

# RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 61 / 16. November 2005



## GTL - Objektiv betrachtet

Legende oder nicht? ab Seite 3

## Hardwaretest

Härtetest des VPP-Pedalsets ab Seite 19

## Schnelle Rennen

Porsche Cup - Alle Läufe ab Seite 23

## Mitglieder ausgefragt

GNL Rookies im Vergleich Seite 42

Event des Jahres  
**GRL Farewell 500**

## Aus dem Inhalt

Seite 02: Rookie of the year  
 Seite 03: GTL Legende  
 Seite 04: GTL Legende  
 Seite 05: GTL Legende  
 Seite 06: WT SCS Kansas  
 Seite 07: WT SCS Kansas  
 Seite 08: WT SCS Kansas  
 Seite 09: GRRL SC PH.Island  
 Seite 10: GRRL SC PH.Island  
 Seite 11: GRRL SC PH.Island  
 Seite 12: GRRL ES Norisring  
 Seite 13: GGPLC Rouen  
 Seite 14: Road America 500  
 Seite 15: GRRL Farewell 500  
 Seite 16: GRRL Farewell 500  
 Seite 17: Lap Road Amerika  
 Seite 18: Lap Road Amerika  
 Seite 19: VPP Praxistest  
 Seite 20: VPP Praxistest  
 Seite 21: DOM 2 Atlanta  
 Seite 22: DOM 2 Atlanta  
 Seite 23: PC Anderstorp  
 Seite 24: PC Anderstorp  
 Seite 25: PC Anderstorp  
 Seite 26: PC Anderstorp  
 Seite 27: PC Le Mans  
 Seite 28: PC Le Mans  
 Seite 29: WT SCS Atlanta  
 Seite 30: WT SCS Atlanta  
 Seite 31: WT SCS Atlanta  
 Seite 32: GRRL CS M.Cours  
 Seite 33: GRRL CS M.Cours  
 Seite 34: GRRL CS M.Cours  
 Seite 35: GRRL CS M.Cours  
 Seite 36: GPL 2006  
 Seite 37: GPL 2006  
 Seite 38: NWL Lauf 7-10  
 Seite 39: Faszination Nascar  
 Seite 40: Faszination Nascar  
 Seite 41: Impressum  
 Seite 42: GNL Rookies  
 Seite 43: GNL Rookies  
 Seite 44: GNL Rookies  
 Seite 45: GNL Rookies

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

# ROOKIE of the YEAR 2005

Ist alles schon in trockenen Tüchern? Steht der Rookie des Jahres 2005 schon fest? Beim Blick auf die Punktetabelle verfestigt sich der Gedanke, dass Klaus Jonke der Titel nicht mehr zu nehmen ist. Über 200 Punkte Vorsprung auf den zweitplatzierten Gil Ritter sind mehr als beru-

higend. Rang zwei für Gil Ritter ist aber auch recht sicher. Aber um Rang drei fighten Jens Bartram und Stephan Bossmann bei Punktegleichstand. Stefan Loos ist aus den Top 10 auf den elften Platz gefallen. Es wird also noch ein wenig spannend bei den verbleibenden Rennen.



**#605 D.O.M.  
Division II  
Torsten Brandt**

Torsten Brandt, hat eine schnelle Karriere präsentiert. Nach dem Eintritt in die VR hat er die Rennen im Rookie Cup erfolgreich durchfahren. Watkins Glen, war die erste kurvenreiche Hürde die es für ihn zu nehmen galt.

Ein Top 10 Platz ist für ihn dabei herausgekommen. Es folgte ein zweiter Platz in Bristol at Night. Das Podium wurde beim anschließenden Rennen in California extrem knapp, mit Rang vier, ver-

passt. Seit dem Aufstieg in die Division 2 musste auch er, wie so viele andere vor ihm, feststellen, dass dort der Wind stark vorne kommt. Ein neunter Platz in New Hampshire ist dort seine höchste Platzierung.

Strafen sind nicht sein Ding, in diesem Punkt hält er sich positiv zurück. Seit Anfang September verstärkt Brandt das Infinty Racing Team bei der Punktejagd um die Meisterschaft.

POS	#	Fahrer	Div.	Punkte	Events	Top5	Laps
1	289	Klaus Jonke	DOM 1	2583.3	29	7	4443
2	177	Gil Ritter	DOM 2	2382.4	29	6	3844
3	455	Jens Bartram	DOM 2	2151.8	25	5	3618
4	524	St. Bossmann	DOM 2	2150.3	27	3	3114
5	450	Chergo Zelfo	DOM 2	1718.0	21	10	2899
6	325	Uwe Berger	DOM 2	1522.8	19	2	2857
7	480	Patrik Krakau	DOM 2	1434.6	16	7	1920
8	605	<b>Torsten Brandt</b>	<b>DOM 2</b>	<b>867.1</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>1237</b>
9	586	Steffen Piplat	DOM 2	782.3	9	3	1075
10	592	Andre Kurth	DOM 2	748.5	10	2	1383
11	200	Stefan Loos	DOM 2	738.8	4	7	46
12	584	P. Goetzmann	DOM 2	621.3	10	3	479
13	383	Benny Benson	DOM 2	515.3	7	0	959

# GTL - Legende oder nicht?

**Knapp 1 Jahr nach der Veröffentlichung von GTR schlägt Entwickler Simbin erneut zu. Mit GTL hat das schwedische Team sicherlich ein Eisen im Feuer, um erneut für viel Aufruhr zu sorgen. Ob GTL den Spielspaßdrift schafft oder gnadenlos in der Leitplanke endet, klärt dieser Bericht.**

Wer kennt das Gefühl nicht? Der Tag ist gelaufen, man ist erschöpft und möchte sich am liebsten nur noch entspannen, wäre da nicht diese neue DVD Box, die man auf der Heimfahrt vom Arbeitsplatz noch schnell beim Spielehändler seines Vertrauens erstanden hat. Voller Erwartung entfernt man die Plastikfolie, die das gute Stück vor Kratzern schützen soll. Die Box wird geöffnet, und der angenehme Geruch des „Neuen“ steigt einem in die Nase.

In der soeben geöffneten GTL DVD Box finden sich ein 35 seitiges Handbuch, ein Werbezettel für „GT Legends Kleidung“ von „Dakota“, und natürlich das wichtigste, die DVD selbst. Ja, richtig gelesen, eine DVD verhindert lästiges CD Gewechsel, erfordert im Gegenzug natürlich ein DVD Laufwerk. Dies sollte allerdings in jedem System mittlerweile zum Standard gehören. Beim Einlegen der DVD fällt dann allerdings auf, dass der für die Installation erforderliche CD Key sich auf eben jener Scheibe befindet – aufgedruckt, versteht sich! Unpraktisch!



**Das GTL Hauptmenü**

Nachdem man dann allerdings die Buchstabenfolge durch Notizzettel oder fotografisches Gedächtnis dem

Installationsprogramm mitgeteilt hat, beginnt dieses auch prompt die 1,8GB fassenden Daten auf die Platte zu kopieren. Währenddessen könnte man sich auch mit anderen Dingen beschäftigen - 15 Minuten sollten mindestens eingeplant werden – wäre da nicht dieses unwiderstehliche Verlangen, dem Fortschrittsbalken permanent zuschauen zu müssen.



Na ja, man kann ja einen kleinen Blick ins Handbuch werfen. Hier finden sich diverse Erläuterungen zu den Optionen, die einem eingefleischten Simracer bestenfalls ein müdes lächeln entlocken, und eine kleine Einführung in GTL, geschrieben von Doug Arnao, ein Mann, der in der Simracing Szene gewiss nicht unbekannt ist.

Ist es vollbracht und die Daten sind komplett auf der Festplatte gespeichert, kommt die nächste Ernüchterung. Beim Starten des Programms meldet sich sogleich der StarForce Kopierschutz, der bereits bei GTR für so manches Problem sorgte. Nach einem Neustart des PCs ist jedoch auch diese Hürde überwunden, Auflösung, Farbtiefe, Antialiasing und Shaderlevel werden festgelegt, und GTL tritt endlich den Dienst an.

Das schicke Intro macht bereits Lust auf mehr, doch zunächst will alles im Optionsmenü festgelegt werden. Dieses gestaltet sich nicht gerade anfangersfreundlich: Zwar werden am linken Rand diverse Unterpunkte wie Realismus, Grafik, Sound und Steuerungsoptionen

angezeigt, die jeweiligen Untermenüs lassen sich jedoch nur über aussagsschwache, runde Knöpfe erreichen. Die Optionen selbst können jedoch als vielschichtig bezeichnet werden. Von der Lautstärke der Reifen über die Details der gegnerischen Fahrzeuge bis hin zur Stärke des Force Feedbacks lässt sich alles genaustens einstellen. Schön!

Eine halbe Stunde ist vergangen, und man möchte endlich die Reifen qualmen lassen. Eine kleine Offline Trainingsfahrt soll Rennflair aufkommen lassen. Auf Einzelspieler geklickt, offene

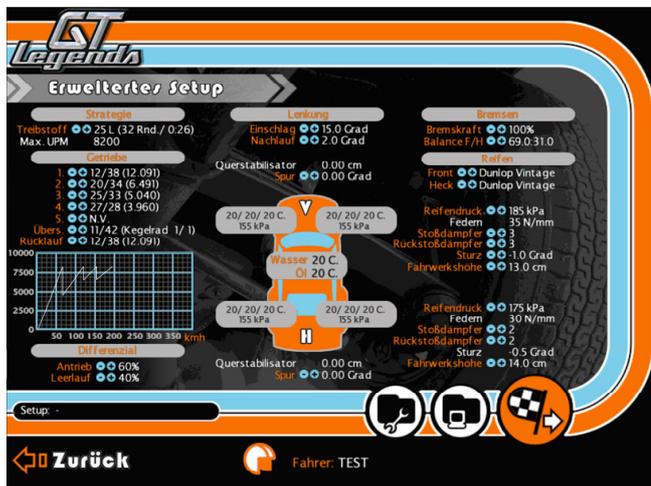
Trainings-session, doch was ist das? Nur 2 Autos? Stand im Handbuch nicht etwas von 90? Spätestens an

dieser Stelle macht neue Karriere Modus bemerkbar, der ein langsames herantasten an die schnellen Fahrzeuge ermöglichen soll. Dementsprechend startet man auch mit zwei untermotorisierten Fahrzeugen: Dem frontgetriebenen Mini Cooper und dem Hecktriebler Lotus Cortina. Besser als gar nichts, erst mal eine Runde drehen. Doch auch das Streckenauswahlmenü beschränkt sich auf beschnittene Varianten von Anderstorp, Mondello Park, Monza und anderen bekannten, europäischen Rennstrecken. Doch auch diese reichen zunächst aus, um den rechten Fuß auf die Ölwanne zu setzen und den Wagen zum Driften zu bringen. Es folgt noch die Auswahl des Schwierigkeitsgrades. Vom „Anfänger“ bis zum „Profi“ werden hier alle bedient. Die gewählte Option entscheidet über verfügbare Fahrhilfen, die der passionierte Simracer sowieso abschaltet, und die Stärke der K.I., dazu später mehr. Ein weiterer Klick startet den Ladevorgang.

Die schnelle Ladezeit wird mit einem Blick auf die Streckenkarte überbrückt, anschließend findet

man sich im Garagenmenü wieder, welches erneut mit den runden Knöpfen aufwartet. Diese erlauben hier beispielsweise den Zugang zum Optionsmenü oder den Fahrzeugeinstellungen, vor allem aber erlauben sie das Verlassen der Garage. Auf geht's!

Man findet sich in seinem Cockpit wieder. Runde, analoge Instrumente dominieren den Arbeitsplatz, das Lenkrad, das nun von Händen umklammert wird, darf natürlich auch nicht fehlen. Alles im Wagen wirkt sehr detailliert, der Mausblick oder die Benutzung eines TrackIRs ermöglichen die Erkundung der Fahrgastzelle, zumindest der vorderen Hälfte. Umdrehen ist wie in GTR nicht möglich.



Der Setup Bildschirm

Genug geschaut, nun soll es raus auf die Strecke gehen. Ein Mechaniker, der wild gestikulierend eine hochtourige Herausfahrt aus der Garage zu fordern scheint, weicht mit butterweichen Animationen zur Seite – der Weg ist frei. Der erste Gang wird eingelegt, sowohl vom Fahrer vor dem PC, als auch dem virtuellen Ebenbild im Cockpit. Vorsichtig wird Gas gegeben, der Wagen setzt sich langsam in Bewegung.

Bereits die Fahrt durch die Boxengasse lässt die grafische Pracht erahnen, die GTL zu bieten hat. Schöne Texturen verwöhnen das Auge, unterstützt von diversen Shadereffekten. Die Sonne steht hoch am Himmel und erhellt den kompletten Kurs. Wer viel Zeit hat wird feststellen, dass sie dort keinesfalls festgeklebt ist. Simbin integrierte einen dynamischen Tag- und Nachtwechsel: Ladezeiten, die

das Rennengeschehen unterbrechen, gehören der Vergangenheit an. So sinkt die Sonne immer tiefer. Zwischenzeitlich blendet sie ins Cockpit, und erschwert dadurch wirklich die Sicht. Da sollten die Bremspunkte schon sitzen.

Wer noch länger wartet, oder im Optionsmenü die Zeitbeschleunigung höher eingestellt hat, wird sich irgendwann im Dunkeln wiederfinden. Die Scheinwerfer, die deutlich heller als noch in GTR sind, werden eingeschaltet, nicht nur am Wagen, sondern auch am Streckenrand. Der Schein dieser Scheinwerfer oder der anderer Fahrzeuge leuchtet den Innenraum dynamisch aus, Schatten verdunkeln ihn umgekehrt. Diese ganze Schönheit hat natürlich ihren

Preis. 3 Ghz, eine aktuelle Grafikkarte sowie 1 GB Arbeitsspeicher sind für hohe Detailgrade erforderlich. Wer allerdings entsprechend an der

Detailschraube dreht, bekommt GTL auch auf schwächeren Systemen ordentlich zum Laufen.

Performance Wunder sollten jedoch keine erwartet werden.

Zurück zur

Testfahrt: Die Boxengasse ist verlassen, der Drehzahlbegrenzer ausgeschaltet, los geht's. Der Motor kreischt und faucht, das Surren des Asphalts ist deutlich zu hören, kleine Steinchen knickern in den Radkästen, und Feuer aus dem Auspuff knallt ordentlich. Genial! Bereits die kleinen Fahrzeuge können die Wände zum Wackeln bringen, Hubraummonster wie der Ford Mustang unterhalten die ganze Nachbarschaft.



Da brüllt es aus den Lautsprechern,

dass man vor Freude weinen möchte. Doch noch muss der kleine 4 Zylinder des Mini ausreichen. Nach den ersten Runden ist das Fahrverhalten in Fleisch und Blut übergegangen, konstantes Fahren ist schnell möglich. Der Frontantrieb ist deutlich zu spüren, zu viel Gas führt zu starkem Untersteuern. Dafür belohnt er den Fahrer, indem er sich recht leicht auf der Strecke halten lässt. Das exzellente Force Feedback unterstützt den Piloten hierbei, indem es ein Ausbrechen des Fahrzeuges signalisiert, bevor es durch die grafisch simulierte Fliehkraft wahrgenommen werden kann. Bodenwellen verursachen Schläge, Curbs ein monotones Rattern, super! Die Schattenseite sind die extremen Performance Verluste, die das FF auf manchen Systemen verursacht. Abhilfe schafft hier, die Einstellung von Maximal auf Hoch herabzusetzen.



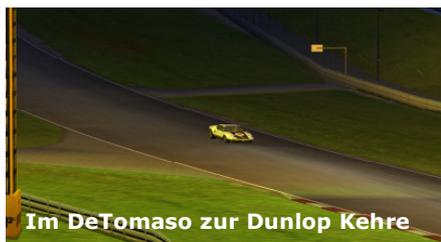
Eau Rouge bei Nacht

So, nach einigen Trainingsrunden mit dem Cooper möchte man sich aber doch mal an das Steuer größerer Fahrzeuge wagen. Eine erste Möglichkeit hierfür bietet der Autohändler. Hier lassen sich die Träume vieler Leute schon einmal anschauen und auch Probe fahren. Hierfür stehen 3 Strecken zur Verfügung, die für eine „Kaufentscheidung“ ausreichen. Fahrzeuge wie der Porsche 911 RSR, die Chevrolet Corvette oder der BMW CSL verlangen jedoch nach ausgewachsenen Kursen. Beim Testen verschiedener Modelle eines Typs stellt man auch fest, dass sich die Modelle untereinander unterscheiden. Dies kann nur das Cockpit oder den Sound betreffen, aber auch die Motorleistung. So unterscheiden sich beispielsweise die beiden Modelle des Ford Capri RS um mehr als 70 KW voneinander. Dies macht die Kaufentscheidung nicht so schwer. Das einzige Hindernis, das den Kauf noch verhindert, sind die

Credits, die sich im eingangs bereits erwähnten Karriere Modus verdienen lassen. Frisch ans Werk! Der Karriere Modus entpuppt sich als Sammlung von verschiedensten Meisterschaften, unterteilt in 5 Cups. Zu Beginn ist nur der erste dieser 5 Cups verfügbar. Die „Mini Mania“ lässt nur den bereits bekannten Mini Cooper als Fahrzeug zu. Zu fahren sind die Strecken „Mondello Park Kurz“ und „Anderstorp Süd“. Also, schnell den Mini ausgewählt und auf nach Irland.



Bereits die ersten Trainingsrunden mit der K.I. lassen erkennen, dass Simbin hier den größten Schritt nach vorn gemacht hat. Geschubse und Gerempel, wie es noch bei GTR an der Tagesordnung war, gibt es nicht mehr. Die K.I. überholt fair, kämpft auch untereinander bis zum letzten Tropfen und macht Fehler wie jeder Pilot aus Fleisch und Blut. Das Offline Fahren erhält hierdurch eine komplett neue Qualität. Nicht mehr länger ist die K.I. nur „Kanonenfutter“, das als Überholtrainer benutzt werden kann. Spannende Zweikämpfe sind nun immer garantiert, den richtigen Schwierigkeitsgrad vorrausgesetzt. Den die Siliziummitstreiter fahren nicht nur fair und menschlich, sondern auch verdammt schnell. Ist das erste Rennen in Mondello noch einfach gewonnen, fährt einem der PC in Anderstorp um die Ohren. Da ist Training gefragt.



Ist nach 2 – 3 Stunden der erste Cup beendet, geht es in Runde 2. Neue Fahrzeuge wie der Alfa GTV

lassen sich noch gut beherrschen. Seine Kollegen vom Schlage eines Ford Falcon erfordern ein komplettes Umkrempeln der Fahrweise, da sie durch ihre starre Hinterachse zum Driften neigen. Das dies nicht nur Mittel zum Zweck ist, sondern auch sehr viel Spaß macht, ist selbstverständlich. Die Tourenwagen beschäftigen mit Sicherheit mehrere Stunden. Anschließend geht es zu den GT Wagen über, zumindest bis zu den Kleinen.

GTL simuliert nämlich keineswegs fiktive Serien wahllos zusammengewürfelter Fahrzeuge, sondern die aktuellen Serien FIA TC 65 (Tourenwagen bis 1965), FIA GTC 65 (GT Wagen bis 1965), und FIA GTC-TC 76 (Touren – und GT Wagen bis 1976).

Dadurch ist nicht nur ein realistisches, sondern vor allem gleichstarkes Starterfeld in den jeweiligen Klassen gewährleistet.

In der GTC 65 liefern sich flinke, kleine Fahrzeuge vom Schlage eines Lotus Elan oder Renault Alpine Duellen mit Musclicars wie der Chevrolet Corvette oder der AC Cobra. Letztgenannte erfordern die komplette Aufmerksamkeit des Fahrers, um nicht durch den unachtsamen Tritt aufs Gaspedal in der Leitplanke zu enden. Dafür belohnen sie den Piloten mit einem kräftigen Röhren und Scheppern, wenn sie an der Leistungsgrenze bewegt werden.

So erfährt man sich nach und nach den kompletten Fuhrpark, kämpft sich durch Langstreckenrennen, Nachtrennen und allerlei andere fahrerische Herausforderungen. Besonders harte Wettbewerbe belohnt GTL mit Bonuswagen wie beispielsweise dem berühmten Ford GT 40, dem Porsche 906 oder dem Mercedes 300 SL, wenn auch ohne Flügeltüren. „Ziel“ des Karrieremodus ist es gewissermaßen, alles zu erfahren, sowohl alle 25 Streckenvarianten als auch alle 90 Fahrzeuge. Eine Prozentangabe im Hauptmenü gibt Auskunft über den aktuellen Fortschritt.

Benutzen kann man diese Fahrzeuge anschließend im Mehrspielermodus, und zwar nur die, die man auch wirklich besitzt. Hierüber gibt es sehr geteilte Meinungen, da sich mancher Simracer gar nicht für offline Ren-



nen begeistern kann, und seien sie in GTL noch so gut umgesetzt.

Zum Mehrspielermodus selbst lässt sich sagen, dass er gegenüber GTR stabiler läuft. Joinlags sind keine vorhanden, Lags gibt es auch kaum, und plötzliche Disconnects gehören der Vergangenheit an. Die Kehrseite der Medaille ist, dass der Mehrspielerpart auf 16 Spieler pro Server beschränkt ist. Gerade im Hinblick auf Langstreckenrennen eine zu kleine Zahl, für ein Rennen zwischendurch jedoch vollkommen ausreichend.

Auch der Dedicated Server wurde ausgebaut, ist aber gegenüber seinen Kontrahenten LFS oder N2003 einfach nicht konkurrenzfähig. Geklagt wurde auch über häufige Probleme mit der Lobby, die ja in GTR nicht mehr vorhanden waren.

Zuletzt wollen wir noch das Replay System anschauen. Aufgezeichnet wird alles, von Hotlaps bis hin zu ganzen Rennen. Bei den Abspieloptionen selbst schwächt GTL allerdings. Die gängigen Videorekorderfunktionen sind natürlich enthalten, Ablesen der Instrumente oder Weiterschalten zum nächsten Ereignis ist nicht möglich. Hier sollte beim nächsten Patch nachgebessert werden.

Zusammenfassend hinterlässt GTL einen recht positiven Eindruck. Grafik, Sound und Steuerung sind in Simbin gewohnter Qualität, sprich super. Abstriche müssen beim Mehrspielerpart sowie bei der Replayfunktion gemacht werden, die für einen Ligabetrieb allerdings äußerst wichtig sind. Die Zukunft wird zeigen, ob GTL sich in der VR etablieren kann oder schnell von der Bildfläche verschwinden wird. Erstgenanntes wäre auf jeden Fall zu hoffen, da es wie GTR ein Produkt mit hohem Potential darstellt.

Text und Bilder: Markus Wurm

# Björn Struckmeier gewinnt 0-Yellow-Rennen in Kansas

17. WT SCS-Rennen auf dem Kansas Speedway in Kansas City/Kansas

**Björn Struckmeier gewann sein erstes Weekend Thunder-Rennen auf dem Kansas Speedway. In der Qualifikation zwar nur dritter, Conrad Wegener startete zum dritten Mal hintereinander von der Pole Position, machte er im Rennen viel Druck und profitierte von einer Black Flag des Führenden. Jörg Kormany war zu weit weg, um Struckmeier noch zu gefährden, außerdem gab es keine einzige Unterbrechung, sodass Struckmeier glücklich das Rennen als Sieger beendete.**

Am 8. Oktober trafen sich die WT-Fahrer in Kansas. Nach dem Desaster in Richmond, waren diesmal wieder mehr als fünf Fahrer am Start. Im Practice waren es noch 13, Benedikt Wilhelm und Eberhard Mulack mussten aber wegen technischen Problemen auf das Rennen verzichten. So blieben immerhin noch elf Fahrer, darunter

auch zum ersten Mal Andre Kurth. Der Kansas Speedway ist 1.5 Meilen lang und die Kurven sind 14° geneigt. Die Strecke zählt so wohl eher zu den einfacheren Ovalen.

Wie schon einmal, fuhr der Weekend Thunder diesmal nach der DOM. Ein Vorteil für die DOM-Fahrer?

Im Qualifying stand, wie in Dover und Richmond, Conrad Wegener auf der Pole Position. Mit 30.078 sek war genau 20 hundertstel schneller als sein HPM-Teamkollege Jörg Kormany. Vom dritten Platz ging mit 30.107 sek Björn Struckmeier ins Rennen. Alle drei Hot Pursuit Motorsports-Fahrer auf den ersten drei Plätzen. Von den Rängen vier und fünf starteten die beiden Infinity Racing-Fahrer Carsten Scheid und Uwe Berger.

Die erste der 161 Runden verlief problemlos. Die Fahrer ordneten sich ein begannen reifenschonend.



Man wusste das das es ein "grünes" Rennen wurde.

Nach vier Runden allerdings, verlor Marko Reinhardt die Kontrolle über seinen Dooley's-Ford und drehte sich in Kurve drei. Er machte zur Sicherheit lieber noch einen Stop, bevor er weiterfuhr. Das bedeutete schon früh Rundenrückstand für ihn.

In der gleichen Runde überließ Kormany Struckmeier den zweiten Platz. Die drei Führenden hatten sich schon über zwei Sekunden abgesetzt.

Auch Thomas Quella begann stark. In den ersten 18 Runden überholte er Scheid, Claudio Ferrera und Berger.

Nach nur 29 Runden fuhr Scheid sogar schon zum ersten Mal die Box an. Das wäre beinahe schief gegangen, denn beim Runterbremsen auf den Apron, begann er sich zu drehen und rutschte ins Gras. Er kam als vorletzter wieder auf die Strecke.

Vier Runden später, aber eigentlich immer noch zu früh für den ersten Stop, ging auch Quella an die Box. Er entschied sich für nur zwei neue Reifen. Das klappte bis zur 44. Runden perfekt, doch dann wurde sein Ford ausgangs der zweiten Kurve loose und krachte in die Mauer. Rundum wurde sein Wagen beschädigt, weshalb er den Tow Truck rief und wenig später aufgab. Die Yellowflag wurde nicht geschwenkt.





Davor wurde es aber für Kormany eng. In der 37. Runde übernahm er wieder den zweiten Platz von Struckmeier und wollte nun auf Wegener aufschließen. Aber wie Quella, ein paar Runden später, übersteuerte Kormany's Wagen aus der zweiten Kurve und lenkte stark nach innen. Er konnte den Dreher zwar noch abfangen, fuhr nun aber mit drei Sekunden hinterher.

Dagegen wurde Struckmeier immer stärker und konnte sich in der 50. Runde neben Wegener setzen. Dieser konnte seine Führung aber auf der Außenbahn verteidigen, bis Struckmeier in der 53. ein weiteres Mal angriff und diesmal vorbeikam. Zwei Runden später machte er seinen Pitstop. Wegener kam nach 56 Runden und machte da einen schwerwiegenden Fehler. Er fuhr zu schnell durch die Box und wurde anschließend mit der Black Flag bestraft. Mit einer Runde Rückstand, auf P7 und direkt hinter

Struckmeier, nahm er wieder Fahrt auf. Wegener hätte nun durchaus eine Caution gebrauchen können. Dies wäre auch zwei Mal möglich gewesen. Möglichkeit eins war, als Scheid zu seinem zweiten Stop rein kam und sich erneut auf dem Apron drehte. Die zweite Möglichkeit war sein folgender Motorplazer in der 74. Runde. Beide Male wurde das Rennen nicht unterbrochen.

Nach 80 Runden, die Hälfte des Rennens, war die Sache so gut wie gelaufen. Struckmeier führte mit größer werdendem Abstand auf Kormany und knapp einer Runde Vorsprung auf Wegener. Dahinter Ferrera, Berger und Kurth mit einer Runde Rückstand und Michael Schubert, Joe Steindl und Reinhardt mit zwei, drei und fünf Runden im Minus. Für Struckmeier lief es also perfekt, für seinen ersten WT-Sieg. Wieder zwei frühe Boxenstops von Berger (R85) und Ferrera (R94) schwemmten Kurth auf P4.

In der 105. Runde bog Kormany mit 12,6 Sekunden Rückstand auf P1 zum zweiten Mal in die Boxengasse. Leader Struckmeier pittete in der 109., Wegener führte für sechs Runden das Feld an, bis auch er zu seinem letzten Stop kam, diesmal ohne Probleme.

In der 125. Runde ging Berger für seinen dritten und letzten Stop an die Box. Alle Infinity-Fahrer waren an diesem Tag auf einer Drei-Stopp-Strategie unterwegs. So kam auch Ferrera in der 127. zum letzten Mal, um sich neue Goodyears zu schnappen. Kurth und Steindl rutschten wieder ein paar Plätze nach vorne, wobei Kurth noch von Ferrera eingeholt wurde und Steindl erst in der 151. Runde seinen zweiten Stop einlegte, aber schon vorher von Berger auf den siebten Platz verwiesen wurde.

Für Wegener wurde es dagegen noch mal spannend. Nachdem er

sich nach 141 Runden wieder in der Lead Lap befand, verkürzte er immer schneller den Abstand zu Kormany. Bei 20 "to go" waren es noch zirka 17 Sekunden, zehn Runden vor Schluss noch zehn Sekunden.

Björn Struckmeier brauchte sich dagegen keine Sorgen mehr zu machen und fuhr den Sieg locker nach Hause. 19,2 Sekunden später fuhr Jörg Kormany als zweiter über die Ziellinie, für Conrad Wegener hat es nicht mehr gereicht. Drei Sekunden haben ihm am Ende gefehlt. Somit durfte das HPM-Team ihren ersten 3-Fach-Sieg feiern!

Mit zwei Runden Rückstand kam Claudio Ferrera als vierter ins Ziel. Als fünfter und sechster beendeten Andre Kurth und Uwe Berger ihr Rennen, beide mit Minus drei Runden. Die Schlusslichter bildeten Joe Steindl (-6 Laps), Michael Schubert (-6 Laps) und Marko Reinhardt (-9 Laps). Zwei Fahrer schieden aus.

In der vierten Runde wurde die schnellste Runde von Wegener gespeichert. Eine 30.410 wurde gezeitet. Die meisten Lead Laps und somit weitere fünf Extrapunkte sackte Struckmeier mit 101 Führungsrunden ein. Highest Climber wurde Steindl. Von P11 gestartet, landete er zum Schluss auf dem siebten Platz.

#### **Kommentare:**

Björn Struckmeier: „Das Rennen war sehr schön. Am Anfang im HPM-3er Pack mitgefahren. Nach ein paar Runden an Jörg vorbei, der auf der Frontstraight langsam machte und dann an Conner gehängt. Bin dann lange Zeit auf zwei gefahren und musste dann Jörg wieder passieren lassen, als ich in T3 mehr mit meinen F-Tasten beschäftigt war, als mit dem Fahren... Kurz danach hat es Jörg leider aus dem Rhythmus gebracht. Kurve zwei fast einen Unforced? Sah so aus. Er konnte aber den Wagen retten und ich bin wieder auf zwei vor. Als die Boxstopps immer näher kamen, lief es bei mir etwas besser als bei Conner. Erst ein fehlgeschlagener Angriff und wenige Runden später dann erfolgreich an Conner vorbeigekämpft, um dann so etwa zwei Runden später an die Box fahren zu

müssen. Danach war das Fernduell mit Jörg noch etwas spannend. Conner hat's ja leider wegen einer BF vermasselt...“

Conrad Wegener: „Qualy lief zwar nicht perfekt, aber zum Glück hatte es noch gereicht, Jörg seine Runde war wohl auch nicht perfekt. Im ersten Stint war das Ende grausam. Hab zu langsam angefangen und so wurde der Wagen ausgangs der Kurven sehr loose. Björn kam ran und vorbei (beim zweiten Versuch). Dann leider der scheiß Fehler, der mir mein Rennen versaut hat. Aber auch ohne, wäre Björn vor mir rausgekommen. Kam dann nach ein paar Runden vorbei und konnte mich auch absetzen, viel besser als im ersten Stint. Und dann sehe ich Carsten mit qualmendem Motor die halbe Strecke zunebeln und das blöde Nascar ruft keine Yellow aus! So konnte ich aus eigener Kraft

Andre Kurth: „Keinerlei Zweikämpfe, keinerlei besondere Vorkommnisse. Ach doch, beim letzten Stop hat sich meine Crew 'nen Wolf gefreut, weil sie die Reifen so schnell gewechselt haben!“

Michael Schubert: „Meine hatten gleich zweimal ein Problem mit einem Rad. Mir ist vor Aufregung fast das Herz stehen geblieben!“

Joe Steindl: „Keine einzige Yellow. Also eine oder zwei hätte ich mir schon gewünscht - bin extra jedes Mal bis zum letzten Tropfen draußen geblieben. Ansonsten war's ein klasse Rennen. Alle aus meiner Sicht sehr rücksichtsvoll gefahren - inkl. Start! Marko, schade um deinen Quersteher in Runde vier. Ich hätte dich gleich vorbeilassen - wollte die Reifen nicht gleich am Anfang verheizen.“

Marko Reinhardt: „Runde vier



nicht mehr viel reißen. Den letzten Boxenstop haben Björn und Jörg früher gemacht und dachte das die Reifen nicht halten. Haben sie aber doch, aber wenigstens drei sek an Jörg rangekommen! Hatte mir insgesamt etwas mehr erhofft, Nascar ist Schuld!“

Claudio Ferrera: „Tolles grünes Rennen. Hab verschiedene Pit-Strategien gesehen... Fazit: Keine Chance gegen die HPM-Bande! Jetzt fängt der Björn auch schon an!“

Quersteher, Reifen hin... Runde fünf aus der Box raus mit zwei Runden Rückstand. Rest hinterher gefahren... Hab nur noch Platz gemacht zum überrundet werden und hab auch eine Menge Platz bekommen, als ich wegen frischeren Reifen mal überholen durfte!“

*Aus Kansas Conrad Wegener*

# Pinguine und Blechsalat

## Hackmann vergeigt 2mal, Wilke mit Doppelsieg beim 14. Lauf der GRRL CS

Aus Phillip Island Robert Graf

**Diese Insel, 2 Autostunden von Melbourne entfernt, ist vor allem bekannt für seine nächtliche Pinguinparade. Motorsportfans kennen sie als Austragungsort der Suberbike und MotoGP Rennen. Auch Autorennen haben auf der seit 1956 geöffneten Rennstrecke lange Tradition (wie z.B. die V8 Supercar Series). Geschätzt von den Fahren mit seinen schnellen weiten Kurven, beliebt bei den Fans für seine einmalige Naturkulisse. Dieses Wochenende machte die GRRL dort Station.**

### Sprint:

Andreas Wilke zeigt im Qualify deutlich, warum er die Tabelle mit 200 Punkten Vorsprung anführt, Pole Position für ihn. 0,268 Sekunden länger braucht Volker Hackmann für seine Qualirunde und steht somit auf 2. In der zweiten Reihe dann Marco Saupe und Jens Weimer. Die 3. Startreihe teilen sich Rainer Kreuzer und Roland Rauch, bereits mit 1,337 Sekunden Rückstand.

Als die grüne Flagge fällt, erwischt Hackmann den besseren Start und biegt als Erster in die erste Kurve ein. Die zweite Reihe kommt nicht so gut in Schwung, Saupe treibt es gefährlich nah an die linke Leitplanke, Roland Rauch fährt Weimer fast ins Getriebe. Kreuzer will die freie Bahn gleich ausnutzen und schiebt sich rechts neben Saupe, dem geht der Platz aus und es kommt nach nur 50 Metern gleich zum Big One. Saupe schlittert, angestupst von Kreuzer, von links nach rechts über die Bahn genau in das Heck von Weimer. Weimer dreht sich daraufhin nach links ins Grün, Saupe besucht auf der rechten Seite die Reifenstapel.

Und es geht weiter. Kroeger sieht den Unfall vor sich und verlangsamt das Tempo, der hinter ihm liegende Kogler will das ausnutzen und geht

außen vorbei, sieht den wieder auf die Strecke zurück kreisenden Saupe und zieht sofort wieder nach innen. Leider zu früh, Kroeger erwischt ihn am Heck, beide verlassen nach links die Strecke ins Grün und nehmen dabei auch noch Manuel Rauch mit. Noch keine 10 Sekunden vorbei und schon liegen 5 Wagen im Graben. Kein toller Auftakt.



Nachdem sich der Rauch verzogen, sind zwar wieder alle Wagen auf der Strecke, die Boliden von Saupe, Kroeger und Kogler zeigen schwere Kaltverformung, bei Kogler ist noch dazu ein Motorschaden nur mehr eine Frage der Zeit und er lässt sich an die Box schleppen, das Aus in Runde 1. Saupe kommt noch aus eigener Kraft mit einem Platten an die Box und die Crew schneidet ihm gleich mal die Motorhaube runter. Er kann zwar weiter fahren hinkt aber eine Runde hinterher.

Durch den Zwischenfall lautet die Reihung wie folgt: Hackmann, Wilke, Roland Rauch, Kreuzer, Schulz und Scheurer. Ausgangs von Kurve 4 (eine Haarnadel nach rechts) verliert Hackmann seinen Sauber auf einer Bodenwelle und schon ist Wilke zur Stelle, um Platz 1 zu übernehmen. Hackmann

powerd hinter Kreuzer wieder auf die Strecke zurück, gleich in der nächsten Kurve geht ihm aber die Strasse aus und er fällt bis auf Platz 6 hinter Scheurer zurück. Dort lässt er aber nicht locker und kann auf der Zielgeraden wieder an Scheurer vorbei und auf Platz 5 vorgehen.

Im Verlauf der 2. Runde bildet sich ein Führungstrio mit Wilke, Roland Rauch und Kreuzer. Schulz und Hackmann folgen knapp dahinter, Scheurer scheint das Tempo der Spitzengruppe nicht gehen zu können, liegt aber sicher auf Platz 6.

Bereits in Runde 3 steht die erste Überrundung an. Saupe, aus der Box kommend, stellt sich bei der Anfahrt auf Kurve 4 ganz innen an, um Wilke und Roland Rauch vorbei zu lassen, dann durchfährt er die Kurve und nach ganz außen um auch Kreuzer innen vorbei zu lassen. Der ist jedoch schon zu dicht dran und schubst Saupe zum 2. Mal in einen Dreher. Kreuzer hat Glück, dieser Unfall kostet ihn keine Position, er kann seinen 3. Platz halten.

Währenddessen versucht Hackmann an Schulz vorbei zu kommen. Schulz fährt zu diesem Zeitpunkt deutlich langsamer als Hackmann könnte, doch immer dann, wenn sich die Chance für ein Überholmanöver anbannt, macht Hackmann einen Fehler. In Runde 5 kann er dann endlich auf der Zielgeraden außen vorbeigehen und liegt somit auf Platz 4. In der selben Runde verliert Scheurer seine 6. Position an Manuel Rauch. Der hatte sich in den letzten 2 Runden an Scheurer herangearbeitet und erntet ausgangs Kurve 2 die Früchte seiner Arbeit.

Nach 7 Runden geht Andreas Wilke als erster über die Linie, ein sauberer und verdienter Sieg. Er bleibt als einziger in jeder Runde unter 1:20. Hinter ihm belegen Roland Rauch und Rainer Kreuzer die Plätze 2 und 3. Leider nur Blech für Volker Hackmann, hier wäre sicher mehr drin gewesen.

Die Plätze 5 und 6 belegen Thorsten Schulz und Manuel Rauch.

### Rennen:

Im Qualify scheint Volker Hackmann fest entschlossen seinen Fehler aus dem Sprint wieder gut zu machen, er fährt um eine Sekunde schneller als im Qualify zum Sprint. Es reicht trotzdem nicht, Wilke auf Pole. Trotzdem eigentlich ein Vorteil für Hackmann, denn die erste Kurve geht nach rechts. Die 2. Startreihe teilen sich diesmal Marco Saube und Jens Weimer, Rainer Kreuzer und Roland Rauch stehen dahinter in Reihe 3.

Jetzt klappt es auch besser mit dem Start und wie erwartet kann sich Hackmann vor Wilke einsortieren, dahinter folgt Saube. Weimer und Kreuzer gehen nebeneinander durch die erste Kurve, erst beim Anbremsen auf Kurve 2 hat Weimer das bessere Ende und geht auf Platz 4. Roland Rauch direkt dahinter auf Platz 6. Hackmann gibt vorne gleich richtig Gas und kann gleich in der ersten Runde einen Abstand von einer Sekunde herausfahren.

In Runde 3 versucht Roland Rauch auf der Zielgeraden aussen an Kreuzer vorbei zu gehen, muss jedoch eingangs Kurve 1 wieder zurück stecken. In Runde 4 beim Anbremsen auf die 2. Haarnadel scheint er dann seinen Anbremspunkt zu verschlafen und zieht nach innen, um nicht auf Kreuzer aufzulaufen. Dabei kommt er auf die Curbs, rutscht dabei geringfügig nach außen und stupst Kreuzer an. Kreuzer dreht sich ins Grün, Roland Rauch kommt am Streckenrand zum Stehen und wartet, ganz Gentleman, bis sich Kreuzer wieder eingeordnet hat, bevor er sein Rennen fortsetzt.

Inzwischen ist Manuel Rauch aber schon an den beiden vorbei gegangen, Kreuzer verliert somit seinen 5. Platz. Manuel Rauch kann sich nicht lange freuen, in Runde 6 geht ihm in Kurve 6 die Strecke aus und das Duo aus Kreuzer und Roland Rauch ist wieder vorbei.

In Runde 8 steht die erste Übereinnung an, der K&T Jaguar

von Chladek taucht vor Hackmann auf. Der Jaguar macht zwar Platz, für Hackmann aber anscheinend nicht weit und schnell genug, er bekommt einen Stoss und überschlägt sich darauf hin ausgangs der 1. Haarnadel. Hackmann muss, durch den Wagen von Chladek blockiert, hilflos mit ansehen wie Wilke an beiden vorbeigeht und somit die Führung übernimmt. Beim Vorbeifahren an dem stehenden Wagen kommt dann Saube noch ins Schleudern, muss den langen Weg durch den Kies nehmen und verliert seinen 3. Platz an Weimer.

dem Konzept bringen. Auch wenn der zu Übereinnung, in diesem Fall Kogler, mit ein bisschen Streifen dazu überredet werden muss, seine Linie zu halten. Hackmann lernt und benutzt selbiges Streifen ein paar Runden später als Chladek zu früh nach innen zieht.

In Runde 17 bremst sich Hackmann an Wilke heran, wird dabei zu weit nach außen getrieben, seine rechten Reifen kommen auf den Sand und er kreiselt in die Reifenstapel. Mit verbeulter linker



In den nächsten Runden zeichnet sich folgendes Bild: Vorne gibt Wilke den Ton an, Hackmann ist mit weniger als einer Sekunde Abstand dicht dran. Auf Platz 4 fährt Saube, in Verfolgung das Duo Kreuzer-Rauch. Weimer hängt auf Platz 3 in der Luft, er hat jeweils 6 Sekunden Platz nach hinten und vorne.

In der 13. Runde wird Roland Rauch ungeduldig, zu greifbar nahe scheint Saube auf Platz 4. Er versucht bereits vor der 1. Haarnadel an Kreuzer vorbei zu gehen, doch erst in den schnellen Kurven 7, 8 und 9 gelingt es ihm neben Kreuzer zu fahren.

Auch Hackmann möchte wohl gerne an Wilke vorbei gehen, der macht jedoch keinen Fehler und lässt sich auch von Übereinnungen nicht aus

Seite kommt er wieder auf die Strecke zurück. 3 Runden später gibt er nach einem Dreher an der selben Stelle, an 2ter Position liegend, das Rennen auf.

In der Zwischenzeit machen auch andere Ausflüge. Kogler, Platz 10, bremst sich frühzeitig ein, um die auf Platz 3 und 4 liegenden Weimer und Saube vorbei zu lassen. Weimer ist überrascht und schiebt Kogler dermaßen an, dass dieser von Kurve 3 bis zur Mauer in Kurve 4 segelt und dort einschlägt. An dieser Stelle ist das Grün eigentlich sehr breit. Weimer kommt selber aufs Gras und verliert dadurch seinen 3. Platz an Saube, der ein paar Runden später, durch die Aufgabe von Hackmann, auch gleich Platz 2 erbt. Weimer kommt zwischen Kreuzer und Roland Rauch wieder auf die Strecke.

Er liegt somit auf Platz 4 nach dem Ausfall von Hackmann. Manuel Rauch liegt nun auf Platz 6.

In Runde 18 dreht sich Scheurer (Platz 9) in der ersten Haarnadel,



**Überrundung einmal anders:  
Kogler, Rauch und Saue gehen 3-wide in die Haarnadel**

sein Wagen scheint zu übersteuern, so ein Dreher war ihm bereits eine Runde zuvor in der anderen Haarnadel passiert. Weimer kann ausweichen, verliert aber beim beschleunigen das Heck und Kreuzer geht auf Platz 4 vor.

In Runde 21 wird der Wagen von Scheurer zur Box geschleppt. Die Corona-Crew stürzt sich sofort über den Jaguar, es ist jedoch nichts mehr zu retten. Schwere Schäden an Seite und Dach, ein Leck im Kühler, der Motor läuft nicht mehr rund, noch dazu ein fehlender erster Gang, Scheurer muss aufgeben.

In Runde 22 hat sich Roland Rauch ganz dicht an Saue heran gearbeitet und versucht ein Lücke zum Überholen zu finden. Ausgangs der 2. Haarnadel berühren sich die 2 fast, Roland Rauch in seiner gewohnt aggressiven Art möchte unbedingt auf Platz 2 nach vorne gehen. Eine Runde später kommt Saue in der ersten Haarnadel ins Rutschen, doch es reicht wieder nicht für Roland Rauch um an dem Sauber von Saue vorbei zu kommen.

10 Runden vor Schluss führt Wilke mit deutlichen Vorsprung (20 Sekunden) vor den 2 Kampfhähnen Saue und Roland Rauch. Auf Platz 4 liegt Kreuzer, auf Platz 5 Weimer, jeweils 5 Sekunden dahinter. Platz 6 hält Manuel Rauch mit 20 Sekunden Abstand nach vorne und fast 40 Sekunden nach hinten.

In Runde 25 bringt Roland Rauch wohl den spektakulärsten Versuch doch noch an Saue vorbei zu gehen. Die beiden laufen vor der 1. Haarnadel auf Kogler auf, der macht auch ganz brav nach links

Platz, Saue geht innen daneben. Für Rauch ist die Lücke zwischen den beiden groß genug, er stellt sich dazwischen. 3-wide geht's also auf die Haarnadel zu, Kogler steckt als erster zurück. Rauch ist noch immer gleich auf mit Saue, dann kommt er jedoch aufs Gras und muss sogar Kogler wieder vorbeilassen bevor er auf die Strecke zurückfindet. Ab diesem Zeitpunkt schafft es Roland Rauch nicht mehr die Lücke zu Saue zu fahren.

In der vorletzten Runde läuft Kreuzer dann auf Kogler auf, der macht wieder brav Platz. Kreuzer geht nach innen, ist für die folgende Kurve aber zu schnell und verabschiedet sich in die Mauer.

Dies kostet ihm seinen 4. Platz, denn gerade als er zurück auf die Strecke fährt, geht Weimer vorbei. Kreuzer gelingt es mit dem beschädigten Wagen nicht mehr den verloren Platz gut zu machen.

Somit endet nach 34 Runden ein spannendes Rennen mit Andreas Wilke auf 1, Marco Saue auf 2 und Roland Rauch auf 3. Platz 4 belegt Jens Weimer, Platz 5 für Rainer Kreuzer und Platz 6 geht an Manuel Rauch. Die ersten 5 bleiben in der selben Runde, ein Beweis für den guten Rennspeed der Spitze, 10 Fahrer sehen das Ziel, auch das ein guter Punkt für die Qualität der Serie.

### Stimmen zum Rennen:

Marco Saue: Zum ersten Mal seit langem wieder ne \*wirklich\* gute Rennpace. Nur zum Sprint sag ich mal nix, außer dass sich Guru (Rainer Kreuzer, Anm.d.R) zum Schämen in die Ecke stellen sollte...

Rainer Kreuzer: Wenn dir eine Entschuldigung nicht reicht, sag Bescheid. Trödel nicht rum beim Start und gib Stoff, dann komm ich gar nicht an dich ran.

Wolfgang Kogler: Also mein Ziel waren die Top 10. Als 9ter muss ich total zufrieden sein. Für mein erstes volles Rennen in dieser Serie bin ich überrascht wie schön es ist, sich mit diesem PS-Monster in ein Duell einzulassen.



**Tabellenführer GRRL Championship:  
Andreas Wilke, BRD Sauber #83**

# Rauch holt sich den Titel

## 9. Lauf der GRRL Endurance Series auf dem Norisring

Der 9. Lauf der GRRL Endurance Series fand auf dem äußerst kurzen Stadtkurs des Norisrings in Nürnberg statt. Die Strecke weist zwei extrem enge Haarnadelkurven auf und ist zudem stark wellig. Für die Fahrer sollten die 150 Runden also eine enorme Herausforderung werden.

All das schreckte die Fahrer aber nicht ab. So war bei der Teilnehmerzahl sogar ein leichter Zuwachs gegenüber dem Road Atlanta Rennen zu verzeichnen. So ging der bereits als verschollen geglaubte Andreas Kröger nach 5 Rennen Pause wieder an den Start. Zudem konnte die Endurance Series mit Wolfgang Kogler und Patrik Götzmann auch zwei Rookies begrüßen. Und auch wenn Günther Chladek bereits in Road Atlanta im Fahrerlager gesehen wurde, fuhr er am Norisring das erste Mal in die Wertung.

Im Qualifying knackte Roland Rauch mit seinem Milka Mazda als Einziger die 45 Sekunden Marke und holte sich mit 0:44.961 die Pole Position. Marco Saupe im Martini Toyota kam mit 0:45.628 auf Platz 2 vor Jörg Kormany im ATI Jaguar. Mit einem gequetschten Daumen stark gehandicapt musste

Rainer Kreuzer antreten. Ist er sonst immer für einen Platz in der ersten Reihe gut, reichte es diesmal nur für Platz 4.

So ging Kreuzer dann auch etwas übermotiviert ins Rennen. Nach dem er bereits in der ersten Spitzkehre Kormany von hinten anschob, geriet er dann bei der zweiten 180 Grad Kurve auch noch mit Gil Ritter aneinander. Beide warf dieser Vorfall weit zurück. Ritter musste fortan mit lädiertem Motor dem Feld hinterherfahren. Aber auch Kreuzer ging es im weiteren Verlauf nicht besser. Nach einem erneuten Unfall musste er sein Auto nach 102 Runden in der Box abstellen.

Rauch nutzte hingegen seine gute Startposition optimal und setzte sich gleich zu Beginn vom Feld ab. Saupe konnte den Speed nicht ganz mitgehen, etablierte sich aber auf P2. Mike Kadlcak wäre eigentlich von P5 ins Rennen gegangen. Allerdings fuhr er im Anschluss an seine schnelle Runde zu schnell in die Box und wurde dafür mit der Versetzung ans Ende des Feldes durch die Rennleitung bestraft. Kadlcak kam jedoch gut durch die Startunfälle, so dass er schnell Anschluss an die Spitze fand und

fortan Druck auf Saupe machen konnte. Nachdem sich beide über viele Runden einen spannenden Zweikamp lieferten, konnte sich Kadlcak letztendlich durchsetzen und sich auf P2 an die Verfolgung des Spitzenreiters machen.

Dirk Wilke, dessen Team seinen Jaguar nicht rechtzeitig startklar bekommen hatte und der deshalb die Quali auslassen musste, war zur Rennmitte schon auf P6 vorgefahren. Die Rookies hingegen mussten viel Lehrgeld bezahlen und waren entweder gar nicht mehr oder mit nur noch mit stark verbeulten Autos dabei.

Im letzten Drittel gab es dann noch mal eine Reihe von Ausfällen. So mussten Jörg Kormany, Nils Herbstrieth und Andreas Kröger wegen technischer Defekte bzw. Unfällen das Rennen aufgeben.

Auch Rauch ereilte ca. 50 Runden vor Schluss der Fehlerteufel, als er einen Gang verlor. So konnte Kadlcak noch einmal dicht an Rauch ranfahren. Am Ende hieß der Sieger dann aber wie so oft Roland Rauch.

Rauch sicherte sich mit diesem Erfolg auch den vorzeitigen Titelgewinn in der Endurance Series. Saupe ist es nun nicht mehr möglich, Rauch einzuholen. Saupe hat aber seinerseits soviel Vorsprung auf P3, dass ihm der 2. Platz in der Gesamtwertung nicht mehr zu nehmen ist. Spannend bleibt jedoch der Kampf um Platz 3. Hier hat sich Wilke mit 40 Punkten Vorsprung vor Kreuzer geschoben. Wenn es ihm gelingt, beim letzten Rennen mindestens Platz 4 zu erreichen, kann ihm der 3. Platz auch nicht mehr genommen werden.

Am 5. Dezember beschließt die GRRL Endurance Series dann mit den "GRRL N2003 Farewell 500" in Road America ihre Saison. Alle Informationen zu diesem Rennen gibt es in dieser Ausgabe oder im VR Forum.

*Gil Ritter*



# Reinhold, Kniest und Marx siegen überlegen in Rouen

## 6. Saisonlauf des GGPLC JRC, JCC und JSC in Rouen

Das sechste Rennwochenende des German GPL Championship sollte erneut mit drei spannenden Rennen aufwarten. Im Jochen Rindt Cup konnte sich Gastfahrer Oliver Reinhold im BRM, der seinen Teamkollegen Marco Saupe vertrat, durchsetzen.

Eugster die Führung. In der Haarnadelkurve kam es zu einer Massenkarambolage, in die Tobias Walter, Mick Chapman, Stefan Gawol, Mike Schneider, Markus Schreiner und Uwe Weinhardt verwickelt waren.

Im Jim Clark Cup am Sonntagmorgen gingen 13 Fahrer ins Rennen, die beiden Fahrer aus dem Hause Eagle Kulha und Stiepel mussten aber letztendlich aufgrund von technischen Problemen auf einen Start verzichten.



*RC: Eugster kommt von der Strecke ab, Reinhold zieht vorbei*

Oliver Reinhold musste sich im Jim Clark Cup, seinem eigentlichen Cup, aber dem Brabham Piloten Robert Kniest geschlagen geben. Im Jacke Stewart Cup konnte Honda-Pilot Patrick Marx den Sieg holen.

Vorne konnte Fredy Eugster die Führung bis zur 8.Runde halten, doch Ende der langen Geraden attackierte Reinhold ihn. Eugster bremste zu spät, musste ins Gras und Reinhold und Wilke durchschlüpfen lassen. Reinhold konnte am Ende eine komfortable Führung nach Hause fahren, Andreas Wilke, Fredy Eugster (alle drei BRM), Martin Engel (Eagle), Tobias Walter (Cooper) und Markus Schreiner (Lotus) landeten auf den Plätzen.



*JCC: ...und Kniest gewinnt, wenn auch nur knapp*

Am Samstagabend gingen im JRC 14 Fahrer an den Start. Die Pole Position sicherte sich Andreas Wilke, doch gleich nach dem Start übernahm sein Teamkollege

Kniest konnte die Situation ausnutzen, in Führung gehen und einen knappen Vorsprung vor Reinhold bis ins Ziel retten. Scharf (Ferrari), Klement (Brabham) und Andreas Wöhlk (Ferrari) belegten die Plätze. Im Jackie Stewart Cup kam es am Sonntagabend aufgrund von Serverproblemen zu einem verspäteten Start. In der allerletzten Runde streikte der Server erneut, doch man entschied sich das Rennen nach 17 von 18 Runden zu werten. Die Honda-Piloten Patrick Marx und Moritz Kranz konnten hier einen Doppelsieg herausfahren, dritter wurde Gaststarter Andreas Wilke im BRM. Die beiden Eagle-Fahrer Engel und Bram kamen auf die Plätze vier und fünf.  
*Steffen Piplat*



*JCC: Reinhold dreht sich, Kniest naht...*



# ROAD AMERICA 500

Three years of finest  
road racing with  
N2003 draw to a close.



## Virtual Racing e.V.

presents

# The GRRL N2003 Farewell 500 at Road America

Arrangement & design by Leml ©



## December 05. 2005



# GRRL N2003 Farewell 500

## 3 Jahre GRRL Road Racing mit N2003 in gehen zu Ende.

**Am 05.12.2005 feiert die GRRL großes Saisonfinale. Damit gehen 3 Jahre Road Racing mit Nascar Racing 2003 zu Ende. Die Farewell 500 sollen dabei noch einmal einen würdigen Abschluss bilden. Alle GRRL Piloten der letzten 3 Jahre sind herzlich eingeladen.**

### 3 Jahre GRRL mit N2003

Anfang 2003 wurde die GRRL als Sektion der GNL gegründet. Sie sollten den Road Racern, die mit den hauptsächlich auf Ovalen ausgetragenen anderen Ligen der GNL nicht so viel anfangen konnten, eine eigene Plattform geben. Schließlich bot Nascar Racing 2003 die Möglichkeit eines sauberen Online Rennbetriebes mit bis zu 40 Fahrern. Gefahren wurde in 2 Grids, der Challenge und dem Cup. Dabei wurden 2003 noch die Cup Physik und die Cup Chassis benutzt.

2004 gab es dann eine größere Änderung. Das Project Wildfire veröffentlichte ihren Trans-Am Mod, der die in N2003 eingebaute TA Physik nutzte. Statt der behäbigen Cup Cars rollten jetzt Viper, Mustang und Co über die Pisten. Der Cup wurde durch die Trophy abgelöst, die jeweils 4 Rennen zu einem Zyklus zusammenfasste.

In diesem Jahr fand erneut ein Wechsel bei den Fahrzeugen statt. Das Team Redline veröffentlichte ihren GTP Mod, der eine eigene Physik mitbrachte. Gefahren wurde jetzt mit Sportwagen Prototypen der späten 80er Jahre a la Sauber C9 und Jaguar XJR-9. Die Trophy wurde durch die Endurance Series abgelöst.

Allerdings scheint die Zeit von Road Racing mit N2003 dem Ende entgegen zu gehen. Schon anfangs der Saison hatte die GRRL mit der starken Konkurrenz von GTR zu kämpfen. Dazu kamen dann noch LFS S2, rFactor und GTL. Die Alternativen an zeitgemäßen und qualitativ hochwertigen Simulationen im Road Racing Bereich ist so groß geworden, dass die GRRL mit stark sinkenden Fahrerzahlen zu kämpfen hat. Aufgrund dieser Situation und da für das Jahr 2006 kein neuer hochwertiger Mod für N2003 ins Haus steht, hat sich die Leitung der GRRL dazu entschlossen, den Ligabetrieb 2006 erst einmal auszusetzen. Die GRRL wird wieder aktiv, wenn Papyrus Erben, das Entwicklungsstudio First, mit Ihrem neuen Produkt auf den Markt kommt. Allerdings wird es wohl zur Überbrückung noch einige Sonderevents mit N2003 mit den verschiedenen Mods geben.

### The GRRL N2003 Farewell 500

Den Abschluss von 3 Jahren GRRL Ligabetrieb mit Nascar Racing 2003 unter dem Dach der VR soll aber noch einmal ein Event der Extraklasse bilden. Dazu wurde wohl einer der besten Rennstrecken der Welt ausgesucht, Road America. Diese Strecke ist vor wenigen Wochen in einer nagelneuen Version für N2003 erschienen. Diese Version bietet eine opulente Grafik und ist noch dichter am Original. Gebaut wurde diese Version von Krister Bertilsson und Jarkko Kauppi von Hillcrest Racing.

Hier die wichtigsten Daten zum Rennen:

#### Rennen

Datum: 05.12.2005  
Train Start: 19:00 Uhr  
Quali Start: 20:10 Uhr

#### Offizielles Training

Datum: 28.11.2005  
Train Start: 19:00 Uhr

Eingeladen sind alle aktiven GRRL Piloten beider Grids. Dazu freuen wir uns aber auch über jeden Ex-Fahrer, der in den letzten 3 Jahren an den GRRL Rennen teilgenommen hat. Bei Interesse bitte einfach im Farewell 500 Thread im GRRL Forum melden.

### Road America

Road America gehört mit Sicherheit zu den schönsten Rennstrecken auf unserem Globus, auch wenn sie sicher nicht mehr ganz aktuellen FIA Standards entspricht. Aber gerade das macht ihren Scharm aus und unterscheidet sie von Reißbrettrennstrecken a la Tilke.

Elkhart Lake gehört zu den ältesten Strecken Nordamerikas und feierte dieses Jahr ihr 50-jähriges Bestehen. Sie spielte dabei ursprünglich eine ähnliche Rolle wie Watkins Glen. Die Gegend um den Elkhart Lake in Wisconsin war Anfang der 50er im Sommer



beliebtes Ausflugsziel von "Gentleman Drivern" aus dem Großraum Chicago. So fanden in den Jahren 1950-1952 einige Straßenrennen auf den öffentlichen Straßen rund um den Elkhart Lake statt. Als dann 1953 Pierre Levegh's mit seinem Mercedes-Benz in Le Mans in eine Gruppe Zuschauer am Streckenrand raste, verboten viele der Bundesstaaten, darunter auch Wisconsin, Straßenrennen auf öffentlichen Straßen.

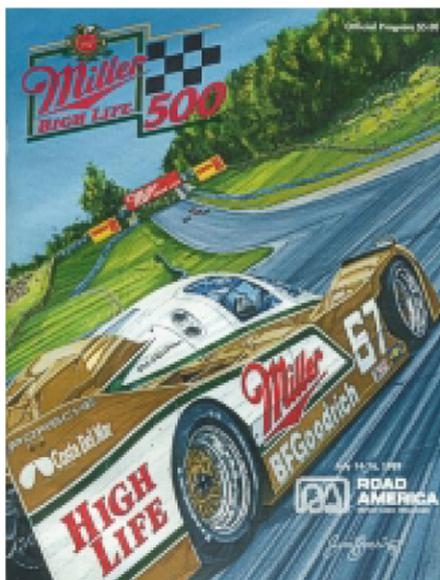
Aus diesem Grund wurde dann 1955 Road America gebaut. Das Projekt stand unter der Leitung von Cliff Tuft und wurde größtenteils von Geldgebern der Chicago Region des SCCA (Spots Car Club of America) finanziert. Im September 55 fand dann das erste Rennen statt.

In den 50er und 60er Jahren fanden zwischen 2 und 3 Rennen pro Jahr auf dem Kurs statt, die durch die Chicago Region des SCCA organisiert wurden. Diese Rennen fanden starken Anklang und zogen viele Zuschauer an. Und obwohl die Strecke eigentlich in einer bevölkerungsarmen Gegend liegt, kamen damals ca. 90% der Zuschauer aus einem Umkreis von 50 Meilen um die Strecke. Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre veränderte sich dann die Situation. Zum Unterhalt der Strecke waren mehr Einnahmen notwendig. So kam es dazu, dass mehr nationale und professionelle Serien Road America als Austragungsort für ihre Rennen in den Kalender aufnahmen.

Von 1966 an fanden in Elkhart Lake auch Rennen der Can-Am Series statt. In den ersten Jahren dieser Series fuhren dort nahezu unreglementierte Sportwagen, die teilweise mehr PS hatten als Formel 1 Fahrzeuge. Erster Sieger war damals Denny Hulme auf einem McLaren M6A Chevrolet. Ab 1977 wurde dann z.B. die Motoren auf 5 Liter Hubraum begrenzt. Gefahren wurde aber immer noch mit einsitzigen Sportwagen. Sieger des letzten Can-Am Rennens in Road America war 1983 John Fitzpatrick mit einem Porsche 956 Turbo.

1979 fand dann das erste IMSA Rennen statt. Ende der 80er, dem Zeitraum also, der Gegenstand des

GTP Mods ist, fuhren in Road America in der IMSA dieselben bzw. vergleichbare Fahrzeuge wie in der World Spotsrscar Championship in Europa. Das letzte Rennen der IMSA auf diesem Kurs, die "500km Road America", fand dann 1993 statt. Sieger war damals der Joest Porsche 962C mit den Fahrern John Winter und Manuel Reuter.



Für die Trans-Am Series ist Road America einer der wichtigsten und traditionsreichsten Strecken im Kalender. Bei der 1966 gegründeten Serie ist das Rennen in Elkhart Lake seit 1970 jedes Jahr im Kalender gewesen und wird das auch nächstes Jahr wieder sein. In diesem Jahr gewann dieses Rennen der Deutsche Klaus Graf vom Rocketsports Team mit einem Jaguar XKR, der dann später auch Meister wurde.

Aber auch der Motorradrennsport fand auf dieser Strecke ein zu Hause. So veranstaltete auch die AMA (American Motorcyclist Association) Rennen in Elkhart Lake. Und die AMA Superbike Series macht auch 2006 wieder Station auf dieser phantastischen Strecke.

Ab 1982 gehörte Road America dann auch zum Kalender der Indy Car Series. Erster Sieger war Hector Rebaque, der als Einziger die kompletten 50 Runden absolvierte. Al Unser war z.B. eine Runde vor Schluss der Sprit ausgegangen. Die erfolgreichsten Indy Car Piloten auf dieser Strecke

mit jeweils 3 Siegen waren Mario (83,84,87) und Michael (90,91,96) Andretti sowie Emerson Fittipaldi (86,88,92).

Nach der Spaltung der Serie blieb Road America weiter im Kalender von CART. Allerdings kämpfte die Serie in den letzten Jahren enorm mit Zuschauerschwund, was sich bei so einer Strecke, die weit abseits der großen Metropolen liegt, auch in starken sinkenden Ticketverkaufszahlen ausdrückte. Im Zuge der Politik, die Champcars zu den Leuten zu bringen, wenn diese nicht zu den Champcars kommen, und unter Sparzwang wurde die Strecke 2005 nicht mehr in den Kalender aufgenommen. Letzter Sieger war 2004 Alex Tagliani.

Neben dem AMA Suzuki Superbike Series Doublehaeder im Juni sind die Road America 500 im August das zweite Toppevent, das im 2006er Kalender von Road America steht. Im Rahmen dieser Veranstaltung starten unter anderem die American LeMans Series, die Trans-Am Series und die Toyota Atlantics.

Das größte Handicap der Strecke ist sicher Ihre Lage. Sie liegt auf der westlichen Seite des Lake Michigan auf halber Strecke zwischen Green Bay und Milwaukee. Es gibt keine größeren Städte in der unmittelbaren Nähe und von den großen Metropolen des Nordens Chicago oder gar Detroit sind es schon etliche Meilen. So braucht man von Chicago mit dem Auto ca. 3 Stunden.

Die Strecke hat sich im Laufe der 50 Jahre natürlich in einigen Punkten verändert. So schrumpfte z.B. die Streckenlänge von 5,3 Meilen auf die heutigen 4,048 Meilen. Das grundlegende Layout der Strecke hat sich jedoch nicht geändert. Sie hat insgesamt 14 Kurven und 3 Highspeed Geraden und zeichnet sich durch viele Höhenunterschiede aus. Der schönste Platz, um ein Wochenende bei einem Road America Rennen zu verbringen, ist mit Sicherheit der Campingplatz innerhalb des "Carousel".

*Gil Ritter*

# Eine Runde Road America mit AchimT

## AchimT gibt Setup Tipps und Fahrhinweise zu Road America HR

Road America HR unterscheidet sich im Wesentlichen optisch von der bisherigen Version.

Unter dem Gesichtspunkt des Setups ist sie eine eher schnelle Strecke, die aber trotzdem Grip braucht. Ich empfehle, den Spoiler so um die 35 zu stellen. Damit hat man noch guten Grip, aber auch schon guten Toppespeed.

Da in RA-HR einige der für die Rundenzeiten wichtigen Kurven lang gezogen sind, empfehle ich ein etwas übersteuerndes Auto und eventuell leicht hecklastigeres Auto (Gewichtsverteilung 50.9 oder leicht darunter), das in diesen Kurven das Ausrichten des Autos am Kurvenende vereinfacht. Grosse Probleme mit der Lenkpräzision wird das nicht verursachen, weil die Kurven in RA-HR keine großen Ansprüche an die Lenkpräzision stellen und mehrfache Richtungswechsel in schneller Abfolge nicht erforderlich sind.

Da einige der wichtigsten Kurven Rechtskurven sind, kann man links vorne etwas mehr Radsturz einstellen - zum Beispiel 2.20 LF und 2.10 RF. Am Hinterrad sollte man -0.20 oder -0.30 versuchen, wenn man hier am Ausgang der langsamen Kurven Grip-Probleme hat.

Zur Unterstützung des Einlenkens und der leicht übersteuernden Gesamtbalance des Autos empfehlen sich für die AR-Bars Werte von beispielsweise 1375 vorne und 325 oder 375 hinten.

Die Bremsbalance sollte man etwas nach hinten verlagern, weil einige Male aus hoher Geschwindigkeit in Kurven hineingebremst werden muss, und man an den Vorderrädern gerne etwas mehr Grip für die seitlichen Manöver übrig haben möchte.

Es empfiehlt sich auch, das Steering Lock in Richtung 'unsensibel' zu verstellen, das erleichtert es, das Auto ruhig zu halten.

### Eine Runde RA

T1R - Anfahrt ganz links, bremsen kurz nachdem man den Beginn der Reifenspuren überfahren hat, etwas frühes Einlenken, denn die Kurve öffnet sich nach hinten ganz leicht, der eigentliche Scheitelpunkt liegt also eher vorne.



Anfahrt auf T1R

Mit dem Herausbeschleunigen nicht zu früh anfangen - wenn man auf dem Gas bleiben kann, ist das besser, als wenn man früh anfängt und dann wieder vom Gas muss. Ich würde die Kurve im dritten Gang durchfahren - es ist allgemein eine gute Idee, wenn man zwei Gänge zur Auswahl hat, den höheren zu probieren, denn dadurch bleibt das Fahrzeug ruhiger beim Beschleunigen, man vermeidet den Ruck beim Herunterschalten und die Beschleunigung ist oftmals gar nicht langsamer. Nimmt man den niedrigeren Gang, empfiehlt es sich auf alle Fälle, das Gas in zwei oder drei kurzen Schritten zu erhöhen und nicht von Anfang an Vollgas zu geben.



Anbremsen zu T2R

T2R - Anfahrt wieder ganz links, sehr frühes Einlenken.

Der Scheitelpunkt liegt eher Eingangs der Kurven, denn sie öffnet sich nach hinten ganz erheblich. Ich empfehle den zweiten Gang. Das Herausbeschleunigen findet wieder in zwei oder drei Stufen statt, wodurch man die Richtung des Autos präzise in Stufen der sich öffnenden Kurve anpassen und optimal herausbeschleunigen kann.

Die folgende Gerade werde ich trotz Knick an der Hügelkuppe als Gerade. Man sollte die Hügelkuppe ziemlich weit rechts überfahren, weil so das Auto beim Herunterbremsen für die langsame T3L ruhiger bleibt. Das Bremsen beginnt kurz bevor man die Reifenspuren erreicht, und man fährt bis auf die rechten Curbs hinaus, bevor man einlenkt. Wenn man schon etwas langsamer ist, sollte man aufhören zu bremsen und eher etwas später einlenken, weil man dadurch das Auto am Kurvenausgang besser nach innen ausrichten kann und nicht gar so weit hinausgetrieben wird.



Durchfahrt T3L

Wenn man recht schnell ist, muss man eher einlenken (das brems auch) und hoffen, dass einen die eigene Geschwindigkeit noch ein bisschen rausträgt - aber nicht zu weit.

Beschleunigen sollte man wieder in zwei oder drei Stufen, sonst wird das Auto hinten schwierig zu kontrollieren.

Für T4L brems man direkt bei Erreichen der Reifenspuren. Auch hier sollte man spät einlenken wenn man schon etwas langsamer ist, und früher wenn man zu schnell ist.

Herausbeschleunigen wieder in drei Stufen, denn das Auto wird beim Beschleunigen hier recht unruhig.



**Ausfahrt T4L**

T5R nimmt man im dritten. Es ist wichtig, früh einzulenken, denn die eigene Geschwindigkeit trägt einen ziemlich weit nach links hinaus. Man sollte hier voll auf dem Gas bleiben können, aber falls nicht, ist ein kurzer Lufte kein Problem. Das ist immer noch schneller als um jeden Preis auf dem Gas zu bleiben und dann Ausgangs der Kurve in Schwierigkeiten zu kommen.



**Bremszone T6L**

In T6L kommt man recht schnell an. Man bremst kurz nach Erreichen der Reifenspuren, und lenkt frühzeitig ein. Wie auch schon in T4L sollte man versuchen, den größten Teil des Richtungswechsels um den langsamen Scheitelpunkt erledigt zu haben, und dann das Auto im Kurvenausgang so geradeaus wie möglich nach rechts hinüber zu bugsieren. Nur so lässt es sich einigermaßen ruhig halten.

In T7R sticht man ziemlich brutal hinein. Da es keine Landmarks gibt, sollte man sich das Replay anschauen, denn hier durchfährt man eine Kurvenkombination mit mehreren Scheitelpunkten. Ausgangs des ersten Teils sollte man ganz rechts sein und dann bei weiterem Bremsen nach links hinausdriften. Wenn man ganz links

ankommt, hat man den langsamsten Abschnitt erreicht. Man bleibt kurz links und fängt dann schon wieder an, aus der Kurvenkombination hinaus zu beschleunigen. Ziel ist es, die rechten Curbs ziemlich früh zu erreichen und an ihnen ein Stück entlangzufahren, bevor man sich zu der linken Curb Eingangs der Gerade hinüberdriften lässt.



**Mutkurve T8R**

T8R fährt man auf der linken davorliegenden Curb an, und bereits kurz nachdem die Curb angefangen hat, zieht man nach rechts. Man muss die rechten Curbs relativ früh berühren, damit man kurvenausgangs links nicht ins Grass kommt. Allerdings ist dies auch eine Mut-Kurve. Man bleibt voll auf dem Gas, am besten, im vierten, und hat bei Erreichen der linken Curbs so um die 187-188 mph drauf. Wenn man's richtig macht, hat man dabei zwar kurz den Eindruck, man würde aus der Kurve getragen, aber wenn man einfach drauf bleibt, passt es letztendlich doch.



**Bremszone T9R**

Für T9R (den Vollgas-Linksknick lassen wir außer Acht) bremst man am besten frühzeitig, kurz nach Erreichen der Reifenspuren. Auch T9R öffnet sich nach hinten hinaus, ist aber nicht sehr harmonisch. Man muss langsam um eine enge Kurve herum, da führt kein Weg vorbei.

Eine Bodenwelle im Kurvenausgang macht die Aufgabe nicht leichter. Am besten versucht man's wieder mit der Drei-Stufen-Technik.

T10L fährt man auf der davor liegenden rechten Curb an, und lenkt frühzeitig und entschieden ein, so dass man die linke Curbs an der Brücke frühzeitig berührt. Dabei geht man, spätestens nachdem man an der Curb ein Stück entlanggefahren ist, vom Gas, denn kurvenausgangs wird das Auto sehr unruhig, wenn man über die rechte Curb hinauskommt.

Wenn's doch passiert, geht man auf Halbgas und versucht so zu tun als wär nix – wenn man das gut macht, kommt man damit durch.



**Ausfahrt T10L**

Die letzte Kurve ist wieder eine von denen, die sich nach hinten öffnet, aber nicht so richtig. Man beschleunigt nach Umfahren des frühen, engen Scheitelpunktes in drei Stufen mit sich öffnendem Lenkradius hinaus, aber so recht rund und flüssig wird's nicht werden, dafür ist der Ausgangsradius nicht geschaffen.

Noch ein kleiner Tip zum Setup. Wenn man beim Gasgeben ein Problem hat, könnten andere Strossdämpfer- oder Federeinstellungen hinten helfen. Camber kann helfen, ist aber nur wahrscheinlich wenn die Probleme in Situationen auftreten, wo auch nennenswerte Querschleunigung herrscht. Gewichtsverlagerung nach hinten kann auch helfen.

Viel Spaß beim GRRL Abschlussrennen 2005!

Text: AchimT  
Bearbeitung: Gil Ritter

(Replay und Setup von Achim in der Fahrerverwaltung erhältlich.)

# Nur die Schokolade fehlt

## Die Virtual Performance Parts Pedalsets im Rückspiegel Test

Stöhnend steht der Postbote vor der Haustür. Das Paket, das er dabei hat, lässt sich nur schwer alleine tragen, so groß ist es. Auch das Gewicht beträgt stattliche 12kg. Das Monstrum wird sogleich ins Computerzimmer gebracht, der erste Teil beginnt: Die Spannung.

Das Klebeband wird entfernt, und gespannt erwartet man einen Blick auf die neuen Pedale aus dem Hause VPP erhaschen zu können, doch da stößt man auf Widerstand. Dieser tritt in Form zahlreicher Styroporchips auf, die das Packet bis in die letzte Ecke auspolstern. Die Suche kann beginnen.

Beim (sehr unterhaltsamen) Wühlen stößt man auf die Pedale, zwei Kufen, zwei Kabel, die Betriebsanleitung, die Rechnung sowie einen Beutel voller Werkzeug. Die Anleitung erklärt Schritt für Schritt jedes Detail zu den Pedalen. Vom Anbringen der Kufen über Einstellungen von Federstärke und Pedalweg bis hin zum Kalibrieren unter Windows lässt das 25 Seiten starke, bilinguale Heftchen (13 Seiten Deutsch, 12 Englisch) keine Frage offen.

zu finden. Auch hier können die Schrauben bequem mit dem beigelegten Werkzeug fixiert werden.

Sind die Kufen angebracht, ist das notwendigste schon erledigt. Die zusammengebaute Pedaleinheit macht nun allein optisch einiges her und erweckt den Eindruck, aus einem noblen Sportwagen ausgebaut worden zu sein. Mitter Edelstahl und schwarzes Metall wechseln sich ab, die roten Gasdruckzylinder heben sich schön davon ab. Alles wirkt wie aus einem Guss und harmoniert optisch perfekt miteinander. Direkt in die Front der Fußablage ist der Schriftzug „Virtual Performance Parts“ eingestanzt, die Pedale selbst zieren die Buchstaben „VPP“. Schick!

Ein erstes „Probetreten“ erzeugt beim Plastikpedal Masochisten Gänsehaut. Es gibt kein Quietschen und Knarren mehr. Das Gefühl ist sehr stark an reale Gegebenheiten angepasst. Das Gas lässt sich durchgängig leicht treten, ebenso die Kupplung. Die Bremse hingegen ist nicht einfach durchgängig gleich stark im Widerstand, sondern pro-

gressiv. Der Druckpunkt ist deutlich zu spüren.

Den meisten werden die Werkseinstellungen wohl nicht zusagen, und genau hier punkten die VPP Pedale. Was beim 08/15

Plastiktreter ein großes Problem

gewesen wäre, ist für die VPP Einheit ein Klacks. Alles Erdenkliche lässt sich verstellen. Die Abstände der Pedale zueinander sind zu klein? Kein Problem, sie werden schnell mit den Inbusschlüsseln gelöst und weiter auseinander erneut befestigt. Genauso lässt sich der Winkel der Pedale anpassen,

sodass sie sich auch aus extrem hohen oder tiefen Sitzpositionen bequem bedienen lassen. Auch der Pedalweg lässt sich fein justieren, sowohl nach vorn als auch nach hinten; nach vorn lässt sich der Weg durch eine Schraube, die auch mit den Schlüsseln zu bedienen ist, schnell anpassen.



**Die Kufen lassen ein Anpassen des Winkels der kompletten Pedaleinheit zu.**

Nach hinten ist es sogar noch leichter. Ein auf einer Schraube angebrachter Gummipuffer lässt sich bequem mit der Hand verstellen – millimetergenau versteht sich. Eine weitere Justierungsmöglichkeit ist die Federstärke. Diese lässt sich auf zwei Arten verstellen. Einmal durch verstellen der Schubstange: Diese Stange ist gewissermaßen die Verbindung zwischen Pedalarm und Druckzylinder. Durch simples Verändern des Anstellwinkels lässt sich die Wirkung dieses Hebels verändern, und damit auch die notwendige Kraft. Vorsicht ist hier allerdings geboten, da beim unvorsichtigen Hantieren mit den U-Scheiben und Muttern leicht ein solches Teil in den Zwischenraum vor dem Pedalarm fallen kann.

**Die 3 Pedal Variante...**



So kann es direkt ans Eingemachte gehen. Die Kufen werden mit Hilfe der beigelegten Inbusschlüssel an der Pedaleinheit angebracht. Hierbei lässt sich sogleich der Winkel für das Fußablageblech bestimmen. 10 Löcher bieten hier reichlich Optionen, die richtige Ausrichtung für seine Sitzposition

**... und die 2er**



Fein einstellen lässt sich die Stärke noch durch Schrauben an der Rückseite der Druckzylinder. Bei der Bremse lässt sich so sogar der Druckpunkt an die individuellen Vorlieben anpassen.

Gemeinsam ist allen Einstellungen, dass sie sich entweder einfach von Hand oder mit Hilfe des mitgelieferten Werkzeugs vornehmen lassen - auch wenn 3 Maulschlüssel verschiedener Größen von VPP empfohlen werden. So gelingt die Tüftelei auch Leuten, die eher zwei linke Hände haben und sich sonst gar nicht für Handwerk begeistern können. Belohnt wird das ganze mit einer diebischen Freude, die sich einstellt, sobald man die richtige Einstellung gefunden hat. Die Pedale passen anschließend wie ein maßgeschneiderter Anzug. Perfekt! Nun geht es ans Eingemachte. Anschließen und Testen der Pedale. Es besteht die Möglichkeit, die Pedale über einen USB-Anschluss anzuschließen. Besitzer eines Logitech DFP oder Logitech Momo Racing können die Pedale direkt an das Lenkrad anschließen. Ganz einfach den jeweiligen Stecker auf der Rückseite der Pedaleinheit einstecken, in den USB oder ins Lenkrad - das war's!

Kalibrieren sollte man die Pedaleinheit mit dem Programm DXTweak. Dies gestaltet sich als extrem einfach. Die Zahlenwerte bei getretenem sowie bei nicht getretenem Pedal werden abgelesen und in ein entsprechendes Feld eingetragen. Anschließend wird noch der Mittelwert gebildet, und fertig!

#### Anpassung der Pedalwinkel



Nun aber auf zum zweiten Teil: Dem Spiel! Die Pedalerie funktioniert mit allen

gängigen Simulationen - von älteren Kalibern wie GPL bis hin zum top aktuellen GTL oder rFactor. Die Pedale werden sofort erkannt und sind anschließend einsatzbereit. Die Erfahrung auf der Strecke kann natürlich nicht beschrieben werden. Die muss jeder für sich selbst erfahren. Verraten sei nur, dass es ein geniales Erlebnis ist. Für ein breites Grinsen während der ersten Runden sollte man sich nicht schämen müssen. Ein Verbessern der alten Bestzeiten sollte ohne weiteres möglich sein, da die



Die Schubstangen, die die Pedalkraft regeln



Die mächtigen Druckzylinder

Präzision unvergleichbar ist und ein feines Dosieren von Gas, Bremse und Kupplung ermöglicht.

Doch was, wenn während der Fahrt plötzlich nichts mehr funktioniert und die Pedale nicht mehr in Ordnung sind? VPP bietet hier eine 3jährige Austausch Garantie, anschließend sind Ersatzteile selbstverständlich immer noch erhältlich.

Auch ansonsten ist der vom Tester bereits häufig beanspruchte Support lobenswert. Schnell und unkompliziert ist hier die treffende Beschreibung. Etwas

funktioniert nicht auf Anhieb oder es gibt Fragen bezüglich Kalibrierung oder Einstellungen? VPP hilft. Die Pedale sind zu weich und lassen sich mit den gegebenen Möglichkeiten nicht ausreichend anpassen? In diesem Falle schickt VPP härtere Ersatzfedern - kostenlos, versteht sich.

Natürlich gibt es gewisse Voraussetzungen, die man erfüllen muss, um mit den Pedalen Spaß zu haben. Die erste und nicht unwichtigste ist ein dicker Geldbeutel. Das 2er Set gibt es für 359€, das 3er für 449€. Hier sollte

noch erwähnt werden, dass sich das 2er Set jederzeit aufrüsten lässt. Diese Kosten stellen gleichzeitig wohl auch den größten Kritikpunkt dar.

Die zweite Voraussetzung ist ein geeigneter Standort für die Pedalen sowie die richtige Bestuhlung. Auf rutschigem Boden wie Parkett finden die Pedale nämlich keinerlei Halt, und auf einem Stuhl mit Rollen drückt man sich eher selbst weg als das Pedal. Ein normaler Esszimmerstuhl mit Füßen statt Rollen schafft hier Abhilfe, um nicht als „Fahrstuhl“ zu enden.

Was bleibt als Fazit? Für den, der es sich finanziell erlauben kann, stellen diese Pedale eine

Möglichkeit dar, das Hobby Simracing noch mehr genießen zu können. Durch die vielen Einstellungsoptionen kommt jeder die perfekte Einstellungen, die sein eigenes Rennsporterlebnis noch weiter vertiefen und optimieren. Der Preis ist der einzige echte Kritikpunkt, doch wer oft kaputte Plastikpedale hat, sollte das Geld auch über kurz oder lang wieder rausbekommen. Der Support verdient auch ein Extralob. So schnell und zuverlässig wurde woanders wohl noch nie geholfen.

Beide Daumen hoch!

Text: Markus Wurm  
Bilder: VPP

# MARX - Man of no words

## 31. Rennen der DOM-2 in Atlanta spannend bis zum Schluss

Das Rennen in Martinsville in der Woche zuvor mußte aufgrund von Bauarbeiten verschoben werden und so trafen sich die Fahrer der DOM2 erst in Atlanta wieder. Eine längere Pause also um sich gebührend auf diesen Kurs vorzubereiten.

Dieser Superspeedway liegt bei Hampton, 25 Meilen südlich von Atlanta. Die Pläne für den Bau lagen schon 1958 in den Schubladen, aber es fehlte das Geld. Erst 1959 waren die erforderlichen 1,8 Millionen Dollar zusammen und der Bau der 1,54 Meilen (2,478 km) langen Strecke dauerte bis 1960. Das Banking in allen Turns beträgt durchgehend 24 Grad. Die Gegengerade entlastet die Fahrer für kurze Zeit mit 5 Grad. Zu jedem Rennen finden sich an die 125.000 Zuschauer ein.

Bisheriger Rekordhalter der 500-Meilen-Rennen war 1995 Dale Earnhardt sen., mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 163 mph (263 km/h) meisterte er die Distanz in 3 Stunden, 3 Minuten und 3 Sekunden.

Mit 21 Fahrern reiste die DOM2-Schar an und schickte ihre Fahrer sofort auf die Strecke. Durch die längere Zwangspause hatte nahezu alle ihre Hausaufgaben gemacht und nur wenige Dreher waren zu verbuchen. In der anschließenden Qualifikation sicherte sich #287-Marx klar die Pole-Position. Knapp dahinter folgte mit 0,097 Sekunden Rückstand #275-Espeter. Mit 0,112 Sekunden Rückstand öffnete #49-Scheid die zweite Startreihe. Mit nur einer glücklichen Runde belegte #295-Pruefer einen guten 7. Platz in der Startaufstellung.

Nach den üblichen Aufwärmrunden ging es dann ins Rennen.

Runde 25. Der Start des Rennens verlief zur Zufriedenheit der Rennleitung äußerst gut und das Fahrerfeld sortierte sich schnell. Doch der erste Sprint ließ das schwarze Gold schnell verschleifen und da keine Rennunterbrechung in Sicht war ließen es die ersten Fahrer ruhiger angehen. Kurz nach der Start-Ziel-Linie drückte sich #324-Heuer in Turn 1 an #508-

Restart doch #524-Bossmann forderte zu viel von seinen neuen kalten Reifen und drehte sich weg. Dabei touchierte er zuerst die Streckenbegrenzung und nahm dann den Weg Richtung Grün. Diesen versperrte aber unwissend der Lapper #584-Goetzmann mit 1,6 Tonnen Stahl und Blech. Durch den derben Einschlag von #524-Bossmann verstarb dessen Motor sofort. Doch für die folgenden Fahrer war es ebenfalls eine Überraschung und es sollte noch weitere Blechschäden geben. Der folgende #275-Espeter wurde noch vom Heck des kreiselnden # 5 2 4 - B o s s m a n n getroffen und # 1 4 - K o r b e l fuhr ihm ins Heck. Ihm wiederum rauschte #413-Jirak ins Heck. Dann folgte #49-Scheid und jener besuchte das Heck vom vorausfahrenden #413-Jirak. Das



Bach inside vorbei und übernahm Platz 10. So einfach wollte er es dem Kontrahenten aber nicht machen und er wollte sich eingangs Turn 3 seine Position zurückholen. Dabei kam er dem Heck von #324-Heuer zu nahe und schickte ihn in einen Dreher. Der Einschlag in die Mauer war heftig und die Mechaniker stellten das Werkzeug für die groben Arbeiten an die Boxenmauer.

Mit einem langen Boxenaufenthalt und 10 Platzverlusten ging #324-Heuer arg beschädigt wieder ins Rennen. Die Unterbrechung nutzen auch alle anderen Fahrer zum Auffrischen.

Runde 30. Gelassen schwenkte der Rennleiter die Green Flag zum

Restart doch #524-Bossmann forderte zu viel von seinen neuen kalten Reifen und drehte sich weg. Dabei touchierte er zuerst die Streckenbegrenzung und nahm dann den Weg Richtung Grün. Diesen versperrte aber unwissend der Lapper #584-Goetzmann mit 1,6 Tonnen Stahl und Blech. Durch den derben Einschlag von #524-Bossmann verstarb dessen Motor sofort. Doch für die folgenden Fahrer war es ebenfalls eine Überraschung und es sollte noch weitere Blechschäden geben. Der folgende #275-Espeter wurde noch vom Heck des kreiselnden # 5 2 4 - B o s s m a n n getroffen und # 1 4 - K o r b e l fuhr ihm ins Heck. Ihm wiederum rauschte #413-Jirak ins Heck. Dann folgte #49-Scheid und jener besuchte das Heck vom vorausfahrenden #413-Jirak. Das Pacecar sammelte das Feld sofort wieder ein während #584-Goetzmann den Service des Tow-Trucks in Anspruch nahm. Doch auch #524-Bossmann verließ nur eine Runde später das Rennen. Die volle (Straf-)Punktzahl für den Restartunfall war anscheinend genug für ihn und sein Team.

Runde 44. Nach dem zurückliegenden Restart hatte sich #413-Jirak in nicht einmal 10 Runden einige Positionen nach vorne gefahren und die Kontrahenten wollten ihn nicht so einfach davonziehen lassen. Ausgangs Turn 4 überforderte er seine Reifen und drehte sich raus. Dabei touchierte er leicht #294-Brockert und schickte nur leicht ihn in die Streckenbegrenzung.

#383-Benson befolgte sofort die Anweisungen des Spotters und folgte #294-Brockert. #14-Korbel holte weit aus und betätigte sich kurzfristig als Rasenmäher. Die noch folgenden Fahrer konnten die Gefahrenstelle sicher passieren während der ausrückende Tow-Truck #413-Jirak vom Grün und aus dem Rennen entfernte.

Runde 57. Wieder nur 10 Runden dauerte die Grünphase bevor die nächste aber auch letzte Yellow Flag das Rennen unterbrach. Das Fahrerfeld hatte sich in zwei Pulks unterteilt und im zweiten Pulk lieferten sich die Fahrer harte Kämpfe um die Positionen. Bei der Anfahrt zu Turn 3 schenken sich #177-Ritter, #263-Neumann und #383-Benson keinen Zentimeter. 3-wide konnte nur zu Problemen führen und so kam es auch, daß #177-Ritter unabsichtlich #263-Neumann berührte und in den outside fahrenden #383-Benson schickte. Während #177-Ritter Glück hatte und seine Fahrt fortsetzte mußten #263-Neumann und #383-Benson mit einem Wallride vorlieb nehmen und die Rennleitung wollte den Zwischenfall als Rennunfall unter Green Flag weiterlaufen lassen.

**PAPYRUS RACING NEWS**

**NASCAR RACING SERIES**

*P Marx Shows Some Muscle At Atlanta*

RACE STANDINGS			
1	#287	P Marx	160.811
2	#949	M Kirchner	23.35
3	#295	U Pruefer	32.81
4	#480	P Krakau	33.95
5	#275	C Espeter	1L
6	#177	G Ritter	1L
7	#263	N Neumann	2L
8	#49	C Scheid	2L
9	#586	S Piplat	2L
10	#294	S Brockert	3L

**HEARTACHE FOR #413**  
M Jirak loses 14 positions en route to a 19th place finish

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

SIERRA

und alle Fahrer konnten nach kurzer Atempause in der Boxengasse ihr Rennen fortsetzen.

Runde 71. An Platz 7 liegend steuerte #508-Bach die Box an und verließ das Rennen ohne Angabe eines Grundes.

Runde 161. Das Rennen lief zu voller Zufriedenheit der Rennleitung

verlor #324-Heuer gegen das Übersteuern und sein Wagen drehte sich weg. Eine Notbremsung rettete ihn vor einem Dreher und die folgenden #605-Brandt und #294-Brockert konnten knapp inside durchgehen. #324-Heuer hingegen mußte dem Vortrieb Richtung Apron nachgeben und landete direkt vor der Boxeneinfahrt. Weitere letzte Arbeiten am Heck brachten erst jetzt die gewünschte Stabilität.



**Restart und dann doch nicht**

Doch der folgende #294-Brockert vermutete schlimmeres und versuchte sich in Turn 3 gleich auf den Apron zu retten. Dies gelang ihm noch, aber mit zu viel Speed kam er in Turn 4 auf die Strecke zurück und drehte sich weg. Nun mußte die Rennleitung doch noch die Yellow Flag ausrufen. Nur kleine Blechschäden waren entstanden

und auch hier und da der Team-Chefs. Nach dem Unfall zu Beginn des Rennens hatte #324-Heuer neben der geringeren Motorleistung vorrangig mit der Stabilität des Wagens zu kämpfen. Jede Runde war ein Kampf gegen über- und untersteuern. In dieser Runde entgingen alle Fahrer knapp einer Yellow Flag, denn in Turn 3

Nach exakt 1 Stunde, 52 Minuten und 3 Sekunden beendete der Rennleiter das Rennen durch die schwarz-weiß-karierte Flagge. Erneut und nicht überraschend sah diese #287-Marx als erster Fahrer. Mit über 23 Sekunden folgte erst #949-Kirchner vor #295-Pruefer mit 32 Sekunden Rückstand. Nicht ganz ging die Strategie von #480-Krakau auf. Der Sprit reichte zwar bis zum Rennende, aber die Reifen bauten eher ab als gewollt. Ein Boxenstop hätte ihn zu weit zurückgeworfen und so nahm er lieber zwei Platzverluste hin und überquerte als glücklicher Vierter die Ziellinie. Einziger Trost dürfte ihm noch die schnellste Runde mit einer 28,488 Sekunden in Runde 65 gewesen sein. Die höchste Platzierung am Rennende gegenüber der Startaufstellung aus der Qualifikation hatten #177-Ritter (+11) und #586-Piplat (+10).

Verfasser: Christian Heuer  
Bilder: [www.tospeed.com](http://www.tospeed.com) / Replay

# Wollenschein 3.Mal erfolgreich

## Alester und Bals auf den Rängen im PC Mittwochsgrid in Anderstorp

aus Schweden: Alex Link

### Rennen 1:

Bei freundlichem Herbstwetter fanden beide Rennen in Anderstorp / Schweden statt. Die Qualifikation verlief sehr spannend. Lediglich Michael Wollenschein auf Pole hatte einen größeren Abstand auf die nachfolgenden Ronny Pietrzak und Christian Ulrich. Position 3 und 4 wurde durch eine Tausendstel Sekunde entschieden. Gridleiter Philipp Hildebrand startete in beiden Rennen als Gaststarter.

Nach dem Start sorgte eine Rangelei in Kurve 1 zwischen Chergo Zelfo und Jan Frischkorn dafür, dass die folgenden Fahrer in mehr oder weniger starke Schwierigkeiten gerieten.

Nach der ersten Runde führte Wollenschein vor Pietrzak, Ulrich, Ole Alester, Martin Bals und Jo Lueg. Zelfo führte die Verfolgergruppe mit Ulrich Doennicke, Ralf Klein und Rico Schwartz an.

Lueg musste sich nach einem Dreher wieder im Mittelfeld einsortieren. Auch Doennicke und Pietrzak erging es nicht besser. Pietrzak verliert fünf Plätze. Auf Position 8 Schwartz, dahinter Frischkorn.

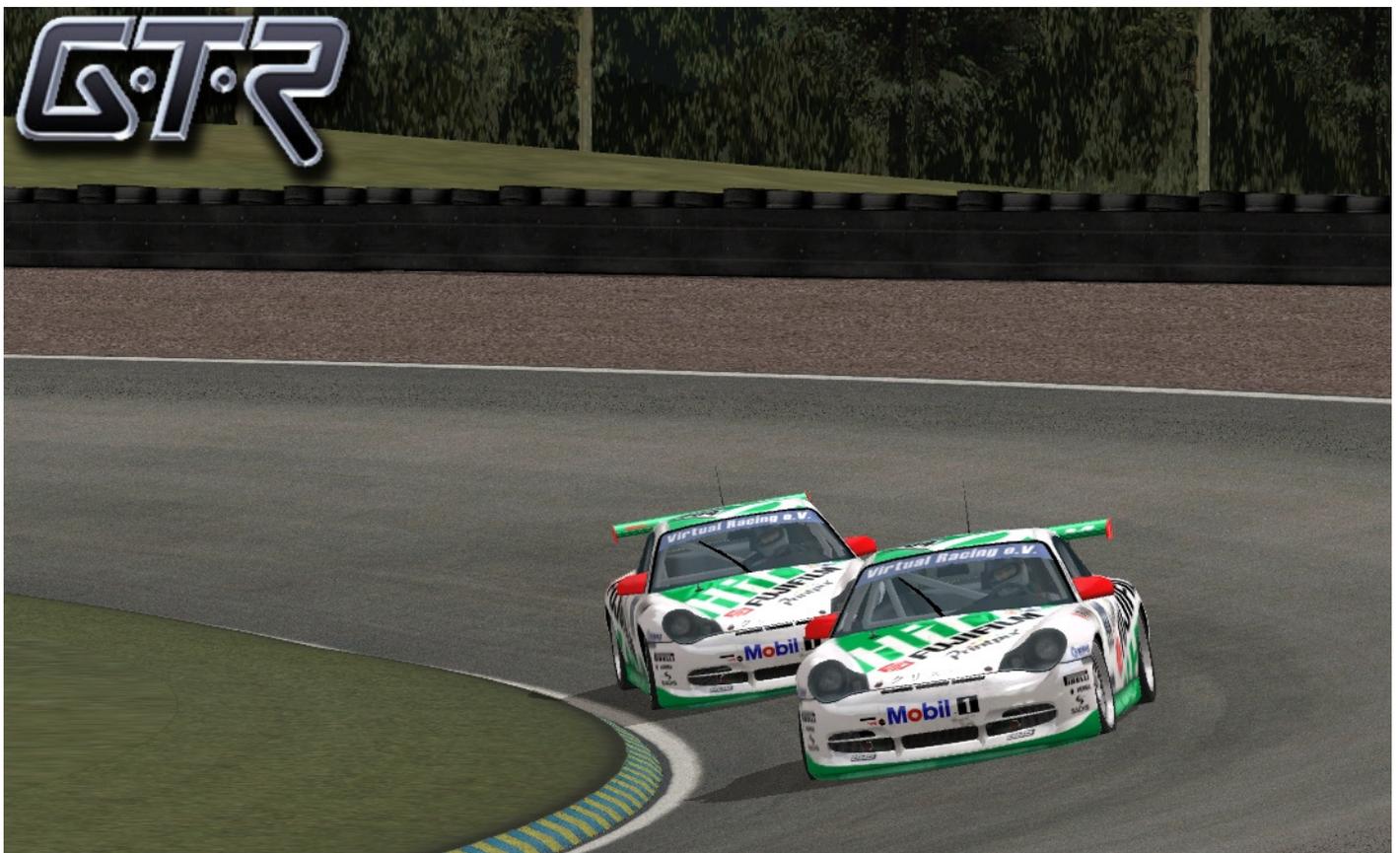
Auch der Zweitplatzierte Ulrich blieb nicht von einem Dreher in Kurve 2 verschont und fand sich auf Platz 12 wieder. Dadurch hatte Wollenschein bereits einen sicheren Vorsprung vor Alester und Bals.

Bals konnte Alester noch attackieren, begnügte sich dann aber mit dem 3. Platz.

Hildebrand, als Letzter gestartet, hatte sich schon auf Position 4 vorgeschoben.

Frischkorn musste das Rennen vorzeitig beenden, da sein Fahrzeug neben Kurve 4 feststeckte. Zelfo verspielte Platz 5 in Kurve 6. Pietrzak und Schwartz profitierten davon. Hildebrand hingegen ließ seinem fahrerischen Können freien Lauf und schaffte es, mit Platz 2, knapp hinter Wollenschein, das Rennen zu beenden.

Zieleinlauf des ersten Rennens: Wollenschein, Hildebrand (ohne Wertung), Alester, Bals.



**Doppelwhopper oder eine Fata Morgana? Im ersten Rennen war Hildebrand (links) im gleichen Wagen wie Wollenschein unterwegs. Wollenschein dominierte das erste Rennen, Hildebrand als Gaststarter zeigte seine außergewöhnliche Klasse.**

# Ulrich nach Donington wieder ganz oben auf dem Podest.

Frischkorn und Klein die Sekundanten im PC Mittwochsgrid in Anderstorp

## Rennen 2:

Das zweite Rennen des Tages begann mit einem ruhigen Start. Nach der ersten Runde führte der Schweizer Ulrich vor Klein, Lueg, Zelfo, Doennicke, Alester und Pietrzak.

Im weiteren Verlauf setzten sich Ulrich und Klein etwas ab. Dahinter ein dicht gedrängtes Feld mit ständigen Positionskämpfen. Lueg hatte alle Hände voll zu tun, um Platz 3 zu halten. Doennicke startete einen Angriff auf Zelfo und hatte Erfolg. Nun attackierte er Lueg in Kurve 4. Beide können die Linie nicht halten und fallen hinter Alester und Zelfo zurück.

Pietrzak verlor seinerseits durch einen Dreher 5 Positionen und sortierte sich auf Platz 12 erneut ein. Wie schon vor wenigen Wochen in Donington nutzte Ulrich seine gute Startposition optimal und baute kontinuierlich seinen Vorsprung an der Spitze aus. Alester hingegen verringerte den Abstand zu Klein und konnte an ihm vorbei ziehen.

Bei einem spannenden Dreikampf zwischen Zelfo, Lueg und Doennicke fiel Zelfo erneut zurück. Hildebrand und Frischkorn überholten Doennicke und nahmen die Positionen 5 und 6 ein. Kurz darauf verlor Lueg Platz 4 an Hildebrand. Allerdings büßte Hildebrand später selbst

Position 4 durch einen Fahrfehler ein und beendete vorzeitig das Rennen.

Kurz vor Rennende noch einmal Dramatik: Alester verbremste sich in Kurve 3 und verschenkte Platz 2. Gleichzeitig überholte Frischkorn Klein. In der letzten Kurve gelang es Link, Platz 4, knapp hinter Klein und hauchdünn vor Doennicke einzunehmen.

Das Ergebnis des 2. Rennens: Ulrich, Frischkorn, Klein

In der Gesamtwertung dürfte Wollenschein die Führung vor Link ausgebaut haben. Das offizielle Rennergebnis steht noch aus.



**Perlenkette.** Der sehr faire und rücksichtsvolle Umgang der Fahrer ermöglichte es, das komplette Rennen teilweise im Zentimeterabstand zu fahren.

Im Bild von links: Hildebrand, Frischkorn, Doennicke, Link, Wollenschein, Zelfo und Bals.

# Marcus Jirak wieder da!

# Marcus Jirak triumphiert!

## PC Dienstagsgrid in Anderstorp (Schweden)

aus Schweden: Andreas Gaida

### Rennen 1:

Marcus Jirak war der Mann der Qualifying-Session, mit einer 1:35.1 setzte er die Maßstäbe und das trotz ordentlichen Strafgewichts. In der Superpole jedoch wollte Jirak zu viel und musste sich auf Platz 3 einfinden. Andreas Gaida holte die Pole Position knapp vor dem Meisterschaftsführenden Jochen Frömel. Mit ansehen durfte sich das zum ersten Mal Gastfahrer Andy Wilke, der von der Rennleitung schon vorab mit 100 kg Strafgewicht versehen wurde und damit zu kämpfen hatte.

Am Start verlor Jirak gleich einige Plätze, da er zu spät losfuhr. In Turn 1 kam es gleich zu einer Rangelei zwischen Tobias Schlottbohm und Olli Happ um Platz 3. Schlottbohm konnte die innere Linie nicht sauber halten und drängte Happ durch die Wiese in die Boxenausfahrt, was der mit hektischer Lichthupe beantwortete. Gaida konnte aus seiner Pole wie bereits in Donington auch dieses Mal kein Kapital schlagen, da er sich schon in Turn 2 verbremste und 4 Positionen einbüßte.

Nach Runde 1 lautete die Top-6: Frömel vor Schlottbohm, Waschowski und Jirak. Dahinter Gaida und Happ. Waschowski verabschiedete sich jedoch in Turn 1 von Runde 2 aus der Führungsgruppe, für ihn sprang

im Ziel nur der 8. Platz hinter Gastfahrer Wilke heraus, der 7. Platz wurde es demnach in der Wertung. Ebenfalls in Runde 2 ging Schlottbohms Weg ins Kies nach einem übereilten Ausbremsmanöver an Frömel in Turn 2.

An der Spitze kam es kurze Zeit später aber zu einem Überholmanöver von Jirak an Frömel, dieser konnte dem Druck von Jirak nicht mehr standhalten, ein packendes Manöver. Jetzt waren die Top-3 der Meisterschaft dicht zusammen. Jirak konnte an der Spitze dem Feld davon fahren, Frömel hielt die Fahrer hinter ihm etwas

genden Torpedos entgehen und die Fahrt auf Platz 2 fortsetzen. Happ und Frömel ritten beide aus, während Frömel nur 2 Plätze abgeben musste, waren es bei Happ ein paar mehr. Frömel drehte sich in der Hektik aber Eingangs Start/Ziel erneut und konnte sich auf Platz 13 wieder reinreihen.

An der Spitze fuhr zu Rennhalbzzeit Jirak vor Gaida, Fürstner, Schlottbohm und Gastfahrer Wilke. Dahinter boten Kriebel und Rauch schöne Duelle gefolgt von Fietz, Marx und LeStrange. Frömel fuhr langsam

nach vorne, Happ konnte ihn schon wieder vor sich sehen. Wenig später kam es in Turn 2 zu einem übermotivierten Ausbremsmanöver von Happ, der seinen ärgsten Meisterschaftskonkurrenten und sich selbst von der Strecke beförderte. Frömel hatte ein hartes Rennen hinter sich, als er auf Platz 16 ins Ziel kam.



auf. Gaida, Happ und Fürstner waren die ersten in der Schlange. In Turn 4 kam es dann zu Rennhalbzzeit zum Überholmanöver von Gaida an Frömel, der aus Turn 5 schlecht herauskam und gleich drohte von Happ auch überholt zu werden. Beim Anbremsen auf Turn 6 kam es zur Berührung zwischen den beiden Meisterschaftsführenden Happ und Frömel. Gaida kann mit viel Glück beiden von hinten anflie-

Im Ziel konnte Jirak seine überlegene Führung in einen Sieg umwandeln. Fürstner konnte kurz vor Schluss noch Gaida überholen, der mit nachlassenden Reifen kämpfte und einen Ausrutscher in seinem Lieblingsturn 2 hatte. Dieser folgte als 3. vor Schlottbohm, Kriebel und Fietz, die im Dreierpack wenige Runden vor Schluss noch an Wilke vorbeigehen konnten.

# Happ gewinnt Rennen Zwei Fürstner wieder auf Zwei PC Dienstagsgrid in Anderstorp (Schweden)

## Rennen 2:

Olli Happ hatte die besten Chancen, nach dem weniger optimalen 1. Lauf, im 2. Lauf mehr zu erreichen. Durch seinen 10. Platz in Rennen 1 wurde er mit einem Start aus der ersten Startreihe belohnt. Auf Pole aber stand Gil Ritter, der durch den Gastfahrer Wilke im ersten Lauf trotz Platz 11 zu der Ehre kam. Der Start klappte relativ gut, bis auf Rauch kamen alle Fahrer gut weg. Fietz und LeStrange verabschiedeten sich gleich in Turn 1, den Rest des Feldes führte Ritter in das 2. Rennen. Anfangs konnte er sich leicht von Happ lösen, der bald von Waschkowski überholt wurde. Dahinter kam es zum Dreikampf zwischen Schlottbohm, Kriebel und Rauch. Hinter diesen folgten Jirak, Gaida, Marx und Frömel. Nach wenigen Runden brachte ein Fehler Schlottbohms das Feld leicht durcheinander. Ausgangs Turn 5 drehte er sich quer über die Strecke weshalb Jirak in die Wiese musste, Rauch musste ebenfalls ausweichen und Gaida konnte alle drei auf einen Schlag überholen. Eine Kurve später kam es zu einer Rangelei zwischen Marx und Jirak, woraufhin Marx geradewegs in die Boxen abbog und sein Rennen beendete. An der Spitze kam es in Runde 4 zum Führungswechsel. Happ kämpfte sich in Turn 4 fair an Ritter vorbei, Kriebel folgte in Turn 5, Gaida in Turn 6. Ritter hatte nicht mehr viel entgegen zu setzen.

Wenig später bremste Gaida Kriebel vor Turn 2 aus, was Jirak auch sofort nutzte, um an Kriebel vorbei zu gehen. Jochen Frömel lag zu diesem Zeitpunkt schon auf Platz 5.

Jirak machte Druck auf Gaida, der aus eigener Kraft aber an Happ nicht mehr heranfahren

Nach einem unsauberen Manöver von Rauch gegen Waschkowski gab dieser entnervt auf, Rauch konnte das Rennen fortführen, Gaida war somit auf Platz 8 vorgekommen.

Bis ins Ziel veränderte sich kaum noch etwas, das Podium war mit Happ, Fürstner und Frömel zementiert.

Dahinter konnte Fietz Kriebel überholen, der im Parallelfly mit Schlottbohm später auch noch in Turn 2 austritt und Platz 6 wegwurf. Schlottbohm ließ kurz vor Schluss seinen Teamkollegen Gaida noch passieren und schenkte ihm wertvolle Punkte für die Meisterschaft.

Das Ziel sah Happ als Gewinner eines

ruhigen Rennens. Dahinter Fürstner, der mit zwei zweiten Plätzen der Punktsieger in Schweden wurde. Frömel auf Platz 3 konnte sein schlechtes Rennergebnis aus Lauf 1 etwas ausgleichen. Fietz kann den 4. Platz nach Hause fahren, dahinter folgt Gaststarter Wilke vor Gaida, Schlottbohm und Ritter.

Die Meisterschaftsführung hat nach wie vor Frömel inne, Happ und Gaida konnten beide Punkte gut machen, wobei Happ sich leicht von Gaida absetzte. Der nächste Lauf würde die lange Version von LeMans werden, für alle Fahrer eine neue Herausforderung.



konnte. So überließ er Jirak den 2. Platz in Turn 1, Jirak freute sich jedoch nur eine Gerade lang über Platz 2. Er flog in Turn 2 ins Kiesbett, das verwirrte Gaida so, dass auch dieser einen Dreher hatte. Kriebel freute sich über den zurück gewonnenen 2. Platz.

Auf Platz 3 lag jetzt kurz Jochen Frömel, bevor ihn Gabriel Fürstner überholte. Dieser machte auch Jagd auf den Zweitplatzierten Kriebel, der später auch von Frömel noch überholt wurde.

Nach zwei Dritteln des Rennens lag Happ vor Fürstner und Frömel. Dahinter folgten Kriebel, Fietz und Schlottbohm. Die Top-10 komplettierten Wilke, Waschkowski, Rauch und Gaida.

# Tobias Schlottbohm siegt überlegen in Le Mans

## PC Dienstagsgrid in Le Mans bot spannendes Rennen

aus Le Mans: Andreas Gaida

### Rennen 1:

Der Mann des Qualifyings in LeMans hieß Tobias Schlottbohm. Sowohl im ersten Qualifying als auch in der Superpole erreichte er die schnellsten Zeiten. Vom 2. Startplatz startete Uwe Kriebel vor Jochen Frömel. Happ und Gaida, auf den Plätzen 2 und 3 in der Meisterschaft, verpatzten das Qualifying. Während Gaida nach einem Dreher nur die 9. schnellste Runde in der Superpole erreichte, verpasste Happ die Qualifikation für die Superpole vollkommen und musste von hinten starten. Hinter Frömel auf Platz 4 stand Gastfahrer Philipp Hildebrandt, der den Start ordentlich verschief und das Feld an sich vorbeiziehen lassen musste. Auf die lange Gerade hinaus führte Schlottbohm das Feld schon mit ordentlichem

Vorsprung an. Dahinter gingen Frömel und Kriebel parallel auf die Gerade, gefolgt von Waschkowski. Etwas Abstand hatte bereits Gaida, der kurz durchs Kies rumpelte. Hinter ihm folgten bereits mit kleinen Abständen zueinander Fürstner, Hildebrandt, Rauch und Happ. Zanker und Ritter legten ihre Porsche bereits in der ersten Runde in verschiedene Kiesbetten. Nach Runde 1 hat Schlottbohm bereits 3 Sekunden Vorsprung auf Frömel. Dieser liegt knapp vor Kriebel, Gaida und Rauch. Fürstner leistete sich gleich zu Beginn von Runde 2 einen Fahrfehler und fiel auf Platz 9 zurück. Ähnlich erging es Waschkowski, der beim Versuch Hildebrandt zu überholen die Kontrolle über sein Auto verlor und dafür sorgte, dass sich beide Fahrzeuge abdrehen. Runde 3 begann Schlottbohm mit erneut größer gewordenem Vorsprung

vor der Vierergruppe Frömel, Kriebel, Gaida und Rauch. Die vier Fahrer trennten nur ca. 2 Sekunden. Dahinter lag schon Happ auf Platz 6 vor Fürstner und Waschkowski. Im Verlauf von Runde 3 wird Frömel von Kriebel überholt. Rauch, der den drei Kampfhähnen vor sich nah folgt verliert beim Anbremsen sein Auto und schlägt in die Wand ein.

In Runde 5 macht Frömel einen Fehler, was Gaida die Möglichkeit gibt, an ihm vorbei zu fahren. Die Top-3 waren nun Schlottbohm mit großem Abstand vor Kriebel und Gaida.

Im vorderen Feld gab es keine Veränderungen mehr, Happ hatte Platz 5 fehlerfrei eingenommen, dahinter lagen Waschkowski, Bühner und Ritter, nachdem Fürstner und Hildebrandt zurück gefallen waren. Das Ziel sah damit Tobias Schlottbohm als überlegener Sieger dieses Rennens.

Start der legendären  
30 Minuten von  
Le Mans



# Roland Rauch wurde Sieger des zweiten Rennens

## PC Dienstagsgrid in Le Mans bot viel für das Eintrittsgeld

### Rennen 2:

Auf Pole für das 2. Rennen stand Roland Rauch. Gabriel Fürstner, der ebenfalls in der ersten Reihe stand, verpennte den Start, was in einem großen Auffahrunfall endete, der das halbe Feld am Start aufhielt. Gut weg kam dagegen Rauch, der vor Hildebrandt und Happ das Feld anführte. Noch in Runde 1 konnte Happ gleich Hildebrandt überholen, Schlottbohm schloss auf Gaida auf und wurde bald von seinem Teamkollegen vorbei gewinkt. Rauch setzte sich derweil an der Spitze von den vier Verfolgern ab.

In Runde drei überholte Schlottbohm auch Hildebrandt und fuhr auf den dritten Platz vor. Hildebrandt hatte nun Gaida im Nacken, der den Gast überholen

konnte. Hildebrandt wehrte sich aber und im folgenden Zweikampf kam es zu einem Dreher von Gaida, bei dem er Hildebrandt touchierte. Dadurch fiel Gaida um einige Plätze zurück auf Platz 8.

Schlottbohm überholte im weiteren Verlauf auch noch Happ und konnte hinter Rauch damit Platz 2 einnehmen. Zu Rennmitte bildeten diese drei Fahrer die Top-3 gefolgt von Frömel, Kriebel und Gaida. Frömel geriet jedoch zunehmend unter Druck von Kriebel, der mit deutlich weniger Gewicht unterwegs war. Nachdem Kriebel in der letzten Runde noch an Frömel vorbei kam, verbremste sich dieser in der zweiten Schikane und raste in die Absperrung. Dieser Unfall ermöglichte es auch Gaida, noch an Frömel vorbei und auf den 5.

Gesamtplatz vorzufahren.

Das Ziel sah dann wie gehabt auch Rauch vor Schlottbohm und Happ. Dahinter lag Kriebel vor Gaida und Waschkowski. Frömel fiel nach seinem Unfall in der letzten Runde noch weiter zurück und musste auch Zanker und Bühner auf den Plätzen 7 und 8 noch vorbei lassen.

Schlottbohm hat dem Rennen seinen Stempel aufgesetzt, ab dem nächsten Rennen darf auch er mit standesgemäßem Gewicht antreten. Frömel hat erneut Boden auf Happ und Gaida eingebüßt. Die Meisterschaft auf den ersten drei Plätzen wird enger, allerdings sind auch nur noch drei Rennen zu fahren. Keiner der drei Fahrer darf sich einen Fehler erlauben, wenn er seine Chancen wahren will.



Fahrer des Tages:  
Tobias Schlottbohm

# Ein Gaststarter deklassiert die Stammfahrer in Atlanta

18. WT SCS-Rennen auf dem Atlanta Motor Speedway in Hampton/Georgia

**Das allererste Rennen, das Martin Thiemt im WT SCS bestritt, gewann er mit einer Runde Vorsprung auf den zweiten Claudio Ferrera. Dabei ging er nicht etwa von der Pole Position ins Rennen, die schnappte sich Conrad Wegener, nein, er startete vom letzten, dem elften Platz und siegte! Die anderen Fahrer schauten zwar nur neidisch zu, wurden dafür aber wieder einmal mit einem Klasse-Rennen, mit nur einer Unterbrechung belohnt.**

Der 22. Oktober war das Datum für das 18. WT-Rennen in Hampton auf dem Atlanta Motor Speedway. Auf diesem, 1997 gründlich renovierten Oval, gaben Martin Kirchner und Martin Thiemt ihr Debüt im Samstag-Cup. Die 1,54 Meilen lange Strecke, mit ihren 24° geneigten Kurven, bot dafür einen idealen Austragungsort.

Die Qualifikation entschied zum vierten Mal hintereinander Conrad Wegener, mit 28.253 Sekunden für sich. Auf dem zweiten Startplatz schaffte es Carsten Scheid, mit 0.191 Sekunden Rückstand. Innen in der zweiten Reihe stand Meistertitel-Anwärter Jörg Kormany, vor Uwe Berger und Claudio Ferrera. Kansas-Sieger Björn Struckmeier konnte aus zeitlichen Gründen nicht am Rennen teilnehmen.

Im Rennen sollten die Fahrer 195 Runden drehen, bei fixem Wetter, was konstante 70° Fahrenheit bei Windstille bedeutete. So machten sich die insgesamt elf Fahrer zum Start bereit und bekamen gegen 15:30 Uhr die grüne Flagge geschwenkt. Scheid startete gewohnt langsam und wurde von Kormany und Ferrera überholt. Die beiden Führenden machten in den ersten Runden viel Tempo, was sich

in der schnellsten Runde von Kormany widerspiegelte. In der dritten Runde fuhr er in 28.741 Sekunden um den Kurs. Eine Runde später setzte er bereits zum ersten Überholversuch an und übernahm in der fünften Runde die Führung. Derweil schlich sich Thiemt vom letzten Platz auf den siebten. Auch Scheid übernahm wieder den dritten Platz von Ferrera.

Kormany zog leicht davon, wurde aber nach gut 15 Runden für seine Reifen mordende Fahrweise bestraft und in der 22. Runde außen von Wegener überholt.

Auch Scheid war mit den Reifen nicht sehr sparsam und ließ nach 28 Runden Ferrera, Berger, Kirchner und Thiemt vorbei, ehe er in der 34. in die Box kam.

Auch Thomas Quella war kurz vorher in der Box, machte aber ein paar Setup-Veränderungen die ihm wohl doch nicht so lagen. Denn eine Runde, nachdem er wieder auf der Strecke war, crashte er in die Mauer und gab später auf. Ein

weiteres unbeendetes Rennen für ihn, obwohl er diesmal hätte weiterfahren können.

Dagegen machte Thiemt ab der 29. Runde Platz um Platz gut. Er schnappte sich Berger, Kirchner und Ferrera. Kormany war nach einem Fast-Dreher in der 38. Runde dran. Plötzlich kreischten alle Struckmeier-Fans als sie ihren Liebling auf der Rennstrecke sahen. Doch was machte der da? Er fuhr für eine halbe Runde auf dem Apron, um dann wieder in die Box zu kommen und zu retieren. Enttäuscht verließen alle Struckmeier-Fans mit lauten Buh-Rufen die Tribünen!

Nach 48 Runden war auch für Wegener Schluss mit lustig. Thiemt übernahm die Führung und zog davon.

Immer mehr Fahrer legten ihren Boxenstopp ein. Nach 50 Runden unter grün, kamen Michael Schubert und Kirchner zum Pitten. Etwas völlig Neues für den DOM2-Fahrer Kirchner.



Steindl löst die einzige Unterbrechung aus



Schubert hatte dabei Glück im Unglück. Als er wieder auf die Strecke wollte, zog sein Wagen nach links und er musste stark abbremsen, um sich nicht zu drehen. Das ging auf die Reifen und kostete Zeit. Kurz danach kamen noch Berger und Kormany.

Ein Schlag ins Gesicht, für alle bis dahin gepitteten Fahrer: Die einzige Caution in Runde 60. Auslöser der Unterbrechung Joe Steindl sagte uns, wie es dazu kam: „Sorry wegen der einen Yellow. Da ist Jörg

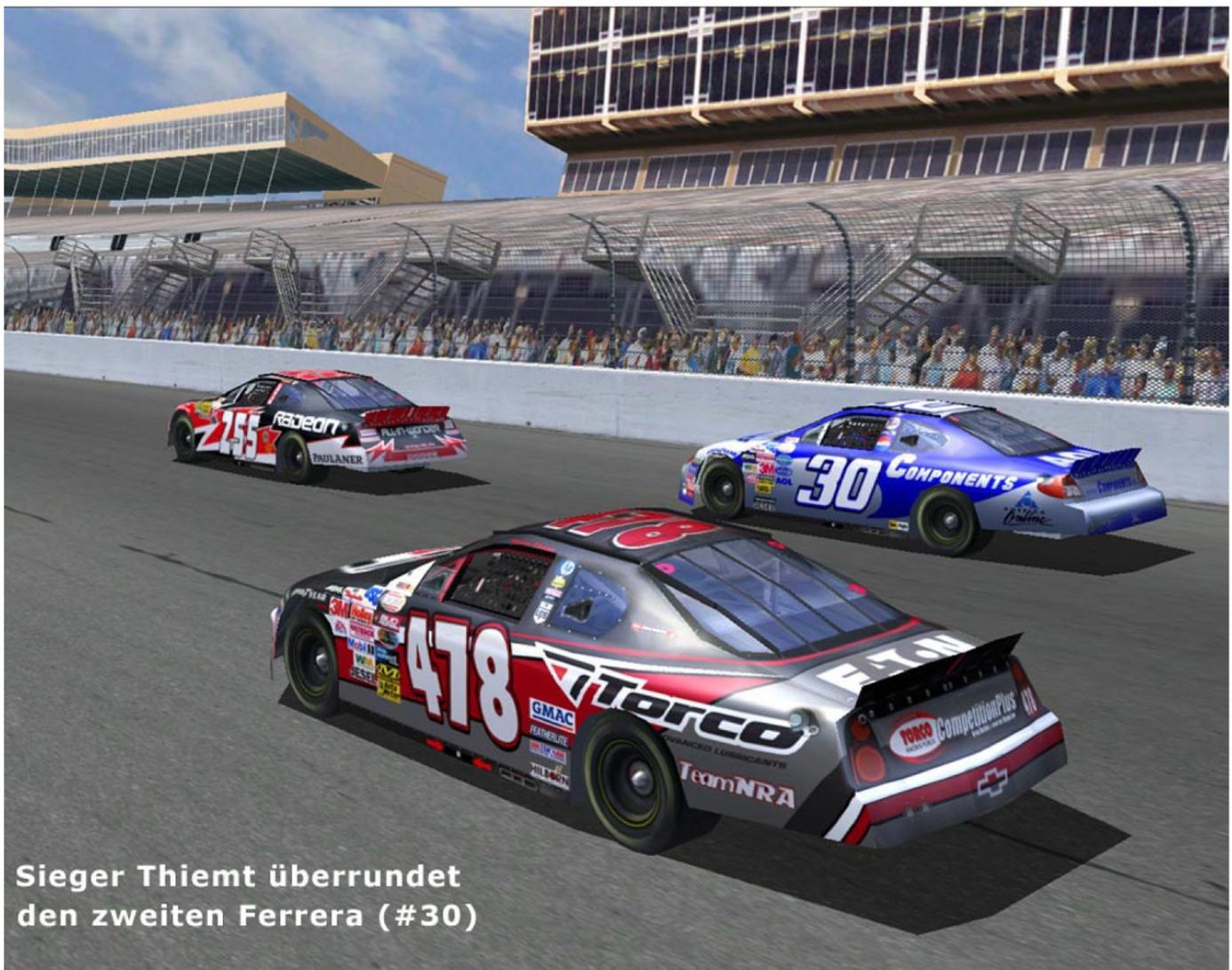
so pfeilschnell näher gekommen - damit hab' ich einfach nicht gerechnet. Ich hab' da voll die Panik bekommen, als ich seinen Wagen plötzlich mit einem Meter Abstand hinter mir hatte und wollte unbedingt einen 3-Wide (mit mir in der Mitte) vermeiden. Bin deswegen am Turn-Exit nach links gezogen, wo mir leider das Heck wegging.“ So blieben nur drei Fahrer, Thiemt, Wegener, Ferrera, in der Lead Lap, weil sie bis dahin noch nicht zum Boxenstop waren. In der Box verlor Wegener seinen zweiten Platz an Ferrera, aufgrund längerer Reparaturarbeiten. Der Restart erfolgte in der 64. Runde. Den gerade verlorenen Platz, holte sich Wegener in Kurve eins zurück und in der 69. Runde übernahm er wieder die Führung. Allerdings nur für 13 Runden, denn dann drehte Thiemt richtig auf und raste erneut davon.

Auch Kirchner machte Plätze gut.

Erst überholte er Stephane Quincampoix, danach Scheid und befand sich nun auf P4.

Nach 95 Runden war das Rennen für Quincampoix gelaufen: „Sorry von mir. Hatte 100 Runden vor Schluss totale Magenkrämpfe bekommen. Keine Ahnung warum, muss an dem Tomatensalat zuvor gelegen haben. Ging jedenfalls nicht mehr, Konzentration war weg. Die anderen 100 Runden haben aber Spaß gemacht. Hatte einige nette Duelle. Ist halt 'ne tolle Strecke!“ So waren noch neun Fahrer im Rennen, wodurch auch nicht mehr viel passierte. Durch die ungünstige Yellowflag in der 60. Runde, hatten aber viele Fahrer Spritprobleme. Auch Kirchner, der sich deshalb für eine Zwei-Stop-Strategie, für die letzten 100 Runden, entschied.

Wegener, auf Ein-Stop, kam in der 128. an die Box, Thiemt eine Runde später. Ferrera übernahm kurz die



**Sieger Thiemt überrundet den zweiten Ferrera (#30)**

Führung und legte zur gleichen Zeit seinen Stop ein.

Bei noch 50 zu fahrenden Runden führte Thiemt mit knapp zehn Sekunden vor Wegener und zirka 18 Sekunden vor Ferrera. Wie sich später herausstellte hatte auch Wegener zu wenig Sprit an Bord. Nach 171 Runden ließ er sich hinter Ferrera fallen, zwei Runden später wurden sie von Thiemt überrundet. 20 Runden vor Schluss, übernahm Scheid den sechsten Platz von Kormany und in der 190. noch P5 von Berger.

Die meisten Plätze machte Sieger Thiemt gut. Von elf auf eins in 195 Runden.

#### Kommentare:

Claudio Ferrera: „Schöne lange Grünstints! Wie nicht anders zu erwarten bei zwölf Mann! Nur eine Yellowflag! Und das Tolle, ich komme mal vor den HPM Jungs an!“

Conrad Wegener: „Grats Martin, echt klasse Leistung. Rennen lief

hatte, Jörg hat mich noch ins Ziel geschoben! Grats Infintiy, heute habt ihr es uns mal gezeigt.“

Martin Kirchner: „Schönes Rennen! Klasse Leistung von Martin Thiemt. Als letzter gestartet, dann im ersten Stint langsam nach vorne gekommen und uns dann alle deklassiert. Für mich kam die Yellow auch sehr ungünstig, nur ein paar Runden nach meinem Stop an der Box. Danach hab ich meine Taktik geändert und bin nur 40-45 Runden pro Stint gefahren, hab dabei auch ordentlich gepusht. Aber ob mit oder ohne Yellow, mehr als der vierte Platz wäre eh nicht drin gewesen. War ein klasse Rennen, immer fair. Daumen für WT SCS“

Carsten Scheid: „Jo, auch mal vor einem HPM'ler ins Ziel gekommen! Bin aber trotzdem nicht schlauer. Habe einiges am Setup verstellt, funzt aber nicht. Musste mal locker zwei Pitstops zuviel einlegen. Daher -3 Laps. Wie peinlich! Hat aber Spaß gemacht.“

Joe Steindl: „Jo, war ein nettes Race mit vielen schönen Überholmanövern. Thx an die Schnellen - sie haben auch toll Platz gemacht, als sie auf abgefahrenen Reifen unterwegs waren. Grats an's Podium - besonders Claudio. Du kämpfst nun ja ganz gewaltig um den Meisterschaftstitel mit.“

Michael Schubert: „War wieder ein schönes Rennen gestern, auch wenn ich erkältungsbedingt ein wenig neben der Spur war (oder immer noch bin). Besonders heftig war es nach dem ersten Boxenstop, als ich erst beim rausfahren einen Quersteher einlege und mich erst wieder auf S/F auf die Strecke zurücktraue. Gab aber zwischendurch ein paar schöne Duelle. Schade war, das mir nur zwei Runden gefehlt haben, um nach der Yellowflag mit einem Stop durchzukommen - und die zwei Runden wären beim ersten Stop nach der Yellowflag noch drin gewesen, da war noch nicht mal die Tanklampe an.“

Kormany führt nun mit 70 Punkten vor Ferrera und 321 Punkten vor Wegener weiterhin die Meisterschaft an.

Aus Atlanta Conrad Wegener



Wegener wird von Kormany ins Ziel geschoben

In der letzten Runde wurde Wegener plötzlich langsamer und rollte auf dem Apron aus. Sein Sprit war alle. Sein Teamkollege Kormany schob ihn aber noch über die Ziellinie, er wurde noch als Dritter gewertet.

Das Rennen gewann souverän Martin Thiemt mit 134 Führungsrunden. Seinen 3. zweiten Platz feierte Claudio Ferrera diese Saison, er hatte schon eine Runde Rückstand. Guter vierter wurde Martin Kirchner (-2Laps) vor Carsten Scheid und Uwe Berger (beide -3Laps). Ein enttäuschender siebter Platz für den weiterhin Meisterschaftsführenden Jörg Kormany. Joe Steindl wurde achter (-7Laps) vor Michael Schubert, der ein sehr unauffälliges Rennen fuhr (-9Laps).

eigentlich gut. Als die einzige Yellow ausgelöst wurde, hatte ich noch für neun Runden Sprit. Im Nachhinein war die Yellowflag nicht nur für die, die schon alle drin waren sch\*\*\*\*\*, sondern auch für mich. Denn so hat der Sprit nicht gereicht. Konnte mich dann entscheiden: Mit vier Runden zu wenig Sprit die gewohnte Speed gehen, oder auf Claudio "warten" (der auch so näher kam). Also auf Claudio gewartet und hinten dran gehängt. Hab mir das zwar anders vorgestellt, dass der Spritverbrauch weniger wird, aber die Anzeige wechselte immer zwischen Splash und None. Ein weiter Stop kam für mich nicht in Frage, hätte zuviel zeit und Plätze gekostet. Drei Runden vor Schluss wollte ich noch an Claudio vorbei. Bei noch einer zu fahrenden war der Sprit alle. Auch wenn es nichts mehr geändert

# Dauerlauf mit Hindernissen

## Kreuzer mit Überraschungssieg im Sprint zum 15. Lauf der GRRL CS

Aus Magny Cours Robert Graf

**Zurück nach Europa, genauer gesagt Frankreich. Mitten in der Landschaft zwischen Dijon und Lyon liegt hier der Circuit de Nevers, eine der modernsten F1 Strecken. Wenn es einen Platz gibt, wo man am wenigsten eine Rennstrecke erwarten würde, dann hier zwischen den Weingärten und kleinen Bauernhöfen, inmitten des französischen Hinterlands. Eine sehr anspruchsvolle Strecke und ein sehr langes Rennen, sollten dem Fahrer mit den wenigsten Ausritten zum Sieg verhelfen. Und diesmal war nicht einmal Andreas "Mr. Perfect" Wilke vor Fehlern gefeit.**

### Sprint:

13 Fahrer hatten sich für dieses Rennen eingetragen, im Qualify konnte sich Roland Rauch vor seinem Erzrivalen Andreas Wilke in der Startaufstellung positionieren, eine 1:25:192 beschert ihm die Pole. Rainer Kreuzer und Marco Saupe teilen sich Startreihe 2. Die ersten 4 trennen nur 0.4 Sekunden, ein spannender Sprint konnte erwartet werden. In Reihe 3 dann Manuel Rauch und Udo Streit.

Das Feld nimmt hinter dem Pacecar Aufstellung, doch schon bei Halbzeit der Aufwärmrunde kracht's. Streit bremst die 180 an, Schulz übersieht's, Graf weicht nach rechts aus, scheurer knallt hinten drauf, ein nettes Durcheinander. Aber alle Wagen bleiben heil und die Ordnung kann wieder hergestellt werden. Nach Fall der grünen Flagge hetzt das Feld das erste mal auf Grande Courbe (so heißt hier die erste Kurve) zu, der Start verläuft hier traumhaft, und die Top 6 sortieren sich nach der Startreihenfolge.

In der Spitzengruppe wird gehetzt, es entstehen 3 Duelle. Vorne Roland Rauch vor Wilke, dann Kreuzer vor Saupe und Manuel

Rauch vor Streit. Am Ende der 2. Runde nimmt Manuel Rauch die Lycee (die Zielschikane) zu optimistisch, produziert einen Dreher und kommt an der Mauer zum Stehen, Streit nutzt dies aus und geht auf Platz 5 vor.



**Wir machen den Weg frei!  
Kreuzer räumt Kroeger aus dem Weg  
Saupe mit Loggenplatz**

In Runde 4 rutscht Hackmann, an 7. Stelle liegend in der 180 in den Kies. Der Wagen steht dort so tief, dass Hackmann das Rennen aufgeben muss. Eine Runde später kommt Scheurer, Platz 11, in der Nürburgring Schikane ins Rutschen und schlägt hart in die Mauer ein. Er versucht noch wieder ins Rennen zurück zu kommen, aber auch sein Rennen wird durch den Kies der folgenden 180 beendet.



**Roland Rauch ohne Grip  
Wilke im freien Flug**

In Runde 6 dann eine rennentscheidende Szene, an der Spitze wird Roland Rauch noch

immer dicht von Wilke bedrängt. In Adelaide setzt sich Wilke innen neben Roland Rauch und es sieht nach einem Sprint zur nächsten Kurve aus. Doch kommt der Jaguar von Rauch auf die Curbs und biegt im rechten Winkel nach rechts ab, direkt in den Sauber von Wilke. Der schlägt dadurch heftig in die rechte Leitplanke ein, der Sauber verstummt nach diesem Einschlag, der Meisterschaftsführende somit aus dem Rennen. Roland Rauch kann weiter fahren, liegt jetzt auf Position 5. Die Führung übernimmt Kreuzer, dicht gefolgt von

Saupe.

Gleich danach ein Synchronausritt in der Nürburgring Schikane. Zuerst dreht sich Streit raus, Manuel Rauch geht somit auf den 3. Platz vor, dahinter kommt auch der gerade wieder auf die Strecke gekommene Roland Rauch ins Rutschen und dreht sich. Roland Rauch kommt schneller wieder zurück und übernimmt Platz 4.

Durch den Ausfall von Wilke erbt Kogler im Stiegl Sauber den 6. Platz.

In Runde 7 kann Schulz endlich an Kogler vorbei gehen und Platz 6 übernehmen, er hatte Kogler praktisch seit dem Start verfolgt.

Am Beginn der letzten Runde versuchen 2 Fahrer noch eine Position gut zu machen. Roland Rauch möchte gerne seinen Bruder

vom Podest stoßen, scheint sich aber durch einen Fahrfehler eine Runde zuvor zu weit von ihm entfernt zu haben. Aber wer Roland Rauch kennt, weiß dass das Wort "aufgeben" in dessen Sprachschatz nicht existiert und bereits bei der Anfahrt auf Adelaide ist er wieder dran. Und prompt macht Manuel in der 180 einen Fehler, den Roland sofort ausnutzt und nach vorne geht.

Vorne heißt das Duell Kreutzer gegen Saupe. Saupe hängt seit Beginn hinter Kreutzer und zeigt sich immer wieder in den Rückspiegeln, kann aber nicht vorbeigehen. Am Beginn der letzten Runde laufen beide auf Kroeger auf, der auf der langen Geraden auch gleich Platz nach rechts macht. Kreutzer möchte nach links ziehen, sein Spotter meldet Saupe aber schon gleich auf, leider eine Fehleinschätzung. Somit zuckt Kreutzer wieder nach rechts, dort ist aber immer noch Kroeger in der Spur und Kreutzer stupst ihn an. Kroeger rutscht ins Gras, Kreutzer zieht es wieder nach links, dort berührt er Saupe und schiebt diesen ebenfalls ins Gras. Während Kroeger noch kreiselt, sind Kreutzer und Saupe wieder auf der Strecke, keine Positionsänderung an der Spitze.

Somit gewinnt nach 10 Runden Rainer Kreutzer vor Marco Saupe und Roland Rauch. Auf den Plätzen folgen Manuel Rauch, Udo Streit und Thorsten Schulz.

### Rennen:

Im Qualify zum Hauptrennen dann großes Staunen. Andreas Wilke auf Pole, wie üblich. Auf Platz 2 Robert Graf mit 3.250 Sekunden Abstand? Anscheinend hatten alle anderen Fahrer entweder verwacht oder verzichtet, nur so lässt sich dieser Startplatz erklären. In Reihe 2 stehen Udo Streit und Manuel Rauch, in Reihe 3 beziehen Marco Saupe und Rainer Kreutzer ihre Startmarkierungen. Roland Rauch gibt vor dem Start noch die Taktik an Graf aus: "Kümmere dich um Wilke, den Rest machen wir!".

Und wieder kracht es in der Einführungsrunde, diesmal geraten Scheurer und Schulz aneinander. Schulz kann weiter, Scheurer muss

jedoch wenden. Er und die hinter ihm fahrenden verlieren dabei so viel Zeit, dass sie als die grüne Flagge fällt, noch in der Lycee Schikane vor Start und Ziel sind. Rauchs Anweisung sollte sich als unnützlich erweisen, den schon beim Start zieht Wilke dermaßen ab, dass Graf bereits in Runde 2 keinen Sichtkontakt mehr hat. Graf noch dazu mit einem schlechten Start, der ermöglicht Streit auf den 3.



Rainer Kreutzer siegt im Sprint, sichtbar knapp vor Marco Saupe

Platz vorzugehen, Manuel Rauch somit auf Platz 4. Beim Anbremsen auf die Adelaide vertut sich Manuel Rauch und muss Kreutzer, Saupe und Roland Rauch passieren lassen, bevor er auf Platz 7 wieder ins Rennen zurück-findet.

Derweil Wilke vorne davon zieht, bildet sich hinter Graf eine schöne Perlen-kette bis nach hinten zu Platz 8. In der Adelaide bremst Kreutzer Saupe aus und geht auf Platz 4 vor. In der Imola Schikane dann ein kleiner Quersteher von Graf, kurze Zeit später wird klar warum, der 3. Gang hat sich verabschiedet. Der Swatch Jaguar von da an mit sichtlich weniger Vortrieb. Ein Umstand der noch größeres Übel herauf beschwören sollte. In der Chateau d'Eau schieben sich die Verfolger hinter Graf zusammen und Saupe und Kreutzer berühren sich. Zuerst sieht es nur für Saupe nach Positionsverlust aus, doch auch Kreutzer

dreht sich und bis die beiden wieder im Rennen sind, geht Rauch an Saupe vorbei, Kreutzer fällt bis auf Platz 8 zurück. Die Reihung: Wilke, Graf, Streit, Roland Rauch, Saupe und Manuel Rauch.

Eingangs Runde 3 hat sich Wilke bereits 12 Sekunden abgesetzt, auf Platz 2 wehrt Graf die härteren Attacken seines Verfolgers Streit ab, die anderen Verfolger im direkten Windschatten. Ausgangs Estoril vor der langen Geraden verliert Graf leicht an Geschwindigkeit, zweifelsohne eine Auswirkung des fehlenden 3. Gangs, Streit ist zu dicht dran und gibt Graf einen Stups, der bleibt noch ohne Folgen. Durch diese Berührung verliert Streit seinerseits Tempo und wird von Roland Rauch angestoßen und diesmal geht's ab.

Streit dreht sich, verpasst Roland Rauch, der ist schon fast vorbei, eine Breitseite, so dass sich dieser in den Kies verabschiedet. Streit steht in der Mitte der Fahrbahn, als Saupe zur Unfallstelle kommt, er trifft Streit voll. Auf den stehenden Wagen von Saupe laufen dann noch Manuel Rauch und Schulz auf, am Ende stehen ausgangs Estoril 5 Wagen im Kies. Kreutzer hat erste Reihe fußfrei, kommt ohne Probleme durch und übernimmt Platz 3. Von den im Kies parkenden



Wagen kommt Roland Rauch auf Platz 4 am schnellsten wieder auf die Strecke. Der Rest sortiert sich erst hinter Platz 7 wieder ein, Schulz kommt nicht mehr, sein Wagen hat den Geist aufgegeben.

Getriebeproblems nicht ausreichend beschleunigen und wird von Roland Rauch angestupst. Diesmal hat Roland Rauch das bessere Ende, er übernimmt Platz 2, während Graf in die Mauer kreiselt. Auch Kreuzer

eingeschlagen, eine verbeulte linke Seite ist die direkte Folge.

In Runde 7 schlägt Kreuzer ausgangs der Nürburgring fast frontal in die Mauer ein, kann aber ohne Positionsverlust weiterfahren, allerdings mit einer schwer verbeulten rechten Seite. Ein paar Kurven später ist dann das Rennen von Roland Rauch zu Ende. Er hatte die Imola zu gerade genommen und sich im Kies überschlagen, Motor hinüber, vorbei. Dadurch übernimmt Kreuzer Platz 2. Derweilen schließt das Paket um Kroeger, Kogler und Saube auf den nun an 3. Stelle liegenden Graf weiter auf.

In Runde 8 dann ein Rutscher von Saube, der anschließende Einschlag beschert seinem Sauber eine verformte rechte Seite und lässt ihn aus den Top6 fallen, Streit übernimmt den 6. Platz.

Nach 10 Runden führt Wilke mit 30 Sekunden Vorsprung, Kreuzer liegt 15 Sekunden vor Graf, der hat nur 2 Sekunden Vorsprung auf das Pulk aus Kogler, Streit und Saube. In dieser Runde kann Streit an Kogler vorbei gehen, der möchte ihn ein paar Kurven später bei der Anfahrt auf die Adelaide Haarnadel gleich wieder ausbremsen, vertut sich allerdings und so geht auch Saube durch. Später kommt Kogler dann in der 180 auf die Curbs und dreht sich. Somit verliert er den



Das Duo Streit-Saube geht an Kogler vorbei

Die Reihung lautet nun: Wilke, Graf, Kreuzer, Roland Rauch, Kogler und Scheurer. Dann stehen in der Nürburgring Schikane 3 Wagen abseits der Strecke. Kogler, Manuel Rauch und Chladek hatten sich unabhängig von einander gedreht. Während Scheurer und Chladek ihr Rennen fortsetzen, muss Manuel Rauch an dieser Stelle aufgeben, zu krumm ist der Jaguar nach dem Crash in der Estoril.

geht vorbei und erbt somit Platz 3. Auf Platz 5 fährt Kogler, dicht bedrängt vom Saube. Er macht im Versuch vorbeizukommen allerdings einen Fehler und verliert seinen 6. Platz an Kroeger.

In Runde 6 steht bei Wilke eine 1:33 am Zeitenmonitor, die Runde davor fuhr er 1:26! Der Führende hatte sich eingangs der Zielgeraden gedreht und war heftig

Wir sind noch immer in Runde 3, Kreuzer fliegt in der Imola Schikane ab und verliert im Beschleunigungsduell aus der Chateau d'Eau seinen 3 Platz an Roland Rauch. Somit Wilke vor Graf und Roland Rauch, Kreuzer, Kroeger und Kogler auf den Plätzen 4-6. Schlussendlich fährt dann noch Chladek in der Chateau d'Eau gerade aus, er muss sich zur Box schleppen lassen.

In der 4. Runde geht Saube nach einem Verbremser von Kroeger an diesem in der 180 vorbei und übernimmt Platz 6. Vorne haben Roland Rauch und Kreuzer auf Graf aufgeschlossen und ausgangs der Estoril ein ähnliches Bild wie in Runde 3. Rauch hängt hinter Graf, der kann aufgrund seines



Das Duo Streit-Saube kassiert Graf

Anschluss an Streit und Saupe, die nun Jagd auf Graf machen.

In Runde 13 ist es dann soweit: Streit setzt sich auf der langen Geraden neben Graf und kann ihn bei der Anfahrt auf die Adelaide ausbremsen. Kogler geht nach einem Dreher in der Chateau d'Eau an die Box, damit geht Scheurer auf Platz 6 vor. Kurze Zeit später dreht sich Graf vor Lycee in die Mauer und Saupe kann auf Platz 4 vorgehen. Graf kommt mit leicht verbogener Vorderradaufhängung wieder auf die Strecke zurück, ihm geht eine Runde später aber in der gleichen Kurve der Platz aus und er landet im Kies. Dieser Vorfall bleibt ohne Folgen, außer dass Scheurer weiter aufschließt.

In Runde 16 geht Saupe an die Box und verliert dadurch seinen 4. Platz an Graf. Er kommt vor Scheurer wieder aus der Box heraus und liegt somit an 5. Stelle. In Runde 21 ist er dann wieder an Graf dran und versucht in der Adelaide vorbei zu gehen, muss aber hinten bleiben. Eine Runde später baut Saupe in der Estoril einen Dreher und verliert den Anschluss an Graf und fast noch seinen Platz an Scheurer.

In Runde 24 heftiges Getriebekreischen im Scheurer Jaguar, der 2. Gang hat sich verabschiedet. Scheurer hat jedoch genug Platz nach hinten und vorne und hält seine Position bis zum Rennende. Dann ein seltenes Bild: Wilke im Kies! Er hatte sich eingangs Grande Courbe verschätzt und war von der Strecke abgekommen. Es dauert ein Weilchen bis er durch den Schotter wieder auf die Strecke kommt, er bleibt aber vorne. In Runde 26 verliert auch Streit seinen 2. Gang, für ihn ein Nachteil, wie sich gegen Ende des Rennens noch herausstellen sollte.

In Runde 27 ein Dreher von Graf in der Imola, der Saupe das Aufschließen ermöglicht. Saupe kann dies direkt umsetzen und geht schon auf der Start/Zielgeraden an Graf vorbei und auf Platz 4. Gleich darauf treffen sie nach der Adelaide auf den rauchenden Wagen von Kogler, sein Zylinderkopf hat sich verabschiedet, das Aus in Runde



Wilke trotz Rallyeeinlage als Erster im Ziel

28. Somit nur noch 8 Wagen im Rennen.

In den folgen Runden arbeitet sich Saupe an Streit heran und nachdem er in 10 Runden 27(!) Sekunden, teilweise auch durch Dreher von Streit, aufgeholt hat, geht er in Runde 39 an ihm vorbei und auf Platz 3. Saupe, Kreuzer und Wilke sind die einzigen die zu diesem Zeitpunkt noch konstant unter 1:30 fahren können.

In Runde 44 dann noch eine Schrecksekunde für Kreuzer, er dreht sich ausgangs der 180 nachdem er gerade von Wilke überrundet worden ist und schlägt in die Mauer ein. Der Sauber ist danach sehr krumm, Kreuzer schafft es jedoch den Wagen 18 Sekunden vor Saupe über die Linie zu retten.

Somit siegt Wilke trotz Fehlern (er hat einfach die wenigsten gemacht) nach 47 Runden, auf Platz 2 Rainer Kreuzer, auf Platz 3 wohlverdient Marco Saupe. Die Plätze 4-6 gehen an Udo Streit, Robert Graf und Micheal Scheurer. Wilke steht somit 2 Rennen vor Ende der Meisterschaft als Meister fest, Saupe und Rauch werden sich den Vizemeister ausmachen. Auch dahinter sind die Positionen noch nicht bezogen und es dürfte beim nächsten Rennen die Vorentscheidung um die Positionen 2-6 geben.

#### Stimmen zum Rennen:

Wilke: Ich warte, bis die nächsten 2 Rennen auch vorbei sind. Man weiß ja nie, nachher gibts noch für irgendwas Punkteabzug.

Streit: 3.Runde -> siehe Beschreibung oben. Gott sei Dank war das Auto nur wenig krumm. Dann wieder auf dem 3. Platz nach vorne gearbeitet (wie auch immer ich das geschafft habe ). Mit einigermaßen Luft nach hinten und sehr viel nach vorne. Doch dann leider geht mir der 2.Gang flöten und Marco nutzt dies gnadenlos aus. Trotzdem 4. Platz und somit bestes Ergebnis bei den "Großen".

Kreuzer: Sprint : Geiler Fight mit Marco um P3. Dann stehen da Wilke und Rauch in Runde 6, vorbeigefahren bis ins Ziel mit Marco weitergefigtet und mit Glück gewonnen. Race: Da gibts nicht viel zu sagen, mit krummer Karre und stark nachlassender Konzentration P2 heimgefahren. Mehr Glück als Verstand.

Kogler: Nach dem Crash in der 3ten Runde im Hauptrennen, kämpfte ich teilweise mal kurz um den dritten Platz dann toller Dreikampf um Platz 4. Und so ab der 12. Runde gings dann bergab. Zwei mal BF kassiert. Hier schon der Motorschaden ankündigte der mich dann so trostlos aus dem Rennen riss.

# Konzentration auf Kernkompetenz

## Das Rennangebot der Sektion GPL für das Jahr 2006 im Überblick

Nicht nur das Erscheinen von GTR und GTL, auch das zunehmende Alter der Simulation trug wahrscheinlich dazu bei, daß im Jahr 2005 ein gewisser Aderlaß an Fahrern, die sich auf den GPL-Bereich konzentriert haben, zu beobachten war. Obwohl die genannten Simulationen vom fahrerischen Realismusgefühl, Onlinestabilität und Renngeschehen keineswegs an die "Mutter und Königin der Rennsimulationen" heranreichen können, diese vielmehr durch immer neue Strecken und Graphikupdates aktuell gehalten wird, mußte sich der GPL-Bereich daher schon ab Mitte des Jahres auf die veränderte Situation einstellen.



Vom Admintreffen Anfang November wurden jetzt - exklusiv für die RS-Leser zusammengestellt - die Änderungen im kommenden Jahr bekannt. Es wird mit der DOM ("Deutsche Online Meisterschaft"), der GGPLC ("German GPL Championship") und dem GPLLP/Rookiecup ("GPL Langstreckenpokal") weiterhin drei Säulen des Rennbetriebs geben, die sich im Detail wie folgt präsentieren. (Der kundige VR-GPL-Fahrer mag den kleinen Ausflug ins jeweilige Regelwerk verzeihen, dies kann aber vielleicht für die Fahrer im VR, die gerne einmal einen Ausflug in den beinhalten historischen Motorsport unternehmen möchten, interessant sein.)



### DOM GPL:

Der höchste und wertvollste zu erfahrende Titel wird die DOM bleiben. Aufgrund der Erfahrungen der Saison 2005 wird es eine zeitliche

Straffung der Rennwochenenden geben, ohne den Modus zu revolutionieren. Konkret: "Die wichtigste Änderung ist wohl das Zusammenlegen von Qualifikations- und Endlauf auf den Sonntagabend. Melden sich zu einem Lauf weniger als 20 Fahrer an, wird es keine Qualifikationsläufe geben. Es wird dann vor dem GP ein normales 30-minütiges Qualifying gefahren. Melden sich mehr als 19 Fahrer an, wird es wie gewohnt Qualifikationsrennen geben. Das werden dann Pro-Short Rennen mit fünfzehn Minuten Qualifikation sein. Diese werden unmittelbar vor dem GP gefahren und dienen nur der Ermittlung der Startposition. Punkte wird es für die Qualifikation nicht mehr geben. Finden Qualifikationsrennen statt, so starten diese 19:15 Uhr. Direkt im Anschluss wird dann der GP gefahren. Finden keine Qualifikationsläufe statt, so beginnt der GP mit 30 Minuten Qualifying 19:45 Uhr.

Fällt ein Fahrer in der ersten Runde aus, wird er in Zukunft trotzdem gewertet.

In der neuen Saison werden die Rennen auf folgenden Strecken ausgetragen: Kyalami, Monaco, Nürburgring, Silverstone, Monza, Spa, Mexico.

Die DOM als offene und offizielle deutsche Meisterschaft steht allen Fahrern offen, auch Nicht-VR-Mitgliedern (diese haben jedoch einen kleinen Startobulus zu entrichten). Vor der Saison bzw. vor seinem ersten DOM-Rennen muß jeder Fahrer festlegen, welches der sieben Chassis von GPL er in welchem Rennen bewegen wird, daher auch die Reduktion der Saison auf sieben Strecken. Jedes Chassis muß einmal gefahren werden, es gibt keine Streichresultate.

Der Rennmodus, in dem es nur Wertungsrennen über volle GP-Distanzen (2 h + x) mit realistischem Schadensmodell gibt, gehört zum realitätsgetreuesten Renngeschehen, was überhaupt denkbar ist.

Die Qualifikation für den GP geschieht über vorangehende Sprintrennen mit realistischem Schadensmodell.

Die 19 besten Fahrer aus allen Qualirennen (Wertung nach Durchschnittsgeschwindigkeit) sind für den GP qualifiziert.



### GGPLC

Die GGPLC ist das Urgestein des VR-Angebots und stellt eine geschlossene Rennliga mit hohem fahrerischem und Fairness-Anspruch dar, für die eine Anmeldung vor der Saison erforderlich ist. Der Grid und das Chassis werden den Fahrern vor Beginn der Saison zugeteilt. Die Admins haben zur neuen Saison folgende Änderungen des bewährten Modus beschlossen:

In der GGPLC wird im kommenden Jahr die 11. Saison bestritten. Diese wird Mitte Januar beginnen und kurz vor der Fussball-WM beendet sein.

Da es sich um elf Rennen handeln wird, ahnt der ein oder andere vielleicht schon, welche Strecken gefahren werden. Richtig, es werden ausschließlich die Originalstrecken befahren. (Es waren ursprünglich 13 Strecken im Gespräch, also die elf Originalstrecken plus zwei AddOn-Kurse. Die Saison wäre dann allerdings nicht vor der Sommerpause fertig geworden und kurz vor dem Ende unnötig auseinander gerissen worden.)

In der neuen Saison wird es ein Streichresultat geben. Außerdem sollen möglichst 18 Fahrer pro Cup die Saison bestreiten. Das ist nicht ganz einfach, da die Admins versuchen, auf die Wunschstartzeiten Rücksicht zu nehmen. Die Anzahl der Grids und die Startzeiten richten sich nach dem mehrheitlichen Interesse.

In der GGPLC, die einen eher fortgeschrittenen GPL-Fahrer voraussetzt, steht der Spaß an hartem, aber fairem Simulationrennsport getreu dem Vorbild der "Gentlemen-Aera" im Vordergrund.

Jeder Grid ist mit Fahrern aller Chassis, die pro Chassis über die Grids hinweg ein Team bilden und eine Teamwertung ausfahren, besetzt. Die Besetzung der Cockpits wird vor der Saison festgelegt, wobei der Grundsatz gilt: Schneller Fahrer = langsames Chassis, um so die Chancengleichheit zu gewährleisten. Natürlich gibt es auch eine Einzelwertung pro Grid.

Die Rennen der GGPLC finden üblicherweise im Zweiwochenrhythmus statt, der Rennmodus ist Pro Long nach 30-minütiger Qualifikation, das bedeutet Rennlängen von ca. 40 Minuten mit realistischem Schadensmodell.



### **GPLLP/Rookiecup**

Der GPLLP erfüllt in jahrelang bewährter Weise die Forderung nach einem "lockeren", nicht ganz bierernster Rennaction, die für alle Fahrer offen ist. Um diesen Renncharakter zu unterstreichen, wurde bereits im Jahr 2005 der Rookiecup mit integriert, um volle Fahrerfelder zu gewährleisten. Innerhalb der GPLLP-Rennen fahren die Rookies sowohl in der Gesamtwertung wie auch in einer eigenen Wertung.

Nach diesem Schema wird 2006 der GPLLP wie gewohnt mit vier Rennen pro (in sich abgeschlossenen) Cup jeweils am Dienstag vor den GGPLC-Rennen und auf gleicher Strecke ausgefahren. Jeder Fahrer meldet nur für das jeweils anstehende Rennen, ist also frei, nur einzelne Events oder den gesamten Cup zu fahren.

Die Rennlänge ist jeweils ca. eine volle Stunde nach 30-minütiger Qualifikation, die Einteilung der parallel fahrenden Grids erfolgt nach Bestzeit, womit sich das Rookiefeld mit den erfahrenen Fahrern mischt. (An dieser Stelle eine persönliche Anmerkung des Autors: Kein Rookie sollte sich von dieser "Begegnung" mit teils erheblich schnelleren Fahrern von der Teilnahme abhalten lassen. Im Gegenteil, diese Rennen bieten dem Rookie die Chance, wertvolle Erfahrungen zu sammeln und sich für etwaige höhere Ligen zu empfehlen.

Die etablierten Fahrer hingegen wissen, daß Rookies auf der Strecke sind und werden entsprechend umsichtig zu Werke gehen.) Der Schadensmodus der Rennen ist Int, somit moderat, und ein Reset des Wagens nach Schaden oder für reguläre Tankstops ist erlaubt.

An rennfreien Dienstagen wird ein gesondertes Rookietraining gefahren, bei dem sich speziell die Neulinge unter Anleitung erfahrener Piloten mit dem Onlinerennen in GPL vertraut machen, ihre eigenen Bestzeiten jagen und Mitstreiter kennen lernen können.



### **Sonderevents/Markenpokal**

Ohne bereits konkrete Veranstaltungen nennen zu können, wird es auch 2006 sicherlich für alle Piloten offene Sonderevents (z.B. fanden 2005 die "6h von Rouen" als Teamrennen statt) geben. Den Anfang könnte - je nach Interesse der Fahrer - ein Markenpokal nach Vorbild des Eaglecups 2004/2005 im Winter 2005/2006 machen, hierzu bitte entsprechende Ankündigungen und Umfragen im VR-Forum beachten. Der Autor ist mit den VR-GPL-Admins der Überzeugung, daß das vorgestellte Programm nicht nur dem "harten Kern" der GPL-Fahrer gerecht wird, sondern auch in der Lage ist, Gelegenheitsfahrer und Rookies an den GPL-Bereich zu binden, denn:  
Nur weil eine Computersimulation schon den siebten Geburtstag feiern durfte, muß sie noch lange nicht alt und verstaubt sein ...

*Für den Bereich GPL: Martin Engel*

Nur ...

... **7** Grand Prix-Distanzen ...

... **7** verschiedene Chassis ...

... **7** Originalstrecken incl. Nordschleife, Spa und Monaco ...

... einige Spitzenpiloten internationalen Formats und ...

... dein innerer Schweinehund ...

... trennen DICH vom Meistertitel!!!

**FAHR DOM-GPL 2006!!!**

Modus zu hart? Dann bist du zu weich ...

# Intrepid Racing weiter deutlich überlegen

## Saisonläufe 7 bis 10 des NWL Premium Cup im Rückblick

Das Duo Sven Mitlehner/Sebastian Boll dominiert weiter das Geschehen in der NWL. Neun von zehn (!) Rennen konnten die Intrepid Piloten für sich entscheiden. Nur auf dem Superspeedway in Talladega konnte Maik Steinicke in die "Victory Lane" einziehen. Tabellendritter hinter Mitlehner und Boll ist Michael Hamann, der zwar noch ohne Sieg da steht, dafür aber mit sieben Podestplätzen bei acht Starts aufwarten kann.

Phoenix: Der siebte Saisonlauf im heißen Arizona sollte einer der besten der Saison werden. Nur vier Gelbphasen und spannende Positionskämpfe ließen die Fans staunen. An der Spitze konnte Sven Mitlehner vor Michael Hamann, Sebastian Boll und Florian Utzt einen sicheren Sieg herausfahren. Doch um den fünften Platz entbrannte in den letzten dreißig Runden ein erbitterter Kampf zwischen Christian Weber, Steffen Piplat und Matthias Wurm. Weber wehrte sich mit Händen und konnte sich letztendlich vor den anderen beiden Fahrern ins Ziel retten.



**Spannender Dreikampf in Phoenix: Weber vor Piplat und Wurm**

Talladega: Das Rennen auf dem Superspeedway im US-Bundesstaat Alabama wurde von vielen kleinen Unfällen begleitet, so dass am Ende nur neun von den zwanzig gestarteten Fahrern die Zielflagge sahen.

Am Ende des Rennens blieben nur zwei Fahrer übrig, die um den Sieg kämpften: Sven Mitlehner und Maik Steinicke. Beide wechselten mehrmals die Positionen, das Duell spitze sich zum Ende immer mehr zu. Schließlich hatte Steinicke das glücklichere Händchen und feierte seinen allerersten NWL Sieg. Hinter dem Duo kam Piplat ins Ziel, auf den Plätzen vier und fünf landeten mit Truog und de Lama zwei Außenseiter.



**Zweikampf um den Sieg bei über 300km/h: Steinicke gegen Mitlehner**

Darlington: Der neunte Saisonlauf auf der skurrilsten Strecke der Saison glich anfangs einem Chaosrennen. Nach sechs Gelbphasen im ersten Renndrittel befürchtete man Schlimmstes, doch die Premium Cup Fahrer bewiesen danach Klasse und kamen mit nur einer weiteren Gelbphase aus.

Den Sieg machten die Intrepid Piloten unter sich aus, doch diesmal in umgekehrter Reihenfolge als üblich. Boll konnte sich in den letzten Runden den Angriffen seines Teamkollegen Mitlehner erwehren und seinen dritten Saisonsieg feiern. Utzt, Steinicke und Piplat komplettierten die ersten Fünf. Richmond: Eine Woche nach dem Darlington Rennen ging es nach Richmond auf den gleichnamigen International Speedway. Nach zwei sieglosen Rennen in Folge konnte Mitlehner wieder in die "Victory Lane" einziehen.

Er setzte sich gegen seine ewigen und doch fast immer leicht unterlegenen Konkurrenten Boll und Hamann durch. Wurm und Goltsche komplettierten die Top fünf. Das Rennen war mit nur fünf Gelbphasen und fünf Ausfällen erfreulich unfallfrei.

In der Gesamtwertung führt nach zehn von fünfundzwanzig Saisonrennen Sven Mitlehner. Sebastian Boll fehlen mittlerweile schon 86 Punkte auf den Spitzenreiter, dem Drittplatzierten Michael Hamann fehlen wiederum 68 Punkte auf Boll. Piplat, Utzt und Goltsche liefern sich einen spannenden Kampf um den vierten Gesamtplatz, zwischen Hamann und Piplat klafft jedoch eine fast 200-Punkte-große Lücke. In der Teamwertung führt Intrepid Racing (Mitlehner/Boll) klar vor Hyperion Racing (Hamann/Goltsche).



**Intrepid Racing**

Team FSR (Piplat/Risch) auf Platz drei und RedStar Racing (Weber/Asbeck) trennen gerade einmal 14 Punkte.

Am 18. November findet der 11. Saisonlauf auf dem Lowe's Motor Speedway in Charlotte statt. Alles weitere wie immer unter [www.nwl-online.de](http://www.nwl-online.de)

Verfasser: Steffen Piplat

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

# 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

Not everyone can travel 200 mph without getting a ticket

Der Erfolg des NASCAR-Sports schraubt sich wie eine gewaltige Wendeltreppe in immer höhere Höhen. 1987 besuchten mehr als 2,5 Millionen Zuschauer die Rennen um den Winston-Cup. Weitere 200 Millionen saßen vor den TV-Geräten, um die beispielhaften Rennberichte zu sehen. Immer mehr Zuschauer, immer mehr Sponsoren, immer mehr Geld - ein Ende ist nicht abzusehen.

Die wichtigste Zutat für den sagenhaften Aufschwung: NASCAR ist Rennsport für die Zuschauer. Das Ziel dieses Sports ist die Fans auf den Tribünen zufrieden zu stellen. "Der Kunde ist König" heißt die goldene Regel im Stockcar-Geschäft.

Nur ein glücklicher Race-Fan wird auch wiederkommen. Er kauft die Eintrittskarten und holt sich später jene Produkte im Supermarkt, für die auf den bunten Rennwagen Werbung gemacht wird. Ohne Zuschauer würden die finanzstarken Sponsoren bald aussteigen und ohne Geld kann keine Rennserie der Welt überleben.

Eine Rennstrecke, die optimal auf die Zuschauer zugeschnitten sein sollte, ist gezwungenermaßen ein Oval mit überhöhten Kurven. Nur diese überdimensionale Arenen erlauben die horrenden Geschwindigkeiten von weit über 300 km/h, nur sie gewährleisten ein hohes Maß an Sicherheit (verunfallte Wagen rutschen aus der Gefahrenzone) und nur sie bieten eine so vorzügliche Übersicht.

Das NASCAR-Reglement ist heutzutage so kugelsicher, daß alle Wagen fast gleich schnell sind. Dies garantiert spannende Rennen bis

zum Finale, die einem Alfred Hitchcock Schweißperlen auf die Stirn getrieben hätten.



Bei einem Unfall wird das Feld hinter dem Pacecar in Reih und Glied gebracht, bis die Gefahr vorüber ist. Die Zuschauer kommen auf diese Weise in den Genuß eines neuen Rennbeginns.

In Europa wird über diese Maßnahme mit der Nase gerümpft, denn es scheint ihnen nicht gerecht, daß der Führende aufgrund dieser Gelbphase seinen mühselig herausgefahrenen Vorsprung beraubt wird. Die Piloten aber haben sich daran gewöhnt.

Jacky Ickx, der sechsfache LeMans-Sieger, hat einmal gesagt: "Rennsport heißt Überholen!" Das trifft auf den Winston-Cup haargenau zu. Die Wagen brausen in so geschlossenen Rudeln durch die Kurven, daß es im Laufe eines Rennens zu unzähligen Positionswechseln kommt. 1984 in Talladega änderte sich allein die Führung 75 mal.

Der mehrfache Winston-Cup-Champion Darrell Waltrip nennt weitere Gründe für den überwältigenden Publikumserfolg des Stockcar-Sports: "Ich denke, die Geschwindigkeit ist auch ein wichtiger Faktor. Die amerikanischen Bürger dürfen auf den Highways ja nur höchstens 65 Meilen fahren.

Da ist es natürlich aufregend in Daytona oder Talladega Rennwagen mit 220 Meilen fahren zu sehen. Außerdem berühren wir uns oft, was nicht zu vermeiden ist, schließlich fahren wir unheimlich nahe beieinander. Näher als in jeder anderen Rennserie der Welt. Wir machen das, um den Windschatten optimal auszunützen - Drafting wie man weiß. Auch ist es an der Tagesordnung sich ein wenig zu schieben."

Sicher gibt es Fans die zu den Rennen kommen um Unfälle zu sehen. Was jedoch kein normaler Fan sehen will sind Tote. Jacky Ickx glaubt, daß vielen Fans der Nervenkitzel eines Unfalls gefällt.

Identifikation spielt auch heute noch eine große Rolle. Bill Elliots Erfolge mit FORD haben gezeigt, daß NASCAR-Siege eine direkte Auswirkung auf den Verkauf von Straßenmodellen haben.

GM und FORD machen mit ihren Erfolgen im Stockcar-Sport stolz und pfiffige Werbung. Im Gegensatz zu Europa, wo der Motorsport unter den fadenscheinigen Vorwand des Umweltschutzes verteufelt wird, schämt sich in den USA niemand für Rennsieg.

Ein unersetzlicher Garant für die eindrucksvolle NASCAR-Popularität sind die Fahrer. Keine Grand-Prix-Primadonnen, die hochnäsiger an den Rennfans vorübergehen sondern Männer, die mit beiden Füßen auf der Erde stehen, die nicht vergessen haben, woher sie gekommen sind und die begriffen haben, daß ohne Fans und Sponsoren die Show nicht funktioniert.

Die Geduld der amerikanischen Fahrer ist unfassbar. Stundenlang werden Autogramme gekritzelt, die vielen oft gleichen Fragen werden mit stoischer Ruhe beantwortet und die Zusammenarbeit mit allen Medien ist vorbildlich.

Den endgültigen Durchbruch hat der NASCAR-Sport mit dem Engagement von R.J. Reynolds Tobacco geschafft. Der Zigarettenkonzern (Winston, Camel, u.s.w.) suchte ein neues Betätigungsfeld, als 1970 die Werbung für Alkohol und Zigaretten in Radio und Fernsehen verboten wurde. Er steigt mit der Marke "Winston" 1971 in den NASCAR-Sport ein. NASCAR erhält auf diese Weise einen finanziellen Auftrieb und Winston die erwünschte Werbung.

Darüber hinaus verfügt die Regie über Direktverbindungen zu mehreren Fahrern, die dann bei über 300 km/h live aus dem Cockpit aufschlußreiche Kommentare abgeben.

Der wichtigste Schlüssel zum Erfolg des NASCAR-Sports ist und bleibt aber der Pilot. Auch hier braucht sich der Stockcar-Fan um die Zukunft nicht zu sorgen. Hinter den sieben Bergen und hinter den Legenden wie Petty oder Yarborough, gibt es viele Fahrer,

Sobald ein Stockcar-Rennen beginnt, enden die Ähnlichkeiten. Auf der Rennstrecke fährt Elliott eine wie vom Zirkel gezeichnete Linie, er scheint auf unsichtbaren Schienen durch die Kurven zu fahren. Während Earnhardt ein waschechter Powerslider ist, dessen Wagen öfters quersteht, der ständig kampflustig und aggressiv wie ein Skorpion ist. Das hat ihm mehrere Meistertitel und eine Menge Kritik eingebracht, während Elliott zwar den fetten Scheck der "Winston-Million", jedoch noch keinen Winston-Cup abgeholt, hat.



Der Weg zum Superstar war für beide Fahrer lang und steinig, voll unerwarteter Umleitungen und nervenzehrender Wartezeiten. 1979 kämpften drei Piloten um den "Rookie of the year"-Titel. Die drei Neulinge hießen: Joe Millikan, Terry Labonte und Dale Earnhardt. Als die Meisterschaft zu Ende ist, liegen die drei erstaunlichen Grünschnäbel alle in den Top10 des Gesamtklassements, Millikan ist sogar hervorragender Sechster. Aber da die Jury, die den Neuling des Jahres auswählt, nicht nur auf den Punktestand schaut, wird Dale Earnhardt der Titel zugesprochen.

Heute steckt RJR allein an jährlichem Preisgeld 2 Millionen Dollar in den Sport, dazu fließen Abermillionen in die Werbung an den Rennstrecken, in neue Tribünen und Pressezentren. Als Zeichen dieser einzigartigen Verbindung zwischen einem Sportverband und einem Geldgeber hat NASCAR die Meisterschaft in Winston-Cup umbenannt. Der Erfolg gibt der gewaltigen RJR-Investition Recht: "Winston" ist weltweit auf Rang 2 der meistverkauften Zigaretten.

Eine Hauptrolle im Kassenschlager NASCAR spielt auch das Fernsehen: 1988 ist das vierte Jahr hintereinander, in dem jedes der 29 Rennen im Fernsehen gezeigt wird. Im Rahmen einer packenden Übertragung werden verschiedenen Piloten TV-Kameras mit auf die Reise gegeben, die um bis zu 300 Grad schwenkbar sind. Dies bringt den an sich passiven Zuschauer mitten in das Stockcar-Rennen.

die heute schon kräftig am Sockel ihrer eigenen Denkmäler arbeiten.

Dazu gehören vor allem Dale Earnhardt und Bill Elliott, die in den letzten Jahren dem Winston-Cup ihr Markenzeichen eingebrannt haben. Ihre Karrieren weisen verblüffende Parallelen auf. Beide sind im Herzen der Stockcar-Heimat aufgewachsen, im Süden also. Beide sind gleich groß, beide haben ihre Sporen auf kleinen Bullrings und zahllosen Dirttracks scharfgewetzt, beide haben vor rund 13 Jahren im Winston-Cup debütiert.

Die Zwei sind die einzigen Stockcar-Piloten die in einer Saison mehr als 2 Millionen Dollar Preisgeld verdient haben. Von 1983 bis Mitte 1988 gewann Earnhardt 26 Rennen, Elliot 25 Läufe. Beide haben beim Show-Rennen "The Winston" triumphiert. Und beide gelten nicht als Maulhelden. Sie leben nach der Devise: Laßt Taten sprechen!

In den Schoß gefallen ist dem Schnauzbart aus Kannapolis / North Carolina diese Auszeichnung nicht, obwohl er die Saison sensationell beginnt und beim Eröffnungsrennen, dem "Daytona 500", respektlos in Führung liegt. Kurz vor dem "Atlanta 500" im März stößt der mit allen Wassern gewaschene Teamchef Jake Elder zur Truppe um Besitzer Rod Osterlund. Einen besseren Lehrer hätte Dale nicht kriegen können. Elder hat schon aus manchem hitzigen Anfänger einen erfahrenen NASCAR-Piloten gemacht. Prompt gewinnt Earnhardt zwei Wochen später in Bristol - der erste Sieg eines Rookie-Anwärters seit Jahren.

Bei Dale Earnhardt ist von Anfang an ein Hauch jener Genialität spürbar, der den Unterschied zwischen guten Stockcar-Fahrern und wahren Meistern ausmacht. Der Rookie-Titel allein sagt wenig aus. Es gibt viele, die vielversprechend begonnen haben und trotzdem in der Versenkung verschwunden sind.

Kaum einer erinnert sich heute noch an Namen wie Bill Dennis, Tom Cox oder Skip Manning.

Ausgesprochen bescheiden ist Dale Earnhardt nicht. In seinen ersten Rennjahren auf Dirttracks in der Nähe seiner Heimatstadt haftet ihm ein Ruf an ein kompromißloser, aber auch ein reichlich eingebildeter Bursche zu sein: "Ich werde einen Haufen Rennen gewinnen.", posaunt er in Interviews hinaus, und: "Ich will NASCAR-Champion werden!"

Earnhardt war schon früher ein bekannter Name in den Siegeslisten der Stockcar-Strecken. Vater Ralph war auf Dirttracks ein kaum zu bezwingender Gegner. 1956 wird er sogar NASCAR-Late-Model-Sportsman-Champion. Auf den Grand-National-Strecken jedoch hat er den Ruf eines Piloten, der oft führt, selten ankommt und nie gewinnt. Ein Fahrer, der bei Fortuna auf der schwarzen Liste zu stehen scheint.

Irgendwann sieht Ralph ein, daß er offenbar ein notorischer Pechvogel in der Königsklasse des Stockcar-Sports ist und beschränkt sein Programm fortan auf Shorttrack-Rennen. Lieber ein lokaler Held als ein nationaler Unglücksrabe.

Ein Star ist Ralph dort wirklich. Die Zahl seiner Siege lag kurz vor 500 und irgendwann hat auch er selbst aufgehört zu zählen. Einmal hat er auf der Rennstrecke von Hickory / North Carolina 17 Rennen hintereinander gewonnen. Im Laufe dieser eindrucksvollen Serie sind immer weniger Zuschauer aufgetaucht, weil derselbe Sieger auf Dauer langweilig ist. Am Ende hat der hartnäckige Gewinner vom verärgerten Veranstalter statt des Siegerpokals die Aufforderung erhalten, sich gefälligst zum Teufel zu scheren.

to be continued  
Verfasser: Christian Heuer  
Bilder: [www.postersfast.com](http://www.postersfast.com)  
[www.jayski.com](http://www.jayski.com)



# Ralph Earnhardt

## 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](mailto:rueller@virtual-racing.org))

### Beiträge/Fotos

Markus Wurm  
Conrad Wegener  
Robert Graf  
Gil Ritter  
Achim Trenz  
Chris Heuer  
Alex Link  
Jürgen Nobbers  
Andreas Gaida  
Martin Engel  
Steffen Piplat

### Titelfoto

Robert Graf

### Ausgabe 60 - 20. Oktober 2005

nächster Redaktionsschluss:  
November 2005 17 Uhr

### Das Titelbild zeigt:

Start der GRRL CS in Monza

## Hinweis/Kontakt

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

Im letzten Aufstiegskampf bei den NASCAR-Rookies kam es zu einem spannenden Entscheidungsrennen zwischen Gabriel "Gabi" Stöhr und Roland "Dauerrookie" Hamela. Beide Fahrer hatten sich durch enorme Leistungssteigerung für das Ausscheiden aus dem Rookie-Cup qualifiziert und gingen unter Argus-Augen des Grid-Admins ins Rennen.

Nach dem Rennen stand der Admin Reinhard Frey vor einem Problem. Beide Fahrer hatten ein sauberes fehlerfreies Rennen gezeigt und beide hätten den Aufstieg verdient, aber nur ein Platz war vorhanden. Etwas Korrespondenz seitens des Admins ermöglichte es dann doch, durch Platzverzichtes von Maurice Rudolph, das beide Fahrer aufsteigen konnten. Die Redaktion machte sich sogleich auf um beide Fahrer einmal zu ihrem Erfolg zu interviewen.

**Name: Roland Hamela**

Alter: 47

Beruf: Vermessungstechniker

Herkunft: Reinheim bei Darmstadt

VR-Grid: GNL-Open und DOM2



Angefangen hat alles als ich 10 Jahre alt war und in meinem kleinen Geburtsort im Kino saß und mit großen Augen einen Bericht in der "Fox tönenden Wochenschau" sah. Zu sehen waren da NASCAR-Wagen mit Richard Petty in kleinen Rennausschnitten. Ab dem Moment war es geschehen. Das alles war 1968.

Später habe ich mir dann immer "Rallye Racing" und "Sportauto" gekauft um die winzigen Rennberichte zu lesen. Etwas später gab es ja die Rennzeitschrift "Motor Sport Aktuell" und meine Probleme waren etwas gelöst. Irgendwann kaufte ich aus lauter Verzweiflung, um an die Rennergebnisse zu kommen, die Zeitschrift "USA Today".

Dann konnte ich später endlich im "Sportkanal" NASCAR-Rennen "live" verfolgen ! Leider wurde mir dieses Vergnügen nur kurz gegönnt. 1995 folgte der erste eigene PC und sofort war "Nascar 1" installiert. Der PC war leider ein 486 SX 25, also ich hatte nur 20 Autos und das Asphaltband aber ich war mehr als glücklich damit.

Jahre später ... unser alter PC war endgültig hinüber und es wurde im Familienrat beschlossen das es einen neuen PC gibt. Ich muß an der Stelle erwähnen, daß ich bis heute keine Ahnung von PC habe und führe an der Stelle das Kürzel "kAvPC" ein. Wird ab jetzt einige Male gebraucht.

Einen Monat später ... sagt mein Frau: "Ich würde gerne ein paar Kleider bei E-Bay verkaufen." So kam es das wir Bilder machten und ich warf darauf ein schon 3 Jahre keine Rennen mehr gefahren zu sein, weil "Nascar 1" unter WinXP nicht läuft. Also wollte ich mich auch von meinen 2 NASCAR-Büchern trennen.

Eine Woche später ... meint meine Frau: "Ich habe da eine E-Mail von Jemandem der das NASCAR-Buch kaufen will." Ich denke: "Wow, ein NASCAR-Fan in Deutschland?" Das Buch wurde schließlich an Christian Heuer verkauft (er hat da noch 4

Bier gut) und ich dachte: "OK, es gibt sie also doch die Fans.", wollte schon zufrieden weiterleben als auf einmal eine Mail kam in der stand: "Fährst du eigentlich auch Online?"

Sekunden später ... in meinem Kopf fängt es an zu rasen: Online, andere Menschen, habe einen schnellen PC, habe eine Flatrate, brauche ein Lenkrad , brauche ein Headset und brauche Zeit. Im Schützenverein mußte ich Bescheid geben: "Habe die nächsten 15 Jahre keine Zeit mehr. Gedacht, getan und Christian Heuer hat mir sehr geholfen in Bristol an den Start zu gehen, denn ich habe ja "kAvPC".

Dann die große Enttäuschung: "Du warpst!" Nach 8 Runden in Bristol zum ersten Mal online dachte ich das wars, aus und vorbei, ich bin ein Versager. Jetzt kommt wieder "kAvPC" ins Spiel. Viele Mails wurden geschickt in Foren geschrieben, aber ich hatte ja "kAvPC" und wußte nicht was das Problem war. Mein PC hatte ja eine 3000er CPU, 256 MB Arbeitsspeicher und eine Grafikkarte "onboard". Brecht nicht in Lachen aus, denn ich habe "kAvPC".

Richmond kam und ging ohne mich.

Doch dann kam Loudon. Meine Lieblingsstrecke, meine Teststrecke, etc. ! Kein Warpen (warum weiß ich nicht, denn das Problem war noch nicht gelöst), aber ein tolles Rennen das ich als Vierter beenden konnte. Totale Begeisterung in mir: "Ja, ich kann es doch." Meine Arbeitskollegen und Vereinskameraden, meine Frau, Freunde und Bekannte, unsere Hunde, Schildkröte und Katzen, Töchter und alles was mir in den Weg kam wurde informiert.

Dann kam Dover. Und mit Dover die Erkenntnis das ich irgendetwas gegen das Warpen tun muß. Ich hatte mittlerweile schon fast alle Programme abgestellt so das nur Nascar und meine Firewall lief, aber es gab keine Besserung. Im Rennen selber habe ich festgestellt das ich nicht länger meine Zeit mit

"gedopten" Easy-Setups vergeuden kann. Wohlgermerkt ich konnte mich wegen dem ständigen Warpen nicht so richtig aufs Fahren konzentrieren. So blieb ich bei Restarts immer am Ende des Feldes um niemanden zu stören.

In Talladega erlitt ich nach zirka 40% des Rennens einen Motorschaden. So hatte ich die Gelegenheit den anderen Fahrern zuzuschauen. Ich habe dann mit meinem ebenfalls enttäuschten Mechanikern ein paar Bierchen gekippt und im "TV" dem Björn Struckmeier über die Schulter geschaut.



Was ich da sah war nur ein: "Wow, das will ich auch mal selber erleben." und beschloß das alles anders werden muß. So schnell es geht. Den Zieleinlauf des Rennens habe ich erlebt mit einem Aufschrei der Begeisterung vor dem PC. Was für ein Zieleinlauf !

Ich habe dem Björn damals geschrieben das ich ihm über die Schulter geschaut habe und er hat geantwortet das ich mir keine Sorgen machen soll, denn die Geschwindigkeit kommt von selbst und der Tag auch. Und dann wird mir ein anderer Rookie über die Schulter schauen. Ich sagte zu mir: "Das lernst du auch. Hier hast du eine Welt gefunden die du solange gesucht hast."

Aber mein nächstes Rookie-Rennen war ja Kansas. Ich hatte mich nach der Talladega-Offenbarung mit

dem UK-Setup gewappnet und jenes ein bißchen auf mich zugeschnidert.

Dann der nächste Tiefschlag: "Roland, so kann ich dich leider nicht mitfahren lassen.", war die niederschmetternde Chat-Nachricht von Reinhard Frey nach ca. 15 Runden Practice in Kansas. Dabei war ich für meine Verhältnisse zum ersten Mal "schnell" und hatte satte 400 Runden Training hinter mir - es mußte etwas passieren !

Was folgte waren teaminterne Nachrichten, die Kontaktaufnahme mit Kay Mühle (wir wohnen nur 20

km auseinander). Die Hilfe von Kay und Christian war unglaublich. Ich brauchte nur etwas mehr Arbeitsspeicher (jetzt 768 MB) und eine Grafikkarte mit 128 MB. Schon war das Warpen weg und alles lief wie geschmiert. Der Einbau hat sich aber doch noch bis Atlanta hingezogen, denn vergeßt bitte nicht: "kAvPC". Kay Mühle hat mir derweil den PC so eingestellt das ich wenigstens einigermaßen mitfahren konnte.

Was folgte war Lowes. Leider hatte ich kaum Zeit zum Trainieren und ich nahm wieder ein eigenes Easy-Setup. Mit diesem Setup bin ich vorher auch nur gefahren um ein "sicheres" Auto zu haben. Um als Warper den anderen Fahrern aus dem Wege zu gehen bin ich dann nach jeder Yellow vom Ende des Feldes wieder ins Rennen gegangen. So störte ich nicht den Rennfluß.

Zwischenzeitlich habe ich auch ein paar nette Leute im Forum kennengelernt. Es macht sehr viel Spaß im Forum zu schreiben. Auch auf unserer teameigenen Homepage ([www.safety-cars.de](http://www.safety-cars.de)) gab es reges Treiben. Bisher hatte ich nur Vorteile durch den Eintritt bei "Safety-Cars". Es ist wirklich ein netter "Chef" und die anderen Team-Mitglieder sind alle sehr hilfsbereit.



Endlich war die nötige Hardware eingetroffen und zusammen mit Kay wurde mein PC aufgerüstet. Martinsville kam und ich hatte ein gutes Gefühl. Kay war wieder bei mir und wir haben ein bißchen über Setups und Fahrlinien gesprochen. Das Ergebnis war überwältigend. Hier muß ich auch sagen, daß ich Martinsville sehr mag. Im Rennen wurde ich wieder Vierter. Die Folge war eine heldenhafte Brust, ein strahlendes Gesicht und ein Gefühl wie: "Ich kann es !!!" Es war einfach Traumhaft, denn was ich mir vorgenommen hatte war eingetreten - ein sauberes Rennen mit Abschluß in den Top5 ! Wieder waren meine Arbeitskollegen und so weiter "siehe oben" die Leidtragenden.

Atlanta kam und ich hatte ein tolles Setup. Mittlerweile fahre ich regelmäßig mit UK-Setups und bin sehr zufrieden damit. Ich kann mein Auto jederzeit kontrollieren und bin halbwegs schnell. Leider habe ich im Rennen den 3. Gang verloren und bin wieder am Ende des Feldes gefahren um nicht zu "stören".

In Texas dann das große Entscheidungsrennen mit Gabriel. Ich war aus meiner Sicht wirklich schnell und konnte sogar meinen Kontrahenten im Training schlagen. Im Rennen dann nach einem unverschuldeten Unfall ein Leistungsverlust des Motors (max. 170 mph auf den Geraden) und ein Drittel des Rennens stand noch bevor. War eigentlich kein Problem für mich, aber ein bißchen traurig war ich schon denn von meinem Speed her hätte ich mir mit Gabriel

ein wirklich geiles Rennen liefern können. Aber es war ein anderes Erlebnis das mich gefreut hat. Wie vom Himmel geschickt tauchte ein "schwarzes Auto" vor mir auf, es war mein Team-Chef Christian Heuer und er hat sich die Mühe gemacht mich bis ins Ziel im Windschatten mitzunehmen. Es war wirklich ein tolles Erlebnis für mich. Jetzt hat er schon wieder 4 Bierchen gut, das wären dann schon 8 !

Jetzt bin ich in der DOM ! Ich kann Euch sagen, daß ich mein Bestes geben werde, rücksichtsvoll fahren und Fehler vermeiden will, denn ein gutes Ergebnis in einem NASCAR-Rennen bekomme ich nur ohne Fehler und mit Ruhe. So sind meine Ideen für die Zukunft. Ich hoffe wir haben viel Spaß miteinander.

Noch etwas am Schluß: Die 8 Bierchen hätte ich gerne mit meinem Team-Chef in Pottenstein getrunken, aber ich glaube da kollidiert ein Termin. Ich bin ab dem 09.06.2006 in NASCAR-Land urlauben. Wenn ich Glück habe bin ich in Pocono live dabei ! Wäre aber ebenfalls gerne beim VR-Treffen in Pottenstein ! Leider kann ich nicht alles haben. Hatte mit VR bisher sehr viel Glück in diesem Jahr. Mein Saisonziel für die nächste Saison 2006 ist es nicht abzusteigen und vielleicht mal den Chef im offenen Kampf zu schlagen !

Liebe Grüße an alle von VR von Roland, #630, Seven-Up-Dodge

**Name: Gabriel Stöhr**

Alter: 20

Beruf: Mediamatiker (PC & Büro)

Herkunft: Bettwiesen / Schweiz

VR-Grid: DOM2 & GNL-Open



Für NASCAR interessierte ich mich schon länger. Wenn ich mich richtig zurückerinnere traf ich das 1996, 1997 oder 1998 zum ersten Mal auf diese Motorsportserie. Sofort begeisterten mich die Ovalrennen. Mit dem spielen von NASCAR begann ich auf der PlayStation One (NASCAR 98, NASCAR 2000). Danach kam das Nintendo64-Game (NASCAR 99), daß ich bis in die Saison 2015 spielte.

Danach begann das PC-Zeitalter und simulieren für mich. Mit "NASCAR Racing 1999" und "NASCAR Revolution" (PC-Version von "NASCAR 99" für N64) drehte ich meine Runden in den Ovalen Amerikas auf dem PC. Nach "NASCAR 4" und "NASCAR Racing 2002" wurde es still um meine Rennfahrerkarriere. Da ich kein Lenkrad hatte und mich auf First-Person-Shooter konzentrierte. Diese zockte ich lange und erfolgreich.

Durch einen Kumpel kam ich wieder auf den Geschmack von NASCAR. Nachdem ich mir die Simulation "NASCAR Racing 2003" angeeignet hatte, meldete ich mich zum Rookie-Cup von VR an. Ich wurde freundlich aufgenommen und auf die Regeln hingewiesen, die ich mir sofort zu Gemüte führte.

Mein erstes Rennen fand in Dover statt. In der "Monstermile" drehte ich meine Runden, leider auch mit Zwischenfällen. Da gab es Dreher, den einen oder anderen Rempler oder ich wurde angeschoben. Mit einigen Runden Rückstand sah ich aber noch die Zielflagge und war darüber sehr erfreut. Sofort wurde alles analysiert und in Postings verfaßt. Trotzdem, alles in allem, ein guter Start in die laufende Saison 2005.

Eine Woche verging, dann ging es in Talladega an den Start. Ich mag diese Vollgasstrecke und ließ mir ein gutes Setup zukommen. Mit diesem legte ich eine Draft-Runde hin und belegte im Training den 4. Platz. Nach dem Quali war ich wieder auf dem Boden der Tatsachen angekommen - hinteres Mittelfeld. Ich hatte auch nichts anderes erwartet.

Das Rennen lief zu Beginn dafür um so besser.

Nach ein paar Yellow Flags fand ich mich plötzlich in den Top5 wieder und konnte mit der Gruppe mithalten. Wir setzen uns ab. Die Positionen wechselten ständig. Eine weitere Yellow Flag folgte und ich ging in die Box. Diese Entscheidung war falsch, denn ich wurde zurückgereicht und schoß in den letzten Runden einen DOM-Fahrer unglücklich ab. Das Rennen ging weiter, aber ich mußte von ganz hinten aufholen. Ein hinterer Platz im Feld war das Ergebnis, aber eine Zielankunft mehr auf dem Konto.

Kansas ist nicht gerade meine Lieblingsstrecke, aber das Setup das ich bekam war super. Damit konnte ich stabil fahren und mit dem Mittelfeld mithalten. Von großen Taten war das Rennen nicht geprägt. Kansas war die erste fast schadensfreie Zieleinfahrt. Dies war für mich schon ein kleiner Erfolg.

Das erste Mal das ich ein wenig die Nerven verlor geschah in Martinsville. Ich wurde angeschoben, abgeschossen und zur Seite gerempelt. Es begann damit, daß ich bei einer größeren Kollision einen Schaden davongetragen hatte. Danach konnte ich das Tempo nicht mehr mitgehen und mußte als Lapper aus der zweiten Reihe starten. Durch den Startplatz so weit vorne hatte ich nahezu das ganze Fahrerfeld hinter mir und es begann sich an mir vorbeizudrängeln. Die Folge waren einige Fahrfehler meinerseits. Nach allen Bemühungen sah ich auch hier die Zielflagge.

Die Freude ging in mir auf, als ich sah das der "Lowes Motor Speedway" der nächste Halt des Rookie-Cups war. Die Vorbereitung lief super mit meinem Setup und ich konnte sehr sichere und schnelle Runden fahren. Das Training, die Quali und die Happy Hour liefen perfekt.

Ich konnte mithalten und freute mich auf das Rennen. Doch 9 Runden nach dem Start verabschiedete sich meine Kupplung als ich im Windschatten eines DOMlers ein paar Wagen überholte. Nach einer kurzen Analyse war die Schlußfolgerung, daß es ein Random-Ausfall war.

Für mich war es ärgerlich, da sicher etwas drin gewesen wäre, wenn ich sauber und fehlerfrei durchgefahren wäre. Viele Yellow Flags prägten noch das Rennen, die mir sicherlich zugute gekommen wären.

In Atlanta sah ich eine zweite Chance mit einem guten Setup ein sicheres und vollständiges Rennen abzuliefern. Auch wenn ich nicht sehr schnell war hatte ich eine sichere Linie.

Gegen Schluß war ich auf dem 3. Platz. Doch ein Crash eines überrundeten Fahrers riß mich aus den Top5. In einem Schlußsprint 5 Runden vor Schluß sicherte ich mir noch den 4. Platz.

Texas sollte dann ein gutes Rennen werden.

Ich war ein wenig unter Druck wegen dem Strafpunktekonto (130 von 120 erlaubten Punkten zierten das Konto). Die Entscheidung der ReKo fiel zu meinen Gunsten aus und ich durfte Starten. Also durfte ich zeigen was ich auf der Strecke konnte. Texas zählt jetzt zu meinen Lieblingsstrecken. Einfach alle die mit "...Motorspeedway" enden.

Das Training lief gut, das Quali ging ich viel zu zahm an, also mußte ich hinten starten. Als die Fahrer zur Startaufstellung gerufen wurden wollte ich bei Teamspeak die Push-To-Talk-Taste drücken um noch irgendeinen blöden Kommentar ins Mikro abzulesen. Ich verfehlte die Ctrl-Taste um wenige Millimeter und traf die Windows-Taste.

Sofort sah ich meinen Desktop und das Spiel beendete sich. Als ich wieder dann wieder auf dem Server war, mußte ich mit einer Runde Rückstand aus der Box starten. Nach wenigen Runden hatte ich Glück und konnte mich zurückrunden. Danach war es eher ein einsames Rennen. Ich drehte meine Runden und versuchte die Positionen zu halten.

Die Schlußfolgerung für mich ist klar. Der Rookie-Cup erfüllt seinen Zweck und bringt den aufstrebenden Fahrern alles bei was sie für den weiteren Weg wissen müssen. Der Support ist genial.

Viele Fahrer kümmern sich um die einzelnen Rookies und begleiten Sie auf ihrem Werdegang, denn jegliche Fragen konnten per Forum, Mail oder im Teamspeak gestellt werden.

Ich persönlich freue mich auf die Herausforderung in der DOM und Versuche alles mit meinem BF2-Clan nebenher zu regeln. Beides soll sich möglichst nicht behindern. Klar werde ich nie ein Fahrer sein der um die Spitze mitfährt, aber jeder Platz in den Top10 oder Top5 ist für mich eine Party wert.

Also man sieht sich auf der Strecke. Mit freundlichen Grüßen, Gabriel Stöhr

Die Redaktion bedankt sich bei beiden Fahrer für dieses schöne Interview und wünscht weiterhin viel Spaß bei VR.



## +++Neues vom Admintreffen 2005+++ Die Zukunft der VR im Jahr 2006

### Neue Events

Als wesentlicher Bestandteil des Jahres 2006 sollen wieder große Sonderevents veranstaltet werden.

Künftig wird der Samstag als der Wochentag für Rennen der besonderen Art etabliert.

In Planung sind Langstreckenrennen mit Online-Fahrerwechsel, Markenpokalrennen, simulationsübergreifende Wettkämpfe, Duelle im "Race of Champions"-Stil und vieles andere mehr.

Die VR wird diese Sonderevents in besonderem Umfang hier über das

Portal promoten und so hoffentlich viele Communitymitglieder für einen vorsichtigen Blick über den Tellerrand der eigenen Simulation gewinnen können.

### Seminare +Schulungen

Als weitere Neuerung sind besondere Seminarveranstaltungen z.B. zu Grundlagen der Fahrphysik oder der Erstellung eigener Fahrwerkssetups im Gespräch.

### Neue Sommerpause

Dem Wunsch vieler Communitymitglieder entsprechend werden wir ab dem Jahr 2006 die Dauer

der Winterpause reduzieren und stattdessen im Hochsommer eine lange ligafreie Zeit von circa acht Wochen einführen.

Selbstverständlich werden Interessierte auch in dieser Zeit bei vielen besonderen Einzelevents ihre Lenkräder bewegen können.

### Alle Neuerungen auf einen Blick

Den gesamten Überblick über alle Aktivitäten gibt es hier: [http://typo.virtualracing.org/610.html?&no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=493&tx\\_ttnews\[backPid\]=609](http://typo.virtualracing.org/610.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=493&tx_ttnews[backPid]=609)