

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 57 / 21. September 2005



GRRL

Mosport-Suzuka - Road America ab Seite 8

Kein Angsthase

Heinleins Fahrt in der Zakspeed Viper Seite 30

Porsche Cup

Imola - Mugello - und vieles mehr Seite 38

Ausgiebig getestet

rFactor Spiel oder Simulation? Seite 52

Ausgefahren
DOM 3 Abschied

Seite 02:	Rookie of the year
Seite 03:	DOM 2 Bristol
Seite 04:	DOM 2 Bristol
Seite 05:	DOM 2 Bristol
Seite 06:	GLC South City
Seite 07:	GLC South City
Seite 08:	GRRL CS Mosport
Seite 09:	GRRL CS Mosport
Seite 10:	GRRL CS Mosport
Seite 11:	DOM 2 California
Seite 12:	DOM 2 California
Seite 13:	DOM 2 California
Seite 14:	DOM 2 Richmond
Seite 15:	DOM 2 Richmond
Seite 16:	DOM 2 Richmond
Seite 17:	DOM 3 California
Seite 18:	DOM 1 Bristol
Seite 19:	DOM 1 Bristol
Seite 20:	DOM 1 Bristol
Seite 21:	DOM 1 Bristol
Seite 22:	DOM GPL Watkins G.
Seite 23:	GRRL CS Suzuka
Seite 24:	GRRL CS Suzuka
Seite 25:	GRRL CS Suzuka
Seite 26:	GRRL ES Suzuka
Seite 27:	GRRL Road America
Seite 28:	GRRL Road America
Seite 29:	GRRL Road America
Seite 30:	Kurt Heinlein Viper
Seite 31:	Kurt Heinlein Viper
Seite 32:	Fahrerportraits
Seite 33:	Fahrerportraits
Seite 34:	Fahrerportraits
Seite 35:	Fahrerportraits
Seite 36:	Fahrerportraits
Seite 37:	Fahrerportraits
Seite 38:	Porsche Cup Imola
Seite 39:	Porsche Magny Cours
Seite 40:	Porsche Oschersleben
Seite 41:	Porsche Cup Brünn
Seite 42:	Porsche Cup Imola
Seite 43:	Porsche Cup Mugello
Seite 44:	Porsche Cup Mugello
Seite 45:	Porsche Oschersleben
Seite 46:	GLC EC Kyoto
Seite 47:	GLC EC Kyoto
Seite 48:	Faszination Nascar
Seite 49:	Faszination Nascar
Seite 50:	Martin Kniep
Seite 51:	Martin Kniep
Seite 52:	RFactor Testbericht
Seite 53:	RFactor Testbericht
Seite 54:	RFactor Testbericht
Seite 55:	RFactor Testbericht
Seite 56:	RFactor Testbericht
Seite 57:	JRC Anderstorp
Seite 58:	JRC Anderstorp
Seite 59:	JRC Anderstorp
Seite 60:	VR-Kochstudio

ROOKIE of the YEAR 2005

aufs Wheel geschaut, von Jürgen Nobbers

Noch sind 10 Rennen in der diesjährigen Saison zu absolvieren. Klaus Jonke rückt dem Titel immer näher. Momentan hat er mehr als 100 Punkte Vorsprung auf seinen hartnäckigsten Verfolger Jens Bartram.

Aber Bartram holt mit Riesenschritten auf. Er verdrängte Stephan Bossmann von Rang zwei, und es gelang ihm die knapp 200 Punkte Differenz um gut 100 zu minimieren. Gil Ritter gelang ebenfalls ein satter Sprung vom vierten, auf einen

Podestplatz. Fernerhin gab es auf den Rängen keine Änderung. Neu in den Top Ten sind Steffen Piplat und Torsten Brandt.

Neue Namen an der Fahrerfront gibt es noch zu bemerken: Patrick Götzmann, Andre Kurth, Rolf Just und Benny Benson haben den Kampf im Nudeltopf aufgenommen.

Die Flammen von Nils Tröstner, Christian Neyses und Sebastian Heberer jedoch sind erloschen, bevor sie überhaupt lichterloh brannten.



**#480 D.O.M. Div. II
Patrick Krakau**

Patrick Krakau, seit dem 19. Mai ist er in der D.O.M. startberechtigt. Am Anfang stand direkt eine recht große Hürde mit Richmond im Rennkalender. Als neuntes gestartet, und als neuntes in der Wertung.

Das war schon mal ein Auftritt nach Mass. Es konnte nur besser werden sagte sich der jung Padawan. Fünf erste Plätze ließ er folgen:

Pocono, Chicagoland, Watkins Glen, Michigan und ein Sieg in Bristol, mitten in der Nacht. ABER, kein Licht ohne Schatten, es folgte der Absturz in Richmond, Rang 24, und eine Sperre in New Hampshire. Wenn der Chevy mal in der Garage bleibt, treibt er gerne die Ellie, oder den Porsche um die Straßenkurse, aber das ist eine andere Liga.

Pos	#	Fahrer	Div.	Top 5	Punkte	Events	Laps
1	289	Klaus Jonke	DOM 2	7	1991.5	22	3326
2	455	Jens Bartram	DOM 1	5	1886.8	20	2894
3	177	Gil Ritter	DOM 2	6	1781.7	22	2966
4	524	St. Bossmann	DOM 2	3	1764.0	22	2635
5	450	Chergo Zelfo	DOM 2	10	1355.0	17	2277
6	325	Uwe Berger	DOM 2	1	1222.8	15	2158
7	480	Patrik Krakau	DOM 2	6	1054.3	12	1374
8	200	Stefan Loos	DOM 2	3	564.8	6	635
9	586	St. Piplat	DOM 2	3	531.0	6	779
10	605	Torsten Brandt	DOM 2	2	441.1	5	648

Worlds Fastest Half Mile

23. Rennen der DOM2 in Bristol-Night mit vielen Ausfällen

Dieser Short-Track, aufgrund des Aussehens auch liebevoll "Schüssel" genannt, ist die zweit-kürzeste Strecke im Rennkalender. Mit einer Länge von 0,533 Meilen (0,858 km) ist sie nur 12 Meter länger als Martinsville. Das Banking in den Turns ist mit 36 Grad enorm. Auch die Geraden verfügen noch über 16 Grad. Die Rennen sind schon Monate im voraus restlos ausverkauft, die knapp 160.000 Zuschauer wissen warum.



Fünf Meilen östlich von Bristol wurde das Oval 1961 unter dem Namen "Piney Flats International Speedway" eröffnet. Die Erbauer Larry Carrier and Carl Moore sahen 1960 ein NASCAR-Rennen in Charlotte und beschlossen darauf hin ebenfalls eine Rennstrecke aus dem Boden zu stampfen. Der Bau dauerte nur 1 Jahr und verschlang 600.000 Dollar. 1969 wurde bei Umbaumaßnahmen das anfängliche Banking in den Turns von 22 Grad auf 36 Grad erhöht. 1978 erfolgte ein Namenswechsel zum "Bristol International Raceway" und es wurde auch das erste Nachtrennen ausgetragen. 1961 faßte der Kurs rund 18.000 Zuschauer. Über die Jahrzehnte hinweg wurde die Kapazität immer weiter erhöht und im Jahr 2002 knackte man die Zahl von 160.000 Sitzplätzen. 1996 erfolgte die letzte offizielle Namensänderung zum "Bristol Motor Speedway". Mit diesem Wissen begaben sich die Piloten der DOM2 ins Training und lenkten ihre Boliden um den Kurs. Dabei wurden schnell die Grenzen erreicht und der eine oder andere Grip-Verlust sorgte für einen imposanten Dreher.

Wie schon im Training an den Zeiten erkennbar sicherte sich #53-Kirsch die Poleposition vor #30-Ferrera und #185-Reumel. Die restlichen 18 Piloten mußten sich dahinter anstellen. Im Warmup ging es schon gemächlicher zur Sache und Unfälle ereigneten sich nur aufgrund von Blechkontakten. So ging es dann ins Rennen über 215 km - 250 Laps.

Runde 1. Der Start war gelungen und die ersten beiden Turns vom Feld sicher durchquert. Bei der Anfahrt zu Turn 3 kam #58-Gallert auf den Apron und sein Gefährt dankte es ihm mit einem Rutscher in die aus Stahl geformte Infield-Begrenzung. Der unfreiwillige Kontakt verlief zwar ohne großen Schaden, aber die Position des Wagens war so ungünstig, daß der Tow-Truck aushelfen mußte. Keine Gefahr, keine Unterbrechung. Die größte Gefahr bestand höchstens für #949-Kirchner beim Verlassen seines Wagens. Er war bei der Startaufstellung in der Boxengasse nicht dabei sondern blieb in der Garage.

Runde 7. Das Feld hatte sich schnell auseinandergezogen und #130-Gess, am Ende des Feldes, wurde vom unwahrscheinlich schnellen #53-Kirsch überrundet. Weiteren Fahrern gönnte er kurze Zeit später ebenfalls den Status: Lapper.

Runde 10. Die Enge in der Garage, der Streß, das Getöse der Zuschauermassen und vieles mehr ließen die Mechaniker von #243-Boettcher einen folgenschweren Fehler begehen. In dem ganzen Trubel wurde dem Boliden das falsche Setup auferlegt und die Kolben flogen ihm um die Ohren. Er steuerte das tote Bleckkleid noch schnell und sicher auf den Apron.

Runde 11. Bei der Durchfahrt von Turn 4 verlor der Wagen von #263-Neumann plötzlich die Stabilität und sein Gasfuß gab ihm den Rest.

Ausgangs Turn 4 drehte er sich Richtung Apron weg. Der dicht folgende #524-Bossmann erkannte früh dessen Probleme und ging haarscharf inside durch. Nach diesem kurzen Erlebnis konnte der Verunfallte ohne Schaden weiterfahren.

Runde 28. Für den Rennleiter war es eine lange Zeit bis hierher und seine Argusaugen erspähten endlich einen Zwischenfall der eine Rennunterbrechung erforderte. Wild flatterte sodann die Yellow Flag aus der Kanzel. Bei der Durchfahrt von Turn 4 hatte auch #130-Gess so seine Probleme. Im Nacken saß ihm #524-Bossmann und er witterte seine Chance zum Überholen. #130-Gess kam aber doch schneller voran als gedacht und der Verfolger nahm in auf die Hörner. Beide rasselten in die Streckenbegrenzung und kamen rücklings auf dem Apron zum Stehen. Eine erhebliche Verformung der Frontpartie führte #130-Gess sofort in die die Box, dort wurde sogleich die Motorhaube abgeflext. #524-Bossmann folgte ebenfalls sofort, aber bei ihm wurde nur etwas das Blech gebügelt.



Runde 38. Wieder hatte #263-Neumann Probleme in Turn 4. Die Folge war die gleiche. In der Verfolgerrolle wieder dabei #524-Bossmann, aber diesmal mit einem größeren Abstand.

Runde 51. Zwischen Turn 3 und 4 kommt #524-Bossmann auf den Apron, fängt sich aber wieder und kehrt auf die Strecke zurück.

Der ihm folgende #294-Brockert mußte nach außen ausweichen und verlor beim Herausbeschleunigen aus Turn 4 das Heck. Die direkt folgende #30-Ferrera und #185-Reumel, an Platz 2 und 3 liegend, wollten inside durchgehen. Dem ersten Fahrer gelang es, #185-Reumel hingegen wurde von rutschenden #294-Brockert am Heck getroffen und zwang diesen so in einen Dreher. Eine kurze Lenkbewegung brachte den rückwärts rollenden Fahrer runter auf den Apron.

schickte #61-Neuendorf inklusive sich selbst in die Mauer.

Runde 76. In Turn 3 sorgte ein Kontakt zwischen #325-Berger und #71-Duenkel erneut für eine Rennunterbrechung. Ganz klassisch bremste #325-Berger zu spät bei der Einfahrt und verpaßte #71-Duenkel einen größeren Schubser. Dieser flog dann Richtung Apron ab und kam dort zum Stehen. #325-Berger konnte nach einem Wallride ungehindert die Fahrt fortsetzen.

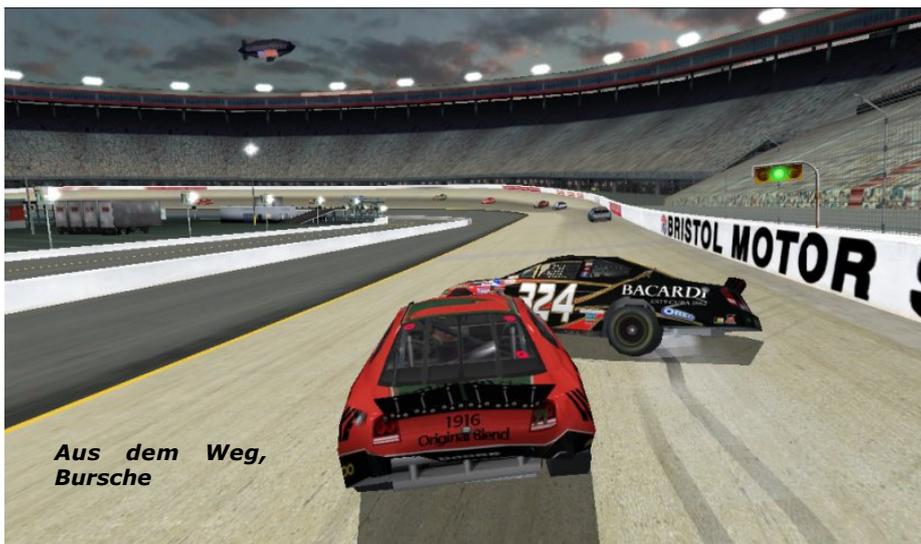
Letztgenannter Fahrer war wieder auf dem Weg nach vorne und Ausgangs Turn 2 wollte #324-Heuer ihn inside passieren lassen. #71-Duenkel erkannte dies zu spät und berührte ihn leicht am Heck, drehte ihn quer vor sich und mit einem gewaltigen Befreiungs-Schubser gab er ihm wieder die Richtung vor. Nach diesem kurzen Schock für beide Fahrer ging es ohne Unterbrechung weiter.

Runde 101. Der Wagen von #130-Gess hatte eingangs schon durch einen unfreiwilligen üblen Mauererschlag gelitten. Die Stabilität war nicht mehr so wie gewünscht und immer wieder mußte er auf den Apron ausweichen oder eine Mauerberührung ausgangs der Turns hinnehmen. Jetzt reichte es seinem V8 und er deutete sein Ableben mit eindeutigen Rauchzeichen an.

Ausrollen und dem Rest zuschauen hieß es für ihn.

Runde 102. Den ausrollenden Kamin wollte der Renngott entfernen, aber er vergriff sich und erwischte den gerade passierenden Piloten #58-Gallert. Weg war er, Pech gehabt !

Runde 130. Ausgangs Turn 2 scheuchte #53-Kirsch ein Quartett, bestehend aus #67-Neumann, #469-Schoeffmann, #61-Neuendorf und #325-Berger vor sich her und ahnte noch nichts vom kommenden BIG ONE des Rennens.



Aus dem Weg, Bursche

Dort wollte ihn #294-Brockert, wieder in Fahrtrichtung unterwegs, gerade passieren und wurde ebenfalls am Heck getroffen. Nach langem Hin und Her zwischen den beiden Fahrern entschieden die Offiziellen: Rennunfall.

Der direkt folgende #450-Zelfo lehnte sich aber noch mal kurz an ihm an.

Runde 86. Das Rennen lief wieder und es gab eine kleine Unstimmigkeit zwischen #324-Heuer und #71-Duenkel.

Runde 59. Während das aufgefrischte Feld sich wieder in die Steilwände stürzte hatte #294-Brockert Probleme mit seinem V8. Diesem konnte er nicht mehr die volle Leistung entlocken und schon nach wenigen Runden verstarb ihm der Triebbling.

Runde 61. Bei der Anfahrt zu Turn 3 erwischte es den an Platz 6 liegenden #450-Zelfo ohne äußere Einwirkung. Ein arger Verbremser ließ seinen Wagen nach rechts in die Mauer abbiegen und sorgte für einen leichten Schaden vorne rechts. Die folgenden #61-Neuendorf und #71-Duenkel kamen, sahen und folgten ihm. #61-Neuendorf konnte dem abbiegenden #450-Zelfo zwar noch geschickt ausweichen, aber für #71-Duenkel war es zu spät und er



Big One

Mitten auf der Backstraight verlor #67-Neumann die Kontrolle über sein Gefährt und sein Heck wanderte munter umher. Mit 160 km/h endete der Kontrollverlust in der Streckenbegrenzung und die direkt folgenden #469-Schoeffmann und #61-Neuendorf kamen gerade noch inside vorbei. Doch die Freude währte kurz für den erstgenannten Verfolger. Kaum am Verunfallten vorbei gab es vom Hintermann einen Stoß und er drehte sich weg. #61-Neuendorf erkannte sofort seinen Fehler und begleitete ihn tröstend in die Mauer. Dahinter drehte sich noch immer #67-Neumann und schien endlich auf dem Apron Ruhe zu finden. Doch dann kam der Leader #53-Kirsch und schickte ihn wieder zurück auf die Strecke. #325-Berger, ebenfalls im Gewusel mit dabei wollte sich klammheimlich outside vorbeischieben und es hätte auch geklappt, aber der zurückkehrende #67-Neuendorf heftete sich an ihn wie ein Magnet. Eng umschlungen flogen beide Piloten dann durch den Turn und beiden verstarb der Motor.

Diesem Gemetzel folgten mit etwas Abstand #966-Schroeder und #71-Duenkel. Erstgenannter Fahrer bremste brav ab, aber wieder zu früh für den Verfolger und so schickte #71-Duenkel seinen Kontrahenten in die Mauer. Er folgte ihm aus Scham mit in die Mauer und führte dem anwesenden Publikum noch einen Überschlag vor. Während die vorangegangenen Verunfallten die Gedanken sortierten und die Tow-Trucks zum auflösen ausrückten waren die letzten beiden Verunfallten nahe der Ideallinie zum Stehen gekommen. #966-Schroeder outside an der Mauer und #71-Duenkel auf dem Apron. Weitere Fahrer näherten sich nun dem Schlachtfeld und passierten die wartenden Fahrer. #185-Reumel und #450-Zelfo kamen vorbei. Doch dann wollte #71-Duenkel verfrüht die Fahrt wieder aufnehmen und kehrte auf die Strecke zurück. Dem noch folgenden #324-Heuer verpaßte er dadurch einen unsanften Schubser und #263-Neumann rauschte ebenfalls noch unglücklich rein. Dann herrschte erstmal Ruhe und die Zuschauer suchten einen Schuldigen.

Runde 143. Zu forsich war #263-Neumann am Gas und seine Antriebsräder verloren ausgangs Turn 4 den Kontakt zum Asphalt. Vor dem knapp folgenden #450-Zelfo drehte er sich runter auf den Apron und bat um dringende Abholung durch den Tow-Truck.

Runde 153. Für die letzte Unterbrechung des Rennens sorgte #185-Reumel. Bei der Durchfahrt von Turn 3 und 4 hatte sich #155-Pültz geschickt inside neben #30-Ferrera gesetzt und übernahm dessen 2. Platz. #185-Reumel witterte einen 3. Platz und folgte ihm. Ausgangs Turn 4 berührte er jedoch den outside fahrenden #30-Ferrera und beide Fahrer landeten nach einem Dreher auf dem Apron. Der folgende #177-Ritter hielt seinen Blick zu lange auf den Unfall und drückte den erschrockenen #469-Schoeffmann für einige Sekunden in die Mauer.



Runde 163. Während der letzten Yellow-Flag-Phase ereilte #324-Heuer ein "passing under yellow" und ein unnötiger Extra-Stop wurde von den Offiziellen gefordert. Diesen trat er auch noch an, aber nach kurzer Rücksprache mit dem Teamchef wurde das Ende entschieden. Die letzte Rangelei hatte der Stabilität nicht gut getan und eine Strafe mußte nicht mehr sein.

Runde 197. Bei der Durchfahrt von Turn 2 berührt #966-Schoeffmann kurz den Apron und verlor daraufhin seinen Wagen beim Herausbeschleunigen. Ein kurzer Dreher mit Mauerkontakt war die Folge. Neben dem vorhandenen Heckschaden durfte nun auch die Front mitreden.

Runde 220. Beim Kampf um Platz 4 ließ #105-Woyna seinen Kontrahenten #185-Reumel nicht davonziehen, aber so richtig angreifen konnte er auch nicht. Rundenlang zog sich der Zweikampf hin, dann verlor #105-Woyna ausgangs Turn 2 das Heck. Eine kurze Notbremsung verhinderte schlimmeres, aber einen Einschlag in die Mauer und ein längerer Wallride folgte. Durch den Einschlag schien die Lenkung einen Knacks bekommen zu haben und nach einem Achselzucken unter den Mechanikern verließ auch er das Rennen.

Die letzten 30 Runden waren dann nur noch eine Frage der Zeit. #53-Kirsch legte die Pace vor und beendete nach 1 Stunde und 24 Minuten, als einziger Fahrer in der Lead-Lap, das Rennen. Absolut überlegen sicherte er sich satte 233 Runden in Führung.

Nur kurze Zeit konnte ihm der zweitplatzierte #30-Ferrera, in Führung gegangen durch einen Boxenbox des Siegers, 17 Runden abnehmen. Man sieht sich wieder in California-Night.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.motoreserv.com / Replay

**Der
Rückspiegel
Immer dabei.
Reporter für
alle Grids
gesucht!**

Summer in the City

Walter siegt beim 2. Rennen der Jacky Ickx Trophy in South City Town vor Moldenhauer. Frey mit starkem Debut auf Platz 3

Am 21. August stand das 2. Rennen des Endurance Cups an. Gefahren wurde die neue 3,1 km lange Town Variante in South City - eine Strecke, auf der reguläres Überholen fast unmöglich, Ausfallen dafür umso leichter ist. 2 Stunden lang zeigten die Teilnehmer, dass diese beiden Tatsachen keineswegs ein spannendes Rennen verhindern können. 120 Minuten wurde Action vom feinsten geboten, an deren Ende ein verdienter Sieger auf dem Treppchen stand.

Die Qualifikation war an diesem Tage für manch einen das reinste Glücksspiel. Eine freie Runde zu erwischen, war bei den 16 Teilnehmern eine schwere Aufgabe.



Walter gelang es jedoch souverän, die Pole zu erfahren. Eine 1:16 zauberte er mit seinem FXR auf den Asphalt - eine Zeit, über die die Konkurrenz nur staunen konnte, war doch der 2. platzierte, Reinhard Frey, ebenfalls im FXR gestartet, über 1 Sekunde langsamer. Reihe 2 bildeten Andreas Kröll auf FXR und Markus Wurm, der als einziger im FZR angetreten war. Top Favorit Lars Moldenhauer musste sich hingegen mit Platz 6 begnügen.

Der erste Stint, besonders die ersten 3 Runden zeigten jedoch, dass die Startaufstellung doch keine so große Rolle spielen sollte, wie zunächst angenommen wurde.

Vielmehr war die Boxengasse Platztauscher Nummer 1.

Walter konnte, nachdem er den Wagen diesmal rechtzeitig in die Startaufstellung bekam, seine Führung locker behaupten, und setzte sich bereits in der ersten Runde 2 Sekunden vom 2., Reinhard Frey, ab. Auch ihm gelang es problemlos, den 2. Platz zu behalten, während Andreas Kröll mit Markus Wurm den Platz tauschte.

Einen Blitzstart legte der von Rang 8 gestartete Thomas Busack hin. Er schoss mit seinem FXR gleich 3 Plätze nach vorn. Die Freude war jedoch nur von kurzer Dauer, musste er den Platz doch in Runde 3 aufgrund kleinerer Fehler wieder räumen, nur um eine Runde später erneut auf Platz 8 zu landen.

zu profitieren, und so bis auf den vierten Platz vorzufahren, den Andreas Kröll, den auch der Fehlerteufel erwischte, nicht verteidigen konnte.

Ganz hart erwischte das Schicksal jedoch Werner Reichert, der durch Konzentrationsprobleme bereits in den ersten Runden mehrfach aneckte und den Wagen so "Boxenreif" fuhr. Wenige Runden später war erneut ein Stopp anfällig, doch beim ansteuern der Boxengasse wurde ihm die Deformation seines Fahrzeuges zum Verhängnis, und er drehte sich in der Einfahrt. So musste er vorerst als Schlusslicht dem Feld hinterherfahren, und kam nur durch Ausfälle anderer nach vorn.

Als ersten bei besagten Ausfällen erwischte es Florian Hartwich, der bereits in Runde 18 aufgeben musste. Auch Andreas Kröll, der bis zu seinem Ausfall in Runde 36 auf Platz 4 lag, musste aufgrund technischer Probleme das Rennen vorzeitig beenden. Der dritte im Bunde war Thomas Busack, der seinen Wagen nach einer guten Aufholjagd in Runde 52 in die Garage fuhr, nachdem die Gefahr, andere Fahrer zu gefährden, nach diversen kleineren Fehlern doch zu groß erschien. Der vierte und letzte Ausfall ereilte Dieter Borsch, der beim Einbiegen in die Boxengasse wohl zu optimistisch war, in die Boxenmauer einschlug und selbige

Andreas Kleinwächter gelang es, von solchen Fehlern bestmöglich



anschließend im hohen Bogen überflog. Die Ehrenrunde, die nun für ihn anstand, konnte Borsch nicht beenden. "Wenn man 90 Minuten durchgehalten hat blutet einem das Herz wenn man aufgeben muss.", so der sichtbar frustrierte Dieter Borsch nach seinem Aus.

Moldenhauer zögerte seinen Stopp jedoch 2 Runden hinaus, was ihm unterm Strich zunächst den 2. Platz einbrachte. Wurm, der bei seinem Stopp viel Zeit liegen ließ, reihte sich hinter ihm ein. Ein grober Fahrfehler führte jedoch nach 20 Minuten zu einem intensiven Lackaustausch zwischen Leitplanke

An der Spitze lief es währenddessen ruhig ab. Walter konnte sich gegen Ende sogar noch einen Sicherheitsstopp erlauben, um den Sieg sicher nach Hause fahren zu können.

Platz 4 sicherte sich Wurm, der nach seinem 2. Stopp eine einsame Fahrt ablieferte. Spannend wurde es lediglich noch kurz, als er seinen FZR in der letzten Runde fast bis zur Unkenntlichkeit deformierte. Auch Andreas Kleinwächter war die komplette 2. Rennhälfte allein unterwegs, was teilweise wohl auf seine 5 Stopp Strategie zurückzuführen ist, wie er auch selber sagte: "Meine 5-Stop Strategie war wohl zu vorsichtig, aber immerhin kam am Ende ein für mich guter fünfter Platz heraus"

Wesentlich spannender ging es hingegen auf den Plätzen 6 und 7 zu. Matthias Oltmanns und Peter Neuendorf lieferten sich bis zur letzten Runde ein spannendes Duell. Neuendorf, der von Rang 11 gestartet war, konnte sich in der 70. Runde an Oltmanns vorbeischieben. Dieser konterte jedoch in der letzten Runde, und sicherte sich somit den 6. Rang. Den 8. Platz holte sich Andy Green, der nach einem unplanmäßigen Stopp und einer Durchfahrtsstrafe jegliche Chance auf eine bessere Platzierung verspielt hatte. Position 9 und damit die vorletzte sicherte sich Reichert, der trotz 6 Boxenstopps ein sauberes Rennen ablieferte, auch wenn es von einigen Schnitzern gezeichnet war.

So sicherte sich Tobias Walter nach 120:38.43 den Sieg, 43 Sekunden vor Moldenhauer und 67 Sekunden vor Frey. Wurm kam als vierter mit mehr als 2 Runden Rückstand ins Ziel.

Die rote Laterne musste sich Marcus Trelenberg ans Auto hängen. Unglücklich war er darüber jedoch in keiner Weise, da er sich von seinem ersten LFS Rennen überhaupt hauptsächlich Spaß erhofft hatte.

Und dieser Spaß kam wohl bei keinem der Ankommer zu kurz, was erneut die Qualität der Rennen des Endurance Cups unterstreicht und schon jetzt Lust auf das nächste Rennen in Kyoto in 2 Wochen macht.

Text und Bilder: Markus Wurm



Neuendorf im Zweikampf mit Busack

Während also im hinteren Teil des Feldes viel Kaltmetallverformung betrieben wurde, standen für den vorderen Teil des Feldes bereits die ersten regulären Stopps an. Durch die starke Beanspruchung der Reifen wichen die meisten Fahrer von vornherein auf eine aggressive 3 oder gar 4 Stopp Strategie aus - einhalten konnten ihre Taktik jedoch nur die Wenigsten.

und Wurms FZR, weshalb er seine Strategie umstellen und seinen Stopp vorziehen musste. Frey übernahm Position 3. Durch die 2. Rennhälfte lieferte sich Moldenhauer einen spannenden Positionskampf mit Reinhard Frey, der die Konzentration und Geduld beider Fahrer deutlich zeigte. Begeisterung beim Publikum war die logische Konsequenz. Für sich entscheiden konnte die



Borsch beim "Boxenstopp"

So bestückten Frey, Walter und Wurm bereits nach 30 Minuten ihre Fahrzeuge das erste Mal mit frischem Gummi.

Schlacht letzten Endes Moldenhauer, da Frey durch 2 Reifenplatzer auf dem Weg in die Boxengasse zu viel Zeit verlor.

Wilke war nicht zu stoppen!

Start-Ziel-Doppel-Sieg beim GRRL CS Lauf in Mosport Park - Canada

Das GRRL CS Feld machte wieder einen Sprung über den grossen Teich nach Mosport Park, Canada. Eine hügelige und sehr schnelle Strecke, die die Besten des 12 köpfigen Starterfelds in Zeiten knapp über einer Minute umrundeten.

Sprint:

Im Qualify gibts keine Überraschungen, Andreas Wilke parkt wie gewohnt auf Pole Position. Neben ihm steht Volker Hackmann, die 2. Reihe füllen Rainer Kreutzer und Marco Saupe. In Reihe 3 dann schliesslich Roland Rauch und Gabriel Fürstner.

Das Pacecar gibt Gas und es geht in die Einführungsrunde. Das Feld kommt geordnet aus dem letzten Kurvengeschlängel und gleich von Anfang an war klar, hier wird eng gefahren. Vorne kommt Saupe gleich beim Beschleunigen ins Gras, bekommt von Roland Rauch noch einen kleinen Schubs und schon fällt er ans Ende des Feldes zurück.



Interessante Linienwahl von Marco Saupe

Einer der schwierigsten Kurven in Mosport ist sicher die Moss Corner. Diese sehr langsame Doppelrechts die noch dazu bergauf angebremsst werden muss, fordert zahlreiche Opfer. Erster Besucher, gleich in Runde 1, ist Roland Rauch. Er verschläft wohl aufgrund des knapp vor ihm fahrenden Fürstner den Bremspunkt, reisst nach links und versenkt den Milka Jaguar gekonnt im Kies. Er powert sofort Richtung Strecke zurück, was Thorsten Schulz im Vodafone Jaguar zu einem Ausweichmanöver zwingt und einen kleinen Stau im hinteren Feld verursacht.

Kein Kontakt und Rauch macht auch gleich wieder Druck auf dem vor ihm liegenden Swatch Jaguar von Robert Graf. Ende der 1. Runde hat sich die Spitzengruppe mit Wilke, Hackmann, Kreutzer und Fürstner bereits vom Feld abgesetzt. Die Verfolger führt Martin Scheurer in seinem Corona Jaguar an, Rauch ist auf Platz 7.

Anfangs Runde 2 hat Rauch bereits Scheurer und Graf überholt, ist wieder auf Platz 5. Und wieder krachts in der Moss. Diesmal hat Graf geschlafen und rauscht Scheurer ins Heck, der kommt erst in der Leitplanke wieder zum Stehen. Scheurer kommt auf Platz 11 wieder ins Rennen, Graf folgt ihm auf Platz 12.



Kampf um Platz 2 - Hackmann, Kreutzer, Fürstner

Die nächsten 5 Runden bleibt die Spitze unverändert, nur hinten im Feld tut sich was. Und dann schlägt wieder die Moss zu. Hackmann auf Platz 2 kommt ausgangs aufs Gras und schlägt in die rechte Leitplanke ein. Dadurch kommen die hinter ihm fahrenden Kreutzer und Fürstner dichter ran, denen sitzt ihrerseits der entfesselt fahrende Roland Rauch im Nacken. Doch auch er kommt ins Gras und verliert dabei fast noch Platz 5 an Saupe.

Am Beginn der 8. Runde stellt Scheurer seinen Jaguar ab, zu gross sind die Schäden von dem Zwischenfall mit Graf. Auf der Strecke ist Wilke weit in Führung, dahinter hat sich eine 3er Gruppe mit Hackmann, Kreutzer und Fürstner gebildet, die hart um Platz 2 kämpft.

Dann kommt Rauch in Clayton Corner innen auf die Curbs, verabschiedet sich in die Planken, kann aber weiterfahren. So rücken Saupe und Weimer auf Platz 5 und 6 auf.



Letzte Runde: Hellwig vs. Schulz

Dann gehts in der 11. und letzten Runde noch hoch her. Hinten dreht sich Hellwig auf Platz 8 liegend in Clayton Corner, will wieder auf die Strecke, doch in diesem Moment kommt der rote Jaguar von Schulz um die Ecke und es kracht gewaltig. Aus für Schulz, Hellwig wird noch von Graf überholt, Platz 10 für ihn, Graf auf Platz 9. Udo Streit kommt überall am besten durch und beendet sein Rennen auf 8. Rauch wird 7., Weimer kommt auf Platz 6 ins Ziel, Saupe auf Platz 5.

Vorne kämpfen eingangs der letzten Runde noch immer Hackmann, Kreutzer und Fürstner um Platz 2. Und wieder ist es Moss Corner. Hackmann wiederholt seinen Stunt aus Runde 7, dreht sich und schon ist der Traum vom Stockerl geplatzt. Er muss sich mit Platz 4 begnügen. Kreutzer geht 15 Hundertstel vor Fürstner über die Linie, Platz 2 und 3. Auf Platz 1 beendet unangefochten Andreas Wilke sein Rennen mit 18 Sekunden Vorsprung.

Rennen:

Auch im Rennqualify stellt Andreas Wilke seinen BRD Sauber auf Pole ab, neben ihm Roland Rauchs's Milka Jaguar. Marco Saupe im Martini Sauber und Gabriel Fürstner's Red Bull Sauber stehen in Reihe 2, Rainer Kreutzer im Jack Daniels Sauber und Jens Weimer im Harley Jaguar komplettieren die ersten 6.

Und gleich am Anfang ist wieder für Spannung gesorgt. Roland Rauch, zu hart am Gas beim Start, rutscht gleich von Platz 2 auf 4 zurück. Mit dem Messer zwischen den Zähnen will er schon in der nächsten Kurve wieder an Gabriel Fürstner vorbei, doch der gibt trotz Stupser keinen Meter her. Einen Wagen weiter vorn hat Marco Saube die Kurve nicht optimal erwischt und zwingt so Fürstner auf der Geraden zum Bremsen. Es kommt was kommen muss, Rauch stupst nochmal und diesmal reichts. Fürstners Sauber kracht in die Reifenstapel. Linkes Vorderrad ab, das Ende in Runde 1.

Anfangs Runde 4 ist Wilke schon auf und davon, 7 Sekunden vor seinen Verfolgern. Die Plätze 2-6 folgen im Sekundentakt. Hackmann startet einen Zwischensprint, geht auf der Backstraight an Schulz vorbei, in Runde 7 kassiert er dann auch Weimer auf der Start-Ziel-Geraden.

Derweil ist vorne Rauch wieder dicht an Saube dran, in der ersten Kurve der 9. Runde ist es dann soweit, Rauch setzt seinen Jaguar innen neben Saube's Sauber, geht vorbei und hält nun Platz 2.

In Runde 15 drehen sich sowohl Weimer als auch Hellwig in Moss Corner. Weimer kann seinen 5. Platz behaupten, Hellwig verliert seinen 6. Rang an Streit.

Eine Schrecksekunde gibt es dann für Roland Rauch in der 18. Runde. Er torpediert, an 2ter Stelle liegend, Graf's Jaguar bei voller Geschwindigkeit eingangs Quebec Corner. Was war passiert? Graf, an 9ter Stelle liegend, hatte sich ausgangs Clayton Corner gedreht und als er wieder auf die Strecke zurück wollte, war der Milka Jaguar schon da. Rauch kann unbeschädigt weiter fahren, Graf hängt im Zaun und muss sich abschleppen lassen.

Andreas Wilke setzt in Runde 21 zur Überwindung des an 5. Stelle liegenden Thorsten Schulz an, dessen Wagen bricht in Moss Corner aus, muss ins Gras und kommt hinter Wilke wieder auf die Strecke zurück. Der auf Platz 6. liegende Streit möchte das ausnutzen und überholt Schulz auf der rechten Seite.

Dabei verliert er hinten die Haftung, biegt vor Schulz in die linke Leitplanke ab, wird dort reflektiert und trifft den Jaguar von Schulz. Der schlägt daraufhin frontal in die Mauer ein. Beide können weiter fahren. Bis sie sich wieder sortiert haben ist Scheurer aber schon an ihnen vorbei. Scheurer somit auf Platz 5.

In Runde 23 ist das Rennen für Christoph Hellwig vorbei. Nach einem harten Einschlag eine Runde zuvor, einem Ausweichmanöver in die Planken um den überrunden Rauch nicht zu behindern und einem Einschlag vor der Start-Ziel-Geraden hat der Jaguar nur noch Schrottwert. Noch 8 wagen im Rennen.

Runde 26: Wieder Moss Corner! Diesmal erwischt es Streit und er gibt darauf hin auf. Die Spotter reporten allerdings nur leichte Frontschäden. Und in Runde 29 ist das Rennen auch für Graf vorbei. Der nach dem ersten Crash schwer verbeulte Jaguar haucht nach weiteren Einschlägen sein Leben aus. Damit sind eingangs der 30. Runde nur mehr 6 Fahrzeuge im Rennen, nur 4 davon in der gleichen Runde.



Wilke führt das Feld, dahinter Saube, Fürstner, Kreutzer, Rauch

Eingangs der zweiten Runde hat sich Wilke schon leicht abgesetzt, dahinter folgt Saube, schwer bedrängt von Rauch. Kreutzer, Weimer und Schulz auf den Plätzen 4-6. Beim Anbremsen auf die Esses geht Rauch dann an Saube vorbei, auch Kreutzer ist dicht dran, der dreht sich jedoch eingangs der Zielgeraden, muss 2x reversieren und fällt auf Platz 10 zurück.

Somit rücken Weimer, Schulz und Hellwig in die Top 6 auf.

In Runde 3 ist dann wieder Moss Zeit. Rauch verliert seinen Milka Jaguar, dreht sich, bekommt noch einen Stupser von Saube, Weimer lässt ihn auf Platz 3 wieder rein. Auch Hellwig dreht sich, Hackmann erbt dadurch Platz 6.

In Runde 10 hat Hackmann Saube's Sauber bereits im Blick, aber auch ihm wird die Moss Corner zum Verhängnis. Der Wagen bricht beim Beschleunigen aus und schlägt so hart in die Mauer ein, das die rechte Vorderradaufhängung bricht. Endstation für seinen C9. Ebenfalls vorbei ist das Rennen in dieser Runde für Kreutzer. Er fliegt in seinem Jack Daniels Sauber in der Esses heftig ab, lässt sich zwar noch zur Box schleppen, aber der Wagen ist hinüber.

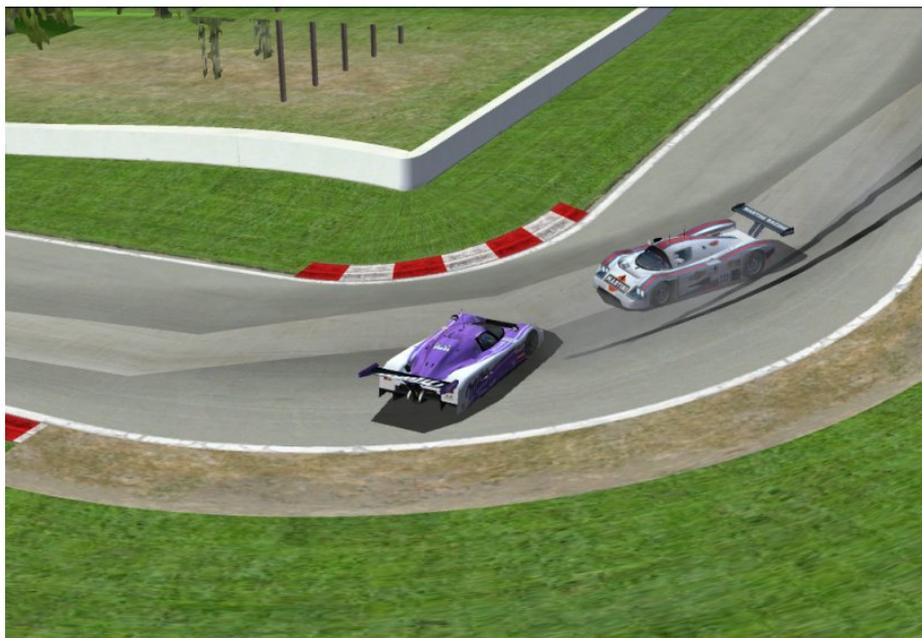
Somit nur noch 9 Wagen im Rennen. Durch den Ausfall von Hackmann rücken Weimer, Schulz und Hellwig auf die Plätze 4-6 vor. Das Feld ist nun weit auseinander gezogen, nur Hellwig hat in Streit einen direkten Verfolger.

Den engsten Abstand mit 4 Sekunden haben zu diesem Zeitpunkt der 3. platzierte Saupe und der an 4. Stelle liegende Weimer. Wilke's Vorsprung auf den 2. platzierten Rauch beträgt 25 Sekunden. Weimer arbeitet sich in den folgenden Runden bis auf 2 Sekunden an Saupe heran, baut aber dann in Moss Corner (wo sonst?) einen Fehler ein und der Abstand beträgt Anfang der 43. Runde wieder fast 14 Sekunden.

In Runde 48 hat dann auch Andreas Wilke seine grosse Schrecksekunde. Thorsten Schulz auf Rang 6 steht zur überrundung an, macht auch schön Platz nach rechts bis in den Sand, doch in der nächsten Rechtskurve (Quebec corner) zieht Wilke zu früh nach rechts und wird von Schulz am Heck erwischt. Wilke dreht sich in die linke Leitplanke, kann sein Rennen aber mit verbeulter linker Seite fortsetzen. Auch Schulz muss ins Gras, kann aber ohne Berührung mit der Mauer wieder auf die Strecke. Wilke bleibt in Führung auf der Linie sind es immer noch 35 Sekunden Vorsprung auf Saupe.

In den letzten Runden versucht Weimer nochmal auf Saupe aufzuschliessen, näher als 4 Sekunden kommt er aber nicht ran. So kommen Wilke, Rauch und Saupe aufs Stockerl, Weimer, Scheurer und Schulz belegen die Plätze 4-6. Somit Doppel-Start-Ziel-Sieg für Andreas Wilke auf Sauber, maximale Punktezahl. Der von allen angekündigte Splash'n'Dash 3 Runden vor Schluss blieb aus, alle kamen ohne Nachtanken ins Ziel.

Robert Graf



Moss Corner - Rauch dreht sich vor Saupe



Wilke mit Doppel-Start-Ziel-Sieg

Zur Produktion des Rückspiegels ab 2006 wird dringend gesucht:

Ein Koordinator

Die Voraussetzungen sind niedrig und der Lohn gering.

Vorausgesetzt wird ca. 20 Stunden Zeit im Monat, und die Fähigkeit aus einem Bündel von Einzellieferungen ein Gesamtwerk zu erstellen.

Die nötige Einarbeitung in das dafür nötige Softwareprogramm wird in Schulungen durchgeführt, der Gesamtaufwand hierfür beträgt ca. 2 Stunden.

Bei Interesse kurze Info per Mail an rueller@virtual-racing.org

ESPETER dominiert das Feld

24. Rennen der DOM2 in California mit einem klaren Sieger

Am 01.09. trafen sich exakt 20 Fahrer auf dem California Speedway. Dieser Kurs, eingeweiht von dieser faszinierenden Motorsportserie im Juni 1997, ist exakt 2 Meilen lang (3,218 km). Das Banking in allen Kurven beträgt durchgehend 14 Grad. Die Frontstraight ist mit 11 Grad viel steiler als die Backstraight, jene hat gerade mal 3 Grad. Das Treiben rund um die Rennstrecke erleben immer wieder knapp über 92.000 Zuschauer. Neben dem allgemeinen Renngeschehen sind in den Sommermonaten fortwährend 3 verschiedene Stockcar-Fahrschulen auf dieser Strecke zu Hause.



Im Practice wurden fleißig Runden abgespult um die letzten Einstellungen am Gefährt vorzunehmen. Dabei setzte sich #289-Jonke mit 54 Trainingsrunden etwas vom übrigen Feld ab. Die meisten Fahrer begnügten sich gerade mal mit 20 - 25 Runden. Im Practice noch verhalten drehte #275-Espeter auf und brannte die beste Zeit in den Asphalt. Mit nur 0,12 Sekunden dahinter füllte #325-Berger die erste Startreihe auf.

Ebenfalls knapp dahinter mit 0,26 Sekunden Rückstand eröffnete #243-Boettcher die zweite Startreihe. Fortfolgende Fahrer blieben ebenfalls unter 1 Sekunde. Im Warm-Up die üblichen Runden bevor es dann ins heißersehnte Rennen ging.

Runde 1. Mit Argusaugen verfolgte der Rennleiter den Start des Rennens und ließ dabei die Green Flag zurück in die Aufnahme gleiten. Nur wenige Sekunden später griff er auch schon zur Yellow Flag. Der Start des Rennens war geglückt und Turn 1 nahezu sicher durchquert worden. Doch bei der Anfahrt zu Turn 2 überforderte #49-Scheid seine kalten Reifen. Ein erster kurzer Bremsen zur Korrektur des ausbrechenden Hecks neben #155-Pültz sorgte zwar für Ruhe im Lauf, aber ein Schlenker nach outside zwang #450-Zelfo ungewollt in einen Schubser.

Der direkt inside folgende #102-Herbstrieth wurde vom sich drehenden #49-Scheid kurz touchiert, aber er konnte sein Fahrt fortsetzen. Passagier #49-Scheid hingegen setzte seinen unglücklichen Weg Richtung Mauer fort und traf ebenfalls nur leicht den outside passierenden #450-Zelfo. Die verbleibenden Verfolger fuhren vorausschauend und passierten ohne Probleme die Unfallstelle.

Runde 3. Während die beiden Unfall-Kontrahenten zum Ausbessern der ersten Schäden die Boxengasse aufsuchten erschien auch ein sichtlich genervter #524-Bossmann in der Gasse. Ein Batteriewechsel in letzter Minute war nötig und so fehlte er in den ersten 3 Runden. Sein Glück, daß es so früh eine Yellow Flag gab, denn sonst wäre der Rückstand größer gewesen.

Runde 6. Das noch recht junge Rennen mußte erneut pausieren und das Fahrerfeld durfte wieder dem Pacecar folgen. Gerade mal wieder unter Green Flag gestartet folgte auch schon die nächste Unterbrechung. #450-Zelfo wurde nach dem ersten unfreiwilligen Boxenaufenthalt das Bleckkleid zwar wieder glattgebügelt, aber irgendwie schien die Heckpartie den Kontakt mit Mauer und Kontrahent nicht gut überstanden zu haben. Trotz sicherer Fahrweise brach es ihm zwischen Turn 1 und 2 aus und ein Dreher Richtung Streckenbegrenzung war die Folge.

Dieser lief auf ihn auf und besuchte dessen Heckpartie. Die zurückgewonnene Laufruhe währte also nur kurz und so begab sich der Wagen von #49-Scheid erneut auf Wanderschaft.



Kalte Reifen und ihre Folgen

Der folgende #294-Brockert wählte den sicheren Weg inside. #469-Schoeffmann zog es noch sicherer vor und drehte sich auch gleich mit um die Geschwindigkeit abzubauen. Ein Kontakt mit dem harten Beton blieb aber aus. Für #450-Zelfo hieß es aber Abschied nehmen. Der Tow-Truck nahm sich seiner an.

Runde 11. Zufrieden verfolgte der Rennleiter den erneuten Start des Rennens, denn Turn 1 und 2 hatte das Fahrerfeld sicher durchquert. Doch es gibt noch zwei andere Kurven und eine davon sorgte für den nächsten Zwischenfall. Eingangs Turn 3 hatte sich #185-Reumel an #10-Malecki herangesaugt und es ging voller Hoffnung auf Turn 4 zu. Beide ließen sich aber zu wenig Platz und wie der Reporter im Strecken-Heli mitteilte verließ #10-Malecki seine Spur nach inside, dort befand sich #185-Reumel schon mit seiner Frontpartie auf Höhe von dessen Heck und so kam was kommen mußte ... der Wagen von #10-Malecki, unterwegs im Grenzbereich, nahm den Schubser nicht gut auf und ein Dreher war die Folge. Nur einen kleinen Einschlag in die Mauer mußte der Verunfallte hinnehmen.

Runde 26. Der vorangegangene Unfall hatte doch mehr Schaden angerichtet als gedacht. Die volle Motorleistung war von #10-Malecki nicht mehr abrufbar und mit nur noch 180 mph ging es über die beiden Geraden. Kurz bevor die Überwindung durch #275-Espeter anstand steuerte #10-Malecki die Box an und schaltete seinen V8 ab. Dies waren laut Pressesprecher des "Infinity-Racing"-Teams seine letzten Runden in der DOM, denn nach diesem Rennen wird der Wagen im Lufthansa-Design nicht mehr auf den kommenden Rennstrecken zu bewundern sein. Good Bye !

Runde 35. Das Rennen hatte zur Freude der Fans eine längere Phase unter Green Flag. Doch dann kam es wieder zu einem unglücklichen Mißverständnis. Auf Platz 9 liegend krallte sich #185-Reumel ans Heck von #949-Kirchner. Auf der Backstraight setzte er zum Überholvorgang an. Dieser verlief gut, doch dann ging es nebeneinander in Turn 3 hinein.

#949-Kirchner blieb outside und hielt seine Spur. #185-Reumel hingegen kam unbewußt hoch, berührte ihn seitlich und schickte ihn in einen Dreher. Dieser endete für #949-Kirchner in der Mauer und hatte einen prächtigen Heckschaden zur Folge. Für die nachfolgenden Fahrer bestand keine Gefahr und der Verunfallte konnte zügig den Apron aufsuchen.

Runde 43. Den Mechanikern von #949-Kirchner war es nicht möglich den Schaden komplett zu beheben. Der Top-Speed war auf den Geraden nicht mehr erreichbar. Doch viel schlimmer war die Instabilität seines Wagens. Die Turns waren im gewohnten Stil nicht mehr zu meistern und immer wieder zog es ihn magisch in die Mauer. Die Rennsperre in Michigan lag noch nicht lange zurück, zwei Rennen schon ohne Strafen gefahren und so entschied der Teamchef auf: Rennende.



Runde 47. Hitzige Diskussionen beim "Session Racing Team" dürfte es nach dem Vorfall in dieser Runde gegeben haben. Bei der Anfahrt zu Turn 3 kamen sich #294-Brockert und Teamkollege #966-Schroeder in die Quere. An sich ein normaler Positionskampf, aber mit unglücklichem Ende für #294-Brockert. Er blieb outside bei der Anfahrt zu Turn 3 und wurde von seinem Teamkollegen seitlich touchiert. Durch diesen Schubser nahm er direkt den kurzen Weg zur Mauer und knallte im unglücklichen Winkel in jene.

Daraufhin war der Reifen vorne rechts platt und der Motor ging in Rauch auf. Mit letzter Kraft rettete er sich auf das Grün auf der Frontstraight und ließ sich vom Tow-Truck abholen. Das Rennen wurde nicht unterbrochen.

Runde 58. Getreu dem Motto seines Sponsors KITKAT und sicherlich auch noch mit den Gedanken beim Unfall in der ersten Runde fuhr #49-Scheid in die Box und beendete das Rennen: Have a break !

Runde 75. Halbzeit des Rennens. #275-Espeter führte das Rennen mit großem Vorsprung an. Hinter ihm ein 3-er-Pulk mit #155-Pültz, #243-Boettcher und #325-Berger. Dahinter ebenfalls mit etwas Abstand ebenfalls ein 3-er-Pulk mit #61-Neuendorf, #30-Ferrera und #185-Reumel. Die folgenden Fahrer waren nahezu alle allein unterwegs und versuchten den

Anschluß zu halten bzw. dem Überwinden des nahenden #275-Espeter zu entgehen.

Runde 86. Großes Gelächter auf den Rängen, beschämende Blicke der Fans und einen Teamchef außer sich vor Wut durfte #30-Ferrera über sich ergehen lassen. Die lange Fahrt unter Green Flag ließ das Material aller Fahrer nach und nach ermüden und so mußte ein Stop zur Auffrischung eingelegt werden. Vor Turn 3 runter von der Strecke, über den Apron hin zur Boxeneinfahrt und dann nur noch

die erforderliche Geschwindigkeit möglichst schnell erreichen um nicht das Opfer einer Stop-and-Go-Strafe zu werden. #61-Neuendorf folgend hätte es für #30-Ferrera eigentlich ein Leichtes sein sollen in die Box zu fahren, aber er wählte in den letzten Sekunden eine Vollbremsung und knallte frontal auf die Spitze der Boxenmauer. Sein V8 kroch noch ein paar Meter in die Box und verstarb dort: R.I.P. !

Runde 134. Das Rennen lief bestens und zu aller Zufriedenheit

gab es bis dorthin keine Unterbrechungen mehr. Die Fahrer spulten ihre Runden ab und die kurzen Aufenthalte bei der Boxencrew gingen reibungslos über die Bühne. Über Funk kündigte auch #155-Pültz seine baldige Ankunft an und die Mechaniker machten sich bereit. Beim Verlassen der Strecke vor Turn 3 kam #155-Pültz jedoch mit der linken Seite auf das Grün und gepaart mit einer kurzen Vollbremsung zog es ihn querstehend wieder zurück auf die Strecke. Er nahm zwar

umgehend wieder den Weg auf Richtung Apron, aber für die Offiziellen war die Situation zu heikel und entschieden auf Yellow Flag. Die nahenden #289-Jonke und #524-Bossmann gingen sicher outside vorbei.

Nach dieser letzten Yellow Flag ging das Rennen dann unter Green Flag zu Ende. Überlegen siegte #275-Espeter. Von den 150 zu fahrenden Runden sicherte er sich sagenhafte 149 Runden. Einzig und allein #469-Schoeffmann konnte ihm eine Runde, während einer Yellow-Flag-Phase, abnehmen. Auch verbuchte er sich den Titel "Highest Climber". Gestartet von Platz 19 konnte er auf Platz 4 vorfahren.

Nach diesem Zyklus gab es eine Umstellung in der DOM. Wie bereits angekündigt und viel diskutiert wurde die DOM3 aufgrund von Fahrermangel aufgelöst. Die beiden höheren Grids wurden mit den wenigen Fahrern aufgefüllt. Alles weitere dazu in dem anderen Bericht in dieser Monatsausgabe.

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



LIPPERT gewinnt am Ende

25. Rennen der DOM2 in Richmond-Night erforderte starke Nerven

Am 08.09. trafen sich die neuen und alten Fahrer der DOM2 um in Richmond-Night ihre 240 Runden abzuspuhlen. Nach der Auflösung der DOM3, das erste Rennen, daß wieder ein recht volles Grid aufwies. Neben wenigen Fahrern die fehlten gingen knapp 30 Fahrer an den Start. Bedingt durch das hohe Starterfeld und der Beschaffenheit der Strecke war mit vielen Yellow Flags zu rechnen.

Diese historische Rennstrecke, die Jahr für Jahr knapp 110.000 Besucher erfreut, fällt in die Kategorie "Short Track", denn sie ist nur 0,750 Meilen (1,207 km) lang. 1946 fand dort das erste Rennen, noch als Dirt-Track mit dem Namen "Strawberry Hill Raceway", statt. Nur wenige Jahre nach der Gründung der NASCAR erfolgte dann der jetzige Name und ein Belag mit Asphalt.

Erst 1991 wurde für Nachtrennen nachträglich die Flutlichtanlage installiert. Alle 4 Turns, die sich nicht im geringsten gleichen, haben ein Banking von 14 Grad.



Die Frontstraight mit 8 Grad und die Backstraight mit 2 Grad entlasten die Fahrer nur kurz, aber gerade diese Kombination erlaubt den Fans einen spannenden Verlauf im Rennen und heiße Kämpfe um jede Position sind die Regel.

Schon im Training waren, wie befürchtet, viele Ausrutscher zu beobachten. Dennoch spulten viele Fahrer ihre Runden ab um ihr Setup der Strecke anzupassen. Dabei legte #185-Reumel mit 95 Runden die meisten Kilometer zurück. Erst mit 77 und 60 Runden folgten #71-Duenkel und #266-Quella.

In der erfolgten Qualifikation sicherte sich #289-Jonke die Pole-Position. Mit nur knappen 0,2 Sekunden hinter ihm überquerten #53-Kirsch und #102-Herbstrieth die Ziellinie und auch dahinter wurde es recht eng. Mit diesem Druck und den eingangs genannten Befürchtungen ging es dann ins Rennen.

Runde 4. Der Start war unerwarteter Weise ohne Zwischenfall geglückt und die mächtigen V8 dröhnten um den Kurs.

Nach dem anfänglichen Sortieren kam es dann doch schnell zum ersten Dreher. In Turn 3 kam #584-Goetzmann zu hoch und versuchte sein Gefährt durch den Turn zu bringen. Ohne fehlenden Grip nahezu unmöglich und so kam es auch, daß er sein Heck verlor und sich herausdrehte. Die folgenden Fahrer konnten problemlos inside durchgehen bis #584-Goetzmann auch noch die Geduld verlor. Anstatt abzuwarten bis alle Fahrer ihn passiert hatten setzte er sich in Bewegung um den Anschluß ans Feld nicht zu verlieren. Zum Leidwesen von #605-Brandt, dieser rauschte ihm voll in die Seite und dabei verstarb sein Triebbling. Der Verursacher der Yellow Flag hingegen konnte weiterfahren.

Eingangs Turn 4 rutsche sein Wagen nach inside weg und er kam knapp vor der Boxenmauer zum stehen. Die ausgelöste Yellow Flag bescherten dem verunfallten Fahrer Strafpunkte. Sein Crew-Chief fragte sich derweil: Sperre für New Hampshire schon erreicht ?

Runde 26. Während das Fahrerfeld dem Pacecar folgte ereilte #71-Duenkel großes Pech. Zwischen Turn 3 und 4 quollen dunkle Rauchschwaden unter der Motorhaube hervor. Er steuerte sein Wagen noch ins Grün ... Rennen zu Ende.

Runde 28. Der Renngott machte es #200-Loos auch nicht wieder leicht und sorgte für ausreichend Discos.

Runde 34. Die Boxengasse war nun auch für Lapper freigegeben und #480-Krakau steuerte seine Crew an. Doch die Mechaniker rührten sich nicht von der Stelle sondern standen mit verschränkten Armen an der Mauer. Sein Crew-Chief hatte kurz die Strafpunkte überflogen, addiert und nahm seinen Fahrer aus dem Rennen. Das Rennen in New Hampshire sollte ohne das Team und ihren Fahrer stattfinden.

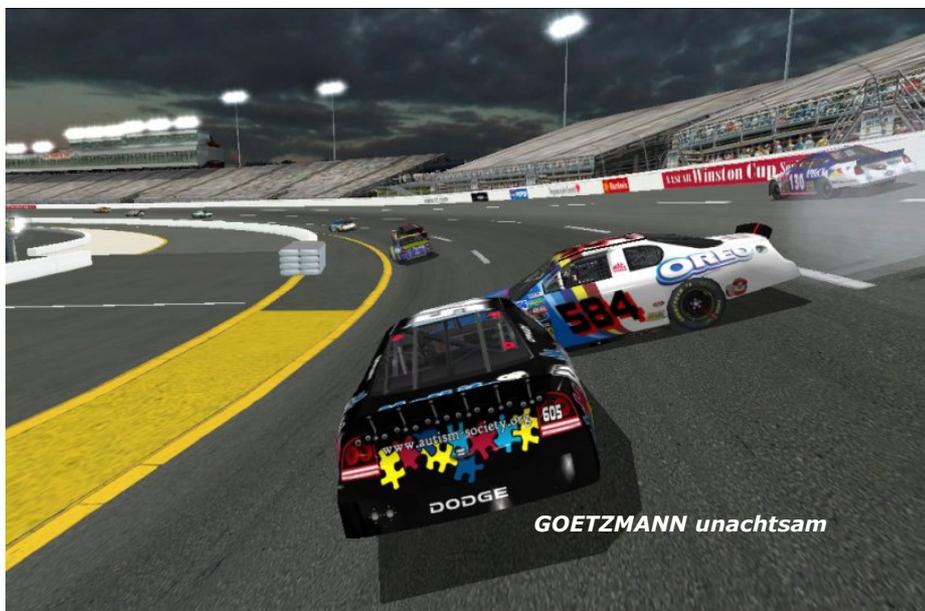
Runde 38. Beim Restart schenken sich #508-Bach und #58-Gallert keinen Zentimeter und so ging es 2-wide in Turn 1 hinein. Der outside fahrende #58-Gallert kam, laut Entscheidung der ReKo, etwas runter und wurde durch #508-Bach rausgedrängt. Eine unsanfte Landung in der Mauer war die Folge und das Pacecar rückte erneut aus. Nach kurzer Reparatur stellte #58-Gallert Probleme an der Stabilität seines Wagens fest und verließ sicherheitshalber 2 Runden später das Rennen.

Runde 48. Erste Plastikbecher flogen von erbosten Zuschauern auf die Strecke, denn erneut schwenkte der Rennleiter die Yellow Flag. Ein richtiges Rennen war bis jetzt noch nicht zustande gekommen. Der Grund war diesmal #592-Kurth. Eingangs Turn 1 verlor er seinen Wagen und drehte sich Richtung Mauer raus.

Runde 55. Wieder eine Unterbrechung, niemand auf den Zuschauerrängen wunderte es. Auf der Backstraight hatte sich #508-Bach neben #266-Quella gesetzt und 2-wide ging es auf Turn 3 zu. #266-Quella hielt seine Linie, aber #508-Bach leistete sich einen kleinen Fahrfehler. Kurz vor dem Turn lehnte er sich nur kurz an #266-Quella an und dies ließ seinen Wagen instabil werden. Ein Dreher ohne Fremdschaden folgte.

Runde 71. Beinahe wäre Renn-Feeling aufgekommen. #266-Quella kämpfte Runde um Runde mit seinem mobilen Untersatz. Es lief nicht so gut und er verlor in Turn 3 die Kontrolle über seinen Wagen.

Ein harter Einschlag in die Mauer war unvermeidlich und jene warf ihn querstehend wieder zurück auf die Strecke.



Runde 10. Kaum wieder unter Green Flag unterwegs wurde das Rennen erneut unterbrochen. Bei der Durchfahrt von Turn 1 hatte #592-Kurth kleinere Probleme und mußte notgedrungen auf den Apron ausweichen. Schnell fand er wieder zur Strecke zurück und setzte seine Fahrt fort.

Dessen verringerte Geschwindigkeit unterschätzte der folgende #263-Neumann und er setzte zur Notbremse an. Diese endete mit einem einfachen Dreher ohne weiteren Schaden.

Runde 22. Es lief gar nicht mal so schlecht für #480-Krakau, aber der Gedanke daran keinen Fehler machen zu dürfen ließ seine Konzentration schwinden.

In dieser Runde hatte er genug davon und blieb der Rennstrecke anschließend fern.

Runde 32. Wie schon zu Beginn des Rennens ersichtlich hatte #584-Goetzmann Probleme mit dem Setup. Auch bei einem Extra-Stop konnten seine Mechaniker das Problem nicht lösen und so kämpfte er rundenlang bis es ihn erneut aus der Bahn riß. Eingangs Turn 1 rutsche er weg und landete in der Mauer.

Diesmal machte er es richtig und ließ das Feld passieren. Während das Pacecar die Fahrer erneut einsammelte kam der Tow-Truck und holte ihn ab. Mit 2 verursachten Yellow Flags schlidderte er haar-scharf an einer Rennsperre vorbei.

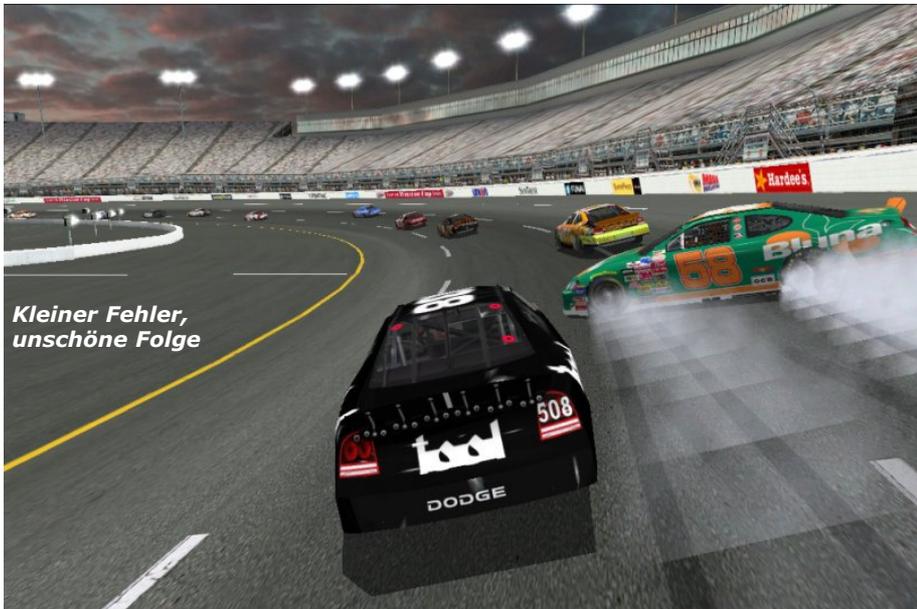
Der folgende #130-Gess passierte ihn sehr knapp inside und der genervte Rennleiter ließ die Yellow Flag einfach stecken. Vielleicht hatte er auch einfach bewußt weg-gesehen. #266-Quella nutzte der- weil die große Lücke und bog in die Box ein um das Cockpit auch gleich zu verlassen.

Dabei verlor er die Kontrolle über seinen Wagen und drehte sich. Die folgenden #966-Schroeder und #324-Heuer standen vor der Wahl: Outside oder Inside. #324-Heuer ging outside vorbei und traf die bessere Wahl. #592-Kurth drehte sich runter und forderte #966-Schroeder zum unkontrolliertem

Neumann schleunigst und ließ die beiden Kontrahenten sterbend zurück. Zwei Fahrer weniger im Feld auf einen Schlag.

Runde 90. Halbzeit des Rennens und Zeit um Bilanz zu ziehen. Bis hierher gab es 9 Yellow Flags und nur wenige Runden unter Green Flag. Dabei wurden jene durch einfache Dreher ausgelöst oder es kam zu groben Blechschäden gepaart mit verstorbenen Trieblingen. Von 28 gestarteten Fahrer waren nur noch 18 im Rennen, macht 10 unnötige Ausfälle. Auch waren schon einige wenige Zuschauer vom Zigaretten-holen nicht zurückgekehrt.

Runde 95. An Platz 5 liegend ver-suchte #14-Korbel Anschluß zu halten und übertrieb es ein wenig mit dem Gasfuß. Ausgangs Turn 2 konnte er einen Dreher noch früh-zeitig abfangen, hatte dadurch aber großen Speedverlust und blieb inside. #214-Mastria setzte sich außen neben ihn und so gin-gen beide in Turn 3 hinein. #14-Korbel blieb weit unten und ver-langsamte, durch den kleinen Schreck in Turn 2, zu sehr. Der fol-gende #949-Kirchner hat keine Chance, verformte ihm das Heck und schickt ihn in einen Dreher. Die folgenden Fahrer hatten große Mühe einen sicheren Weg zu fin-den. Nur wenigen gelang es und es gab eine kleine Rauferei ohne schlimme Folgen.



Kleiner Fehler, unschöne Folge

Runde 75. Unglaublich, wieder eine Unterbrechung. #294-Brockert lenkte in Turn 3 zu stark ein, kam ins Schlingern und mußte auf den Apron ausweichen. Der folgende #592-Kurth mußte deswegen stark abbremsen und sein Wagen stellte sich darauf quer. Während #294-Brockert vom Apron wieder auf die Strecke fahren wollte kam #592-Kurth von oben herab, verwehrte ihm mit einem Schubser den Platz auf der Strecke und ließ ihn statt dessen ungespitzt in die Boxenmauer knallen. Das über-stand der Motor nicht und so war sein Rennen vorbei. Glück hatte #592-Kurth, denn hätte er #294-Brockert nicht getroffen wäre er mit Sicherheit seitlich in die Mauer gerutscht.

aber gemeinsamen Kreiseln auf. Der neidische #67-Neumann wollte auch mitmachen und gesellte sich zu den beiden Verunfallten. Durch die neu eingebrachte Energie wurde #592-Kurth in #966-Schroeder geschoben und dieser Überschlug sich hart. Erschrocken über sich selbst trollte sich #67-



KURTH sorgt für Trouble

Runde 88. Viele klassische Dreher gab es bis zu diesem Zeitpunkt des Rennens. Doch nun bekamen die Zuschauer auch einige Kaltverformungen zu Gesicht. Auf der Frontstraight versuchte #592-Kurth inside an #177-Ritter vorbeizugehen, aber dieser hielt gegen und so mußte er sich wieder hinter ihm einordnen. Im Turn 1 war #592-Kurth dann zu nah dran und wollte nach unten ausweichen.

Trotz der erfolgten Yellow Flag entschied die ReKo hier auf Rennunfall.

Runde 97. Nicht jedem Interview stand ein Pilot bereit, so auch #508-Bach. Während das Pacecar die verbleibenden Fahrer um den Kurs führte und nötige Boxenaufenthalte absolviert wurden blieb er gleich drin und beendet kommentarlos das Rennen.

Runde 104. Fast schien es so, als ob das Rennen jetzt richtig starten würde, aber falsch gedacht. Während sich das vordere Feld keinen Zentimeter schenkte ging es auch weiter hinten ähnlich zu. Bei der Anfahrt zu Turn 3 setzte sich #263-Neumann inside neben #618-Just. Der Versuch ihn auszubremsten schien anfangs gut zu verlaufen, aber im Turn kam er dann zu hoch und schubste #618-Just in die Mauer. Eine weitere Unterbrechung war die Folge.

Runde 131. Kaum zu glauben. Bis zu dieser Unterbrechung lief das Rennen erstmals richtig lange unter Green Flag. #214-Mastria ging nach dem letzten Restart von Platz 3 aus ins Rennen und hatte sich nach etlichen Runden auf Platz 8 eingependelt. Dort fühlte er sich wohl. Doch eine Unachtsamkeit zerstörte die Hoffnung auf einen Platz in den Top10. Ausgangs Turn 2 war er zu tief und beim Herausbeschleunigen verlor er die Kontrolle über das Heck. Ein Dreher ohne Fremdschaden, aber mit viel Wut im Bauch war die Folge.

Runde 138. Beim letzten Besuch der Box nahmen es #214-Mastria und #949-Kirchner mit dem vorgegebenen Pit-Speed nicht so genau. Die Offiziellen waren eh schon sehr gereizt und so durften beide gleich zum Stop-and-Go reinkommen. #214-Mastria nahm es gelassen, doch #949-Kirchner hatte genug und verließ das Rennen.

Runde 147. Das Rennen schien zu laufen, doch #586-Piplat war mit seinem Setup doch nicht so zufrieden. Die vielen Unterbrechungen ließen es anscheinend zuerst nicht erkennen, aber immer wieder war er mit dem Korrigieren der Stabilität seines Wagens beschäftigt.

Ab und an war es schon fast eine Rettung in letzter Sekunde. Der Rengott konnte diesen verzweifelten Kampf nicht mit ansehen und schenkte ihm ein Disco.

Runde 159. Das Rennen lief zur Verwunderung der Offiziellen immer noch unter Green Flag. Die Zuschauer bekamen anscheinend doch noch das Rennen für das sie bezahlt hatten. An Platz 7 liegend hörte #177-Ritter auf einmal ein kurzes Kratzen und Rascheln über Funk ... dann vernahm er die erboste Stimme seiner Frau. Sie hatte dem Crew-Chief anscheinend das Funkgerät entrissen. Mit kurzen aussagekräftigen Worten teilte sie ihm mit, daß der kürzlich angereiste Besuch zu Hause nicht ewig wartet und zitierte ihn an die Box. Ungern beendete er das Rennen.

Runde 184. Die entspannte Ruhe auf den Zuschauerrängen wurde durch einen Unfall auf der Frontstraight urplötzlich unterbrochen. Mit einer weiteren Yellow Flag hatte niemand mehr gerechnet, es sollte aber die letzte Unterbrechung sein.

Er touchierte ihn leicht beim Überholen mit dem Heck und wurde durch ihn in einen Dreher geschickt. Ganz ohne Schuld war #130-Gess auch nicht, denn bei der Anfahrt zu Turn 1 verließ er leicht seine Linie nach unten. Die ReKo entschied hier auf einen Fehler beider Fahrer. #275-Espeter konnte mit Heckschaden weiterfahren. Für #130-Gess war nach einem imposanten Überschlag das Rennen zu Ende.

Runde 240. Die schwarz-weiß-karierte Flagge erlöste alle verbleibenden Fahrer und Zuschauer. Zu Beginn des Rennens, sofern man davon sprechen kann, sicherte sich #53-Kirsch 95 Runden in Führung. Doch zum Ende hin und unter Renntempo spielte #97-Lippert seine Überlegenheit aus und überquerte als Sieger, mit 99 Runden in Führung, die Ziellinie. Dahinter teilten sich #102-Herbstrieth und #289-Jonke jeweils exakt 20 Runden. Letztgenannter Pilot feierte in diesem Rennen seine erste Pole-Position in der DOM2. Nach einer verpatzten Qualifikation konnte #263-Neumann satte 17 Plätze nach vorne ins Ziel fahren.

PAPYRUS RACING NEWS

NASCAR RACING SERIES

S Lippert Shows Some Muscle At Richmond_2003

RACE STANDINGS		
1	#97 S Lippert	83.951
2	#102 N Herbstrieth	3.21
3	#243 T Boettcher	4.14
4	#53 D Kirsch	5.77
5	#289 K Jonke	8.87
6	#275 C Espeter	-16.92
7	#263 N Neumann	-17.37
8	#67 A Neumann	-17.86
9	#14 G Korbel	1L
10	#185 M Reumel	2L

HEARTACHE FOR #71
W Duenkel loses 13 positions en route to a 27th place finish

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

Auf Platz 5 liegend war #275-Espeter wenige Wagenlängen hinter zwei vorausfahrenden Kontrahenten. Durch die eine oder andere Überrundung kam er langsam immer näher, aber sein Blick war zu weit voraus und so übersah er irgendwie den direkt vor ihm fahrenden #130-Gess.

Hinter ihm kam #324-Heuer mit 10 Platzverbesserungen.

Jetzt aber genug, die Team-Trucks verlassen schon das Infield Richtung New Hampshire.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.nascar.strefa.pl / Replay

Endgültig! "Goodbye, DOM 3"

Prüfer gewinnt 24. und allerletzten Lauf der DOM Division 3 in Fontana

Im Jahre 2003 wurde die Deutsche Online Meisterschaft (kurz DOM) der German Nascar League gegründet, Anfang 2004 wurde sie in drei Divisionen unterteilt.

Und so fand am 12.02.2004 die Geburtsstunde der DOM 3 in Daytona statt. Den allerersten Sieg sicherte sich damals Roland Rauch, obwohl er zwischenzeitlich abgeschossen wurde und sich überschlug. Der Täter war kein anderer als Uli Prüfer, der Sieger des allerletzten DOM Division 3 Laufes.

Zwischen dem ersten und dem letzten Lauf lagen weitere 58 spannende Rennen, in denen sich die DOM Neulinge erstmals mit erfahrenen Fahrern außerhalb des Rookie Cups messen konnten, in denen Talente zeigen konnten, was sie draufhaben und in denen man einfach nur Spaß haben konnte.

Doch GTR und Live for Speed machen auch vor der GNL DOM nicht halt. Das alternde Meisterwerk von Papyrus lockt leider immer weniger Fahrer donnerstags abends vor das virtuelle Lenkrad. Die sinkenden Teilnehmerzahlen in DOM Division 2 und 3 führen nun dazu, dass diese beiden Ligen zusammengelegt werden, um wieder ein richtig volles Starterfeld zu bekommen.



Der letzte Start

Dass nur sieben Fahrer in California in der Division 3 starteten, zeigt, dass die Zusammenlegung der einzigen richtige Schritt ist. Fahrer Andre Kurth brachte es nach dem Rennen auf den Punkt: "Die Rennen der DOM 3 machen immer sehr viel Spaß, aber auf Dauer wird es mit so einer geringen Teilnehmerzahl doch langweilig."

Das Rennen selber war trotzdem spannend. Die Fahrer hatten sich etwas ganz besonderes ausgedacht. Um die DOM Division 3 ein letztes Mal zu ehren, hat Painter Torsten Brandt für jeden Fahrer ein spezielles Auto designt, mit denen der DOM 3 die letzte Ehre erwiesen wurde."



Die Särge rollen

Bei heiterem, angenehmem Wetter machte Uli Prüfer schon im Training mit starken Zeiten auf sich aufmerksam und schnappte sich in der Qualifikation die Pole Position vor Andre Kurth, Steffen Piplat und Sebastian Bach.

Uli Prüfer konnte schon früh einen geruhsamen Vorsprung auf Andre Kurth herausfahren, der wiederum konnte sich von den restlichen fünf Fahrern absetzen.

Doch während Prüfer seinen Vorsprung weiter ausbauen konnte, musste Kurth mit Schrecken ansehen, dass Steffen Piplat und Patrik Krakau langsam aber sicher den Vorsprung abknabberten und in der 36. Runde setzte Piplat sich an die zweite Position.



Großer Andrang in der Box

In der 43. Runde kamen mit Bach und Götzmann die ersten beiden Fahrer zum Boxenstopp, Piplat pitetete in der 51. Runde als letzter.

Die Jagd durch Fontana ging weiter, ehe Bach mit einer großen Rauchfahne die erste und einzige Gelbphase des Rennens, sowie gleichzeitig die allerletzte DOM 3-Gelbphase auslöste. Diagnose: Kupplungsschaden.

Nach der Gelbphase das gleiche Bild: Prüfer vorne, Krakau, Kurth und Brandt mit Respektabstand. Götzmann auf Platz fünf lag bereits eine Runde zurück, Piplat musste das Rennen nach einem Defekt an der Isolierung aufgeben: "Mir hat es quasi die Füße weggebrannt. Ich hab etliche Brandblasen an den Füßen, die Isolierung zwischen Motorraum und Fußraum wurde beschädigt. So musste ich leider aufgeben", sagte ein sichtlich enttäuschter Steffen Piplat, ehe er zurück zum Team Transporter humpelte.



Uli Prüfer: Der letzte DOM 3 Sieger

Bis ins Ziel veränderte sich das Klassement nicht mehr. Prüfer feierte seinen ersten Saisonsieg, er hatte am Ende über 30 Sekunden Vorsprung. Krakau wurde zweiter, wenn auch nur knapp vor Kurth; Brandt und Götzmann belegten die weiteren Plätze.

So endete das letzte DOM Division 3 Rennen. Die meisten Fahrer werden wir in der DOM Division 2 und vielleicht auch bald Division 1 oder ganz anderen VR Ligen wieder sehen. Festzuhalten bleibt:

An die DOM Division 3 wird man sich noch lange erinnern...

Text: Steffen Piplat
Bilder: Torsten Brandt
(Chergo Zelfo, Conrad Wegener)

Martin Thiemt gewinnt mit 250 Führungsrunden

23. Rennen der ersten DOM Division auf dem Shorttrack von Bristol/Tennessee mit wenig Yellow-Unterbrechungen

Martin Thiemt gewann das 23. Saisonrennen auf dem Bristol Motor Speedway bei Nacht. Schon in der Qualifikation stellte er seinen Chevrolet auf die erste Startposition und führte im Rennen jede, der 250 Runden an. Ständiger Verfolger Volker Hackmann bekam keine Gelegenheit Thiemt zu überholen und musste sich am Ende mit dem zweiten Rang abfinden. Die erste Division durfte zufrieden sein. 27 Fahrern und nur sechs Unterbrechungen, ist eine sehr gute Leistung.

Am 25. August wurde zum zweiten Mal auf dem Motor Speedway von Bristol gefahren. Mit einem Unterschied: Diesmal fand das Rennen bei Nacht statt. Große Scheinwerfer beleuchteten die 0.533 Meilen lange Betonpiste. Ebenfalls eine Besonderheit sind die extrem geneigten Kurven. Deren Banking beträgt jeweils 36°. Da kann noch nicht einmal Daytona mit 31° mithalten. Die kurzen Front- und Gegengeraden sind immerhin noch 16° geneigt. Eine Runde dauert hier lächerliche 15-16 sek.

Beim ersten Rennen im März zeigte die höchste Division eine eher mäßige Vorstellung mit elf Gelbphasen.

Im Qualifying gab es zwei schnelle Runden zu drehen. Martin Thiemt setzte, bei bewölktem Wetter und 83° Fahrenheit, mit 15.465 die Bestmarke und verwies Reinhard Frey mit 0.061 sek Rückstand auf den zweiten Startplatz. Dahinter wurde es eng. Mister Straffrei Sven Mitlehner war mit 15.533 sek, genau zwei Tausendstel schneller als Kay Mühle, der die zweite Startreihe komplettierte. Noch Schnellster im Practice, startete Volker Hackmann im Rennen nur von der fünften Position.

Im Rennen kühlte es auf 79°F ab und die Wolken verzogen sich. Unter sternklarem Himmel wurde das Rennen problemlos gestartet. Die Fahrer verhielten sich diszipliniert und so gab es nur zwei, drei Überholmanöver.

Besonders ärgerlich ist es aber, wenn man von hinten startet. Denn kaum fällt die grüne Flagge, erscheint nach ein paar Runden



Schymura dreht sich in Kurve vier

auch schon die Führungsgruppe. So geschehen wurde Horst Schumann erst auf den letzten Platz durchgereicht und stand dann nach sieben Runden schon zur ersten Überrundung bereit. Doch er hatte nichts anderes erwartet, wie man vor dem Start lesen durfte: "Ich wünsche dann mal ein fröhliches "Pass Left" fürs Rennen! :)"

Bei der Überrundung von Michael Schymura wurde dann auch die erste Caution ausgelöst. Schymura machte zwar artig in Kurve drei und vier Platz, geriet aber ausgangs der Kurve ins Rutschen und drehte sich nach innen. Arnulf Köhler, der zwei Wagenlängen dahinter fuhr, trat so stark auf die Bremse, dass es ihn ebenfalls drehte. Ohne ernsthaften Schaden, stellte Schymura seinen Pontiac ab und verschwand. Köhler fuhr tapfer weiter.

In dieser Gelbphase erwischte es Mühle auf P3 liegend mit einem Disconnect. Als 26. und satten elf Runden Rückstand nahm er das Rennen wieder auf, um noch das Beste aus seinem Pech zu machen.



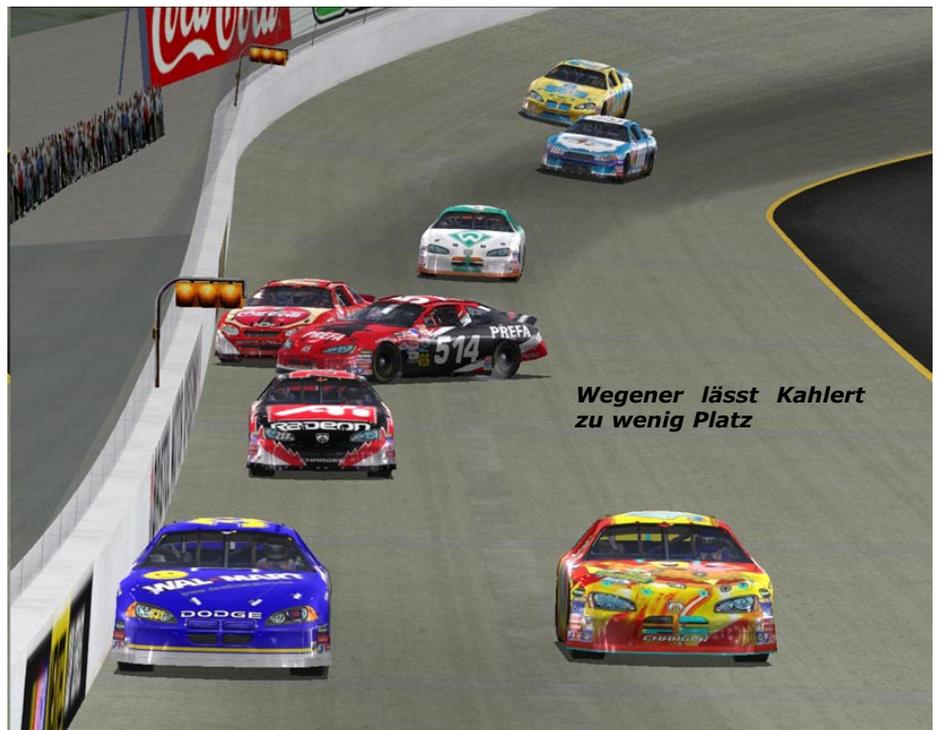
Sieger Thiemt biegt in die erste Kurve

Bei einer so frühen Unterbrechung, sah sich niemand gezwungen die Box aufzusuchen. Auch ein Grund war sicher, dass man in Bristol nur sehr schwer überholen konnte. Der Vordermann musste schon einen Fehler machen, um sich vorbeizquetschen.

Der Restart erfolgte in der 25. Runde. Nach nur vier weiteren Runden, die zweite gelbe Flagge. Auf Platz zwei liegend, berührte Frey in Kurve vier den Apron, was ihn beim rausbeschleunigen nach innen riss. Dort prallte er gegen die Mauer und rollte rückwärts wieder auf die Strecke. Hätte er nach dem Maueranschlag konsequent die Bremse getreten, wären ihm vielleicht die 30 Strafpunkte erspart geblieben. Entnervt stieg er aus seinem Stockcar und flog zurück nach Österreich. Nur dieses kurze Statement konnten ihm die Reporter noch entlocken: "Mann soll nicht fahren - schon gar nicht Bristol - wenn man nicht bei der Sache ist."

Auch dieses Mal bekamen die Boxencrews nichts zu tun. Sprit hatten alle Fahrer, für noch ca. 150 Runden.

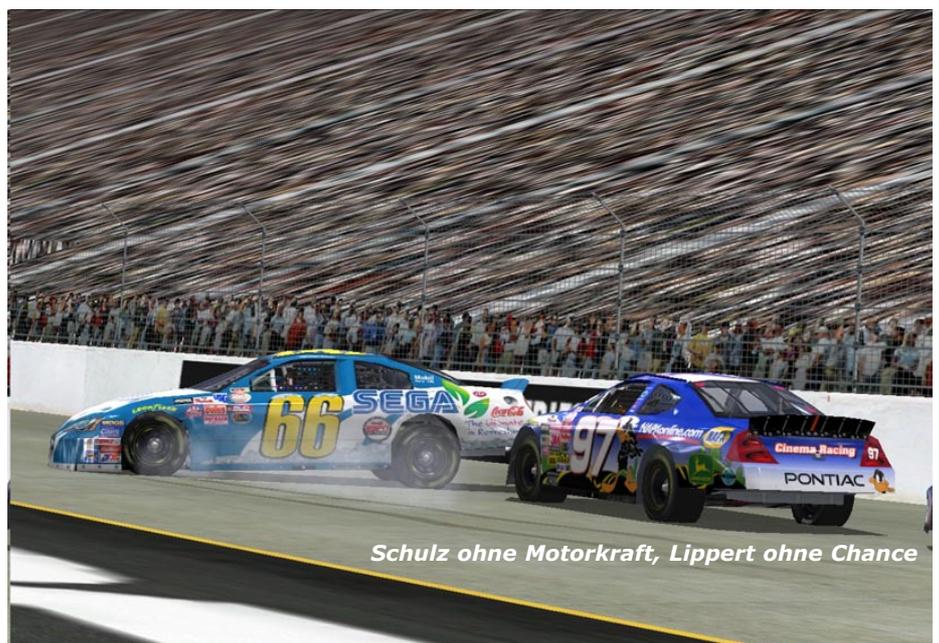
In Runde 34 der zweite Restart. Die Fahrer spulten ihre Runden ab und die Lapper machten fair Platz. Nach 54 Runden wurde es zwischen Dirk Wilke und Schumann jedoch zu eng. D. Wilke verlor in T4 kurz die Kontrolle und rutschte nach außen gegen die Wand. Schumann, der auch "outside" fuhr, sah zu spät, dass D. Wilke sehr langsam wurde und schubste ihn unfreiwillig an. Nun kam noch Conrad Wegener ins Spiel, der nach einem rundenlangen Fight gerade an Jens Bartram vorbeikam, nun aber nicht mehr ausweichen konnte und D. Wilke am Hinterreifen traf. Dieser kreiselte durch den zweiten Stubser mit dem Heck gegen die Boxenmauer, welches dadurch stark eingedrückt wurde. Wegener trug leichten Front- und Heckschaden davon. Das seltsame dabei war, das die Nascar-Offiziellen keine Notwendigkeit sahen, die gelbe Flagge zu schwenken. Stattdessen wurde munter weitergefahren. Mehr oder weniger. Denn anscheinend hatte Wegener eine Menge Wut im Bauch und wollte so schnell wie möglich wieder nach vorne. Bis zur 64. Runde.



Wegener lässt Kahlert zu wenig Platz

Wegener fuhr eine Zeit lang hinter seinem Teamkollegen Jörg Kormany, bis sie auf Alf Kahlert aufliefen. Kormany ging in Kurve eins an Kahlert vorbei, Wegener wollte es in Kurve zwei versuchen. Dabei fuhr er jedoch zu weit oben und schob Kahlert in die Mauer. Diese schickte ihn zurück und drehte Wegener um, was die dritte Yellow auslöste. Wegener fuhr auch diesmal weiter, Kahlert stieg aus seinem Coca-Cola-Chevy und beendete damit das Rennen. Wegener später: "Irgendwann war ich dann hinter Jörg, der Alf überholte."

Leider war ich etwas zu weit weg um gleich mit durchzurutschen. Also in T1/2 vorbei. Dabei komme ich blöderweise ausgangs Kurve zwei zu weit nach oben und drück Alf in die Wand, werde dabei aber selber gedreht. Sorry Alf wenn das dein Rennende war." Einige Fahrer nutzten die Gelegenheit um auf neue Reifen zu wechseln, Sprit nachzutanken oder ein paar Dellen auszubeulen. Restart Runde 68. Thiemt und Hackmann fuhren gleich vorne weg, wobei sich Thiemt nach 85 Runden einen kleinen Vorsprung herausgefahren hatte.



Schulz ohne Motorkraft, Lippert ohne Chance

Dieser schrumpfte aber gleich wieder bei den ersten Überwindungen. Sven Mitlehner und Andreas Wilke konnten dieses Tempo nicht mitgehen und hielten sich zwei bis drei Sekunden dahinter.

Dieser Stint war der "grünste" an diesem Abend. Knapp 80 Runden rasten die Fahrer, was ihre Chevys, Dodges, Fords und Pontiacs hergaben.

Die Spitze war noch kein einziges Mal in der Box und der Tankanzeiger wanderte gen Null. Doch in der 140. Runde wurde die erlösende gelbe Flagge geschwenkt. Thorsten Schulz (P18) fuhr aus Kurve vier heraus plötzlich langsamer, womit der hinter ihm wartende Stefan Lippert überhaupt nicht rechnete und Schulz umdrehte. Man vermutete, dass Schulz' Motor einfach ausging, dies wurde aber bis heute vom DIHL Racing Team nicht bestätigt. Schulz beendete daraufhin sein Rennen.

Die meisten Fahrer gingen nun natürlich an die Box. Bei der Boxeneinfahrt fuhr Kormany vor dem Pacecar über die Boxenlinie und erhielt die schwarze Flagge. Dabei lag er als Neunter und Letzter in der Lead Lap.

einen harten Zweikampf hatte, übernahm seine zwölfte Position. Sechs Runden später die fünfte Yellowflag des Rennens. Bernhard Kämmerer und David Kubitschek trafen sich in T2. Kämmerer sagte später wie es dazu kam: "Leider eine blöde Aktion mit David, bin mal gespannt was da rauskommt! Aber meiner Meinung nach hast du die Kurve nicht vernünftig erwischt und kommst leicht nach oben. Ich klebe eigentlich die ganze Zeit unten am Apron, und in dem Moment wo ich dann neben dich komme, ziehst Du halt runter... Blöd gelaufen, aber ehrlich gesagt bin ich mir eigentlich nach mehrmaliger Replaybetrachtung dann doch keiner Schuld bewusst." So sah es auch die ReKo. Minus 40 Punkte und ein eingedrücktes Heck für Kubitschek. Auch diese Unterbrechung nutzten wieder ein paar Fahrer um für die letzten 60 Runden gerüstet zu sein.

eins. Dort gab er Kormany einen in die Seite, Wegener konnte noch innen ausweichen, aber für Münchrath war kein Raum mehr und er traf Lippert volle Breitseite. Für Lippert war das Rennen daraufhin vorbei:



Lippert schmeißt seinen siebten Platz weg

"War ein schönes Rennen, abgesehen von zwei Szenen. Die erste kam kurz bevor viele Lead Lapper zum pitten unter grün gehen hätten müssen. Ich war hinter Thorsten, der irgendwie nicht aus T4 herausbeschleunigen wollte.

Ich bin nur noch gerollt, kein Gas, und trotzdem hat es nicht mehr gelangt. Bremsen ging auch nicht, hinter mir hing Stefan direkt am Bumper. War eine ausweglose Situation. Die zweite Szene kam 20 Runden vor Schluss, als ich meinen sicheren siebten Platz in die ewigen Jagdgründe geschickt habe.

Irgendwie hab ich hinter Martin etwas die Nerven verloren. Kleiner Rutscher, große Wirkung. Sorry Jörg und Sven und alle anderen Betroffenen. Zum Glück hat's wohl bloß mir den Motor ausgehaucht..."

Das bedeutete einen knapp 30 ründigen Schlusssprint. A. Wilke startete gleich nach dem Restart einen Angriff auf Mitlehner und fuhr erfolgreich auf P3. Auch Steinbichler wollte noch ein paar Plätze gutmachen. Bei elf to go schnappte er sich den sechsten Schrader, kam aber drei Runden später zu schnell aus Kurve vier und rammte die Boxenmauer. Wieder nur drei Runden später war er wieder dran und ging auch prompt vorbei. Nun war nur noch Bayer vor ihm.



Kubitschek löst die fünfte Yellow aus

Der Restart erfolgte in der 145. Runde. Viele kleine Gruppen bildeten sich, dafür gab es kaum Überholmanöver.

Nach 180 Runden eine Schrecksekunde für Bartram. Die Überwindung vom Leader stand an, wobei sich Thiemt und Bartram zu nahe kamen. Ausgangs der zweiten Kurve wurde Bartram nach außen gedrängt und knallte leicht mit dem Heck gegen die Mauer. Wegener, mit dem er davor wieder

Aber auch hier gab es wieder Probleme beim Pitten. Riedler und Mühle mussten wegen einer Black Flag noch mal in die Box. Vorne führte weiterhin Thiemt vor Hackmann, Mitlehner und A. Wilke. Dahinter folgten Bayer, Steinbichler, Lippert und Schrader. Doch Lippert blieb nicht mehr lange auf diesem Platz. Nach 226 Runden verlor er auf der Start/Zielgeraden die Kontrolle und rutschte vom Apron nach oben in Kurve

Gerade als die weiße Flagge geschwenkt wurde, sahen die Zuschauer einen gelben Chevrolet auf der Frontstretch absegeln. Was war passiert? Steinbichler gab Bayer einen Schubser, der sich daraufhin wendete. Dadurch verlor Bayer zwei Positionen. Auch Jens Bartram machte kurz vor Schluss noch einen Platz gut. Er ließ bei der vorletzten Unterbrechung noch mal alle Reifen wechseln und konnte so Wegener seinen zehnten Platz übernehmen.



Den Sieg schnappte sich natürlich Martin Thiemt. Vor dem Rennen meinte er noch: "Aber hier eine Pole? Wie unwichtig ist die bitte..." Anscheinend ziemlich wichtig, denn mit 250 Führungsrunden und dem Sieg bekam er noch mal 15 Extrapunkte. Zweiter wurde Tabellenführer Volker Hackmann. Auf dem dritten Rang landete Andreas Wilke vor Sven Mitlehner und Martin Steinbichler. Die TopTen komplettierten Stefan Schrader, Matthias Bayer, Torsten Eberius (-1Lap), Benny Lömpke (-1Lap) und Jens Bartram (-2Laps). Schnellste Rennrunde wurde mit 15.619 in der 30. Runde von Kay Mühle registriert. Den größten Sprung machte Björn Struckmeier. Von 27 gestartet arbeitete er sich bis auf den 13. Platz.

Kommentare:

Horst Schumann: "Für mich ein durchschnittliches Bristol-Rennen. Das übliche Gelaber vom Spotter (inside, stay high, keep high, here comes the leader, etc., etc.) und

schön weit außen gefahren und die Wand geschrubbt. Bis auf das nicht genügende Bremsen hinter Dirk nach seinem Wallride. Beim Replay-Schauen habe ich eben noch bemerkt, dass ich mich noch bei Conrad entschuldigen muss, dass ich Dirk in seine Richtung geschubst habe. Tut mir echt leid. Euer beider Rennen wäre ohne das Anschieben sicher besser verlaufen. Absolut faszinierend, dass dabei keine Yellow rauskam. Ist ungefähr so realistisch umgesetzt

wie die Auswärtigen von cloudy bei Nacht."

Jens Bartram: "Was für eine Horror-Strecke. Qualy, ging heute überraschend gut. Und das war wohl hier und heute, gleich mal sehr wichtig. Danach, mehr oder weniger "loc-

ker" meine Runden gedreht. Bis die ersten Yellows kamen und so etwas Abwechslung brachten. Komisch war eine Szene, wo zwei, drei Wagen sich vor mir gedreht haben und ich sicher war, das gibt eine Yellow. War aber nicht so. Viel mehr gab es bis dahin und auch eine ganze Zeit danach für mich nicht zu bestaunen. Dafür gab es am Ende noch einige Action für mich. Bin halt während der letzten Yellow noch mal an die Box. Wusste kurz danach nicht, ob das so klug war. Aber als ich fünf Wagen vor mir den Wegener in der Anzeige gesehen habe. Dachte ich mir da geht vielleicht doch noch etwas. Und so kam es in den letzten Runden halt zum Fight mit ihm um Platz zehn. Da haben meine neuen Reifen ihre Aufgabe bestens erfüllt. Das war mit Abstand das "Highlight" für mich im Rennen."

Bernhard Riedler: "Hm, auf Bristol hab ich mich mit dem DOM2 Sieg im Rücken schon gefreut. Das Rennen lief auch wie erwartet, geduldig zwischen zehn und 15

gefahren bis, ja bis ich den dümmsten Bristolfehler schlechthin machte, und unter gelb beim pitten überholte. Ohne diesen Fehler hätte ich mit den Herrn Bertram und Wegener um Platz zehn kämpfen können, so muss ich mich. bei ihnen entschuldigen, dass ich mich da am Schluss eingemischt habe, aber ich habe versucht David K. noch zu erwischen. Das wäre mir ja ohne euch Bremsklötze auch gelungen. So war's am Ende P 15. Auch okay. I like Bristol!"

Dirk Wilke: "Horst hat mir am Ende seinen Platz überlassen, weil er mir am Anfang nach meinem Wallride einen nett gemeinten Schubs gegeben hat in dessen Folge sich mein Car in einen Compact transformierte - trotzdem wäre diese Geste aber nicht notwendig gewesen. Bin gestern nach vier Stunden Autobahn direkt in die happy hour eingestiegen und hab's langsam angehen lassen, weil der direkte Umstieg vom Auto ins "Rennauto" doch anfangs mit mangelndem Gefühl für die Pedalerie belohnt wurde - es lief aber trotzdem recht gut, bis ich von einem Auswärtsdrang des Hecks überrascht wurde und der entsprechende Abfangversuch mit dem erwähnten Wallride endete.

Da kein gelb kam hieß das gleich 7 laps down bis der Karren repariert war. Nur leider hab ich Wedge in die falsche Richtung verstellt und der Greenstint war Bristol untypisch lang - das folgende Fahrverhalten, hat mich hellwach gemacht. Eigentlich wollte ich nur bis 50% fahren, um mein viertes straffreies voll zu kriegen, aber dann packte mich doch der Ehrgeiz, sehen zu wollen, ob ich die Karre doch wieder fahrbar bekomme - im letzten Stint hatte ich dann sogar wieder ein erträgliches Fahrverhalten und die Rundenzeiten gingen auch etwas runter. Insgesamt hab ich zwar kein gutes Ergebnis erzielt, aber mit dem wedgeverdrehten Car, als Dauerüberholer rumzurollen ohne jemanden zum stolpern zu bringen, war ja auch irgendwie eine Herausforderung - hat auch gut geklappt, nur Jörg war mein Dodge wohl immer noch zu breit und er hat mir zweimal im vorbeifahren eine gehauen."

Aus Bristol Conrad Wegener

Andreas Wilke siegt beim DOM-GPL Lauf Watkins Glen

Wilke verringert Rückstand auf Saupe, Entscheidung in Spa

Am Ersten Septemberwochenende stand der 6. und vorletzte Lauf zur DOM-GPL in Watkins Glen an. Die beiden Titelkonkurrenten Andreas Wilke und Marco Saupe traten wie die meisten anderen Piloten im Brabham Repco an. Einige der wenigen Ausnahmen waren z.B. Alex Marx im Lotus und Rene Beitz im Ferrari. Einige derjenigen Fahrer die man immer zu Podiumskandidaten zählen muss wie Olli Reinhold und Marcus Jirak konnten leider aus privaten Gründen nicht antreten.



Häufiges Bild in Glen: Rennende im Loop (hier Chapman)

Der erste Qualifikationslauf wurde zur Beute von Marco, der sich klar vor Martin Engel und Andreas Wöhlk durchsetzen konnte.

Lauf zwei ging ähnlich deutlich an Andy. Dahinter sahen Timo Föllner und Peter Neuendorf die Zielflagge. Da Andy 5 Sekunden schneller war als Marco, war er damit auch der Gesamtsieger der Qualifikation, was ihn in der Gesamtwertung einen Punkt gegenüber Marco einbrachte.



Sieger des Rennens: Andreas Wilke

Der Start zum Hauptrennen brachte keine nennenswerten Veränderungen, Andy ging an die Spitze und begann sich konstant von Marco abzusetzen. Timo konnte sich am Rennbeginn an Marcos Heck festsetzen, musste aber nach einigen Runden ebenfalls abreißen lassen.

Eberhard konnte sich an Timo heranarbeiten, aber der konnte sich im weiteren Rennverlauf wieder absetzen. Weiter hinten gelang es Andi Wöhlk die Lücke zu Ralf Ebert zu schliessen, und er folgte dem Honda in der zweiten Rennehälfte wie ein Schatten, es gelang ihm aber nicht vorbeizugehen.



Rang Zwei und noch Tabellenführer - Marco Saupe

In den ersten Runden waren mit Mick Chapman und Thorsten Kaul zwei frühe Ausfälle zu beklagen. Auch Rene Beitz stellte seinen Wagen früh ab. Eberhard Mulack konnte die Überlegenheit des Lotus in der Zwischenzeit ausnutzen um sich auf Rang 4 vorzuarbeiten. Nach einem Fünftel der Distanz fiel auch Peter Neuendorf aus, die verbliebenen Fahrer sahen allesamt die Zielflagge.

Flagge. Andy konnte damit weitere 5 Punkte aufholen, so dass der Abstand zwischen Marco und Andy vor dem Saisonfinale nur 12 Punkte beträgt. Für Spannung ist also gesorgt. Der Lauf am 2.10. wird wie alle GPL-Ligarennen natürlich über GPLTV zu verfolgen sein.

Marco Saupe

Bild unten: Podium für Timo Föllner



Wilke gegen Rauch im Land der aufgehenden Sonne

Wilke baut Vorsprung im 11. Lauf zur GRRL CS weiter aus

Die Protagonisten des GRRL Championships hatten sich in Suzuka, Japan bei kühlen Temperaturen und heftigen Wind eingefunden. Der 5,8 km lange Kurs in Form einer Acht, gespickt mit einer Vielzahl von Kurven, ist als reifenmördernd bekannt, dementsprechend wichtig in der Verbindung mit den tiefen Temperaturen ein optimales Setup.

Sprint

Im Qualify zum Sprint herrschen satte 17°C und es ist bewölkt. Andreas Wilke stellt seine BRD Sauber wie gewohnt auf Platz 1 ab, eine Zeit von 1:47:521 sichert ihm die Pole. Roland Rauch daneben auf P2 mit 682 Tausendstel Rückstand, Rainer Kreuzer steht gemeinsam mit Manuel Rauch in Reihe 2. Jens Weimer und Udo Streit teilen sich Reihe 3. Wo sind Saube und Fürstner (3er und 4er in der Meisterschaft)? Nun, Fürstner hatte nur die 8-schnellste Zeit gedreht und Saube hatte es gleich gar nicht probiert.

Als die grüne Flagge fällt beschleunigen Roland Rauch und Wilke gleich gut und so muss Wilke den

innen fahrenden Rauch passieren lassen. Der Rest des Feldes kommt gut sortiert durch die ersten Kurven und somit führt Roland Rauch vor Wilke, Kreuzer, Manuel Rauch, Weimer und Streit. Ausgans der Haarnadel verliert Wilke für einen kurzen Augenblick das Heck und schon ist Kreuzer durchgeschlüpft und hält somit Platz2.

Spoon Corner: zweifelsohne eine der fieseren Kurven in Suzuka und schon in Runde 1 gibt es die ersten Opfer zu beklagen. Streit kommt zwischen den 2 Kurven auf die Curbs, Fürstner versucht innen vorzugehen, ein Pendler seines Hecks treibt ihn jedoch genau in die Seite von Streits Jaguar. Der vollführt ganze 6(!) Überschläge, bis er wieder zum Stillstand kommt. Eingedrücktes Dach und schwerer Ölverlust, das Ende für Streit in Runde 1.

Fürstner kommt unbeschädigt davon reiht sich auf Platz 8 wieder ein, Platz 6 erbt Graf. Auch für Kroeger ist das Rennen in Runde 1 vorbei, nach einem Anschlag in der Startphase stellt er seine Green Hornet mit Pleuelbruch in der Box ab.

Eingangs der 2. Runde führt der Milka Jaguar von Roland Rauch bereits mit 3 Sekunden, dahinter eine 4er Kampfgruppe mit Kreuzer, Wilke, Manuel Rauch und Weimer.



Auf Platz 6 Graf, dicht gefolgt von Saube. Wilke macht nun richtig Druck auf den vor ihm fahrenden JackDaniels Sauber, in der Haarnadel kommt er zwar neben Kreuzer aber nicht vorbei.



In Spoon corner erwischt der BRD Sauber dann den besseren Ausgang und so kann sich Wilke auf der langen Geraden vor Kreuzer setzen.

In Runde 4 dann grosses Drama: Roland Rauch dreht sich in der Schikane und Wilke ist nur 5 Sekunden hinter ihm. Roland Rauch wendet noch vor Wilke, sein Vorsprung ist eingangs der letzten Runde aber nur mehr 1 Sekunde. Weiter hinten kann Saube auf der Zielgeraden endlich an Graf vorbei gehen den er bereits seit Runde 2 wie ein Schatten folgte. Saube somit auf Platz 6.



Runde 5: In der Haarnadel ist Wilke dicht dran an Rauch, der verliert ausgangs sein Heck, es kommt fast zur Kollision. Wilke lässt nicht locker, doch Rauch macht bis ins Ziel keine Fehler mehr, verteidigt geschickt seine Linie und gewinnt mit 0.258 Sekunden Vorsprung. Dahinter Rainer Kreuzer auf Platz 3. Die Plätze 4-6 belegen Manuel Rauch, Jens Weimer und Marco Saupe. Wilke kassiert die Punkte für die schnellste Runde mit 1:47:737, somit gleiche Punktezah für Wilke und Rauch im Sprint.

Rennen

Eingangs des Quailfy zum Hauptrennen liess sich dann doch die Sonne etwas blicken und es herrschten angenehme 21°C, leider nahm auch der Wind zu, der mit Böen bis 23mph über die Strecke blies. Trotz fanatischer Rauch-Fans, die mit Stimme und Plakaten ein "Wilke, go home!" fordern, auch hier wieder das gewohnte Bild: Wilke P1 mit 1:46:390, Kreuzer auf Platz 2 bereits mit über einer Sekunde Abstand. Dahinter Roland Rauch und Marco Saupe in Reihe 2, Fürstner (diesmal klappt es) und Weimer teilen sich Reihe 3.

Die 12 Fahrer nehmen Ausstellung hinter dem Pacecar und los gehts. Und gleich beim Start wird einiges geboten. Noch bevor die grüne Flagge fällt dreht sich Graf am Ende des Feldes, Kroeger passiert den am Streckenrand stehenden Jaguar, wird aber gleich darauf aufgefordert die Nr 622 wieder vorbei zu lassen. So bleibt Kroeger nichts anderes übrig als auf Graf zu warten, während der Rest der Wagen auf Kurve 1 zustürmt. Kreuzer erwischt einen schlechten Start, Roland Rauch geht sogleich aussen vorbei und zuckt kurz nach innen, bleibt aber dann doch hinter Wilke in Turn1. Dahinter läuft Manuel Rauch auf Fürstner auf, und schießt sich selbst in die Mauer.

Er kommt wieder auf die Strecke, ist jetzt aber nur noch 11ter.

Eingangs der 2. Runde haben sich 2 Gruppen gebildet, die Führungsgruppe von den Plätzen 1-6 und der Rest des Feldes angeführt von Schulz. Im Verlauf der Runde können sich Wilke und Roland Rauch absetzen, Kreuzer kann ihnen nicht ganz folgen, vergrößert aber seinen Abstand zu dem Packet Saupe-Fürstner-Weimer.

Dieses Paket leifert sich in den folgenden Runden einen tollen Dreikampf, die Wagen laufen innerhalb von 2 Sekunden um den Kurs. Inzwischen besucht Arthur Seiverth die Box, ein heftiger Einschlag in den Eses zwingt ihn dazu, die Crew schraubt zwar fleissig, der Sauber sollte die Box aber nicht mehr verlassen, das Aus in Runde 4.

rund, Fürstner kommt ein paar Kurven später aufs Gras, lässt dann noch mit einem weiten Ausweichmanöver Schulz passieren und verschwindet kurze Zeit später mitten auf der Geraden. Ob Absicht oder Disco war aus dem vorliegenden Material nicht zu klären. Durch den Ausfall von Fürstner rückt Manuel Rauch auf Platz 6 vor.

Anfangs Runde 8 lagen zwischen dem 1. und dem 6. bereits 22 Sekunden, alleine Roland Rauch hatte seinen Gegner direkt vor sich. In Runde 9 war dann das Rennen für Udo Streit vorbei. Er hatte auf Platz 8 liegend seinen Bluna Jaguar unter der Brücke in die Mauer gefeuert - Aufhängungs und Motorschaden - keine Chance das Rennen fort zu setzen.

In den folgenden Runden lassen die Rauchs aufhorchen.



Wilke führt das Feld, Rauch und Kreuzer dahinter

In der 6. Runde dann ein Fahrfehler von Fürstner, Im Versuch sich näher an Saupe heranzubremesen, geht er zu schnell in die erste Kurve und muss in den Kies. Er kann aber schnell wieder auf die strecke und verliert nur einen Platz. Somit Weimer auf P5. Fürstner vertut sich in Runde 7 eine Kurve später wieder, und diesmal gehts in die Mauer. Fortan läuft der Red Bull Sauber nicht mehr

Manuel Rauch auf Platz 6 kommt immer näher an Weimer heran und Roland Rauch lässt den Führenden Wilke auch nicht ziehen. Beide müssen aber vorläufig hinter ihren Konkurrenten bleiben. Dann dreht sich Manuel Rauch in der 12. Runde und ist am Ende der Runde 9 Sekunden hinter Weimer.

In Runde 13 stehen dann die ersten Überrundungsmanöver an

und gleich beim ersten gehts schief. Das Führungsduo läuft vor der Schikane auf den Swatch Jaguar von Graf auf, der wählt auch gleich die Aussenlinie und lässt Wilke vorbei.

Nach dem Rennen befragt gab Kreuzer folgendes zu Protokoll: "So ab Lap 13 - 14 wurde die Kiste richtig seltsam zu fahren. Heftigstes Untersteuern wechselte sich mit ebenso überraschenden

Nur konnte ich mich diesmal wenigstens allein in den Kies verabschieden. Danach ging's von hinten wieder nach vor bis auf P6. Also ich dann an Jens dran war, wollte ich dann in T2 ne Spur zu viel. Der Dreher war dann bereits die Entscheidung. Leider. Platz 4 hätte ich mir schon zugetraut. Aber naja."

Ebenfalls in Runde 15 hat Roland Rauch Pech, er verliert seinen 5. Gang. Somit sind nur mehr 1:50er Zeiten drin, Wilke scheint das Rennen von da an zu kontrollieren. Roland Rauch: "Hab mir gerade die Laptimes angesehen und ich hab mich gewundert, warum Wilke nicht schneller davonziehen konnte. Ich war NUR 5-7 Zehntel pro Lap langsamer. Hoffentlich macht Wilke auch mal nen Fehler oder knackt das Getriebe, so machts keinen Spaß."

Also änderte sich bis ins Ziel von da an nichts mehr, Andreas Wilke auf BRD Sauber siegt vor Roland Rauch im Milka Jaguar, Marco Saupe im Martini Sauber wird Dritter. Rainer Kreuzer trotz Reifenproblemen auf 4, dahinter Manuel Rauch und Thorsten Schulz. Wilke hatte die schnellste Rennrunde, allerdings nur 8 Hunderstel vor Roland Rauch.



Saupe, Fürstner und Weimer im Kampf um Platz 4

Danach zieht Graf wieder nach innen, nicht ahnend dass Rauch auch schon da ist. Es kommt was kommen muss, Rauch fährt dem langsameren Graf ins Heck. Gottlob keine Blechschäden, aber Roland Rauch kann nach dem Stupser die Schikane nicht optimal nehmen und verliert 1 Sekunde auf Wilke.

Übersteuern ab. So konnte Marco noch ranfahren. Als ich dann in der Spoon Kurve kurz mal den Kies inspiziert hab, war der olle Sachse natürlich vorbei. Konnte zwar nochmal bis auf 3 Sekunden ranfahren, das wars dann aber auch. Mit den Reifen auch.

In Runde 15 dann grosse Fragezeichen an der JackDaniels Box. Der an 3ter Stelle liegende Kreuzer hat soeben in einer Runde 6 Sekunden an Vorsprung eingebüsst, es war jedoch kein Steher oder Dreher zu beobachten gewesen. Verdutzt stellt der Crewchief eine 1:55er Rundenzeit fest, Saupe fährt zu diesem Zeitpunkt 1:50er Zeiten. In der Telemetrie ist nichts auszumachen und eine Runde später fährt Kreuzer dann auch schon wieder eine Rundenzeit von 1:50. Alles scheint wieder normal. Dann in Runde 18 schießt Kreuzer in Spoon Corner in den Kies und Saupe geht vor auf Platz 3. Kreuzer dreht sich in der Schikane gleich noch mal, jetzt ist sogar der 4. Platz in Gefahr, denn von hinten naht schon Weimer. Der schmeisst seinen Wagen aber in Turn1 brutal in die Mauer und muss aufgeben. Manuel Rauch und Schulz rücken somit auf Platz 5 und 6 vor.



Wilke dicht gefolgt von Roland Rauch

Also P4 ins Ziel getragen und gut isses." Manuel Rauch zu seinem Rennen: "Vom Hauptrennen bin ich sehr enttäuscht! Zuerst mach ich fast wieder den gleichen Fehler, wie damals in Spa.

Wilke baut also seinen Vorsprung in der Meisterschaft weiter aus, Roland Rauch ist ihm allerdings dicht auf den Fersen, vielleicht klappts in Monza mit dem Sieg.

Robert Graf

Geringste Teilnehmerzahl der Saison beim GRRL ES Suzuka

Roland Rauch dominierte Rennen der GRRL Endurance Series in Suzuka und holte einen grandiosen Heimsieg für Mazda.

Nach der GRRL Championship startete am 12.09. auch die Endurance Series zu ihrem Meisterschaftslauf in Suzuka. Für viele der Teams und der Privatfahrer waren aber scheinbar die Kosten und Mühen für die Reise nach Japan zu hoch, so dass die Endurance Series das bisher kleinste Starterfeld der 05er Saison verzeichnen musste. Insgesamt gingen nur 8 Fahrer an den Start.

Roland Rauch demonstrierte im freien Training sein Können, in dem er zeigte, dass man auch mit dem unterlegenen Mazda allen anderen Fahrern mehrere Sekunden abnehmen kann.

Allerdings wollte Rauch wohl beim Qualifying zu viel des Guten, als er zu viel Tape benutzte und so seinen Milka Mazda überhitzte. So stand er am Ende ohne Zeit da. Diese Situation nutzte sein Bruder Manuel Rauch, der sich die Pole vor Marco Saupe und Dirke Wilke sicherte.

Der Start ins Rennen lief dann wie bei dem übersichtlichen Feld zu erwarten recht geordnet. Lediglich Peter Neuendorf holte sich ein paar orangefarbene Lackspuren von Nils Herbstrieth. Richtig Pech hatte nur Robert Graf, der bereits am Ende der ersten Runde ausschied, als er die letzte Kurve nicht traf, in die Mauer einschlug und sein Auto grundlegend zerstörte.

Im weiteren Rennverlauf verabschiedeten sich erst Neuendorf (Runde 9), dann Gil Ritter (Runde 33) und zuletzt Manuel Rauch (Runde 44). So sahen von den 8 gestarteten Fahrern nur 4 das Ziel. Roland Rauch fuhr dabei ganz souverän den Sieg heraus und deklassierte den Rest des Feldes. So war seine schnellste Rennrunde mit 1m47.576s über 3 Sekunden schneller als die des Zweitplatzierten Saupe, dem er über eine Runde abnahm. Auf Platz 3 kam Wilke mit 2 Runden Rückstand auf Rauch ins Ziel.

In der Gesamtwertung hat Rauch inzwischen einen recht komfortablen Vorsprung von 258 Punkten. Mit diesem Vorsprung könnte Rauch die Meisterschaft bereits in Rennen 9 klarmachen. Saupe, der auf 2 liegt, hat seinerseits auch schon einen respektablen Vorsprung auf Neuendorf. Dennoch wird der Kampf um die Meisterschaftsplätze 2 und 3 wohl bis zum letzten Rennen andauern. Leider hat der Raod America Sieger Rainer Kreuzer durch seine Abwesenheit in Suzuka hier etwas Boden verloren.

Am 10.10. geht es dann in Road Atlanta erneut um Punkte für die Meisterschaft

Gil Ritter



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 Nobbels (stellvertretend)
Christian Heuer

Produktion

Gestaltung & Entwurf: agentur smile

Beiträge/Fotos

Chris Heuer
Markus Wurm
Robert Graf
Marco Saupe
Conrad Wegener
Gil Ritter
Jürgen Nobbels
Kurt Heinlein

Steffen Piplat

Daniel Stühler

Chergo Zelfo

Torsten Brandt

Andreas Gaida

Alex Link

Eberhard Mulack

Titelfoto Chergo Zelfo

Das Titelbild zeigt:

Ein Ausschnitt des "Special-Schemes", mit dem die Fahrer beim letzten DOM-3 Rennen in California angetreten sind...

Auf dem Kofferraum sind die Namen der Teilnehmer zu lesen, auf dem Quarterpanel der Anlaß + Datum

Rauch schnell am Elkhart Lake, Wilke mit dem längeren Atem

Im GRRL Championship Lauf Nr. 9 teilen sich Rauch und Wilke die Punkte

14 Fahrer hatten den Sprung über den Teich nach Wisconsin geschafft. Hier in der wunderschönen Naturkulisse nahe des Crystal Lake sollte das Rennen auf der Road America (manche nennen die Strecke auch Elkhart Lake) über die Bühne gehen.

Sprint

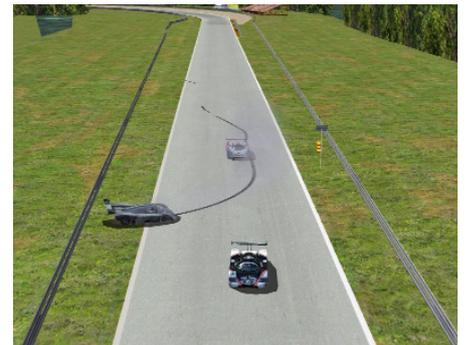
Im Qualify gleich die erste Überraschung, nicht der BRD Sauber parkt auf 1, sondern der Milkamann war diesmal schneller, Roland Rauch zaubert die schnellste Runde auf den Asphalt und verweist Andreas Wilke auf Platz 2. Die zweite Startreihe teilen sich Gabriel Fürstner und Jens Weimer, Udo Streit und Jens Weimer komplettieren die ersten 6.

Und ab gehts! Die Spitze kommt gut durch Turn 1, aber weiten hinten gehts schon schief. Martin Scheurer weicht beim Anbremsen nach rechts aus, um nicht auf den vor ihm fahrenden Streit aufzulau-

fen, kommt dabei aufs Gras und schlägt in die Mauer ein. Als er wieder auf die Strecke zurückrutscht, muss Kohlbecker hinter ihm abbremsen, der wird daraufhin von Kreuzer in den Kies geschossen. Weiter vorne wird das "Tür an Tür" von Streit und Saupe zu wörtlich genommen, die beiden berühren sich und Saupe muss in den Kies. Alle Fahrer können das Rennen wieder aufnehmen, die Spotter melden nur leichte Karosierschäden. Somit lautet die Reihung nach der ersten Kurve: Roland Rauch, Wilke, Fürstner, Weimer, Streit und Manuel Rauch. Ausgans Turn 5 treibt es den Jaguar von Manuel Rauch nach aussen und Olli Happ kann im darauffolgenden Bergaufstück auf Platz 6 vorbeigehen.

Nach Runde 1 führt Roland Rauch die Spitzengruppe mit Wilke, Fürstner und Weimer an, knapp dahinter die Verfolger, an deren Spitze fahren Streit und Happ. Und auch in Runde 2 macht Turn 5 Probleme, Streit kommt auf die

Curbs, dreht sich und kommt mitten auf der Strecke in falscher Fahrtrichtung zum Stehen. Manuel Rauch kann dem kreiselnden Jaguar gerade noch ausweichen, Rainer Kreuzer versucht es rechts, kommt aufs Gras, dreht sich selbst, wendet rückwärts auf die Strecke, gerade noch vor dem Sauber von Saupe und ordnet sich hinter selbigen wieder ein. Für diesen Stunt benötigt er die gesamte Strecke von Turn 5 zu Turn 6. Ein unheimliches Glück, dass er nirgends anschlägt. Der Rest der Fahrer kann unbehelligt passieren. Vorne somit immer noch Roland Rauch vor Wilke, Fürstner und Weimer. Die Plätze 5 und 6 belegen jetzt Happ und Saupe.



Das Ende für Happ, Kreuzer und Saupe kommen am Wrack vorbei.

Anfangs Runde 3 ist aus der Vierergruppe an der Spitze zu einer Dreiergruppe geworden, nur noch Wilke und Fürstner scheinen den Speed von Roland Rauch gehen zu können. Weimer hat etwas Boden verloren und fährt mit Happ im Schlepptau. An 6. Stelle dann Saupe, dicht gefolgt von Kreuzer. Der setzt sich auf der Start-Ziel-Geraden in den Windschatten des Martini Saubers, muss in Turn 1 aber wieder zurück stecken.

Dann ausgangs Karusell (Turn 9 und 10) ist es soweit. Saupe besucht das Grün und Kreuzer geht wieder vor auf Platz 6, Saupe kommt hinter ihm wieder auf die Strecke zurück.



Road America Turn One: Wo gehts lang? V.l.n.r.: Kreuzer, Kohlbecker, Scheurer

In Runde 5 wird an vorderster Front noch immer gekämpft, Roland Rauch führt immer noch vor Wilke und Fürstner. Und um Platz 4 streiten sich Weimer und Happ. Der kommt allerdings bei der Ausfahrt aus Turn 3 aufs Gras, schlägt zuerst links an, schießt quer über die Strecke, küsst dort frontal die Mauer und kreiselt wieder auf die Strecke zurück. Um die herannahenden Wagen von Kreuzer und Saube nicht zu gefährden, parkt er seinen Sauber dann schlussendlich noch rückwärts in die Planke. Ein Wendemanöver misslingt aufgrund der gebrochenen vorderen Radaufhängung. Weiters raucht der Motor und auch sonst ist an dem Sauber kein Stück Blech mehr heil. Happ tut das einzig Richtige - aussteigen. Kreuzer und Saube erben somit die Plätze 5 und 6.



Roland Rauch gewinnt vor Wilke und Fürstner

In der letzten Runde ist Wilke dichter dran an Roland Rauch, hinten macht Saube auf Kreuzer mächtig Druck, beide können aber bis zur Ziellinie nichts mehr ausrichten. Somit siegt im Sprint Roland Rauch auf Jaguar, knapp vor Andreas Wilke auf Sauber und Gabriel Fürstner, ebenfalls Sauber. Auf den Plätzen 4 - 6 kommen Jens Weimer, Rainer Kreuzer und Marco Saube ins Ziel.

Rennen

Auch im Hauptrennen steht der Jaguar von Roland Rauch vor dem Sauber von Andreas Wilke in der Startaufstellung.

Dahinter folgen die Boliden von Gabriel Fürstner und Rainer Kreuzer und in Reihe 3 stehen Marco Saube und Jens Weimer.

Als die grüne Flagge fällt, gehen Roland Rauch und Wilke nebeneinander auf den ersten Turn los, Fürstner hat den Loggenplatz, Kreuzer verschläft seinen Start etwas. Wilke gibt in Turn 1 den Vorrang an Roland Rauch, ist nach Turn 3 aber schon wieder neben ihm. Sie gehen nebeneinander die Morrain Straight hinunter, wobei Rauch Wilke fast auf den Rasen drängt. Wilke steckt eingangs Turn 5 zurück, Rauch lenkt ein und berührt mit seinem Heck die Front von Wilke.



Bruderbesuch: Roland und Manuel Rauch im Kies

Sofort stellt sich sein Jaguar quer und er kreiselt wunderschön in den Kies. Einen Sekundenbruchteil später wird er dort von seinem Bruder besucht. Der hatte auf Platz 8 liegend denselben Kontakt mit Happ. Als wäre das nicht genug, kommt nach der Turn Schulz auf den Randstreifen und dreht sich ebenfalls. Roland Rauch ordnet sich als 8er wieder ein, sein Bruder und Schulz müssen mit dem Ende des Feldes Vorlieb nehmen. Somit lautet die reihung nach der ersten Runde: Wilke, Fürstner, Kreuzer, Saube, Weimer, Happ.

Eingangs Runde 2 steuert Olli Happ die Box an, um seine Stopp and Go Strafe abzusitzen, er kommt auf Platz 11 wieder auf die Strecke. Roland Rauch rückt somit schon wieder auf Platz 6 vor, es sollte noch eine tolle Aufholjagd werden.

Happ hat selbiges vor und schon wieder auf die vor ihm liegenden Scheurer und Münchrath aufgeschlossen, als dieser sich vor Turn 14 dreht. Happ kann nicht ausweichen und nimmt Münchrath auf die Hörner. Happ geht wieder an die Box, Münchrath fährt weiter, schlussendlich müssen aber beide das Rennen kurze Zeit später aufgeben.

Am Ende von Runde 3 hat Roland Rauch auf den Vordermann aufgeholt und eingangs Turn 14 bremst

er sich, etwas optimistisch, innen neben Weimer hinein. Weimer lässt, ganz Gentleman, die Tür offen und Roland Rauch kann auf Platz 5 vorgehen. Sein nächster Gegner ist Saube, dieser liegt nur 0,8 Sekunden vor ihm. Die Spitze hat sich derweilen etwas auseinander gezogen, Wilke liegt 2 Sekunden vor Fürstner und 5 Sekunden vor Kreuzer.

Runde 5: Wilke hat sich abgesetzt, das Trio aus Saube, Rauch und Weimer hat auf Fürstner und Kreuzer aufgeschlossen. Dann verliert Saube in Turn 5 seinen C9 und muss Rauch und Weimer passieren lassen. Auch der Bluna Jaguar von Udo Streit passiert ihn, ehe er das Rennen wieder aufnehmen kann. 2 Kurven später geht Fürstner im Karusell die Strasse aus und er muss in den Kies.

Bis er wieder auf der Strecke ist, sind Rauch und Weimer vorbei. Wie zu einem späteren Zeitpunkt bekannt wird, verfügt er zu diesem Zeitpunkt nicht mehr über Gang 5. Die Reihung lautet nun: Wilke vor Kreuzer und Roland Rauch, die Plätze 4 - 6 haben Weimer, Fürstner und Streit inne.

Kreuzer vorbeigehen, dem er seit mehreren Runden wie ein Schatten folgt.

Runde 9: Udo Streit hat ausgangs Turn 6 einen kleinen Quersteher und verliert viel Speed. Der hinter ihm fahrende Saupe kann, um ihn nicht zu rammen, nur mehr aufs

die Curbs, übersteuert und rutscht auf die Innenlinie. Saupe ist aussen und hat mehr Speed, da ja bei Fürstner der 5. Gang fehlt. So geht Saupe noch vor Turn 1 auf den 5. Platz vor.

In Runde 13 spielt sich am Ende des Feldes eine seltsame Szene ab. Kohlbecker und Graf kämpfen um Platz 11, als Kohlbecker am Anfang der Zielgeraden ins Gras ausschert und stehen bleibt. Von dort beginnt der Wagen rückwärts wieder auf die Strecke zu rollen. Als andere Fahrer ausweichen müssen rollt der Wagen wieder aufs Grad, immer noch rückwärts und Kohlbecker steigt aus. Es konnte bis zum Redaktionschluss nicht geklärt werden was die Ursache für Kohlbeckers Verhalten war. Gerüchten zufolge waren Auspuffgase ins Cockpit gekommen, die Kohlbecker für kurze Zeit bewusstlos gemacht hatten. Im Feld geht das Rennen weiter und vor Turn 5 kann sich Streit erfolgreich aussen an Fürstner vorbeibremsten, somit Platz 6 für Streit.

Runde 17: Saupe hat sich über die letzten Runden an seinen nächsten Gegner herangearbeitet und kann durch einen kleinen Rutscher von Weimer ausgangs Turn 6 an ihm vorbeigehen. Weimer hängt sich hinten wieder an und versucht an Saupe dran zu bleiben. Schlussendlich werden seine Versuche aber nicht von Erfolg gekrönt, dies sollte das letzte Überholmanöver an der Spitze sein.

Nach 27 Runden sieht Andreas Wilke als erster die Zielflagge, Roland Rauch überquert die Linie 25 Sekunden später als Zweiter. Dahinter Rainer Kreuzer auf Rang 3. Marco Saupe belegt Rang 4, Jens Weimer und Udo Streit kommen als 5ter und 6ter ins Ziel. Besonders erwähnenswert die Aufholjagden von Saupe und Rauch nach ihren Abflügen. Saupe fährt von 7 auf 4, Rauch sogar von 6 auf 2, ein Beweis für die Schnelligkeit dieser beiden Fahrer. In diesem Rennen kann Wilke seinen Vorsprung in der Meisterschaft weiter ausbauen und guten Mutes nach Mosport Park, dem nächsten Veranstaltungsort der GRRL CS, blicken.

Robert Graf



Happ und Münchrath fliegen ins Aus, Scheurer hat 2 Gegner weniger.

Die nächsten Runden drückt Wilke mörderisch aufs Tempo, der einzige der annähernd gleiche Rundenzeiten fährt, ist Roland Rauch auf Platz 3 und selbst da liegt eine halbe Sekunde dazwischen. In der 8. Runde kann Roland Rauch in Turn 3 dann an

Gras ausweichen. Als beide wieder auf der Strecke sind, lässt Streit Saupe passieren. Saupe somit auf Platz 6. In den folgenden Runden kann er sich an Fürstners Sauber heranarbeiten und in Runde 11 erntet er die Fürchte seiner Arbeit. Fürstner kommt auf in Turn 14 auf



Andreas Wilke - BRD Sauber #83 - weiterhin Titelfavorit

Im Forum war kürzlich ein persönlicher "Rennbericht" oder besser gesagt ein Bericht über die Mitfahrt in einer ZAKSPEED-Viper zu lesen. Um der ganzen VR-Schar dieses Erlebnis nicht vorzuenthalten hier noch mal der Bericht von ...

Name: Kurt Heinlein

Alter: 34

Beruf: Angestellter im Außendienst

Herkunft: Nürnberg

VR-Grid: GTR-Trophy

Es war ein normaler Sonntagmorgen, der 4.9.2005. Dachte ich zumindest. Udo Katheder holte mich um 5.00 Uhr früh zu Hause ab und wir fuhren gen Nürburgring zum 1000-km-Rennen. Ankunft ca. 9.15 Uhr. Als Erstes zeigte Udo mir das Brännchen, da ich noch nie am Ring war. Die ersten Frühaufsteher heizten auch schon mit ihren PKW für 15 Euro pro Runde über die Strecke. Lustig anzusehen. Dann erst mal zum Rennen der Maserati-Trophy auf dem GP-Kurs. Sehr laut und teilweise auch spannend.

Um 10.30 Uhr war es dann soweit. Melden beim Viper-Jet-Infomobil, um die letzten Formalitäten zu klären. An diesem Tag standen acht Leute auf der Liste. Zwei waren vor mir dran. Udo und ich stiefelten zum Viper-Jet, der nahe der Schranken parkt um seine Opfer entgegenzunehmen. Die Viper wurde erst einmal allein mit dem Piloten eine Runde über die "Grüne Hölle" bewegt, um Reifen und Bremsen warm zu machen.

Als er zurück zum Treffpunkt kam, war ein beängstigender Geruch von Bremsen und heißem Gummi in der Luft. Nach zwei Mann und etwa 16 Minuten später war es dann soweit. Sturmhaube und Helm auf um dann erst mal die Körpergröße von 1,90 ins Cockpit falten. Als ich dann Platz genommen habe, bekam ich durch einen Assistenten von Zakspeed die Gurtansammlungen um den Körper gebunden. Dann Begrüßung durch den Piloten Werner Mohr, 50 Jahre alt, ca. 1,65 groß und von der Erscheinung etwa wie ein Bernie Ecclestone.

Fährt die VLN und die 24h vom Nürburgring, war früher einmal Rallye-Pilot, der auch schon den ein oder anderen Pokal einfuhr. Dann die Eindrücke im Cockpit: Der Geruch, die Hitze die der Karren abstrahlt, und die Sitzposition.

Dem Udo wird noch außerhalb des Jets gerade erklärt, daß nach einigen Modifikationen des Motors die 500-PS-Marke erreicht ist. Mein Fahrer erklärte mir noch so nebenbei, daß er an manchen Stellen etwas vom Gas muß, weil derzeit wohl fünf Unfälle auf der Strecke für etwas Unruhe sorgen würden. Die Hobbyrennfahrer halt.



Die Erklärung der drei Handzeichen folgte: Daumen hoch bedeutet "alles OK". Hände von sich weg-schieben bedeutet "langsamer" und aufgeregte Fuchtelei zeigt dem Fahrer an, daß man kotzen muß.

Als er den Motor startete schlug mein Herz etwas schneller. Dann ging es in Richtung Schranken, durch eine kleine Pylonengasse, die dann schließlich in die Strecke mündete.

Vor uns fuhr ein Subaru WRX auf die Strecke, der gleich mal Feuer gab. Dachte ich zumindest.

Im selben Augenblick trat mich irgend etwas in den Rennschalensitz. Mein Chauffeur hat den 500 PS, 8 Litern Hubraum und den 10 Zylindern den Befehl zum Vormarsch gegeben. In JEDEM Gang preßt es einen in den Sitz. Das Fahrzeug hat ein 6-Gang Renngetriebe. Der WRX war Geschichte.

In dem Moment, als die erste Kurve mit ca. 230 km/h angebremsst wurde, ich in den Seilen hing wie Axel Schulz, überlegte ich mir wie denn noch mal das Zeichen für Abbruch sei. Da waren wir aber schon drei Kurven weiter gewesen. Hatzenbach, Hocheichen und

Quiddelbacher Höhe haben wir in sehr kurzer Zeit durchfahren. Fassungslosigkeit machte sich breit. Ist das wirklich ein Rennfahrer oder ein Psychopath, der seit Jahren im Adenauer Forst sein Unwesen treibt. Die Antwort blieb ich mir schuldig, denn vor mir baute sich eine Abschußrampe auf, der Flugplatz.

Wer ein Nordschleifenkenner ist, weiß, daß es sich hier um eine sehr unübersichtliche Stelle handelt. Mit 250 auf die Erhebung, dann ein bißchen abheben, gleich nach der Landung ein klein wenig die

Bremse antippen um sofort das Schwedenkreuz zu durchhämmern. Mein Magen befand sich zu diesem Zeitpunkt nicht mehr da wo er hingehört. Dieses Problem behob der Fahrer aber, indem er sogleich mit ca. 270 km/h in die Fuchsröhre stach. Ich schätze diese Zahl mal aufgrund meiner abgestorbenen Gehirnzellen und der Tatsache, daß Udo und ich vor der Heimfahrt noch einmal mit Udos 85 PS Clio mit 170 durchfahren und da wäre noch was drin gewesen.

Das war das Zeichen für meinen Chauffeur aufzuwachen. Da gab er mir dann eine Lehrstunde, die da lautete: "Wie mach ich zwei schnell fahrende möchte-gerne-Rennfahrern klar, daß sie gar nicht schnell unterwegs sind".

Das war ein sehr schockierendes Erlebnis, da der Porschefahrer es zwar begriff, aber der BMW-Fahrer sich mit dem Gedanken nicht anfreunden konnte und versuchte, alles zu geben.

Dieses Erlebnis werde ich nie vergessen und habe auch vor es zu wiederholen. Ich möchte noch ergänzen, daß die 260 Euro, die diese Runde gekostet hat, jeden einzelnen Cent WERT waren. Beeindruckend, was so ein Rennfahrer in einem 24-h-Rennen zu bewältigen hat.

Nach diesem Erlebnis habe ich noch mehr Respekt vor dieser unglaublichen Leistung. Ich könnte noch stundenlang von diesem Erlebnis erzählen, aber die



Ich positionierte mich wieder richtig im Sitz. Hier und da mal ein paar Autos und Motorräder überholt. Werner sagte dann so nebenbei, daß in dieser Kurve der Herr Lauda verunglückt sei, wobei sich mir die Frage stellte, welche der drei Kurvenkombinationen das gerade war. Er müßte das etwas zeitversetzter ankündigen.

Die nächste haarsträubende Darbietung war dann das (Hexen-)Kesselchen. Bis in den sechsten Gang bei Vollgas den Berg hinauf. Der Scheitel wird einem in dieser Situation übrigens ordentlich nachgezogen. Spannend wurde es dann zwischen Hoher Acht und Brunnchen. Da liefen wir auf einen Porsche 911 und einen BMW M3 auf, die es sich ordentlich besorgten.

Der routinierte Rennfahrer blieb locker und überholte mal ganz gelassen an der Pflanzgartenkuppe mit sehr nervösem Heck und ordentlich Speed. Ab da Begriff ich dann endgültig, daß schnelles Autofahren und mal ein Auto zum Driften zu bringen (was ich auch gern mal mache) mit dieser Darbietung nichts gemeinsam haben. Bis zum Checkpoint war es dann nur noch eine belanglose Spazierfahrt.

Werner Mohr fragte mich dann noch ganz bescheiden, ob es denn OK war, denn die anderen seien mit ihm sehr zufrieden gewesen. Das konnte ich dann nur noch mit einem Handschlag bestätigen, wobei Werner Mohr erleichtert und zufrieden grinste.

Eindrücke kann man Niemandem näher bringen der das nicht erlebt hat.

Ich kann jedem nur nahelegen dies mal auszuprobieren. Ich hoffe, euch haben meine Ausführungen gefallen und ihr seid auf den Geschmack gekommen.

Als ich aus der Karre ausstieg, war Udo anhand meines Gesichtsausdruckes überzeugt.

Diesen schönen Eindrücken möchte die Redaktion nur noch den Link der Homepage hinzufügen:

www.zakspeed.de

(rechte Seite unter Quicklinks findet man VIPER JET).

Verfasser: Kurt Heinlein / Christian Heuer
Bilder: Kurt Heinlein

Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?

#177 Gil Ritter D.O.M.



Name: Gil Ritter
Nickname:
Alter: 35
Beruf/Position: Softwareentwickler
Wohnort: Panitzsch (bei Leipzig)

In VR-NASCAR aktiv seit: April 04
(Andere) Rennligen: VR NASCAR DOM Division 3, VR GRRL Endurance Series
Funktionen im VR: GRRL Admin, hin und wieder mal eine Zeile für den Rückspiegel
Steuerung: Momo Racing (schwarz) in der VR
Größter Erfolg: Platz 8 Gesamtwertung GRRL Trophy 04

Größtes Desaster: Ich bin eigentlich konstant schlecht und kann da keines meiner Rennen besonders hervorheben.

Größte Stärke: Ankommer; **Größte Schwäche:** aber ziemlich weit hinten

N2003 ist das Größte, weil...: Weil es einen funktionierenden Netzwerkcode hat, der es erlaubt, mit fast 40 anderen Fahrern gleichzeitig ein Rennen zu fahren.

Gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?: Alle Nummer, die irgendwie symetrisch oder auf eine andere Art speziell sind, waren schon weg. Ich bin von unten die freien Nummern durchgegangen und die 177 gefiel einfach als erste.

Sonstige Hobbies: Lesen, Reiten, in ferne Länder reisen und alles Schöne? Nee Quark, ich habe eine Frau und zwei Kinder und da ist es schon schwer genug, dieses eine Hobby zeitlich mit allen anderen Sachen unter einen Hut zu bringen.

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Wir haben in der GRRL noch ein paar Plätze frei.

Lieblingswebsite: www.virtual-racing.org; **Beste Musikgruppe:** 5 Sterne Deluxe;

Bester Film: Herr der Ringe Trilogie; **zuletzt gelesen:** Frank Schätzing "Der Schwarm";

zuletzt im Cd-Player: The Wedding Present "George Best Plus"



#197 D.O.M. Horst Schumann

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

Größter Erfolg: Rookie des Jahres 2004

Größtes Desaster: Gelbphasen auslösen

Größte Stärke: voll die Ruhe weg

Größte Schwäche: lasse andere leicht vorbeie

"N2003 ist das Größte, weil...": online das beste Rennerlebnis am Computer (nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Leider nicht selbst ausgesucht

Sonstige Hobbies: Computer und was man damit machen kann

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: ruhig und fair bleiben

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

Lebensmotto: Who cares?

Beste Musikgruppe: kann ich nicht beurteilen

Bester Film: kann ich nicht beurteilen

zuletzt gelesen: Perry Rhodan (eines der vielen Bücher)

zuletzt im Cd-Player: Carmina Burana



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#209 OPEN
Manuel Rauch**

Name: Manuel Rauch
Nickname: Master of Disaster ;-)
Alter: 23 geb. am 09.08.1981
Beruf/Position: Einzelhandelskaufmann
Wohnort: Österreich (Wels)
In VR-NASCAR aktiv seit:
 Ende 2002 / Anfang 2003
Andere Rennligen: GRRL
Steuerung: Logitech Formula Force
 in der VR
Größter Erfolg: Damals noch GGPLC: 3 oder
 4 Siege. Leider nur im Lotus. ;-)
 Ansonsten eigentlich immer der erste Sieg. Is halt was
 besonderes. Werd ich aber wohl nimmer so
 schnell schaffen *g* bzw.: Mein allergrößter
 Erfolg war im GPLLP.

Das allererste Onlinerennen ohne vorher wirklich viel offline gefahren zu sein. Das war in Silverstone mit über 10 Runden Rückstand, soweit ich mich noch erinnern kann. *träum*

Größtes Desaster: DOM-Zeit. Da war nix mehr zu machen. Konnte mich bei keinem einzigen Rennen mehr richtig konzentrieren. (zum leidtragen anderer)

Größte Stärke: Das sollen andere sagen. Ich wüsste jetzt auf die schnelle nix besonderes. *g*

Größte Schwäche: Mein Temperament (Ungeduld) beim fahren. Aber ich arbeite daran. ;-)

Sonstige Hobbies: jede Menge Musik hören.

Beste Musikgruppe: Guns N Roses, Judas Priest, Motley Crue,.....

Bester Film: Gibts viele, aber ich hab da keinen besonderen Favoriten.

zuletzt gelesen: "Die Umarmung des Todes" und gerade "Sakrileg"

zuletzt im Cd-Player: Judas Priest



**#220 D.O.M.
David Kubitschek**

Name: David Kubitschek
Nickname: hab ich (noch) keinen
Alter: 25
Beruf/Position:
 Graveur / Werbetechnik Helfer
Wohnort: Crailsheim

In VR-NASCAR aktiv seit: September 2002

Andere Rennligen: keine

Funktionen im VR: User

Steuerung:

Lenkrad MS Sidewinder (ohne FFB)

und Pedale **Eigenbau**

in der VR

Größter Erfolg: "Rookie of the Year 2003"

Größtes Desaster: kann ich mir nicht mehr erinnern

Größte Stärke: weiss ich selber nicht genau

Größte Schwäche: zuhören

\ "N2003 ist das Größte, weil... \ ": viel action, online top, und tolles
 Fahrgefühl

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

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Sonstige Hobbies: lesen, elektro, motorsport

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Hallo

Liebblingswebsite: www.virtualracing.org

Lebensmotto: hab keins

Beste Musikgruppe: Aerosmith

Bester Film: Die unendliche Geschichte I

zuletzt gelesen: Zeitung



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#20 OPEN
Volker Michelswirth**

Name: Volker Michelswirth
Nickname:
Alter: 39
Beruf/Position: Selbständig / Geschäftsführer und Arbeiter
Wohnort: Wattenscheid
In VR-NASCAR aktiv seit: 03- 2004
Andere Rennligen:
Funktionen im VR:
Steuerung: MS Sidewinder FFB USB
in der VR
Größter Erfolg: diverse Zielankünfte ;-)
Größtes Desaster: diverse Nicht - Ankünfte
Größte Stärke: ?
Größte Schwäche: das Qualifying

"N2003 ist das Größte, weil...": Linkskurven einfach geil sind!

(nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)
gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Sonstige Hobbies: Computer allgemein und Geographische Informationssysteme im besonderen, zocken, Musik aktiv und passiv, meine Frau und die Katzen. (in wahlloser Reihenfolge!)

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Liebblingswebsite: <http://www.virtualracing.org>

Lebensmotto: Glaube fest und sündige kräftig!

Beste Musikgruppe: Led Zeppelin

Bester Film: kann mich nicht entscheiden...

zuletzt gelesen: Umberto Eco: Das Foucaultsche Pendel

zuletzt im Cd-Player: Queen : A Night at the Opera



**#122 OPEN
Benny Lömpke**

Name: Benny Lömpke
Nickname:
Alter: 18
Beruf/Position: Schüler
Wohnort: Berlin
In VR-NASCAR aktiv seit: August 2004
Andere Rennligen: ENM
Funktionen im VR: Fahrer
Steuerung: MS Precision Wheel (Kein FFB)
in der VR
Größter Erfolg: GNL Open Sieg Phoenix
Größtes Desaster: Keines

Größte Stärke: /

Größte Schwäche: Undgeduldig

"N2003 ist das Größte, weil...":

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

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Sonstige Hobbies: Basketball, Musik, Billard

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Nichts :-)

Liebblingswebsite: www.onlineracers.de

Lebensmotto: /

Beste Musikgruppe: Keine bestimmte

Bester Film: Herr der Ringe Trilogie

zuletzt gelesen:

zuletzt im Cd-Player: KS feat. Azad- One



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#949 D.O.M.
Martin Kirchner**

Name: Martin Kirchner
Nickname: Marv
Alter: 24
Beruf/Position: Student (Informatik)
Wohnort: Werder(Havel)
In VR-NASCAR aktiv seit: Ende 2002
Andere Rennligen: keine
Funktionen im VR: Fahrer in der DOM2
Steuerung:
 Trustmaster NASCAR Pro Digital 2
in der VR
Größter Erfolg: Siege in der DOM 2004 -
 Div.3 in Taladega und Lowe's Night
Größtes Desaster: im Letzten Intervall 2004
 Aufstieg in die Div.2 und alle 4 Rennen mit
 Strafpunkten beendet.

Größte Stärke: wenn das Setup mitspielt: 2wide fahren und das Rundenlang ;)

Größte Schwäche: "1 Jahr" lang Div.3 ;, manchmal zu Ungeduldig
"N2003 ist das Größte, weil...": Speed, Sound and so on
 (nur für die, die sich die Startnummer noch selber aussuchen konnten)

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

War das Nummernschild von Papas Auto. Gibt es leider nicht mehr,
 das Nummernschild wegen eines Umzugs von Potsdam nach Werder

Sonstige Hobbies: private Lan-Partys

Liebblingswebsite: sexyloser.de

Lebensmotto: Es gibt viel zu tun, warten wirs ab

Beste Musikgruppe: Norah Jones

Bester Film: Forest Gump, Cast Away und alle anderen mit Tom Hanks

zuletzt gelesen: C/C++ Kompendium von Markt und Technik Verlag:

zuletzt im Cd-Player: Frank Sinatra - There is no Buisness like Showbuisness



Deutsche Online Meisterschaft



**#285 OPEN
Michael Haase**

Name: Michael Haase
Nickname: paelzman
Alter: 30
Beruf/Position:
 Software-Entwickler
Wohnort: Saarbrücken
In VR-NASCAR aktiv seit: Herbst 2004
Andere Rennligen: GNL-Open
Funktionen im VR: Fahrer :-)
Steuerung: Wheel
in der VR
Größter Erfolg:
 Sieg Rookie-Cup Talledega Herbst 2004
Größtes Desaster:
 Rechnercrash kurz vorm Rennen :-)
Größte Stärke: Geduld
Größte Schwäche: Konzentration



"N2003 ist das Größte, weil...": Wird nicht langweilig,
 durch die Vielzahl immer wieder neuer Rennsituationen.

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

gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Sonstige Hobbies: Radfahren (Rennrad und MTB,
 auch Marathonveranstaltungen),
 Inline-Skaten (im Rahmen von Marathons), Bowling

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Liebblingswebsite: www.fck.de

Lebensmotto: Immer locker bleiben :-)

Beste Musikgruppe: diverse

Bester Film: Rocky I

zuletzt gelesen: Biografie Michael Schumacher

zuletzt im Cd-Player: Laith Al-Deen



Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#49 D.O.M.
Carsten Scheid**

Name: Carsten Scheid
Nickname: Jaxon
Alter: 31 Jahre
Beruf/Position:
 Industriemechaniker
Wohnort:
 Wolfsburg
In VR-NASCAR aktiv seit:
 08.04.2004
Andere Rennligen:
 GNC Offspring Series
Funktionen im VR:
 User/Dom Nascar Admin
Steuerung:
 Logitech Driving Force Pro



Größter Erfolg: 4. Platz Talladega Dom2 2004
Größtes Desaster: Eigentlich jedes Rennen, an dem ich arbeitsbedingt nicht teilnehmen kann
Größte Stärke: Selbstmotivation, und die
Größte Schwäche: Starts, bzw. Restarts
\ "N2003 ist das Größte, weil... \ ":
 ..ich mich so wunderschön über die Sim aufregen kann
Sonstige Hobbies: Musik, DVDs und am PC tüfteln
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Mir fällt jetzt gerade nichts ein
Liebingswebsite: Na welche wohl? Virtual Racing.org!
Lebensmotto: In der Ruhe liegt die Kraft:-)
Beste Musikgruppe: Daft Punk
Bester Film: Liebesgrüße aus der Lederhose Teil 2:-) Spass beiseite, habe keinen bestimmten.
zuletzt gelesen: PC-Games-Hardware, neuste Ausgabe, gelesen auf'm Klo!
zuletzt im Cd-Player: 80's Italo-House, sebst gemixt.



Deutsche Online Meisterschaft



**#412 D.O.M.
Bernd Kämmerer**

Name: Bernhard Kämmerer
Nickname: RantanplanBK
Alter: 23 Jahre
Beruf/Position: BWL-Student im sechsten Semester
Wohnort: München
In VR-NASCAR aktiv seit: November 2003
Andere Rennligen: -
Funktionen im VR: GNL-REKO
Steuerung: MS SW FF (das rote) in der VR
Größter Erfolg: Aufstieg in die DOM Division 1
Größtes Desaster: Den Rookie Cup 2004 nicht gewonnen zu haben
Größte Stärke: Ausdauer und Geduld

Größte Schwäche: Ab und zu kurzzeitige Hirnaussetzer, die zu fatalen Situationen im Rennen führen...
\ "N2003 ist das Größte, weil... \ ": ...es nirgendwo sonst so spannende Rennen, Zweikämpfe, Taktik, Nervenkitzel und Herzklopfen gibt. Da kommt kein einziges Racinggame auch nur annähernd ran!
Sonstige Hobbies: Beachvolleyball, mit dem Motorrad auf den Rennstrecken Europas unterwegs sein (immerhin schon drei in drei verschiedenen Ländern), World of Warcraft
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: Ihr solltet alle unbedingt auf die Wii gehen dieses Jahr, ich werde an mindestens zehn Tagen auch da sein ;)
Liebingswebsite: www.worldofwar.de
Lebensmotto: Höher, schneller, weiter
Beste Musikgruppe: böhse onkelz
Bester Film: Herr der Ringe (alle drei Teile)
zuletzt gelesen: Ein Buch in der Schule...
 Ansonsten grade eben "Spektrum der Wissenschaft - Planeten, Sterne und Weltraum"
zuletzt im Cd-Player: Marilyn Manson



Deutsche Online Meisterschaft

Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



**#102 D.O.M.
Nils Herbstrieth**

Name: Nils Herbstrieth
Nickname: sim[ray]sir
Alter: 42 geb. 1962, verheiratet zwei Kinder, 10 u. 7, Mädchen
Beruf/Position: Architekt, selbstständig
www.f5x.de/h.s.architekten
Wohnort: Heidelberg
In VR-NASCAR aktiv seit: April 2003
Steuerung: MS Sidewinder FFB mi(s)t MS Pedalen.
Größter Erfolg: Jedes beendete Rennen ohne Strafpunkte
Größtes Desaster: Selbst verschuldet in den ersten Runden auscheiden

\ "N2003 ist das Größte, weil... \ ": hier alles passt. Grafik, Gameplay, Physik, KI, Onlinecode sind zusammen ein Gesamtkunstwerk. Da kommt sonst nichts ran. Das einzige was mich wirklich stört ist die Kollisionsabfrage im Onlinemodus, die einfach nicht genau genug ist und zu unrealistischen Situationen führen kann.

Sonstige Hobbies: Alles was mit Elektronik zu tun hat. Computer, Webdesign, elektronische Kunst, elektronische Medien, elektronische Musik, Design, Architektur.....

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: *Wie komme ich überhaupt dazu?*

Ich komme aus der Computerecke, nicht aus der Racingszene. Autorennen haben mich eigentlich nie sonderlich interessiert, bis zu dem Moment als ich selbst am Computer fahren konnte. Angefangen hat alles damals, in den frühen 80igern, als die ersten PC's und Homecomputer auf den Markt kamen. Ich machte 82 mein Abitur und bin auf die Idee gekommen Informatik zu studieren, obwohl ich eigentlich keine Ahnung hatte, was da auf mich zukommt. Das hat dann auch dazu geführt, dass ich nach einem Jahr ziemlich frustriert das Studium abgebrochen habe. Hängen geblieben ist die Leidenschaft für den Computer und besonders für Computerspiele. Ich habe deren Entwicklung vom einfachen **TV-Pong** über mein erstes Spiel für den C64 (Jumpman) bis zu den heutigen Simulationen verfolgt, und bin entsprechend fasziniert von dieser Entwicklung. Racingspiele gab es immer mal wieder, ein entscheidender Meilenstein war jedoch **Indy 500** für den Amiga, natürlich von *Papyrus*. Hier konnte man das erste Mal so etwas wie eine KI erkennen. Die anderen Fahrzeuge benahmen sich einigermaßen realistisch, hatten Unfälle, machten Boxenstops und fielen aus. Es gab *Yellow Flags*, *Pacecar* und was sonst noch so dazugehört. Besonders in Erinnerung geblieben ist die "a"-Taste, mit der man während einer Gelbphase auf Automatik stellen konnte. Der Wagen fuhr dann von alleine bis kurz vor Green. Ich bin wahrscheinlich einer der wenigen, der mit Indy 500 mehrere 200 Runden - Rennen live gefahren ist (ca. 3-4 Stunden). Und dass mit Maussteuerung, d.h. rechts - links mit Mausbewegung, Gas und Bremse mit den beiden Maustasten. Das Geschwindigkeitsgefühl ergab sich hauptsächlich aus den Masten die auf der einen Seite der Strecke vorbeisaußen. Texturen gab es keine. Danach erinnere ich mich noch an **Stunt Car Racer**, wo man mit einer Art Buggy über achterbahnähnliche Strecken fuhr. Hier hatten ein paar Gesetze der Physik Einzug gehalten, vor allem die Erdanziehungskraft. Danach kam lange nichts vernünftiges, bis die Zeit der Formel 1 anbrach. Das erste ernste Rennspiel für den PC war **GP 1**, auch noch ohne Texturen. (Man konnte mit einer Taste eine Art Asphalttextur einschalten, dann gab's allerdings nur noch Diashow) Die Reihe wurde fortgesetzt bis **GP4**, parallel entstand auch ein gewisses Interesse für die reale Formel 1. Dazwischen kam noch **Indy Car Racing (Papy)**, was ähnliches von Microsoft und auch verschiedene Pixelracer, die mich aber nie sonderlich fesseln konnten. Der Erstkontakt mit Nascar kam dann mit einer Demo von **N4**, die mich auf Anhieb faszinierte. Ich glaube es war Dover, wo man nur alleine seine Runden drehen konnte. Das Fahrgefühl und die Grafik waren stimmig und so habe ich mir N4 gekauft. Damals bin ich nur offline gegen den Computer gefahren, was auch Spaß gemacht hat. Die ersten Online-Versuche auf Papyrusservern waren einfach zu frustrierend. **N2002** hab ich ausgelassen, eingestiegen dann wieder mit **N2003**. Dazwischen hab ich noch kurz **GPL** ausprobiert, das mit den ganzen Updates überraschend gut daherkam. Leider war's mir ein wenig zu schwierig. Dann bin ich auf der Suche nach einer ernsthaften Online-Liga auf den VR gestoßen der gleich mit einem seriösen Regelwerk und engagierten Mitgliedern auffiel. Der positive Eindruck wird im Rennbetrieb nur bestätigt, ich bin immer noch dabei. Für mich sind gerade die Nascar Ovalrennen für den Onlinebetrieb ideal, da man sich auf die wenigen Kurven und den Verkehr konzentrieren kann. Meine bisherigen Versuche mit Straßenrennen waren nicht so sehr erfolgreich, der **GTP-Mod** macht allerdings richtig Laune. Ich habe mich für die **GRRL Endurance Serie** gemeldet und werde da einige Rennen mitfahren, mit dem Ziel anzukommen. Ich freue mich auf weitere Jahre in der VR-Community, beizeiten werde ich mich vielleicht auch unterstützend engagieren!

Lieblingswebsite: Natürlich meine eigenen (www.f5x.de); **Beste Musikgruppe:** Musik gerne, wer die macht ist mir aber relativ egal. Deutsche Produktionen bevorzugt. **Bester Film:** Einigermaßen niveauvolle europäische Filme mit nicht allzu ernstem Hintergrund, gerne Komödien. Hollywood eher nein danke!

zuletzt gelesen: Michael Crichton: Prey; **zuletzt im Cd-Player:** 2Raumwohnung, Klee, Clueso, JeansTeam und so was, meist als mp3. Ansonsten momentan sehr angesagt bei mir: Webradio GrooveSalad, DroneZone, Radioio Ambient. Kann man toll mit StationRipper aufnehmen.

Gaida in Imola nicht zu stoppen

Der Postmann triumphierte zweimal im Porsche Cup Rennen

aus Imola berichtet: *Andreas Gaida*

Rennen 1:

Auch in Imola nahmen wieder zwei Gastfahrer im VIP-Porsche Platz. Diesmal handelte es sich um Marko Hartikainen und Karsten Borchers. Die Pole für das erste Rennen konnte sich

Matthias Ryll und Marco Wipperfürth beinahe über das gesamte Rennen einen packenden Dreikampf. Im Rennverlauf stieß noch Gastfahrer Borchers hinzu, der Wipperfürth überholen und den 5. Platz übernehmen konnte. Bei zunehmendem Regen fuhr sich Ryll an die Gruppe heran und konnte erst Wipperfürth und später durch

Tages. Ihm folgten Oliver Häcker und Uwe Kriebel. Holker und Häcker trafen jedoch trotz anfangs besten Wetters die erste Schikane nicht, und in der Folge wurde das Feld durch einige Ausritte durcheinander gemischt.

Andreas Gaida konnte zu Beginn bereits geschickt durch das Feld fahren.

Gefolgt von Alex Marx konnte er nach längerem Kampf mit Andreas Zeyen um Platz 3 kurze Zeit später erneut die Spitze übernehmen. Alex Marx konnte ihm lange Zeit folgen, verlor dann allerdings im Kampf mit Roland Rauch und Jochen Frömel den Anschluss.

Von ganz hinten startete Olli Happ, er konnte eine tolle Aufholjagd starten und im letzten Renndrittel sogar noch auf den Führenden Gaida aufschließen. Tobias Schlottbohm, der nach einem Ausfall in Lauf 1 ebenfalls von weit hinten starten musste, sicherte sich mit gut 35 Sekunden Rückstand auf Gaida und Happ den 3. Platz vor Jochen Frömel.

Alex Marx hatte im zweiten Lauf ein Podium in Reichweite, zudem fuhr er mit 1:57,7 eine furiose schnellste Rennrunde. Marx musste sich jedoch dem zum Rennende einsetzenden Regen geschlagen geben und landete im



Gaststarter Marko Hartikainen im Pech. Zur Hälfte des ersten Rennens ließ ihn die Technik im Stich.

Jochen Frömel knapp vor Andreas Gaida und Tobias Schlottbohm sichern.

Während es zum Rennstart einen Wetterumschwung auf Regen gab, ereilte Jochen Frömel ein Disconnect. Auch Tobias Schlottbohm und Andreas Gaida hatten technische Probleme, so dass sich zu Beginn des Rennens Marko Hartikainen an der Spitze des Feldes wieder fand. Dieser konnte etwa die Hälfte des Rennens anführen, musste bei zunehmendem Regen dann jedoch mit Motorschaden aufgeben. Ihm folgten zu Beginn Gabriel Fürstner und Andreas Gaida, die schon ab der zweiten Runde zusammen fuhren. Gaida konnte Fürstner bald vor der Variante Alta außen ausbremsen und erst Jagd auf Hartikainen machen und nach dessen Ausfall bis zum Zielstrich die Führung auf Fürstner auf über 16 Sekunden ausbauen.

Hinter Gaida und Fürstner boten sich Florian Waschkowski,

einen Ausrutscher auch Borchers überholen und hinter Waschkowski den 4. Platz belegen. Borchers und Wipperfürth komplettieren die Top6 im ersten Lauf in Imola.



Andreas Gaida auf dem Weg zu seinem Doppelerfolg

Rennen 2:

Axel Holker führte in seinem ersten Porsche Cup-Event das Feld ins zweite Rennen des

Ziel auf Platz 5. Florian Waschkowski, im ersten Lauf noch auf dem Podium platziert, konnte im zweiten Lauf immerhin auf dem 6. Platz ins Ziel fahren.

Gaststarter Luca Sodano und Alex Marx auf dem Treppchen

Dienstags-Grid in Magny Cours mit viel Action

aus Magny Cours: Andreas Gaida

Rennen 1:

Auch in Magny Cours traten erneut zwei Gäste im VIP-Porsche an, diesmal der Slowene Matjaz Plotajs und der Italiener Luca Sodano. Sodano konnte im Qualifying mit einer souveränen Bestzeit auf sich aufmerksam machen. Die Pole - Position sicherte sich jedoch Olli Happ vor Luca Sodano und Jochen Frömel. Am Start konnte sich Happ an der Spitze behaupten gefolgt von Sodano und Frömel. Dahinter folgten Gabriel Fürstner, Andreas Gaida und Martin Micko, der auf dem sechsten Platz von Roland Rauch bedrängt wurde. Bereits in der ersten Runde musste Happ seinen 45 kg Zusatzgewicht Tribut zollen, Sodano konnte ihn vor der letzten Schikane relativ einfach ausbremsen und ab da die Spitzenposition behaupten. Von den Verfolgern musste Fürstner als erster nach einem Fahrfehler in der Estoril - Kurve die Spitzenposition ziehen lassen.

Vorne konnte Gaida auf Happ aufschließen und Druck aufbauen. Dieser machte dann im letzten Renndrittel einen Fahrfehler, und Gaida konnte auf die beiden Führenden, Sodano und Frömel, aufholen. Dabei fuhr er auch die schnellste Runde des Rennens. Happ musste sich ab da mit dem 4. Platz begnügen. Er hatte jedoch im Ziel über 10 Sek. Vorsprung auf Florian Waschkowski auf Platz 5. Dieser hatte seinerseits ein stabiles Polster vor Rauch, dem Sechstplatzierten. Dieser hatte bis zu einem Dreher ausgangs der Adelaide - Hairpin die Gruppe ab Platz 5 angeführt. Micko hatte es wenige Runden vor Schluss durch einen

Motorschaden aus den Top-6 geworfen. Im Ziel waren die ersten drei Fahrer innerhalb 1,5 Sekunden, VIP-Fahrer Sodano gewann das Rennen souverän vor Frömel und Gaida. Andreas Gaida hatte nach dem ersten Lauf die Tabellenführung von Olli Happ übernommen.

Rennen 2:

Auf Pole im zweiten Rennen stand Dirk Wessendorf vor Matthias Ryll und Alexander Marx. Wessendorf war dem Druck offenbar nicht gewachsen und suchte gleich in der zweiten Kurve das Kiesbett auf. Marx

Außenseite der Strecke und rutschte ins Kiesbett.

Andreas Gaida konnte Happ und Rauch in dieser Situation überholen und lag zuerst dicht hinter Matthias Ryll, den er wenige Runden später vor der Adelaide - Hairpin ausbremsen konnte. Happ konnte bei dieser Gelegenheit gleich mit durchschlüpfen. Währenddessen ging es an der Spitze heiß her, Marx wurde von Fürstner konstant unter Druck gesetzt, hier gab es einen harten aber fairen Zweikampf um die Führung. In den folgenden Runden konnten die Plätze 3 - 5 Runde um Runde auf die beiden Führenden aufschließen.

Bei dieser Aufholjagd fuhr Andreas Gaida auf Platz 3 erneut die schnellste Rennrunde. Vorne konnte sich Marx leicht von Fürstner lösen, Happ folgte Gaida wie ein Schatten, dahinter mit etwas Abstand Matthias Ryll. Auf den Plätzen 6 und 7 zu dem Zeitpunkt die beiden VIP-Fahrer Plotajs und Sodano. Durch einen Fahrfehler fiel Fürstner von Platz 2 auf 4 zurück und musste Gaida und Happ passieren lassen. Doch auch Gaida war im zweiten Rennen nicht fehlerfrei, er hatte kurz darauf einen Dreher in der Estoril - Kurve und musste Happ und Fürstner vorbei lassen. Durch einen erneuten Fehler von Fürstner kam Gaida wieder auf den dritten Platz vor. Im Ziel lag Fürstner dadurch nur auf dem sechsten Platz. Er hatte Ryll und Plotajs ziehen lassen müssen. Der Sieger des Rennens hieß zum ersten Mal Alexander Marx. Er fuhr ein fehlerfreies Rennen nach Hause. Olli Happ und Andreas Gaida komplettierten das Podium. Happ konnte dadurch die Tabellenspitze wieder mit 2 Punkten Vorsprung übernehmen.



konnte sofort die Führung übernehmen, dahinter lag Ryll, der jedoch bereits in der ersten Runde von Gabriel Fürstner angegriffen und überholt wurde. Nach der ersten Runde lag Marx vor Fürstner und Ryll. Dahinter waren bereits Happ, Gaida und Rauch. Die erste Runde nicht beenden konnte Florian Waschkowski, der seinen Porsche Eingangs der Start-Zielgeraden in die Wand fuhr und aufgeben musste. Andreas Gaida auf Platz 6 konnte in der zweiten Runde einige Plätze gut machen. Happ versuchte Ryll auszubremsen, verpasste jedoch den Bremspunkt und traf Ryll. Roland Rauch verbremste sich parallel auf der

Premiere für den stehenden Start

Porsche Cup Dienstags-Grid in Oschersleben mit internationaler Prominenz

aus Oscherleben: Gil Ritter

Rennen 1:

Gestern startete der Porsche Cup mit dem Dienstags-Grid in seine 7. Rennwoche. Gefahren wurde dabei auf der 3,6 km langen Strecke des Motopark Oschersleben. Mit Greger Huttu konnte wohl einer der bekanntesten Fahrer der Sim Racing Szene für einen der VIP Porsche gewonnen werden. Der zweite VIP Porsche wurde von Ole Alester pilotiert.

Mit dem Oschersleben Rennen hielt eine wichtige Neuerung im Porsche Cup Einzug, der stehende Start. Da dieser vor dem Rennen noch 2 Mal für alle Fahrer geübt wurde und der Server danach auch noch einmal eine Auszeit brauchte, geriet der Zeitplan um eine Stunde in Verzug. Aus diesem Grund wurde die Superpole gestrichen, so dass der schnellste Mann des ersten Qualifyings, Tobias Schlottbohm, auch auf der Pole stand. Startplatz 2 und 3 gingen an Gerger Huttu und Marcus Jirak. Schlottbohm erwischte bei hohen Tem-

peraturen und strahlender Sonne einen prima Start und gab seine Führung bis zum Ende des Rennens auch nicht mehr ab. Hier machte sich sicher auch bemerkbar, dass er ohne Zusatzgewichte unterwegs war.

Huttu musste am Ende seinen 2. Platz an Jochen Frömel abgeben, da er wohl schon vor dem eigentlichen Rennen in die Box fuhr. Allerdings fahren die VIP Porsche ohnehin außerhalb der Wertung. Wertungsdritter konnte Andreas Zeyen werden, der Andreas Gaida diesen Platz in der letzten Runde abnahm.

Rennen 2:

Zwar startete Rennen 2 auch im Trockenen, aber die dicken Regenwolken waren bereits am Horizont zu sehen. Schlottbohm, der Sieger von Rennen 1, musste nun von Pos 10 ins Rennen starten und ging das wesentlich unkonzentrierter an als noch in Rennen 1. Die Quittung war am Ende nur Platz 13, was weit unter seinen Möglichkeiten lag. Keine Schwächen dagegen zeigte

Huttu, der das Rennen trotz des zur Rennmitte einsetzenden Regens als Sieger sicher beenden konnte.

Mann des Rennens war aber ohne jede Frage Jirak, der, da er im ersten Rennen disqualifiziert wurde, als Letzter startete, am Ende aber als Zweiter über die Linie ging und auch noch die schnellste Rennrunde fuhr. Und da Huttu außerhalb der Wertung teilnahm, bedeutet das volle Punkte für Jirak. Das Podium in Rennen 2 wurde durch Fürstner und Frömel komplettiert.

In der Meisterschaft hat sich ein deutliches Spitzentrio um Gaida, Happ und Frömel gebildet.

Die 3 Fahrer liegen innerhalb von 21 Punkten und haben zu Platz 4 fast 100 Punkte Vorsprung. Dem zur Folge schleppen auch alle Drei ordentlich Gewichte mit, wobei Frömel mit 80kg der Schwerste ist.

Die Lkw's werden gepackt, und der ganze Tross zieht in den warmen Süden, mit dem Ziel: **Mugello!**



Premiere im Porsche CUP:
der stehende Start

PSC Mittwochs Grid in Brünn

Chergo Zelfo und Alf Kahlert am Ende ganz weit vorne

aus Brünn: Alex Link

Rennen 1:

Der Polesetter war diesmal Rene Cremer. Dahinter folgten Chergo Zelfo und David Krocker. In der dritten Runde ging Alf Kahlert am viertplatzierten Michael Wollenschein vorbei, der seinen Porsche



mit 20kg Zusatzgewicht um den Kurs bewegen musste. Mitte des Rennens erhöhte Chergo Zelfo den Druck auf den Führenden Rene Cremer, überholte ihn schließlich am Ende der Start/Ziel-Geraden und gab die Führung nicht mehr ab. Ein sehr spannender Kampf um Platz 6 entstand zwischen Alex Link - ebenso mit 20kg Zusatzgewicht unterwegs - Jannik Schmitt, Thomas Althaus und Arnulf Köhler, der allerdings später aufgrund eines Motorschadens aufgeben musste. Der drittplatzierte David Krocker, der den Kontakt zur Spitze nie verlor, fuhr dicht hinter Rene Cremer, gefolgt von Alf Kahlert. Sein Überholversuch mißlang jedoch und endete in einem Dreher, dadurch fiel er auf den 5. Platz zurück, den er bis zum Rennende behielt. Michael Wollenschein beendete trotz seinem Handicap das Rennen als Vierter und sammelte wichtige Zähler im Kampf um die Meisterschaft. 3 Runden vor Schluß schaffte es Alf Kahlert noch an Rene Cremer vorbei zu

ziehen und sicherte sich den 2. Platz.

Rennen 2:

Das zweite Rennen startete bei bedecktem, aber trockenem Wetter. Nach der Einführungsrunde führten Ralf Klein,

Norbert Schmidt und Thomas Althaus das Feld an. In Runde zwei übernahm Althaus Platz 1 von Klein, nachdem er vorher schon Schmidt hinter sich gelassen hatte. Link konnte folgen und platzierte sich vorerst auf



Position 2. Nachfolgend Schmidt, Klein, der kurz darauf weiter zurück fiel, Jannik Schmitt, Alf Kahlert, David Krocker und Chergo Zelfo, der Sieger des

ersten Rennens. Zwei Runden später verlor J. Schmitt Position 4 und 5 an Kahlert und Zelfo. Auch Krocker konnte sich an Schmitt vorbei auf Platz 6 verbessern. In der Zwischenzeit setzten Kahlert und Zelfo gemeinsam ihre Aufholjagd fort, die auch N. Schmidt nicht aufhalten konnte. Danach fuhren beide die Lücke zu Link zu, der seinerseits Althaus nicht folgen konnte. Auch Link musste die schnelleren Kahlert und Zelfo vorbei lassen. In der Zwischenzeit kämpften Arnulf Köhler und Michael Wollenschein rundenlang um Position 9. Wollenschein war durch eine Kollision mit Zelfo in Runde 1 zurückgefallen und wieder auf dem Vormarsch. Als sich Köhler einen Ausrutscher leistete, übernahm Wollenschein Platz 9. An der Spitze setzte sich Kahlert von Zelfo ab und direkt hinter Althaus, der nun den permanenten Attacken ausgesetzt war. Dadurch kam Zelfo wieder näher, drehte sich aber nach einem Fahrfehler von der Strecke. Link und Krocker konnten davon profitieren. In der vorletzten Runde musste Althaus schließlich Position 1 nach zäher Gegenwehr an Kahlert abgeben.

Platzierungen des 2. Rennens: Kahlert, Althaus, Link. In der Gesamtwertung führt nun Kahlert knapp vor den punktgleichen Wollenschein und Link.

PSC Mittwochs Grid in Imola

Alf Kahlert konnte in beiden Rennen erfolgreich sein

aus Imola: Alex Link

Rennen 1:

Nachdem sich ein Unwetter für die Verschiebung des Rennens in Italien erantwortlich zeichnete, konnte der Ausweichtermin bei besten äußeren Bedingungen stattfinden.

Die Superpole konnte sich Markus Jung sichern, vor Martin Bals und Alf Kahlert. Dem Rennen sollte Kahlert schon sehr früh seinen Stempel aufdrücken.



Harter Positionskampf um Rang fünf: Zelfo, Bals und Bente. Am Ende hatte Zelfo, DeWalt, den Spoiler vorne.

Nach dem Start verbesserte er sich schnell auf Position 2. Dahinter folgten ein ebenfalls schneller David Bente, im Schlepptau Bals, Thomas Althaus, Alex Link, Christian Ulrich und Chergo Zelfo. In Runde 3 verbesserte sich Link durch einen kleinen Rempler in der Tosa-Kurve mit größeren Auswirkungen für Althaus auf Position 5.

An der Spitze konnte Jung dem permanenten Druck von Kahlert nicht stand halten und musste ihn früh ziehen lassen. Nun wurde Jung von Bente gejagt. Eingangs der Tamburello-Schikane kam es zur Kollision der beiden Fahrzeuge. Bente und Jung drehten sich. Die Positionen hinter Kahlert: Bals, Link, Jung, Ulrich, Zelfo. Seinen einzigen Fehler hatte Bals in der Rivazza-Kurve und musste die folgenden Fahrer passieren lassen.

Im weiteren Rennverlauf entstand daraus ein packender Dreikampf um Position 5.

Ausgetragen von Zelfo, Bente und Bals. Position 3 wurde von einem unauffällig aber fehlerfrei fahrenden Ulrich eingenommen. An der Spitze entwickelte sich über mehrere Runden hinweg ein spannender Zweikampf zwischen Kahlert und Link. Doch Kahlert konnte mehrere Überholversuche erfolgreich kontern und einen knappen Vorsprung ins Ziel retten.

Die Positionen des ersten Rennens: Kahlert vor Link und Ulrich.

Rennen 2:

Das zweite Rennen startete wie gewohnt mit der umgedrehten Reihenfolge der ersten 10 Fahrer aus Rennen 1. Nachdem sich das



Bals musste im zweiten Rennen Position zwei Link überlassen. An Doppelsieger Kahlert war kein vorbeikommen.

Feld nach der ersten Runde sortiert hatte, bildete sich schnell eine achtköpfige Spitzengruppe, angeführt von Michael Wollenschein, David Krockner und David Bente. Dicht dahinter Martin Bals, Chergo Zelfo, Alf Kahlert, Markus

Jung und Alex Link. Leider musste Wollenschein wie auch in Rennen 1 mit technischen Problemen kämpfen und gab nach einem Fahrfehler in der Variante Alta die Führung und mehrere Positionen ab. Kurz darauf hatte auch Zelfo einen Dreher in der Tosa und verlor viel Zeit auf die Spitze. Bente überholte Krockner und übernahm damit die Führung, Kahlert kassierte Bals und verbesserte sich auf Position 3. Kahlerts Vorstoß zur Spitze konnte auch Krockner nicht verhindern und musste ihm kurze Zeit später Position 2 überlassen. Ausgangs der Villeneuve-Kombination nutzten Bals, Jung und Link einen Wiesenbesuch von Krockner, um sich an ihm vorbei zu schieben. In der Zwischenzeit wurde Bente erbarmungslos von Kahlert gejagt. Nach mehreren Runden spannenden Kampfes führte ein zu spätes Bremsmanöver von Bente in der Rivazza zum Führungswechsel.

Kahlert war jetzt vor Bals, Jung und Link. Mit etwas Abstand folgten Bente, Rene Cremer und Zelfo. Jung leistete sich im weiteren Rennverlauf auch einen Ausflug ausgangs der Villeneuve, so dass Link auf Position 3 vorstoßen konnte. Etwas später hatte ein Angriff von Link auf Bals in der Tosa Erfolg und Link sicherte sich sogar Position 2. Die

letzten drei Runden waren dann eine Kopie des ersten Rennens: Kahlert behauptete sich knapp vor Link, Position 3 ging an Bals.

In der Gesamtwertung konnte Kahlert durch die beiden Siege seine Führung vor Link und Wollenschein weiter ausbauen.

PSC Mittwochs Grid in Mugello

Dreifacher Triumph der HPM - Teams bei Rennen 1 Sieg und die Tabellenführung in Rennen 2 für Michael Wollenschein

aus Mugello: Alex Link

Rennen 1:

Bei strömenden Regen wurden im Mittwochsgrid sowohl Qualifying als auch das erste Rennen ausgetragen. Superpole



ging an Michael Wollenschein, gefolgt von Alf Kahlert und Markus Jung. Seit Mugello im Feld mit dabei auch drei neue Fahrer: Jan Frischkorn, Ole Alester und Oliver Barz. Zudem noch Ronny Pietrzak, der in Oschersleben sein Debüt feierte. Bei schwierigen Bedingungen konnte sich Frischkorn gleich mit einem hervorragenden vierten Startplatz in der Qualifikation empfehlen. Nach dem Rennstart sorgten bereits in Kurve 1 die rutschigen Bedingungen dafür, dass Jo Lueg, Alex Link und Chergo Zelfo sich berührten. Lueg und Link reihten sich am Ende des Feldes wieder ein. Schon in der ersten Runde sollte sich das Rennen zu einem Reifenpoker entwickeln. Trotz nasser Piste erwiesen sich aufgrund der warmen Temperaturen Slicks als die beste Wahl. Fast das gesamte Feld hatte Regenreifen aufgezogen und so kam es zu zahlreichen Aus- und Abflügen der Fahrer, damit verbunden ständige Positionswechsel und etliche Boxenbesuche. Nachdem Wollenschein bereits in Runde 1 die Führung abgab, konnte sich Kahlert mehrere Runden vorne behaupten.

Nach und nach arbeiteten sich Ulrich Doennicke und Christian Ulrich, beide auf Slicks unterwegs, an Kahlert heran. Zur Rennmitte hatte Kahlert mit Reifenproblemen zu kämpfen und fiel immer weiter zurück. Platz 1 jetzt Doennicke, Position 2 Ulrich und dahinter Link, der sich nach rundenlanger Aufholjagd als Dritter einsortierte. Auch Link war mit Slicks gestartet und profitierte von der richtigen Reifenwahl. Link konnte dank beherrzter Fahrweise sogar noch Ulrich und Doennicke überholen und sicherte sich seinen ersten Sieg im Porsche-Cup.

Platzierungen des ersten Rennens: Link, Doennicke, Ulrich.

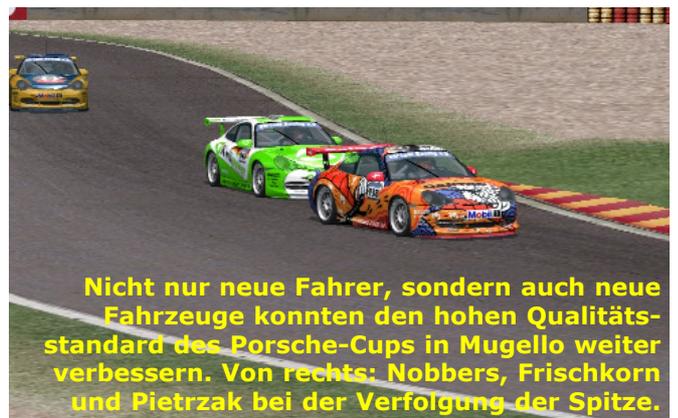
Rennen 2:

Aufatmen im Grid. Das Wetter hatte umgeschlagen und das zweite Rennen startete auf der reifenfordernden Strecke in Mugello bei sonnigem aber kühlem Wetter. Nach der ersten Runde übernahm Lueg nach einer Kollision mit dem bis dahin führenden Pietrzak Platz 1, gefolgt von Rene Cremer. Dahinter verursachte Ralf Klein durch einen Dreher in Kurve 1 einen Stau der nachfolgenden Fahrzeuge. Eine Runde später wurde durch einen Unfall zwischen dem rasenden Rennleiter Jochen Frömel, Frischkorn und Jürgen Nobbers erneut eine Veränderung der Verfolgerpositionen herbeigeführt. Die Positionen hinter Lueg und Cremer: Jung, Pietrzak, Doennicke, Wollenschein, David

Krocker und Frischkorn. Jung musste kurz darauf Pietrzak vorbeilassen, der sich sofort etwas absetzen kann. Während Lueg und Cremer ihren Vorsprung kontinuierlich ausbauten, entwickelte sich ein sehenswerter Kampf um Position 4 mit Jung, Doennicke, Wollenschein, Frischkorn und Krocker.

Spannung pur: Cremer knabberte Runde um Runde Zehntel für Zehntel von Luegs Vorsprung ab, Pietrzak sah sich mit den heranahenden Doennicke und Wollenschein, mit 50 kg Zusatzgewicht unterwegs, konfrontiert. Krocker war nun auf Platz 6, dahinter Jung.

Wollenschein schaffte es, Doennicke in einen Fehler zu treiben und fuhr vor auf Position 4. Auch Krocker konnte einen Platz gutmachen. Durch zwei Ausritte brachte sich Pietrzak schließlich selbst um eine bessere Platzierung, Wollenschein, Krocker und Doennicke zogen vorbei. Cremer hatte sich mittlerweile bis an die Stoßstange von Lueg herangearbeitet, war aber mit mehreren Angriffen erfolglos geblieben. Erst in der letzten Runde führte der einzige Fehler von Lueg, ein zu spätes Bremsmanöver, zum entschei-



denden Führungswechsel.

Platzierungen des zweiten Rennens: Cremer, Lueg, Wollenschein. In der Gesamtwertung konnte Wollenschein die Führung vor Link und Kahlert behaupten.

PSC Dienstags Grid in Mugello

Frömel übernimmt in Mugello die Meisterschaftsführung

aus Mugello: Gil Ritter

Rennen 1:

Bei herrlichem Wetter und strahlendem Sonnenschein fanden sich gestern die Fahrer des Porsche Cup Dienstags-Grids zum 8. Meisterschaftslauf im Autodromo Internazionale del Mugello ein. Schnellster im ersten Qualifying war der in der Meisterschaft auf 3 liegende Jochen Frömel. Allerdings gelang ihm, vielleicht auch wegen der 80kg Zuladung, keine ganz optimale Runde bei der Super Pole, so dass er von 2 ins Rennen ging. Dafür zeigte Tobias Schlottbohm mit einem leichten Auto sein ganzes Können und holte sich mit einer 57er Runde die Pole und distanzierte dabei den Rest des Feldes um eine Sekunde. Von Position 3 ging Olli Happ ins Rennen.

Schlottbohm konnte allerdings nicht lange von seiner guten Startposition profitieren. Bereits in T8 konzentrierte er sich mehr auf seinen Rückspiegel als auf die kommende Kurve. Das Ergebnis war ein Ausflug in den Kies, was ihn weit zurück warf. So war es Frömel möglich, das Feld von vorne zu kontrollieren und den

Sieg souverän nach Hause zu fahren. Schlottbohm gelang es am Ende zwar wieder weit nach vorne zu fahren, bei Björn Fietz war allerdings Schluss mit der Aufholjagd. Fietz wurde mit 7 Sekunden Rückstand auf Frömel Zweiter und Schlottbohm knapp dahinter Dritter. Der von 3 gestartete Olli Happ beendete sein Rennen im Kies.

In Fahrerkreisen wurde gemunkelt, dass es da einen Zusammenhang mit dem Besuch der örtlichen Damen-Beachvolleyballmannschaft in seiner Box geben könnte.

Rennen 2:

Kurz nach Rennen 1 brachen dann sinnflutartige Regenfälle über Mugello herein. Viele der Fahrer bereiteten ihre Fahrzeuge bereits auf ein Regenrennen vor. Allerdings erwies sich das Unwetter als äußerst kurzlebig und so konnte auch Rennen 2 bei Sonnenschein aber eben bei nasser Strecke gestartet werden. Bei diesen Verhältnissen kam Martin Micko am besten zu Recht und kam in den ersten Runden schnell von Position 5 an die Spitze, die er auch fortan nicht mehr abgab. Micko feierte damit seinen ersten

Sieg beim VR Porsche Cup. Schlottbohm, der ja von Position 8 ins Rennen gehen musste, kam ebenfalls besten mit den Verhältnissen klar und konnte hinter Micko Zweiter werden. Allerdings waren an seinem Wagen (UPM-)braune Lackkratzer zu sehen. Deutliche Schadensbegrenzung nach Ausfall in Rennen 1 betrieb Happ mit seinem 3. Platz. Frömel gelang es von Startplatz 10 nicht, erneut aufs Treppchen zu fahren. Durch einen Fehler, der ihm etliche Positionen kostete, langte es am Ende nur für Platz 6.

In der Meisterschaft hat Frömel dennoch die Führung übernommen. Allerdings fährt er jetzt als erster Fahrer im Porsche Cup mit der maximalen Zuladung von 100kg. Happ musste Frömel in der Gesamtwertung an sich vorbeilassen, liegt aber immer noch auf Position 2, da der bisher führende Andreas Gaida in Mugello nicht an den Start ging und auf 3 zurückgefallen ist. Alle 3 Fahrer liegen aber immer noch eng zusammen und schon in Donington kann es zu Verschiebungen an der Spitze kommen, wenn Gaida wieder in die Meisterschaft eingreift.



Die SimBin Götter lieben den Regen. Auch im sonnigen Italien muss mit erfrischendem Nass jederzeit gerechnet werden.

Rico Schwartz feiert ersten Sieg

Wollenschein wieder auf dem Podest im PSC Mittwoch Grid in Oschersleben

aus Oschersleben: Alex Link

Rennen 1:

Bei trockenem Wetter traf sich das Mittwochsgrid in Oschersleben. Im Qualifying setzte sich Michael Wollenschein vor Martin Bals und Ronny Pietrzak durch. Im Rennen wurde erstmals der stehende Start durchgeführt. Rennleiter Jochen Frömel hatte im Vorfeld zu ausgiebigen Tests geladen. Trotzdem stockte der erste Start, aber letztendlich wurde er von allen Teilnehmern als sinnvolle Verbesserung angesehen. Nach reichlich Tumult in der ersten Kurve sortierte sich das Feld. Angeführt von Wollenschein, Bals, Jo Lueg, Ulrich Doennicke und Christian Ulrich bildeten diese Fahrer die Spitzengruppe. Wollenschein konnte sich schnell etwas absetzen und kontrollierte von da an das Rennen. Bals musste sich über die gesamte Distanz gegen Lueg behaupten. Da sich keiner der fünf Piloten einen entscheidenden Fehler leistete, veränderten sich hier die Positionen bis zum Rennende nicht mehr. Ganz anders im Mittelfeld: Position 6 war der am härtesten umkämpfte Platz im Rennen. Eine



Premiere für den stehenden Start. Bei allen Rennfahrern wurde die Regeländerung positiv aufgenommen.

Fünfergruppe mit Rico Schwartz, Markus Jung, Rene Cremer, Alex Link und Alf Kahlert sorgte für aufregende Szenen. Zunächst nutzte Jung einen Fehler von Schwartz und zog vorbei. Cremer drehte sich und fiel auf Position

14 zurück. Dann ein misslungener Überholversuch von Link an Schwartz. Link musste über die Wiese, Kontrahent Kahlert konnte durchschlüpfen. Kahlert attackierte sofort weiter und ließ trotz 60 kg Zusatzgewicht kurz darauf auch Schwartz hinter sich. Dann Dreher Schwartz. Auf Position 6 immer noch Jung, dann Kahlert, Link, Pietrzak. Nach etlichen Angriffen holte sich Link Position 7 von Kahlert und kurz darauf Position 6 von Jung, der einen Fahrfehler hatte. Position 7 belegte David Kroker, Position 8 Jung. Durch völlig abgefahrene Reifen fiel Kahlert zum Schluss auf Position 12 zurück.

Platzierungen des ersten Rennens: Wollenschein, Bals, Lueg.

Rennen 2:

Das zweite Rennen wurde wie gewohnt in umgekehrter Reihenfolge der ersten Zehn aus Rennen eins gestartet. Die Startphase verlief wesentlich geordneter, als im ersten Rennen. Arnulf Köhler, Schwartz und Link waren zunächst an der Spitze des Feldes. Dahinter Doennicke, Jung, Lueg, Wollenschein, Cremer, Kahlert und Bals. In der dritten Runde dann das Aus für den bis dahin Gesamtführenden Link. Nach einer Kollision mit Schwartz war das Rennen für ihn mit Aufhängungsschaden beendet. Eine Runde später kommt es zum Kontakt zwischen Wollenschein

(Position 6) und dem dahinter fahrenden Cremer. Wollenschein fiel dadurch zunächst auf Position 12, Cremer auf Platz 8 zurück. Weiter vorne ein ähnliches Bild: Im Kampf um Position 4 berührten sich Lueg und Jung. Jung blieb daraufhin im Kies stecken



Am Ende konnte sich der gelbe Zustelldienst mit Schwartz durchsetzen. Köhler (vorn) blieb am Ende nur Platz 7. Link und Jung (3. und 4.) mussten das Rennen vorzeitig beenden.

und musste aufgeben. Währenddessen verschaffte sich Köhler an der Spitze ein kleines Polster zu seinen Verfolgern. Doennicke überholte im weiteren Rennverlauf Schwartz. Im Mittelfeld musste unterdessen Kahlert auf Position 5 erst Cremer und dann Lueg passieren lassen. Auch Wollenschein war wieder auf dem Vormarsch, der ein packendes Duell mit Thomas Althaus hatte. Leider endete es für Althaus im Reifenstapel nach Start/Ziel. Der an Position 1 liegende Köhler warf im letzten Renndrittel, wie schon in Spa, den Sieg in den Kies. Zunächst profitiert Doennicke, der eine Runde später selbst durch einen Verbremser auf Position 5 hinter Cremer zurückrutschte. Schwartz übernahm die Führung und gab sie trotz eines stark fahrenden Bals nicht mehr ab. Platz drei belegte Lueg. Kahlert sicherte sich Position 6, dahinter Köhler knapp vor Wollenschein. In der Gesamtwertung übernahm nun wieder Wollenschein die Führung, gefolgt von Link und Kahlert.

Moldenhauer triumphiert in Kyoto

3. Lauf des Endurance Cups in auf dem 7,4km langen GP Kurs in Kyoto. Scharf auf Platz 2 gefolgt von Oltmanns.

15 Fahrer trafen sich am 4. September, um das dritte Rennen des LFS Langstreckencups auszugetragen. Mit dem Ziel anzukommen gingen die meisten hinein, doch knapp die Hälfte schaffte dies nicht. Allgemein herrschte Erleichterung, dass die engen Straßenschluchten South Cities dieses Mal gegen das weitläufige Areal Kyotos getauscht wurden.

Die Qualifikationsplätze, die eigentlich die Startaufstellung festlegen sollten, wurden durch einen Fehler des zuständigen Admins durcheinandergewürfelt. Jedoch zeigten die Fahrer sportliche Fairness und reihten sich auf ihrem zugewiesenen Platz ein, ohne auf einer Wiederholung zu bestehen. So ging Moldenhauer im XRR von der Pole ins Rennen, gefolgt von Reinhard Frey, ebenfalls im XRR, dem es wenige Minuten vor Schluss noch gelang an Tobias Walter im FXR vorbeizukommen.



Moldenhauer setzt sich ab

Wurm ging im FZR von Platz 4 an den Start, gefolgt von Frederik Roth, der auch im FZR fuhr. Am Start konnte Lars Moldenhauer seine Führung behaupten. Reinhard Frey hingegen hatte einen schlechten Start und musste Walter und Wurm passieren lassen. Wurm gelang es dann beim Anbremsen auf Kurve 1, auch Walter zu überholen. Werner Reichert erwischte ebenfalls einen guten Start und konnte so innerhalb der ersten Runde gleich 6 Plätze gut machen. Auch Marcus Trelenberg, der erst in letzter Minute im Quali die Rennstrecke betrat und somit vom letzten Startplatz starten musste, gelang es in Runde 1 gleich 4 Positionen gut zu machen.

Pech hingegen hatte Reinhard Frey, dessen Mechaniker es nicht mehr schafften den XRR an das Rennen anzupassen und der somit im Qualifikationssetup an den Start gehen musste. Ein Ausflug ins Kiesbett mit anschließendem Boxenstopp war die Folge, der letzte Platz in Beschlag genommen.



Walter auf Abwegen

Auch Walter verlor in Runde 3 Kontakt mit dem Asphalt. Die Folge war der 8. Platz. Der Dritte im Bunde der Pechvögel war Frederik Roth, der innerhalb der ersten beiden Runden gleich 7 Plätze verlor und sein durchwachsendes Rennen in Runde 15 beenden musste.

An der Spitze lieferten sich unterdessen Moldenhauer und Wurm ein packendes Duell, in dem Moldenhauer jedoch stets einen Schritt weiter vorn war und sich langsam absetzen konnte, bis er in Runde 5 bei der Einfahrt ins Oval aufs Gras fuhr. Ein Dreher, der ihn viel Gummi und eine Position kostete, war die Konsequenz.

Die geerbte Führung konnte Wurm anschließend bis zum 1. Stopp halten, doch Moldenhauer zeigte bereits, dass er schneller unterwegs war.

Die allgemeine Strategie bei diesem Rennen lautete 3 Stopp, aber auch 4 Stopps wurden gewählt. Moldenhauer plante zu Beginn gar eine 2 Stopp Strategie, der oben genannte Zwischenfall machte diese jedoch unmöglich.

So ging Wurm in Runde 12 in die Box, und Moldenhauer übernahm die Führung. Soeren Scharf, der sich bis zu diesem Zeitpunkt ein enges Kopf an Kopf Rennen mit Andreas Kleinwächter geliefert hatte, besuchte ebenfalls seine Mannschaft. Kleinwächter selbst ging auch in die Box, konnte aber durch einen Dreher den Kontakt nicht aufrechterhalten. Tobias Walter arbeitete sich im Getümmel der Stopps nach vorn und stand so am Ende der ersten Stoppphase bereits wieder auf Platz 4.

Marcus Trelenberg, der vor seinem ersten Stopp 6 Minuten im Kies stand, bis er von Michael Galuschka befreit wurde, legte nach seinem ersten Stopp eine starke Performance an den Tag. Jedoch verkräfteten seine Reifen die Hatz nach den Bestzeiten nicht. Der folgende Platzer warf ihn ins Kiesbett und beendete damit sein Rennen.



Reichert hält Busack auf Distanz

Busack, den nach vielen Fehlern bereits die Lust zu verlassen drohte, stellte seinen FXR erst mal für mehr als eine Stunde in die Box, um sich dem gleichzeitig stattfindenden Kanzlerduell zu widmen.

Pech hingegen hatte Markus Wurm, der zwar keine ernste Gefahr für den Führenden darstellte, jedoch auch ein dickes Polster auf den an dritter Stelle liegenden Soeren Scharf hatte.

Profitieren konnten so natürlich die anderen Fahrer.

Oltmanns erbt den dritten Platz, nachdem er bereits 3 Runden vor Schluss durch einen unplanmäßigen Stopp Walters auf den 5. Rang vorgerückt war.

Dieser folgte ihm dann auf Platz 4 durchs Ziel, gefolgt von Andreas Kleinwächter, der das Rennen mit insgesamt 5 Boxenstopps bestritt. Mit 3 Runden Rückstand kam Andy Green ins Ziel, der bis dahin ein bis auf den Unfall in Runde 32 ein recht unscheinbares Rennen gefahren war.

Als vorletzter gewerteter Fahrer überquerte Michael Galuschka die Ziellinie, der ebenfalls keinen direkten Kontakt mit seinen unmittelbaren Gegnern hatte.

Als letzter, mit sagenhaften 33 Runden Rückstand, schlich Thomas Busack über die Ziellinie, nachdem er 10 Minuten vor Schluss die Fahrt wieder aufgenommen hatte.



Jäger und Gejagter?

Bis zu den zweiten Stopps verlief das Rennen dann recht ruhig. An der Spitze wurde nach wie vor gekämpft, Moldenhauer ließ jedoch nichts anbrennen. Dann jedoch überstürzten sich die Ereignisse. Reichert, der sich nach Duellen mit Walter und Oltmanns bis auf den vierten Rang vorgearbeitet hatte, platzen im Oval gleich beide Vorderreifen. Der anschließende Weg in die Box dauerte 5 Minuten, in denen Reichert genauso viele Plätze verlor. Gut machen konnte er von diesen 5 zunächst erst mal nur einen einzigen, als Florian Hartwich nach einem Crash mit Andy Green das Rennen beenden musste. Dieser Unfall ging auch an der Spitze nicht ohne Spuren vorbei. Moldenhauer gelang es noch mit Haaresbreite an Green vorbeizuschlüpfen, Wurm landete nach seinen Ausweichmanöver im Kies, die Befreiungsaktion dauerte 10 Sekunden.

Moldenhauer konnte sich einen komfortablen Vorsprung herausfahren. So war es ihm auch möglich, die erste Position bis nach den Boxenstopps zu halten und auch bis ins Ziel zu retten, das er nach 121:32,96 erreichte. Dies allein reichte ihm jedoch nicht, denn der schon längst ausgefallene Frederik Roth hielt nach wie vor die schnellste Runde, für die es im Endurance Cup ebenfalls Punkte gibt. So prügelte Moldenhauer seinen XRR um den Kurs, um sich mit einer 2:16,69 die schnellste Runde zu sichern.

Ein Verbindungsabbruch 5 Minuten vor Schluss beendete sein Rennen. Scharf konnte so die zweite Position einnehmen. Nicht minder Pech hatte Reinhard Frey. Sein XRR hatte nicht genug Benzin dabei. Das Benzin sollte jedoch nicht



Freys Problem sein. Denn in der letzten Runde fuhr er in aufkommender Unkonzentriertheit an der gleichen Stelle wie schon in Runde 1 ins Kiesbett und musste so sein Rennen in der letzten Runde vorzeitig beenden. Auch Reichert, der durch den Ausfall Wurms wieder auf Platz 7 vorgekommen war, ging in der letzten Runde im Oval das Benzin aus.

Ein solch tragisches Finale erlebte der Endurance Cup in seiner zugegebenermaßen kurzen Geschichte noch nicht.

So übernimmt Moldenhauer die Führung in der Meisterschaft mit genau 100 Punkten.

Damit kann ihm nur noch Tobias Walter gefährlich, der mit 85 Punkten Platz 2 hält. Weit abgeschlagen hingegen ist Wurm auf Platz 3 mit 58 Punkten.

Ab hier ist jedoch noch alles möglich, so dass der Kampf um einen Platz auf dem Treppchen ebenso spannend werden sollte wie ganz oben.

Text und Bilder: Markus Wurm

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

Aufbau eines Stockcars - Teil 2

Obwohl die Motoren "small blocks" heißen, sind sie keine zwergwüchsigen Triebwerke. Ziemlich unbescheiden ist auch das Getöse, das ein V8 produziert. In der Schweiz beispielsweise wird ab 85 dBA Lärmbelastung am Arbeitsplatz die Verwendung eines Gehörschutzes dringend empfohlen. Ab 90 dBA wird es für das menschliche Ohr kritisch. Was aus den armdicken Flammenrohren der Rennwagen dringt, ist eine Mischung aus heiserem Röcheln, gierigem Schnorcheln und schlüpfendem Saugen, was sich im Leerlauf auf ungefähr 100 dBA summiert. Wenn wir den Motor auf rennmäßige Drehzahlen von etwa 8.000 U/Min. bringen, so torpedieren 120 dBA unser Trommelfell.

Ein ganzes Startfeld klingt von weitem zuerst wie das böse Summen eines aufgebrachtten Wespenschwarms, dann wie ein herannahendes Kampfgeschwader alter Jagdflugzeuge, zuletzt wie ein grollender Donner. Das Geräusch bohrt sich langsam in unser Ohr, die Nackenhaare kräuseln sich, ein angenehmer Schauer rinnt den Rücken herunter, kribbelt unsere Zehen, um sich dann um ein zigfaches verstärkt in unseren Kopf zurückzumelden, anzuschwellen, bis das Feld mit einem einzigen gewaltigen Röhren an uns vorbeidröhnt.

Diese akustisch gigantische Kraftentfaltung in Vortrieb zu verwandeln, das übernimmt ein Viergang-Renngetriebe, das die typisch amerikanische Automatik der Serienfahrzeuge ersetzt. Die weiß gestrichene Antriebswelle muß jedoch der Serie entsprechen.

Früher haben die meisten Teams einfach ein Chrysler-Getriebe ins Auto gezimmert, weil es den Ruf der Unzerstörbarkeit genoß. Jenem folgten Borg-Wagner-Getriebe oder T10-Getriebe von Doug Nash.

Die Leistung von mehr als 650 PS wird über eine gewöhnliche Ford-Starrachse mit Chevy-Lastwagen-Schubstreben auf die Straße gebracht.



Eine Differentialsperre gibt es nicht. Den Sprint von 0 auf 100 km/h, wahrlich nicht die Stärke eines Stockcars, erledigt unser Renner unerwartet leichtfüßig in 5 Sekunden, was beweist, daß alles relativ ist. Auch die scheinbare Schwerfälligkeit der Rennwagen.

Betrieben werden die Motoren mit handelsüblichem, verbleitem Einheitsbenzin. Zu diesem Zeitpunkt noch von NASCAR-Sponsor "Unocal 76" (Union Oil Company of California). Jenes darf weder mit Zusätzen versehen, noch abgekühlt werden um mehr davon in den Tank zu quetschen. Der Lebenssaft der V8-Triebwerke schwappt in einem 22-Gallonen-Sicherheitstank, was etwas mehr als 83 Litern entspricht.

Noch vor wenigen Jahren bauten die Amerikaner bis zu 8 Stoßdämpfer in ihre Stockcars ein. Dann entdeckte der Rennfahrer Joe Ruttman in Deutschland eine Firma

namens "Bilstein" und war von deren Gasdruckstoßdämpfern so beeindruckt, daß er sie sofort in seinem Rennwagen verwendete. Ruttman war nicht nur von der Bauweise der deutschen Dämpfer überzeugt sondern er merkte auch gleich, daß er mit vier Bilstein's statt der 8 Normalen auch wertvolle 25 Pfund einsparte, die er anderswo zur besseren Gewichtsverteilung gut gebrauchen konnte. Von da an war der deutsche Vorsprung nicht mehr aufzuhalten. 1984 gewann Bill Elliot in Michigan zum ersten Mal auf Bilstein. Noch während der amerikanischen Hersteller "Monroe" offizieller Ausrüster von NASCAR war, wechselten immer mehr Teams auf das Produkt aus Deutschland. Heute sind bisweilen fünf verschiedene Stoßdämpfer-Hersteller im Winston-Cup mit dabei. Einige Piloten verwenden sogar verschiedene Stoßdämpfer gleichzeitig. Doch Bilstein glänzt mit einer erdrückenden Erfolgsbilanz. Seit 1985 wurde jeder Winston-Cup von einem mit Bilstein ausgerüsteten Wagen gewonnen.



Der Gasdruckstoßdämpfer von Bilstein ist übrigens das einzige Teil in einem Stockcar, das die Amerikaner als Importartikel akzeptieren. Alles andere ist "Made in USA" und die Amerikaner denken nicht daran, in dieser Beziehung etwas zu ändern. Für manch unverbesserlichen Patrioten war bereits die Einführung der genialen Bilstein-Dämpfer eine Art Landesverrat.

NASCAR-Boliden stehen auf gewaltigen Schraubenfedern, die je nach Rennstrecke zwischen 600 und 3800 Pfund Druck aushalten. NASCAR läßt den Teams freie Hand welche Federn sie verwenden.

Die richtige Wahl ergibt sich jedoch ganz von allein. Auf einem Bullring wie Martinsville beginnt man mit 600 Pfund. Auf einem Superspeedway verwendet man steinharte Federn. Vom Piloten während der Fahrt einstellbare Federbeine sind aus Sicherheitsgründen verboten.

Bleibt noch die Frage. Warum sind diese NASCAR-Wagen so verdammt schnell? Diese Frage ist wirklich berechtigt, denn obwohl die meisten Teams regelmäßig Windkanalversuche machen, verbietet ihnen NASCAR die Verwendung von Materialien wie Kohlefaser. Die Stahlrahmen sind einiges schwerer als ein GP-Monocoque, aber niemals so verwindungssteif. Die Motoren sind ebenfalls von der Konzeption her 30 Jahre alt und technisch ausgereizt. Aber die NASCAR-Fahrzeuge sind Spezialisten. Sie sind zum Linksverkehr im Oval geboren.

Die jahrzehntelange technische Inzucht der Amerikaner hat gesunde Kinder hervorgebracht. Durch die kleinen Spoiler ergo wenig Abtrieb sind die Stockcars auf den Geraden mehr als 380 km/h schnell in den Kurven werden sie von einer ausgeklügelten Gewichtsverteilung, von besonderen Reifen und nicht zuletzt von wagemutigen Piloten auf Kurs gehalten.



Ein interessanter Vergleichskampf fand einmal in Daytona statt. Ein "Porsche 962" trat gegen einen "Chevy Monte Carlo SS" an. Der Porsche leistete 700 PS, die 900 Kilo Gewicht bewegen mußten. Der Chevy leistete 650 PS, die mit 1.587 Kilo fertig werden mußten.

Dennoch erreichte der Porsche auf der Geraden nur 363 km/h Spitze, während der Chevy mit eindrucksvollen 384 km/h gemessen wurde. Des Rätsels Lösung:

Das Stockcar katapultierte sich dank idealer Gewichtsverteilung schneller aus den Steilkurven und muß weniger Anpreßdruck überwinden.

Die Aerodynamik war lange Jahre ein Buch mit sieben Siegeln für die NASCAR-Teams. Ein Windkanal ist für die Spitzenteams so wichtig geworden wie der Motorenprüfstand, denn ein paar einfache Retuschen am Auto können die Windschlüpfrigkeit so verbessern, als habe man einen zehn PS stärkeren Motor eingebaut.

Vor allem auf den Rennstrecken von über einer Meile Länge kommt die Aerodynamik erst richtig zum tragen. In Charlotte beispielsweise kann ein Pilot Heckspoiler-Veränderungen von wenigen Grad sofort spüren.

1.500 Dollar kostet eine Stunde im Windkanal. Der Ford Thunderbird, mit dem Bill Elliott 1987 Vizemeister wurde, ist das Ergebnis unzähliger Stunden in diesem Windkanal. Windgeschwindigkeiten von bis zu 200 Meilen pro Stunde werden von gewaltigen Ventilatoren simuliert. Die Testsensoren im Boden, die den Abtrieb messen, sind so empfindlich, daß sie bereits reagieren, wenn man eine Geldmünze auf den Kofferraum eines Wagens legt.

Auch der Windkanal ist für eine Anekdote gut. A.J. Foyt jammerte vor ein paar Jahren über lästige Verwirbelungen in seinem Auto. Dick Hutcherson hat ihn mitsamt seines Fahrzeugs in den Windkanal eingeladen. Nach acht Stunden harter Arbeit fand Dick, das das Problem gelöst sei. Doch A.J. war immer noch nicht überzeugt. Also setzte Hutcherson einen Freiwilligen in den Oldsmobile und ließ den gewaltigen Lockheed-Ventilator nochmals auf Vollast bringen - circa 320 km/h. Dann hat sich Hutchersons Mitarbeiter im Cockpit in aller Ruhe eine Zigarette angezündet. Die Flamme des Zündhölzchens hat nicht mal richtig geflackert. A.J. war vollends zufrieden!

Mancher Technikexperte wird über die simple Bauweise von NASCAR-Wagen ein wenig herablassend lächeln, aber es ist sicher, daß ein

F1-Wagen auf jedem Superspeedway zerbrechen würde. Früher oder später. Lächeln tun auch die Buchhalter, aber nicht aus Hohn sondern aus purer Freude. NASCAR ist nämlich ein verhältnismäßig günstiger Motorsport.



Die einzelnen Kosten gliedern sich ungefähr so auf: Ein fertiges Auto kommt auf höchstens 90.000 Dollar. Ein Motor steht mit 30.000 zu Buche. Ein Satz Reifen mit rund 650 Dollar und ein Chassis belastet unser Budget mit mindestens 7.000 Dollar. Ein Motorenprüfstand (unerlässlich, wenn unsere Triebwerke die gewünschte Kraft entfalten sollen) kostet 20.000 Dollar. Und was die Personalkosten betrifft. Ein gutes Team besteht aus ungefähr 16 Festangestellten.

Wenn wir auf den Rennstrecken einen ordentlichen Eindruck hinterlassen und optimal arbeiten möchten, müssen wir weitere 225.000 Dollar für einen der ehrfurchtgebietenden Trucks hinblättern, mit denen alle Teams bei den Rennen aufkreuzen. 125.000 Dollar kostet der Auflieger, der eine rollende Werkstatt ist und weitere 100.000 Dollar kostet die kraftvolle Zugmaschine.

"Das sind Einfamilienhäuser, getarnt als Renntransporter!", hat einer die mächtigen Trucks, deren kunstvolle Bemalung allein einen Besuch im Fahrerlager wert ist, ganz trefflich beschrieben.

**Immer wieder spannend..
Die Geschichten zur
Faszination Nascar**

Zu VR kam unser heutiger Interview-Partner über die erfolgreiche Sim "Nascar Racing" und einem Hinweis auf einem öffentlichen Server. Ein neuer Beruf brachte Ruhe in sein Leben und diese Entspannung versucht er via GTR nun möglichst auf die Strecken umzusetzen.

Name: **Martin Kniep**

Alter: 22

Beruf: Koch / Fertigung von CPU-Chips

Herkunft: Freiburg im Breisgau

VR-Grid: GTR Trophy



RS: Wo hast Du Koch gelernt ?

MK: Meine Ausbildung habe ich im Schwarzwald in einer kleinen Gemeinde direkt vor Freiburg angefangen. Ich bin damals von zu Hause weggegangen, um dort eine Ausbildung anzufangen. Im Osten war es sehr schlecht mit einer Ausbildungsstelle bestellt. Mein Azubi-Dasein habe ich in einem kleinen Betrieb angefangen, der vom Kochniveau her eher dem Landstil entsprach. Leider gehen Kleinbetriebe auch schnell den Bach runter. Deswegen mußte ich den Ausbildungsplatz wechseln und brachte dann meine Lehre, in einem großen Tagungshotel mit relativ hohem Niveau, zu Ende. Was für mich aber auch sehr zum Vorteil war. So konnte ich beide Seiten des Berufes erleben.

RS: Wie dürfen wir uns die Ausbildung vorstellen ?

MK: Es fängt eigentlich ganz harmlos an. Man lernt die alltäglichen Sachen die in einer Küche anfallen. Von der Hygiene bis hin zu den Arbeitsabläufen. Diese Ausbildung dauert 3 Jahre, wobei das erste Lehrjahr nicht gerade das Leichteste ist. Am Anfang lernt man ganz banale Sachen wie Salate anmachen oder Teller ausgarnieren, Frühstücksplatten legen und natürlich ... Spülen. Mit stetiger Arbeitspraxis lernt man Soßen und Suppen kochen. Erst im dritten Lehrjahr wird man dann Soucier (das ist der Posten der die größte Verantwortung hat, nämlich das euer Rumpsteak nicht zur so genannten "Schuhsole" wird). Was in jedem Lehrbetrieb allerdings nicht Standard ist, daß man dort als "noch-Stift" kocht.

Ich habe auch schon von sehr renommierten Häusern gehört das Lehrlinge 3 Jahre nichts anderes machen wie "kalte Küche". Wobei man allerdings noch dazu sagen muß, daß nicht alles Kochen ist. Es ist auch das ganze Drumherum, man muß Warenanforderungen ausfüllen, Preise und Lieferantenkalkulationen überprüfen, gesundheitsbewußt kochen, ein wenig Diätkoch-Erfahrungen sammeln und vieles mehr.

Auch ist ein Teil der Ausbildung für den Service gedacht: Eindecken, Weinservice, Flambieren und

Tranchieren vor dem Gast. Man sieht also, es ist nicht "nur" Kochen.

RS: Warum der Job-Wechsel ?

MK: Dazu haben mich eigentlich mehrere Faktoren bewegt. Einerseits der immense psychische Druck der auf einem lastet. Das macht einen fertig. Ich bin nie nach Hause zu meiner Freundin gekommen und war auch nie frei im Kopf für andere Sachen. Gedanklich war ich irgendwie immer im Geschäft. Teilweise mußte ich 1 Stunde früher kommen damit ich alles schaffe. Man hat fast immer 10-11 Stunden gearbeitet und war nie vor 22 Uhr zu Hause. Das schlaucht sehr, was auch für eine Beziehung eine gewaltige Belastung bedeutet.

Die dann scheiterte, weil einfach keine Freizeit mehr vorhanden war. Des weiteren konnte man nie (!) Urlaub planen oder sich an freien Tagen etwas vornehmen, weil immer etwas dazwischen kam. Jemand war krank oder es ist noch eine Tagung mit 50 Personen reingekommen.

Das steigert die Motivation nicht ungemein. Ich wollte mir also einmal eine Auszeit gönnen. Das klingt zwar komisch nach 4 Jahren in diesem Beruf, aber wer mal in einer Küche gearbeitet hat weiß wovon ich rede.



Es war ja auch nicht alles schlecht sondern auf eine gewisse Art und Weise sogar eine geile Zeit. Im Großen und Ganzen bereue ich es nicht und bin stolz darauf.

RS: Wie kam es zum Einstieg in den neuen Beruf ?

MK: Ich habe die Chance wahrgenommen bei "Micronas" zu arbeiten. Einfach mal was komplett anderes zu machen und um mal abzuschalten. Ich habe einfach ne Bewerbung abgeschickt, weil ich schon viel gehört hatte, das das eine Riesen-Firma ist. Gott sei Dank suchten sie gerade neue Leute und seit dem bin ich da.

Vielleicht juckt es mich ja bald wieder und dann nehme ich die scharfen Messern in die Hand und steige in die Kochjacke ... wer weiß.

RS: Welcher Weg führte Dich zu VR ?

MK: NR 2002 führte mich damals zu VR. Ich bin damals anfänglich auf "Open Servern" im Kreis gefahren bis mir viele deutsche Namen auffielen. Ab da wußte ich, daß ich nicht allein mit meinem NASCAR-Wahn war. Ich habe dann Stephan Gordes angesprochen und er hat mir VR empfohlen. Tja, seitdem bin ich hier und geh auch nicht mehr weg.

Jetzt wage ich einen neuen Anlauf mit GTR.

RS: Warum fiel Deine Wahl auf GTR ?

MK: So genau begründen kann ich das gar nicht. Es hat mich einfach gereizt. Zudem die Herausforderung die GTs und NGTs über den Kurs zu bewegen bzw. zu bändigen. NASCAR werde ich jetzt aber auch wieder regelmäßig fahren, da lockt mich zur Zeit der "Open Cup".

RS: Schon Interesse an einem bestimmten Team ?

MK: Nein, aber ich bin noch zu haben und offen für alles.

RS: Welches "Arbeitsgerät" verwendest Du derzeit ?

MK: Momentan ist es noch das "Logitech Formula Force GP". Ich habe aber das "Driving Force Pro" ins Blickfeld genommen und werde es demnächst mal testen.

RS: Möchtest Du der Community abschließend noch etwas mitteilen ?

MK: Danke für alles! Ihr seid alle duft! Verdammt, wir haben das geilste Hobby der Welt!

Die Redaktion dankt dir für das offene Interview und wünscht allseits gute Fahrt bei VR. Auch wenn das eine oder andere Rennen nicht so glücklich verläuft.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: Martin Kniep / www.micronas.com



RS: Was machst Du genau in der CPU-Fertigung ?

MK: Momentan bin ich Vorarbeiter in der Endmontage. In meiner Abteilung verpressen wir die CPU-Chips, geben ihnen also ihr Gehäuse. Ich bin aber auch in anderen Bereichen / Abteilungen zu Hause. Zum Beispiel in der Galvanik (Verzinnung) oder am sogenannten Laser, dort wird den ICs die Gehäuseschrift verpaßt. Ich bin quasi der Arbeiter für alles und auch Ansprechpartner für andere. Demzufolge habe ich auch mehr Verantwortung als andere Mitarbeiter. In unserer Firma gibt es übrigens über 1.700 Mitarbeiter.

RS: Machst Du das nur übergangsweise ?

MK: Momentan macht mir das immer noch sehr Spaß und so lange werde ich auch versuchen dort weiterzuarbeiten.

RS: Wie ist Deine Meinung über VR nach der langen Zeit ?

MK: Ich bin immer noch begeistert von dieser riesigen Gemeinschaft. Alle habe das gleiche kranke Hobby, nämlich Online-Racing. Es macht eben süchtig. VR ist überaus gut organisiert und die Rennen machen mir immer noch Spaß. Ich fühle mich hier sehr wohl, auch wenn man manchmal nicht der gleichen Meinung ist, aber die Community ist einfach klasse.

RS: Wie waren Deine Fortschritte im Sim-Bereich ?

MK: Ich zähle mich eigentlich immer noch zu den Fahr-Anfängern, denn ich komme nicht oft genug dazu zu trainieren. Mit NR 2002 fing alles an, dann folgte NR 2003. Eine unweigerliche Zwangspause (Beziehungsende -> Aus-/Umzug) zwang mich zu einer Unterbrechung.

Auch mal über dein Hobby oder deinen Beruf im Rückspiegel zu erzählen? Dann einfach eine Mail an: rueller@virtual-racing.org

rFactor - Spiel oder Simulation?

Eberhard Mulacks ausführlicher Testbericht beantwortet die Frage

Spiel oder Simulation? Eine Frage, an der sich die Geister oft scheiden. Wo hört das Spiel auf, wo fängt die Simulation an? Und welchen Ansprüchen wird das neue rFactor nun gerecht? Fragen, die wir uns jetzt mal vornehmen und vielleicht finden wir Antworten.

Zunächst einmal die Installation. Die heruntergeladene Datei hat 382 MB und paßt somit bequem auf eine CD, da ist also noch Platz für AddOns. Nach der Installation sind weniger als 700 MB auf der Festplatte belegt, eine lobenswerte Sache! Nach der Freischaltung geht es los... mit Einstellungen! Wer eine recht moderne Grafikkarte und eine CPU mit ca. 3 Ghz und mehr sein eigen nennen darf, der stellt als Shader DX9 ein und kann auch mit Auflösungen von 1024x760 oder 1280x1024 für TFT's noch mit flüssigem Ablauf rechnen. Eine GeForce 6800 GT darf es dafür aber schon sein oder eine ATI X800. Wer weniger im PC hat, versuche sich an DX8 als Shader. Auch Benutzer älterer Grafikkarten können rFactor aber noch nutzen, dann wird als Shader DX7 ausgewählt. Feine Sache, daß hier User ohne allerneueste Hardware noch mitmischen dürfen!



Academy Racer, Kamera über dem Fahrer

Die Menüs sind recht übersichtlich, es zeigt sich nur ein Manko: rote Schrift auf schwarzem Hintergrund! Das ist nicht für Jeden gut lesbar und sollte nachgebessert werden. Die Menüstruktur ist übersichtlich, wirkt ein wenig wie bei einem Arcade-Rennspiel. Doch hat man einen guten Überblick, wo man welche Einstellungen findet.

Einstellen kann man eine ganze Menge, vom Sound über die Grafik bis hin zu den Computergegnern. Auch die Steuerung ist sehr vielfältig, Tastatur, Gamepad, Joystick und Lenkrad werden mit Vorgaben versorgt. Tastatur und Gamepad? Doch ein Arcade-Rennspiel? Wir werden sehen...



Cockpit Academy Racer mit HUD

Erstmal den kleinen Tourenwagen Namens Rhez in der SR-GrandPrix Serie ausgewählt und eine Testfahrt gemacht. Natürlich als Sim-Racer mit Lenkrad, wobei gleich ein ISI-typischer Bug zuschlug... das Gaspedal reagierte erst nach ca. dem halben Weg. Also, zuerst das Bremspedal zuweisen, dann das Gaspedal. Damit wird dieser Bug umgangen und beide Pedale haben ihren vollen Weg. Also ab auf die Piste, Toban GP. Der kleine Rhez zeigt hierbei ein sehr gutmütiges Verhalten, man hat aber das Gefühl daß man aussteigen und anschieben sollte um die Kiste auf Touren zu bringen... hier ist Tuning angesagt! Aber erstmal ein Rennen gegen die KI fahren. Einzelrennen ausgewählt, und auf der Strecke stellt man fest daß die KI einem regelrecht um die Ohren fährt. Von 19 KI-Gegnern sind 12-14 deutlich schneller unterwegs, lassen uns auf der Geraden einfach stehen. Trotzdem, das Rennen wird gefahren und mit dem 10 Platz gibt es die ersten Punkte. Doch viel Tuning kann man dafür nicht kaufen. Nicht aufgeben! Eine Saison wird gestartet und siehe da, die KI fährt mit ungetunten Wagen! Jetzt sind wir die Jäger und die KI die Opfer, der erste Sieg ist bei 100% KI-Stärke und leichtem Tuning reine Formsache.

Fährt man neben einen KI-Fahrer, läßt dieser auch genug Platz, drängt uns nicht ab. Schön! Nicht so schön... beim langsamen Fahren in die Box nach dem Rennen gibt's ordentlich einen hinten drauf! Wir landen in der Boxenmauer und der Motor stirbt ab... der ist erstmal im Eimer! Nunja, Schaden war ja auch auf 100% gestellt, was erwartet man da wenn es fürchterlich kracht? Genau solche Schäden... also da ist Nichts von Arcade zu spüren, mit Ausnahme der KI die einem gnadenlos hinten reinknallt wenn man zu langsam ist. Das kann man vielleicht über die Agression der KI einstellen, doch war dafür noch nicht genug Zeit.

Nach einigen Rennen ist die Saison zuende und der "Kleine" mausert sich! Langsam mutiert er zu einem GT2-Renner mit GT1-Tuningteilen, auf der Bremse ist er jetzt schon etwas zickig, bricht auch mal aus und in den Kurven kann man sich auf gründlich vertun mit diesem Kraftpäckchen. Knappe 160 Km/h läuft er jetzt an Ende einer langen Geraden, und das ist noch nicht Volltuning. Vom anfänglichem Langweiler mutiert der kleine Rhez nach und nach zur Rennzicke mit Star-Allüren, will schon mal ausbrechen und zeigt uns schnell, wo die Grenzen sind.



Cockpit Academy Racer ohne HUD

Das einstellbare Differential lädt zu Experimenten ein, erfahrene GPL-Fahrer werden es sehr zu schätzen wissen. Je mehr man den Wagen aufmotzt, desto mehr Möglichkeiten hat man im Setup. Da bleibt kein Wunsch mehr offen, der Wagen läßt sich sehr genau abstimmen und die Veränderungen sind auch spürbar.

Vergleiche mit den Setup-Möglichkeiten von GPL sind angebracht, auch wenn das Fahren selbst einfacher ist. Aber kein Wunder, wir haben ja einen Kleinwagen unter'm Hintern und keine übermotorisierte F1-Rakete! Doch wie sieht es aus, wenn man nur mal schnell eine Runde fahren möchte und das Lenkrad nicht anschließen mag? Ein neuer Spieler wird angelegt, Steuerung über Tastatur wird nun angetestet. Als Wagen muß wieder der ungetunte Rhez erhalten, und da zeigte sich rFactor erneut von seiner guten Seite! Egal mit welcher Sicht man fährt, ob die Kamera dem Wagen folgt, ob man auf dem Dach liegend steuert oder vorne am Auto festgebunden ist. Der Wagen läßt sich mit der Tastatur einwandfrei lenken, die automatische Schaltung funktioniert astrein, Traktionskontrolle und ABS lassen zusammen mit der Stabilitätskontrolle den Wagen gut in der Spur bleiben. Abfliegen kann man dennoch ganz gewaltig, wenn man es mit den Curbs übertreibt! Schaden kann man aber auch ganz ausschalten, womit wir feststellen: der Arcade-Racer findet mit rFactor sein Spiel, der Sim-Racer mit Lenkrad findet seine Simulation! Auch der Hammer und der ZR lieben sich per Tastatur einwandfrei steuern. Doch erst mit Lenkrad und ohne jede Fahrhilfe merkt man, daß diese Wagen richtig biestig werden können!



Cockpit Rhez mit Chatfenster

rFactor ist also ein Hybride, je nach Einstellung und Art der Steuerung von Arcade bis Simulation... es geht! Dafür verdient rFactor höchstes Lob, es ist somit eine Konkurrenz für die "Need for Speed" - Serie, Juiced und wie sie sonst noch heißen. Sie alle sind reine Arcade-Rennspiele ohne Simulations-Anspruch oder wenig davon. rFactor ist als Arcade-Rennspiel konfigurierbar, bietet dabei mehr Sichten als die meisten

Arcade-Rennspiele die teilweise nur 3 oder 4 Ansichten haben: Stoßstange, nahe Verfolgung und weiter entfernte Verfolgersicht. rFactor bietet Cockpit, Dachsicht, seitlich am Wagen montierte Kamera und noch viel mehr. In den Außenansichten sieht man den Fahrer lenken, nur Schaltvorgänge wie bei GPL oder der GT Legends Demo sieht man nicht. Nunja, trösten wir uns damit daß die Wagen alle Lankradschaltung haben... doch daß der Fahrer in der Cockpit-Sicht keine Arme hat und das Lenkrad von Geisterhänden gedreht wird, mag manch einen "Simulanten" stören! Sicherlich wurde das so gemacht, damit die Arme und Hände des Fahrers den Blick auf die Instrumente nicht versperren. Eine Option wie in GPL, um die Arme des Fahrers wahlweise einzublenden und wegzulassen wäre da wünschenswert.



DEN müßte es in echt geben...

Als Simulation könnte rFactor GTR, Nascar 2003, GPL und anderen Simulationen Konkurrenz machen - wenn entsprechende Mods herausgebracht werden! Das Interessante ist nämlich, daß die Physik nicht von rFactor fest vorgegeben ist sondern vom Mod bereitgestellt werden kann! Ein Mod ist somit kein Grafik-Update das nur Fahrzeuge und Strecken beinhaltet, sondern eher eine eigenständige Rennserie die in rFactor integriert wird. Somit ist auch ein Nascar-Mod mit realistischer Physik machbar, Tourenwagen wie in der DTM könnten lupenrein simuliert werden und auch Formel-Renner oder Champcars könnten mit ihrer Physik realistisch simuliert werden. Auch GPL könnte auf rFactor umgesetzt werden, auch wenn Manchem der bloße Gedanke daran wie Blasphemie vorkommt... es ist möglich! Und mit Sicherheit wird es entsprechende Mods geben, auch exotische Rennserien werden so ihren Weg auf unsere Computer finden.

Lassen wir nun die Tourenwagen erstmal in der Garage und schauen mal in die "Open Wheel Challenge" rein. Wer glaubt daß er sich gleich in einen Formel 1 Boliden setzen darf, der wird enttäuscht! Fahren wird im Academy Trainer gelernt, dieser bietet 5 Gänge und eine moderate Geschwindigkeit mit untersteuerndem Handling. Spätens in einer Saison merkt man dann aber, wieviel Spaß dieser kleine Wagen machen kann, sogar mit den Voreinstellungen im Setup! Und etwas "schärfer" kann man ihn über das Setup einstellen, doch genügt er auch mit Standard-Setup um die auf 100% fahrende KI gnadenlos zu versägen. Doch aufgepaßt, auch der kleine Trainer zeigt so schon typische Formel-Eigenschaften... zuviel Gas kann bis in den 3. Gang aus Kurven heraus einen Dreher provozieren, besonders wenn man über die Curbs brettert. Schnell ist da mal der Heckflügel abgefahren und die Aufhängung krumm. Ein abgefahrener Frontflügel, so klein er auch ist, ändert das Fahrverhalten zu extrem untersteuernd. Und damit hat sich das "KI versägen" dann erledigt, dann schleppt man sich langsam in die Box um sich einen neuen Flügel abzuholen. Doch mehr gibt es nicht, eine krumme Aufhängung bleibt krumm! Und damit zu fahren ist wahrlich kein Vergnügen, damit kann man froh sein wenn man nicht überrundet wird.



Der Rhez im Hauptmenü

Der Sound klingt bei jedem Fahrzeug anders, ist entweder harmlos-ruhig wie bei dem ungetunten Rhez oder bissig wenn er getunt ist. Der Formel-Trainer klingt rau und kernig, der Motoren-sound überzeugt rundum mit sattem Klang. Auch die Geräusche die das Fahrzeug selbst verursacht, kommen gut und glaubwürdig rüber. Manchmal rappelt und scheppert es in der Kiste, da glaubt man daß gleich ein paar

Teile abfliegen. Einzig von Reifenquietschen ist nicht so viel zu hören wie man es von anderen Simulationen oder Spielen kennt. Es ist eher dezent und realistisch umgesetzt, denn als Fahrer hört man davon weniger als die Zuschauer. Doch ist deutlich zu sehen und zu hören, wie weit man den Wagen an die Grenze bringt. Das Cockpit um einen herum wackelt und vibriert, als ob man selbst drin säße und durchgeschüttelt wird! Dabei ist dieser Effekt nicht übertrieben, sondern eher realistisch dargestellt. Das akustische ist im Zusammenhang mit dem optischen Feedback sehr glaubwürdig. Auch die Schaltgeräusche kommen gut rüber, beim Formel-Trainer merkt man daß ein Schaltvorgang seine Zeit braucht während höherwertige Renner mit Lenkradschaltung sehr direkt schalten, mit sehr kurzen Schaltzeiten. Was auch auffällt, ist ein Pfeifen bei hohen Geschwindigkeiten. Die Luftgeräusche im Open Wheeler sind dezent und unaufdringlich, jedoch wahrnehmbar und vermitteln das Gefühl schnell unterwegs zu sein.



Mit dem Rhez in die Abenddämmerung

Einzig das etwas schlecht erkennbare Display im Lenkrad mag etwas stören, doch gibt es dafür ja das einstellbare Head-Up-Display. Dieses ist dezent am unteren Bildschirmrand sichtbar und stört nicht die Sicht auf die Strecke. Außerdem hat man die Wahl, was man angezeigt bekommen möchte. Mit den Tasten 4, 5 und 6 auf der Tastatur kann man wählen was man braucht und was nicht. Mit der Enter-Taste werden die Anzeigen im Display geändert, so kann man seine eigenen Zeiten sehen, den Abstand zu Gegnern oder lieber seinen Reifenzustand oder die Bremsentemperatur checken. Nascar Racing 2003 Fahrer werden diese Option zu schätzen wissen, auch GPL Fahrer mit Pribluda wer-

den sich wohl fühlen... ist das "Teufelswerk" doch gleich integriert!

Zur Grafik... wie sieht rFactor aus? Erster Eindruck: überwältigend! Zweiter Eindruck: sehr detailliert, realistisch wirkende Farben und Schatten. Nur bei den Tourenwagen ist in der Cockpit-Sicht der Schriftzug auf der Frontscheibe verschwommen, ob durch die Einstellungen der Grafikkarte oder ob das so beabsichtigt ist bleibt erstmal unklar und stört dann auch nicht weiter. Irgendwann fällt es dann auf, daß es zwar unter Brücken Schatten gibt, dieser jedoch nicht das Fahrzeug betrifft.



Nachtfahrt

Das wird nämlich nicht dunkler sondern bleibt hell wie im Sonnenschein! Anders sieht es bei Nachtfahrten aus, da werfen die Lampen ihr Licht in das Fahrzeug, super gemacht! Auch die Scheinwerfer eines Hintermannes leuchten in das Cockpit hinein. Die Fahrzeuge selbst sehen einfach schön aus, die Farben wirken sehr gut und sind je nach Farbgebung des Wagens blaß bis kräftig. Spiegelungen im Lack, von außen durchsichtige Scheiben und Scheinwerfer, die diesen Namen auch verdienen. Das Auge des Betrachters findet hier kaum Mängel, bisher nur die nicht vorhandenen Schattenwürfe auf bzw in den Wagen. Dafür glänzt rFactor mit einem absolut flüssigem Übergang vom Tag in die Nacht! Langsam beginnt es zu dämmern, die tiefstehende Sonne färbt den Abendhimmel leicht rötlich, der Asphalt spiegelt im Gegenlicht. Das wirkt so realistisch, daß man die Abendkühle zu spüren vermeint. Dann wird es immer dunkler, die Scheinwerfer werden vom Tester eingeschaltet und erhellen die Fahrbahn mit ihren Lichtkegeln. Immer dunkler wird es, wann

schalten die Deppen in der Rennleitung denn endlich die Lampen an? Erst als es fast ganz dunkel ist und die Strecke kaum noch erkennbar, flackern die Lampen und erhellen dann die Szene. Der Sternenhimmel über uns, Scheinwerferkegel vor uns, die teilweise dürftige Streckenbeleuchtung... unwillkürlich schaut man dahin, wo die Zuschauertribünen sind und erwartet fast Blitzlicht von Kameras zu sehen und das Flackern eines Feuerzeugs wenn sich Jemand eine Zigarette anzündet. Doch ganz so Detailreich ist rFactor dann (noch?) nicht, das Vorhandene ist aber überwältigend schön!

So viel erstmal zu den Sachen, die offline getestet wurden, Wie sieht es nun online aus? Zickt die ISI-Engine rum oder ist sie stabil? Der Autor dieser Zeilen erinnert sich noch an die rFactor Multiplayer-Demo, die immer beim weiter-schalten einer Session im Menü hängenblieb und "abgewürgt" werden mußte. Kann rFactor das jetzt besser? Offline gab es bisher keinen Absturz, keine Freezes, nur Fahrspaß... geht das online so weiter oder kommt jetzt das große Grauen auf uns zu?



Ovalrennen fast wie Nascar

Connect... join... eine Serverliste wird aufgebaut, rasend schnell. Dieser erste Test findet mit dem bereits installiertem Formel 3 Mod statt, das joinen auf den Server ist reine Formsache und funktioniert auf Anhieb. Super! Gerade mit Router und Firewall hatte der Autor doch leichten "Bammel" daß es nicht klappt. Die ersten Runden auf dem Server zeigen dann, wie eng gefahren werden kann. Leichte Berührungen, hautnahe Zweikämpfe, so wie man es von begeisterten GTR-Fahrern hören kann. WENN oder FALLS man auf einen Server kommt... GTR-Probleme gab es viele, viele davon waren selbstgemacht, viele waren

echte Bugs. Wie gut macht sich die neue ISI-Engine nun bei rFactor? War das schnelle, unproblematische joinen nur ein Zufall? Wir werden sehen...

Was als einziges leicht stört, sind sogenannte "Joinlags", das Fahren stockt ganz kurz wenn ein neuer Fahrer auf den Server kommt. Was auf Open Servern im Qualifying eine gute Runde versauen kann, ist im Liga-Betrieb aber weniger störend da die Regeln dann wohl darauf ausgelegt werden. Joinen nur im Training wäre da eine Option, was der Dedicated Server hergibt werden unsere Administratoren schon herausfinden.

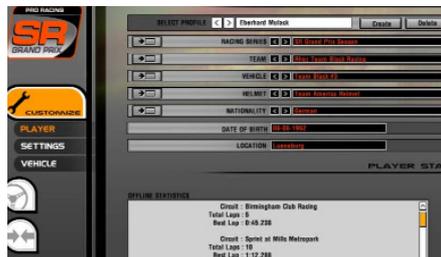


Ovalrennen im Rhez

Aber zuerst wird weiter gefahren, was das Zeug hält oder auch nicht hält... der Server läuft mit realistischen Einstellungen, nur die automatische Kupplung ist an, Fahrhilfen aus, Schaden voll. Trotzdem ist das unsichere Gefühl nach wenigen Runden weg, selbst enges Fahren stellt kein Problem dar. Die Kollisionsabfrage arbeitet tolerant, leichte Berührungen sind kaum zu spüren und manchmal merkt man davon erst beim Replay schauen etwas. Wenn man in einer Außenansicht sieht, wie eng das wirklich war und daß sich doch die Wagen leicht berührt hatten. Also das funktioniert gut, viel besser geht es wohl kaum noch! Wie steht es aber nun mit dem joinen von Servern? Auch da sieht es erstmal gut aus, nur daß man öfter auf "Refresh" klicken muß um den gesuchten Server zu finden. Doch nach mehreren Versuchen, die alle gut ausgingen findet unser rFactor auf einmal gar keine Server mehr... Katastrophe! Was ist los?

Ein Besuch im VR-Forum zeigt, daß mehrere Leute davon betroffen sind. Doch nach einer Viertelstunde geht es auf einmal wieder, nur der gesuchte Server taucht nicht auf. Refresh... nochmal... gesuchter Server fehlt in der Liste, nochmal... und wieder erscheint kein Server

mehr! Erster Frust macht sich bemerkbar, sind das die Macken von denen GTR-Fahrer so viel berichten konnten? Ist es Zufall, wenn man den Server findet und auch noch joinen kann? Hat rFactor dort seine Schwächen wo es zuvor so auftrumpfte, mit seinem Netcode? Oder sind einfach die Leitungen überlastet, irgendwo? Dort, wo die Serverliste verwaltet wird? Fest steht jedenfalls, wenn man den Server sieht kommt man auch drauf und fliegt nicht runter. Es gab bisher keinen CTD... das macht Hoffnung! Und für den Fall daß die Serverliste weg ist kann man auch problemlos über IP joinen. Das Racecast-System hat erste Fehler gezeigt indem die Server nicht angezeigt wurden. Da ist mit Sicherheit Nachbesserung zu erwarten, da rFactor ja alleine durch den online-Vertrieb wohl mehr als online-Rennspiel bzw Simulation verstanden werden möchte. Solange das joinen über IP funktioniert, ist das nicht weiter tragisch. Eher etwas ärgerlich. Je nach Temperament des Einzelnen eben.



rFactor Menüdesign

Die Testrennen der VR mit dem Formel 3 Mod liefen am Sonntag sehr gut, am Montag crashte aber im zweiten Rennen der Server. Diesen Server-Absturz sollte man jetzt nicht überbewerten, denn das kommt immer wieder mal vor. Das gab es bei Nascar, GPL, GTR usw auch schon. Sicher werden unsere Server-Administratoren ihr Möglichstes tun, um solche Abstürze zu verhindern. Sie werden nach Ursachen forschen und Lösungen anbieten, die ein sicheres online-Rennen ermöglichen. Es wird sicherlich noch öfter Testrennen geben, nicht Alles wird auf Anhieb funktionieren. Doch die ersten Tests verliefen sehr vielversprechend und eher gut! Der Autor dieses Berichtes steht jedenfalls schon in den Startlöcher für den zu erwartenden Liga-Betrieb mit rFactor!

Kommen wir zu einem wichtigen Teil, bei dem gerade Papyrus-Simfahrer sehr verwöhnt sind: das Replay-System! Was bietet rFactor dort an? Zuerst einmal eine Export-Funktion, die Replays in AVI-Dateien abspeichert, so daß man keine externen Tools mehr brauchen soll. Es können Plugins installiert werden, die dann von rFactor zum Export genutzt werden können. Also direktes Erzeugen von MPEG-Videos ist somit möglich!



Schöne Ausleuchtung durch die Scheinwerfer

Wenn auch recht zeitaufwendig... doch schauen wir mal nach den Grundfunktionen! Und da macht sich Ernüchterung breit, denn es werden keine Rundenzeiten angezeigt, man sieht nicht in welcher Rennrunde man jetzt ist, es ist nur das Rennen selbst gespeichert, ohne Training, Qualifikation und Warmup. In dieser Form kann das Replay-System keinen verwöhnten "Simulanten" zufriedenstellen, allenfalls den Arcade-Racer dem es nur um schöne oder spektakuläre Rennen geht. Ein Sim-Racer allerdings möchte wissen, zu welchem Zeitpunkt er seine schnellen Runden gedreht hat, welche Runden das waren und ob er dabei gerade Gegner in seiner Nähe hatte oder alleine gefahren ist. Er möchte auch die Zeiten seiner Gegner sehen können! Daß es geht, hat Papyrus schon lange bewiesen. Und wir kennen Alle Situationen, in denen gezielt eine bestimmte Szene in einer bestimmten Runde untersucht werden soll. In der jetzigen Form bietet das Replay-System da keine Hilfe, vor allem im Vollbild-Modus hat man zwar Steuerelemente wie beim Video-Rekorder aber es fehlen die Zeiten. Und im Kleinbild-Modus sieht man zwar eine Art Zeitleiste, jedoch zeigt dort nur ein dünner Balken an, wo man sich ungefähr im Replay befindet.

Das Hintergrundbild der Rennstrecke in jener Leiste ist da auch keinerlei Hilfe, eher überflüssig. Es sollte durch eine funktionierende Zeit- und Rundenanzeige ersetzt werden!

Das Drumherum der Strecken paßt, Zuschauertribünen, Werbeanlagen, die Ampeln bei der Ausfahrt der Box oder an der Einfahrt, die Curbs... rFactor erzeugt Rennstimmung pur!

Einzig das Replay-System ist für einen Simulations-Fahrer eher unbefriedigend. Da haben wir von Papyrus schon vor etlichen Jahren Besseres gesehen und genutzt! Doch sollten wir die Hoffnung nicht gleich begraben, denn was jetzt nicht ist... kann noch werden!



Wie sieht nun das Gesamtbild nach etlichen Stunden offline und online aus? Ist rFactor eine Simulation mit Pfiff oder nur ein billig hingepfeffertes Spiel? Letzteres ganz bestimmt nicht, denn rFactor glänzt mit einer sehr guten Grafik mit nur wenigen Fehlern, einem astreinen Sound der selbst mit dem OnBoard-Soundchip des Testers noch einen sauberen Klang hat, mit einer verständlichen Physik und sehr unterschiedlichen Fahrzeugen. Man fahre nur einmal den Hammer und danach den ZR... die Fahrzeuge sind sehr unterschiedlich im Fahrverhalten! Also nicht "Schema F", daß ein Nissan sich ähnlich wie eine Corvette fährt. Auch wenn es keine Original-Fahrzeuge in rFactor gibt, die Wagen wirken von Optik und Verhalten so, als müßte es sie in Wirklichkeit geben. Die Strecken sind auch keine realen Rennstrecke, sondern sie entspringen der Fantasie der rFactor-Entwickler. Doch auch die Strecken wirken irgendwie sehr real, es kommt der Eindruck auf daß man über ältere Pisten in Old England saust. Die Risse im Asphalt verstärken diesen Eindruck, sind auch im Fahrverhalten spürbar doch die Fahrwerke der Tourenwagen stecken das locker weg. Der Academy Trainer wird da schon ein wenig nervöser, wenn man zu hart über einen Riß brettet.

Ob mehr realistische Einstellungen für "Simulanten" oder für "Arcade-Heizer" ohne Schaden und mit Tastatur oder Gamepad, rFactor bietet puren Fahrspaß. Das Server-System ist scheinbar noch nicht ganz ausgereift und bricht manchmal zusammen, so daß keine Server mehr angezeigt werden. In Racecast sieht man die Server und kann meist auch joinen, manchmal geht es aber auch nicht und man bekommt einen Timeout.



Was für ein Hammer!

Doch Racecast ist ja als Beta ausgewiesen und befindet sich noch in der Erprobungsphase. Ärgerlicher ist da, daß in rFactor selbst die Server manchmal nicht erscheinen. Joinen über IP funktioniert allerdings problemlos, und man kann einen "Bookmark" für jeden Server in rFactor anlegen wenn man erstmal auf ihm ist. Später läßt er sich auf diese Weise sehr einfach auswählen, wenn der Server läuft kommt man dann auch drauf.

Zur technischen Seite soll noch erwähnt werden, daß rFactor mehrere angeschlossene Lenkräder erkennt. Also wie beim Tester mit dem Momo Racing lenken und die Pedale vom Formula Force GP benutzen. Probleme gab es bis auf den halbierten Weg des Gaspedals keine, und diese Kleinigkeit konnte durch neues Zuweisen behoben werden wobei die Bremse zuerst zugeordnet wurde. Seitdem trat dieser Fehler nicht mehr auf.

rFactor bekommt die Empfehlung des Testers, besonders aufgrund der zu erwartenden Mods, des moderaten Preises und seiner Stabilität. Besonderes Lob verdient die Tatsache, daß von DirectX 7 - 9 ausgewählt werden kann welche Funktionen die Grafikkarte nun bietet.



Zielgerade bei Nacht

Aber selbst etwas schwächelnde Systeme mit einer DX9-fähigen Grafikkarte können durch Wahl von DX 7 oder 8 zu flüssigem Lauf bewegt werden. Auch die Auswahl zwischen 16 Bit und 32 Bit Farbtiefe hat Einfluß auf die Leistung, aber nicht allzuviel auf die Optik. Auch mit 16 Bit sieht rFactor noch gut aus. Selbst mit einer CPU unter 2 Ghz und einer GeForce 4 MX sollte rFactor noch flüssig laufen können. Wenn auch mit leichten Einschränkungen, halt vielleicht nur 800x600 Auflösung bei 16 Bit und eventuell reduzierten Details. Wichtig ist, daß man rFactor trotz eventuell veraltetem PC noch nutzen kann!

Persönliches Fazit des Testers: 35 Euro, die sehr gut angelegt sind!
Eberhard Mulack

Kämpfer, Rüpel und harte Arbeit

Hartes JRC Rennen auf dem Flugplatzkurs von Anderstorp

Wir haben den 27. 08. 2005, und die Teilnehmer des JRC treffen auf dem Flugplatzkurs im schwedischen Anderstorp ein. BRM ist an diesem Tag sehr stark vertreten, gleich 3 Wagen sind gemeldet und 2 Fahrer gehören zu den ganz Schnellen: Fredy Eugster und Andi Wilke. Fredy hatte auf der Nordschleife ein eher durchwachsendes Rennen und brennt sicherlich auf einen Erfolg. Marco, "Andi's getreuer Rubens" laut seiner Signatur, würde seinen beiden Teamkameraden den Rücken freizuhalten versuchen. Die unbekannte Größe ist Björn Zaretsky, der hier sein erstes Rennen für die Scuderia Ferrari bestreitet. Eberhard Mulack komplettiert den Auftritt der Roten aus Maranello, während weit und breit Nichts vom Team aus Japan zu sehen ist. Kein einziger Honda auf der Strecke! Das Cooper-Team geht mit Stefan Gawol und Tobias Walter, Lotus mit Felix Krohn, Markus Schreiner und Mick Chapman an den Start. Brabham nur mit einem Wagen angereist, am Steuer Mike "Indy" Schneider. Die beiden Eagle von Maerte Gabriel und Werner Reichert komplettieren das Starterfeld.



Björn auf Abwegen, leider etwas oft

Im Training zeigt Fredy Eugster, wo der Hammer hängt! 1:35.047 sichern ihm die Pole-Position, sein Teamkollegen Andi Wilke folgt mit einer halben Sekunde Abstand auf Platz 2. Björn Zaretsky stellt seinen Ferrari sehr dicht folgend auf den 3. Startplatz und macht somit deutlich, daß er um einen Podiumsplatz mitfahren will. Marco Saube, Stefan Gawol und Eberhard Mulack auf den folgenden Plätzen 4-6.

Der beste Lotus-Pilot ist im Training Mick Chapman, der mit 1:36.796 auf Platz 7 fährt. Dahinter der Brabham von Indy, gefolgt von Felix Krohn und Tobias Walter, dahinter Markus Schreiner. Den Eagle-Piloten scheint die Piste gar nicht zu behagen, Maerte Gabriel und Werner Reichert auf den letzten Startplätzen 12 und 13.

Die Startaufstellung steht also fest, alle Piloten sitzen in ihren Fahrzeugen, spielen je nach Temperament mehr oder weniger mit dem Gas. Die grüne Flagge wird gehoben, die Motoren brüllen auf als sie auf Startdrehzahl gebracht werden... die Flagge senkt sich, und Fredy läßt Nichts anbrennen, schießt los wie ein geölter Blitz. Andi und Björn können nicht so schnell folgen wie Fredy nun losjagt! Indy konnte am Start einen Platz gutmachen, kann

Die Geschwindigkeit hat aber der neue Ferrari-Pilot Björn, der anfangs der 8. Runde Andi Wilke überholt und sich so auf den 2. Platz vorschiebt!



Cooper mit großem Ferrari im Spiegel

Doch die Freude währt nicht lange, denn schon eine Runde später hat Björn einen Ausflug aus der Norra-Kurve und Andi somit den 2. Platz kampflos zurück.

Der "Flotte Dreier" bekommt Björn ins Sichtfeld, doch kann dieser sich



Björn schnappt sich Andi

aber dem Tempo von Marco, Stefan und Eberhard nicht ganz folgen. Fredy setzt sich vorne ab, Andi hat Björn im Nacken, danach bereits eine Lücke. Darauf folgt die Dreiergruppe, die von Marco angeführt wird und die erstmal recht dicht zusammen ist. Ein "Flotter Dreier" mit BRM, Cooper und Ferrari! Das Rennen ist gut gestartet, wie wird es sich weiter entwickeln? Die Eagle augenscheinlich mit Handling-Problemen auf dieser Strecke, doch wacker dabei. Ankommen zählt, wenn die Geschwindigkeit nicht da ist!

wieder absetzen. Dahinter spielt sich ein Drama für Brabham ab, als Indy versucht etwas schneller zu fahren. Er hat einen oder mehrere Speedshift's, und das mag der Brabham nicht. Vor der Södra-Kurve fliegt ihm in der achten Runde der Motor auseinander, damit ist der einzige Brabham frühzeitig ausgeschieden! Nach einer eleganten 360-Grad Rechts-pirouette bleibt Indy nur das Aussteigen und der Fußmarsch zurück zur Box. Diese ist aber fast genau dort, wo der Motor in Stücke

ging. Schade, denn Indy konnte immerhin Felix Krohn im Lotus hinter sich halten! Zweiter Ausfall im zweiten Rennen, da war sicherlich Frust angesagt. Doch Indy ist Optimist und wird mit frischem Mut das nächste Rennen angehen!

Fredy fährt den Verfolgern immer weiter weg, nur ein größerer Fehler oder Schaden könnte ihn noch stoppen. Andi mit etwas Sicherheitsabstand zu Björn auf Platz 2 und hinter Björn der Flotte Dreier immer noch zusammen. Doch in der 12. Runde bekommt das Trio Björn wieder ganz nah zu sehen, denn in der Norra-Kurve scheint dieser Probleme zu haben. Er hat dort schon den 2. Ausrutscher, kommt ganz dicht vor Marco wieder in Fahrt. Marco greift ihn sofort an, wird jedoch abgewehrt.



Dahinter treibt Stefan seinen Cooper durch die Kurven und wird Eberhard nicht los, der eventuell etwas schneller fahren könnten. Doch der Cooper schießt regelmäßig mit soviel Fahrt aus den Kurven daß Eberhard die Ferrari-Power nicht zum Angriff einsetzen kann. Doch das ändert sich als Stefan in der 13. Runde einmal nicht so gut aus der Opel-Kurve kommt, sofort ist Eberhard da und greift an, bremst sich vor der Hansen-Kurve an Stefan vorbei! Doch vielleicht etwas zu hart auf der Bremse, vielleicht auch ein wenig den Streckenrand erwischt... Eberhard verliert kurz die Kontrolle, das Heck des Ferrari driftet beängstigend nach außen und dort ist die Nase von Stefan's Cooper.

Dieser bekommt vom Heck des ausbrechenden Ferrari einen Klaps und Stefan gerät dadurch auf das Gras, kann jedoch sofort weiterfahren und nimmt flugs die Verfolgung auf. Immerhin hat auch Eberhard bei diesem Manöver soviel Zeit beim Einfangen des wild werdenden Ferrari verloren daß Stefan sich dranhängen kann. Der Abstand zu Marco hat sich somit leicht vergrößert.

Wenige Runden später.. Björn mit einem weiteren Fahrfehler, diesmal trägt es ihm aus der Hansen-Kurve. Eberhard vertut sich wenige Augenblicke später auch ein wenig und somit ist das "Ferrari-Teampicknick" im Gras komplett. Doch Können Beide weiterfahren, Nichts ist passiert. Stefan dürfte sich einen gelacht haben, ist er doch genau an der Stelle wieder an Eberhard vorbei gekommen wo

dieser ihm den Klaps verpaßte! Das nennt man ausgleichende Gerechtigkeit! Stefan nun im Ferrari-Sandwich, Björn vor sich und Eberhard wieder hinter sich. Dieser immer wieder sehr dicht mit der Nase am Getriebe des Cooper, wie mag Stefan sich da gefühlt haben? Marco bekommt weiter vorne Druck von Björn, der Stefan und Eberhard davonfährt. Marco fährt jetzt Kampflinie, will seinen Platz verteidigen. Doch in der 19. Runde kommt es zu einem Rempel in der Södra-Kurve! Björn ist bereits innen neben Marco's BRM, als dieser die Tür zuzumachen versucht und die beiden Wagen kollidieren! Wer war da der Rüpel? Marco, weil er nach innen zog obwohl er Björn bestimmt nicht mehr im Spiegel sehen konnte

oder Björn, weil er zu optimistisch in die Lücke reinging? Die Lücke war definitiv vorhanden und wurde zu spät von Marco dichtgemacht, vielleicht war Marco da auch am rutschen? Zum Glück konnten Beide unbeschadet weiterfahren,



Björn beschleunigt Marco auf der Geraden aus doch dieser kontert vor der Hansen-Kurve auf der Bremse und ist wieder vor Björn! Der Ferrari-Pilot versucht es wieder mit ausbeschleunigen, ist schon vor Marco als ihm vor der Atlas-Kurve sein Ferrari unkontrolliert ausbricht, eindeutig überbremst! Das Heck geht nach Links, Marco dahinter erwischt gerade noch das linke Hinterrad des Ferrari und findet sich nach einem Dreher neben der Piste wieder. Björn scheint erst ein wenig geschockt von der Kollision, verlangsamt und läßt Stefan und Eberhard erstmal passieren. Eberhard macht Druck auf Stefan, er weiß wahrscheinlich daß er schneller fahren kann wenn er den Cooper überholt.



Eberhard greift Stefan an

In der 20. Runde schafft Eberhard es, sich nach der langen Geraden am Cooper vorbeizubremsen, geht vor der Norra-Kurve innen neben Stefan und der läßt sehr fair Raum zum Überleben, gibt sich sportlich geschlagen. In der Folge versucht Björn ebenfalls, am Cooper vorbeizugehen. Doch Stefan wehrt sich dagegen, kontert und kämpft, fordert seinem Cooper scheinbar Alles ab was dieser herzugeben vermag. Eberhard setzt sich sofort von Stefan ab, fährt in der folgenden

Runde seine schnellste Rennrunde und ist damit glücklich auf Platz 3 vorgekommen! Björn versucht den langsameren Cooper auf der langen Geraden auszuholen, doch Stefan fährt jetzt auf der rechten Seite beim 2. leichten Linksknick Kampflinie, wo Björn angreifen wollte. Björn muß zurückstecken, ist in der folgenden Atlas-Kurve zu dicht dran und Stefan bekommt den zweiten Schubs von einem Ferrari. Doch kann er den Cooper sofort wieder einfangen und wei-

ser GGPLC-Saison. Stefan mit dem Cooper nach starker Fahrt und einem fast die ganze Renndistanz andauerndem Zweikampf mit Eberhard und Marco auf dem 4. Platz im Ziel, wohlverdient und sauber herausgefahren! Marco dürfte mit dem 5. Platz nicht ganz zufrieden gewesen sein, doch Björn war es mit dem 6. Platz sicher auch nicht. Kein besonders glückliches Rennen für den schnellen Ferrari-Piloten, dem es noch etwas an Konstanz mangelt und der nur

Doch unter der Oberfläche vermuten eine Handvoll Piloten, daß es andere Gründe als schubsende Rüpel dafür gibt daß Marco der meistgeschubste Fahrer der VR ist. Wenn in nächster Zeit Nichts weiter passiert werden diese leisen Gerüchte ganz verstummen, doch sollte Marco weiter in solche Sachen verwickelt sein wird die Frage irgendwann offen auftauchen: Ist Marco selbst der Rüpel, der zu hart blockt und damit Unfälle provoziert? Sollte er sich vielleicht bei schnelleren Fahrern auch mal geschlagen geben um solche Vorfälle zu vermeiden? Was für einen Sinn macht es, zu hart gegenzuhalten? Gerade weil ja Marco sonst der Fahrer ist, der jedem Fahrer - ob Neuling oder Profi - zu Besonnenheit rät und der das "empfohlene Fahrerverhalten" praktisch auswendig aufsagen kann.



Eberhard hat Stefan überholt



Enger Fight - Marco, Stefan und Eberhard

Doch ist die Stimmung davon nicht vergiftet, weil jeder Fahrer Marco menschliche Fehler und Schwächen zugesteht, wie sie Jeder hat. So wurde ihm auch sein "böser Finger" gegen Ferrari von den Piloten der Scuderia nicht übel genommen. Allgemein herrscht eine gespannte Erwartung, wann er seinen nächsten Comic veröffentlicht und welches Thema er hat.

Es gab auch hautenge und faire Fights zu sehen, wer da nicht auf GPL-TV geschaltet hatte der hat ein spannendes Rennen versäumt! Selbst schuld ist auch, wer nicht oder nicht mehr im GGPLC mitfährt! Es wären durchaus noch Cockpits zu vergeben, Nachmeldungen sind für diese Saison noch möglich. Besonders bei den Rookies tummeln sich Fahrer, die bald oder jetzt schon soweit sind in GGPLC-Rennen mit realistischem Schaden mitfahren zu können. Und wie es aussieht, könnte das Honda-Team im JRC dringend Verstärkung brauchen!

Eberhard Mulack

terfahren, hält seinen Platz! In der 22. Runde versucht es Björn erneut vor der Norra-Kurve, macht aber einen Fahrfehler und hat danach Marco groß im Spiegel. Nach der Ziellinie geht er vom Gas und läßt Marco passieren, überläßt ihm den 5. Platz. Eine Wiedergutmachung für die Kollision in der Atlas-Kurve, doch hätte er das eigentlich schon früher tun können, hätte auf Marco warten können wenn er sich an dem Unfall mit ihm schuldig fühlte. Aber vielleicht war es so besser... denn in der letzten Runde rutscht Björn ein letztes mal aus seiner "Lieblingskurve" raus, der Norra-Kurve!

Fredy fuhr ganz vorne ein fast fehlerfreies Rennen, viel zu schnell für alle Gegner! Offen gab der sympathische Schweizer nach dem Rennen zu, daß er einmal fast abgeflogen wäre. Andi hatte den 2. Platz nach Björn's Fehlern auch sicher, nur Ausfälle hätten die BRM stoppen können. Eberhard mit Glück und konstanten Rennspeed auf Platz 3 und damit das 2. mal auf dem Podium, im 2. Rennen die-

dadurch von seinem langsameren Teamkollegen geschlagen wurde. Platz 2 in Sicht, doch "nur" Platz 6 geholt. Felix mit dem Lotus auf Platz 7, gefolgt vom Cooper mit Tobias am Steuer. Werner als einziger Eagle mit Zielankunft auf Platz 9, dahinter nur noch die Ausgefallenen. Immerhin 4 Wagen schafften es nicht bis zur Ziellinie, bei nur 13 Startern eine recht hohe Ausfallquote!



Ein rotes Trio

Es war ein hartes Rennen, in manchen Situationen vielleicht auch etwas zu hart. Marco Saube - geschubstes Opfer oder blockender Rüpel? Diese Frage tauchte nach einiger Zeit auf und ging wieder unter.

Bereits über 1.000 Mal wurde im Offtopic-Bereich unter "Was gab es heute zu Essen" der VR-Community mitgeteilt welche Gerichte verzehrt wurden. Um nun auch der Leserschaft das eine oder andere leckere Rezept nicht vorzuenthalten wurde diese neue Rubrik erstellt. Als erster "Koch" verrät uns der Münchener Daniel Stühler welches Gericht seinen Sim-Racer-Körper stählt um bei den NASCAR-Rookies mitzuhalten.



Für die Zubereitung nehme man ungefähr 200g Mehl, Milch und 3 - 4 Eier pro großen Apfel. Diese Menge sollte für 2 Personen ausreichen und 10 dünne Küchli ergeben.

Mehl und Eier mit Milch gut verrühren. Es sollte so viel Milch zugegeben werden, daß der Teig gut zu gießen ist und man später dünne Pfannkuchen backen kann. Darauf zu achten ist, daß man erst etwas weniger Milch nimmt. Fehlende Milch kann später einfach kurz nachgegossen werden, denn es ist einfacher als Mehl oder noch ein Ei hinzuzugeben. Klappt vielleicht nicht beim ersten Versuch, aber man hat die genaue Dosierung der Zutaten schnell raus.

Die Äpfel zuerst entkernen und dann in dünne Scheiben hobeln bzw. schneiden. So bekommt man besonders schöne runde Scheiben.

Die Äpfel erst kurz vor der Verwendung schneiden, sonst werden sie schnell braun. Als Hilfe dient Zitronensaft, denn dieser verhindert die Bräunung.

Nachdem alles zubereitet ist erhitzt man die Pfanne (mittlere Stufe, je nach Herd und Vorliebe). Hinein kommt ein gutes Stück Butter (je nach Geschmack ein gut gehäufte Teelöffel). Dann soviel Teig in die erhitzte Pfanne gießen bis ein dün-

zusammenfaltet.

Nach der Wende diesen kurz weiterbacken damit die Äpfel karamellisieren. Die zweite Seite wirklich nur kurz backen. Das geht normalerweise bei gleicher Hitze schneller als die erste Seite des Apfel-Küchli.

Warm und frisch zubereitet schmeckt es am Besten, also sofort servieren und wahlweise mit Puderzucker, Zimt, Zucker, Marmelade oder Schokocreme bestreichen. Empfehlenswert ist es auch den Apfel-Küchli zusammenzurollen, dann wird er nicht so schnell kalt. Jetzt heißt es genießen: "A Trauum".

Kleiner Tip: Wenn der Teig zu dick ist, dann schmeckt es nicht wirklich und man kann das Küchli schlecht rollen.

Dann einfach etwas mehr Milch in den Teig geben und die Pfanne schön hin- und herschwenken. Auch nicht zu lange mit den Äpfeln warten, sonst haften diese nicht und dann wird es schwierig den Teig zu wenden.

Viel Spaß beim Ausprobieren. Die Redaktion bedankt sich für dieses Gericht und lehnt sich vollends gesättigt zurück.

Verfasser: Daniel Stühler / Christian Heuer
Bilder: Daniel Stühler

ner Boden entsteht. Die Pfanne kurz etwas schwenken damit sich der Teig gleichmäßig in der Pfanne verteilt. Solange der Teig oben noch roh ist schnell ein paar Apfelscheiben drauflegen und kurz festdrücken.

Das ganze geht sehr schnell, wenn der Teig wirklich dünn sein soll.

Bevor es verbrannt riecht vorsichtig und schnell das Apfel-Küchli w e n d e n . Hierbei ist zu b e a c h t e n , daß sich die Äpfel nicht lösen oder der Teig

