

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 60 / 20. Oktober 2005



Nicht aufzuhalten

GRRL Wilke siegt in Monza ab Seite 4

Viel Action

Porsche Cup. Alle Rennen ab Seite 7

Endspurt

GPL spannender Finallauf Seite 14

Das letzte Rennen?

WT SCS vor dem Aus. Seite 31

**Neuling
Redlight Austria**

Aus dem Inhalt

Seite 02:	Rookie of the year
Seite 03:	Redlight Austria
Seite 04:	GRRL CS Monza
Seite 05:	GRRL CS Monza
Seite 06:	GRRL CS Monza
Seite 07:	PC Di. Donington
Seite 08:	PC Mi. Donington
Seite 09:	PC Mi. Donington
Seite 10:	PC Mi. Silverstone
Seite 11:	PC Mi. Silverstone
Seite 12:	PC Di. Silverstone
Seite 13:	PC Di. Silverstone
Seite 14:	DOM GPL Finale
Seite 15:	DOM GPL Finale
Seite 16:	DOM GPL Finale
Seite 17:	Kurzes-Impressum
Seite 18:	GRRL SC R. Atlanta
Seite 19:	GRRL CS R. Atlanta
Seite 20:	GRRL ES R. Atlanta
Seite 21:	GRRL ES R. Atlanta
Seite 22:	NWL Rückblick
Seite 23:	NWL Rückblick
Seite 24:	WT SCS Dover
Seite 25:	WT SCS Dover
Seite 26:	WT SCS Dover
Seite 27:	DOM 2 NH
Seite 28:	DOM 2 NH
Seite 29:	DOM 2 NH
Seite 30:	DOM 2 NH
Seite 31:	WT SCS Richmond
Seite 32:	WT SCS Richmond
Seite 33:	DOM 2 Dover
Seite 34:	DOM 2 Dover
Seite 35:	DOM 2 Dover
Seite 36:	DOM 2 Talladega
Seite 37:	DOM 2 Talladega
Seite 38:	DOM 2 Talladega
Seite 39:	DOM 2 Kansas
Seite 40:	DOM 2 Kansas
Seite 41:	DOM 2 Kansas
Seite 42:	LFS EC Westhill
Seite 43:	LFS EC Westhill
Seite 44:	DOM 1 Talladega
Seite 45:	DOM 1 Talladega
Seite 46:	DOM 1 Talladega
Seite 47:	DOM 2 Lowes
Seite 48:	DOM 2 Lowes
Seite 49:	DOM 2 Lowes
Seite 50:	Faszination Nascar
Seite 51:	Faszination Nascar
Seite 52:	Faszination Nascar

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

ROOKIE of the YEAR 2005

aufs Wheel geschaut, von Jürgen Nobbers

Nichts Neues an der Spitze. Frontmann Klaus Jonke führt nach wie vor unangefochten das Feld der Neueinsteiger an. Neu hingegen auf Rang zwei, Gil Ritter. Hervorragende Ergebnisse aus den letzten vier Rennen spülten reichlich Punkte auf sein Konto. Sein Kontostand ist mittlerweile auf über 2000 Punkte geklettert. Diesen Stand erreichten bisher nur Jonke und Ritter.

Jens Bartram musste hingegen Federn lassen. Ein Rennen Sperre, und ein Provisional stoppten fürs erste seine Punktejagd. Marginale Veränderungen gab es auf den nachfolgenden Plätzen.

30 Rennen sind absolviert, bei noch ausstehenden sechs Rennen werden massig Punkte verteilt, sodass das Rennen um den begehrten Titel noch längst nicht entschieden ist.



**#586 D.O.M.
Division II
Steffen Piplat**

Ende Mai startete Steffen Piplat, das erste Mal seinen Powerade Chevy in der VR. Der Rookie Cup war die erste Hürde, die es zu nehmen galt. Dieser Wegespunkt war dann im August erreicht, und höhere Ziele konnten in Angriff genommen werden.

Aufnahme und Unterstützung fand er im Infinty Racing Team.

In die Saison gestartet ist er wie die Feuerwehr. Zwei dritte, ein vierter und ein sechster Platz waren eine gute Ausbeute.

Das die Trauben in der zweiten Division höher hängen ist auch ihm klar geworden.

Mager ist der Punktstand auf der Strafenseite, und genau das ist im Sinne aller Rennfahrer.

Pos #	Fahrer	Div.	Punkte	Events	Top 5	Laps
1	289 Klaus Jonke	DOM 1	2307.3	26	7	3865
2	177 Gil Ritter	DOM 2	2144.7	26	6	3529
3	455 Jens Bartram	DOM 1	1972.8	22	5	3126
4	524 St. Bossmann	DOM 2	1929.8	24	3	2821
5	450 Chergo Zelfo	DOM 2	1718.0	21	10	2899
6	325 Uwe Berger	DOM 2	1327.8	17	1	2498
7	480 Patrik Krakau	DOM 2	1239.6	14	6	1529
8	200 Stefan Loos	DOM 2	738.8	8	4	946
9	605 Torsten Brandt	DOM 2	708.9	9	2	857
10	586 Steffen Piplat	DOM 2	678.8	8	3	882
11	592 Andre Kurth	DOM 2	610.5	8	2	1113
12	584 Pat. Goetzmann	DOM 2	425.6	7	3	420

Premiere Redlight Austria

German Road Racing League begrüßt neues Team in Monza

Aus Monza Robert Graf

Teams gibt es, seit es Rennen gibt. Schon zu Zeiten von GPL fanden sich Fahrer zusammen, um Know-How und Erfahrungen aus zu tauschen. So gibt es auch im GRRL Championship eine eigene Teamwertung, die derzeitigen Teams sind teilweise schon von Anfang an mit dabei. Zum Rennen in Monza nahmen sie ein neues Mitglied in ihrer Mitte auf. Bei der Präsentation der beiden Jaguar XJR-9 konnte der RS den Teamchef von Redlight Austria, Robert Graf, ein paar Fragen stellen.

RS: Warum Redlight Austria?

RG: Da wir derzeit meist mit der roten Laterne heimkommen, schien uns der Name „Redlight“ passend. Und weil man doch auch immer ein bisschen Patriot ist, das „Austria“ hinten dran.

RS: Wie kam es dazu?

RG: Ich fahre jetzt erst mein 5. Rennen in der GRRL, trotzdem hatte ich mir schon am Anfang überlegt zu einem Team zu gehen. DIHL Österreich war die erste Wahl, doch ist das Team mit 4 Fahrern schon gut besetzt. Als ich Günther für die GRRL begeistern konnte, war eigentlich klar, dass wir es auch als Team in der GRRL versuchen würden.

RS: Was erwartet Redlight Austria für diese Saison?

RG: (lacht) Nun, erst mal ins Ziel kommen. Die laufende Saison ist sehr weit fortgeschritten und wir möchten dieses Jahr so viel Erfahrung sammeln wie möglich, sprich beide Wagen so oft wie möglich über die Linie bringen.

RS: Und nächste Saison?

RG: Da wäre es schön, wenn wir die andern Teams doch ein wenig ärgern könnten. Wir werden es zumindest versuchen.



Name: Günther Chladek
Geburtsdatum: 13.07.1971
Beruf: Informatiker
Wohnort: Steyr, Oberösterreich.

Hobbies: Kinder, Motorsport
Lebensmotto: -

Beste Musik: Yello

Bester Film: Tage des Donners

Zuletzt gelesen: eMedia

Zuletzt im CD Player: Juli – Es ist Juli

Startnummer: 650

Ligen: GRRL CS, GRRL ES

Steuerung: MS Sidewinder FF

Karriere: Viel Erfahrung aus der GP Series (1-3), online fahren war aufgrund des Modemanschlusses bis jetzt noch nicht möglich.

GRRL, weil ... : mein Arbeitskollege Robert mich verführt hat, mich juckte es aber schon länger in den Fingern endlich mal online zu fahren.



Name: Robert Graf
Geburtsdatum: 19.08.1974
Beruf: Informatiker
Wohnort: Linz, Oberösterreich.

Hobbies: Motorsport, Iaido (jap. Schwertkampf), Firebird Bj.76

Lebensmotto: Winners never quit, Quitters never win!

Beste Musik: Sinfonie Nr.9 „Aus der neuen Welt“ von A. Dvorak
Bester Film: Le Mans

Zuletzt gelesen: Lord of the rings

Zuletzt im CD Player: GTA San Andreas Soundtrack

Startnummer: 622

Ligen: GRRL CS, GRRL ES

Steuerung: Logitech Momo FF, BRD Speed7, GPL Cockpit

Karriere: Bin hauptsächlich die Nascar Series gefahren und viel GPL. Erste Online Erfahrung mit NR2002 und GPL. GTR habe ich zwar, derzeit aber kaum Zeit.

GRRL, weil ... : es, von der Physik, her leichter zu fahren ist als GPL und auf Straßenkursen statt findet. Weiters überzeugt mich die Stabilität im Netzwerkspiel.

Windschattenduell in Monza

Wilke siegt trotz hartnäckiger Verfolger beim 12. Lauf der GRRL CS

Aus Monza Robert Graf

Das Autodromo di Monza war schon Gaststätte vieler dramatischer Rennen. Für die GRRL wurde das Streckenlayout von 1967 verwendet, man durfte auf packende Windschattenduelle und Ausbremsmanöver hoffen. Volker Hackmann, Marco Saupe und Roland Rauch, alle hofften sie Andreas Wilke auf dieser Strecke zu schlagen, letztendlich gab es im Ziel aber nur einen Sieger und der fuhr den silbernen BRD Sauber mit der Startnummer 83.

Sprint:

Überraschung! Andreas Wilke, zweifellos schon etwas verwöhnt von den Serienpoles, steht nur auf Platz 3, vor ihm Volker Hackmann und Marco Saupe. Saupe: „Da steh ich endlich mal vorne und dann ist das noch einer, gibt's ja gar nicht!“ Roland Rauch wie übliche neben Wilke, dahinter parken die Sauber von Rainer Kreutzer und Gabriel Fürstner. Die Zeiten liegen unter 1:12, zweifelsohne auch dem bewölkten Wetter zu zuschreiben, weiters werden die Fahrzeuge von leichtem Wind auf der Gegengeraden unterstützt, es herrschen angenehme 25° Celsius.

Nach der Einführungsrunde biegt das Pacecar in die Boxengasse ab, das Feld sortiert sich sehr gut hinter den Führenden und alle Fotografen haben genug Zeit einen Schnappschuss vom 13-köpfigen Starterfeld zu machen. Dann fällt die grüne Flagge, die Motoren heulen auf und Saupe versiebt gleich mal seinen start. Sein Heck bricht aus und er fällt auf Platz 6 zurück. Die Wagen jagen das erste Mal auf die Curva Grande zu, die in dieser Streckenvariante leicht überhöht ist und voll gefahren werden kann. Die Fahrzeuge erreichen dabei Kurvengeschwindigkeiten jenseits der 200 mph. In Führung ist Hackmann vor Wilke, Rauch und

Kreutzer. Rauch hatte die Außenbahn und musste aufgrund des innen fahrenden Kreutzer hoch in die Curva Grande fahren. Kreutzer muss lupfen und Rauch



Roland „Herbie“ Rauch

zieht nach innen als sein Heck die Front von Kreutzer berührt. Eine Berührung bei so hoher Geschwindigkeit hat fatale Folgen. Rauch dreht sich um die eigene Achse, hebt in die Heck hinter der Leitplane ab um die restliche Kurve auf der Seite liegend auf der Leitplanke zu durchfahren. Danach kommt er, immer noch auf der Seite liegend, auf die Strecke zurück, alle Versuche den Wagen umzukippen misslingen, er muss sich in die Box schleppen lassen. Der Rest des Feldes kommt gut durch die Startphase und nach der ersten Runde führt Hackmann vor Wilke und Kreutzer. Fürstner, Saupe und Weimer auf den Plätzen 4-6.

Hackmann gibt an der Spitze ein mörderisches Tempo vor, er fährt schon in der 2. Runde wieder eine 1:12er Zeit, die ersten 7 sind trotzdem nur durch 2,5 Sekunden getrennt. In der Anfahrt zur ersten Lesmo setzt sich Fürstner rechts neben Kreutzer. Kreutzer zieht eingangs der Lesmo nach innen, obwohl beide Wagen schon auf gleicher Höhe sind. Die Fahrzeuge berühren sich und Kreutzer rutscht in die Leitplanke, kommt von dort wieder auf die Strecke zurück und trifft Saupe. Saupe und Fürstner

können ohne Schäden weiterfahren, Kreutzer muss sich von nun an mit einer verbeulten rechten Seite abmühen. In der Curva Ascari wird er dann von Weimer überholt. Im

Versuch sich gleich wieder hinten anzuhängen, drängt er dabei Manuel Rauch ins Gras, der bleibt aber dran und geht auf der Zielgeraden an Kreutzer vorbei. Vorne kommt Hackmann in der Parabolica ins Rutschen und Wilke setzt sich sofort neben ihn. Im Versuch zu konkern fährt Hackmann aufs Gras, dreht sich und schlägt rückwärts in die rechte

Leitplanke ein. Er kann zwar weiter fahren die ersten 6 sind allerdings vorbei als er sich wieder einsortiert. Durch die Unfälle haben sich Wilke und Fürstner von Saupe, Weimer und Manuel Rauch absetzen können. Kreutzer hängt auf Platz 6 in der Mitte zwischen der Führungsgruppe und dem Verfolgerfeld.



Rauch, Kreutzer u. Saupe

Eingangs der 5. Runde überholt Manuel Rauch Weimer aus dem Windschatten heraus und liegt somit auf Platz 4. Doch Rauch will weiter und ist auf der Anfahrt auf Lesmo schon an Saupe dran. Saupe ist etwas langsamer durch die Lesmo als Rauch und kurz vor dem Ausgang berühren sie sich. Weimer kann gerade noch am Gras an den kreiselnden Boliden vorbeischießen und Platz 3 übernehmen, doch dann kommt Kreutzer um die Ecke.

Er trifft beide voll, die Wagen kommen ungünstigst in der Mitte der Strecke zum Stehen und schon naht das Verfolgerfeld. Hackmann duckt sich rechts ins Gras, kommt allerdings beim Wiederauffahren ins Schleudern und schlägt in der zweiten Lesmo in die linke Leitplanke ein, sein linker Vorderreifen platzt mit einem lauten Knall. Graf probiert es links, er kommt durch, geht auch an Hackmann vorbei.

Er übernimmt somit den 4. Platz. Auch Scheurer und Schulz kommen gut durch die stehenden Wagen und sind nun auf den Plätzen 5 und 6. An Manuel Rauchs Black Cat ist nichts mehr heil, er muss das Rennen aufgeben, Kreutzer und Saupe reihen sich am Ende des Feldes wieder ein.

Runde 6: Vorne führt immer noch Wilke, verfolgt von Fürstner, nur 0,8 Sekunden dahinter. Weimer liegt auf Platz 3 hat seinerseits Abstand nach vorne und hinten. Auf Platz 4 liegt Graf, dicht gefolgt von Scheurer. Platz 6 hält Schulz, der jetzt die Verfolger anführt. In der Parabolica kommt Fürstner aufs Gras und rutscht in den Kies. Er kann zwar vor Weimer wieder auf die Strecke zurück, Wilke ist jedoch auf und davon.



Graf schmeißt Platz 4 weg

So sind eingangs der letzten Runde die vorderen Positionen eigentlich bezogen, nur hinten wird noch gekämpft. Scheurer ist dicht dran an Graf, scheint aber nicht vorbei gehen zu können oder zu wollen, er liegt nur 16 Hunderstel hinter Graf. Dann eingangs Lesmo kommt Graf beim Anbremsen ganz leicht ins Rutschen, driftet nach innen, hängt dort mit dem Rad am Randstein ein und kreiselt Richtung Leitplanke aus der Lesmo heraus. Scheurer weicht innen aus und übernimmt Platz 4. Graf setzt sofort wieder auf die Strecke, doch da ist Schulz

schon da und nimmt Graf auf die Hörner. Der überschlägt sich darauf hin, kann aber weiterfahren. Schulz kommt zwar schneller wieder ins Rennen, allerdings sind da Streit und Kroeger schon vorbeigeschlüpft, sie übernehmen Platz 5 und 6. Bis zur Ziellinie ändert sich daran nichts mehr.

Somit siegt im Sprint Andreas Wilke mit 4,5 Sekunden Vorsprung auf Gabriel Fürstner, den 3. Platz belegt Jens Weimer. Auf den Plätzen 4-6 kommen Michael Scheurer, Udo Streit und Andreas Kroeger ins Ziel. Enttäuschend endet das Rennen für Rauch, Saupe und Hackmann. Rauch und Saupe sehen die Zielflagge nicht, Hackmann kommt als Letzter ins Ziel.

Hauptrennen:

Am Anfang des Qualify kommt die Sonne heraus, die Temperatur steigt auf 31° Celsius und schon geht es Wilke besser. Er kommt auf Pole Position, Volker Hackmann liegt schon 1/2 Sekunde zurück. In Reihe 2 starten Gabriel Fürstner und Rainer Kreutzer. Reihe 3 gehört den Rauchs: Manuel auf 5, Roland auf 6.

Die grüne Flagge fällt, das Rennen beginnt und wieder hat Roland Rauch Probleme durch die Curva Grande. Diesmal gerät er mit seinem Bruder aneinander und muss in die Leitplanke. Der Unfall verläuft glimpflich, lediglich ein paar Kratzer an der linken Seite, Roland Rauch behält seinen Platz und kann weiter fahren. Dann geht's das erste Mal auf die Parabolica zu, das Feld ist dicht beisammen. Hackmann verschläft seinen Bremspunkt oder sind es doch die kalten Reifen? Auf jeden Fall geht's für ihn Schnur gerade aus in den Begrenzungszaun, nachdem sich der Rauch verzogen hat, springt ein fluchender Hackmann aus dem verbeulten und rauchenden Jaguar. Tja, Pech und Aus in Runde 1, somit erbt Marco Saupe Platz 6. Glück für Wilke, Hackmann hätte ihn fast

mitgenommen, so dicht war er am Führenden dran.

In der zweiten Runde kommt Schulz, auf Platz 8 liegend, in der zweiten Lesmo auf die Curbs. Das Ergebnis dürfte Monza Kennern bekannt sein, ein formidabler Dreher, an dem sich Streit noch vorbeiducken kann, für Scheurer geht sich's aber nicht mehr aus. Dreher mit anschließendem



Rauch und Weimer im Kampf um P4

Einschlag in die Mauer, sein Motor ist schwer angeschlagen. Er ruft zwar noch den Abschleppwagen, muss aber in der Box aufgeben.

Vorne fahren die ersten 6 Stosstange an Stosstange. Beim Anbremsen setzt sich Roland Rauch neben Manuel Rauch und kann in der Parabolica vorbeigehen. Roland Rauch somit auf Platz 5, Manule auf 6. In der nächsten Runde probiert Weimer dasselbe mit Saupe muss aber wieder zurückstecken. Dann kurz vor Ende der dritten Runde eine Schrecksekunde für Fürstner, er schlägt bei der Ausfahrt aus der Parabolica links gegen die Leitplanke, kann den Wagen halten. Seine linke Seite ist arg verbeult, er bewahrt aber den 2. Platz vor Kreutzer.

Es bildet sich ein Zug der ersten Sieben, die fast identische Rundenzeiten fahren. Beispiel: Wilke fährt in Runde 5 eine Zeit von 1:14:1, Weimer auf Platz 7 fährt 1:14:2. Der Schnellste Mann zu diesem Zeitpunkt ist Fürstner mit 1:13:9. In Runde 6 hat die zweite Lesmo Curb wieder Besuch. Diesmal schlägt der drittplatzierte Kreutzer innen an und verabschiedet sich darauf hin. Nach

dem Besuch der gelben Leitplanken gibt es schwere Schäden an der linken Seite und eine leicht verbogene Vorderradaufhängung. Kreuzer verliert seinen 3. Platz an Roland Rauch, auch Manuel Rauch geht vorbei. Kreuzer somit nur mehr auf Rang 5. Bedingt durch den Unfall beginnt sich zwischen dem Führungsduo Wilke-Fürstner und den Verfolgern eine Lücke zu bilden.



Chladek übersieht Fürstner und bekommt die Rechnung

In Runde 8 steht schon das erste Fahrzeug zur Übrerrundung an, Wilke und Fürstner kommen sauber an dem Jaguar von Chladek vorbei. Doch es naht Lesmo und genau hier berührt Chladek den Innenrandstein und dreht sich, direkt vor den Verfolgern. Roland Rauch kann noch nach außen ausweichen, Manuel trifft das stehende Fahrzeug dagegen voll. Beide Fahrzeuge haben danach eigentlich nur noch Schrottwert, trotzdem geben die Fahrer nicht auf und schleppen ihre Boliden in die Box, frei nach der Devise: "Winners never quit, quitters never win!" Durch den Wegfall von Manuel Rauch aus der Spitzengruppe rücken Kreuzer, Saupe und Weimer auf die Plätze 4-6 vor.

In den darauf folgenden Runden zieht sich die Spitzengruppe auseinander. Vorne führt noch immer Wilke, dicht gefolgt von Fürstner. Roland Rauch kann den Speed, sicher auch auf Grund seines beschädigten Wagens, nicht mehr gehen, hat aber Abstand nach hinten. Denn dort scheint Kreuzer, ebenfalls beschädigt, die Wagen von Saupe und Weimer ein wenig aufzuhalten. Erst in Runde 12 kann Saupe an Kreuzer vorbeigehen, der Abstand zu Roland Rauch beträgt zu diesem Zeitpunkt 3 Sekunden. Die Gruppe passiert das Wrack von Schulz. Dieser war bei

Höchstgeschwindigkeit in der Curva Grande abgeflogen und muss das Rennen aufgeben. Weimer möchte ebenfalls an Kreuzer vorbei und bremst sich in der Parabolica rechts neben ihm hinein. Kreuzer hält dagegen, Weimer kommt innen aufs Gras, dreht sich fast und muss hinten bleiben.

In Runde 14 ist es aber soweit, Kreuzer kommt ausgangs Parabolica ins Rutschen und schlägt an der Innenleitplanke an, sein Wagen bleibt größtenteils heil, aber Weimer ist natürlich vorbei. Weiter vorne macht sich Roland Rauch an die 2. Übrerrundung von Chladek als dieser, völlig unerwartet, in der Anbremszone zur Parabolica stehen bleibt. Roland Rauch verreißt seine Wagen, dreht sich innen um Chladek herum und schlägt dann in die Außenmauer ein. Der Wagen scheint bis auf ein paar Kratzer unversehrt und Rauch powert durch Kiesbett wieder auf die Strecke zurück, gerade noch vor Weimer, Saupe ist schon vorbei und somit auf Platz 3. Weiter hinten kommt Streit aufs Grün, bleibt stehen, steigt aus und verschwindet im Wald. Als Ausfallsgrund gab er später einen Defekt in der Elektronik an.

Weimer geht in Runde 15 in der Parabolica außen an Rauch vorbei, kann sich aber nicht von ihm absetzen. 2 Runden später ist er bei der Anfahrt auf Lesmo zu schnell, kann zwar Gröberes verhindern, doch nutzt Roland Rauch die Chance und geht wieder auf Platz 4 vor.

In Runde 19 beendet die Leitplanke Manuel Rauchs Rennen. Er kommt ausgangs Curva Grande aufs Gras und wird von der Leitplanke regelrecht aufgespießt. Sein, aus dem Crash mit Chladek, ohnehin schon verbeulter Jaguar quittiert, nach einem weiteren Einschlag ein paar Runden zuvor, hier den Dienst. Vorne brennt das Führungsduo eine Runde nach der anderen in den Asphalt. Wilke und Fürstner, nur durch wenige Zehntel getrennt, haben einen Abstand von 18 Sekunden herausfahren können. Saupe liegt auf Platz 3, 5 Sekunden

hinter ihm kämpfen Roland Rauch und Weimer um Platz 4. An 6ter Stelle liegt Kreuzer, noch mal 5 Sekunden dahinter.

In den nächsten Runden demonstrieren Wilke und Fürstner Windschattenfahren in Reinkultur. Die beiden fahren nur durch Zentimeter getrennt, Fürstner schert immer wieder mal zum Bremsen aus, ohne einen ernsthaften Überholversuch zu starten. Das so zelebrierte Paarlaufen bringt dem Führungsduo 1 Sekunde pro Runde gegenüber dem an 3. Stelle liegenden Saupe, der alleine fahren muss. Erst in Runde 28 zeigt Fürstner dass auch er nicht vor Lesmo gefeilt ist. Ein Anschlag hier und ein Dreher in der Parabolica lassen ihn den Anschluss an Wilke verlieren, trotzdem hat er noch einen komfortablen Vorsprung von 20 Sekunden. Dann dreht sich Chladek in der Lesmo, Wilke lässt er noch passieren und wendet dann genau in dem Moment als Fürstner um die Ecke kommt. Der nimmt Chladek auf die Hörner und nach Überschlag ist der Jaguar Schrott, Chladek muss sein Rennen 2 Runden vor Schluss aufgeben. Trotz des Unfalls kann Fürstner weiterfahren und behält aufgrund seines Vorsprungs Platz 2.



Wilke mit Fürstner im Schlepptau

Nach 31 Runden geht Andreas Wilke mit einem Vorsprung von 30 Sekunden ins Ziel. Gabriel Fürstner rettet seinen Sauber 2 Sekunden vor Marco Saupe über die Linie, 6 Sekunden später sind auch Roland Rauch und Jens Weimer da. Weimer hatte zwar noch versucht den angeschlagenen Milka-Jaguar zu überholen, war aber nicht nahe genug drangekommen. Auf Platz 6 kommt Rainer Kreuzer ins Ziel.

Frömel behauptet Führung

PC Dienstagsgrid zu Gast in Donington Park

Bei strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen fand sich gestern das Dienstags-Grid des VR Porsche Cups zum 9. Saisonlauf in Donington Park ein. Nicht zuletzt wegen des grandiosen Wetters kamen noch viele kurzentschlossene Besucher aus den nahe gelegenen Städten Derby und Nottingham, was für volle Tribünen sorgte.

Rennen 1

Im ersten Qualifying bestätigte Tobias Schlottbohm seine Form der letzten Rennen und setzte im ersten Qualifying die schnellste Zeit. Zu Gute kam ihm sicher dabei, dass er mit 35kg Zuladung noch einer der leichteren Top-Fahrer ist. Die Superpole verunglückte ihm dann aber gründlich, so dass er sogar nur von 9 ins Rennen gehen konnte. Überraschen konnte dagegen Andreas Gaida, der nach einem Rennen Pause und Platz 6 im ersten Quali die Superpole mit 1:38.507 gewann. Direkt dahinter platzierten sich die beiden UPS Fahrzeuge von Roland Rauch und Gabriel Fürstner.

Nach dem Rennstart zeigte sich

dann aber schnell, dass Gaida doch noch nicht ganz wieder im Porsche Cup angekommen ist. Ihm unterliefen viele kleine Fehler, die ihm immer weiter nach hinten warfen. Keine Schwächen hingegen zeigte das UPS Team. Rauch und Fürstner jagten dem Feld davon. Allerdings fuhr auch Olli Happ ein perfektes Rennen. So gelang es ihm, Fürstner Platz 2 abzunehmen. Nur Rauch, der das Rennen mit gut 2 Sekunden Vorsprung für sich entschied, war in diesem Rennen einer Nummer zu groß für Happ. Jochen Frömel kam nach Startproblemen am Ende noch bis auf 4. In der Gesamtwertung bedeutete dieser Zieleinlauf, dass Happ jetzt die Führung von Frömel mit einem Punkt Vorsprung übernommen hatte.

Rennen2

Florian Waschkowski, der in Rennen 1 nur 9. werden konnte, stand beim Start zu Rennen 2 auf P2 und damit innen, was sich als Vorteil erwies. Er erwischte seinen Start perfekt, blieb innen, hielt sich somit aus dem allgemeinen Startchaos heraus und konnte sich gleich vom Feld absetzen. Happ, der ja von 9 ins Rennen gehen

musste, erwischte ebenfalls einen perfekten Start und machte viele Plätze gut. Frömel hatte nicht ganz so viel Glück, machte sich aber, nach dem sich das Feld sortiert hatte, sofort auf die Verfolgung seines direkten Meisterschaftskonkurrenten. Am Ende gelang es Frömel auch, diesen auf der Strecke zu schlagen. Schneller als diese beiden war nur noch Rauch, der das Rennen ja sogar von P10 aufnehmen musste. Rauch kam zwar noch bedrohlich dicht an Waschkowski ran, konnte diesen aber nicht mehr überholen.

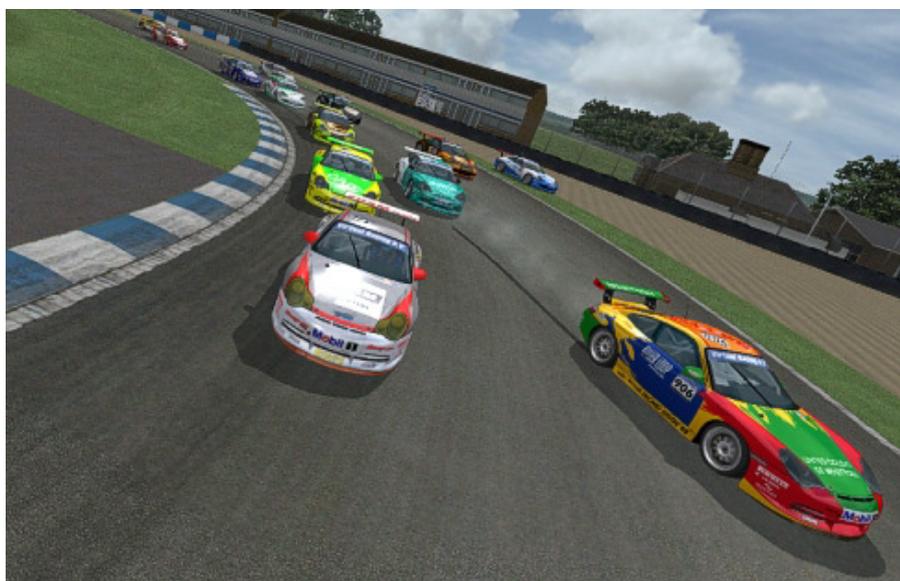
Die Meisterschaft

Für die Gesamtwertung bedeutete dieser Zieleinlauf, dass Frömel sich die Führung wieder zurückgeholt hat. Er liegt jetzt denkbar knapp mit 2 Punkten vor Happ. Hier verspricht die Saison äußerst knapp und spannend zu bleiben.

Ebenfalls zu den Gewinnern dieses Rennen dürften Fürstner, Waschkowski und Rauch zählen. Für alle 3 sollte es in der Tabelle aufwärts gehen. Der größte Verlierer des Rennens ist sicher Gaida, der nach einem Rennen Pause und dem katastrophalen Ergebnis von Donington den Anschluss zum Spitzen-Duo verloren hat. Micko, Ryll und Kriebel verlieren ebenfalls an Boden in der Meisterschaftswertung und dürften mit ihren Rennen nicht zufrieden sein. Auch Schlottbohm, der zwar zweimal Platz 5 holte, blieb unter seinen Möglichkeiten.

Die meisten Teams verblieben gleich auf der Insel, denn als nächstes steht für die Fahrer die Grand Prix Strecke von Silverstone auf dem Programm.

Gil Ritter



Porsche Michelin - Cup: Mittwochs-Grid in Donington Ulrich Doennicke gewann das Auftaktrennen

aus Donington: Alex Link

Rennen 1:

Nach Mugello traf sich das Fahrerfeld in Donington auf der berühmten und berühmten Traditionsstrecke.

Neu dabei im Benetton-Team: Michael Hofer und Martin Nachtsheim.

Die Qualifikation war von Wetterkapriolen bestimmt. Hierbei hatte die Wetterfee Ulrich Doennicke, Jan Frischkorn und Michael Wollenschein am meisten bedacht. Martin "00" Bals hingegen verpasste seinen Einsatz bei der Superpole, da er durch die

Natur in einem modisch gekachelten Einzelzimmer gebunden war.

Das Rennen startete dann bei sehr heißem und trockenem Wetter. Doennicke, Wollenschein, Rene Cremer und Alex Link setzten sich an der Spitze relativ früh ab. In der Verfolgung Jo Lueg, Markus Jung, David Krocke, Ole Alester und Rico Schwartz, der kurz darauf von Christian Ulrich abgelöst wurde. Krocke arbeitete sich an Jung vorbei und Bals, durch einen Unfall in Runde 1 weit zurückgefallen, übernahm Position 10. Frischkorn, ebenfalls in den Unfall verwickelt, musste sein Wrack vorzeitig abstellen.

Wollenschein konnte Platz 2 durch einen Dreher am Ausgang der Kurve vor Start/Ziel nicht halten. Cremer und Link zogen vorbei. Doennicke fuhr vorne ein kontrolliertes Rennen und erlaubte sich keinen entscheidenden Fehler. Lueg und Ulrich hingegen verloren Plätze durch Ausritte in Kurve 1.

Sowohl Cremer und Link als auch Wollenschein und Krocke kämpften rundenlang um die Plätze, wobei es keine Positionsänderungen mehr gab. So endete Rennen 1 mit den Platzierungen:

Doennicke, Cremer, Link.



Um Haaresbreite: Nach der letzten Kurve gelang es Nobbers (rechts), an Barz vorbei zu gehen. Nicht einmal eine Wagenlänge unterscheidet Platz 13 und 14.

Porsche Michelin - Cup: Mittwochs-Grid in Donington

Christian Ulrich gewann den zweiten Lauf

Rennen 2:

In Rennen 2 waren wieder englische Verhältnisse angesagt. Kurz vor Rennstart sorgte ein heftiger Schauer für eine nasse Strecke.

Ulrich, von der Poleposition gestartet, setzte sich sofort ab. Dahinter Alester. Lueg, zu Beginn auf Platz 3, fiel später weiter zurück. Mit etwas Abstand folgten dann Wollenschein, Bals, Link, Doennicke und Krocker.

Bals übernahm schließlich Position 3 von Wollenschein, den die mittlerweile 60 kg Zusatzgewicht daran hinderten, an die Spitze heran zu fahren.

Auch Link schloss auf Wollenschein auf, riskierte aber zu viel und verlor durch einen Dreher mehrere Plätze.

Bals fuhr nun ein entfesseltes Rennen. Nach und nach schloss er auf Alester auf und konnte ihn überholen. Doennicke verbesserte sich nach einem Fehler von Wollenschein auf Position 4.

Während Bals die Verfolgung von Ulrich aufnahm, verringerte Doennicke den Abstand zu Alester. Nach einem unfreiwilligen Drift musste Alester Doennicke Platz 3 überlassen und hatte nun Wollenschein formatfüllend im Rückspiegel.

Krocker arbeitete sich seiner-

seits immer näher an Wollenschein heran, allerdings blieben hier die Positionen bis zum Rennende unverändert.

Obwohl Bals Runde für Runde auf Ulrich Zeit gutmachen konnte, kam er nicht mehr nahe genug an den abgeklärt fahrenden Ulrich heran, um einen Angriff zu starten. Somit konnte Ulrich seinen ersten Sieg im Porsche Cup erringen.

Platzierungen des 2. Rennens:
Ulrich, Bals, Doennicke

In der Gesamtwertung führt weiterhin Wollenschein knapp vor Link, an dritter Position Kahlert.



Ein lupenreiner Start/Ziel Sieg für Ulrich. Gleich zu Beginn fuhr er einen Vorsprung heraus. Maritn Bals konnte ihn trotz engagierter Fahrweise nicht mehr egalisieren.

Porsche Michelin - Cup: Mittwochs Grid in Silverstone

Alf Kahlerts Trumpf stach in ersten Run

aus Silverstone: Alex Link

Rennen 1:

Bei gutem Wetter traf sich das Mittwochsgrid im Porsche Cup erneut in England, diesmal in Silverstone. In der Qualifikation dominierte ein abgespeckter und gut vorbereiteter Alf Kahlert vor David Krockter und Chergo Zelfo. Ole Alester, eigentlich Zweiter, blieb wegen technischer Probleme in der Box.

Im Rennen erwischte Rene Cremer einen ausgezeichneten Start. Von Platz 5 ging es vor bis auf Position 1. Hinter ihm reihten sich Kahlert, Krockter, Chergo Zelfo, Alex Link, Jan Frischkorn, Ulrich Doennicke und Rico Schwartz ein.

Die ersten Drei konnten sich relativ schnell vom Rest des Feldes etwas absetzen. Zelfo als Einzelverfolger dahinter. Der Rest des Feldes blieb relativ geschlossen zusammen, was für zahlreiche und spannende Attacken sorgte.

Insbesondere Position 5 war hart umkämpft. Link hatte große Mühe, gegen die Kontrahenten Frischkorn und Doennicke zu bestehen. Als Doennicke in einem engen Dreikampf auf die Wiese ausweichen musste, bekam er eine Stop and Go Strafe von der Rennleitung. Danach ordnete er sich wieder im hinteren Feld ein. Insgesamt wurde sehr hart aber immer fair gefahren.

Link und Frischkorn konnten zum Ende noch auf Zelfo auf-

schließen ohne aber in Schlagdistanz zu kommen. Im Schlepptau: Thomas Althaus, Ralf Klein, Michael Wollenschein und Martin Bals. Wollenschein war zu Beginn zurückgefallen und hatte sich wieder nach vorne gearbeitet.

Rene Cremer musste im letzten Renndrittel seinen 50 kg Zusatzgewicht Tribut zollen. Seine Reifen verloren immer mehr an Haftung und Alf Kahlert übernahm die Spitze, die er bis zum Rennende verteidigte. David Krockter fuhr ein unauffälliges, aber sehr solides Rennen auf Position 3.

Zieleinlauf des ersten Rennens:

Kahlert, Cremer, Krockter



Das Duell des ersten Rennens. Kahlert und Cremer. Beide zeigten eine herausragende Performance

Porsche Michelin - Cup: Mittwochs Grid in Silverstone

Chergo Zelfos Konter kam im zweiten Lauf

Rennen 2:

Ebenfalls trockenes aber doch recht warmes Wetter in Lauf 2 des Mittwochgrids. Der gedrehte Start der Top 10 des ersten Laufes verlief etwas hektischer. Allerdings blieb es bei Startproblemen und kleineren Rempeleien. Auch Ole Alester konnte antreten. Aufregung in der Boxengasse: In der Rennpause war bei einigen Teams der Treibstoff kontrolliert worden. Nach dem Rennstart war Benjamin Junger dem Feld enteilt. Grund: Sein Team hatte ein Kerosingemisch eingefüllt. Nach Bestätigung der Spritprobe wurde Junger disqualifiziert. Wollenschein, Frischkorn, Cremer, Zelfo, Althaus, Link, Doennicke, Jürgen Nobbers und

Bals lautete die Reihenfolge nach den ersten Runden.

Zelfo schnappte sich zunächst Cremer und erarbeitete sich sofort einen kleinen Vorsprung. Frischkorn hingegen riskierte zu Beginn zu viel und fiel durch einen Dreher auf Position 5 zurück. Cremer musste wegen technischen Problemen seinen Porsche in der Box abstellen. Auch Wollenschein bekam nach Rennmitte Probleme und leistete sich zwei Dreher, die ihn auf Position 4 zurückspülten. Platz 1 übernahm nun Zelfo, mit etwas Abstand dahinter Kahlert und Doennicke, die sich sehenswerte Duelle lieferten. Mit Althaus, Bals und Kroker folgte eine ebenfalls spannende Dreiergruppe. Wollenschein und Link, vorher auf den Positionen 4 und 5, fielen

weiter zurück, als eine Attacke von Link misslang. In der Folge arbeitete sich Wollenschein auf Platz 7 vor, Link hingegen verzettelte sich im Zweikampf mit Schwartz und fand sich auf Position 10 wieder.

Spannende Tür-an-Tür Duelle verzeichneten auch Nobbers und Klein. Hier konnte sich Nobbers am Ende durchsetzen. An der Spitze gab es keine Veränderungen mehr. Zelfo, in den letzten Rennen durch leichtsinnige Fehler oft selbst um den Erfolg gebracht, machte diesmal den Sieg perfekt.

Platzierungen des zweiten Rennens: **Zelfo, Kahlert, Doennicke**. In der Gesamtwertung dürfte Wollenschein vor Link und Kahlert die Führung behauptet haben.



Auch im Mittelfeld herrscht Rennatmosphäre pur. Dirk Wilke (vorne), Martin Nachtsheim (Mitte), Peter Weyder.

Porsche Michelin - Cup: Dienstagsgrid in Silverstone

Roland Rauch gewann die Regenschlacht von Silverstone

aus Silverstone: Andreas Gaida

Rennen 1:

Durch ein verregnetes Qualifying konnte sich der früh in die Superpole-Runde startende Gabriel Fürstner die Pole Position sichern. Knapp dahinter stand Alex Marx. Vom 3. Platz ging Roland Rauch ins Rennen. Platz 4 hatte Andreas Gaida vor dem schnellsten des ersten Qualifyings, Tobias Schlottbohm. Martin Micko komplettierte die Top6.

Am Start in ein Rennen auf regennasser Strecke fehlte Fürstner leider aus technischen Gründen. Rauch konnte sich gefolgt von Schlottbohm an die Spitze setzen, im weiteren Verlauf konnte besonders der raketentartig gestartete Micko ebenso an die Spitze heranhelfen und kurzzeitig Platz 2 einnehmen. In der Führungsgruppe befanden sich zudem der meisterschaftsführende Frömel, sowie Waschowski und Gaida. Olli Happ, der sonst auch immer an der Spitze zu finden ist, fehlte in diesem Rennen ausnahmsweise. Micko verabschiedete sich jedoch bald aus der Spitzengruppe und es begann ein Kampf zwischen Schlottbohm und Frömel um Platz 2. Im späteren Verlauf kam es zu einer Kollision zwischen den beiden, weshalb sich Waschowski den 2. Platz schnappen konnte. Gaida war auch früh zurück gefallen, nachdem er einige Probleme mit der nassen Linie durch Turn-1 hatte und Zanker seinen Platz

überließ. Durch die Kollision zwischen Schlottbohm und Frömel kam Zanker sogar bis auf Platz 3 nach vorne.

Zu Rennmitte wurde der Druck auf den beherzt fahrenden Zanker zunehmend größer. Schlottbohm, Frömel und Gaida versammelten sich innerhalb einer Sekunde hinter ihm und bauten immer weiter Druck auf. Die Top-6 bestanden zu Rennhalbezeit aus Rauch, Waschowski und Zanker sowie der Verfolgergruppe Schlottbohm, Frömel und Gaida. Dahinter komplettierten LeStrange, Ritter, Bühner und der am Start weit zurück gefallene Alex Marx die Top-10.

auch Gaida angreifen und die beiden fuhren die S/F-Gerade nebeneinander bis Schlottbohm in Turn-1 zurückstecken musste und sein Auto auf den Randsteinen verlor. Zanker konnte wieder durchschlüpfen und sich gleich an Gaidas Fersen heften. Schlottbohm fiel in der Folge durch weitere Fahrfehler bis auf Platz 9 im Ziel zurück.

Wenige Runden vor Schluss schienen Rauch, Waschowski, Frömel, Gaida und Zanker ihre Positionen bezogen zu haben. In die Top-6 gerutscht war noch LeStrange, der ein ebenso einsames wie fehlerfreies Rennen fuhr. Waschowski, der seine Reifen offenbar überfordert hatte,

bekam jedoch plötzlich Probleme und drehte sich wenige Runden vor Schluss beim Anbremsen von 'Brooklands', was ihm einen langwierigen Ausflug in den Kies bescherte und Frömel auf Platz 2 vorfahren ließ. Gaida war unterdessen auf der abtrocknenden Piste gut unterwegs und drehte zeitgleich mit 1:59,7 die schnellste Rennrunde; er fuhr als einziger eine Zeit

unter 2 Minuten. Während Rauch und Frömel auf den Plätzen 1 und 2 ungefährdet ins Ziel fuhren, ließen Waschowskis Reifen immer weiter nach. Er bekam derartige Probleme, dass er in der letzten Runde durch einen weiteren Dreher kurz vor dem Ziel auch Gaida noch seinen 3. Platz überlassen musste. Waschowski beendete das Rennen als Vierter, gefolgt von Zanker und LeStrange.



Jetzt schien Zanker Nerven zu zeigen, Ausgang 'Becketts' kommt er weit auf die Wiese, was zuerst aber nur Schlottbohm nach hinten warf, weil Frömel und Gaida sich vorbeidrücken konnten. 3 Kurven später in 'Abbey' verlor Zanker fast sein Auto, was Frömel und Gaida schließlich die Chance zum Durchschlüpfen bot. Auch Schlottbohm konnte sich noch an Zanker vorbeidrücken, jedoch wollte er in 'Luffield' gleich

Porsche Michelin - Cup: Dienstagsgrid in Silverstone

Tobias Schlottbohm auf trockenem Parkett siegreich

Rennen 2:

Thorsten Kaul stand auf Pole für den 2. Lauf. Auf Platz 2 lag direkt Tobias Schlottbohm vor Heinz Bühler und Gil Ritter. Am Start verschlief Ritter den Start etwas, was besonders den hinter ihm startenden Gaida behinderte während vorne Schlottbohm und Kaul wegzogen. Schlottbohm konnte Kaul jedoch bereits am Ende der Hangar Straight aufschnupfen und sollte die Führung bis ins Ziel auch nicht wieder hergeben.

Dahinter entstand eine sehr interessante Kampfgruppe. Hier folgte Sacha LeStrange auf Platz 3 gefolgt von Rauch und Bühler, die Eingangs 'Club' außen und innen gleichzeitig an Zanker vorbeifahren konnten und diesen auf Platz 6 verwiesen. Hier hatte er wieder Frömel und Gaida im Nacken sitzen. Nach Runde 1 war die Reihenfolge wie folgt: Schlottbohm, Waschkowski, Kaul, LeStrange, Rauch, Zanker, Frömel und Gaida, die bereits an Bühler vorbei gegangen waren.

Frömel, der begann Zanker zu attackieren, musste mit seinem fettleibigen cup-Porsche beim Anbremsen auf 'Abbey' Gaida passieren lassen, traf diesen jedoch 3 Kurven später beim Anbremsen von 'Priory' am Heck und beide Fahrer mussten ins Kiesbett und konnten auf den

Plätzen 12 und 14 wieder das Rennen aufnehmen.

In der Spitzengruppe konnte Rauch an LeStrange vorbei auf Platz 4 vorfahren. Er konnte Druck auf Kaul aufbauen, mit dem es dann auch 3 Kurven später zur Kollision kam. LeStrange hatte in der Folge einen Dreher und musste aus dem Rennen ausscheiden. Zanker konnte dagegen wieder den 3. Platz übernehmen, gefolgt von Kaul, Micko und Gaida, der sich nach der Berührung mit Frömel erst an diesem vorbei und dann durch

grund dessen Kaul die Strecke in Richtung Reifenstapel verlassen musste. Einen Platz gewinnen konnte auf diese Weise Martin Micko. Ein kleines Drama ereilte Frank Zanker. Dieser wurde in den letzten zwei Runden noch von Andreas Gaida eingeholt, der in 'Club' schließlich an Zankers Heck schnupperte. In Abbey hatte Zanker dann einen Fahrfehler, den Gaida ausnutzen konnte und an Zanker vorbei auf Platz 3 fuhr. Auch kurzzeitig ausnutzen konnte die Situation der in diesem Lauf bereits kampfer-

probte Rauch, bei dem es prompt zur Kollision mit Zanker kam. Beide mussten die Strecke nur wenige Kurven vor Schluss verlassen und öffneten Micko Tür und Tor zu einem vierten Platz. Das Ziel sah Schlottbohm souverän vor Waschkowski und Gaida, der sich von Platz 14 wieder bis auf's Treppchen vorgefahren hatte. Dahinter der taktisch fahrende Micko,

der vor dem aggressiv fahrenden Rauch und Frömel Platz 4 belegen konnte. Auf Platz 7 fuhr der am Schluss unglückliche Zanker, der insgesamt zwei tolle Rennen in Silverstone fuhr.

Die Meisterschaft sah nach dem Rennen weiterhin Frömel als Führenden. Nachdem Happ nicht teilnehmen konnte, verringerte sich jedoch der Abstand von Happ auf Platz 2 auf Gaida auf Platz 3 auf nur 17 Punkte.

Im Mittelfeld kämpfen Michael MASTRIA und Stefan HOLZHÄUSER über mehrere Runden.



die Kampfgruppe mit Marx, Bühler und Mastria kämpfen musste.

Micko ließ Teamkollegen Gaida vorbei, da er augenscheinlich nicht an Kaul vorbei gehen konnte. Nachdem auch Rauch Micko überholt hatte und auf Gaida aufschloss, konnte Gaida Kaul in Turn-1 außen überholen und den 4. Platz einnehmen. Kurz darauf kam es erneut zu einer Kollision zwischen Rauch und Kaul, auf-

Andy Wilke dominiert Marco Saupe gewinnt den Titel

DOM-GPL-Finale in Spa-Francorchamps bei traumhaftem Wetter

Sonnenschein und eine trockene Rennstrecke: So stellt man sich den Herbst in den belgischen Ardennen bestimmt nicht vor. Dennoch verwöhnten die äußeren Umstände die Handvoll wagemutigen GPL-Piloten, welche zum Saisonfinale in Spa-Francorchamps antraten, um ihren offiziellen Deutschen Meister zu ermitteln. Schon traditionell bildete die Ardennenachterbahn den Schauplatz des Showdown einer langen Saison.



Kampf um den Titel

Nach dem Herzschlagfinale im Jahr 2004, als Olli Reinhold trotz havariertem Auto denkbar knapp gegen Andy Wilke siegte, erwartete Fahrer und Zuschauer auch dieses Jahr eine knappe Ausgangsposition vor dem Qualifikationslauf. Wieder besaß Andy Chancen auf den Titel, dieses Mal war es aber "Mr. GPL" Marco Saupe, der vor dem Rennen mit 12 Punkten die Nase vorn hatte. Klar war also, daß Andy, der im Ferrari antrat, voll angreifen mußte, Marco hingegen, der "seinen" Eagle bewegen durfte, sich auch mit Platz zwei oder drei begnügen konnte, aber das Hauptrennen - einen Sieg von Andy vorausgesetzt - auf jeden Fall beenden mußte.

Weitere Spannung versprach der Kampf um Platz drei der Gesamtwertung, hier lagen René Beitz, Martin Engel und Andi Wöhlk ebenfalls nur um 13 Punkte getrennt im Rennen.

Mit dieser Wertungsarithmetik im Hinterkopf traten die Fahrer zum (einzigen) Qualifikationslauf an, der neben der Festlegung der Startaufstellung des Hauptrennens den einen oder anderen Pluspunkt in der Gesamtwertung bringen konnte.

Im Zeittraining ließ zunächst Marco nichts anbrennen: Er holte sich überlegen die Pole Position vor Andy. Sicherlich waren dies noch die befreitesten Runden des Wochenende für Marco, der schon im vorherigen Chat durch die unermüdliche Wiederholung des Satzes "Ich habe Angst!!!" aufgefallen war. Andy hingegen hüllte sich in gewohntes Schweigen, er wußte wohl selbst am besten, was von ihm und dem Ferrari zu erwarten war.

Die erhöhte Anspannung kostete Marco dann auch direkt am Start seinen ersten Platz, den Andy übernahm und bis zum Ende des Rennens nicht mehr hergab. Die Favoriten kamen somit in umgekehrter Reihenfolge ins Ziel, kein



Rennsieg an Wilke

Beinbruch für Marco, kein echter Gewinn für Andy. Entscheidung vertagt.

Dahinter entwickelte sich ein interessantes Rennen um die Plätze, in dem sich René im ungewohnten Eagle eindrucksvoll durchsetzen konnte. Er schaffte das Kunststück, in der ersten Runde gleich zwei Plätze gutzumachen, profitierte dabei allerdings auch vom Pech des hoch gewetteten Timo Föllner, den von Startplatz drei aus ein "Warp" am Start ereilte und der dem Feld hinterherfahren mußte. Für einen bessere Platzierung als Rang vier reichte es aber trotz einer ausgezeichneten schnellen Runde mit dem Eagle nicht mehr.

Auf den weiteren Plätzen reihten sich Martin (EAG), Peter Neuendorf (EAG), Andi Wöhlk (EAG) und Alex Marx (HON) ein. Erfreulich: Auch die Fahrer, die im Verlauf des Rennens ausschieden (Manni Leitner (LOT), Mick Chapman (HON), Björn Zaretzky (EAG) und DOM-Admin Thorsten Kaul (EAG)) waren für den Endlauf am Sonntag qualifiziert.

Das Hauptrennen über 28 Runden wurde also in der genannten Reihenfolge gestartet. Und auch in diesem Rennen war Andy der dominierende Pilot. Vom Start weg konnte Andy das Rennen kontrollieren, im Ziel waren es gar über 30 Sekunden Vorsprung. Seine

Hausaufgaben hatte Andy damit gemacht, aber Marco tat ihm nicht den Gefallen, seinerseits Plätze zu verlieren.

Trotz Schrecksekunde zu Beginn in Malmedy schaffte es auch Marco, seinen Platz souverän zu verteidigen und den

Eagle heil ins Ziel zu bringen. Damit gewann er die Meisterschaft, für Andy blieb zum dritten Mal in Folge der Vizemeistertitel. Glückwunsch an beide Piloten für die gezeigten Leistungen!

Während der Meistertitel in einer relativ unspektakulären Art und Weise ausgefahren wurde, brachte die Entscheidung um den dritten Platz Dramatik pur. Leidtragender wurde zunächst René, der noch im Qualilaf überzeugend seine Ansprüche angemeldet hatte. Sein Motor explodierte bereits in der ersten Runde, was nach den DOM-Regularien bedeutete, daß er keine Punkte im Hauptrennen sammeln konnte. Kampflos zogen also Martin und Andi, die die erste Runde schadlos beenden konnte, in der Gesamtwertung an René vorbei.

Beide Kandidaten für den Platz auf dem Treppchen führen jedoch nicht fehlerfrei: Martins Eagle verabschiedete sich in Runde 2 zu einem Ausflug in den Wald oberhalb von Eau Rouge, er hatte aber reichlich Glück und konnte unbeschadet dem Feld wieder hinterherhetzen. Andi ereilte ein ähnliches Schicksal nur eine Runde später, aber auch er konnte in der Folge wieder Anschluß finden. Für beide wurde die Fahrt durch das Feld zu einem Fernduell mit Abständen von 10-20 Sekunden.

Schließlich konnte aber Martin das Duell auf Platz 3 des Rennens für sich entscheiden, Andi wurde im Ziel als vierter abgewunken. Auf identischen Positionen fanden sich die Piloten nach dem Rennen auch in der Gesamtwertung wieder. Die weitere Reihenfolge des zuletzt arg dezimierten Feldes bildeten Manni auf Platz fünf und Peter auf Platz 6. Leider nicht ins Ziel kamen Timo, Mick, Alex, Thorsten und - wie erwähnt - René. Wie auch in den letzten beiden Jahren war die

abschließende Lauf in Spa-Francorchamps ein schöner Abschluß einer langen DOM-



P2 und Titel an Wilke

Saison, in der beinharder, hochklassiger virtueller Rennsport geboten wurde. Blicken wir kurz und in Schlagworten auf den Verlauf der Saison zurück:



P3 an Engel

1.Lauf Monza, 18.02.2005:

Thomas Horn holt sich die Idealpunktzahl in Qualifikation und Rennen. Er deklassiert bei den "Lotus-Festspielen" die (noch zahlreiche) Konkurrenz. Nur Andy und Roland Rauch können im Hauptrennen einigermaßen mithalten. Pech für Vorjahresmeister Olli, er fällt aus. Marco erarbeitet sich im Honda immerhin Platz 11.



Zweikampf in Silverstone

2.Lauf, Silverstone, 18.03.2005:

Ausrufezeichen von Marco im Lotus, ebenfalls mit Idealpunktzahl des Wochenendes. Während des gesamten Hauptrennens Wahnsinnsduell mit Andy im Eagle, im Ziel gerade eine Sekunde getrennt. Beide überrunden alle Fahrer einschließlich Platz 4. Thomas wird im BRM guter Sechster, Roland wird Vierter. Erneuter Ausfall von Olli. In der Gesamtwertung führt Andy vor Thomas und Roland.

3.Lauf, Mosport, 15.03.2005:

Der Qualifikationssieg geht überlegen an Chris Wöhlk im Lotus, er fällt aber im Hauptrennen aus. Bahn frei erneut für Marco im Ferrari, dieses Mal gehetzt von Thomas im Honda. Beide überrunden den Rest des Feldes, einschließlich Andy, der kurz vor Schluß ausfällt. Ein Ausrufezeichen setzt Peter (LOT) als Dritter.

Thomas übernimmt wieder die Führung in der Wertung, Marco nun Zweiter, Andy Dritter. René pirscht sich durch gute Plazierungen auf Platz vier vor.

4.Lauf, Monaco, 13.05.2005:

Klare Sache für Olli im Qualifikationslauf bei den "Cooper-Werksmeisterschaften".

Aber die Serie hält, erneuter Ausfall im Hauptrennen, Thomas kommt ebenfalls nicht an. Marcus Jirak gewinnt das Rennen und deklassiert alle übrigen Piloten, selbst Andy als Zweiter mit Rundenrückstand. Hinter ihm Marco und Alex.

In der Wertung ist nun Marco erstmals vorne, Andy nun Zweiter vor Thomas und René.

**5.Lauf,
Nürburgring, 05.08.2005:**

Marcus im Lotus unschlagbar in Qualy und Hauptrennen. Achtungserfolg für Björn im Ferrari als Zweiter in der Qualifikation. Dramatik im Hauptrennen in Runde eins, gleich vier Ausfälle, u.a. Olli. Auch Andys BRM mit frühem Ausfall, Marco (BRM) wird dagegen zweiter vor Ralf Ebert (BRM). Marco baut den Vorsprung in der Tabelle vor Andy aus, René nun Dritter, Thomas, der nicht antreten kann, fällt auf Platz 5 zurück.

**6.Lauf,
Watkins Glen,
02.09.2005:**

Andy macht im Brabham ernst: Maximalpunktzahl des Wochenendes, fast eine Minute Vorsprung vor Marco (BRA) im Hauptrennen. Alle übrigen Fahrer Staffage, Timo, ebenfalls Brabham, wird "best of the rest". Marco und Andy setzen sich in der Gesamtwertung ab, sind jetzt einige Titelfavoriten.

René, der im Rennen ausfällt, noch knapp Dritter vor Martin, dem "Ankommer".



Jirak siegt auf 3 Rädern in Silverstone

**7.Lauf, Spa-Francorchamps,
30.09.2005:**

Gleicher Zieleinlauf wie in Watkins



Jirak auch in Monaco vorn

Glen, Marco rettet den Vorsprung in der Gesamtwertung. Pech für René, nach guter Qualileistung Ausfall im Hauptrennen. In der Gesamtwertung wird Martin noch Dritter vor Andi und René.



Sieg für Horn in Monza

Gesamtwertung

DOM - GPL
(Endstand):

1. Saupe (535 P.),
2. Wilke (529 P.),
3. Engel (432 P.),
4. A.Wöhlk (415 P.),
5. Beitz (394 P.),
6. Föller (373 P.),
7. A.Marx (344 P.),
8. Chapman (330 P.),
9. Neuendorf (317 P.),
10. Horn (286 P.)

Eine abwechslungsreiche DOM-GPL-Saison hat mit der Meisterschaft für Marco ihren würdigen Abschluß gefunden. Für alle Beteiligten war auch diese Saison sicher ein absoluter Höhepunkt des GPL-Angebots im VR, schon allein durch den "Pro-GP"-Modus, der vermutlich in dieser Form einzigartig ist. Leider konnten einige hoch gehandelte Fahrer, wie z.B. Thomas oder Marcus, die Saison nicht komplett fahren, andere Piloten hatten einfach Pech, siehe Ollis Ausfallserie.

Dies soll die Leistung der diesjährigen Bestplatzierten nicht im geringsten schmälern, für den Wert der DOM bleibt aber zu hoffen, daß auch diese Fahrer im nächsten Jahr einen neuen Anlauf unternehmen werden, den Titel zu holen. Spannung und Spitzen-Motorsport mit hohem Unterhaltungswert ist auch dann wieder garantiert.

Ein kleiner Wermutstropfen in der ansonsten perfekt von den Admins organisierten Saison war sicher die relativ geringe Teilnehmerzahl.

Aus gut unterrichteten Quellen war jedoch bereits zu hören, daß die Admins Überlegungen anstellen, wie die DOM-GPL im kommenden Jahr noch attraktiver gestaltet werden kann. Sobald hier etwas feststeht, wird der RS darüber berichten.

Für den RS: Martin Engel

**Der Rückspiegel
Live dabei
Kompetent und vielfältig**

Fahrvorstellung

Name: Marco Saupe
Nickname: brauch ich nicht
Alter: grade noch so 26
Beruf/Position:
Dipl. Informatiker,
F&E Technisat Digital
Wohnort: Krölpa/Thür, arbeite in
Dresden
In VR-GPL aktiv seit: Ende 2000
Andere Rennligen: VR: GPLLP,
GGPLC, GRRL ES, GRRL CS, LFS
Formula Cup; ausserhalb: EOLC
Funktionen im VR:
Vorstandsmitglied, GPL Co Admin,
GRRL Hilfsreko
Auto im JRC: BRM
Blickwinkel: Cockpit
Steuerung: BRD Sim Sports +
Speed 7
Setups: gepriesen sei Andy Wilke
Größter VR-GPL-Erfolg:
DOM-GPL Sieg
Größtes VR-GPL-Desaster: Der
Ausfall GGPLC Goodwood Saison 8
war peinlich...
Charakteristisch für den Fahrstil:
es fehlt überall ein kleiner Tick
Große fahrerische **Stärke:**
Konstanz
Große fahrerische **Schwäche:**
Zu ängstlich im Rennen
"GPL ist das Größte, weil ...":
einfach geil
Sonstige Hobbies: Lesen

**Was ich den RS-Lesern schon
immer sagen wollte:**
Fahrt GPL!

Impressum

Herausgeber
Virtual-Racing e.V.
Riesengebirgstr. 4, 85368 Moosburg
Redaktionsadresse:
redaktion_RS@gmx.net
Leserbriefe
leserbrief_RS@gmx.de
Portal und Forum
<http://www.virtual-racing.org/>
Erscheinungsweise
Einmal monatlich in der Hauptsaison
als downloadbare pdf-Datei
Redaktion
Detlev Rüller (verantwortlich)
Jürgen Nobbers (stellvertretend)
Christian Heuer
Produktion
Gestaltung & Entwurf: agentur smile
Inhalt:
Detlev Rüller (rueller@virtual-racing.org)

Drei Fragen an den Meister

RS: Marco, was bedeutet dir nach
etlichen Jahren GPL und zahlrei-
chen Siegen dieser Titel?

Marco: Es bedeutet mir schon viel
- zum einen da Pro-GPs der härte-
ste Modus für GPL Rennen sind,
zum anderen da in der DOM jeder
mit gleichem Material fährt, so
dass das Duell mit Andy mit glei-
chen Waffen ausgetragen wurde
(während ich bei meinem GGPLC
Sieg gegen ihn ja den Eaglevorteil
hatte). Allerdings hatte ich zugege-
benermassen auch sehr viel Glück,
und einige andere schnelle Piloten
konnten nicht die ganze Saison
mitfahren.

RS: Was war aus deiner Sicht der
Saisonhöhepunkt dieser DOM-
Saison und ab wann hast du reali-
stisch an den Titel gedacht?

Marco: Das schönste Rennen war
Silverstone, 80 Runden lang im
direkten Zweikampf mit Andy, wir
waren nie mehr als anderthalb
Sekunden auseinander.
Das erste Mal dran gedacht hab ich
nach dem Dusel am Ring, als ich P2

geerbt hatte, aber ich war mir bis
zur Zieldurchfahrt in Spa nicht
sicher, denn ein Blower bergauf in
der letzten Runde hätte alle
Hoffnungen beendet.

RS: Marco, vielleicht ein Wort zu
Andy Wilke, mit drei Vizemeister-
titeln in Folge sicher ein bißchen
die tragische Figur der DOM-GPL,
und deine eigenen Ziele für die
kommende Saison. Wirst du versu-
chen, als erster Meister den Titel
zu verteidigen?

Marco: Andy ist ja nicht nur einer
meiner Hauptkonkurrenten auf der
Piste, sondern auch Setuplieferant,
Teamkollege und guter Kumpel,
von daher hoffe ich, dass er den
ihm noch fehlenden DOM Titel ent-
weder bei NASCAR oder dann
nächste Saison holt. Ich werde
natürlich wieder fahren, aber ich
halte es für unwahrscheinlich noch-
mal soviel Dusel zu haben ;)

RS: Vielen Dank im Namen der
Leser und nochmals Glückwunsch
zum Titel.

Wichtiges ganz kurz und knapp

Beiträge/Fotos
Robert Graf
Chris Heuer
Conrad Wegener
Gil Ritter
Jürgen Nobbers
Martin Engel
Alex Link
Andreas Gaida
Steffen Piplat und Markus Wurm
Titelfoto
Patrick Marx
Ausgabe 60 - 20.Oktober 2005

nächster Redaktionsschluss:
13. November 2005 17 Uhr

Das Titelbild zeigt:
Szene aus dem GGPLC JSC-Rennen in
Watkins Glen. Ganz vorne Bernard
Bram (Eagle=blau), dann Patrick Marx
(Honda=Weiß-Rot), dann Uli Landgraf

Saisonstatistiken DOM Saison 2005

Teilnehmer:
26 Piloten

Gesamtrundenzahl/-kilometer
(nur Hauptrennen):
489/2.575,5

Qualisiege:
Wilke (2)
Jirak, Horn, Reinhold,
Saupe, C. Wöhlk (je 1)

Rennsieg:
Jirak, Saupe, Wilke (je 2)
Horn (1)

Rennsieg nach Auto:
Lotus (3)
Ferrari (2)
Brabham, Cooper (1)

Führungsrunden/-kilometer
(nur Hauptrennen):
Wilke 165/931,1
Jirak 102/616,1
Saupe 111/455,0
Horn 68/391,0
Landgraf 25/117,8
Reinhold 18/64,5

Rauch auf der Road Atlanta

Wilke wieder mit Doppelsieg beim 13. Lauf der GRRL CS, Rauch scheidet aus

Aus Atlanta Robert Graf

Willkommen in Georgia! Etwa 55 Meilen von Atlanta entfernt liegt die Road Atlanta. Gleich im Vorfeld beschwerten sich einige Fahrer über die unebene und holprige Strecke: "Unfahrbar, Höllenritt, Buckelpiste", waren dabei noch die freundlichsten Worte. Doch alles Murren und Jammern half nichts, GRRL Admin Gil Ritter nahm mit dem Spruch: "Hör ich da Mädchen-Stimmen?", allen Nörglern den Wind aus den Segeln und nach diversen Setupänderungen waren sich dann alle einig, dass die Strecke SO schlimm nicht sei. Und so starteten am Freitag um 19.00 Uhr 14 Fahrer ins Aufwärmtraining.

Sprint:

Schon im Practice wird klar, Andreas Wilke will hier nur eins: gewinnen! Er brennt doch glatt eine 1:11:787 in den Asphalt, eine Zeit, die im weiteren Verlauf nicht mehr unterboten wird. Im Qualify selbst reicht ihm einen 1:13:304 für die Pole, Roland Rauch steht auf 2 mit 0.3 Sek. Rückstand. Die 2. Startreihe teilen sich Manuel Rauch und Jens Weimer, Startplatz 5 und 6 belegen Thorsten Schulz und Wolfgang Kogler.



Wilke wieder mal der Schnellste

Nach der Aufwärmrunde fällt die grüne Flagge und das Feld jagt auf Turn1, eine bergauf führende

Rechtskurve, zu. Roland Rauch erwischt einen leicht besseren Start und geht außen an Wilke vorbei, der hält jedoch in Turn1 gegen. Die beiden kommen sich gefährlich nahe, aber alles geht gut, ausgangs der Kurve fahren beide noch und Rauch hat sich vor Wilke gesetzt. Hinten bremst Kogler etwas früh und sogleich geht Graf innen durch und übernimmt Platz 6. Rauch und Wilke setzten sich sogleich vom Feld ab, die Positionen 3-6 sortieren sich im Sekundentakt dahinter.

In Runde 2 kommt Weimer, auf Platz 4 liegend, in der Zielkurve auf den Begrenzungsstreifen und dreht sich. Glück im Unglück, er schlägt nirgends an und kann ohne Schäden weiterfahren, fällt aber auf den 9. Platz zurück. Platz 4 erbt Schulz, Graf rückt auf 5, Kogler wieder auf 6 vor.

Am Beginn von Runde 4 dann 2 Überholmanöver an der selben Stelle. Zuerst saugt sich Wilke an Rauch an und geht in Turn 1 vorbei, gleiches macht auch Saupe mit Kogler und überholt ihn. Sein Rückstand auf den 5-platzierten Graf beträgt zu diesem Zeitpunkt 5 Sekunden.

In den nächsten Runden zieht Wilke das Tempo an und kann Roland Rauch abhängen. Hinten versucht Graf Schulz nicht aus den Augen zu verlieren, hat seinerseits aber schon den Martini Sauber von Saupe im Nacken. Am Ende von Runde 7 macht Graf dann einen Fehler, er rutscht ausgangs der Schikane leicht aus und schon ist Saupe vorbei. Saupe somit auf Platz 5.

Graf, auf Platz 6 liegend, kommt 2 Runden später in der Esses ins Rutschen und landet im Gras. In Atlanta ist die Rennleitung besonders hart bei solchen Ausrutschern, auch andere Fahrer sollten das im Verlauf des

Rennwochenendes noch spüren. Graf erhält umgehend eine Black Flag und verliert seinen Platz an Weimer. Doch bevor er seinen Wagen in der Box abstellt, verbremst er sich vor der Schikane total und schießt vor Weimer quer über die Strecke. Der stupst ihn an und dreht sich dabei selbst in den Kies. Er kann seinen 6. Platz aber gerade noch vor Fürstner über die Linie retten.

Ebenfalls bis zum Schluss wehrt sich Schulz gegen Saupe und wird dafür mit Platz 4 belohnt, Saupe kommt auf 5 ins Ziel. Manuel Rauch fuhr derweilen ein unauffälliges Rennen, Platz 3 für ihn. Roland Rauch kommt auf Platz 2 ins Ziel, Wilke gewinnt den Sprint mit 4 Sekunden Vorsprung.

Rennen:

Im Qualify zum Hauptrennen dann ein Deja Vu. Wilke steht wieder 0.3 Sekunden vor Rauch, allerdings sind jetzt beide die einzigen Fahrer die unter 1:13 fahren. In der 2. Startreihe Saupe und Fürstner, Reihe 3 teilen sich Kreutzer und Weimer.

Und ab gehts! Roland Rauch mit derselben Taktik wie im Sprint und diesmal lässt Wilke die Tür weiter auf, alles easy, Roland Rauch auf P1. Der Rest des Feldes geht in gewohnter Manier fein säuberlich sortiert durch Turn1, ein echter Bilderbuchstart.

Nach 3 Runden bilden sich die ersten Zweikämpfe: Vorne Rauch vs. Wilke, die sich schon wieder abgesetzt haben, um Platz 4 kämpfen Fürstner und Kreutzer und auch Weimer auf Platz 6 wird von Manuel Rauch bedrängt. Saupe fährt unbeeindruckt mit Abstand nach vorne und hinten auf Platz 2. Ausgangs der Esses rutscht Weimer auf den Curbs aus und Manuel Rauch geht auf Platz 6 vor. In Runde 6 kommt dann Fürstner in den Esses aufs Gras. Er muss Kreutzer passieren lassen, der geht somit auf Platz 4 vor.

Eine Runde später kreiselt Manuel Rauch an der gleichen Stelle in die Mauer, sein Jaguar zeigt schwere Schäden auf der rechten Seite. Er verliert seinen 6. Platz an Weimer. Fürstner passiert 4 Runden später noch ein Dreher ausgangs der Schikane und Weimer erbt dabei Platz 5.

In den nächsten Runden zieht sich das Feld, auch durch die Überraschungen, weiter auseinander, in den Top6 fighten nur Wilke und Rauch vorne um P1 und hinten Fürstner und Schulz um P6. Kreuzer kann, auf P4 fahrend, die Lücke nach vorne zu Saupe nicht schließen, der Abstand pendelt sich bei 4 Sekunden ein.

Runde 13: Wilke macht Ernst! Er saugt sich wie schon vorher beim Milka Jaguar an, setzt sich auf der Zielgeraden daneben und ist noch vor Turn1 an Roland Rauch vorbei, der "unterstützt" ihn dabei mit einem kleinen Ausflug ins Grün. Wilke also nun wieder in gewohnter Position ganz vorn, Roland Rauch auf Platz 2.

In Runde 19 gibt Wolfgang Kogler sein Rennen auf. Er hat nach einigen Anschlägen wohl gröbere Handlingprobleme und stellt seinen Wagen in der Zielkurve ab. In Runde 22 hat Kreuzer dann einen härteren Einschlag ausgangs der Esses, er kann sein Rennen aber mit leichten Schäden fortsetzen und behält Rang 4.



Wilke fordert Fürstner auf, Platz fürs Überrunden zu machen

In Runde 29 fliegt dann plötzlich der Sauber von Fürstner eingangs der Zielkurve rückwärts in die Mauer. Was war passiert? Fürstner hatte dem herannahenden Wilke zum Überrunden die innere Spur gelassen, der war jedoch zu weit nach außen und in Fürstner getrieben worden. Schwere Schäden

an Seite und Front sind die Folge, Fürstner bleibt aber auf Platz 6.



Münchrath beendet das Rennen von Manuel Rauch im Rückwärtsgang

In Runde 38 dann ein folgenschwerer Fehler von Münchrath, der zu diesem Zeitpunkt auf Platz 11 liegt. Er dreht sich in der Zielkurve und rollt rückwärts auf die Strecke. In diesem Moment kommen Manuel Rauch (P7) und Kroeger (P9) um die Ecke. Manuel Rauch nimmt Münchrath voll, sein Jaguar quittiert den Dienst aufgrund Motor- und Aufhängungsschäden eine Runde später. Kroeger muss fortan mit einer verbeulten rechten Seite vorlieb nehmen, der Verursacher Münchrath kommt mit leichten Frontschäden davon.

5 Runden vor Schluss scheinen alle Positionen bezogen: Wilke führt 15 Sekunden vor Rauch, der hat seinerseits 40 Sekunden Vorsprung auf Saupe. Platz 4 belegt Kreuzer, dann Weimer und Fürstner. Doch es sollte noch ein dickes Ende kommen. In Runde 47 dreht sich Fürstner ausgangs der Schikane, und fährt sofort wieder auf die Strecke zurück. Da laut seinen Aussagen der Funk zu diesem Zeitpunkt nicht funktioniert hat, weiß er nichts vom nahenden Milka Jaguar (Roland Rauch auf Platz 2). Der schießt auch prompt über die Kuppe und rammt den Sauber von Fürstner bei voller Geschwindigkeit, das Aus für beide! Dadurch rücken Saupe, Kreuzer, Weimer und Scheurer auf die Plätze 4-6 auf.

In Runde 48 muss Kreuzer dann eine Black Flag absitzen und verliert dadurch 2 Runden vor Schluss noch seinen 3. Platz an Weimer, der diesen ins Ziel fährt. Somit siegt Wilke vor Saupe und Weimer, Kreuzer auf Platz 4, Scheurer auf Platz 5. 6. wird aufgrund der gefahrenen Runden Roland Rauch, sicherlich nur ein schwacher Trost für ihn.

Stimmen zum Rennen:

Roland Rauch: Da rackert man sich nen Wolf, um genügend Abstand zum Dritten herauszufahren in dem Wissen, dass man mit dem Jag noch Sprit fassen muss. Und dann



Rauch und Fürstner haben sich lieb

fährt der Gabriel wider besseren Wissens einfach quer über den Track nach seinem Dreher. Noch dazu an einer Stelle, die man so überhaupt nicht einsehen kann.

Gabriel Fürstner: Hab zum Zeitpunkt des Unfalls grad net den Funk angehabt, deswegen hab ich Roland übersehen. Ist natürlich gemein so auf Platz 2 auszuscheiden.

Sven Münchrath: War klar mein Fehler, ich hab mich rückwärts auf die Strecke rollen lassen, da hatte der Manuel keine Chance. Sorry dafür, auch an Andreas, den hats ja auch erwischt.

Kreutzer dominierte beim GRRL Petit Le Mans souverän

8. Lauf der GRRL Endurance Series in Road Atlanta

Rainer Kreutzer hat beim Langstreckenklassiker Petit Le Mans der GRRL in Road Atlanta seinen zweiten Saisonsieg gefeiert. Der Sauber Mercedes Pilot hatte am Ende über zwei Runden Vorsprung auf den zweiten Dirk Wilke und den dritten Nils Herbstrieth. Gil Ritter und Steffen Piplat komplettierten die Top fünf. Die anderen sieben der zwölf gestarteten Fahrer sahen das Ziel beim laut der Fahrer anstrengendsten Rennen der Saison nicht, darunter auch die beiden Führenden in der Gesamtwertung Roland Rauch und Marco Saube. Beide mussten ihre Wagen nach Getriebe- und Motorproblemen abstellen.

Die Strecke von Road Atlanta gilt mit ihren steilen bergauf und bergab Passagen und den schwer einzusehenden Kurvenkombinationen als eine der schwersten der Saison. Nach den ersten Trainings wurde die Strecke von den Fahrern als "heikel" beschrieben und ein "Höllennritt" prophezeit. Nach dem über zwei Stunden langen Rennen stiegen die Fahrer erschöpft aus ihren Prototypen. "Das war ja die Hölle!", kommentierte Gil Ritter das Rennen direkt nach dem Zieleinlauf.

Trotz der hohen Belastungen für die Fahrer sahen die Fans ein spannendes Rennen. Schon im Training konnte Rainer Kreutzer mit seinem Sauber Mercedes die schnellste Zeit markieren, in der Qualifikation wurde er aber von Roland Rauch und Mike Kadlcak auf den dritten Platz verwiesen.

Für einen Fahrer war das Rennen bereits vor dem Start zu Ende. Günther Chladek musste wegen Elektronikproblemen an seinem Jaguar auf den Start verzichten.

Um 20:30 Uhr erfolgte der Rennstart. Roland Rauch konnte sich gleich in den ersten Runden etwas absetzen, Kadlcak musste

seinen zweiten Startplatz noch vor der ersten Kurve an Kreutzer abgeben, drehte sich zudem am Ende der ersten Runde in der Schikane und fiel auf Platz zehn zurück. Ritter, Herbstrieth und Manuel Rauch folgten auf den Plätzen drei bis fünf. Letzterer musste allerdings nach einem Abflug eine umstrittene Zeitstrafe absitzen, weil die Rennleitung den Fahrerfehler idiotischerweise als Abkürzen ansah.

Ende der siebten Runde ereignete sich der erste Ausfall des Rennens. Robert Kniest, inzwischen auf Platz vier nach vorne gefahren, flog in der Start-/Ziel-Eingangskurve spektakulär ab und musste das Rennen aufgeben.

An der Spitze hatte es mittlerweile den ersten und einzigen Führungswechsel des Rennens gegeben. Spitzenreiter Roland Rauch musste seinen Platz nach einem Gangverlust und einem darauf folgenden Dreher an Rainer Kreutzer abgeben, der von da an ein solides Rennen bis ins Ziel fahren sollte.

In der neunten Runde war für Manuel Rauch

das Rennen zu Ende. Er verbremste sich und schlug hart in die Reifenstapel ein, entstieg dem havarierten Mazda aber unverletzt.

Nach 25 Runden, einem Viertel der Renndistanz, führte Kreutzer bereits mit über zwanzig Sekunden Vorsprung auf Roland Rauch, der mit seinem von Getriebe- und Motorproblemen



Start zum härtesten Rennen des Jahres



Kreutzer erbt die Führung nach einem Fahrfehler von Rauch

Piplat auf den Plätzen sieben bis neun waren zu dem Zeitpunkt schon das erste Mal von Kreuzer überrundet worden. Doch Saupes Getriebeprobleme wurden in den folgenden Runden noch stärker, so dass es von Ritter, Herbstrieth und Wilke auf den sechsten Platz zurückgereicht wurde.



Saupe fliegt spektakulär ab

In der 29.Runde schlug die Rennleitung erneut zu: Diesmal war das Opfer Gil Ritter, der nach einem ganz leichten Ausrutscher in den Esses eine Zeitstrafe bekam. Alle Proteste von Mercedes Motorsportchef Norbert Haug halfen nichts: Ritter musste wie schon Manuel Rauch am Anfang des Rennens eine Zeitstrafe absitzen und verlor viel Zeit in der Box und fiel bis auf den neunten Platz zurück.



Das Ende für Roland Rauch

Einige Runden später begann die Boxenstoppphase. Da Ritter seine Zeitstrafe mit dem Boxenstopp verbinden konnte, fiel die Strafe nicht so hart ins Gewicht. Einige Runden nach ihm kamen dann auch die anderen Fahrer in die Box,

manche waren auf einer Zwei-Stopp-Strategie, andere versuchten eine Ein-Stopp-Strategie.

Nach 50 Runden fiel der nächste Fahrer aus. Jörg Kormany musste seinen Jaguar nach einem Unfall in den Esses abstellen. In der 70.Runde passierte Marco Saupe ein folgenschwerer Fehler. Der Thüringer, der mittlerweile ohne den dritten und den vierten Gang auskommen musste, verpasste den Bremspunkt und schlug hart in die Mauer ein. Sein Toyota stieg an der Mauer auf und überschlug sich fast. Doch Saupe konnte den krummen Toyota noch an die Box retten und nach einer langen Reparaturpause das Rennen wieder aufnehmen - wenn auch völlig chancenlos.

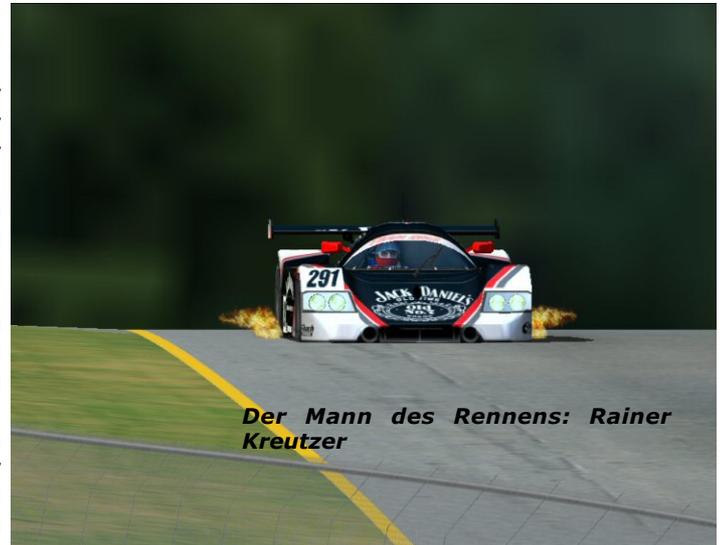
Nicht mehr das Rennen fortsetzen konnte Mike Kadlcak. Er kollidierte nur wenig später nach einem kapitalen Verbremser mit einem neben der Strecke stehenden Abschleppwagen. Kadlcak konnte aus dem Wrack, das einst sein Toyota gewesen war, aber unverletzt aussteigen.

Und in der 80.Runde erwischte es dann auch Roland Rauch. Der Meisterschaftsführende war bis dahin trotz technischer Probleme ein solides Rennen in Richtung Platz zwei gefahren, bis völlig unerwartet sein Mazda Aggregat den Geist aufgab.

Rainer Kreuzer hingegen fuhr einem ungefährdeten und dominanten Sieg entgegen. Er hatte bereits in der sechsten Runde die

Führung übernommen und diese bis zum Ende nicht mehr abgegeben.

Am Ende hatte er über zwei Runden Vorsprung auf Dirk Wilke und Nils Herbstrieth und Dirk Wilke, auf Gil Ritter drei und auf



Der Mann des Rennens: Rainer Kreuzer

Steffen Piplat gar vier. Ein würdiger und überlegener Sieger des GRRL Petit Le Mans. Marco Saupe sah das Ziel nicht.

Er hatte sich wacker mit einer Erkältung, Gangverlusten und einem kaputten Auto bis ins Ziel schleppen wollen, doch in der allerletzten Runde ging ihm noch der Motor aus.

Nach dem Rennen stiegen die Fahrer entkräftet aus ihren Cockpits. "Es war hart, sehr hart", analysierte Piplat und fügte grinsend hinzu, "aber geil!"

In der Gesamtwertung führt trotz des Ausfalls weiter Roland Rauch mit 1504 Punkten. Marco Saupe kann sich mit seinem Rückstand von 250 Punkten bei noch zwei ausstehenden Rennen nur noch wenig Hoffnungen auf den Meistertitel machen.

Dritter ist jetzt Rainer Kreuzer, vierter Dirk Wilke und fünfter Gil Ritter.

Am 07. November treffen sich die GRRL Endurance Series Piloten auf dem Norisring wieder.

Der Rückspiegel wird auch dort sein, um vom Renngeschehen zu berichten.

Steffen Piplat

Mitlehner dominiert Saisonstart

Saisonläufe 1 bis 6 des NWL Premium Cup im Rückblick

Sven Mitlehner heißt der Dominator der ersten sechs Saisonrennen der NWL. Mit vier Siegen aus sechs Rennen liegt er an der Spitze der Fahrerwertung. Nur in Fontana konnte ihn der amtierende Meister, Sebastian Boll, auf der Strecke besiegen, als Mitlehner ihn mit der schlechteren Taktik am Ende ziehen lassen musste. In Texas konnte Boll ebenfalls gewinnen, Mitlehner war nicht am Start. Ebenfalls gut dabei ist Michael Hamann, der bei fünf Starts fünf Podestplätze herausfahren konnte. Besonders erfreulich sind die erstaunlich hohen Teilnehmerzahlen mit immer ungefähr zwanzig Fahrern.

Daytona: Am 09. September startete die nunmehr sechste NWL Premium Cup Saison in Daytona. Die erste Pole Position der Saison konnte sich René Risch sichern, dieser war aber in der vierten Runde mittendrin, als der berühmte berüchtigte "Big One" zuschlug. Dieser und weitere Kollisionen im Rennen sorgten dafür, dass am Ende nur zehn der einundzwanzig gestarteten Fahrer das Ziel sahen. Dennoch war das Rennen mit nur vier Gelbphasen erfreulich grün.

Der Kampf um den Sieg spielte sich zwischen Boll, Mitlehner, Hamann, Just, Quincampoix und Steinicke ab. Doch Justs Motor kollabierte, Steinicke verlor den Anschluss und Boll, der die meiste Zeit des Rennens führte, wurde von Quincampoix in die Mauer gedrückt.

So waren es am Ende nur noch Mitlehner, Hamann und Quincampoix, die um den Sieg kämpften. Doch Hamann konnte Mitlehner nicht attackieren und auch Quincampoix musste hinter Hamann zurückstecken, sodass sie in dieser Reihenfolge nach 64 Runden über die Ziellinie fuhren.

Fontana: Der zweite NWL Lauf fand eine Woche später in Fontana, Kalifornien, statt. Marcel Feichtinger war der Schnellste in der Qualifikation.

Sechs Unterbrechungen störten den Rennverlauf, in der 85. Runde ging es nach der letzten Gelbphase wieder los.

Las Vegas: In Las Vegas schlug Mitlehner zurück. Polesitter Boll konnte im letzten Stint nicht mit Mitlehner und Hamann mithalten und musste sich mit dem dritten Platz zufrieden geben.

Auch in Las Vegas blieb das Rennen erfreulicherweise ohne viele Unterbrechungen (vier) und es wurde erneut die "Zwanzig-Starter-Grenze" geknackt. Hinter dem üblichen Trio Mitlehner - Hamann - Boll konnten überraschenderweise Christian Weber und Uwe Lemberg die Plätze vier und fünf ergattern.



Mitlehner pokerte und holte sich in der letzten Rennunterbrechung keine neuen Reifen im Gegensatz zum restlichen Feld. Die Taktik ging nicht auf. Sein Teamkollege Sebastian Boll konnte ihn in den letzten Runden niederringen und gewann. Mitlehner wurde zweiter; Goltsche, Risch und Dünkel komplettierten die Top fünf.

Atlanta: Auch der vierte Saisonlauf in Atlanta wurde dominiert von den drei üblichen Verdächtigen. Mitlehner siegte nach 130 spannenden Runden vor Boll und Hamann. Wolfgang Dünkel und Christian Weber komplettierten die Top fünf.

Das Atlanta Rennen war erneut spannend und unterbrechungsarm.



Wie in Las Vegas musste nur viermal die gelbe Flagge geschwenkt werden, am Ende gab es einen über siebzig Runden langen Greenstint.

Martinsville: Beim fünften Saisonlauf zeigte sich zum fünften Male das gleiche Bild:



Wieder dominierten die drei üblichen Verdächtigen das Rennen, angeführt von Mitlehner, zweiter und dritter wurden - erneut hatten sie ihre Plätze wieder getauscht - Hamann und Boll.

Am Ende waren es zehn an der Zahl, die erste ließ aber bis zur 29.Runde auf sich warten.

Die Folge war ein weit auseinander gezogenes Feld, wobei die Fahrer ab Platz acht aufwärts schon eine Runde Rückstand hatten.

in dieser Reihenfolge ins Ziel.

Texas: Der sechste Saisonlauf in Texas am 14.Oktober wurde in der vierten Runde von einer schweren Kollision erschüttert - es war ein typischer Big One. Polesitter Jan Lübbbers kam ausgangs T4 nach einem kleinen Fahrfehler des vor ihm fahrenden Matthias Wurm ins Straucheln, innen zogen die Fahrzeuge vorbei und Lübbbers versuchte verzweifelt seinen Dodge Charger auf der gefährlichen äußeren Linie der Frontstraight von Texas zu halten.

Es gelang ihm, ehe Helge Gravemeyer nicht mehr ausweichen konnte. Beide Fahrzeuge, die sich weit vorne im Feld befanden, schleuderten über die Strecke und rissen viele machtlose Fahrer mit raus. Zwar war Lübbbers der einzige, der das Rennen direkt aufgeben musste, aber mindestens zehn Fahrer mussten mehr oder weniger starke Schäden an ihren Boliden einstecken.

Am Ende konnte Boll gewinnen, Armin Weber wurde zweiter, Michael Hamann durch Unfallschäden geschwächt "nur" dritter. Florian Utzt und Ingo Goltsche komplettierten die ersten Fünf. Sven Mitlehner war nicht am Start.

In der Gesamtwertung führt nach sechs Rennen Sven Mitlehner mit 1035 Punkten. Boll liegt 25 Punkte hinter ihm, Hamann fehlen wiederum 25 auf Boll.

Ingo Goltsche, Armin Weber, Steffen Piplat, Uwe Lemberg, Florian Utzt, Wolfgang Dünkel und Michael Taphorn folgen auf den Plätzen. In der Teamwertung führt Intrepid Racing (Mitlehner/Boll) vor Hyperion Racing (Hamann/Goltsche), dem Team FSR (Piplat/Risch), Concordia (A.Weber/Feichtinger) und Flatliners Racing (Lemberg/Truog).

Am 21.Oktober folgt der siebte Saisonlauf in Phoenix, die Rennen acht bis zehn finden in Talladega, Darlington und Richmond statt. Den restlichen Rennkalender, sowie weitere Informationen und das Anmeldeformular für Interessierte findet ihr auf www.nwl-online.de

Steffen Piplat



Fast zwanzig Fahrzeuge auf dem engsten Kurs der Saison führten zwangsläufig zu vielen Gelbphasen.

deren Plätze. Letzterer fiel allerdings mit Getriebedefekt aus, Weber, Goltsche und Piplat kamen nach atemberaubenden Kämpfen

Jörg Kormany mit sechstem Sieg auf der Monstermile

Nach 15. WT SCS Saisonrennen in Dover gibt Wagner seinen Rücktritt bekannt

Jörg Kormany gewann sein sechstes Rennen der Saison in Dover. In der Qualifikation setzte sich Conrad Wegener auf die Pole Position und führte 182 (von 240) Runden das Rennen an. Zu einem weiteren Sieg reichte es trotzdem nicht. Auf Platz eins liegend fuhr er 23 Runden vor Schluss noch mal an die Box und schenkte Kormany somit die Führung und auch den Sieg.

Der Dover International Speedway war der Austragungsort für das 15. Saisonrennen der Weekend Thunder Stockcar Series. Der Cup kämpft seit einigen Rennen mit abnehmenden Teilnehmerzahlen, obwohl es immer wieder spannende und vor allem "grüne" Rennen gibt. Trotzdem fanden sich am 10. September die üblichen Verdächtigen auf dem Server zusammen, plus einen neuen Gaststarter. Rookie Hellmut Benesch bereicherte das Feld mit seiner Anwesenheit. Die Strecke könnte man mit ihrer einen Meile und den 24° überhöhten Kurven eher als Shorttrack bezeichnen. 2004 gingen hier 18 Fahrer an den Start und lösten insgesamt sechs Unterbrechungen aus. Das Rennen gewann damals Klaus Wagner.



Benesch löst die erste Yellow aus

Im Qualifying feierte Conrad Wegener nach einer Sperre und einem Provisional sein "Comeback" und sicherte sich mit 22.451 die Pole Position. Sein Teamkollege

Jörg Kormany, ebenfalls beim letzten Rennen, wegen einem Teamtreffen, nicht dabei, fuhr mit 22.597 auf den zweiten Startplatz. Das dritte HPM-Mitglied Björn Struckmeier machte das Trio perfekt und ging mit einer 22.692 von der dritten Position ins Rennen. Dahinter qualifizierte sich Carsten Scheid vor dem Michigan-Sieger Klaus Wagner.

In der Qualifikation noch zwölfter, konnte Helge Gravemeyer das Rennen leider nicht mitfahren, sodass nur 13 Fahrer zum Start bereitstanden. Bei optimalen Bedingungen wurde die grüne Flagge geschwenkt und das Feld machte sich auf, die 240 Runden zu absolvieren.

Fast alle Fahrer hatten auf dem rutschigen Beton einen sauberen Start und konnten ohne Komplikationen das Rennen aufnehmen. Scheid ließ es gewohnt ruhig angehen, büßte dafür aber vier Plätze ein. Das HPM-Team setzte sich gleich ein wenig ab, gefolgt vom Moonshine Hauler Wagner und den beiden Infinity Racing-Fahrern Uwe Berger und Claudio Ferrera. Nach einem Fehler musste Berger Ferrera ziehen lassen. Berger sagte schon früh über Funk, dass er ein Problem hatte: "Nach ca. vier Runden dachte ich mein Wagen wird von der inneren Kurve angezogen, hab den Arsch einfach nicht rumbekommen. Somit wurde ich immer langsamer." Nach 22 Runden ließ er seine Teamkollegen Eberhard Mulack und Scheid vorbei.

Auch Struckmeier ließ abreißen und kämpfte mit Wagner um Platz drei. In der 30. Runde winkte Wegener Kormany vorbei und sicherte ihm fünf Extrapunkte. Genau in dem Moment flatterte die gelbe Flagge im Wind. Gaststarter Benesch wurde in Kurve eins weit rausgetragen und musste auf der oberen Linie abwarten, bis Joe Steindl unten durch war. Beim Runterziehen verlor er die

Kontrolle, schlug leicht in die Mauer und löste die erste Unterbrechung aus. Der Tow Truck brachte ihn zurück zu seiner Boxencrew.

Die Boxengasse wurde geöffnet und der erste Boxenstop stand an. Dabei machte der Meisterschaftsführende Kormany gleich zwei Fehler. Zum einen überholte er das Pacecar beim Reinfahren in die Box, zum zweiten wurde er mit 37 mph, statt den erlaubten 35 mph, geblitzt.



Das bedeutete, dass er ans Ende des Feldes geschickt wurde und nach dem Restart einen Zwangsstop einlegen musste, um seine Black Flag loszuwerden. Das Rennen wurde in der 35. Runde freigegeben. Es folgte eine kurze Grünphase, dann wurde wieder Gelb geschwenkt. Doch warum? Es gab keinen Unfall oder Dreher. Offizielle Erklärung der NASCAR nach dem Rennen: "Ein Wagen hatte ein Metallteil verloren, das eine Gefahr für die Reifen darstellte und zur Sicherheit der Fahrer, eine weitere Yellowphase ausgerufen wurde."

Wie sich später herausstellte war dieses Metallteil von Benesch, der darauf sein Rennen beendete: "Nachdem ich die erste Yellow ausgelöst hatte und nach Boxendurchfahrt vor Green wieder unmittelbar vor dem Führenden lag, war's mir zu heiß weiter zu fahren. Ihr wart mir alle zu schnell, da hab ich lieber aufgehört." Struckmeier, Stephane Quincam-

poix und Steindl entschieden sich für einen weiteren Stop. Beim Restart ließ Wegener Kormany (der nun eine Runde zurücklag) den Vortritt. Mit frischen Reifen arbeitete sich Struckmeier fix nach vorne und lag nach 13 weiteren Runden wieder auf P5. Doch an Mulack biss er sich die Zähne aus. Dieser behielt die Nerven und seinen vierten Platz. Nach 74 Runden erhielt Mulack Unterstützung von seinem Teamkollegen Scheid. Struckmeier im Infinity-Sandwich musste sich auf der Außenbahn geschlagen geben. Zwei Runden später, gingen aber beide problemlos an Mulack vorbei, der sichtlich mit den Reifen kämpfte. In der 88. Runde schaffte es Struckmeier wieder an Scheid vorbeizufahren und lag nun auf Position vier.



An der Spitze wurde Wegener seit 40 Runden von Wagner verfolgt, der bis dahin keinen ernsthaften Angriff startete, nun aber merkte, dass auch Wegeners Reifen nachließen. Doch ein möglicher Überholvorgang wurde durch die dritte Gelbphase unterbrochen. Der Auslöser war Steindl, der sich beim Anbremsen für Kurve eins wendete. Danach stand er so ungünstig auf der oberen Linie, dass Wagner, abgelenkt durch eine Übereindringung, ihn voll traf. Beide hatten aber Glück, dass der Schaden eher gering blieb. Plötzlich lautes Quietschen auf der Gegengeraden: Marko Reinhardt sah auf einmal einen stehenden Kangaroos-Dodge vor sich und musste hart abbremsten. Es reichte nicht ganz und Quincampoix erhielt eine verbogene Stossstange. Beim folgenden Boxenstop wurde es ebenfalls richtig eng. Wagner und Ferrera fuhren zeitgleich von ihren Boxen los, Struckmeier wurde ein wenig später abgefertigt und reihte sich in die Boxenstraße ein.

Genau in dem Moment beschleunigten hinter ihm die beiden anderen Fahrer. Wagner wich nach rechts aus und fuhr damit in Ferrera sein Linie, der ihn umdrehte. Wagner verlor aber nur eine Position und war beim Restart in Runde 94 vierter.

Eine Runde später löste Quincampoix die nächste Caution aus. Wie schon Steindl zuvor, verlor auch er beim Anbremsen für T1 die Kontrolle und drehte sich. Der nächste Startversuch klappte dafür perfekt.

Seit der dritten Yellowflag in Runde 90, war auch Kormany wieder sicher in der Lead Lap. Beim Restart schnappte er sich P5 von Scheid, in der 107. Ferreras vierten Platz und in den Runden 119 und 120 überholte er Wagner und Struckmeier. Sieben Runden darauf übernahm Wagner den Platz von Struckmeier.

Nach 144 Runden hatten die Zuschauer auf der Tribüne an der Gegengeraden wieder etwas zum Staunen, als Quincampoix erst links in die Mauer driftete, danach noch in die rechte rutschte und anschließend lieber an die Box fuhr und aufgab.

In der 155. Runde ging Wagner überraschend als erster an die Box. Sieben Runden später folgte Reinhardt. Aber nicht um seine Reifen zu wechseln und Sprit nachzufüllen, sondern um sein Rennen zu beenden: "Sorry, dass ich 80 Runden vor Schluss raus bin, aber für mich gab's nix mehr zu gewinnen. Was habe ich mich gefreut, dass Conrad vom Gas gegangen ist und ich mich "zurückrudern konnte". Der Hammer kam bei mir aber danach, als Stephane "aus meiner Sicht grundlos gebremst" hat und ich ihn und unter gelb noch ins Heck gefahren bin. Dann wurde mir klar das Stephane die Meldung vom Programm bekam, hinter dem Pacecar zu fahren... Wir beide sind aber deutlich vor der Ziellinie am Führenden vorbei gefahren. Die "geschenkte Runde" wurde uns also vom Pacecar wieder geklaut. Nachdem Stephane später retired hatte und Joe immer schneller wurde, hatte ich meine ganze Motivation verloren und 80 Runden zu fahren, nur in der Hoffnung das einer in die Mauer rauscht, damit ich wenigstens einen Platz gut mache, macht mir keinen Spaß.

Wenn man ein oder zwei direkte Gegner hat, mit denen man kämpfen kann, dann macht es auch Spaß, aber bei der derzeitigen Anzahl der Fahrer ist es für mich schwer geworden direkte Gegner zu finden. Und ja, mir fehlen die Trainingsrennen mit 30+ Leuten. Auf Dauer ist für mich ein Rennen mit 15 Fahrern kein Nascarrennen... Cu, ein deprimierter WT SCS-Fahrer."

Langsam kamen nun alle Fahrer an die Box. Kormany verringerte derweil seinen Rückstand auf Wegener bis auf wenige Zehntel. Dieser bog aber in die Box, als Kormany nahe genug für einen Angriff war.

Nach 172 Runden ging Kormany an die Box, Wagner übernahm zum ersten Mal die Führung.

Schubert der diesmal ein sehr unauffälliges Rennen fuhr, musste in Runde 194 ganz schön am Lenkrad kurbeln, als er ausgangs Kurve vier quer kam, den Wagen aber noch abging und dabei kurz über das Gras fuhr. Die Zuschauer jubelten!



In der 204. Runde übernahm Wegener die Führung von Wagner. Dieser fuhr darauf noch einmal in die Box, Ferrera tat es ihm gleich. Und auch Wegener ging die gleiche Strategie und nahm 23. Runden vor Schluss vier neue Reifen, obwohl er zehn Sekunden Vorsprung auf den Zweiten hatte. Im Nachhinein war das der entscheidende Fehler, denn Kormany lag nun an erster Stelle mit einer Runde Vorsprung.

Aber auch Struckmeier begann den gleichen Fehler und fiel auf P6 zurück.

Um doch noch einmal an Kormany ran zu kommen, fuhr Wegener nun letzte Rille, was den Infinity-Racing-Fahrern gar nicht gefiel. Und gerade als Kormany die weiße Flagge gezeigt wurde, gab es die letzte/fünfte Unterbrechung.

Steindl schoss Mulack in Kurve eins ab. Das bedeutete für Steindl zum Schluss insgesamt 70 Strafpunkte und somit eine Sperre für das nächste Rennen in Richmond. Steindl nach seinem verkorksten Rennen: "Bin da am Ende 105 Runden mit meinen Reifen gefahren - hätte da nicht einer eine Yellow ziehen können, damit ich die zwei Runden Rückstand hätte abbauen können. Ebi, was war heute los - du bist normalerweise pfeilschnell. Heute bin ich zweimal auf dich aufgefahren, weil ich einfach nicht glauben wollte, dass du so langsam bist (Runde 91 und 239). Hab' damit gleich zwei Yellows ausgelöst. Du hättest mich locker vorbeilassen können, Ebi - ich war da gut drei Zehntel die Runde schneller. Bin ja sogar außen an Dir vorbeigefahren. Es hätte dich null und gar nichts gekostet. Meinen Rundenrückstand hastest Du wohl wegen deinem Tastaturproblem nicht gesehen."



Kormany feiert sechsten Saisonsieg

Trotzdem sorry von meiner Seite für die Troubles. Freue mich auf... Kansas. Richmond darf ich wegen Strafpunkten leider nicht mitfahren."

So ging das Rennen unter gelber Flagge zu Ende und Jörg Kormany feierte seinen sechsten Saisonsieg in Dover.

Zweiter wurde Conrad Wegener, der mit 182 Führungsrunden weitere fünf Extrapunkte bekam und in der Endabrechnung genau wie Kormany, 180 Punkte mit nach Hause brachte.

Als Dritter kam Klaus Wagner ins Ziel, der nach dem Rennen seinen Rücktritt aus dem Cup bekannt gab. Dahinter platzierten sich die beiden IR-Fahrer Claudio Ferrera und Carsten Scheid.

Die weiteren Plätze: 6. Struckmeier (-1Lap), 7. Schubert (-2Laps), 8. Mulack (-3Laps), 9. Berger (-4Laps) und 10. Steindl (-6Laps).

Highest Climber wurde Joe Steindl, der von 14 startete und als zehnter das Rennen beendete. Die schnellste Runde wurde von Björn Struckmeier gezeitet: 22.731 in der 47. Runde.

In der Fahrerwertung führt Kormany nun 94 Punkte vor Ferrera und 131 vor Wagner.

Kommentare:

Eberhard Mulack: "Naßgeschwitzt! Uwe, Stephane... ich hoffe ihr braucht jetzt keine Herzschrittmacher meinetwegen. Am Anfang war's ja ein recht gutes Rennen für mich. Bis zum ersten Stop unter Grün, da hatte ich vergessen meiner Crew zu sagen, dass sie nicht reparieren soll. Toll. War dann genau eine Runde im Eimer. Dann reagierte meine Tastatur nicht mehr, hat ganz den Löffel gereicht. Kann ja schlecht im Rennen eine neue ankleben, das habe ich nach dem Rennen gemacht. Konnte so oft nicht einschätzen wer denn nur Leadlapper war oder noch weiter zurück als ich. Der Abschuss zum Schluss war dann aber bisschen überflüssig."

Carsten Scheid: "Watt ein Rennen! Bin ziemlich durchgeschwitzt. Thx für das Rennen an den gesamten Grid, besonders aber an Teammate Ebi für den Windschatten, den du mir über die meiste Zeit des Rennens gegeben hast. Hat echt Spaß gemacht! Schade, dass es dich zum Schluss noch erwischt hat, ärgerlich. Platz fünf ist okay, mehr als ich mit meiner Pace verdient hätte."

Conrad Wegener: "War mal wieder schön nach einem Monat Pause Samstags zu fahren. Leider hab ich mich am Ende zu sehr an Klaus orientiert und hatten einen kleinen Denkfehler. So bin ich dann auch noch mal in die Box, was mir sicher den Sieg gekostet hat. Ein Sorry wegen dem Start, da bin ich zu früh aufs Gas. Und bei einem Restart bin ich gar nicht aufs Gas. Björn hat sich bestimmt gewundert. Auch sind fünf Yellows etwas viel."

Michael Schubert: "Insgesamt war es ein spaßiges Rennen, besonders die 140 Runden unter Grün zum Schluss waren genial. Vom Rennspeed her wäre ich eigentlich auf dem neunten oder zehnten Platz gelandet, aber durch die frühen Stopps der meisten war es dann doch der siebente. Frage mich sowieso, wozu man da noch zwei Stopps einlegen soll? Von den Rundenzeiten sollte das weitgehend gleichwertig zu einer Ein-Stop-Taktik sein, aber falls eine ungünstige YF kommt, liegt man schnell ein, zwei Runden zurück. Richtig gut war die Schlussphase, als ich fünf Runden vor Schluss noch an Ebi rankomme, der auf 10-15 Runden älteren Reifen unterwegs war und ich mich drei Runden vor Schluss noch vorbeiquetschen konnte. In den zwei Runden sind meine Reifen bestimmt um 20 Runden gealtert - aber das war es wert!"

Björn Struckmeier: "War wie immer schön, Dover ist aber auch eine schicke Strecke. Setup hab ich leider noch nichts passendes, aber bis zum DOM Rennen is ja noch etwas Zeit, da hab ich vielleicht mehr Glück beim Griff in die Setupkiste."

Claudio Ferrera: "Sonst muss ich sagen war es ein tolles und faires Rennen. Den Speed der Top3 Leute konnte ich nicht gehen... die waren mal wieder zu schnell für mich. Erst mit frischen Reifen konnte ich da was ausrichten!"

Jörg Kormany: "Und wieder mal ein HPM-Doppelsieg! Schade, sah lange nach einen Triosieg aus, wäre der Hammer gewesen. Habe mir beim Einfahren in die Boxenstrasse bei Yellow eins gleich zwei Strafen abholen müssen... Eine Black Flag wegen überholen des Pacecars und einmal End Of Longest Line für zu hohen Pitspeed. Aber irgendwie wüsste ich das da noch was passiert, und ich konnte mich relappen. Danach war alles nur noch eine Taktiksache."

Klaus Wagner: "Sucht Euch schon für nächsten Samstag einen neuen Admin. Ich werde nicht mehr fahren."

Aus Dover Conrad Wegener

MARX siegt überglücklich

26. Rennen der DOM2 in New Hampshire kostete viele Nerven

Dieser Speedway wurde Mitte 1990 eröffnet und ist 1,058 Meilen (1,702 km) lang. Gegenüber den gewohnten Strecken im Rennkalender ist dieser Kurs sehr flach gehalten. Das Banking in den 28 Meter breiten Kurven liegt bei 12 Grad und auf den beiden knapp 20 Meter breiten Geraden sind es nur 2 Grad. Es ist also genug Auslauf für kleinere Fahrfehler vorhanden. Gute 91.000 Zuschauer finden an diesem Kurs einen schönen Sitzplatz. Für die Besserverdiener stehen 36 VIP-Lounges und 4 Hubschrauberlandeplätze zur Verfügung.



Obwohl die DOM2 auf diesem Kurs bereits das zweite Mal zu Besuch war kam wieder Hektik in der Boxengasse auf. Die Reporter des RS nahm derweil in der reservierten Lounge Platz und verfolgte gespannt den Verlauf des Trainings. Dem Publikum wurden schon hier viele Probleme in der Abstimmung geboten und diese endeten mit einigen Ausflügen in den Beton oder einem unglücklichen Kontrahenten. Nach dem ersten Beschnuppern ging es dann in die Qualifikation.

Die Pole-Position sicherte sich #287-Marx mit 0,03 Sekunden vor #185-Reumel. Nur 0,1 Sekunden dahinter eröffnete #97-Lippert die zweite Startreihe und die Abstände vergrößerten sich stetig. Im Warmup benahm sich das Feld schon besser und es gab weniger Zwischenfälle. So ging es dann mit viel Erwartung und auch Hoffen ins Rennen.

Runde 1. Der Start war geglückt, Turn 1 und 2 sicher passiert, doch dann kam es schon zur ersten Yellow Flag.

Durch Turn 3 war #450-Zelfo schon fast durch, aber eingangs Turn 4 verlor er seinen Wagen. Die Reifen waren anscheinend noch nicht auf Betriebstemperatur und so ging sein Heck auf Wanderschaft. Der folgende #618-Just sah noch kurz Rauch und stand auch schon im Heck des Übermütigen. Während das restliche Feld sicher passierte nahm #450-Zelfo direkt den Weg in die Box auf und verließ umgehend das Rennen. #618-Just setzte nach diesem ersten Schock sein Rennen fort.

Runde 9. Auf der Backstraight schenken sich #324-Heuer und #130-Gess keinen Zentimeter und als es auf Turn 3 zuzuging steuerte #324-Heuer mittig die Kurve an. Für #177-Ritter, der seine Chance zum Überholen sah, lag der Bremspunkt vom vorausfahrenden Piloten aber weiter hinten und so besuchte er kurz dessen Heck. Der angeschobene #324-Heuer wurde vom überraschten #177-Ritter in die Mauer begleitet und letzterer Fahrer sorgte noch mit einem imposanten Überschlag für Aktion auf der Tribüne. Das Wrack des #177-Ritter wurde vom Tow-Truck umweltgerecht entsorgt.

Auch die folgenden #618-Just und #294-Brockert waren mit der vorliegenden Situation überfordert und retteten sich mit einem Dreher. Eine Unterbrechung des Rennens sorgte wieder für Ruhe.

Runde 16. Kaum waren die V8 wieder in Rennlaune gab es auch schon die nächste Yellow Flag. Ausgangs Turn 2 war #266-Quella zu weit inside und der Gasfuß zu schwer. Die Folge war ein Dreher ohne Fremdschaden für die Verfolger. Zumindest zu diesem Zeitpunkt, denn während das Pacecar nur eine Runde später das Feld fast eingesammelt hatte passierte #130-Gess gerade die Unfallstelle und grübelte anscheinend über dies und das. Außer acht ließ er dabei seinen Speed und rauschte ungebremst in das Heck von #605-Brandt. Ein kurzer Schreck für alle Beteiligten.

Runde 23. Gelassen steuerte #324-Heuer seinen Wagen um den Kurs. Doch bei der Anfahrt oder besser gesagt beim Anbremsen zu Turn 3 wurde erneut sein Heck in Mitleidschaft gezogen. #584-Goetzmann unterschätzte dessen Speed und räumte ihn aus dem Weg.



Der folgende #266-Quella rettete sich mit einer Vollbremsung die ihn etwas herausdrehte während der hinter ihm liegende #130-Gess die Streckenbegrenzung zum Geschwindigkeitsabbau nutzte. Ein paar Beulen gab es ebenfalls, nahezu zeitgleich, weiter vorn in Turn 4. Bei der Durchfahrt von Turn 4 verlor #214-Mastria seinen Wagen und drehte sich heraus. Der folgende #383-Benson mußte nach inside ausweichen und #263-Neumann verschaffte sich und ihm einen bilderbuchhaften Dreher. #214-Mastria war zwischenzeitlich an der Mauer zum stehen gekommen, entgegen der Fahrtrichtung, und wartete vorbildlich auf die nahenden verunfallten Fahrer aus Turn 3. Sie kamen und zu seinem Erstaunen direkt auf ihn zu. #584-Goetzmann schaffte es irgendwie sich zwischen ihm und der Mauer hindurchzuquetschen. #130-Gess hingegen steuerte direkt auf ihn zu und traf ihn frontal wie ein erboster Büffel. Eine Unterbrechung war nötig.

Runde 29. Ein kurioser Vorfall sorgte für die nächste Yellow Flag. Eine kurzzeitige geistige Abwesenheit, ein unglücklicher verfrühter Bremspunkt oder doch Probleme mit der Sehstärke?! Bei der Anfahrt zu Turn 1 stieg #294-Brockert sehr früh aufs Bremspedal und lenkte zum Turn ein.

Doch an dieser Stelle war die Boxenmauer noch nicht zu Ende und so touchierte er jene unsanft. Nach dem Einschlag schleuderte er zurück auf die Strecke und kam an der Streckenbegrenzung zum stehen. Als direkter Verfolger und sehr überrascht, wie schon in der ersten Runde des Rennens, war #618-Just gezwungen erneut den Anker zu werfen und drehte sich mit raus.

Runde 34. Der Restart klappte, aber dann mußte ein schulterzuckender Rennleiter wieder die Yellow Flag schwenken. Durch den Rundenrückstand aus Runde 23 wollte #214-Mastria sich die Chance nicht entgehen lassen um sich bei der nächsten Unterbrechung zurückzurunden. Das man dabei nicht selbst der Verursacher einer Yellow Flag sein sollte dürfte ihm mittlerweile klar sein. In Turn 1 verlor er aufgrund kalter Reifen den Grip und drehte sich raus.

Zum stehen kam er dabei unglücklich mittig im Turn und das Feld mußte sich seinen Weg inside und outside suchen. Verdeckt durch den inside ausweichenden #71-Duenkel näherte sich #289-Jonke dem Verunfallten und nahm ihn sogleich aufs Korn. Während der Motor von #214-Mastria durch diesen Einschlag verstarb gönnte #605-Brandt, zu spät auf der Bremse, dem Motorkiller noch eine Blechverformung am Heck.

Runde 47. Das Rennen lief und es kam der Verdacht auf, daß sich die Gemüter beruhigt hatten. Falsch gedacht und wieder eine Unterbrechung. Der auf Platz 7 liegende #14-Korbel mutete sich und seinem Wagen zu viel zu. Rundenlang lag er hinter #102-Herbstrieth. Ein Vorbeikommen war schier unmöglich und er sollte sogar noch Plätze verlieren.



Bei der Anfahrt zu Turn 3 versuchte es #14-Korbel mit späterem Bremsen und es hätte auch geklappt. Doch #102-Herbstrieth kann sich nicht in Luft auflösen und so wurde er vom Verfolger am Heck getroffen. Beide Fahrer gönnten sich eine kurze Verschnaufpause an der Mauer stehend während sich das Verfolgerfeld auf dem Weg zur S/F-Linie begab. Dabei waren sich #584-Goetzmann und #266-Quella nicht gerade einig. Ausgangs Turn 4 kamen sich die beiden Fahrer in die Quere und es endete mit viel Rauch und kleinerem Blechschaden für beide.

Runde 55. Die Yellow Flag hatte der Rennleiter in der Hand behalten und gerade als er jene wegsteckte wollte rauchte und krachte es in Turn 3 und 4. #266-Quella ging mit zu viel Speed in den Turn hinein und sein Wagen stellte sich quer. Abfangen konnte er diesen nicht mehr und dann nahte auch schon #295-Pruefer. Dieser wollte inside durchgehen, aber touchierte ihn noch leicht.

Bedingt durch diesen Schubser wurde #266-Quella in die Mauer geschickt und kam mittig auf der Strecke zum stehen. Als Verfolger von #295-Pruefer mußte #67-Neumann hart abbremsen um einen Blechkontakt zu verhindern. Dies hatte aber einen Dreher seinerseits zur Folge. Durch die Rauchentwicklung steuerte #949-Kirchner seinen Wagen schon verlangsamt in den Turn hinein,

aber #266-Quella stand für ihn ungünstig im Wege. Er nahm ihn voll aufs Korn und schleuderte ihn in den gerade inside passieren #508-Bach. Dabei traf er auch noch #592-Kurth und ließ ihn einsam auf dem Dach liegen. Der folgende #586-Piplat wurde vom Verfolger #71-Duenkel in einen Dreher gezwungen und beide drehten sich ebenfalls. Glück in diesem Durcheinander hatte #275-Espeter.

Er schaffte es irgendwie den ganzen Trubel zu umkurven und steuerte aufatmend die S/F-Line an.

Runde 60. Nur wenige Runden zuvor lag #592-Kurth noch auf dem Dach und mußte sich vom Tow-Truck in die Boxengasse schleppen lassen. Doch der Restart brachte ihm auch wenig Glück. Eingangs Turn 3 kam er zu hoch und berührte #185-Reumel an der Seite. Dieser landete etwas unsanft in der Mauer, konnte aber weiterfahren. Während der Unterbrechung wurde der Turn mal wieder gesäubert.

Runde 66. Für eine kleine unbeabsichtigte Kettenreaktion mit unschönem Ende sowie einer Rennunterbrechung sorgte #584-Goetzmann. In Turn 1 mußte er kurz stark abbremsten um einen Dreher zu verhindern. Für die folgenden Fahrer war die Rauchentwicklung in Turn 1 gut zu sehen und der Speed wurde etwas verringert. Damit rechnete #266-Quella nicht und etwas erschrocken versuchte er dem langsameren vorausfahrenden #130-Gess nach inside auszuweichen. Dort befand sich aber schon #324-Heuer, berührte ihn leicht an der Front und schickte ihn in die Streckenbegrenzung.

Runde 67. Während der laufenden Yellow Flag steuerte #586-Piplat seine Box an und verließ aus Frust über die vielen Yellow Flags das Rennen ... oder war es doch die Gearbox ?! So lautete jedenfalls die Aussage des Team-Sprechers.

Runde 74. Wie gehabt nahm das Rennen wieder an Fahrt auf und schon war wie gehabt wieder eine Yellow Flag nötig. Ausgangs Turn 2 näherte sich #618-Just zu sehr der Heckpartie von #102-Herbstrieth und schickte ihn in die Mauer. Das Heck war schon beschädigt also war diesmal die linke Seite dran. Vorbildlich wartete auch er den nachfolgenden Verkehr ab und suchte den Anschluß ans Feld. Während der Unterbrechung verließ auch #584-Goetzmann, nach Rücksprache mit dem Crew-Chief, sein Gefährt. Eine heiße Dusche mit den Boxenludern sollte ihn die Rennsperre für Dover vielleicht vergessen lassen.

Runde 79. Kalte Reifen bieten weniger Grip. Weiß jeder, aber im Eifer auf der Hatz nach einer besseren Platzierung im Feld wurde das schnell vergessen.

Dies geschah dem Lapper #949-Kirchner. Kurz nach dem Restart wollte er sich fürs Zurückrudern schon mal gut positionieren und drehte sich statt dessen im Turn 1. Fremdschaden war keiner entstanden, aber die Lage war ihm dennoch peinlich und er erklimmte den hohen Zaun und suchte das Weite. Der Tow-Truck holte das verlassene Gefährt ab und brachte es dem verblüfften Team.

Runde 85. Komischerweise keine Rennunterbrechung bei diesem Unfall. Nur der Rennleiter wußte warum. Bei der Durchfahrt von Turn 3 kam #508-Bach weit hoch und sein Heck begann zu wandern. Eine eingeleitete Notbremsung kam leider zu spät, er drehte sich und seinen Wagen zog es magisch zum Infield.



Der folgende #67-Neumann konnte gerade so vorbeihuschen, aber für den darauf folgenden #295-Pruefer war es zu spät. Er nahm #508-Bach voll auf die Hörner und beide landeten im Infield. Während #295-Pruefer nach diesem Ärger und kurzem Aufenthalt in der Box weiterfahren konnte mußte sich #508-Bach vom Tow-Truck abholen lassen. Der heftige Einschlag hatte dem V8 das Leben ausgehaucht. Das Rennen lief derweil unter Green Flag weiter.

Runde 95. Jetzt war die Yellow Flag aber wieder zu bewundern. Auf Platz 5 liegend hetzte #14-Korbel dem #289-Jonke hinterher. Sein Spotter hatte ihm verraten, daß er Platz 4 übernehmen könnte, wenn

er ihn einfach überholen würde. Tja, einfach ist so etwas nicht und kann auch schnell in die Hose gehen. Letzteres war die Folge, denn bei der Anfahrt zu Turn 1 bremste #14-Korbel etwas später und näherte sich bedrohlich dem Heck von #289-Jonke. Ein weiteres Bremsmanöver sorgte für einen Dreher und ließ ihn outside zum stehen kommen. Mit letztem Schwung ließ sich #14-Korbel aber plötzlich rückwärts Richtung Infield rollen.

Der guten Reaktion vom alleinigen folgenden #71-Duenkel war ein Folgeunfall und auch sichere Schläge vom Rennleiter für #14-Korbel verhindert worden. Er lief auf den nach unten rollenden Piloten auf und konnte gerade noch nach outside ausweichen.

Runde 97. Überhaupt nicht mehr zufrieden war #295-Pruefer mit der Stabilität seines Boliden. Nach dem Zwischenfall mit #508-Bach kämpfte er mit Untersteuern und die Mechaniker waren machtlos. So steuerte er während der gelben Beruhigungsphase die Box an und verließ das Rennen.

Runde 103. Das Rennen lief gerade wieder und die verbliebenen Fahrer näherten sich wieder ihrer Wunschplatzierung oder waren auch dem Weg dorthin. So auch #287-Marx. Von Platz 7 aus gestartet wollte er wieder nach vorne und puschte gut. Nur drei Runden später saß er schon dem auf Platz 2 liegenden #383-Benson

im Nacken. Eingangs Turn 1 wollte er outside an ihm vorbeigehen, aber der Kontrahent kam im Turn zu weit hoch, berührte ihn am Heck und schickte ihn in die Mauer.

Runde 104. Von den dauernden Unterbrechungen hatte nun auch der auf Platz 20 geführte #294-Brockert genug. Er steuerte noch die Box an und verließ ebenfalls das Rennen. Zudem war der Ärger über den Dreher zu Beginn des Rennens und die daraus resultierende Rennsperre für Dover groß genug.



Runde 109. In den erneuten Restart des Rennens ging #263-Neumann auf Platz 13 liegend. Das sollte ihm in Turn 1 zum Verhängnis werden und wieder eine Yellow Flag bedeuten. Zu tief steuerte er den Turn an und seine 1,6 Tonnen Stahl und Blech nahmen Reißaus. Er versuchte zwar noch eine Notbremsung, war aber chancenlos. Zudem näherte sich auch schon #966-Schroeder und dieser verpaßte ihm direkt einen Schubser.

Ebenfalls Pech hatte in dieser Situation #592-Kurth. Er sah den Dreher und wollte outside vorbeigehen, aber durch den Stoß von #966-Schroeder landete #263-Neumann in seinem Wagen und drehte ihn auch noch raus.

Runde 119. Kurze Zeit lag #185-Reumel an der Spitze und sicherte sich so 14 Lead-Laps.

Nach der letzten Unterbrechung und einem erfolgten Boxenaufenthalt mußte er von Platz 15 das Rennen wieder aufnehmen. In wenigen Runden war ihm ein Platz in den TOP10 schon sicher, aber es kam alles anders. Eingangs Turn 1 wollte er sich inside geschickt an #14-Korbel vorbeidrücken. Doch sein Kontrahent unterschätzte dessen Kampfgeist und wollte ebenfalls weiter inside den Turn durchfahren. Da dort bereits #185-Reumel lag war eine Berührung inklusive Abflug für #14-Korbel die Folge und er plättete sich die linke Wagenseite an der Mauer.

Runde 120. Nun hatte auch #185-Reumel genug vom Rennverlauf und er steuerte während der Yellow-Flag-Phase direkt die Box an. Gestartet von Platz 2 war es an der Zeit den Abend anderweitig zu verbringen. Mit 17 Platzverlusten beendete er das Rennen. Nur eine Runde später folgte ihm mit gleichem Gedanken #71-Duenkel. Ob jetzt beide allein unter der Dusche standen oder doch das eine oder andere Boxenluder dabei ist der Redaktion nicht bekannt.

Runde 172. In den letzten zu fahrenden Runden hatte #266-Quella mit der Stabilität seines Boliden zu kämpfen. Immer wieder mußte er aufgrund von Materialermüdung gegen einen Ausritt ankämpfen. Da er schon durch 2 verschuldete Yellow Flags eine Rennsperre für Dover inne hatte und nichts weiter riskieren wollte steuerte er die Box an und beendete das Rennen.

Die circa letzten 60 Runden unter Green Flag (!) wurden von den verbliebenen Fahrer sicher abgespult und ein überglücklicher #287-Marx überquerte am Ende als erster Fahrer die Ziellinie. Mit 101 Runden in Führung sicherte er sich so alle möglichen Extra-Punkte. Ihm folgte mit 65 Runden in Führung, aber am Ende von #287-Marx geschlagen, #97-Lippert. In diesem verdammt langen Rennen gab es auch andere Gewinner. Mit jeweils 14 Platzgewinnen konnten #605-Brandt und #966-Schroeder das Rennen beenden. Aufgrund der verschuldeten Unfälle werden neben den schon erwähnten Fahrern auch noch #263-Neumann und #14-Korbel in Dover fehlen. Abschließend ist noch zu erwähnen, daß dieses Rennen mit satten 16 Yellow Flags nicht in die Geschichte der DOM2 eingehen wird. Beim Rennen in Bristol im März dieses Jahres hatte es ebenso viele Yellow Flags gegeben. Stolz sollte man aber nicht darauf sein !

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.havoline.com / Replay

Der Rückspiegel Immer live an der Rennstrecke

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

Einfache
Meldung
genügt
rueller@virtual-racing.org

Weekend Thunder Stockcar Series vor ihrem Ende?

Nur fünf Fahrer am Start im Richmond. Drei davon kamen ins Ziel...
16. WT SCS auf dem Richmond International Raceway in Richmond/Virginia

Traurige Vorstellung des WT SCS: Fünf Fahrer nahmen am 16. Lauf in Richmond teil, nur drei sahen das Ziel. Von der Pole gestartet, hatte Conrad Wegener das Rennen seit der ersten Runde fest im Griff und gewann ohne Probleme mit 238 von 240 angeführten Runden. Die Zukunft des WT SCS bleibt jedoch weiterhin ungewiss.

Das 16. Rennen des WT SCS sollte der bisherige Tiefpunkt an Teilnehmerzahlen werden. Bisher war das Minimum elf Fahrer, doch am 24. September erschienen tatsächlich nur fünf Fahrer in Richmond. Zwei Infinity Racing-Fahrer, Carsten Scheid und Claudio Ferrera und drei Hot Pursuit Motorsports-Fahrer, Björn Struckmeier, Jörg Kormany und Conrad Wegener standen bereit. Doch wo war der Rest? Wenn es so weitergeht wird es die Weekend Thunder Stockcar Series 2006 nicht mehr geben. Schon im VR-Forum machten sich die Fahrer Gedanken, über eine eventuelle Zusammenlegung mit einem ähnlich leeren Cup aus einer anderen Liga. Vielleicht wird sich auch die Admindschaft im November beim Admintreffen in Moosburg Gedanken über die Zukunft des Weekend Thunder machen.

Und es sind immerhin noch sechs Rennen, wenn es ein 21. Rennen am Lausitzring geben wird, die die Fahrer beenden müssen.

Die fünf erschienenen taten das. Mehr oder weniger...

Richmond stand im Kalender. Aber nicht das Papyrus-Richmond, sondern die überarbeitete Version von Stefan Lippert. Einige mögen sie, andere sagen Richmond ist dadurch "verschlimmbessert" worden.

Die Strecke ist ein D-Shaped Oval, 0.75 Meilen lang, in den Kurven 14° überhöht und die Rennen werden in der Nacht bei Flutlicht ausgetragen.

Der Schnellste in der Qualifikation warm zum fünften Mal in dieser Saison, Conrad Wegener, der sich mit 22.080 die Pole schnappte. 0.11 sek langsamer und somit der zweite Startplatz ging an Jörg Kormany. Claudio Ferrera belegte mit 22.244 die dritte Startposition. Björn Struckmeier und Carsten Scheid gingen von vier und fünf ins Rennen.

So war schon im Vorfeld klar, dass dieses Rennen eher langweilig wurde. Scheid hatte erst, vor gar nicht zu starten, dachte sich dann aber "mal ein bissl hinterherfahren" und ließ sich in die Startaufstellung schieben. Der Start verlief mit dem kleinen Feld problemlos, Kormany verlor aber seine zweite Position an Ferrera. Das war das einzige Überholmanöver in den ersten 83 Runden...

Er machte fair Platz, fuhr aber 13 Runden später in die Box und stellte seinen Wagen ab. Gefrustet stieg er aus seinem Chevrolet und schrie "Fünf leutz.... Welch ein Armutszeugnis! Da verliert man echt die Lust!", ehe er das Gelände endgültig verließ.

Nach 74 Runden wurde Struckmeier überrundet. Zehn Runden später legte Kormany seinen ersten Boxenstop ein, sodass Struckmeier einen Platz nach vorne, auf P3 rückte. Wie Kormany später sagte, gefiel ihm die Strecke überhaupt nicht, was in der 104. Runde deutlich wurde. Ausgang der zweiten Kurve zog sein Radeon-Dodge nach innen und schliff die Mauer entlang. Mit einer völlig demolierten linken Seite nahm er trotzdem wieder Fahrt auf. In der 108. Runde fuhr Wegener für seinen ersten Stop an die Box.



15 Runden hielten Ferrera und Kormany gut mit, dann ließen beide etwas nach und Wegener konnte seinen Vorsprung ausbauen.

Nach 44 Runden stand Scheid zur ersten Überrundung an.

Kurz darauf kam auch Ferrera zu seiner Crew. Struckmeier übernahm für zwei Runden die Führung und sicherte sich die fünf Pluspunkte. Nach den Boxenstops lag Wegener vor Kormany und Ferrera. Struckmeier war ganz klar

auf einer Ein-Stop-Strategie und so schon zwei Runden im Rückstand. Nach 142 Runden nahm Ferrera Kormany den zweiten Platz ab. Ein paar Runden darauf fuhr auch Kormany an die Box und beendete sein Rennen. Genervt beantwortete er die Frage warum er denn nun ausgestiegen war: "Nene, das tu ich mir nicht an!"

Wie kann man eine so schöne und anspruchsvolle Strecke wie Richmond nur so versauen. Von Banking kann da ja keine Rede mehr sein. Ist mehr so eine Furche ähnlich einem Flussbett die man treffen muss, um da einigermaßen sauber rum zu kommen, ohne aus dieser LKW Spur raus oder reingedrückt zu werden. Ran bis zum eigentlichen Scheitelpunkt der Kurve, kurz aber heftig bremsen,

Nase rum und druff... ganz toll! Ich habe fertig."

So waren nur noch drei Fahrer im Rennen und nach 159 Runden wurde auch Ferrera auf P2 überhundet.

In der 192. Runde ging Ferrera zum letzten Mal an die Box. Dabei hätte er seinen Ford fast zu Schrott gefahren, denn er war zu schnell in die Boxeneinfahrt gefahren und steuerte nun gen Reifenstapel. Doch er schaffte es gerade noch so, ohne Kratzer daran vorbeizukommen.

44 Runden vor Rennende wechselte auch Wegener zum letzten Mal die Reifen und tankte den benötigten Sprit nach. Er brauchte das Rennen nur noch nach Hause zu fahren. Mit den neuen Reifen gab er aber noch mal Gas und fuhr in

der 201. Runde mit 22.189 die schnellste Rennrunde.

In den letzten Runden wurde Struckmeier noch zwei Mal überhundet, ansonsten passierte wenig bis gar nichts mehr. So endete das wohl langweiligste WT SCS-Rennen seit der Gründung und Conrad Wegener fuhr nach 1:32:43 als Erster über die Ziellinie. Wegener zum Rennen: "Oh man, hoffentlich gibt's nächstes Jahr eine Zusammenlegung von zwei Cups, sonst sehe ich schwarz. Fünf Leute, davon zwei Memmen. Ich freu mich trotzdem ein wenig über meinen Sieg! Und was ihr alle mit dieser Strecke habt. Ich find die gut." Mit einer Runde Rückstand kam Claudio Ferrera auf dem zweiten Platz ins Ziel. Björn Struckmeier landete auf Rang drei, mit drei Runden Rückstand, im Ziel und war ebenfalls wenig erfreut über das Rennen: "Tja, war absolut erbärmlich heute! Ich plane schon meine Termine um, nur damit ich beim Rennen teilnehmen kann und dann sind gerade mal fünf (!) Leute am Start. Oh man, hätte ich den Computer einfach ausgelassen und das getan was ich eigentlich vor hatte. Immerhin hab ich den Zirkus bis zum Ende durchgezogen... konnte Conner und Claudio ja nicht alleine auf der Strecke lassen!"

Weitere fünf Extrapunkte schnappte sich Wegener mit 238 Führungsrunden. Highest Climber (Anm. d. Schreibers: haha) wurden Ferrera und Struckmeier. Beide machten jeweils einen Platz gut.

Aus Richmond Conrad Wegener



MARX deklassierte das Feld

27. Rennen der DOM2 in Dover ebenfalls mit vielen Unterbrechungen

Das Rennen fand auf dem "Dover International Speedway" statt. Eröffnet wurde dieser Kurs im Jahre 1969 vorrangig für Autorennen. Aufgrund der Länge von genau 1 Meile (1,609 km) und den harten Rennen wird diese Strecke auch gern "The Monster Mile" genannt. Das Banking in allen Turns beträgt 24 Grad und die Geraden haben immer noch 9 Grad. Somit wird von jedem Fahrer viel Gefühl fürs Gas abverlangt. Schon etwas zu viel Druck auf das Gaspedal und der Bolide rutscht aus der Bahn, an jeder Stelle.

Diesem Treiben schauen bei jedem Rennen über 140.000 begeisterte Fans zu. Die vielen Beulen und Schäden aus New Hampshire waren gerade geflickt und auch hier wurde gleich zu Beginn bewiesen, daß die nahegelegene Metallverwertung nach dem Rennen mit einigen "Lieferungen" zu rechnen hatte. Viele Dreher waren im Training zu sehen und so ging es gespannt in die Qualifikationsrunden. Die Pole-Position sicherte sich #287-Marx mit 0,177 Sekunden vor #243-Boettcher. Mit nur 0,185 Sekunden

Abstand eröffnete #289-Jonke die zweite Startreihe und bis hin zur 5 Startreihe verstrichen keine 0,5 Sekunden. Kleine Änderungen am Setup des einen oder anderen Piloten zeigten im Warmup erste Erfolge und so ging es dann wieder mit viel Hoffnung ins Rennen.

Runde 3. Der Start war geglückt und die ersten beiden Runden ebenfalls, aber auf der Frontstraight sorgte ein kleiner Schlenker für Folgen. Ausgangs Turn 4 war #383-Benson gut herausgekommen, aber eine unnötige

Lenkbewegung ließ ihn zur Mitte driften. Dort befand sich aber #450-Zelfo, der ihn gerade inside passieren wollte. So berührte er ihn am Heck und schickte #383-Benson ungewollt in die Infield-Mauer. Nachdem er diese kurz streifte kam er noch mit genug Speed zurück auf die Strecke und streifte #450-Zelfo. Dieser drehte sich durch diesen Stoß ebenfalls. Die folgenden #185-Reumel, #214-Mastria und #289-Jonke kamen noch outside sicher durch, aber für die verbleibenden Fahrer war kein Platz mehr eingangs Turn 1.



#966-Schroeder wählte die Notbremsung und drehte sich, begleitet von wenigen unschädlichen Feindberührungen, in den Turn hinein. #295-Pruefer wollte sich outside vorbeimogeln, aber dort versperrte ihm plötzlich #383-Benson den Weg und so suchte er einen sicheren Weg inside. Währenddessen parkte #177-Ritter seinen Wagen hinter dem Geschehen sicher outside an der Mauer und #67-Neumann sowie #275-Espeter schlichen inside über den Apron durch.

Runde 28. Nach dem ersten Lackaustausch ging es dann ruhig weiter und den Zuschauern wurde ein schöner Rennverlauf mit vielen Fights geboten. Doch dann hauchte unerklärlicherweise der V8 von #605-Brandt sein Leben aus und verrauchte auf der Frontstraight. Alle Anzeigen waren ok, aber dennoch war sein Rennen hier zu Ende.

Runde 34. Kurze Pause, äähm ... Green-Phase bis zur nächsten Unterbrechung. Bei der Anfahrt zu Turn 4 zog es #92-Guler magisch zum Apron. Der folgende #214-Mastria konnte sicher outside vorbeigehen. Jedoch mußte er bei diesem Umweg einen Geschwindigkeitsverlust hinnehmen.

Dies bedachte der folgende #949-Kirchner nicht und ging ausgangs Turn 4 wieder in die Vollen. Dabei verpaßte er #214-Mastria einen Schubser und schickte ihn querstehend Richtung Infield-Mauer.

Nach einem kurzen Besuch jener ging es mit einigen Beulen im Blechkleid weiter.

Runde 40. Der Kontakt zwischen Infield-Mauer und Frontpartie war dem Wagen von #214-Mastria anscheinend doch nicht gut bekommen und so verrauchte sein V8 ebenfalls. Da er sich, zum Glück für die anderen Teilnehmer des Rennens, gerade auf der Backstraight befand und schleunigst die Ausfahrt vor Turn 3 nahm blieb eine Yellow Flag aus. Auch sein Rennen hier leider zu Ende.

Runde 51. Der Unfall zu Beginn des Rennens mit #450-Zelfo war wahrscheinlich die Ursache für den Ausfall von #383-Benson, dem V8 fehlte es seitdem etwas an Vortrieb und hier verrauchte sein Triebwerk eingangs Turn 3. Er hätte es fast noch in die Box geschafft und so den anderen Fahrern eine Yellow Flag erspart, aber er verfehlte die Einfahrt sehr knapp und rutschte quer auf die Frontstraight.

Um das leblose Vehikel zu entfernen sah sich die Rennleitung gezwungen eine Yellow Flag auszurufen. Sein Team konnte so schon frühzeitig die Ausrüstung wieder in den Truck schieben. Nix mit Grillen nach dem Rennen.

Runde 56. Klassisch die folgende Unterbrechung. Beim Restart sind die Reifen kalt und das Befahren der Turns ist mit Vorsicht zu genießen. Hatte #584-Goetzmann anscheinend vergessen und drehte sich im Turn 1 gleich mal inside weg. Während er sich einen sicheren Parkplatz auf der Grünfläche suchte passierte ihn das restliche Feld outside. Aber nicht ohne Zwischenfall, denn durch das frühe Verlangsamten des Speeds kam es zu einem Rückstau im Fahrerfeld. #67-Neumann wurde von #177-Ritter am Heck touchiert und herumgedreht. Der folgende #949-Kirchner wich zwar prompt auf den Apron aus, aber wurde vom kreisenden #67-Neumann noch in eine Notbremsung gezwungen.

Runde 87. Rundenlang klebte #53-Kirsch, auf Platz 4 liegend, am Heck von #243-Boettcher. Doch dann machte sich der Reifenverschleiß bei ihm bemerkbar und er mußte einen Gang zurückschalten. Frischer unterwegs waren die Verfolger #275-Espeter und #295-Pruefer und sie verwiesen ihn schnell auf Platz 6. Den saugenden V8 von #185-Reumel konnte er auch schon am Heck spüren. So gestreßt leistete er sich dann einen kleinen Schlenker ausgangs Turn 4 den er mit einer kurzen Bremsung ausgleichen mußte. Der überraschte #185-Reumel mußte ebenfalls kurz in die Eisen steigen um nicht aufzufahren und wurde vom folgenden #586-Piplat angebumst. Beide gesellten sich zu einem gemeinsamen Dreher während sich #53-Kirsch von dannen schlich. Doch dahinter begann der Trubel erst. #949-Kirchner wich auf den Apron aus. Dorthin wollte auch #49-Scheid, aber wurde von diesem ungewollt wieder auf die Strecke befördert. Während #450-Zelfo vom drehenden #185-Reumel in die Streckenbegrenzung gedrückt wurde näherten sich #67-Neumann und #177-Ritter dem Big-One und wählten, unter Einbuße der rechten Seite, die Mauer zum Geschwindigkeitsabbau.

Durch geschickten Einsatz des Gasfußes und der Bremse passierte #102-Herbstrieth inside die Verunfallten während #966-Schroeder sich als letzter Fahrer, der Show wegen, einfach mal mitdrehte. Mit dem großen Besen ließ die Rennleitung während der Yellow Flag Turn 1 wieder säubern und fast alle Fahrer kamen zur Auffrischung an die Box. Zwei Tow-Trucks rückten währenddessen aus und holten #185-Reumel sowie #586-Piplat ab. Beide Fahrer beendeten an dieser Stelle ihr Rennen.

Keiner der betroffenen Fahrer wollte dem weiteren Rennverlauf fernbleiben und nachdem die Boliden an der Box mit neuen Schläppen und Oktan-Nektar versorgt waren ging es weiter.

Runde 104. Ausgangs Turn 2 wieder ein Kontrollverlust. Alleiniger Hauptdarsteller: #584-Goetzmann. Sein Heck machte sich selbstständig und er verformte sich das Blechkleid an der Infield-Mauer. Nachdem er auch noch kurz die Streckenbegrenzung besuchte

Runde 117. Der erneute Restart wurde von einer Kettenreaktion überschattet und sorgte für die nächste Rennunterbrechung. Der an Platz 5 liegende #97-Lippert hatte einen schlechten Start erwischt und #295-Pruefer lief auf ihn auf. Um ihm nicht reinzufahren mußte er leicht abbremsen. Direkt hinter ihm lag #53-Kirsch. Dieser mußte schon härter in die Eisen steigen. Zwei Wagenlängen dahinter kam auch schon #102-Herbstrieth, rutsche mit blockierten Rädern ins Heck von #53-Kirsch und drehte ihn herum. Der folgende #92-Guler rauschte ungebremst ins Heck von #102-Herbstrieth und bekam gleichfalls vom folgenden #949-Kirchner einen ordentlichen Bumms. So purzelten dann die 4 unglücklichen Fahrer durch Turn 1. Kurzen Blechkontakt, um nicht ganz so alleine zu sein, suchten noch #592-Kurth und #177-Ritter. Als Ausfall waren abschließend #949-Kirchner und #92-Guler zu beklagen. Beide Piloten hatten einen Motorschaden erlitten.



Runde 92. Der Restart schien geglückt doch dann ereilte #584-Goetzmann wieder das Problem "kalte Reifen" und die Rennleitung war zu einer Rennunterbrechung gezwungen. In Turn 4 verließ ihn der Grip seiner Pneus, es zog ihn Richtung Apron und der direkt folgende #49-Scheid mußte in die Mauer ausweichen. #966-Schroeder und #450-Zelfo konnten inside noch sicher durchstechen, aber für #177-Ritter war es zu spät. Der drehende #584-Goetzmann stellte sich ihm in den Weg und beförderte ihn Richtung Apron. Dort wollte #289-Jonke sich vorbeischieben, aber ihn traf #177-Ritter und nahm ihn mit in die Boxenmauer. Diesmal kam #102-Herbstrieth nicht ohne Kontakt durch den Trubel. Der ausrollende #177-Ritter touchierte ihn leicht und drehte ihn einmal sanft herum. Abschließend kam noch #592-Kurth in #177-Ritter zum stehen.

kam er dann auf dem Grün in Turn 3 zum stehen. Glück im Unglück für ihn, daß er allein unterwegs war und so keine Yellow Flag auslöste. Runde 112. Während #584-Goetzmann die Box aufsuchte um dem Gefährt wieder mehr Fahrstabilität zu verleihen leistete sich der auf Platz 8 liegende #67-Neumann zeitgleich einen Abflug auf der Frontstraight und löste eine Yellow Flag aus. Ausgangs Turn 4 verlor er beim Herausbeschleunigen das Heck und schlug hart in den Beton ein. Der folgende #49-Scheid sah das Unheil kommen und ging sicher outside vorbei. Ihm folgte #966-Schroeder, doch dieser schien von der Brutalität des Einschlags so geschockt, daß er vergaß auszuweichen. So verpaßte er #67-Neumann eine volle Breitseite und wirbelte ihn nochmals herum. Beide kamen outside an der Streckenbegrenzung zum stehen und das restliche Feld konnte ungefährdet passieren.

Runde 128. Eine ausgelöste Yellow Flag, eine stark beschädigte Frontpartie und ein nicht mehr leistungsfähiger V8 waren genug für #67-Neumann. Er steuerte die Box an und verließ das Rennen.

Runde 138. Nicht lange währte die Freude über die vielen grünen Lämpchen entlang des Streckenzauns. Schnell kehrte das böse gelbe Licht zurück und zwinkerte allen Fahrern wieder zu. Bei der Durchfahrt von Turn 1 kam #592-Kurth zu weit hoch und wollte zurück zur Ideallinie. Dabei übersah er in Turn 2 den nahenden #49-Scheid. Dieser verpaßte ihm ungewollt einen Schubser und warf in die Streckenbegrenzung. Weiter rutschte er dann, einem Überschlag nahe, in Richtung Backstraight. Der folgenden #450-Zelfo ging sicher inside durch, aber #524-Bossmann stand vor einem Problem. Der trudelnde #592-Kurth gab ihm keine klare Richtung vor. Er wählte ebenfalls inside und dies war die falsche Entscheidung. #592-Kurth kam runter und forderte #524-Bossmann zum heißen Tänzchen auf. Der neidische #177-Ritter passierte das Tanzpaar outside und sah die V8 der beiden Piloten im Rückspiegel verglühen.



Restart mit Folgen

Wieder zwei Fahrer weniger im Feld.

Runde 150. Rundenlang versuchte sich #97-Lippert den 6. Platz von #49-Scheid zu krallen. Dieser machte es ihm aber nicht so leicht und wehrte alle Angriffe ab. Auf der Backstraight sah #97-Lippert erneut eine Chance, setzte sich inside neben ihn und löste die nächste Yellow Flag aus.

Er ließ #49-Scheid zu wenig Raum und zwang ihn, durch einen zarten Klapps aufs Heck, in einen Dreher. Beide Piloten schleuderten durch Turn 3 und kamen jeweils outside und inside der Strecke zum stehen.

Runde 156. Arg gelitten hatte der Wagen von #584-Goetzmann und nun kam das Ende für ihn. Auf der Frontstraight verabschiedete sich sein Triebbling und er ließ das antriebslose Gefährt auf dem Apron ausrollen.

Hätte er schnell genug den Tow-Truck gerufen wäre dem verbleibenden Fahrerfeld eine Yellow Flag erspart geblieben, aber auf eine mehr kam es jetzt auch nicht mehr an.

Runde 208. Nach dem letzten Restart wurden die Fahrer und auch Zuschauer endlich mit einem längeren Rennverlauf unter Green Flag verwöhnt.

Doch irgendwann war das Material am Ende und es war nur eine Frage der Zeit bis die nächste Rennunterbrechung kam.

Glück hatte #49-Scheid in der folgenden Situation. Er kam ausgangs Turn 4 vom rechten Weg ab, besuchte nach einer großen Notbremsung kurz die Infield-Mauer und setzte dann überglücklich seinen Weg fort. Nur wenige Sekunden später sorgte dann #966-Schroeder doch noch für die ersehnte Yellow Flag.

Eingangs Turn 1 verbremste er sich und stellte seinen Wagen quer. Der folgende, gerade auf Platz 3 liegende, #275-Espeter kam, sah und rammte ihn aus dem Weg. Dabei verstarb von #966-Schroeder der Motor und er nutze den Tow-Truck-Shuttle zurück zur Box.

Nach diesen 13 Yellow Flags wurden die letzten 30 Runden sicher unter Green Flag abgespult und #287-Marx siegte nach New Hampshire erneut.

Mit bravourösen 232 Runden in Führung sicherte er sich wieder alle Extra-Punkte. Wird ihm in Talladega ein Hatrick gelingen? Ihm folgte noch, mit nur 6 Runden in Führung, #49-Scheid und die verbleibenden 2 Lead-Laps teilten sich #289-Jonke und #966-Schroeder.

In diesem langen Rennen gab es auch andere Gewinner und Verlierer.

Mit jeweils 12 Platzgewinnen vom Start weg konnten #295-Pruefer und #275-Espeter das Rennen beenden. Aufgrund eines verschuldeten Unfalls und somit ausreichend gefülltem Strafkonto wird #592-Kurth in Talladega fehlen. Darüber hinaus, also auch noch in Kansas, wird #584-Goetzmann nicht dabei sein.

Er hatte trotz Startverbots an diesem Rennen teilgenommen und somit gegen § 5.3 des Regelwerks der DOM verstoßen.

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.progcovers.com / www.redcove.com / Replay



**Der Rückspiegel
Immer am
Streckenrand dabei**

MARX bekommt weissen Hut

28. Rennen der DOM2 in Talladega mit vielen Motorausfällen

Für den Bau dieses Superspeedways gab es mehrere mögliche Standorte. Vorzugsweise wurde der jetzige Standort gewählt, weil drei Kriterien erfüllt wurden: einfacher Landkauf, guter Verkehrsanschluß und eine hohe Bevölkerungsdichte. So begann dann 1968 der einjährige Bau der 2,660 Meilen (4,280 km) langen Rennstrecke. Die Überhöhung in den nördlichen und südlichen Kurven des Tri-Ovals liegt bei 33 Grad und die Geraden haben 18 Grad. Auf den Rängen finden exakt 143.500 Zuschauer Platz. Dazu kommen noch weitere tausende Plätze im Infield der Strecke. Aufgrund des Streckenverlaufs ist unter den Fahrern Team-Work gefragt, denn nur im Draft bleibt oder kommt man nach vorne. Doch darin liegt auch die Gefahr für einen Big-One.

Angereist waren an diesem Rennwochenende, mit Sack und Pack, 30 Fahrer der DOM2. Nach den Disaster-Rennen in New Hampshire und Dover hofften die Zuschauer dieses Mal auf mehr Renn-Action unter Green Flag. Ruhig und problemlos verlief das Training und die Zeiten purzelten durch erste Draft-Züge. In der Qualifikation lagen 25 Fahrer innerhalb einer halben Sekunde. Die beste Zeit und somit die Pole-Position holte sich #53-Kirsch mit 50.301 Sekunden. Knapp dahinter, mit nur 0,19 Sekunden Rückstand, der Gewinner aus den letzten beiden Rennen #287-Marx. Nachdem die Startpositionen geklärt waren durfte jeder Pilot noch mal auf die Strecke um einen oder mehrere Piloten zum gemeinsamen Rennen auszumachen.

Runde 3. Der Start war geglückt und im vorderen Feld hatten sich schnell erste Draft-Züge gebildet. Dahinter wurde die eine oder andere Positionsfrage noch geklärt. Ausgangs Turn 2 kam #71-Duenkel etwas von der Strecke ab und nutzte kurz den Apron. Er kam zwar sicher auf die Strecke zurück, aber durch diesen kleinen Ausritt

war er unbewußt der Verursacher der ersten Yellow Flag. Die hinter ihm liegenden #480-Krakau und #105-Woyna lupften vorsichtshalber kurz das Gas. Der folgende #508-Bach hatte den Schlenker von #71-Duenkel nicht gesehen, schob #105-Woyna von hinten an und schickte ihn über das lange Grün. #508-Bach selbst hingegen hatte einen kürzeren Weg übers Grün und schlug hart in die Infield-Mauer ein. Dabei zerstörte er sich den V8 und rutschte wieder zur Strecke zurück. Währenddessen kam es im Verfolgerfeld zu weiteren einzelnen Drehern. #383-Benson stieg zu hart in die Eisen, drehte sich inside weg und verformte sich die Heckpartie an der Infield-Mauer. #266-Quella wich dem bremsenden #200-Loos aus, konnte seinen Wagen nicht mehr abfangen und besuchte kurz die Streckenbegrenzung.

Weniger Glück hatte #324-Heuer, denn #508-Bach kam direkt vor ihm zum stehen. Keine Chance mehr auszuweichen und so knallte es ein letztes Mal auf der Backstraight. Nach einem imposanten Ein- und Überschlag von #324-Heuer verstarb auch dessen V8.

Runde 8. Gleich nach dem Restart kam es auf der Backstraight erneut zu Trouble und der nächsten Rennunterbrechung. #266-Quella wollte zwischen #383-Benson und #49-Scheid durchgehen. Dabei kam er #383-Benson zu nahe und zwang ihn in einen Dreher vor die beiden anderen Piloten. Nach einer kurzen Trennung trafen sich die drei Verunfallten noch mal in Turn 3 an der Streckenbegrenzung wieder. #383-Benson überschlug sich dabei während #49-Scheid und #266-Quella entlang der Mauer ihre linke Seite ebneten.



Nochmals Blechkontakt besorgte #130-Gess der Infield-Mauer, denn auch er verlor beim Bremsen die Kontrolle. Zeitgleich passierten #450-Zelfo und #324-Heuer die Backstraight und suchten sich einen Weg outside durch den Rauch. Der Weg schien frei, doch da tauchte Passagier #508-Bach aus dem Rauch auf. #450-Zelfo hatte Glück und kam noch durch.

Drei Verfolger benahmen sich aber auch nicht viel besser. #130-Gess verringerte seine Geschwindigkeit ebenfalls an der Mauer. #71-Duenkel stieg zu hart in die Bremse und stellte sich vor #214-Mastria quer. Neben den üblichen Blechschäden gab es wieder zwei Ausfälle zu beklagen. #383-Benson und #49-Scheid war der Motor verreckt.

Runde 14. Nur kurz dauerte die Green Flag und die V8 kamen waren immer noch nicht auf Betriebstemperatur gekommen. Für die nächste Unterbrechung sorgte #605-Brandt. Als erster Lapper im Feld wollte er niemanden im Wege sein und hielt sich weit outside in den Turns. Das wurde ihm zum Verhängnis, denn ausgangs Turn 2 berührte der kurz

Kaum das er die Start-Ziel-Linie passiert hatte bremste er sich auf den Apron runter, kam Höhe der Boxenausfahrt zum stehen und beendete dort sein Rennen.

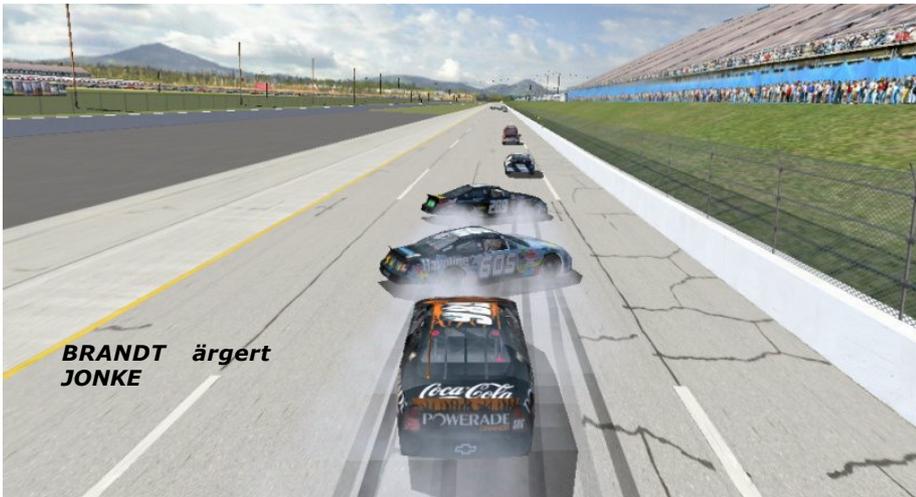
Runde 22. Ihm folgte nur kurze Zeit später #266-Quella. Ebenfalls ohne erkennbaren Grund steuerte er nach Turn 4 direkt die Box an und verließ das Rennen.

Nur erstgenannter Fahrer wurde von #450-Zelfo leicht touchiert und mußte etwas nach inside ausweichen. In arge Nöte geriet dadurch #67-Neumann. Ihm war die Situation zu heikel und er wich gleich auf den Apron aus. Mit viel Mühe hielt er sich dort, aber ausgangs Turn 2 drehte er sich aufs Grün weg, schlug in die Infield-Mauer ein und sah seinen Motor abrauchen. Nur wenige Sekunden später gesellte sich auch #450-Zelfo hinzu, ebenfalls mit schwarzen Rauchzeichen. Zur Verwunderung der Zuschauer ließ die Rennleitung das Rennen unter Green Flag weiterlaufen.

Runde 33. Nur kurze Zeit später im Rennverlauf noch ein Unfall ohne Rennunterbrechung. #289-Jonke, #200-Loos und #275-Espeter gingen 3-wide in Turn 1 hinein. Pechvogel war der auf Platz 7 liegende #275-Espeter. Er lag outside, wurde von #200-Espeter am Heck berührt und mit dem Heck voran in die Mauer geschickt. Nach diesem kurzen Schrecken konnte #275-Espeter seinen Wagen jedoch gekonnt abfangen und das Rennen fortsetzen.

Runde 63. Nach dem Unfall zu Beginn des Rennens hatte auch #71-Duenkel kein Glück mehr im Rennverlauf. Ohne Draft-Partner zog er alleine und vergessen seine Runden. Die Lust hatte bis hier gereicht und dann verließ auch er das Rennen.

Runde 69. Auf Höhe der Start-Ziel-Linie ereignete sich die nächste Yellow Flag. Auf Platz 12 liegend ließ sich #263-Neumann im Pulk mitreiben.



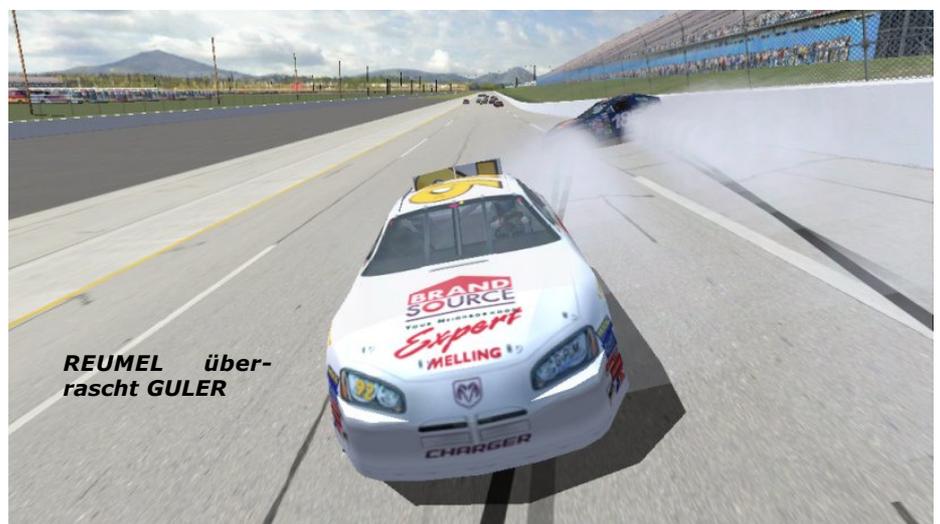
die Mauer und erwischte #289-Jonke am Heck. Zu zweit drehten sich beide, mit Note 10 der Rennleitung, synchron raus. Der folgende #586-Piplat mußte inside ausweichen und rutsche wie ein nasser Ball übers Grün. Mit der vor ihm liegenden Rauchwolke hatte #71-Duenkel Orientierungs-Probleme. Mehr aber noch mit der Stabilität seines Wagens. Beim Bremsen brach sein Heck aus und er krachte seitlich in die Streckenbegrenzung. #605-Brandt hatte jetzt schon genug und verließ das Rennen.

Vermutlich lag es an der Position im Feld und es fehlte einfach die Lust.

Runde 30. Mitten im Gerangel um eine gute Position im Pulk der führenden Fahrer befand sich auch #450-Zelfo. Trotz des Rundenrückstands konnte er gut mit dem Feld mithalten. Vor Turn 1 brach im die Lenkung und er wurde zum Passagier bei 195 mph. Nach einem kurzen Apron-Besuch stieg er in Turn 1 Richtung Mauer auf und rammte diese. Glück hatten die direkt folgenden #97-Lippert und #243-Boettcher.

Runde 17. Kurz vor dem Restart leistete sich #586-Piplat noch einen Fahrfehler in Turn 3. Der Gurt schien ihn im Schritt etwas zu kneifen und bei der Fummelei an jenem achtete er nicht mehr auf dem Verkehr vor ihm. Er lief auf das Ende des Feldes auf und um #130-Gess nicht ins Heck zu fahren trat er das Bremspedal durch. Der folgende #71-Duenkel rettete sich entlang der hohen Mauer und der hinter ihm fahrende #92-Guler drehte sich selbst raus. Peinliche Aktion für #586-Piplat und er beendete das Rennen.

Runde 20. Einen sehr dringenden Termin schien #214-Mastria zu haben.



Doch dann kam er nur ganz kurz mit den linken Reifen auf den Apron und sein Gefährt drehte sich inside weg. Vorbei am Pacecar schleuderte er Richtung Infield-Mauer und schlug hart mit dem Heck voran ein. Danach quollen auch unter seiner Motorhaube schwarze Wolken hervor. Race over

Runde 75. Kleiner Schlenker, große Folge inklusive Rennunterbrechung. Eingangs Turn 1 kam der auf Platz 7 liegende #185-Reumel zu hoch und mußte einen Wallride hinnehmen. Verdammt lang so ein Turn und der Frust war sicherlich groß für ihn. Ausgangs Turn 2 fand #185-Reumel zur Strecke zurück. Jedoch ohne vorher auf den nahenden #92-Guler zu achten wollte er inside wieder Fahrt aufnehmen. Er hatte keine Chance, krachte in das Heck von #185-Reumel und schickte ihn ins Grüne. #92-Guler selbst flog in die Streckenmauer und mußte sich vom Tow-Truck abholen lassen. Sein Rennen war hier zu Ende.

Runde 79. In der letzten Runde der Yellow-Flag-Phase sorgte #480-Krakau für Verwirrung und Ärger. Zusammen mit #243-Boettcher und #14-Korbel kam er aus der Box zurück auf die Strecke und beim Anbremsen ans Ende des Feldes verriß er sein Lenkrad. Einen Bremsversuch zur Rettung ließ er auch gleich bleiben und nach einem kurzen Mauerbesuch traf er #105-Woyna am Heck und drehte ihn herum.

Runde 80. Der Restart war wieder mal gelungen, aber Rauch ausgangs Turn 2 sorgte für Runzeln auf der Stirn der Rennleitung. #966-Schroeder hatte kurz den Apron berührt und sein Heck begann zu wandern. Eine sofort eingeleitete Notbremsung brachte ihn zwar wieder in Laufrichtung, aber der hinter ihm liegende #105-Woyna verlor sein Gefährt beim ausweichen und rutschte ins Grün. Nahezu zeitgleich, nur wenige Meter weiter vorne, hatte #949-Kirchner einen kurzen Kontakt mit #200-Loos und auch ihm brach dabei das Heck aus. So rutschen #105-Woyna nicht mehr so allein über Grün. Während #949-Kirchner wieder die Fahrt aufnahm hatte #105-Woyna genug und ver-

ließ das Rennen. Eine Unterbrechung des Rennens gab es nicht, aber in der Boxengasse wurde seitens des Crew-Chiefs von #200-Loos protestiert. Der Kontakt mit #949-Kirchner sollte für jenen eine Strafe nach sich ziehen. Die Rennleitung entschied zu Recht aber auf Rennunfall.

Runde 93. Wieder Rauch, diesmal der von der schwarzen Sorte. Das deutete auf einen Motorschaden hin und dem war auch so. Auf der Frontstraight verlor #966-Schroeder seinen Triebbling und rettete sich auf dem Apron noch Richtung Box. So verhinderte er eine Yellow Flag. Nach dem Kopfschütteln der Mechaniker war sein Rennen hier zu Ende.

Runde 96. Die letzte Rennunterbrechung des Rennens löste #200-Loos aus. Im Nacken von #14-Korbel lag er auf Platz 5 und hatte auch noch einige Verfolger abzuschütteln. So ging es durch Turn 3. Doch dabei kam er mit den linken Reifen auf den Apron und sofort drehte sich sein Gefährt weg. Viel Glück hatten die folgenden #243-Boettcher und #97-Lippert. Beide Fahrer wurden vom kreiselnden #200-Loos sehr knapp verfehlt.



Runde 109. Auf Platz 5 liegend und knapp vor Ende des Rennens erwischte es auch noch #243-Boettcher. In Turn 1 rauchte sein Motor auf und er war gezwungen auf der Backstraight die Strecke zu verlassen. Der später folgende #130-Gess sah schon die nächste Yellow Flag kommen und steuerte zusammen mit #243-Boettcher die Box an.

Doch während #130-Gess seinen Wagen abstellte und das Rennen beendete wurde #243-Boettcher von seinen Mechanikern weitergewunken. Ein Stop würde zu viel Zeit kosten. So drehte er die letzten 4 Runden qualmend auf dem Apron und lief noch mit Platz 11 ins Ziel ein.

Runde 112. Selbst in der letzten Runde gab es noch mal Aufregung. Der auf Platz 5 liegende #480-Krakau kam ausgangs Turn 4 leicht auf den Apron und drehte sich inside weg. Ein Einschlag in die stählerne Infield-Begrenzung zerstörte auch seinen Motor und warf ihn auf Platz 6 zurück.

Nach diesen 6 Yellow Flags und vielen Ausfällen, zumeist durch Motorschäden, ging das Rennen unter Green Flag zu Ende. Allen voran und zum dritten Mal in Folge, siegte #287-Marx knapp vor #53-Kirsch und #102-Herbstrieth. Mit 61 Lead-Laps sicherte sich der Sieger auch wieder die volle Punktzahl vor #53-Kirsch mit stolzen 39 Lead-Laps.

In der Victory Lane wurde dem glücklichen Sieger für diese sportliche Leistung, kurz Hatrick, der

"weiße Hut" überreicht. Leider reichten ihm am Ende dieses Zyklus nicht die eingefahrenen Punkte zum Aufstieg in die DOM1. Statt dessen zogen #97-Lippert, #102-Herbstrieth, #243-Boettcher und #289-Jonke ins höchste Grid der DOM ein.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.racingone.com / Replay

Espeter siegt nach Ausfall von MARX

29. Rennen der DOM2 in Kansas stimmte die Rennleitung froh und munter

Dieser Superspeedway ist 15 Meilen westlich von Kansas City gelegen und hat eine Länge von exakt 1,5 Meilen (2,414 km). In den flachen Kurven bieten nur 15 Grad den Fahrern halt während die Geraden 10,4 und 4 Grad nur bedingt aushelfen. Dem Treiben auf der Rennstrecke können derzeit 82.000 Zuschauer folgen. Geplant ist aber ein Ausbau auf 150.000 Zuschauerplätze.

Sicherlich wird dann auch die Parkplatzkapazität von derzeit 65.000 Plätzen ausgebaut. Das Parken ist übrigens kostenlos.

Nach dem Rennen in Talladega sollte es auch hier schnell zu Werke gehen. Zumindest waren die Voraussetzungen dafür gegeben. Das Training verlief zur Zufriedenheit der Rennleitung ohne viele Ausrutscher bzw. Dreher der Fahrer. So ging es dann in die Qualifikation. #325-Berger belegte mit einer 30,114 Sekunden die Pole-Position. Knapp hinter ihm, mit nur 0,069 Sekunden, durfte #287-Marx die erste Startreihe komplettieren. Im Warmup dann ein plötzlicher Wetterumschwung von Clear auf Cloudy. Doch auch hier zeigten sich die Fahrer unbeeindruckt und spulten sicher die Trainingsrunden ab.

So ging es dann ins Rennen.

Runde 3. Der Start ins Rennen war wie gehabt ohne Probleme verlaufen, aber kurz danach knallte es schon. Alles wie gehabt. Die erste Yellow Flag des Rennens läuteten #450-Zelfo und #67-Neumann ein. Eingangs Turn 3 wollte #450-Zelfo sich an #67-Neumann vorbeibremesen und dann mal schauen. #67-Neumann schaute bzw. rechnete gar nicht und bot dem Kontrahenten sein Heck für einen Klapps an. #450-Zelfo konnte das nicht ablehnen und schickte ihn in die Streckenbegrenzung. Das folgende Fahrerfeld nutzte die schöne breite Strecke um inside vorbeizugehen. Aber nicht alle ... #71-Duenkel verfehlte den an der Mauer entlangschleifenden #67-Neumann um haaresbreite. Ihm folgte dann auch schon, ebenfalls an der Mauer schleifend, #177-Ritter. Der Geschwindigkeitsabbau an der Mauer war jedoch nicht groß genug und er lief frontal auf #67-Neumann auf. Nach so viel Zuwendung gleich zu Beginn des Rennens war der Bolide von #67-Neumann so zerschossen, daß er damit kein Boxenluder mehr klar machen konnte und er trollte sich in die Garage.

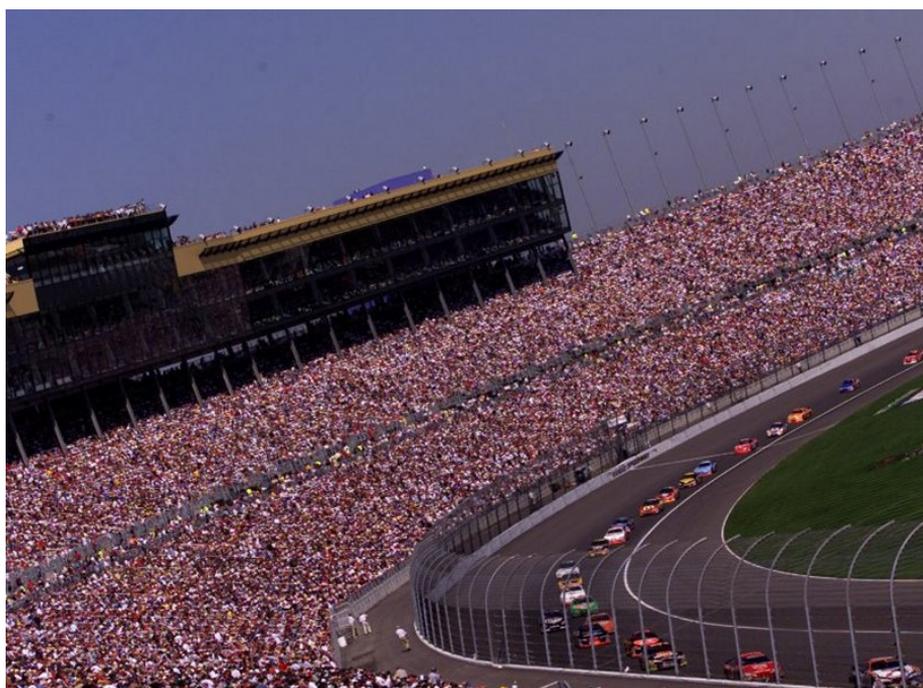
Dort verließ das Rennen.

Runde 11. Das Rennen lief bestens unter Green Flag und in dieser Runde näherte sich #469-Schoeffmann dem Heck von #294-Brockert ungehindert. Die Folge: schnellste Runderunde mit einer 29,974 Sekunden. Draft sei Dank !

Runde 13. Nach dem Zwischenfall mit #67-Neumann lief es bei #177-Ritter nicht mehr so prall. Zudem schien das Setup ein tiefer Griff ins Klo gewesen zu sein und er verlor den Anschluß ans Feld. So gefrustet verließ auch er dann das Rennen.

Runde 20. Während #177-Ritter gerade im Bademantel zur Dusche schlurfte ließ ihn ein Krachen und Reifenquietschen noch mal kurz Richtung Turn 1 blicken. Was war passiert ? Eingangs Turn 1 wollte sich #325-Berger inside an #508-Bach vorbeibremesen und kam dabei etwas hoch. Dort befand sich aber noch #508-Bach, dieser bekam seitlich einen Schlag verpaßt und mußte ungewollt Richtung Mauer abbiegen. Nach dem kurzen aber harten Einschlag gab ihn diese wieder frei und er rollte rückwärts entlang der Mauer. Der folgende #592-Kurth stieg zu forsch in die Eisen und drehte sich in Turn 2 inside weg. Derweil lenkte #508-Bach falsch ein und bog nach unten in den Verkehr ab. Dort nahte gerade #469-Schoeffmann, dieser touchierte ihn leicht und schickte ihn erneut in weitere Dreher. Zeitgleich näherte sich #383-Benson ausgangs Turn 2 dem kreiselnden #592-Kurth und gab ihm eine volle Breiseite. Während der Yellow-Flag-Phase wurde der verzweifelte #592-Kurth sicherheitshalber vom Tow-Truck zur Box gebracht.

Runde 26. Bei #508-Bach lief es nach dem Zwischenfall mit #325-Berger nicht mehr so prall und er hinkte dem Feld nur noch hinterher. Die Lust war auch seinem Geiste entwichen und er gesellte sich zu #177-Ritter an die lange Bar in der Strecken-Lounge.



Runde 41. Bestens lief das Rennen schon seit Runden und #71-Duenkel arbeite sich, auf Platz 7 liegend, vorbildlich ans Führungsfeld heran. #450-Zelfo hatte er schon in den Sack gesteckt und nun war #949-Kirchner dran. Doch ausgangs Turn 2 spielte die Stabilität seines Boliden nicht mit und er flog nach links ins Grün ab. Eine Yellow Flag blieb aus, aber der Einschlag mit dem Heck voran in die Mauer fiel unter die Kategorie: Grausam ! Vor Turn 3 hatte er sich wieder gefangen und spurtete auch gleich los Richtung Box. Dort angekommen entschied der Crew-Chief auf Rennende, zu groß war der Schaden und eine weitere Teilnahme am Rennen zu gefährlich.

Runde 80. Wieder entkam das Fahrerfeld knapp einer Rennunterbrechung. Ausgangs Turn 2 begab sich das Heck von #105-Woyna auf Wanderschaft und spielte auf dem Grün der Backstraight farbenfroher Rasenmäher. Nach kurzem Ritt entlang der Infield-Mauer hatte auch er genug und verließ das Rennen.

Runde 81. Langsam aber sicher legten die ersten Piloten einen Stop ein um ihre Gefährte an den Team-Tränken zu versorgen. Auch wurden die Hufe neu beschlagen. #263-Neumann hatte durch längeres Draußen-bleiben einen guten Vorsprung herausgefahren und war nach einem Stop ebenfalls wieder auf die Strecke zurückgekehrt. Seine erneute Hatz wurde aber von #949-Kirchner jäh unterbrochen. Vor Turn 3 hatte er #130-Gess inside und besagten Kontrahenten outside vor sich. Da #949-Kirchner definitiv langsamer unterwegs war wollte #263-Neumann inside vorbeigehen. Doch urplötzlich zog #949-Kirchner runter um die Box aufzusuchen. Diese Aktion kam für #263-Neumann so überraschend das er nur noch auf den Apron ausweichen konnte um einen Unfall zu verhindern. Mit zu viel Speed kam er dann auf die Strecke zurück, drehte sich unglücklich weg und landete in der Streckengrenzung. Dort hätte er klugerweise auch stehenbleiben sollen, aber er versuchte zurück auf den Apron zu rollen.



KURTH in Trouble

Dies wurde für #287-Marx zum Verhängnis, er nahm ihn mit satten 200 km/h auf die Hörner. Für #263-Neumann war damit das Ende besiegelt, sein V8 gab kein Lebenszeichen mehr von sich. Für #287-Marx hingegen, der bis hierher locker in Führung lag, hieß es ganz heftig Wunden lecken.

Runde 84. Noch während der Yellow-Flag-Phase war zu erkennen, daß sich alle Bemühungen der Mechaniker von #287-Marx als vergeblich erwiesen.

Der Motor hatte bei dem harten Treffen mit #263-Neumann zu großen Schaden erlitten und er mußte aufgeben.

Runde 85. Kaum war das Rennen wieder freigegeben ereignete sich auch schon der nächste Unfall der zugleich zu einer Yellow Flag führte.

Ausgangs Turn 2 hatte #383-Benson, der kalten Reifen wegen, schon Probleme sein Gefährt in der Spur zu halten.



Rennende für MARX

So kam er dann mit mutigem Speed in Turn 3 hinein und hatte mit übersteuern zu kämpfen. Outside wollte ihn gerade #185-Reumel passieren und mußte nach einem seitlichen Kontakt die Mauer als Stütze nutzen. Durch die Berührung mit #185-Reumel zog es #383-Benson runter. Inside wollte ihn jedoch #14-Korbel passieren und so schickte er ungewollt #383-Benson in die Mauer. Seine Mechaniker mußten beim Boxenaufenthalt schon das größere Werkzeug für die Heckpartie benutzen.

Runde 87. Während der Beruhigungsphase hinter dem Pacecar leistete sich #592-Kurth eine kleine Show-Einlage. Sein Spotter schrie sich die Lunge aus dem Leib, aber er war anscheinend gerade irgendwie mit sich selbst oder was auch immer beschäftigt und steuerte das Ende des Feldes mit zu viel Speed an. Im letzten Moment konnte er den Anker werfen und riß das Steuer herum. Ein kurzer Kontakt mit dem überraschten #294-Brockert verlief aber glimpflich.

Runde 122. Wieder eine lange Green-Phase bevor der Rennleiter zum letzten Male gezwungen war das Rennen zu unterbrechen. Trotz des verbeulten Wagens lag #266-Quella gut im Rennen. Doch eingangs Turn 1 verpaßte er seinen Bremspunkt und er mußte einen Wallride hinnehmen. Die Verweildauer so hoch oben und weit entfernt vom Renngeschehen war ihm zu langwierig und entgegen des Wunsches seines Spotters löste er sich zu früh von der Mauer. Der Dreher kam prompt und sorgte für eine Rennunterbrechung. Glück hatte der folgende #469-Schoeffmann, im letzten Moment

PAPYRUS RACING NEWS NASCAR 2002 SEASON

NASCAR RACING SERIES
C Espeter Shows Some Muscle At Kansas

RACE STANDINGS

1	#275	C Espeter	146.268
2	#949	M Kirchner	8.93
3	#295	U Pruefer	28.00
4	#53	D Kirsch	33.72
5	#14	G Korbel	2L
6	#469	R Schoeffmann	2L
7	#450	C Zelfo	2L
8	#325	U Berger	2L
9	#324	C Heuer	2L
10	#185	M Reumel	2L

HEARTACHE FOR #287
P Marx loses 16 positions en route to a 18th place finish

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

SIERRA

Der Sieger

konnte er seine gedachte Spur von inside nach outside verlegen und so den drehenden #266-Quella haarscharf passieren.

Runde 123. Letzte Meldung. Die Zuschauer bekamen eine abschließende Show-Einlage von #266-Quella präsentiert. Genau wie schon #592-Kurth zuvor näherte er sich viel zu schnell dem Ende des Feldes und war zum Handeln gezwungen. Eine Notbremsung hätte ihm den letzten Gummivorrat von der Felge geraubt, also bog er stumpf in die Streckenbegrenzung ab. Zum Heckschaden kam auch nun noch ein saftiger Frontschaden hinzu. Doch seine Mechaniker leisteten am diesem Renntag ein Wunder und ermöglichten ihm die Weiterfahrt.

Nach diesen 6 Yellow Flags und anderen Zwischenfällen wurden die

letzten 40 Runden sicher unter Green Flag abgespult und #275-Espeter sah als erster Fahrer die schwarz-weiß-karierte Flagge. Mit 66 Runden in Führung vereinbarte er sich aber nicht alle Extra-Punkte.

Die Punkte für die meisten Lead-Laps bekam, mit 78 Runden in Führung, #287-Marx. Den beiden Piloten folgten noch #949-Kirchner und #383-Benson mit 14 und 3 Lead-Laps.

Letztgenannter #383-Benson hatte aber sicherlich wenig Freude an den Extra-Punkten, denn durch den verschuldeten Unfall in Runde 86 darf er das Rennen in Lowes nur von der Tribüne aus verfolgen. Das war es aus Kansas, ich genehmige mir jetzt ebenfalls einen kühlen Drink in der Lounge.

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

Kreative Ecke
 Nach Belieben ausmalen oder bekrizeln

Sieg ziert Trophygewinn

Moldenhauer krönt seinen Trophysieg im LFS EC mit Erfolg in Westhill Patrick Marx auf Platz 2, gefolgt von Busack auf Platz 3.

Am 18. September fand das letzte Rennen der Jacky Ickx Trophy, die gleichzeitig die Bewährungsprobe des neuen LFS Endurance Cups darstellte, statt. Der 5,2km lange Hochgeschwindigkeitskurs von Westhill bildete eine würdige Kulisse für dieses Rennen, das noch einmal die Konzentration aller Beteiligten fordern sollte.

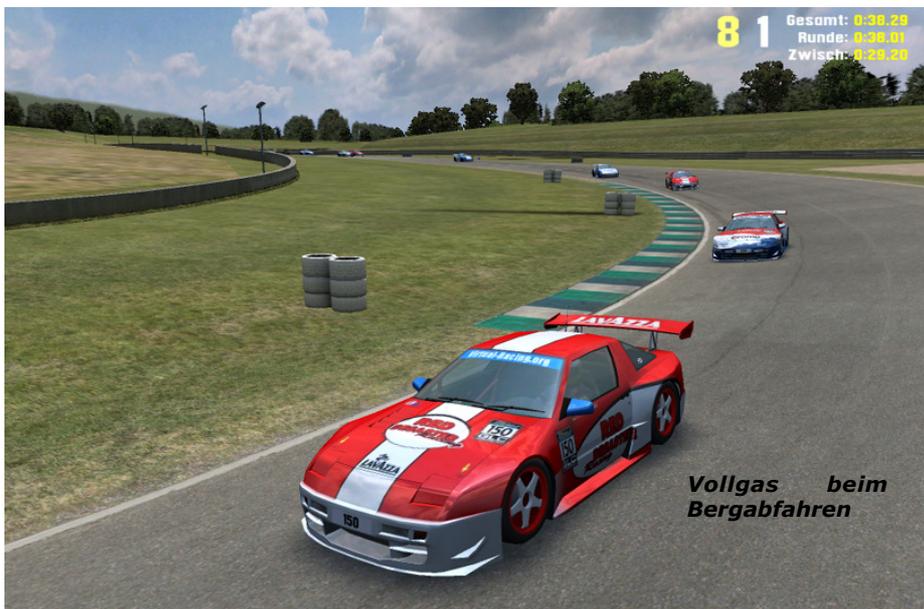
einen sehr guten Start hingelegt hatte. Auch Markus Wurm konnte sich in der ersten Runde von Platz 10 bis auf Position 6 vorarbeiten. Weniger Glück hatte Florian Hartwich, der bereits in der ersten Kurve ins Kiesbett fuhr. Dadurch fiel er auf den achten Rang zurück, aber gerade nachdem es ihm gelungen war sich wieder an

beschädigt wurde dass er das Rennen in Runde 9 beenden musste. Dies sollte jedoch der einzige technisch bedingte Ausfall des Rennens sein. Umso trauriger, dass es Florian Hartwich das dritte Rennen in Folge erwischte.

Thomas Busack zeigte unterdessen, wozu er in der Lage war. Er dirigierte seinen FZR, auf den er extra für dieses Rennen umgestiegen war, an der Konkurrenz vorbei und konnte so in Runde 4 den dritten Rang einnehmen. Als in der 15. Runde Reinhard Frey ein Reifen Platze, konnte sich Busack auch den zweiten Rang sichern.

Auch Reichert und Wurm konnten sich in den ersten Runden Stück für Stück nach vorn arbeiten. Lars Loeschmann verlor umgekehrt einige Positionen, sodass er bis auf den 7. Rang zurückfiel.

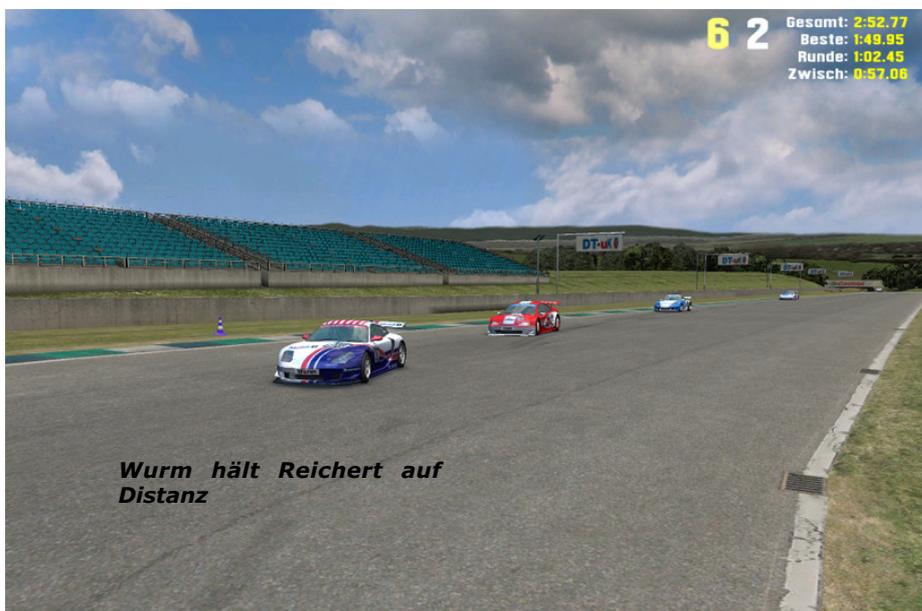
Runde 15 läutete die Phase der ersten Boxenstopps ein, die sich bis Runde 20 ziehen sollte. Strategievariationen gab es hierbei einige. Von 3 bis 5 Stopps war alles dabei, wobei die kurze Boxengasse auch allen Strategien Chancen einräumte. Das besondere zeigte sich jedoch erst nach den ersten Stopps.



Bereits vor dem Rennen verflog allerdings schon ein Stück der Spannung, als Tobias Walter, der als einziger Lars Moldenhauer in der Gesamtwertung noch hätte gefährden können, durch Krankheit absagen musste. Doch Moldenhauer lehnte sich keinesfalls zurück und feierte, sondern brannnte mit seinem XRR eine 1:34.41 in den Asphalt, mit der er sich den Platz an der Sonne sichern konnte. Reinhard Frey sicherte sich mit seinem XRR den zweiten Platz in Reihe eins. Reihe zwei bildeten Florian Hartwich im FZR und der wieder eingestiegene Lars Loeschmann im XRR.

Am Start gelang es Moldenhauer sofort sich abzusetzen. Auch Frey gelang es den zweiten Platz zu halten. Dahinter setzte sich jedoch Patrick Marx, der das Rennen von Platz begonnen hatte und somit

Werner Reichert vorbeizuschieben folgte ein erneuter Ausrutscher, durch den sein FZR so stark





An einer Stelle, an der Gewöhnlicherweise das Feld entzerrt ist und sich die Positionen langsam einpendeln, ging hier die Action weiter wie am Start. Kaum jemand, der nicht in einen spannenden Zweikampf verwickelt war (von Moldenhauer an der Spitze mal abgesehen). Wer keinen Partner zum Kämpfen hatte, kämpfte halt mit der Strecke. So wechselten beispielsweise Busack und Marx an der Spitze mehrmals die Positionen, und auch das Quartett Galuschka, Reichert, Scharf und Wurm schenkte sich nichts. Mehrere Stopps der Beteiligten konnten die Spannung, die die vielen Kämpfe alleine schon verbreiteten, noch weiter steigern. Erst nach der letzten Stoppphase, sprich eine halbe Stunde vor Rennende, kristallisierte sich das

Rennergebnis so langsam heraus.

Moldenhauer fuhr an der Spitze ein makelloses Rennen. Marx gelang es nach intensivem Kampf sich gegen Busack zu behaupten. Reinhard Frey konnte gefahrlos den vierten Platz einfahren. Ebenso gefahrlos erfuhr Wurm sich den 5. Platz. Galuschka konnte sich überraschenderweise den 6. Platz sichern, nachdem er Reichert, der sich schon über den 6. Platz freute, in der letzten Runde überholte. Reichert musste so mit dem 7. Platz vorlieb nehmen. Soeren Schaft erkämpfte sich den achten Rang. Dieter Borsch musste mit dem 9. Rang zufrieden sein, nachdem er 7 mal in der Box gewesen war und sein Rennen überhaupt nicht laufen wollte. Das Schlusslicht bildete Endurance

Neuling Torsten Brand, dem sein erstes Rennen trotzdem eine Menge Freude bereitete.

Fehlt jemand? Ja, Lars Loeschmann, der Pechvogel des Rennens. Nach einer Stopp & Go Strafe zur Mitte des Rennens wollte bei ihm gar nichts mehr rund laufen. Gegen Ende des Rennens bekam er eine zweite Stafe, fuhr sich auf dem Weg in die Box jedoch im Kiesbett fest, was zur Disqualifikation führte. Schade!

In der Gesamtwertung dominiert und siegt Moldenhauer so mit 138 Punkten. Auf Platz 2 folgt trotz Nichtteilnahme Tobias Walter mit 85 Zählern, an den Markus Wurm mit 76 Punkten nicht mehr herankommen konnte. Patrick Marx konnte sich mit nur zwei gefahrenen Rennen überraschenderweise Platz 4 sichern, gefolgt von Reinhard Frey auf 5. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Endurance Cup durchgehend auf positive Resonanz bei den Fahrern gestoßen ist, was auf ein großes Starterfeld bei der kommenden Stefan Bellof Trophy hoffen lässt. Spannung ist auch hier wieder garantiert!

Text und Bilder: Markus Wurm

Für die Berichterstattung der Rennen der LFS Rennserien sucht der Rückspiegel noch freie Mitarbeiter die in losen Abständen Rennberichte erstellen. Ein zähes Fell ist dabei von Nöten, sowie der Wille, viel Freizeit im Sinne der Community zu opfern. Kurze Bewerbungen erbeten an rueller@virtual-racing.org



Jörg Kormany gewinnt Windschattenschlacht

Superschnelles 28. Division 1 Rennen auf dem Talladega Superspeedway

Jörg Kormany gewann sein erstes Rennen in der Deutschen Online Meisterschaft auf dem Superspeedway von Talladega! In der Qualifikation fuhr Christian Homrighausen mit 50.310 die schnellste Rennrunde und startete somit von der Pole. Doch schon früh setzte sich Volker Hackmann an die Spitze und führte die meisten Runden des Rennens. Aber auch für ihn sollte es nicht reichen. Kormany, der sich im Qualifying nur für Platz 18 qualifizierte, ging 23 Runden vor Schluss in Führung und verteidigte seinen ersten Sieg gegen Andreas Wilke und Reinhard Frey.



Am 29. September hieß es für die Fahrer ein letztes Mal "Pedal to the metal", denn das 28. Saisonrennen fand auf dem Talladega Superspeedway statt. Talladega, das absolut schnellste Oval im Kalender, ist 2.66 Meilen lang und die Fahrer rasen in 33° geneigten Kurven um die Strecke. Der Draft ist hier der entscheidende Faktor. Aber nur ein kleiner Fehler und es kommt zum gefürchteten "Big One".

Das erste Rennen in "Dega" im April wurde von sieben Yellows unterbrochen und Christian Homrighausen war damals der glückliche Sieger. Mal sehen wie sich die erste Division diesmal geschlagen hatte!

Schon in der Qualifikation machte sich Homrighausen mit der Pole Position bemerkbar.

Bei klarem Wetter und 75°F stellte er sich mit 50.310 in die erste Startreihe. Nur 16 hundertstel langsamer war Andreas Wilkes Runde. Startplatz zwei für ihn. Mit einer 50.336 qualifizierte sich Volker Hackmann für den dritten Platz, neben ihm von der Vier, ging Björn Struckmeier ins Rennen, der damit sein bisher bestes Qualy-Ergebnis feierte. Die ersten elf Fahrer lagen alle innerhalb einer Zehntelsekunde.

Zum Rennen zogen dicke Wolken auf und das Thermometer sank auf 66°F. 28 Fahrer warteten auf die grüne Flagge, bis diese endlich geschwenkt wurde. Das Feld kam ohne Probleme auf Höchstgeschwindigkeit und nach wenigen Runden wurde kräftig "gedraftet". So gab es nach nur sechs Runden schon die schnellste Rundenzeit. In 47.415 Sekunden drehte Reinhard Frey diese Runde, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 201.962 mph (325.0263 km/h) entspricht.



Hackmann übernahm in der gleichen Runde die Führung von Homrighausen, der auf P5 zurückfiel. Langsam sortierte sich das Feld und die Fahrer suchten ihre Teamkollegen oder andere Draftpartner. Zwischen Sven Münchrath und Michael Schymura waren die ersten Streithähne. Schymura zog auf der Backstraight leicht nach rechts und traf Münchrath am Heck, der sich sofort nach links wendete.

Durch die hohe Geschwindigkeit, hob sein Dodge ab und überschlug sich mehrfach. Noch leicht durcheinander sprach er über sein frühes Aus: "Bis zur Runde 28 war's ein schönes Rennen für mich, hat wirklich Spaß gemacht der Draft. Doch dann gab's einen kleinen Kontakt auf der Geraden, worauf ich einen Salto machte, der meinem Motor nicht gut bekam. Schade, im Moment ist der Wurm drin bei mir."



Letzte Woche Disco und jetzt so früh raus, im nächsten Cycle kann's nur besser werden."

Die Unterbrechung nutzten alle 26 Fahrer (Thorsten Schulz musste nach elf Runden aufgeben) für einen Boxenstop. Arnulf Köhler blieb eine Runde länger draußen und sicherte sich fünf Extrapunkte. Kurz nach dem Restart gerieten Axel Ziganki und Homrighausen aneinander. Homrighausen erzählt: "Wollt mich hier auch noch mal bei Axel entschuldigen. Bin nach der ersten Yellow in die Mauer, und das hat ihm sein bis dahin super Rennen versaut. Also Sorry noch mal!" Ziganki verärgert über seine eigene Entscheidung: "Tja, man sollte immer dem ersten Eindruck folgen... Der erste Eindruck war: "Hey, der Homrighausen ist hochgerutscht und wird in die Mauer knallen, geh bissi vom Gas, halt viel seitlichen Abstand", leider hatte ich sofort im Anschluss die Eingebung: "wenn du aber zuviel vom Gas gehst, wird dich die Schlange hinter dir auf der Backstraight überholen,

also draufbleiben, draufbleiben!" Und dadurch war der seitliche Abstand dann zu gering... Wieder mal viel zu früh im Rennen zuviel Risiko gegangen, ärgert mich selbst, aber shit happens." Das Rennen wurde ohne Unterbrechung fortgesetzt. Ziganki fiel bis auf P26 zurück und wurde wenig später überrundet. Homrighausen verlor durch einen beschädigten Wagen den Anschluss und fand sich auf Position 21 wieder.

Die anderen Fahrer, bemüht nicht erwischt zu werden, suchten sich ihre Lücken und verhinderten Schlimmeres. Dabei wurde Conrad Wegener von Peter Neuendorf gedreht, der daraufhin Eberius noch einen Schubser gab und leicht in die Wand prallte. Mit runter gebremsten Reifen trudelten Frey, Eberius und Wegener in die Box. Der einzige von den dreien, der weiterfahren konnte, war Frey. Bei Eberius brachte der Motor keine

Was mich ärgert das es nicht für die Hälfte des Rennens gereicht hat, somit nicht als straffrei gewertet wird..."

Bei den Boxenstops behielt Hackmann seine Führung, A. Wilke fiel von der zweiten Position auf die 13. Neuer Zweiter beim Restart in Runde 40 war Martin Steinbichler. Nach vier weiteren Runden, bildeten Martin Thiemt, Kormany, Sven Mitlehner und Kay Mühle auf der oberen Linie eine neue Draftgruppe, gegen die Hackmann und Steinbichler innen nichts entgegenzusetzen hatten. In der 45. Runde übernahm Thiemt die Führung, zwei Runden später Kormany.

In der 49. Runde hatte Mühle erneut Probleme seinen Wagen auf der Strecke zu halten. Wieder ausgangs T2, verlangsamte er diesmal und Stefan Schrader traf ihn am Heck. Dadurch drehte sich Mühle quer und durch einen zweiten Stupset von Schrader hob er ab. Ähnlich spektakulär wie Münchrath, aber ohne so großen Schaden zu nehmen. Mühle konnte (vorerst) weiterfahren, Schrader, der frontal in die Mauer schlug, musste aufgeben und bekam noch 40 Strafpunkte aufgebremmt.

Wieder gingen alle Fahrer an die Box, wenn auch diesmal nur, um den Tank aufzufüllen. Diesmal blieb Horst Schumann eine Runde länger draußen und auch für ihn gab es die Bonuspunkte. Beim Anbremsen zu seiner Haltestelle verbremste sich Leader Kormany und war nun nur noch dritter. Verließ beim Boxenstop nach der ersten Caution noch alles reibungslos, gab es diesmal leichte Missverständnisse. Gerade als Neuendorf von seiner Crew abgefertigt wurde und beschleunigte, bekam er erst einen leichten Schlag von Frey und direkt darauf, einen zweiten, stärkeren Schlag von Stefan Pültz. Dieser traf Neuendorf so ungünstig, dass er in den noch betankt werdenden David Kubitschek rutschte und von ihm und Pültz eingedrängt wurde. Neuendorf ging die Runde darauf ein zweites Mal in die Box. Diesmal ohne Probleme. Kubitschek war dagegen gar nicht erfreut: "Es war ein richtig spannendes Race. Für mich bis zur 50. Runde. Dann wurde ich in der Box erwischt. Hoffe ist nix kaputt... aber da stimmt was nicht, der zieht nicht richtig.



Die Plätze eins bis 15 waren weiterhin innerhalb von 1,6 Sekunden. In der 28. Runde fuhr Kay Mühle auf der inneren Linie an Struckmeier vorbei. Auch dessen Teamkollegen Jörg Kormany stand auf der Außenseite bereit zum Überholen. Mühle fuhr die Kurve aber so eng, dass er unter den Apron geriet und zu rutschen begann. Den Dreher fing er mit einem leichten Bremsen ab, fuhr dabei aber nach außen und erwischte Struckmeier, der sich mit dem Heck voran in die Mauer drehte. Für Struckmeier war es "sehr ärgerlich, dass keine Yellowflag kam". Trotzdem fuhr er tapfer weiter. Die zweite Yellowflag kam aber dennoch und zwar in der 37. Runde. Der "Big One" (wenn auch ein kleiner) des Abends. Schon die ganze Zeit fuhr die Spitzengruppe im 2-Wide. Mit einer starken Außenbahn war dies auch möglich. Frey (P3) und Torsten Eberius (P4) führten diese beiden Gruppen an. Doch aus der zweiten Kurve heraus, gab es eine Berührung und beide drehten sich die Gegengerade entlang.

Leistung mehr und bei Wegener machte der Header schlapp. Wegener nachdem er aus seinem Dodge stieg: "Kurz nachdem Björn ins Gras geschickt wurde, kamen sich auf der Backstraight Torsten und Reini zu nah. Beide drehten sich, viel Rauch, ich gehe vom Gas, doch Peter gab mir noch 'nen Schubser. Aufgepasst das ich mit einem platten Reifen nicht im Gras liegen bleibe und ab ging es in die



Box, alles ohne Probleme, der Wagen schien in Ordnung zu sein. Kurz vorm Restart leuchten die kleinen Lichter auf und der Motor gibt den Geist auf.

Na toll, Motor fast Schrott! Race gelaufen."

Thiement war beim Restart Runde 53 auf P2, konnte aber, durch einen gebrochenen zweiten Gang, nicht richtig beschleunigen und wurde so durchgereiht bis Platz sechs. Auf den zweiten Rang draftete sich wieder A. Wilke hinter Hackmann und im Deadline Racing-Duo führten sie bis Runde 70 das Rennen an. Es stand die Überraschung von Schumann an. Er blieb sauber auf der Außenbahn.



Claudio Ferrera (P6) fuhr auch etwas weiter oben und musste deshalb verlangsamen. Das nutzte Andreas Kröger und machte einen 3-Wide auf. Ferrera, in der Mitte, kam dabei ein wenig nach oben, traf Schumann an der Seite, der sich daraufhin wendete. Ferrera über die "unglückliche Überraschung": "Leider anscheinend im 3-Wide auch mit Horst zusammengestoßen. In meinem Replay aber kein Kontakt zu sehen und auch kein Crashesound!? Dennoch erstmal Sorry dafür."

Erneuter Boxenstop der Führungsgruppe, bei dem A. Wilke wieder von zwei auf sieben zurückfiel. Homrighausen neuer Zweiter. Für Mühle war das Rennen nach 71 Runden wegen eines Ventilschadens vorbei.

In der 78. Runde wurde die letzte (fünfte) Unterbrechung durch Schumann ausgelöst: "Wie kann ich nur so einen Schwachsinn machen? Da komme ich zu weit aus Turn 2 raus und rutsche quer über die Strecke. Statt nach dem Einschlag auf der Wiese die Kiste wieder unter Kontrolle zu bringen, rutsche ich wieder zurück auf die Strecke und löse einen kleinen Big-One aus. Tut mir Leid für Michael Schymura, David Kubitschek und Peter Neuendorf. Das war einfach bescheuert von mir.

Und auch eine Bitte um Entschuldigung an alle anderen. Die Yellow aus der Aktion war mal wieder völlig unnötig. Ein Unforced auf der Strecke... Das ist so was von zum schämen." Neuendorf konnte nicht mehr weiterfahren und wurde am Ende als 21. gewertet. Kurz bevor die fünfte Caution ausgerufen wurde, fuhr Hackmann ausgangs T2 gegen die Wand und wurde auf Position drei gereicht. Er machte den Vorschlag: "reißt die Mauer ausgangs T2 ab, und baut sie in Phoenix wieder auf". Zum letzten Mal kamen die Fahrer für einen kurzen Splash 'n Dash an die Box. Kröger übernahm kurz die Führung, Thiement aber führte das Feld zum letzten Restart. Durch seinen fehlenden zweiten Gang verlor er wieder gleich zwei Plätze. Die Fahrer formatierten sich und es entstanden erneut zwei Gruppen. Angeführt von Kormany war die äußere Gruppe wieder so stark, in der 90. Runde die Führung zu übernehmen. In der 100. Runde

fuhr Homrighausen auf drei liegend gegen die Mauer und fiel auf P7. Weitere drei Runden später, krachte Steinbichler an der gleichen Stelle gegen die Mauer und wurde stark abgebremst. Homrighausen konnte nicht mehr rechtzeitig verlangsamen und traf Steinbichler am Heck, der sich, wie durch ein Wunder, nicht drehte. Nun hatten beide aber endgültig den Anschluss verloren.

In der gleichen Runde hatte auch Mitlehner viel Glück. Nachdem er auf Position vier runterrutschte, kam er in Kurve vier auf den Apron. Mit einem kurzen Bremsmanöver fing er den Wagen aber sicher ab. Hackmann überholte ihn dabei zwar, war jedoch, durch seine eingedrückte rechte Seite, leichte Beute. Für Kormany an der Spitze hieß es nur noch innen dicht zu halten. A. Wilke, Frey oder Mitlehner fuhr brav hinterher und machten keine zweite Gruppe auf.

Mitlehner lupfte zwar eine Runde vor Rennende noch mal, um mit dem Geschwindigkeitsüberschuss außen an Frey vorbeizuziehen, aber auch das gelang nicht mehr. So gewann nach 1:58:52 Jörg Kormany sein erstes Rennen in der höchsten Division. Zweiter, mit 97 hundertstel Abstand, wurde Andreas Wilke. Schon sein sechster zweiter Platz in dieser Saison. Reinhard Frey, glücklich über seinen dritten Platz: "Das war mal wieder schön! Eng, schnell (dank Cloudy) und auf der Außenbahn ging was weiter. Schade, dass Martin der "letzte Kick" fehlte. Mit dir "im Nacken" hätten wir uns bis ganz nach Vorne gearbeitet. In der zweiten Hälfte hatte ich dann einen kleinen Mauerkontakt, der meinem Auto den letzten Biss nahm. Dadurch war dann Überholen nicht mehr ganz so leicht. Top-Grid!". Dahinter kamen Mitlehner, Hackmann, Homrighausen, Steinbichler, Bayer, Kröger und Kämmerer ins Ziel.



Die meisten Positionen machte eindeutig Sven Mitlehner gut. Von einem schwachen 26. Platz gestartet, überholte er ganze 22 Fahrer und beendete das Rennen als vierter.

Talladega war auch die letzte Station dieses Intervalls. In die zweite Division verabschiedeten sich: Marcus Jirak, Klaus Wagner, Maurice Rudolph und Robert Schöffmann

Aufgestiegen sind folgende Fahrer: Stefan Lippert, Thomas Böttcher, Klaus Jonke und Nils Herbstrieth

Aus Talladega Conrad Wegener

The Excitement Returns !

30. Rennen der DOM2 in Lowes-Night wieder ein Disaster

Dieser Superspeedway wurde 1959 von O. Smith, damals Autoverkäufer und Shorttrack-Promotor, zusammen mit Rennlegende Curtis Turner gebaut. 1992 wurde die Strecke als erste ihrer Art mit einer Lichtenanlage versehen. Somit konnten erstmals auch Rennen in der Nacht ausgetragen werden. Im Mai 2000 wurde letztmalig die Kapazität der Zuschauerränge auf 167.000 erhöht. Die Strecke hat eine Länge von 1,5 Meilen (2,414 km) und zeichnet sich durch ein Banking von 24 Grad in den Kurven aus. Die Geraden entlasten die Fahrer durchgehend mit 5 Grad Banking.

Am Donnerstag trafen sich 26 Fahrer der DOM2 zum erneuten Abklopfen. Im Training ging es schon hoch her. Die Zeiten waren Top, aber es gab hier schon viele Unfälle. Ein erneutes Disaster wie in New Hampshire oder Dover wurde seitens der Rennleitung befürchtet. In der Qualifikation legte wieder #287-Marx die Bestzeit vor. Mit 28,675 Sekunden holte er sich die Pole-Position vor Neuzugang (aus der DOM1 zu Besuch) #413-Jirak. Verwunderung unter den Zuschauern gab es aber dennoch, denn ganze 10 Fahrer waren der Zeitmessung ferngeblieben. Zum Rennstart sorgte ein Wetterumschwung (Cloudy) für rege Hektik bei den Teams. Es fanden sich aber alle Fahrer pünktlich zur Einführungsrunde in der Boxengasse ein.

Runde 1. Start des Rennens und zugleich auch entgleiste Gesichter in der Rennleitung. Die erste Yellow Flag wurde geschwenkt. Ausgangs Turn 1 überforderte #584-Goetzmann seine kalten Reifen und warf seinen Wagen in die Infield-Mauer. Er hatte aber Glück im Unglück und beschädigte sich seinen Wagen nur leicht.

Runde 11. Großer Schock für #324-Heuer in dieser Runde. Ausgangs Turn 4 war er zu früh am Gas und sein Heck brach aus. Ein kurzer Besuch des Grüns war unvermeidlich.

Zuerst schien er den Wagen noch abfangen zu können, aber dann drehte er sich doch noch und schlidderte Richtung Strecke zurück. Zu seinem Glück bremste er im rechten Moment und brachte seinen Wagen so wieder zügig in Fahrtrichtung. Eine Rennunterbrechung blieb aus, aber 6 Platzverluste mußte er einstecken.

Runde 13. Hier hatte #605-Brandt mit Problemen zu kämpfen. Ausgangs Turn 2 berührte er beim Herausbeschleunigen nur kurz den Apron und dieser Fahrfehler ließ seinen Wagen instabil werden. So brach ihm das Heck aus und er mußte mit der Infield-Mauer in harten Kontakt treten. Der Schaden war zu groß und er mußte das Rennen verlassen.



Runde 15. Probleme hatte auch #584-Goetzmann seit dem Start des Rennens. Er war irgendwie nicht richtig da (Warp) und nach dem Ausrutscher in Runde 1 zog auch er es vor das Rennen zu verlassen.

Runde 31. Auf Platz 9 liegend und in Lauerstellung folgte #71-Duenkel den Kontrahenten. Eingangs Turn 3 lief er mit zu viel Speed auf #14-Korbel auf und mußte stärker bremsen. Das ließ den Wagen unruhig werden und er rutschte in die Streckengrenzung. Um dem Wallride zu entgehen wählte er einen zu kräftigen

Ruck am Wheel und wie vorprogrammiert brach sein Wagen nach inside aus. Einen Einschlag in die Infield-Mauer konnte er verhindern. Da er vor der Boxeneinfahrt zum stehen kam nutzte er diesen unglücklichen Vorteil auch gleich zum Besuch jener.

Runde 32. Während #71-Duenkel gerade in die Box fuhr kam es zeitgleich in Turn 1 zu einem Unfall mit Rennunterbrechung. Nach einer Ausfahrt durchs Grün kurz nach Turn 4 kam #67-Neumann ebenfalls gut auf die Strecke zurück, aber der folgende #177-Ritter touchierte den plötzlich zurückgekehrten Piloten leicht und zwang ihn so in einen Dreher. Nach dem Aufbringen der Lackierung an der Streckengrenzung ließ sich #67-

Neumann auf den Apron rollen und beendete dort das Rennen.

Runde 37. Der Restart des Rennens war geglückt, aber schon in Turn 2 gab es den nächsten Zwischenfall. #324-Heuer war beim Herausbeschleunigen aus den Turns nicht der Schnellste, #266-Quella hingegen war besser unterwegs. Doch der Geschwindigkeitssunterschied beider Fahrer war zu groß. So kam #266-Quella dem Heck von #324-Heuer schneller näher als ihm lieb war und er schickte ihn Richtung Infield. Während das folgende Feld sich die passenden Lücken suchte und fand

mußte der abbremsende #592-Kurth einen Schubser von #295-Pruefer einstecken und drehte sich Richtung Infield weg. Mit dem Heck voran rutsche #592-Kurth noch mal kurz in #324-Heuer. Viel Rauch um nichts !

Runde 44. Für kurze Zeit durften die Fahrer wieder Rennluft schnupfern, doch dann hieß es Ruhe bewahren, Abbremsen und dem Vordermann folgen. Eine weitere Yellow Flag war ausgerufen worden, denn in Turn 3 hatte es mächtig gescheppert. Als Auslöser für den Unfall machte die Rennleitung zwei Piloten verantwortlich, #508-Bach und #266-Quella. Auf der Backstraight schenken sich die beiden Fahrer keinen Zentimeter. Dabei mußte #508-Bach nach dem Kontakt auf den Apron ausweichen, kam erst in Turn 3 wieder auf die Strecke und setzte seinen Weg mit einem Wallride fort. Großes Pech widerfuhr hingegen #266-Quella. Auch er wich kurz auf den Apron aus, aber kam vor Turn 3 wieder auf die Strecke zurück. Doch der nahende #480-Krakau erwischte ihn voll und nahm ihn mit in die Mauer. Während beide Fahrer sich mehrmals überschlugen mußte #469-Schoeffmann dem abbremsenden #325-Berger ausweichen und drehte sich weg. Für #266-Quella und #480-Krakau war hier das Rennen zu Ende, die Beschädigungen an ihren Boliden waren zu groß.

Runde 51. Nicht ganz sicher fühlte sich #524-Bossmann mit der Wahl des Setups. Immer wieder wurde er weit nach außen getragen und nun stand auch bei ihm ein Wallride an zwischen Turn 1 und 2 an. Diesen nahm er gelassen hin, aber beim Lösen vom weißen Bollwerk hatte er einen kleinen Schlenker. Damit rechnete nicht der folgende #450-Zelfo und touchierte ihn leicht. Das warf #524-Bossmann wieder in die Mauer und #185-Reumel schickte #450-Zelfo mit einem Schubser auf den Apron. Nach dem ganzen Trubel hatte #524-Bossmann genug und verließ das Rennen. Trotz der Yellow Flag entschied die Rennleitung gnädigerweise auf Rennunfall.

Runde 70. Obwohl er bei der vorherigen Rennunterbrechung mit einem blauen Auge davon kam war #185-Reumel nun klar der Verursacher des folgenden Unfalls mit Folgen.

Zwischen Turn 1 und 2 kam er zu hoch und verpaßte #508-Bach einen Klapps aufs Heck. Das warf ihn aus der Spur und ließ ihn rücklings einen Wallride vorführen. #185-Reumel drehte sich inside weg und wurde vom folgenden #295-Pruefer in weitere Dreher gezwungen. Der nun folgende #450-Zelfo nahm ihn sich noch mal vor und zeigte den Zuschauern einen Überschlag mit Bestnote. #263-Neumann wählte gleich den Apron um inside durchzugehen. Von diesem Weg war auch #469-Schoeffmann begeistert, doch der trudelnde #185-Reumel ließ ihn erschrocken in die Infield-Mauer abbiegen. Beim großen Auskehren wurden auch gleich die verlassenen Wagen von #185-Reumel und #508-Bach entfernt. Eine Fortsetzung des Rennens war aufgrund der Beschädigung für beide Fahrer nicht mehr lohnenswert.



Runde 84. Das Rennen lief gut unter Green Flag und die Rennleitung hatte erstmals das Gefühl das es nun auch so bleibt. Für große Augen sorgte dann aber #71-Duenkel auf der Backstraight. Ausgangs Turn 2 war er zu früh am Gas und verlor das Heck. Mit stehenden Rädern krachte er in die Infield-Mauer und auch noch mal in die Streckenbegrenzung. Erst auf dem Apron kam er zum stehen. Eine Yellow Flag blieb aus, denn das folgende Fahrerfeld war weit genug entfernt und es bestand somit keine Gefahr. Der Wagen von #71-Duenkel war jedoch völlig zerstört und er mußte aufgeben.

Runde 101. Durch den Folgeunfall in Runde 37 hatte #592-Kurth

neben dem Heckschaden auch Probleme mit dem Motor davongetragen. Die Leistung war nicht mehr voll abrufbar und er dümpelte dem Feld nur noch hinterher. Durch den Heckschaden war sein Gefährt auch nicht mehr stabil und immer wieder mußte er unliebsamen Kontakt mit der Mauer hinnehmen. Jetzt hatte er genug und bevor es noch Strafpunkte gab verließ er das Rennen.

Runde 111. Nach einem Boxenstop war #287-Marx auf dem Vormarsch um wieder die Spitze des Feldes zu übernehmen. Doch er machte die Rechnung ohne #130-Gess und mußte durch die folgende Yellow Flag ein paar Runden mehr warten. #130-Gess hatte in Turn 2 einen Wallride und kam mit wenig Speed heraus. Der sich schnell nähernde #287-Marx mußte sich für eine Spur ent-

scheiden und wählte outside. Doch der langsame #130-Gess dachte er würde inside vorbeigehen und blieb outside. So kam es, daß #287-Marx auf ihn aufließ und mit einem Heckbesuch rausdrehte. Die ersten folgenden Fahrer bremsen spät ab und passierten den sich drehenden #130-Gess sehr knapp. Pech hatte hier #450-Zelfo, durch einen großen Schlenker konnte er zwar ausweichen, aber dafür drehte er sich raus und erlebte in Turn 3 einen Wallride.

Runde 116. Beim Restart des Rennens löste #324-Heuer auch schon die nächste Rennunterbrechung aus, dafür gab es die volle (Straf-)Punktezahl. Als Lapper wollte er möglichst schnell

nach outside um den Fahrern der Lead-Lap Platz zu machen. Dabei unterschätze er den raschen Vortrieb von #325-Berger, zog zu früh hoch und wurde von ihm rausgedreht. Ohne Probleme ging es für beide Piloten weiter.

Runde 122. Der auf Platz 2 liegende #177-Ritter sorgte nur kurze Zeit später schon für die nächste Yellow Flag. Bei der Anfahrt zu Turn 1 saß ihm #49-Scheid im Nacken, dieser witterte seine Chance um ihn outside zu passieren. Doch #177-Ritter kam im Turn zu weit hoch und schickte #49-Scheid in die Mauer. Die folgenden #413-Jirak und #200-Loos konnten den verunfallten #49-Scheid zwar sicher inside passieren, aber vor ihnen drehte sich #177-Ritter und versperrte den Weg. So fanden sich die 3 Fahrer und rumpelten zusammen ebenfalls in die Mauer. So viel Zuwendung verkrafteten die Kolben von #413-Jirak's Motor nicht und er mußte enttäuscht das Ende des Rennens hinnehmen. Beim Folgeunfall drehte #287-Marx den #294-Brockert noch raus. Die Kehrmaschinen hatten wieder viel zu tun, denn in Turn 2 sah es wirklich schlimm aus.

Runde 167. Nach lockeren 40 Runden unter Green Flag ging es den Reifen langsam aber sicher an den Kragen oder die Karkasse, wie man will. Ein Boxenstop unter Yellow Flag wünschte sich wahrscheinlich der eine oder andere Fahrer und so kam es auch. #325-Berger schnupperte am Heck von #200-Loos und entschied sich seinen 7. Platz zu krallen. Auf der Frontstraight klappte es und er ging inside durch, doch in Turn 1 kam er zu weit runter und berührte den Apron. Der folgende Schlenker ließ ihn weit hochkommen und kurz die Streckengrenzung berühren.

Von ihr löste er sich wieder schnell, aber er begann sein Heck zu verlieren. So viel Zeit ließ ihm #200-Loos nicht und drehte ihn wieder Richtung Mauer zurück.

Runde 176. Ohne Draft, aber mit einem fordernden #275-Espeter als Begleiter hetzte #287-Marx seinen Boliden um den Kurs. Die Folge: schnellste Runderunde mit einer 28,456 Sekunden. Grats !

Runde 184. Gleiche Stelle, aber ein etwas anderer Hergang ließ wieder die Yellow Flag im Wind flattern. Mit lädiertem Heck und auf Platz 8 liegend war #325-Berger der gejagte Fahrer. Immer näher kam #469-Schoeffmann und es standen nicht mehr viele Runden an. Bei so viel Druck bremste sich #325-Berger einen Tick zu spät in Turn 1 hinein und mußte einen Wallride hinnehmen. #966-Schroeder befand sich schon outside und hatte #325-Berger zuvor passieren lassen, nun kam auch #469-Schoeffmann inside durch und er mußte outside bleiben. Vor ihm wurde das Heck vom langsamer werdenden #325-Berger immer größer, das traf er dann auch und löste ihn von der Mauer. Der folgende #450-Zelfo ging zwar inside durch, aber touchierte #325-Berger unglücklich und schickte ihn so kreiselnd über die Backstraight. Zwei teure Mißgeschicke so kurz vor Rennende ließen ihn nicht lange über einen Ausstieg aus dem Rennen nachdenken.

sowie 2 Platzverlusten, noch weiterfahren.

Runde 199. Die weiße Flagge gab #200-Loos vor, daß nur noch eine lockere Runde für ihn und das verbliebene Fahrerfeld anstand. Er konnte keinen Platz mehr verlieren oder gutmachen. Was ihn jedoch dazu bewegte die letzte Yellow Flag des Rennens auszulösen ist unbekannt und sollte eine Sitzung beim Psychologen erörtern. Eingangs Turn 3 räumte er völlig grundlos #263-Neumann aus dem Weg.

Das Pacer verließ nicht mehr die Box, denn #287-Marx wurde bereits die schwarz-weiß-karierte Flagge gezeigt und so war das Rennen nach 2 Stunden und 22 Minuten zu Ende. Mit 105 Runden in Führung kassierte er verdient alle Extra-Punkte. Von den Strafpunkten für den Vorfall mit #130-Gess mal abgesehen. Ihm folgte, nicht nur auf der Strecke bis ins Ziel, #275-Espeter mit 82 Runden in Führung. Nach diesem

PAPYRUS RACING NEWS

NASCAR RACING SERIES

P Marx Shows Some Muscle At Lowe's-Night

RACE STANDINGS			
1	#287	P Marx	126.244
2	#275	C Espeter	5.54
3	#14	G Korbel	11.64
4	#49	C Scheid	12.52
5	#263	N Neumann	-1L
6	#177	G Ritter	-1L
7	#469	R Schoeffmann	-1L
8	#200	S Loos	-2L
9	#294	S Brockert	-2L
10	#966	T Schroeder	-3L

HEARTACHE FOR #480
P Krakau loses 17 positions en route to a 22nd place finish

ALSO INSIDE

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

SILVER

Runde 188. Der Restart zu den letzten Runden ließ #200-Loos übermütig werden. Mit zu schwerem Gasfuß konnte er seinen Wagen nicht mehr unter Kontrolle halten und verabschiedete sich aufs Grün. Die Infield-Mauer unterbrach glücklicherweise seinen unkontrollierten Vortrieb und er konnte, mit einem entstandenen Heckschaden

gelb-lastigen Rennen hieß es für viele Fahrer wieder Wunden lecken.

Wie wird es beim kommenden Rennen in Martinsville werden ? Der Rückspiegel wird berichten.

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

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

Das linkste Rennauto der Geschichte

Vor fast 40 Jahren erblickt die unverschämteste Schummelei auf Rädern das Licht der Welt. In Daytona präsentiert 1967 der geniale Motoren-Tuner und Teamchef Smokey Yunick einen Chevrolet Chevelle, der von Anfang an für offene Münder und böses Blut sorgt.

Das Auto hat auch gute Chancen auf den Titel "Kürzeste Karriere eines erfolgreichen Rennwagens". Curtis Turner stellt die 67-er Chevelle in Daytona auf die Pole und zerstört sie einen Lauf später in Atlanta.

Yunick: "Bis heute habe ich über dieses Auto geschwiegen. Ich hatte ja einen eigenen Rennstall, also wieso sollte ich meine besten Tricks verraten?! Heute gibt es in den meisten Teams Experten in Sachen Gewichtsverteilung und Aerodynamik. Zudem gehört das Umgehen von NASCAR-Reglementen heute nicht mehr zu meinem Job. Es ist also Zeit das Geheimnis um den sagenumwobenen Wagen etwas zu lüften."



So erstaunlich diese Chevelle ist, einige Geschichten sind im Laufe der Zeit bis zur Fabel übertrieben worden. Die folgende Anekdote ist also mit Vorsicht zu genießen, steht sie doch unter dem bewährten Journalisten-Motto: "Wenn es nicht wahr ist, so ist es wenigstens gut erfunden!"

Smokey Yunicks Renner wird von den argwöhnischen NASCAR-Offiziellen bis zur letzten Schraube auseinander genommen. Sogar der Benzintank wird ausgebaut, um die Kapazität zu messen. Smokeys Pilot ist mit einer Tankfüllung so lange draußen gewesen wie sonst keiner seiner Konkurrenten. Schließlich sagen die Funktionäre zu Yunick: "Smokey, wir haben 12 Punkte gefunden, die wir nicht durchgehen lassen können". Der Teamchef setzt sich ungerührt in sein Benzintank-loses Auto, knurrt: "Dreizehn!", und knattert vor den verblüfften Technikern aus der Werkstatt. Auf die berechtigte Frage: "Wie fährt man ohne Benzintank?" Yunick soll geantwortet haben: "Ich denke da muß noch ein wenig Sprit im Vergaser übrig geblieben sein."

Seit dem zweiten Weltkrieg war Smokey klar, daß der Schlüssel für Geschwindigkeit den Namen Aerodynamik trägt. Doch bis 1965 scherte sich kaum einer ernsthaft darum dem Wind ein Schnippchen zu schlagen. Bereits in den frühen Fünfzigern hatte Yunick ein Auto in einen Flugzeug-Windkanal stellen lassen. Die Resultate haben ihn aber nicht befriedigt. Eine frei in der Luft schwebende Maschine und ein Rennauto das am Boden dahinsaus sind eben zwei verschiedene Paar Schuhe. Selbst wenn die beiden auf die Meile genau gleich schnell unterwegs sind.

Die Ingenieure beharrten darauf, daß die aerodynamischen Einflüsse die gleichen seine, aber Yunick blieb mißtrauisch. Um sich selbst ein Bild zu verschaffen tröpfelte er Tintenpunkte auf den Wagen und fuhr dann verschiedene Geschwindigkeiten. Später analysierte er den Weg der Tinte. Es funktionierte fast. Das System war

im Prinzip richtig, nur hatte Smokey die falsche Tinte verwendet und mußte anschließend sein weißes Auto neu lackieren lassen.



Irgendwie konnte er die Aerodynamik am besten verstehen, wenn er den Luftfluß sieht. Also begann er mit Rauch zu experimentieren, aber es war nicht einfach Rauchfluß und Luftquelle aus der exakt gleichen Richtung strömen zu lassen. So wurden die Resultate leicht ungenau. Er rechnete sich aus, daß ihm Wasserströmungen vielleicht mehr helfen würden, ging zur NAVY und schaute sich Tests mit Booten an. Bis heute ist ihm nicht ganz klar, weshalb alle sich so an die Windkanäle klammern.

Smokey wird klar, daß des Pudels Kern "ground effect" heißt. 1961 rüstet er ein Indianapolis-Auto mit einem Heckflügel aus. Jedes Auto fuhr damals in Indy auf der Geraden 185 Meilen, in den Kurven jedoch nur 120 Meilen. Schnitt pro Runde: etwa 140 Meilen. Mit dem Flügel fuhr er dann mehr als 140 Meilen rundherum und sofort wurde der Flügel verboten. Diese Vorgeschichte zeigte, daß sich Smokey mit Aerodynamik befaßt hat, bevor er den Gegnern die sagenumwobene Chevelle vor die Nase setzte.

Smokey: "eine Versuche hatten beispielsweise bewiesen, daß der Luftfluß über das Dach auf den Kofferraum Auftrieb erzeugt. Wir haben das Anhand eines Modells im Wasser getestet. Als wir das Modell umgedreht haben, entstand der entgegengesetzte Effekt: Abtrieb. Also haben wir aufs Dach der Chevelle eine schmale Lippe gesetzt, die den Auftrieb gestoppt hat. Als wir damit an der Rennstrecke aufgekreuzt sind, haben uns alle für ziemlich übergeschnappt gehalten."

Sie haben herzlich gelacht und gemeint, diese irre Idee würde nie im Leben funktionieren. Also ließen sie und die Lippe durchgehen obwohl sie natürlich mit der Serie herzlich wenig zu tun hatte. Manchmal zahlt es sich eben aus ein wenig verrückt zu sein."

Der Trick mit der Lippe am Ende des Daches hatte auch einen anderen höchsterfreulichen Nebeneffekt. Die Gegner konzentrierten ihren Argwohn auf diese aerodynamische Hilfe und wurden dadurch vom wirklichen Geheimnis der Chevelle abgelenkt. Denn viel aufschlußreicher als das Dach war die Unterseite des 67-er Chevy.

Die Offiziellen der NASCAR haben damals die Position des Motors anhand des Abstands zur Feuerschutzwand geprüft. So ist der Trick nicht aufgefallen. Auf diese Weise wurde die Vorschrift umgangen um den Triebling zu Gunsten eines besseren Schwerpunkts zu verändern. Außerdem lag die Chevelle-Karosserie tiefer auf dem Chassis als erlaubt. Der ganze Innenraum wurde in einem unscheinbar wirkenden Grauton gespritzt, so daß keiner etwas bemerkt hat.

Der Kühlergrill war nur auf dem ersten Blick serienmäßig. In Wirklichkeit war er abgedeckt, was

Dollar kostet damals der Bau dieser rollenden Trickkiste. Dank Chevrolet brauchte Yunick sich nicht einmal auf Sponsorsuche zu begeben.

Chevy hat dann das Fahrzeug mit Meßgeräten gespickt, die in Daytona erstaunliche Werte ausspuckten. Curtis Turner schien auf den Geraden nicht Vollgas zu geben. Turner konnte das kaum glauben, doch die Meßdaten waren unbestechlich. Smokey ahnte, das mit dem Auto irgend etwas nicht stimmt und malte konzentrische Kreise auf die Reifen, um herauszufinden wie stark sich die Karosserie bei Höchstgeschwindigkeit absenkt. Die Instrumente zeigten zwar den erhofften Abtrieb, doch mit freiem Auge war ersichtlich, daß noch immer eine unbekannte Kraft die Karosserie vom Boden wegstemmte. Yunick kam auf die Idee die Radkästen mit Luftlöchern zu versehen und auf einmal lag der Wagen wie eine Flunder auf dem Asphalt. Die damaligen Profireifen haben zu viel Luft in die Radkästen geschaufelt, die Luft hat sich dort dann gestaut und das Auto wie einem Wagenheber angehoben.

Einer der größten Tricks von Yunick ist jedoch die Gewichtsverteilung. Damals gab es keinerlei Regeln wie viele Pfund auf der einen und auf der anderen Seite sein sollen. Also wurde alles, was technisch machbar war, auf die linke Seite des Autos geräumt. Sogar Turners Fahrersitz und die Lenksäule wurden weiter nach links versetzt.



Yunick: "Alles war bis zum letzten Teil verkleidet. Es gab dort unten nichts was sich dem Wind entgegenstellte. Eine Fläche so glatt wie das Dach. Die Unterseite dieses Autos war alles andere als ?stock?. Um am Fahrzeugboden arbeiten zu können, haben wir in der Werkstatt sogar eine riesige Anlage gebaut, um den Wagen in die Horizontale drehen zu können."

Natürlich gab es an der Chevelle mit bloßem Auge viele interessante Details zu entdecken, doch die größten Geheimnisse steckten unter der Haube. Das Blechkleid wurde zum Beispiel nicht einfach auf das Fahrwerk gestellt sondern leicht versetzt. Genauer gesagt um 3 Zentimeter nach links und 7 Zentimeter nach hinten.

bis heute streng verboten ist. Um Luftverwirbelungen zu verhindern waren auch die Fenster bis auf den Millimeter mit den Rahmen bündig. Das war natürlich auch nicht erlaubt, aber damals haben die NASCAR-Funktionäre doch nicht so genau hingeschaut. Niemand hat in diesen Jahren vermutet, daß jemand auf diesem Gebiet schummeln würde. Nur die Türklinken haben dranbleiben müssen obwohl schon damals die Türen fest verschlossen waren.

Chevrolet ist zu diesem Zeitpunkt wieder einmal aus dem NASCAR-Sport ausgestiegen. Doch Yunick hat noch immer einen Vertrag mit GM, so daß am Ende Chevy rund die Hälfte der Kosten für den Bau der Chevelle rausrücken. 30.000



Smokey Yunick

Turner holt sich locker die Pole-Position für das "Daytona 500". Dabei hat er im freien Training nur ein paar Runden abgspult. Yunick macht sich einen Spaß daraus den Wagen sofort abzudecken sobald Turner an die Box fährt. Die Gegner sind vor Neugier halb verrückt geworden. Endgültig verunsichert wurden sie, als ihnen Yunick beiläufig erklärt, daß statt des erlaubten 427-cubic-inch-Treibwerks (rund 7 Liter) lediglich ein 5,4-Liter-Chevy in Turners Auto bellt.

Smokey: "Ich kam eigentlich aus Neugier auf die Idee den Hubraum zu verringern. Im Grunde war es einfach ein Test, aber als wir aus dem kleineren Hubraum satte 610 PS schöpften und sich der Motor auch sonst höchst manierlich benahm. Es wurde beschlossen ihn für das "Daytona 500" einzusetzen. Unser 427-er Motor gab 655 PS ab, also hatten wir für alle Fälle noch ein weiteres As im Ärmel."

Yunicks Zermürbungstaktik geht vollends auf. Turner fährt mit der #13, diese wird von den NASCAR-Piloten als schlechtes Omen gemieden. Mit einem weiteren Trick bringt der verschlagene Yunick seine Gegner richtig aus dem Konzept. Die NASCAR-Regeln erlauben schon damals die Radkästen auszuschneiden. So wurden Reifenwechsel vereinfacht. Yunick läßt im Training die Kotflügel im serienmäßigen Zustand, um den Reifen so weit es geht abzudecken, was sich mit einem besseren Luftwiderstandsbeiwert auszahlt. Sofort heulen die Gegner auf: "Das sei nicht erlaubt!"

Aber Yunick antwortet trocken: "Nirgends steht im Regelbuch, die die Radkästen ausgeschnitten werden MÜSSEN." Als sich Smokeys Widersacher einigermaßen beruhigt haben, läßt unser Schlitzohr die Kästen nach dem Training in aller Ruhe ausschneiden. Diesmal werden neben den Teamchefs auch die NASCAR-Inspektoren etwas blau im Gesicht. Yunick kühl: "Im Regelbuch steht, daß ich die Radkästen ausschneiden darf. WANN ich das tue, steht nicht darin."

Abgesehen davon das Smokey fortwährend die Reglemente als

löchrig wie ein Sieb entlarvt, kann er sich ausrechnen das NASCAR es nicht wagen wird, nach all den Berichten über das Training zum "Daytona 500" den Pole-Position-Wagen zu disqualifizieren.

Was die Chevelle noch interessanter gemacht hat: Sowohl Smokey wie auch Curtis haben bei diesem Rennen nach einer langen Pause ihr NASCAR-Comeback gegeben. Smokey nach einer schöpferischen Pause, Turner nach dem Ausschluß durch Bill France (wegen des erfolglosen Versuchs eine Gewerkschaft zu gründen).

Als es ernst wird sind die NASCAR-Heimkehrer nicht mit Glück gesegnet. Eine Reihe mißglückter Boxenaufenthalte werfen Turner hinter den Ford von Mario Andretti zurück.



Statt sich in aller Ruhe wieder an seinen Gegner heranzufahren gibt Curtis zu viel Gas und der Motor überhitzt, eine Pleuelstange bricht und Andretti triumphiert am Ende.

NASCAR hat unklugerweise die Schablonen nach dem Vorbild von Bobby Johns Chevelle angefertigt. Als diese (hinten und vorne) nicht auf den Wagen von Yunick paßt, macht Smokey den Vorschlag einen serienmäßigen Chevy herbeizuschaffen. Es stellte sich heraus, daß Yunicks eigene Schablone wie gegossen auf das Serienmodell paßt. Anschließend gingen die NASCAR-Funktionäre dazu über sich Johns Auto noch mal genauer anzusehen.

Auf seine Weise hat Yunick viel für das heutige, sehr genau umrissene NASCAR-Reglement getan. Er hat Mängel aufgedeckt und die heutigen Verwendungen von Schablonen ist zum größten Teil sein Verdienst.

Trotzdem hat die Chevelle ihr Potenzial nie in Siege ummünzen können. Noch vor dem Rennen in Atlanta, für das sich Turner wieder mit der Pole qualifiziert hatte, verschrottete der Star den kostbaren Wagen.

Turner hatte eine Stinkwut auf Ford, weil er es nie verkräftet hatte, daß ihm Ford zugunsten von Yarborough den Laufpaß gegeben hatte. Für das Rennen in Atlanta ließ er sich den stärkeren 427-er Motor einbauen.

Nach einem Boxenaufenthalt setzte Turner Yarborough nach, überholte ihn wie ein Anfänger und zerstörte den Wagen, aufgrund zu hoher Geschwindigkeit, in Turn 4. Das linke Auto aller Zeiten fährt somit nur ein Rennen, aber es hat mehr zu reden gegeben als andere NASCAR-Fahrzeuge, die serienweise gewonnen haben.

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.cyberwombat.com
www.wind-nist.com
www.realpinstriping.com
www.mrufer.ch

Faszination Nascar
Immer wieder spannend