sich beide, mit dem unglücklichen Ende für Wagner.

Er drehte sich und schlug erst mit der Front und dann mit dem Heck in die Safer Walls. Warum hier nicht die gelbe Flagge geschwenkt wurde, bleibt wohl für immer unklar. Doch Wagner verzichtete aus Zeitgründen auf einen Reparatierstopp und fuhr weiter.

Nach 122 Runden überrundete Wegener den dritten Ferrera. Somit waren nur noch er und Kormany in der gleichen Runde.

Nach Wagner seinem Zwischenfall mit Mulack musste er deutlich langsamer fahren. Michael Schubert kam so näher ran und konnte in der 135. Runde einen Überholversuch starten. Warum es trotzdem nicht klappte schilderte er nach dem Rennen: "Das Rennen fand ich insgesamt ganz gut, vor allem war ich sicher und nicht zu langsam unterwegs. Im letzten Renndrittel kam ich sogar noch an den angeschlagenen Klaus ran und hab mir schon ernsthafte Hoffnungen auf den fünften Platz gemacht. Nachdem wir einige Runden hintereinander her gefahren waren, machte er einen kleinen Fehler in T3/4 und kann ihn auf S/F ausbeschleunigen. Bei der Anfahrt auf T1 bin ich dann in meinem Übereifer zu weit innen (und wahrscheinlich auch zu spät auf der Bremse), treffe die Pitwall und pendle wieder nach außen, wo sich natürlich Klaus befindet. Zum Glück ist dabei keiner von uns in die Mauer geraten, und die anderen waren ausreichend weit weg. Jetzt bin ich erst mal wieder gesperrt." So war das dann auch die zweite und letzte Unterbrechung im Rennen. Ärgerlich für Wegener, er lag mit sicheren elf Sekunden Vorsprung vor Kormany auf dem ersten Platz. Den folgenden Pitstop nutzten noch mal alle Fahrer für einen Splash n' Dash und einen Satz neue Reifen. In Runde 139 wurde das Rennen zum letzten Mal restartet. Gut 40 Runden also noch zu fahren und Wegener verlor die Nerven. Zwei Mal schliiff er die Mauer, was Kormany ausnutzte und vorbeiging. Wegener setzte alles daran sich noch irgendwie neben Kormany zu setzen, doch es gelang ihm nicht mehr. Auch sonst gab es keine Positionsverschiebungen mehr im Feld.

So gewann Jörg Kormany nach 180 Runden das elfte WT SCS-Rennen auf dem New Hampshire International Speedway.

0.57 sek dahinter landete Conrad Wegener auf dem zweiten Platz. Mit 14.93 sek Rückstand platzierte sich Claudio Ferrera auf dem dritten Rang.



Missglücktes Überholmanöver von Schubert, Wagner zum zweiten Mal Opfer

Mit einer Runde Rückstand beendete Gaststarter Eberhard Mulack sein Rennen auf der vierten Position, vor Klaus Wagner (-2 Laps). Auf den restlichen Plätzen: 6. Schubert (-3 Laps), 7. Dudziak (-3 Laps), 8. Steindl (-6 Laps), 9. Berger (-52 Laps).

Die Extrapunkte für die meisten Lead Laps sackte diesmal Wegener ein, mit 108 Stück. Die schnellste Rennrunde fuhr ebenfalls Wegener in der 145. Runde mit 30.036.

Kommentare:

Eberhard Mulack: "Eigentlich ein ganz gutes Rennen mit nur 2 Yellows... Dafür aber eine blöde Situation in Runde 113... Klaus kommt in T1 irgendwie in leichte Schwierigkeiten. Ich halte den Wagen innen, fahre nicht mal 100 % am Limit als Klaus die Kiste wieder einfängt und wir seitlich leicht kollidieren. Habe ja noch versucht, auf den Apron auszuweichen aber hat leider nicht gereicht. Schade, das hätte eine nette Balgerei um Platz vier gegeben. Sorry Klaus. Die Situation habe ich gründlich falsch eingeschätzt, es sah so aus als ob Du weiter nach oben rutschen würdest."

Conrad Wegener: "Hätte gerne gewonnen, sah auch alles gut aus, aber hat trotzdem nicht gereicht. War wohl zu nett bei Jörg seinem Überholmanöver und hab die Tür offen gelassen, hätte ich auch den Weg versperren können.

Ansonsten klasse Leistung, nur zwei Yellows, allerdings auch nur zwölf Fahrer... Ich hätte gerne gesehen wie das Rennen ohne letzte Yellow ausgegangen wäre, hatte Spritprobleme."

Aus New Hampshire Conrad Wegener

GT2 Trophy: Turbulentes Rennen in Magny Cours mit zwei Rennstarts

Pünktlich um 21:00Uhr starteten die NGT bei heißem Wetter und einem souveränen Polesitter *Jo Lueg*. Bis zur Rennrunde 6 lief alles



problemlos, doch dann Zwang ein technischer Fehler bei der Rennleitung zum Abbruch des Rennens. Ein Neustart war notwendig und leider fehlten die Qualifikationsergebnisse, sodass eine zweite Qualifikation notwendig war. Der Polesitter der ersten Session, *Jo Lueg* trat nicht mehr an, sodass *Ulf Truschkat* den verwaisten Platz mit einer starken **1:40.097** besetzen konnte. Es folgten *Bals* und *Bente*. Um

und bis Runde 5 auch *Dirk Wenzel* dem Feld davon. *Wenzel* konnte jedoch die Speed der beiden nicht mehr mitgehen und verlor im Lauf des Rennen nicht nur den Kontakt nach vorne, sondern noch mehrmals die Kontrolle über seinen Wagen und landete am Ende auf

seinen Wagen drehte und er gleich vier Rennwagen auf sich zurasen sah, worunter auch *Truschkat* und *Bals* waren. Geistesgegenwärtig entschied sich *Truschkat* die blockierte Schikane innen zu umfahren und die die anderen folgten und konnten somit einen Massencrash



Qualifying Top 5

- 1 *Ulf Truschkat* -- **00:01:40.097** Ferrari 360 Modena
- 2 *Martin Bals* -- **00:01:40.374** Porsche 911 GT3-RS
- 3 *David Bente* -- **00:01:41.006** Porsche 911 GT3-RS
- 4 *Dirk Wenzel* -- **00:01:41.629** Ferrari 360 Modena
- 5 *Thomas Althaus* -- **00:01:41.834** Porsche 911 GT3-RS NGT

Rennen Top 5

- 1 *Martin Bals* -- Porsche 911 GT3-RS
- 2 *Ulf Truschkat* -- Ferrari 360 Modena **+00:00:19.704**
- 3 *Thomas Althaus* -- Porsche 911 GT3-RS **+00:00:37.234**
- 4 *Rene Cremer* -- Morgan Aero 8 **+00:00:51.862**
- 5 *Stefan Fischer* -- Ferrari 360 Modena **+1 Lap**



22:00Uhr wurde das Rennen unter abgekühlten Bedingungen neu gestartet. Schon in der ersten Linkskurve flog einer der Siegaspiranten, *David Bente* von der Strecke und überschlug sich mehrmals. Seine Versuche auf der Strecke noch mal Gripp zu finden, waren erfolglos und er stellte seinen Wagen etwas später in die Box. Derweil zogen *Truschkat*, *Bals*

einem enttäuschenden 8. Platz. Derweil entbrannte ein erbitterter Zweikampf zwischen *Truschkat* im Ferrari 360 Modena und *Bals* in seinem Porsche 911 GT3-RS. Dahinter machten sich *Althaus* und *Cremer* daran den 3.en Platz auszufahren. Die Führenden setzten sich bis zur Rennhälfte ca. 13 Sekunden von den Verfolgern ab. Eine Schrecksekunde für das Führungsduo war der Moment, als bei der Zufahrt auf die letzte Schikane vor Start/Ziel *Uli Meyer*

vermeiden. Eine Runde später ging *Truschkat* zu seinem Pitstop in die Boxengasse und wurde in der letzten Schikane von *Bals* überholt, der nun die Führung übernahm und zwei Runden später in die Box ging. Diese zwei Runden waren ausschlaggebend, dass er knapp 2 Sekunden vor *Truschkat* wieder aus der Box kam und nun die Führung inne hatte. Durch konstant schnelle und fehlerfreie Runden baute er sein Führung aus und war am Ende der verdiente

Virtual Racing e.V.
www.virtual-racing.org

GTR by Virtual Racing e.V.
Sprint Trophy

GT + NGT

Magny Cours
5.+7.07.05

Spa
19.+21.07.05

Montreal
2.+4.08.05

Virtual Racing e.V.
präsentiert!!!

GT und NGT Trophy

Sieger des ersten Rennens der 4.GT2 Trophy. *Thomas Althaus* und *Rene Cremer* hatten in der zweiten Rennhälfte auch ihre Positionen geklärt, wobei der Morgan Aero von *Cremer* gegen den Porsche von *Althaus* am den Kürzeren gezogen hat.

Truschkat und Bals wurden nach dem Rennen noch interviewt. *Truschkat* zum Rennverlauf: "Ab Mitte des ersten Stint hatte ich Probleme mit dem Bremsverhalten meines Ferrari, sodass der Druck von *Bals* schon erheblich war und der zweite Platz daher ok ist." *Bals* zu seinem Sieg: "Im ersten abgebrochenen Rennen, bei der Hitze wäre ich Chancenlos gewesen. Da war ich schnell vom dritten Platz auf den Fünften durchgereicht worden."

Bei zweiten Rennstart bei moderatem Wetter lag mein Vortrom Porsche perfekt. Meine Strategie eines sehr langen ersten Stints ging auf und als ich erstmal vorne lag, ließ ich den Porsche zügig aber sicher laufen. Mein erster Sieg in der Trophy und vielleicht kann ich mit diesem Grundstein meinen zweiten Trophysieg nach der ersten GT2 Trophy einfahren."

Text und Bilder: Martin Bals

Kleinanzeigen

Folgende Fahrzeuge suchen noch einen Chauffeur für die GTR Endurance Series! Meldet euch im Portal an oder wendet euch an die Liga-Admins.

Dort erhaltet ihr alle Informationen!

...nimm mich!

Klasse GT1

- # 12+38 Porsche 993 GT2
- # 102+105 Porsche 996 Turbo
- # 5/18/25/37 Dodge Viper GTS

Klasse GT2

- # 52/53/57/68/ 89 Ferrari 360 Modena
- # 51/54/56/63/64/65/66/67/72/73/75/86 Porsche GT3 RS
- # 110/111/113/117 Porsche 996 CUP
- # 118 Lotus Elise
- # 115 BMW Z3
- # 104 Mosler

Wilke zum dritten Mal Gesamtsieger Hackmann holt 1. GRRL Sieg

6. GRRL Championship Series Rennen in Silverstone/England

Die Championship Series der GRRL hatte ihr sechstes Rennen auf der Strecke von Silverstone. Im Sprint startete Andy Wilke erneut von der Pole Position, Volker Hackmann schnappte ihm jedoch die erste Position weg und gewann sein erstes Rennen in der GRRL von VR. Im Hauptrennen glänzte mit einem fast perfekten Start-Ziel-Sieg. Bis auf eine, führte er alle 45 Runden an.

Am 17. Juni stand das sechste Rennen der Championship Series auf dem Silverstone Road Course an. Ganze 17 Fahrer schafften es nach England. Silverstone ist 3.19 Meilen lang und besitzt 17 mehr oder weniger schwierige Kurven.

Im Rennen konnte Wilke seine perfekte Startposition nicht behaupten und wurde gleich in der ersten Runde von Hackmann überholt. Ohne Probleme fuhr er diesen kurzen Sprint als erster nach Hause und gewann so sein erstes Rennen, seit seinem Einstieg in Riverside.

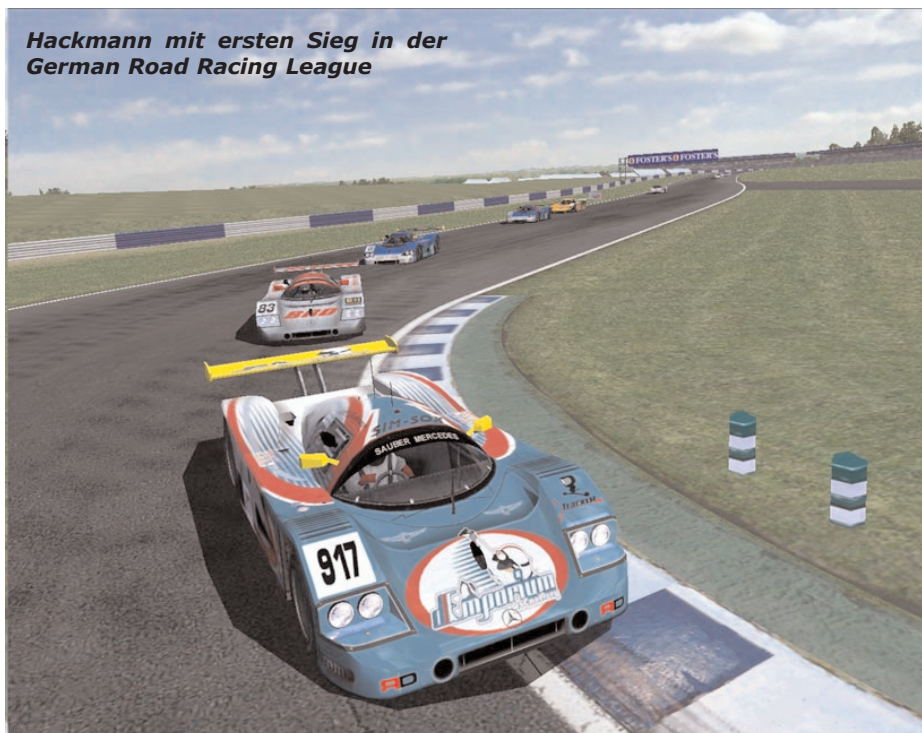
Er brauchte also nur drei Rennen dazu. Immer im Nacken blieb Wilke, konnte aber am Ende nichts mehr ausrichten und fuhr mit 0.6 sek als Zweiter über die Linie. Dahinter kamen die beiden Teamkollegen Happ und Fürstner, in gleicher Reihenfolge, wie im Qualifying ins Ziel. Happ vor Fürstner. Auf Platz fünf fuhr Marco Saupe ins Ziel, nach einem achten Startplatz in der Qualy.

Er verbesserte sich, in der knappen viertel Stunde Fahrzeit, von P16 auf P9.

Nun hatten die Fahrer eine kurze Verschnaufpause, ehe es weiter zur Qualifikation des Hauptrennens ging. Wieder war Wilke der schnellste Mann auf dem Kurs und sicherte sich mit 1:35:921 zum zweiten Mal an diesem Tag den ersten Startplatz. Roland Rauch, diesmal mit einer deutlich besseren Qualy, komplettierte mit 0.657 sek Rückstand, die erste Startreihe. Von Platz drei ging Marco Saupe ins Hauptrennen, neben ihm Gabriel Fürstner. Volker Hackmann blieb nur der fünfte Rang.

Auch im Hauptrennen konnte Wilke seinen ersten Platz nicht durch die erste Runde retten. R. Rauch überholte ihn, musste dafür in der zweiten Runde klein bei geben und sich wieder auf dem zweiten Platz einordnen. Auch diesmal gab es einen Startunfall gleich in der ersten Kurve nach dem Start. Andy Green protestierte gegen den Verursacher Olli Happ, der dafür 15 Punkte in der Teamwertung abgezogen bekam, nächstes Hauptrennen auf die Qualifikation verzichten muss und einen Strafstop einlegen muss. Happ entsprechend geknickt nach dem Rennen: "Ich hab die Seuche in der GRRL, big sorry an Conrad und Andy! Bin nur noch unkonzentriert, vergeige die Qualy und muss von hinten starten und schätz die Fahrer da hinten völlig falsch ein! Hab im Moment starke Motivationsprobleme, fahre im Prinzip nur noch für das Team! Andererseits habe ich keine Lust mehr anderen Leuten das Rennen zu versauen!" Auch sein Teamkollege Fürstner erhielt nach Protest von Saupe, einen Strafstop fürs nächste Hauptrennen und Minus zehn Punkte in der Teamwertung. Andy Wilke machte sich aus allem nichts und fuhr sein Rennen souverän zu Ende. Er führte, bis auf die eine Runde, die R. Rauch ihm wegschnappte, alle an. So gewann er, mit 44 sek Vorsprung vor Roland Rauch und 1:21 sek vor Kreutzer, sein drittes Hauptrennen in Folge.

Hackmann mit ersten Sieg in der German Road Racing League



Wie eine schnelle Runde aussah, zeigte Andy Wilke in der Qualifikation zum Sprint. Er sicherte sich die Pole mit 1:35:663. Ganze 1.283 sek schneller als sein Bathtub Ridin' Maniacs Teamkollege Volker Hackmann. Aus der zweiten Reihe ging Olli Happ ins Rennen, mit sogar zwei Sekunden Rückstand. Neben ihm startete, sein Bumpdrafters Teamkollege Gabriel Fürstner.

Dahinter reihten sich R. Rauch, Schulz, Kreutzer, Weimer und Kohlbecker. Vier Fahrer sahen, nach einem Unfall in der ersten Runde, nicht die karierte Flagge. Extrapunkte strich Hackmann für alle neun angeführten Runden ein. Die schnellste Runde wurde bei Roland Rauch im vierten Umlauf mit 1:36:323 verzeichnet. Die meisten Plätze machte Thorsten Schulz gut.

Den vierten Platz belegte Fürstner vor Hackmann und Saupe. Dahinter beendeten Weimer, Happ, Schulz und Streit ihr Rennen. Die schnellste Rennrunde fuhr Wilke in der 34. Runde: 1:35:673.

Highest Climber wurde, trotz des Unfalls, Happ. Von 15 gestartet, machte er im Rennen sieben Positionen gut und sah als achter die schwarz-weiß-karierte Flagge.

Mit beinahe zwei perfekten Läufen, wurde Andy Wilke zum dritten Mal (ebenfalls in Folge) Gesamtsieger.

Dies gelang ihm auf dem Nürburgring, in Riverside und nun in Silverstone. Mit 25 Punkten im Sprint und 68 Punkten im Hauptrennen kam er auf eine Gesamtpunktzahl von 93. Zweiter wurde Roland Rauch, mit "nur" 76 Punkten. Fünf Punkte hinter R. Rauch, Volker Hackmann. Damit machten die Bathtub Ridin' Maniacs in der Teamwertung 164 Punkte. Immerhin 33 mehr als DIHL Österreich. Auf dem dritten Rang schaffte es (trotz 25 Minuspunkten) das Team Bumpdrafters. *Conrad Wegener*

Wollen wir hoffen, dass das nur das alljährliche Sommerloch war und die Championship Series und auch die Endurance Series wieder mehr Fahrern bekommt.

Die Qualifikation entschied Roland Rauch mit 1:30:135 für sich. Auf dem zweiten Platz, der derzeitige Tabellenführer, Andy Wilke mit nur 0.031 sek Rückstand. Aus der zweiten Reihe gingen Gabriel Fürstner und Volker Hackmann in den Sprint, für den fünften Startplatz qualifizierte sich Rainer Kreutzer.

Gleich in der ersten Runde übernahm Wilke R. Rauch seine Position und beendete das Rennen als Sieger. R. Rauch blieb zwar immer in Schlagdistanz, kam aber nicht vorbei. Am Ende hatte er aber trotzdem einen Punkt mehr, durch die Pole Position. Die zweite Reihe blieb gleich, Fürstner vor Hackmann. Auf dem fünften Endplatz sah man allerdings nicht Kreutzer sondern Marco Saupe, der sich im Sprint um eine Position verbesserte. In der sechsten Runde wurde Roland Rauch mit der schnellsten Rennrunde gewertet. Er fuhr in 1:31:991 um den Kurs. Bester Sprinter wurde Andreas Kröger. Von 15 gestartet, auf neun gelandet.

Fürs Hauptrennen blieb die erste Startreihe gleich. Wieder setzte sich Wilke vor R. Rauch. Vom dritten Platz startete diesmal Hackmann vor Fürstner. Fünfter wurde auch wieder Kreutzer.

Hackmann zum Hauptrennen mit nur zwölf Fahrern: "Ich hasse diese langen Rennen mit so wenig Fahrern... Nach ein paar Runden rollt man mit jeder Menge Luft nach vorne und hinten mutterseelenallein um die Strecke, um dann irgendwann einzuschlafen und in die Wand zu fahren. Tolle Wurst." Der Sieger hieß natürlich wieder Andy Wilke im BRD Sauber. Diesmal trennten ihn nur 14 sek zum Zweitplatzierten R. Rauch. Dritter wurde, mit einer starken Leistung, Jens Weimer. Gabriel Fürstner, schon eine Runde zurück, blieb nur der vierte Platz vor Manuel Rauch. Plätze 6-10: Saupe, Scheurer, Hackmann, Hellwig, Kröger. Wilke führte alle 46 Runden an und fuhr obendrein fünf Runden vor Schluss mit 1:31:084 die schnellste Runde.



Wilke mit weiterem souveränen Sieg im Hauptrennen

Wilke dominiert weiter nach Belieben Nur 12 Fahrer am Start

7. GRRL Championship Series Rennen in Watkins Glen/USA

Das siebente Rennen der Championship Series wurde auf der Strecke von Watkins Glen ausgetragen. Erneut war Andy Wilke der Mann des Tages. Im Sprint startete er zwar nur von Platz zwei, im Rennen hatte er aber wieder alles im Griff und verwies R. Rauch auf den zweiten Rang.

Wie schon in Silverstone, siegte Wilke im Hauptrennen diesmal mit einem perfekten Start-Ziel-Sieg.

Nach dem Rennen in Silverstone hatte die German Road Racing League ihre dreiwöchige Sommerpause. Am 8. Juli ging es weiter und zwar auf der Strecke von Watkins Glen.

Watkins Glen ist 3.377 Meilen lang und besitzt elf Kurven. 17 Fahrer schafften zwar den langen Weg über den Atlantik, nur zwölf traten aber schlussendlich zum Rennen an. Eindeutig zu wenig.

Manuel Rauch erkämpfte sich im Rennen fünf Positionen und wurde so zum Highest Climber.

So war es wieder ein erfolgreicher Tag für Wilke, der einen erneuten Gesamtsieg mit 92 Punkten feierte. Roland Rauch wurde mit 85 Punkten zweiter, vor Gabriel Fürstner mit 71 Punkten. Deutlich knapper als in Silverstone holten die Bathtub Ridin' Maniacs auch in Watkins Glen die meisten Teampunkte. Mit 153 waren sie nur vier Punkte besser als das DIHL Österreich Team. DIHL Deutschland landete auf dem dritten Rang mit 87 Zählern.

Nach dem Rennen verkündete Andreas Kröger seinen Rücktritt aus der GRRL CS: "So Mädels, für mich war das in diesem Jahr der letzte Auftritt in der GRRL. Weder ich, noch mein Rechner, mögen den GTP Mod so richtig. Bei jedem Start eines Rennens liefert mir mein Rechner sagenhafte 10 bis 20 Frames.

Das ist einfach zu wenig um einen geordneten Start im Feld hinzubekommen. Hinzu kommt das ich mich selber seit 5-6 Monaten mit dem GTP Mod herumquäle und absolut nicht damit warm werden möchte.

Das ist das erste Mal das ich seit Beginn meiner "virtuellen Karriere" eine Rennliga, in die ich mich eingeschrieben habe, vor Beendigung dieser Liga verlassen werde. Es fällt mir auch nicht ganz leicht da ich seit Gründung der GRRL dabei gewesen bin. Zusätzlich war ich ja auch noch Serveradmin und habe auch die Arbeit hinter den Kulissen mitbekommen.

Nichtsdestotrotz steht mein Entschluss fest, dass ich in der GRRL in diesem Jahr nicht mehr antreten werde. Ich möchte mich bei allen Admins und Fahrern für eine schöne Zeit bedanken und wünsche euch allen noch viel Spaß und viel Erfolg mit und in der GRRL."

Am 22. Juli findet der achte Lauf auf der Strecke von Spa in Belgien statt!

Aus Watkins Glen Conrad Wegener

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



**Wilke mit zwei überragenden
Siegen in Watkins Glen**

Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?

130 Peter Gess, DOM



\ "N2003 ist das Größte, weil... \":

das ganze Umfeld im Oval mit dem großen Fahrerfeld
(nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)
gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Sonstige Hobbies: Die Familie, PC, Fußball und NaSCAR
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Lieblingswebsite: Virtual-Racing und Virtual Oval

Lebensmotto: Leben und Leben lassen

Beste Musikgruppe: Rolling Stones

Bester Film: Lohn der Angst

zuletzt gelesen: eigentlich nur PC-Zeitschriften

zuletzt im Cd-Player: nix

Name: Peter Gess

Alter: 53

Beruf/Position: Hausmann

Wohnort: Quickborn bei Hamburg

In VR-NASCAR aktiv seit: 19.03.2003

Andere Rennligen: GNC seit 07.11.2002

Funktionen in der VR: keine

Steuerung:

SideWinder Force Feedback Wheel

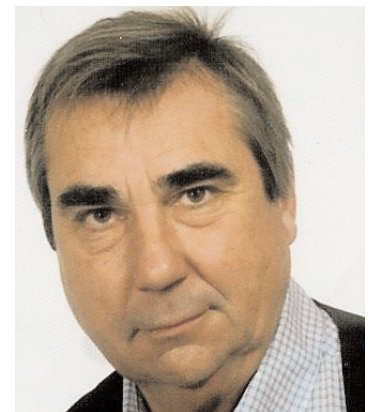
in der VR

Größter Erfolg: na ja , dabei sein ist alles

Größtes Desaster: einige mittlere

Größte Stärke: eigentlich keine,
evtl. meine Ausdauer

Größte Schwäche: zu langsam und die
ersten 2 Runden



155 Stefan Pültz DOM

Name: Stefan Pültz

Nickname: Wildpitch

Alter: 22

Beruf/Position: Kraftfahrzeugmechaniker

Wohnort: München

In VR-NASCAR aktiv seit: 18.10.2003

Andere Rennligen: -

Funktionen im VR: Fahrer ;)

Steuerung: Microsoft Force Feedback
in der VR

Größter Erfolg: 1. Platz in Homestead Miami

Größtes Desaster: in Daytona Night 2004
45 Strafpunkte kassiert

Größte Stärke: ruhig zu bleiben und nicht
mit der Brechstange zu überholen

Größte Schwäche: im Moment Boxenstops

\ "N2003 ist das Größte, weil... \": ich keine andere Rennsimulation kenne ,
wo man mit 40 Leuten auf einem Server so spannende Rennen fahren kann.

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

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer? #155 Mir hat das defaultcar aus dem Spiel sehr gut
gefallen. Bin immer mit diesem car auf öffentlichen Servern gefahren.

Sonstige Hobbies: Snowboard fahren, Beachvolleyball spielen, Motorrad fahren
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: "Das eckige muss durch das runde!"
Nascar Racing 2003 Season

Lieblingswebsite: www.virtualracing.org

Lebensmotto: Man darf den Sand nicht in den Kopf stecken!

Beste Musikgruppe: Linkin Park

Bester Film: Independence Day

zuletzt gelesen: Die Schulbücher in der Berufsschule ;)

zuletzt im Cd-Player: Jay-Z/Linkin Park Collision Course



VR-Treffen Pottenstein 2005

Ein Erlebnis der besonderen Art für jung, alt und alles dazwischen

Zum Angebot von VR gehört jedes Jahr ein ganz besonderes Wochenende im Sommer - das allseits bekannte Treffen in Pottenstein. Hier ein kleiner Bericht von mir. Fehlende Inhalte schreibe ich einfach mal meinem teilweise umnebelten Zustand zu. ;)

Gut einen Monat vorher war dem Forum zu entnehmen, das das alljährliche Treffen der VR-Community nahte. Mit knapp 10.000 Besuchern wurde der Thread schnell zu einer täglichen Pflicht des herbeiersehnten Events. Am Wochenende vom 24.06. bis 26.06. zog es sodann knapp 90 Mitglieder aus allen Regionen Deutschlands und auch aus benachbarten Ländern in die Fränkische Schweiz (50 km nördlich von Nürnberg). Viele "alte Hasen" schwelgten schon in amüsanten Erinnerungen und die neuen "jungen" Teilnehmer freuten sich schon auf das große Unbekannte. Die Wetterprognosen waren hervorragend.



Tüchersfeld

Als Oberbegriff "Pottenstein" ist jedoch nur die nahe gelegene größere Stadt gemeint. Die Veranstaltung selbst findet nahe Tüchersfeld auf einem Campingplatz statt. Für dieses Treffen wird jedes Jahr ein recht großes Areal auf jenem Campingplatz seitens der VR reserviert.

Kann man gar nicht übersehen. So war auch dieses Jahr wieder ausreichend Platz für die vielen Zelte vorhanden. Einige wenige Mitglieder zogen ein Hotelzimmer direkt in Tüchersfeld vor.

Dieses Jahr waren es sogar mehr und ein zweites Hotel wurde in Beschlag genommen. Bei vielen bekannt ist das Standard-Hotel "Ma Bates". Schon am Freitag reisten ca. 60 Mitglieder an. Diesen folgten am Samstag die restlichen Teilnehmer.



Ma Bates Motel

Doch was muss man machen, um diesem Event beizuwohnen ?

Zu aller erst muß man (zahlendes) Mitglied von VR sein. Das war es dann auch schon. Der Rest erfolgt in Eigenregie. Unter www.pottenstein.de findet man eine Anfahrtsskizze.

Dieser Kartenausschnitt und der eine oder andere kleine Tipp aus dem Forum führen direkt nach Tüchersfeld bzw. zum Campingplatz. Falls jemand nicht ganz so mobil ist, ist es auch möglich über eine Art VR-Mitfahrzentrale anzureisen - siehe jeweiligen Thread im Forum. Wie eingangs schon erwähnt ist ein größerer Platz für die Zelt-Bewohner reserviert. Gehört man zu diesem Kreise, dann reicht eine Anmeldung beim Platzwart und die Heringe dürfen eingeschlagen werden. Der Weg zum Hotel ist da nicht mehr so leicht für "neue" Teilnehmer da es recht versteckt liegt, aber bisher ist jeder ins bezahlte Bettchen gefallen. Naja fast, aber das Rätsel hierzu wird im kommenden Jahr gelöst werden.

Was muß ich mitbringen und wie ist die Versorgung ?

Eine sehr wichtige Frage. Das Wochenende über ist Selbstversorgung angesagt sprich Getränke jeglicher Art sowie Essen sind selbst zu beschaffen.

Für die Kühlung der Getränke waren dieses Jahr 3 Kühlschränke bereitgestellt worden. Als sehr nützlich erwies sich auch der direkt am Campingplatz vorbeifließende Bach, Kiste rein und hoffen das sie dort auch bleibt. Extra-Grillfleisch konnte zur Not, wie auch schon im Vorjahr, noch am Samstagvormittag besorgt werden. Um jenes Fleisch in einen verzehrbaren Zustand zu versetzen half die Hitze der Sonne komischerweise nicht ganz und so wurde es auf den Grill geworfen. Die bereitgestellten Grills inklusive Kohle hatten auch wieder ein paar Mitglieder mitgebracht und der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt. Der letzte Sack Kohle wurde noch in der Nacht von Samstag auf Sonntag geleert. Vielleicht ein kleiner Hinweis an dieser Stelle daran zu denken, wenn man sein Auto belädt. Für den einen ist es kein Problem das ganze Wochenende über in Gegrilltes zu beißen, aber für den anderen ist das vielleicht nichts. Die Lösung bietet das nahegelegene Tüchersfeld. Dort gibt es genügend Lokalitäten um anderweitig zu speisen.



Der Grillmeister

Gibt es ein bestimmtes Programm oder einen Tagesablauf ?

Jedem ist es freigestellt was er wie mit seiner Freizeit anstellt. Die Umgebung bietet da ein paar Möglichkeiten, aber deswegen kommt man ja eigentlich nicht zum Treffen. Vorrangig steht die Kommunikation untereinander im Vordergrund. Denn ein Name auf der Rennstrecke oder im Forum ist nur ein Name.



Mit den wenigen einführenden Worten decke ich vielleicht 10 % eines ganzen Wochenendes ab. Dieses jährliche Treffen muß man einfach selbst erleben um mitreden zu können. Und selbst wenn man anwesend ist, sind das mit Sicherheit auch nicht die vollen 100 %, denn alles kann man leider nicht mitbekommen.

Zu viele interessante Gespräche mit zu vielen Mitgliedern lassen die Zeit schnell verstreichen. So war es bei mir schon im letzten Jahr, ohne die Schuld dem Alkohol zuzuschreiben. ;) Zudem stoßen jedes Jahr neue Fahrer zu VR und so sieht man immer wieder neue Gesichter. Sofern man die Alten nicht vergessen hat.

Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön.

Doch wer verbirgt sich dahinter ? Wie ist jener Sim-Racer im Real-Life drauf ? Wer ist dieser "The Bot" ? All diese Fragen klären sich schnell bei einem Getränk. Wie auch im letzten Jahr bildeten sich schnell kleine Grüppchen und so hatte jeder schnell seinen Platz im Kreise gleichgesinnter gefunden.

Die Pokalverleihung, ein sehr ergreifender Akt, wird immer am Samstagabend vollzogen. Dabei werden aus jedem Simulations-Bereich die besten Fahrer mit Pokalen, dieses Jahr vielbestaunt, bzw. Urkunde geehrt.

Sehr schade ist es immer wieder, auch in diesem Jahr der Fall, daß bekannte Fahrer nicht erscheinen obwohl sie gut abgeräumt haben. Aber das ist deren Sache. Um einen gewissen sportlichen Ehrgeiz nicht untergehen zu lassen findet auch immer eine Kanu-Tour statt. Jene erfolgt jedes Jahr am Samstagvormittag. Einige mutige "Fahrer" fanden sich auch dieses Jahr wieder schnell zum Kampf gegen die Fluten der "Wiesent" zusammen.

Das Wetter war in diesem Jahr prima und einige wenige nahmen sogar, wenn auch unfreiwillig, ein erfrischendes Bad.

Sonst noch was ?

Aber sicher doch.

**Der Poster des Jahres:
Chris "The Bot" Heuer**



Wenigen Mitgliedern war es aus beruflichen oder privaten Gründen leider nicht möglich dem Event beizuwohnen, aber es war ja nicht das letzte Mal. Zudem gibt es ja die nebenher laufenden Regions-Treffen, sehr bekannt das "Ruhrpott-Treffen", zu dem man sich jederzeit anmelden kann. Schon so kann man schnell den Kontakt zu einigen VR-lern herstellen.

Termine für die Regions-Treffen waren noch nie fix, aber einfach mal ab und an ins Offtopic-Forum schauen.

Mein besonderer Dank gilt den Mitgliedern, die mit viel Mühe und Aufwand, ein herrliches Ambiente geschaffen haben. Auch die Bereitstellung der Lagerungsmöglichkeit von Fleisch und Getränken ist lobenswert. Wer regelmäßig ins Forum schaut wird genau wissen wer hier speziell gemeint ist.

Etwas negativ fand ich den Umgang mit dem angefallenen Restmüll. Hier gab es nur einzelne die sich die Mühe gemacht haben um den Platz sauber zu halten.

Wie auch immer, ich hoffe beim "Pottenstein 2006" ist es wieder genau so schön. Ich habe fertig !

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: Mitglieder der VR / Forum

"Hänge mein Wheel an den Nagel"

- Diese Schreckensbotschaft durchzuckte am 19.06. Teile der VR-Gemeinde. Kein Spaß sondern purer Ernst oder etwa doch nicht?! Viele Mitglieder waren erstaunt, andere hingegen rollten mit den Augen.

Die Redaktion des "Rückspiegel" legte kurzerhand eine Sondersitzung ein und nach langem hin und her wurde entschieden, daß Christian Heuer noch am gleichen Abend mit dem Flieger von München nach Köln flog um der Sache auf den Grund zu gehen.

Name: Michael Kohlbecker

Alter: 40

Beruf: Erzieher

Herkunft: Köln

VR-Grid: GGPLC JBC, GRRL



RS:

Wie bist Du zu VR gekommen?

MK: Zur VR kam ich über die OLC (heute die EOLC). In der OLC hatte ich zunächst sporadisch an Online-Rennen teilgenommen. Dann bin ich irgendwie, bekomme es nicht mehr so genau zusammen, auf Dave Kadlack getroffen. Dave hatte gerade den Coopercup ins Leben gerufen, eine Art eigenständige Liga für Cooper.

Dort fuhr ich dann meine erste richtige Online-Saison. Danach bin ich dann in die, damals noch junge, VR eingestiegen. Meine ersten Erfahrungen durfte ich im Juniorcup sammeln. Die erste komplette Saison bestritt ich dann im Lotus und konnte auf Anhieb den JRC gewinnen.

RS:

Wie ist Deine Meinung über VR?

MK: Sehr gut. Was die Admins leisten und alle die an der Organisation beteiligt sind ist einfach großartig. Ich bin der Meinung VR ist die beste Wahl für jeden Online-Rennfahrer. Hier ist man einfach gut aufgehoben, die Fahrer helfen in allen Belangen weiter auch wenn man mal ein Problem hat und man kann sich großartig im Chat mit ihnen unterhalten. Auch das sie viel Geduld mit mir haben, viel Toleranz und Verständnis entgegenbringen, rechne ich ihnen hoch an.

RS: Warum fiel Deine Wahl damals auf GPL?

MK: Aus nostalgischen Gründen. Ich habe schon immer die F1-Wagen aus den 60-er geliebt. Ich finde das die Wagen ohne Flügel und den anderen Schnickschnack ästhetischer aussehen als die heutigen Rennwagen. Vor GPL bin ich nur GP2 gefahren, auf Rookie-Level, also nur so zum Spaß für zwischendurch. GPL wollte ich eigentlich schon nach zwei Wochen wegschmeißen. Am Anfang bekam ich den Wagen durch keine Kurve und ich war vollkommen frustriert. Dann hat mich aber doch der Ehrgeiz gepackt und irgendwann, nach vielen hundert Runden, klappte es dann einigermaßen mit dem Fahren. So richtig Fahren gelernt habe ich erst als ich die ersten Online-Rennen gefahren bin.

RS: Für welches Team bist Du an den Start gegangen?

MK: In der GGPLC bin ich zuerst für Lotus gefahren. Anschließend zwei Saisons für Eagle. Darauf folgte eine Saison Brabham. Die letzte Saison bin ich ziemlich erfolglos im Honda gefahren. Neben der GGPLC fahre ich auch noch in der GRRL, was mir auch sehr viel Spaß macht.

RS: Wie denken deine Team-Kollegen über Deinen Rückzieher?

MK: Hehe, gute Frage. Mein letzter Rücktritt war ja nach der Saison, insofern denke ich es war ihnen ziemlich egal. Zumal ja meine Rücktritte in der GGPLC und in der gesamten VR sowieso keiner mehr

für ernst nimmt. Ich glaube was meine Rücktritte betrifft und meine Rückrücktritte, da besitze ich schon Narrenfreiheit. Ich bin wohl in gewisser Hinsicht ein wenig verrückt und schizophr. Dazu kommt eine gehörige Portion Egoismus, alles im allem, ich hab nen miesen Charakter. ;) An der Stelle möchte ich mich bei allen Fahren von VR bedanken, das sie einen Spinner wie mich tolerieren und nicht aus dem Rennbetrieb ausschließen. Verdient hätte ich es ja. ;)

RS: Was bewegte Dich zum jetzigen Rücktritt?

MK: Ich hatte in letzter Zeit einige private Probleme. Zudem hatte ich nur sehr wenig Zeit für mich. Nun war es so, daß ich in den letzten Wochen der Saisonrennen (GRRL), kein Rennen zu Ende fahren konnte weil ich ständig gestört wurde. Dazu kommen noch finanzielle Probleme aufgrund meiner Arbeitslosigkeit. Somit hatte ich während der Rennen nie richtig den Kopf frei und war mehr mit den Problemen beschäftigt. Das mit der Arbeitslosigkeit hat sich zum Glück erledigt. Ab 22.08. arbeite ich wieder. Somit haben die finanziellen Probleme schon mal ein Ende.

RS: Was waren die Gründe für die vorherigen Rücktritte?

MK: Frust über meine schlechten fahrerischen Leistungen.

RS: Welches "Arbeitsgerät" soll jetzt am Nagel hängen?

MK: Habe keins mehr was man an den Nagel hängen könnte und mein Wheel versucht sich krampfhaft von seinem Nagel zu befeien um an seinem angestammten Platz zurückkehren zu können. Meine Hände zittern auch schon, das ist der Entzug fürchte ich.

RS: Inwiefern mußte das "Arbeitsgerät" denn leiden?

MK: Die Grafikkarte, das Motherboard und die CPU gingen aufgrund von massiver mechanischer Einwirkung kaputt. Oder um es verständlicher auszudrücken, mein Fuß näherte sich mit über-

höher Geschwindigkeit meinem PC. Jener stand zwecks Kühlung geöffnet da. Beim Aufprall meines Fußes auf das Motherboard und der Grafikkarte wurde dann soviel kinetische Energie freigesetzt das diese den Aufprall nicht überstanden und ihr Leben aushauchten.

RS: Würde es bei einem Neubeginn Vorsätze geben ?

MK: Ja, bei Frust und Ärger mein Zimmer sofort zu verlassen und soweit wie möglich mich von meinen PC entfernen.

RS: Welchen Hobbys gehst du sonst noch nach ?

MK: Fußball spielen, Lesen und auf Reggae Partys gehen. Ich habe mal bis vor ein paar Jahren mit Freunden zusammen ein eigenes Soundsystem gehabt. Wir haben in Köln in verschiedenen Lokalisationen aufgelegt und sogar der "Gentleman" hat bei uns hin und wieder gesungen, damals kannten ihn nur wenige. Ach ja, ich hab auch noch drei Katzen (alles Kater), die ich sehr liebe.

RS: Inwieweit steht deine Familie zu Dir in der jetzigen Situation ?

MK: Meine Frau hält mich für verrückt wegen meiner Rücktritte. Sie weiß letztendlich tu ich mir nur selber damit weh. GPL ist halt meine Leidenschaft und das weiß sie. Deswegen will sie auch das ich weiter fahre und ich mich wieder für die neue Saison anmelde bzw. das ich auch in der GRRL weiterfahre.

RS: Du hast zum Glück wieder einen Beruf. Was machst du genau

?

MK: Ich bin als Erzieher tätig. Die Ausbildung dauert 4 Jahre und setzt sich aus einem unbezahlten Vorpraktikum (dauert ein Jahr), zwei Jahre schulischer Ausbildung mit diversen Praktika und einem berufspraktischen Jahr zusammen.

Im Berufspraktikum erwirbt man die staatliche Anerkennung und bekommt auch schon ein Gehalt, etwa 80% eines Erziehergehalts. Seit 1996 arbeitete ich als Erzieher in verschiedenen Einrichtungen. Ab dem 22.8.2005 arbeite ich dann in einer neuer Einrichtung im sozialen Brennpunkt.

Die Kinder dort sind zwischen drei und dreizehn Jahre alt. Die meisten sind Roma, etwa 70%. Ich freue mich schon auf die Arbeit und auf die Herausforderung. Was die Arbeit mit Kinder betrifft habe ich eine unendliche Geduld, Gelassenheit und Verständnis. Ich wünschte die hätte ich auch mit mir selber. Das würde mir viel Frust und ärger über mich selber ersparen.

RS: Möchtest du der Community abschließend noch etwas mitteilen ?

MK: Ich wünsche der Community alles Gute, macht weiter so, wir sehen uns ja dann alle auf der Strecke wieder . ;)

Christian Heuer bedankt sich, auch im Namen der Redaktion, für das ehrliche Interview.

Viel Erfolg im neuen Beruf und ein starkes Nervenkostüm bei dem "Neuanfang". ;)

Der Thread "Heute schon gelacht" hat nicht nur über 150.000 Klicks, sondern auch über 4000 Einträge. Der mit Abstand am meisten Lachende istwer hätte es anders erwartet....

Virtual-Racing e.V. Forum A...	
forum.virtualracing.org	
Beiträge insgesamt: 4.001	
Benutzername	Beiträge
<u>Christian Heuer</u>	<u>969</u>
<u>Detlev Rueller</u>	<u>287</u>
<u>Christian Neyses</u>	<u>135</u>
<u>Frank Zanker</u>	<u>133</u>
<u>Reinhard Frey</u>	<u>102</u>
<u>Joachim Blum</u>	<u>96</u>
<u>Michael Schneider</u>	<u>67</u>
<u>Bernd Bartel</u>	<u>64</u>
<u>Volker Dudziak</u>	<u>64</u>

Nahezu ein Viertel aller Witze hat Chris Heuer gepostet, wobei er aber viele Male auch nur seine Bemerkungen zu den anderen Beiträgen abgab.

Interessant ist aber, dass Chris Heuer auch von allen der Wütendste ist. Denn auch in dem Wut-Thread steht er an Position 1 aller Beiträge. Und das mit großem Abstand.

Virtual-Racing e.V. Forum A...	
forum.virtualracing.org	
Beiträge insgesamt: 1.326	
Benutzername	Beiträge
<u>Christian Heuer</u>	<u>313</u>
<u>Michael Schneider</u>	<u>62</u>
<u>Stefan Hartmann</u>	<u>32</u>
<u>Frank Zanker</u>	<u>30</u>
<u>Rene Thamm</u>	<u>29</u>
<u>Nico Boldt</u>	<u>28</u>
<u>Andy Green</u>	<u>25</u>
<u>Manuel Rauch</u>	<u>24</u>
<u>Volker Dudziak</u>	<u>24</u>

Und bei Fimzitäten (ganz links) und Unwichtigem (Mitte) ist Chris Heuer ebenfalls der Mann, der sich am besten auskennt.

Nicht umsonst ist er der Mann mit den meisten Postings in der VR

Virtual-Racing e.V. Forum A...	
forum.virtualracing.org	
Beiträge insgesamt: 1.738	
Benutzername	Beiträge
<u>Christian Heuer</u>	<u>232</u>
<u>Thomas Busack</u>	<u>122</u>
<u>Matthias Zerzawy</u>	<u>115</u>
<u>Christian Neyses</u>	<u>86</u>
<u>Thomas Boettcher</u>	<u>73</u>
<u>Michael Malecki</u>	<u>68</u>
<u>Björn Behrens</u>	<u>63</u>

Virtual-Racing e.V. Forum A...	
forum.virtualracing.org	
Beiträge insgesamt: 652	
Benutzername	Beiträge
<u>Christian Heuer</u>	<u>255</u>
<u>Kai Trakies</u>	<u>41</u>
<u>Joachim Blum</u>	<u>38</u>
<u>Nico Boldt</u>	<u>33</u>
<u>Sandra Sätzer</u>	<u>19</u>
<u>Bernd Bartel</u>	<u>15</u>
<u>René Albrecht</u>	<u>15</u>

Am 23.06.2005 fand ein weiterer Sim-Racer seinen Weg zu VR. Sein erster Eintrag ins Forum forderte zum Nachhaken seitens der Redaktion auf, denn mit knapp 60 Jahren gehört er überhaupt nicht zum Altersdurchschnitt von VR. Christian Heuer reiste also gen Norden und traf sich mit Herrn Bonkowski.

Name: Thilo Bonkowski

Alter: 59

Beruf: Kaufm. Angestellter

Herkunft: Lotte (bei Osnabrück)

VR-Grid: GPL-Rookies



RS:

Welcher Weg führte Dich zu VR ?

TB: Im Forum ist zu lesen, daß ich schon Rennen gefahren bin. Mich hat der Motorsport schon immer in seinen Bann gezogen. So kam ich damals noch mit dem alten Brot-PC (C64) zum Rennen auf Rechnern. Zur Zeit fahre ich online NR2003, in einer anderen Liga und Team. Beim Stöbern im Internet fand ich durch Zufall zu VR und sagte mal: "Hallo!"

RS: Wie ist bisher Deine Meinung über VR im allgemeinen ?

TB: Eure Webseite fand ich sehr schön und der Umgangston ist ebenfalls freundlich. Deshalb meine Anmeldung hier. Die netten Mails und den Feedback im Forum, den ich bisher bekommen habe, bestätigt meinen ersten Eindruck.

RS: Welche Erfahrung hast Du schon im Sim-Bereich ?

TB: Meine Erfahrung bezüglich Sim-Bereich sind dürftig. Allerdings fahre ich schon immer Rennen gegen die KI. Seit Ende Mai 2005 tobe ich auch durch die Online-Abteilungen.

RS: Warum fiel deine Wahl auf GPL ?

TB: Rein zufällig bin ich, als ich im Internet stöberte, auf GPL aufmerksam geworden. Bums, da klackt es bei irgendeiner Erinnerungszelle, da war doch mal was. Ich erinnerte mich daran, wie ich ganz früher fluchenderweise GPL gefahren bin. Ehrgeizig wie ich bin ließ mich dieses Spiel schon damals nicht los. Gut, ich habe geflucht, habe es von der Festplatte gelöscht, wieder aufgespielt und geübt. Dann irgendwann konnte ich auch eine komplette Saison gewinnen. Der Reiz liegt eben darin dieses Ding namens Rennwagen dorthin zu bewegen wohin man hin will.

RS: NR2003 kam nicht in Betracht trotz deiner derzeitigen Online-Aktivität ?

TB: Natürlich ist NASCAR nach wie vor eine Rennsimulation die mich immer wieder fesselt. Hier kommt es in hohem Maße darauf an, das miteinander zu üben sowie die Rücksichtnahme auf meine Konkurrenten und das warten auf eine Chance innen oder außen vorbei gehen zu können. Das vermisse ich leider in diversen Ligen und deswegen auch der Grund für mich nach Alternativen zu suchen.

RS: Schon Interesse an einem bestimmten Team ?

TB: Gute Frage. Selbstverständlich würde ich es als eine Auszeichnung ansehen wenn wirkliche jemand käme und mich fragt: "Möchtest du in meinem Team fahren." Oh ja, jetzt werde ich sentimental. In ein Team berufen zu werden ist genau das gleiche als ob man für irgendeine Nationalmannschaft spielen dürfte. Für mich jedenfalls. Zu den Aktivitäten würden aus meiner Sicht dann Sachen gehören wie Teamabsprachen, Training, Abstimmen der Setups, wenn möglich auch ein Team-Treffen um mal ein Bierchen zu schlürfen, vielleicht sogar mit den Frauen.

RS: Welches "Arbeitsgerät" verwendest Du derzeit ?

TB: Pentium III, MOMO-schwarz, DSL 1000

RS: Wie viel Zeit investierst Du in den virtuellen Motorsport ?

TB: Für meine Begriffe etwas zu wenig. Ich habe leider keine Zeit für mich Setups zu basteln und bin darauf angewiesen aus dem Internet Setups zu suchen und umzustricken. Es sei denn jemand stellt mir so ein Ding zur Verfügung welches ich dann für meine Belange versuche hinzubekommen. Darunter verstehe ich natürlich das Biest auf meinen Fahrstil umzubauen. Zur Zeit habe ich mit meiner Frau einen Kompromiß für mein Training bzw. den Rennen gefunden. Sonntags, so ab 18.00 Uhr, und Montags zur gleichen Zeit. Die Tage sind aber glücklicherweise variabel. Es kommt dabei auf die Liga sprich die Renntage an. Ich habe im Rennkalender schon gesehen das es da erhebliche Unterschiede gibt. Das Ideale, was mir so vorschwebt, wäre beides zu fahren GPL und NASCAR.

RS: Wie steht Deine Frau zu Deinem Hobby ?

TB: Die Frage aller Fragen. Also um es auf den Punkt zu bringen: GAR N I C H T !!! Die letzte Frage meiner Frau war: "Kommst du Dir eigentlich nicht doof dabei vor ???" "Naja, ... murmel, murmel ..." , unterlegt mit bösen Blicken meinerseits. Sie kann es nicht verstehen das sich erwachsene Männer in irgendeinen Keller verkriechen, mit Schweißperlen auf der Stirn auf einen Bildschirm glotzen, fluchen und brumm, brumm machen.

Eine kleine Episode: Ich sitze da und knall bei NASCAR mit 194 mph die Gerade runter, hinter mir zwei Piloten und neben mir ein weiterer Kontrahent. Plötzlich geht ganz leise die Kellertür auf. Meine Frau im Nachthemd, so gegen 22.00 Uhr, steckt ihren hübschen Kopf durch selbige und fragt mich mit einer Starfighter-Lautstärke: "Wie lange machst Du denn noch, komm doch ins Bett kuscheln." Wie gesagt bei 194 mph auf einer Geraden mit zwei im Schlepp, einer neben mir, auf Turn 3 zusteuernd. Die Mauer beendete dann alle Ambitionenauf einen Podiumsplatz. Alle 3 Mitstreiter riss ich mit ins Verderben. Die Sprüche von den Jungs möchte ich an dieser Stelle nicht wiedergeben. Naja, die Antwort an meine Holde, mit zusammengebissenen Zähnen, hörte sich so an wie: "Ja Schatz,

ich komme sofort."

Sie entschwand glücklich. Nach erfolgreicher Reparatur meines Boliden und dem Rennende (glücklicherweise konnte ich zu Ende fahren) schlich ich dann so gegen 0.00 Uhr nach oben ins Bett. Auf ihrer Schlafseite liegend, schnarchte meine Frau mit einem glücklichen Lächeln auf ihren Lippen. Mein ach so lieber Hund blinzelte mich mit einem Auge an und hatte nichts anderes im Sinn als mich freudig bellend zu begrüßen.

Katastrophenalarm !!! Meine Holde flog im Bett herum hatte aber in aller Hektik nicht richtig auf die Uhr gesehen. Ihr kurzer schläfriger Kommentar: "Ach, kommst Du auch schon !!!", drehte sich wieder um und das wars zum Glück. Am nächsten Morgen beim Frühstück bekam ich dann mit auf den Weg ins Büro doch nicht mehr so lang zu machen. Soweit zu der Frage: Wie steht meine Frau zu meinem Hobby !!! ;)

RS: Möchtest du der Community noch etwas mitteilen ?

TB: Wunderschön könnte es sein, wenn mich alten Mann jemand (notfalls via Telefon) an die Hand nehmen könnte und mich bei der Installation für GPL und auch für NASCAR so unterstützt das ich die Dinger auf meinen Rechner bekomme. Den Anruf via Telefon mache natürlich ich.

RS: Christian Heuer bedankt sich hiermit, auch im Namen der ganzen Redaktion, für das offene Interview und wünscht allseits gute Fahrt bei VR. Vor allem professionelle Hilfe bei dem derzeitigen Problem mit GPL.

**Der
Rückspiegel
die führende
Motorsportzeitung
für virtuellen
Rennsport
sucht**

**zur
Erweiterung des
Teams
schreiblustige Gesellen,
die einen
kurzen Überblick über Ihre
Renngeschehen abgeben.
Kurze Bewerbung per Mail
reicht
Einstellung ist garantiert
rueller@virtual-racing.org**

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
Jürgen Nobbers
Michael Morgenthal
Martin Bals

Titelfoto

Rene Thamm

Ausgabe 57 - 20. Juli 2005

Nächster Redaktionsschluss:
15. August 2005

Das Titelbild zeigt:

Das Jahrestreffen in Pottenstein 2005

Martin Wille präsentierte kürzlich seine Fahrzeuge



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

Cale Yarborough - Auf dem Superspeedway zu Hause

Ein fünfjähriger Knirps arbeitet 1945 auf einem Baumwollfeld. Es ist heiß und die Arbeit ist mühselig. Plötzlich hält der Dreikäsehoch inne und flucht: "Mann, das Leben müßte eigentlich mehr zu bieten haben als diese Schinderei hier und den alljährlichen Baumwollpflücker-Ball!"



William Caleb (Cale) Yarborough will eigentlich Rodeo-Reiter werden, aber der blöde Bulle warf ihn so oft ab, daß er zu der Einsicht kam, Autofahren macht irgendwie mehr Spaß. Mit sieben Jahren holpert Cale in Vaters Ford-Lastwagen herum. Er rutschte auf dem Sitz nach ganz vorn. Von dort konnte er bestens durch die Lenkradspeichen spähen. Um die Pedale zu erreichen mußte er jedoch fast aufstehen.

1950. Cale hockt missmutig in der Schule, hört dem Lehrer kaum zu und entwirft lieber Seifenkisten. Zusammen mit seinem Daddy baut er für das große Derby im nahen Darlington ein Fahrzeug.

Es streicht es weiß, denn es ist die einzige Farbe von der genügend vorhanden ist. Am Renntag platzt der inzwischen zehnjährige Cale fast vor Stolz. Aber er verliert den ersten Kampf und scheidet aus. Dieses Gefühl hat sich ganz tief in ihn eingegraben. Er hat nie vergessen wie es ist zu verlieren.

Wenige Monate später kommt sein Vater, Besitzer eines Gemischtwaren-Ladens sowie einer kleinen Baumwollplantage, bei einem Flugzeugabsturz ums Leben. Mit kaum elf Jahren ist Cale männliches Familienoberhaupt.

Darlington liegt nur 15 Meilen von Sardis, seinem Wohnort, entfernt. Das erste "Southern 500" hat Cale am Radio mitverfolgt. Ein Jahr später nehmen ihn ein paar ältere Schüler zum Rennen mit. Cale ist im siebten Himmel, aber das Warten vor dem Kassenhäuschen macht ihn halb verrückt. Außerdem ist er sich sicher, daß man das Geld viel lohnender in Cola und Hot-Dogs investieren kann als in eine dämliche Eintrittskarte. Yarborough jr. kriecht unter einem losen Zaun aufs Renngelände.

Dort erstarrt er zur Salzsäule. Die Rennstrecke schien endlos zu sein. Da stand er in Turn 1 und war überzeugt, das das andere Ende des Ovals im nächsten Bundesstaat liegen müsse. Wie im Traum schlendert er über das Gelände, streicht ehrfürchtig über die Rennwagen und grüßt schüchtern die großen Piloten, die dem verzauberten Jungen freundlich antworten.

Und dann das Rennen. In der Aufwärmrunde lief Cale trotz der Hitze ein Schauer über den Rücken.

75 Autos in einer endlosen Zweierreihe. Sechseinhalb Stunden sitzt er wie gebannt im Turn 1 inmitten von 35.000 tobenden Zuschauern. Als er am Abend wie hypnotisiert nach Hause kommt hat er die zwei Dollar noch immer in der Tasche und sein Magen war leer.

Cale Yarborough erlebt in seiner Jugend mehr als die meisten von uns in ihrem ganzen Leben. Mit seinen Freunden fängt er zum Spaß Wasserschlagen. Die Sumpfgelände von South Carolina sind ein riesiger Kinderspielplatz. Cale erinnert sich: "Da gab es diesen kleinen See. Wir hatten ein Sprungbrett gezimmert und übertrafen uns gegenseitig mit waghalsigen Sprüngen ins schlammige Wasser. Als ich eben mit einem rekordverdächtigen Platscher eingetaucht war, merkte ich, wie mich etwas berührte. Ich öffnete die Augen und hatte einen Alligator vor mir. Einen Alligator! Er war viel zu nahe um zu entkommen, also faßte ich den Burschen mit dem Mut der Verzweiflung um die Schnauze. Ich mußte unbedingt verhindern, das das Vieh sein Maul aufklappt."



Der Alligator und sein lebender Maulkorb drehen und winden sich in irrem Tempo und irgendwann kommt das Reptil dabei in die Nähe des Ufers. Sofort schlagen Cales Freunde auf das Tier ein. Verdrossen sucht es dann das Weite und andere Beute. Cale hat lediglich ein paar Kratzer davongetragen.

Im gleichen Sommer beobachtet Cale ein Gewitter. Blitze haben ihn schon immer fasziniert. Da schlug auf einmal, keine zehn Meter vom Haus entfernt, ein gewaltiger Blitz in den Boden und ein Feuerball schießt auf Cale zu.

Mit dem Geräusch von splitterndem Glas in den Ohren wird der Junge quer durch den Raum katapultiert. Als Cale seine Gedanken sortiert hat erblickt er ein völlig verwüstetes Zimmer. Alle Fenster und der Fernseher liegen in Scherben. Cale hingegen ist unverletzt.

Einen Sommer später. Cale hockt vor dem Fernseher, als dieses gewisse Mädchen auf das er schon so lange ein Auge geworfen hat, draußen seinen Namen ruft. Cale schießt unverzüglich vors Haus. man läßt Damen nicht warten. Unglücklicherweise hat sich auf der Wiese vor dem Haus gerade eine Klapperschlange genüsslich in die Sonne geräkelt. Klapperschlangen können es nicht leiden wenn sie bei ihrer Siesta gestört werden. GNAPP! Selbst in dieser Situation vergißt Cale seine tadellose Erziehung nicht: "Ich muß jetzt wieder ins Haus, Mary Ann.", murmelt der Gebissene. Im Badezimmer ritzt er sich ein X in den Fuß und saugt das Gift heraus. Ein paar Tage später war er wieder wohlauf und um eine Klasse Story reicher.

1953. In South Carolina wird in Ausnahmefällen bereits 14-jährigen ein Führerschein ausgegeben. Cale Yarborough studiert das Verkehrstheoriebuch. Buchstabe für Buchstabe lernt er auswendig. Stundenlang übt er vor dem Haus Parkmanöver. Am 27. Mai erhält er den begehrten Ausweis. Mühselig zusammengekratzte 75 Dollar steckt er sogleich in einen 30-er Ford-A. Tagsüber sitzt Cale in der Schule oder arbeitet. Nachts schraubt er sich klammheimlich den ersten Rennwagen zusammen. Für 50 Dollar hat er inzwischen einen 35-er Ford-Coupe gekauft. Nach mehreren Wochen steht das weiße Auto mit der Nummer 35 startbereit in der Garage.

Die Viertelmeilenstrecke von Sumter / South Carolina ist ein Schmelztiegel aller Arten von Autos. "Run what you bring!" steht als Motto auf dem Eingangsschild. Das Training klappt erstaunlich gut. Ein Freund von Cale lobt: "Hey, du bist schneller als die Hälfte aller Fahrer!"

- Cale antwortet nachdenklich: "Aber ich bin langsamer als die andere Hälfte!"

Im Rennen wird gedriftet und geschubst, daß es eine Freude ist. Allerdings nicht für Cale, der Letzter wird und einsehen muß: Ohne schnelleres Auto geht gar nichts. Doch für ein besseres Fahrzeug hat er kein Geld.

Eines Nachts stapft ein verärgerter Pilot an Cale vorbei und wettet: "Jetzt habe ich endgültig die Nase voll. Du kannst diese verfluchte Kiste haben. Ich höre auf!" Dieses Angebot läßt sich Yarborough nicht entgehen. Er springt für den Entnervten ein und gewinnt sein erstes Rennen sowie eine Siebprämie von 15 Dollar.

Abgesehen von der Rennerei ist Cale ein ganz normaler Bursche. Eines Abends fährt seine Clique nach Florence in ein Drive-In-Restaurant. Die jungen Leute hören Musik, essen einen Happen und sind bester Stimmung. Plötzlich taucht ein Kerl in einem abgewetzten Regenmantel auf und lüftet sein Kleidungsstück. Es sieht so aus, als hätte er unter dem Mantel nicht übertrieben viel an. Um genau zu sein, gar nichts. Cale steigt aus dem Wagen und sagt höflich: "Das du dich nicht schämst, wie haben schließlich Mädchen in dem Auto!" - Der Exhibitionist darauf: "Ich weiß oder meinst du, ich zeige mein bestes Stück wegen dir her?!" Als Cale ihm eine gehörige Tracht Prügel verpassen will, zieht der Kerl eine Pistole und ballert los. Im allgemeinen Durcheinander entkommt der Schießwütige in der Dunkelheit. Cale steigt gleichmütig wieder ins Auto, bis er bemerkt, daß aus seinem linken Stiefel Blut rinnt. Eine Kugel ist genau zwischen seinen Zehen eingeschlagen, aber kein einziger Knochen wurde verletzt.

1957. Cale hat nur noch Darlington im Kopf. Aber er ist erst 17, das Mindestalter für die Teilnahme in Darlington ist jedoch 21. Glücklicherweise kennt Yarborough jenes Mädchen in der Stadtverwaltung. Sein Charme, ein Abendessen, ein wenig Mondscheinromantik und schon ist eine winzige Eintragung geändert.

Zehn Tage später besitzt Cale Yarborough eine Fahrerlizenz.

In Darlington ergattert Cale bei einem Pontiac-Händler ein nagelneues Auto. Wenige Tage vor dem Rennen erhält er jedoch einen Brief von NASCAR. Man hat die gefälschte Altersangabe entdeckt.



Cale fährt trotzdem zur Rennstrecke. Am Eingangstor fragen die vorgewarnten NASCAR-Funktionäre natürlich als erstes: "Wer von euch wird fahren?" "Na ich natürlich!" antwortet Cales Freund Bobby Weatherly, der eine makellose Lizenz besitzt. "Na gut.", knurrt der Offizielle, "aber der da nicht, ist das klar?!" Dabei zeigt er auf Yarborough, der sich mit einer Unschuldsmine auf dem Beifahrersitz klein macht.

Bobby fährt folgsam die ersten Trainingsrunden, dann läßt er Cale ans Steuer. Nach ein paar Runden bemerkt ein Funktionär den Schwindel und stoppt Cale mit der schwarzen Flagge. Im Qualifikationstraining beginnt wieder Bobby, dann huscht Cale ins Auto. Der Streckensprecher verkündet: "Und jetzt Bobby Weatherly in seinem weißen Pontiac, Ladies and Gentleman. Hier die Zeit: 108,45 Meilen - nicht schlecht für einen Anfänger!" An der Box tauchen gleich zwei NASCAR-Offizielle auf. Cale, immer noch hinter dem Lenkrad sitzend, blickt hilfeschend zu Bobby rüber. Der grinst: "Überfahr sie doch einfach." Cale wird im hohen Bogen vom Rennengelände geworfen.

Auf der Strecke ist wieder mal die Hölle los als das Rennen gestartet wird. Cale schafft es sich auf das Gelände zu schleichen, Bobby kommt an die Box und flink klettert er in den Wagen. Bald wird er von dem ganz großen Star Curtis Turner überrundet. Erneut wird er von der schwarzen Flagge gestoppt und ist noch nicht einmal verärgert darüber. Er muß sich eingestehen, daß er für NASCAR noch nicht reif ist.

Yarborough wendet sich der Fliegerei zu. Wie sein Vater ist er ein ebenso talentierter wie verwegener Pilot. Zusammen mit ein paar Freunden zieht er eine Show auf. Eine Mischung aus Auto-Stunts und Flugdarbietung. Jede Woche werden die Kunststücke der jungen Männer waghalsiger. Als Cale aus 300 Metern Höhe mit dem Fallschirm in den Ozean springen soll verpaßt er das Meer und landet in einer Zahnarztpraxis. Eine Woche später saugt es ihn aus dem Flugzeug, als er sich eben den Schirm umschnallen will. Der Schirm öffnet sich nur halb und Cale glaubt das jetzt sein letztes Stündlein geschlagen hat. Dann landet er in einem frisch gepflügten Feld und steht unverletzt auf. Cale dazu: "Ich beschloß dann wieder Rennen zu fahren. Das erschien mir ungefährlicher."

Yarborough blendet zurück: "Es war die Zeit der verrückten Typen. Tiny Lund war so einer. Dieser Koloss hat sein Auto mal rausgeworfen und es hat Feuer gefangen. Lund geriet wohl in Panik, stieg eilig aus und rannte mir direkt ins Auto. Man hält es nicht für möglich, aber Lund war unverletzt, doch die ganze rechte Seite meines Wagens war eingedrückt. Little Joe Weatherly war jedoch die komischste Nummer von allen. Er hat sich einen Spaß darauf gemacht anderen Fahrern Gummischlangen ins Auto zu werfen. Ihr hättet die Piloten sehen sollen wie sie schreiend aus ihren Autos flohen. Auch mir hat er diesen Streich mal gespielt, aber da ist er an den Falschen geraten. In Sardis habe ich eine Klapperschlange gefangen und ihr sorgfältig die beiden Giftzähne entfernt." Beim nächsten Rennen sitzt Little Joe schon angeschnallt im Auto. Yarborough wirft ihm das Reptil in den Wagen.

Weatherly lacht herzlich: "Hahaha, mich kannst du damit nicht erschrecken, Cale." Dann klapperte die Schlange. Little Joe ist plötzlich ganz weiß im Gesicht und windet sich in Todesangst aus seinem Rennwagen. Dann jagt er Cale mit einem Vorschlaghammer quer über die Strecke .

Cale soll in Ashville / North Carolina ein Ausscheidungsrennen gegen Benny Parsons um einen zweiten Ford-Werkswagen fahren. Parsons hat keine Asphalrfahrt und Cale gewinnt mit links.

Sieben Tage später ist erneut Ford am Telefon.



1961. Obwohl sich Yarborough einen Namen als begabter Fahrer gemacht hat, unterbricht er seine Karriere erneut. Seine Frau Betty Joe erwartet ein Kind. Cale will etwas Ruhe in sein Leben bringen und wird Truthahn-Züchter. Als er mit seiner Gemahlin die Flitterwochen genießen will kommen unverhofft die bestellten Vögel an. Die Yarboroughs verbringen eine ihrer ersten Nächte als Ehepaar in der reizvollen Gesellschaft von 5.000 jungen Truthähnen.

"Truthähne sind die dümmsten Viecher der Welt!", erzählt Cale. "Einige sind mir ertrunken als gewaltige Unwetter über South Carolina wüteten. Die blöden Vögel starrten wie gebannt in den von Blitzen durchzuckten Himmel und das Wasser lief ihnen dabei in die weit aufgesperrten Schnäbel." Als eine Ladung von mehr als 4.000 Tieren nach mehreren Tagen aus New York zurückkommt, die Eisenbahnwaggons ungeöffnet, die Truthähne vor Hitze und Durst halbtot, beendet Cale seine Karriere als Züchter.

Der Anruf von Ford kommt wie gerufen.

Sie setzen nur ein Auto ein, mit Stammpilot Fred Lorenzen.

1964. Cale ergattert ein Auto für das Qualifikationsrennen zum Daytona 500. Plötzlich knallt es furchtbar. Als sich Cale vom Schrecken erholt hat gibt es nichts mehr woran er sich festhalten könnte.

Das Auto seines Konkurrenten ist in die Mauer gekracht und ein Rad samt Radträger hat Cale die Tür, das Lenkrad sowie die komplette Instrumententafel weggefetzt.

Ein Jahr später sitzt Cale wieder in einem Ford. In Valdosta / Georgia erringt er endlich seinen ersten NASCAR-Sieg. Beim Firecracker 400 führt er vor allen Stars und scheidet mit einem Motorschaden aus. Dann steigt Ford erneut aus dem Stockcar-Sport aus und Cale sitzt wieder auf der Straße.

1966. Yarborough versucht sich in Indianapolis. Nach ein paar Runden in A.J. Foyts Privatauto folgert er: "Als Stockcar-Pilot in Indy zu fahren ist wie als Fußballprofi auf Handball umzustellen." Trotzdem qualifiziert sich Yarborough auf Rang 24.

Im Rennen schafft er nicht mal die erste Kurve, weil er mitten im Knäuel eines furchterregenden Startunfalls hängen bleibt.

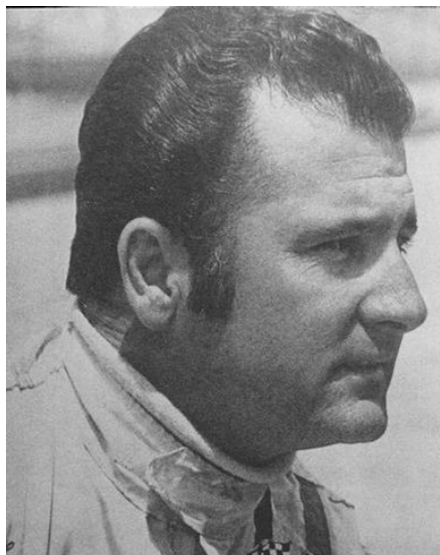
1967. Cale kehrt zum NASCAR-Sport zurück. Die legendären Wood-Brüder heuern ihn an. Cale bedankt sich mit einem Sieg beim Atlanta 500, anschließend holt er sich auch das Firecracker 400. Mit Hilfe eines Engels namens Junior. Wenige Runden vor Schluß biegt der überlegen führende Yarborough mit stotterndem Triebwerk in die Boxengasse. Der Sprit ist alle. Die Wood-Brüder, sonst eine mustergültige Truppe, sind vom unerwarteten Auftauchen ihres Schützlings völlig verblüfft. Sie vergessen vor Überraschung sogar ihn in die Box einzuweisen.

Prompt fährt Cale an seiner stauenden Crew vorbei. Junior Johnson bemerkt den Schnitzer des gegnerischen Teams und hält Cale an. Seine Boxenmannschaft füllt ein paar Liter Benzin in Yarboroughs Tank und schickt ihn wieder auf die Strecke. Sofort heulen die NASCAR-Funktionäre auf: "Was soll das, Junior?!" - "Ich habe mein Auto auftanken lassen." - "Junior, du hast das falsche Auto abgefertigt. Das war Yarborough, nicht dein Pilot Yarborough!" Junior zuerst mit Unschuldsmiene und nun ganz zerknirscht wirkend: "Au verflucht, das habe ich doch glatt übersehen ... !" Der Trick hat geklappt und Cale gewinnt. Die Loyalität zwischen den gegnerischen NASCAR-Teams ist bisweilen unfaßbar.

Yarborough und Yarborough sind oft verwechselt worden. Fast derselbe Name, die gleiche Herkunft und der ähnliche aggressive Fahrstil. Doch während Cale zum Star wird, nimmt die Karriere von Lee Roy eine tragische Wende. Der 14-fache NASCAR-Laufsieger kracht 1970 bei Reifentests in Texas frontal in die Begrenzungsmauer. Keiner weiß zu diesem Zeitpunkt, daß er einen unheilbaren Hirnschaden davongetragen hat. Cale: "Aber wir haben gleich gedacht, daß mit ihm etwas nicht stimmt. Er hatte so einen seltsamen Blick." Lee Roy fährt weiter Rennen, aber er ist nicht mehr der Alte. Er hat meist keine Ahnung wo er die Woche zuvor gewesen ist und was er dort getan hat. Auch erkennt er alte Freunde nicht mehr.

Er beginnt zu trinken. Am Ende hat er sich, vom Wahn umzingelt, mit einem Messer auf die eigene Mutter gestürzt. Der umjubelte Rennfahrer, der 1969 auf den anspruchsvollsten NASCAR-Kursen triumphierte, in Darlington, Atlanta, Daytona und Charlotte, stirbt 1986 völlig verwirrt in einer Nervenheilstätte.

1968. Cale gewinnt sechs Rennen inklusive des begehrten Daytona 500. Die Zeitungen werden endlich auf die Qualitäten des Mannes mit der Figur eines Kugelstoßers aufmerksam. "Yarborough, über Nacht zum Erfolg" steht in fetten Lettern über einem Artikel. Cales Kommentar: "Das war eine verdammte lange Nacht!"



Der Rest ist Geschichte. In mehr als 550 Rennen erringt Cale 83 Siege. Von 1973 bis 1985 gewinnt er jedes Jahr mindestens einmal. 1976 bis 1978 wird er Winston-Cup-Champion. Dieser Hattrick ist bis dahin keinem gelungen. 1977 schafft er sogar das Kunststück sämtliche 30 Rennen zu beenden.

Seit ein paar Jahren fährt Cale nur noch eine begrenzte Anzahl an NASCAR-Rennen. Der erfolgreiche Geschäftsmann, einige "Hardees Schnellimbü-Restaurants" sowie mehrere Autowerkstätten gehören ihm, hat jetzt mehr Zeit für Frau und Kinder. Weniger Rennen bedeuten jedoch nicht, daß die wilden Zeiten vorbei sind.

Einmal erwähnt Cale im Gespräch mit Junior Johnson, daß er gerne mal einen Bären aufziehen würde. Einen richtigen Bären.

Wenig später findet Cale in seinem Flugzeug einen stattlichen Käfig mit bärigem Inhalt. Auf dem Rückflug strampelt sich der verspielte Kerl aus seinem unbequemen Käfig frei und beginnt das Flugzeug zu inspizieren. Er kaut an allem herum was nicht niet- und nagelfest ist. Yarborough meint nach der Landung: "Bären eignen sich nicht als Co-Piloten."

Auch einen Löwen zieht Cale auf, der Leo getauft wird und zahm ist wie ein Hauskätzchen. Cale: "Aber mit der Zeit wurde es etwas lästig, einen 200-Kilo-Schmusekater aufzufangen, der dir beim Nachhausekommen in die Arme hüpfte." Yarborough schenkt Leo dem Zoo von Spartanburg, wo sich der Löwe überhaupt nicht zurechtfindet.

1979. Beim Daytona 500 liegen Donnie und Bobby Allison sowie Cale Mitte des Rennens auf den ersten Rängen, als alle drei nach einem Geplänkel von der Strecke kreiseln. - Zehn Runden vor Schluß führt Donnie Allison erneut vor Yarborough. Bobby liegt inzwischen weit zurück. Als sich Cale in der letzten Runde an seinem Kontrahenten vorbeidrahten will, blockt ihn Donnie blitzschnell, die beiden Autos fangen wieder an zu kreiseln und kommen erst im Gras des Infields zum stehen.

Der überrundete Bobby Allison hält sofort an um zu sehen ob sein Bruder wohlauf ist. Cale rennt gleich zum Auto von Bobby, greift durch das Sicherheitsnetz und schüttelt ihn kräftig durch. Dann verwünscht er Donnie mit einigen Begriffen aus der Tierwelt, ausgeschmückt mit deftigen Worten der Fäkalsprache. Cale: "Ich war außer mir vor Wut. Rundelang hat mich Bobby Mitte des Rennens aufgehalten um Donnie wegziehen zu lassen. Dabei hätte ich Donnie geschlagen. Ich weiß wie man Rennen gewinnt. Meine linken Räder waren schon im Gras, als mich Donnie ganz in die Wiese gedrückt hat."

Was nun folgt ist eine ähnlich unterhaltsame Prügelei wie wir sie zwischen den Herren Petty und Lund oder zwischen Lund und Turner erlebt haben. Der kleine Unterschied: Hier schauen Millionen Fans an den TV-Schirmen zu.

Bobby schießt aus seinem Wagen, während Cale seinen Helm abnimmt, um ihn als Schutzschild zu benutzen. Bobby nimmt Cale in den Schwitzkasten, während auch Donnie mitringen möchte. Es brauchte ein Dutzend von Funktionären um die Streithähne zu trennen.

1983. Cale erlebt im Daytona-Training einen spektakulären Salto, ohne Mortale, und muß aus der letzten Reihe ins Rennen gehen. Ausgerüstet mit zwei TV-Kameras und einer direkten Tonleitung in die Kabine der Kommentatoren pflügt er sich seelenruhig durchs ganze Feld und erklärt dabei den stauenden Zuschauern wie er seine Gegner austrickst.

In der letzten Runde liegt er hinter Waltrip und eröffnet den Zuschauern vor den TV-Schirmen: "Darrell ist wie eine wehrlose Ente, ich werde ihn jetzt überholen." Gesagt, getan. Waltrip gilt nicht als Angsthase, aber vor Yarborough hat er mächtigen Respekt.

Waltrip: "In Darlington habe ich mal mit Cale um die Spitze gekämpft. Ständig wechselten wir uns auf Rang 1 ab. Als die gelben Flaggen draußen waren rollten wir auf gleicher Höhe hinter dem Pace-Car her. Ich sah zu Cale rüber, grinste und schüttelte mit dem Kopf.



Er glotzte mich nur an, mit seinen eisigen Augen, er lächelte nie in einem Rennen. Dann hat er ganz langsam, wie in Zeitlupe, den linken Arm gehoben und seinen ellenlangen Handschuh so straff gezogen, daß ich gedacht habe, gleich platzen vorne die Finger raus. Dann der rechte Handschuh.

Und er starrte mich dabei immer an. Oh Mann, ich ließ mich bei der grünen Flagge gleich hinter ihn fallen, so eingeschüchtert war ich. Dieses Rennen würde ich nicht gewinnen, das wußte ich!"

Heute sitzt Cale, Vater von drei Töchtern, nach erfolgreichen Jahren mit Ford im eigenen Oldsmobile. 1987 hatte er Jubiläum: 30 Jahre NASCAR. Was seinen Rücktritt anbelangt hat Cale feste Vorstellungen: "Ich habe da meinen eigenen Reflex-Test. Eines Tages flutschte mir im Badezimmer die Seife aus der Hand. Ich fing sie auf, noch während sie im Steigflug war. Nicht übel sagte ich mir. Ich wiederhole das von Zeit zu Zeit. Wenn ich die Seife mal beim Runterfallen erwische, dann werde ich über einen Rücktritt nachdenken. Fällt sie mir zu Boden, dann hänge ich den Helm sofort an den berühmten Nagel.

Der freundliche Südstaatler ist trotz seiner Erfolge ein einfacher Mensch geblieben. Cale: "Ich habe mal zufällig den CB-Funk von zwei Truckern mitgehört." - "Hey, das ist die Ausfahrt Sardis. Da wohnt dieser Stockcar-Pilot, Cale Yarborough", sagte der eine Trucker. Der andere Trucker darauf: "Stimmt, ich habe gehört, wenn man dort vorbeischaud, dann nimmt er sich sogar ein paar Minuten Zeit für dich und plaudert ein wenig." "Das fand ich sehr nett", hängt Cale an.

Es ist nicht nur nett, es ist die Wahrheit !

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.motorsportshalloffame.com / www.home-nikocity.de / www.home-flash.net / www.suvinophotography.com / www.speedzone70.com / www.mccombs.com / www.scilowcountry.org



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



#116
Matthias Wien
DOM

Name: Matthias Wien
Nickname: Vienna
Alter: 36
Beruf/Position: arbeitssuchend
Wohnort: Berlin
In VR-NASCAR aktiv seit: 2,5 Jahren
Andere Rennligen:
 Virtual Online Racing - Trucks
Funktionen im VR: Fahrer
Steuerung: Momo Force + ECCI 3000 Pedale
in der VR
Grösster Erfolg: IRP-PWF mit den Trucks, letzte Saison. Ich konnte das Rennen gewinnen, und dabei Andy und Moe hinter mir lassen. Das passiert normalerweise so gut wie nie. Daher mein liebster Erfolg.

Grösstes Desaster: Startcrash in Fontana 2005

Grösste Stärke: müssen andere beurteilen

Grösste Schwäche: Ich bin häufig zu langsam beim Start/Restart und brauche ne weile bevor ich in meinen Fahrrhythmus komme. Daher mag ich keine Yellows.

\ "N2003 ist das Groesste, weil... \":

40 Leute online gegeneinander antreten koennen. Netcode ist unschlagbar.

Sonstige Hobbies: Lesen, Radfahren, sich mit dem Computer in seinen ganzen Facetten beschaeftigen, Filme kucken, Musik hoeren

Was moechtest du der Leserschaft mitteilen: nix

Liebblingswebsite: keine

Lebensmotto: kein

Beste Musikgruppe: keine bestimmte, in Moment Dead can dance, Lisa Gerrard, Leftfield, Massive Attack

Bester Film: s.o., Gladiator, Herr der Ringe - Triologie

zuletzt gelesen: Naomi Klein - No logo!

zuletzt im Cd-Player: Moby - Hotel



#524
Stephan Boßmann
DOM

Name: Stephan Boßmann
Nickname: Bossi
Alter: fast 34
Beruf/Position:
 Professional System Engineer
Wohnort: Moers am schönen Niederrhein
In VR-NASCAR aktiv seit: 07.05.2003
Andere Rennligen: keine
Funktionen im VR: Fahrer in der DOM3
Steuerung: MOMO Racing Force USB
in der VR
Größter Erfolg: 3. Platz beim DOM3-Rennen in Daytona am 17.02.2005
Größtes Desaster: die restlichen bisherigen Rennen der DOM3, besonders Bristol mit dem 17. und damit letztem Platz
Größte Stärke: Geduld und abwartendes Fahren, dadurch schon oft aus Unfällen rausgehalten und nach vorne gespült worden

Größte Schwäche: fehlender Speed

\ "N2003 ist das Größte, weil... \": ... weil es einem das hier in Deutschland eher unbekannte und leider wenig populäre NASCAR auf eine sehr realistische Weise näher bringt.

Hobbies: Schiffsmodell-Bau, RC-Cars (ruht leider momentan etwas aufgrund fehlender Mitstreiter), Familie

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Keep digging...

Liebblingswebsite: www.german-pacers.de

Lebensmotto: "Nun nicht jeder Schatz besteht aus Silber und Gold."

aus dem Film: Pirates of the Caribbean: The Curse of the Black Pearl

Beste Musikgruppe: Evanescence

Bester Film: Pirates of the Caribbean: The Curse of the Black Pearl

zuletzt gelesen: Der Ring der Nibelungen

zuletzt im Cd-Player: Evanescence - Fallen

Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#153 DOM 1
Axel Ziganki**

Name: Axel Ziganki
Nickname: Ax
Alter: 34
Beruf/Position: Systemadministrator
Wohnort: Wiesbaden
In VR-NASCAR aktiv seit: Sommer 2001

Andere Rennligen:
Funktionen im VR: Querulant
Steuerung: ?Lenkrad? :-) Thrustmaster GT in der VR
Größter Erfolg: Behebung regelmäßiger Crash-to-Desktops meines PCs im Herbst 2003
Größtes Desaster: 115 Strafpunkte im dom2 Race Richmond am 9.9.2004

Größte Schwäche: Faulheit

Größte Stärke: Improvisation, um meine größte Schwäche zu kompensieren

"N2003 ist das Größte, weil...": na ja, wir wollen mal nicht übertreiben, newohr? :-) es macht saumäßig Spaß und funktioniert online am besten (nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Herbie der tolle Käfer hat 53, aber die war schon vergeben (Gott, wie schlecht)

Sonstige Hobbies: Tennis, und wenn ich Zeit hätte, Snowboarden

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

nichts ist online cooler als racen (sagt einer, der 4 Jahre lang geschootert hat)

Liebblingswebsite: www.dau-alarm.de

Lebensmotto: immer kommen lassen

Beste Musikgruppe: Über die Jahre darf ich dazu nur U2 sagen.

Bester Film: Brazil

zuletzt gelesen: mindestens 15 Jahre her, irgendein Stephen King?

zuletzt im Cd-Player: Vauxdvihl - To Dimension Logic



**#67 DOM 2
Andreas Neumann**

Name: Andree Neumann
Nickname: Slimmel
Alter: 37

Beruf/Position:
Dipl.-Wirtschaftsingenieur (FH) / Vertrieb
Wohnort: Rastede
In VR-NASCAR aktiv seit: 12. Januar 2002
Andere Rennligen: keine
Funktionen im VR: GNL-Bereichsleiter Nascar / seit November 2004
Steuerung: Microsoft Sidewinder FFB in der VR
Größter Erfolg: 1. Platz DOM Div. 2 im April 2004 in Darlington

Größtes Desaster: 135 Strafpunkte in Bristol :-(

Größte Stärke: Ungeduld :-)

Größte Schwäche: Ungeduld :-)

"N2003 ist das Größte, weil...": es einfach geil ist mit bis zu 40 anderen Fahrer gleichzeitig Rennen zu fahren. (nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer? Ja, die 67 symbolisiert mein Geburtsjahr (1967)

Sonstige Hobbies: Fussball, Schach, Online-Rollenspiele (z.Zt. WoW)

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Liebblingswebsite: www.vr-nascar.de

Lebensmotto: Behandle die Menschen so, wie du von Ihnen behandelt werden möchtest.

Beste Musikgruppe: The Jam

Bester Film: National Lampoon - Christmas Vacation (hier lief er unter "Schöne Bescherung")

zuletzt gelesen: Stephen King - ES

zuletzt im Cd-Player: REM - Best of