

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 62 / 21. Dezember 2005



Das Rückspiegel Redaktions-Team wünscht ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr 2006.

Rasant

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

Meisterhaft

Diverse Interviews mit den Champs ab Seite 21

Lecker

Festliches 3-Gang-Menü Seite 43

Faszinierend

Letzte Folge der Faszination Nascar Seite 48

**VR Jahreskalender
2006**

Aus dem Inhalt

Seite 02:	Rookie of the year
Seite 03:	WT SCS Phönix
Seite 04:	WT SCS Phönix
Seite 05:	WT SCS Phönix
Seite 06:	Porsche Di. Monza
Seite 07:	WT SCS Homestead
Seite 08:	WT SCS Homestead
Seite 09:	WT SCS Homestead
Seite 10:	WT SCS Homestead
Seite 11:	Rookie 2005
Seite 12:	Rookie 2005
Seite 13:	Rookie 2005
Seite 14:	DOM 2 Texas
Seite 15:	DOM 2 Texas
Seite 16:	DOM 2 Phoenix
Seite 17:	DOM 2 Phoenix
Seite 18:	DOM 2 Phoenix
Seite 19:	DOM 2 Homestead
Seite 20:	DOM 2 Martinsville
Seite 21:	GRRL CS Champ
Seite 22:	Rookies im Interview
Seite 23:	Rookies im Interview
Seite 24:	Rookies im Interview
Seite 25:	Rookies im Interview
Seite 26:	GRRL 2005 Review
Seite 27:	GRRL ES Champ
Seite 28:	GRRL ES Champ
Seite 29:	GRRL ES Champ
Seite 30:	GRRL Farewell 500
Seite 31:	GRRL Farewell 500
Seite 32:	GRRL Farewell 500
Seite 33:	GRRL Farewell 500
Seite 34:	GRRL Farewell 500
Seite 35:	GRRL Farewell 500
Seite 36:	GRRL CS Rouen
Seite 37:	GRRL CS Rouen
Seite 38:	DOM 2 Review 2005
Seite 39:	GTR Blackwood
Seite 40:	GTR Blackwood
Seite 41:	GTR Aston
Seite 42:	Fahrervorstellung
Seite 43:	VR Kochstudio
Seite 44:	VR Kochstudio
Seite 45:	Porsche Di. Estoril
Seite 46:	Porsche Di. Estoril
Seite 47:	Porsche Mi. Zolder
Seite 48:	Faszination Nascar
Seite 49:	Faszination Nascar
Seite 50:	Impressum
Seite 51:	GRRL CS Le Mans
Seite 52:	GRRL CS Le Mans
Seite 53:	Fahrervorstellung
Seite 54:	VR Jahreskalender 06
Seite 55:	VR Kalender Januar
Seite 56:	VR Kalender Dez.06
Seite 57:	NWL Lauf 11-15
Seite 58:	NWL Lauf 11-15
Seite 59:	Bild der Champions
Seite 60:	WT SCS Champion

ROOKIE of the YEAR 2005

Die Zielgerade war erreicht. Klaus Jonke musste die Ziellinie aber noch als erster überqueren.

Mit großem Vorsprung lenkten er, und sein großer Widersacher der Saison, Gil Ritter, ihre Boliden auf die letzte Gerade.

Die zwei Kontrahenten um den Rookie Titel gaben noch einmal Vollgas. Aber, beim Rennen in Phoenix hatte Jonke zu viele Strafpunkte kassiert, und war für das Rennen von Homestead gesperrt. Ritter nutzte die

Gelegenheit und zog haarscharf an Jonke vorbei. Erstmals übernahm die Führung in der Tabelle. Jonke musste reagieren und setzte im letzten Rennen alles auf eine Karte. Ein zehnter Platz war das Ergebnis, was aber nicht genügend Punkte auf sein Konto spülte.

Somit heißt der Rookie des Jahres 2005: Gil Ritter. Was er zu seinem Titel sagt, und was ihn sonst bewegt steht im Interview, zu lesen in dieser Ausgabe S.11



Nachlese:

17 Fahrer gingen im Laufe der Saison an den Start. Mit großem Hurra und verdammt viel Ehrgeiz in der D.O.M. gestartet. Um erfolgreich zu sein, wurden rasch alle erforderlichen Hürden genommen. 50% Prozent der Fahrer haben nur allzu schnell die Segel gestrichen, und ihre noch

so junge, aufstrebende Karriere allzu abrupt beendet. Gesenkten Hauptes zogen sie von dannen, und wurden nicht mehr gesehen. Wer von den Rookieanern nächstes Jahr nochmals in der D.O.M. startet, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Wir wünschen aber allen Protagonisten viel Erfolg für ihre virtuelle Karriere.

POS	#	Fahrer	Div.	Punkte	Events	Top5	Laps
1	177	Gil Ritter	DOM 2	2589.4	31	7	4247
2	289	Klaus Jonke	DOM 1	2537.3	30	7	4692
3	524	St. Bossmann	DOM 2	2354.3	29	3	3511
4	455	Jens Bartram	DOM 2	2151.8	25	5	3618
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	1454.6	17	7	1971
8	605	Torsten Brandt	DOM 2	939.9	12	2	1337
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	8	7	946
12	584	P. Goetzmann	DOM 2	621.3	10	3	479
13	383	Benny Benson	DOM 2	612.8	8	0	1120

Conrad Wegener siegt in Phoenix

VR-Rennleitung entschied: Keine WT-SCS im Jahr 2006!

19. WT SCS-Rennen auf dem Phoenix Int'l Raceway in Phoenix/Arizona

Conrad Wegener gewann das vorletzte Rennen in Phoenix. Auch in diesem Rennen, startete Wegener von der Pole Position und erkämpfte sich 177 von 188 Führungsrunden. Das Rennen wurde von zwei Yellowflags unterbrochen, wobei der Meisterschaftszweite Claudio Ferrera eine davon auslöste. Auch wurde vor dem Rennen bekannt gegeben, dass es 2006 keine Weekend Thunder Stockcar Series mehr geben wird.

Am Samstag, den 12. November wurde um 14.00 Uhr der Server zum vorletzten Rennen der Saison und zum vorletzten Mal für die WT SCS gestartet. Durch die Veröffentlichung der 2006er GNL-Regeln, wurde bestätigt was viele bereits ahnten: Der WT wird gestrichen, samstags finden keine Nascarrennen mehr statt. Zu wenig Fahrer und die gesamte Verstraffung der VR-Ligen sind verständliche Gründe.

So wird es wahrscheinlich auch kein 21. Saisonrennen auf dem Lausitzring geben, wie zu Anfang des Jahres vorgeschlagen wurde. Man möchte, die noch ausstehenden Rennen, so gut wie möglich beenden und die Saison zu Ende bringen.

Neun Fahrer trafen sich auf dem Server...

In der Qualifikation setzte Conrad Wegener seinen "Lauf" fort und stellte sich mit 27.809 Sekunden auf die erste Startposition. Neben ihm, auf Platz zwei, stand Helge Gravemeyer. Er qualifizierte sich mit 28.078 Sekunden. Die zweite Reihe bildeten Eberhard Mulack und Claudio Ferrera.

Obwohl der Phoenix International Speedway in einer Wüste liegt, blieb die Temperatur bei konstanten 70° Fahrenheit.



Der Start zu 188 Runden

Die Fahrer warteten bis die grüne Flagge fiel und starteten das Rennen.

In der sechsten Runde musste Mulack Jörg Kormany und in der siebten Uwe Berger durchlassen. Kormany wollte nach vorne und so übernahm er in Runde neun Ferreras dritten und in der 13. Gravemeyers zweiten Platz.

Nach 16 Runden beendete Mulack sein Rennen und gab später im Forum, das Ende seiner Nascarkarriere, bekannt: „Mir ist die Linkskreiserei mit diesen Monstern einfach zu langweilig geworden, seit die so extrem zum Untersteuern neigen. Da fahre ich lieber offline mit Nascar 2002, da ist das Fahrverhalten für mich noch durchschaubar. Ich beende meine Nascar-Karriere, als Abschiedsrennen wäre ein Superspeedway angebracht... In Daytona hat mal alles begonnen und dort oder auf dem Lausitzring sollte es enden. Versucht nicht mich zu überreden, was Nascar 2003 betrifft, ist dies ein endgültiger Rücktritt. Höchstens ein EFDE-Event bringt mich vielleicht noch mal in so einen 2003-LKW.“

Nach 25 Runden setzte Thomas Quella zu einem Überholmanöver bei Carsten Scheid an, der genau in dem Moment die Mauer ausgangs Kurve zwei erwischte und so vor Quelle katapultiert wurde. Dieser traf ihn am Heck und beide kreiselten den Linksknick entlang. Für Scheid war das Rennen vorbei und auch er spielte mit Rücktrittsgedanken: „Großes, aufrichtiges Sorry an Thomas Quella! Ausgerechnet in dem Moment, als du nach T2 links neben mir bist, krache ich das erste Mal in diese tückische Mauer und räume dich ab. Hätte gar nicht erst starten sollen, war schon im Training so was von Off-pace und unsicher noch dazu. Werde wohl meine Nascarsaison 2005 heute beenden und mich mal GTR zuwenden.“ Das Rennen wurde somit zum ersten Mal unterbrochen. Gravemeyer verschob seinen Stop um eine Runde und erntete fünf Extrapunkte.

Beim Boxenstop hatte Berger fast seine Box verpasst, musste deshalb zurücksetzen, verlor aber keinen Platz.

Nach 30 Runden ein kleiner Wechsel zwischen Teamkollegen.



Scheid (links) löst die erste Yellowflag aus

Wegener ließ Kormany an die Führung, nach drei Runden war Wegener wieder erster.

In der 42. Runde bremste sich Gravemeyer sauber an Quella vorbei, auf P5. Neun Runden später erwischte es Quella mit einem Disconnect. Auf ein Rejoinen verzichtete er.

In der gleichen Runde überholte Berger seinen Infinity Racing-Partner Ferrera und war nun auf dem dritten Rang.

Wegener hatte durch den langen Grünstint nun genug Zeit seinen Vorsprung auszubauen. Kormany dagegen, sparte Sprit und schonte seine Reifen.

Nach 79 Runden standen Gravemeyer, Ferrera und Berger zur Übrerrundung an. Vier Runden später waren Wegener und Kormany noch als Einzige in der Lead Lap, aber auch Kormany hatte schon sieben Sekunden Rückstand.

Als Kormany Ferrera übrerrundete, nutzte Gravemeyer die Situation gekonnt aus und schob sich gleich mit vorbei auf Position vier. Nach 103 Runden entschied er sich plötzlich für einen Boxenstop und lenkte auf den Apron. Dabei hatte er allerlei Mühe seinen Wagen gerade zu halten und taumelte übers Gras in die Boxeneinfahrt. Eine Runde später fuhr auch Wegener an die Box, Kormany übernahm für fünf Runden die

Führung. Bei seinem Stop verlor er aber soviel Zeit, dass er danach mit 26 Sekunden Rückstand, kurz vor der eigenen Übrerrundung stand. Ferrera schien nach seinem Boxenstop wieder seinen Rhythmus zu finden und konnte sich in der 124. Runde an Berger vorbeischieben.



Die Pedale bringen Ferrera #30 in Schwierigkeiten

Drei Runden später übrerrundete Wegener den zweiten Kormany und war nun deutlich auf Siegeskurs.

Gravemeyer hatte hingegen weiterhin so seine Probleme mit der Boxeneinfahrt. Im 137. Umlauf kam er auf die gelbe Linie, die Apron und Strecke voneinander trennt und drehte sich weg. Ohne Einschlag konnte er aber problemlos weiterfahren.

Mit einer Runde Vorsprung schien der Führende Wegener etwas unkonzentriert und wäre Joe Steindl, bei dessen Übrerrundung, fast ins Heck gerauscht. Und wie schon das Rennen zuvor in Atlanta, hatte Wegener auch in Phoenix Spritprobleme, sodass er in der 174. Runde, 14 Runden vor Schluss, noch mal in die Box musste. Dabei geriet er, genau wie Gravemeyer, auf die gelbe Linie und begann sich nach links wegzudrehen. Doch er konnte den Wagen gerade noch abfangen und bei seiner Crew halten, die nur nachtankte. Gerade als er wieder aus der Box fuhr, wurde die zweite und letzte Yellowflag ausgelöst. Was war passiert? Ferreras Pedale machten schlapp: „Argh, super Rennen... bis mich (wieder einmal) die DFP-Pedale im Stich gelassen haben. Bin extra nicht mit den VPP's gefahren, weil ich die weichen Federn noch nicht drin

habe und auf Nummer sicher gehen wollte! Und dann so was! Kein Gas und keine Bremse mehr gehabt... und das in Turn 3-4. Der Uwe dann leider in mich rein. Somit die

wertvollen Punkte für die WTSCS-Meisterschaft verloren.“

Wegener behielt trotz seinem weiteren Stop unter grün die Führung. Er ging darauf ein zweites Mal an die Box und ließ neue Goodyears aufziehen. Erst schien es so, als wollte Kormany draußen bleiben, um beim Restart vor Wegener zu sein, doch er hatte es einfach verpasst, gleich mit in die Box zu fahren. Somit stand er beim "Single File Restart" in Runde 179 hinter den Lappern und hatte keine freie Bahn. So waren die letzten acht Runden kein Problem mehr für Wegener und er gewann mit 5.9 Sekunden Vorsprung vor Kormany. Dritter wurde Ferrera (-2Laps) vor Berger (-2Laps). Gravemeyer kam mit vier Runden Rückstand auf Platz fünf ins Ziel, Steindl mit sechs Runden Rückstand auf dem letzten und sechsten Platz.

Kommentare:

Conrad Wegener: „Es war zwar nicht unbedingt ne Qual, weil unter solchen Bedingungen macht mir Runden abspulen schon Spaß, aber 9 Leute sind trotzdem zu wenig. Ansonsten war's wie Richmond, Pole und Sieg ohne Probleme. Auch wenn der Sprit wieder knapp war und ich 15 to go noch mal rein bin, hätte es auch so gereicht. Beinahe hätte ich es mir heute selber versaut. Beim Stop unter grün hab ich mich fast gedreht, puh.“

Jörg Kormany: „Also ich weiß nicht Conner, aber ich bin ein ganz anderes Rennen als Du gefahren. Auch bei mir hätte das mit dem Sieg klappen können. Also die Quali hatte ich mal so richtig verhauen. Drohender Unforced T4. Da ich mit keiner Yellow gerechnet hatte, bin ich eine Art Ecomeisterschaft gefahren. Sprit und Reifen sparen war die Devise, aber nicht zuviel auf Conner verlieren. Die erste Yellow war nicht ganz so tragisch. Aber dann ging's los. Conner unter grün rein und ich hatte noch für ca. sieben Runden Saft an Bord. Reifen waren okay für den langen Stint, aber die Zeiten waren nicht mehr berauschend. Ich glaube, dass ich die sieben Runden auch später rein bin. Nachdem ich auf die Strecke zurückkam, war Conner unmittelbar

hinter mir... habe ich mich verpökert!? Nein, denn ein kurzer Blick auf die Tankuhr sagte mir, dass ich für zwei Runden zuwenig Sprit drin hatte. Die kann man normalerweise recht locker einsparen, aber Conner muss zehn Runden sparen und das geht nicht. Also fahren und nicht zuviel Zeit lassen. Leider verlor ich beim Überholen von Claudio immer zuviel Zeit, was mir eventuell den Sieg kosten könnte. Aber mein Ziel vom Sieg war just beendet, als Claudio bei 18 to go eine Yellow auslöste. Ich glaube Conner ging in derselben, oder in der Runde davor rein, denn wir waren beide in der Leadlap. Etwas konsterniert und nicht wissend, was genau los war, bin ich leider erst in der zweiten Yellowlap in die Pit, da ich erstmal gar nichts davon mitbekommen hatte das ich der Leader war. Na ja, Singlerestart, Conner vorne und ich vier dahinter. War klar, dass der junge Spritzer mir dann davonziehen konnte. Grats zum Sieg, Conner.“

sparen angesagt. Immer schön hinter Claudio her bis, ja bis er den Wagen in T3/4 wegwirft. Keine Chance mehr gehabt auszuweichen, geschweige denn zu bremsen. Schade, wäre zum Schluss vielleicht noch mal spannend geworden um Platz drei.“

Joe Steindl: „War wie meistens bei uns ein hartes Rennen - nur zwei Yellows. Auweh, Ebi weg, Carsten weg, die HPM-Jungs nach ESCORS... Da bleiben nur noch wenige über. Conner, der 3-Wide mit lediglich zwei Autos (Du und ich) in meiner Runde 150 war funny. Dein "sry" war nicht notwendig - ich hätte Dir wohl früher ein Pass Left geben sollen. Und gleiches für Jörg in der Box - ich war da nicht behindert. Und wenn, so wär's auf ein paar Sekunden bei mir auch nicht mehr angekommen.“

Durch die 40 Strafpunkte die Ferrera wegen seinem Crash erhielt, führte Kormany die Tabelle



Wegener dreht sich in Führung liegend in der Box

Uwe Berger: „Tja was soll ich sagen. Rennen verlief eigentlich ganz gut. Conner und Jörg waren nicht zu halten, wie immer, und ein gutes Rennen mit Claudio gehabt. Mal er vorne, mal ich. Nach dem Pitstop mit Schrecken festgestellt, der Sprit reicht nicht. Also ist

nun mit 80 Punkten Vorsprung an. Das sollte reichen für das 20. und letzte Rennen in Homestead.

Aus Phoenix Conrad Wegener

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

Frömel auf dem Weg zum Titel

VR Porsche Cup Dienstagsgrid zu Gast in Monza



Der vorletzte Lauf zum 2005er VR Porsche Cup fand am 29.11. in Monza statt. Den Anfang machte dabei wie immer das Dienstagsgrid. Allerdings scheint einigen Fahrern zum Ende der Saison die Puste auszugehen. Es fanden sich nur 16 der Stammfahrer im Fahrerlager ein.

Schnellster Mann des ersten Qualifyings war Florian Waschowski. Er fuhr mit einer 1:57.016 ganz dicht an die 57er Schallmauer ran und setzte damit die schnellste Zeit des Tages. Nur ein Wimpernschlag langsamer, aber mit wesentlich mehr Kilos belastet war Meisterschaftsaspirant Olli Happ. Aber auch der andere Titelanwärter, Jochen Frömel, fuhr dicht an die 57er Marke.

Für Waschowski und Frömel brachte die Super Pole aber nicht den erhofften guten Startplatz. Waschowski brachte wie auch Jirak und Rauch keine komplette Runde zu Stande. Frömel war eigentlich ziemlich gut unterwegs, bis ihn in der Ascari ein Join Lag erwischte. Das kostete ihn den Platz in der ersten Reihe. Platz 4 am Ende. Schnellster Mann der Super Pole war Happ, der mit

1:57.091 sogar seine Zeit aus der ersten Session verbessern konnte. Überraschen konnte Martin Micko, der im ersten Quli die sechstschnellste Zeit fuhr. Er lieferte eine fehlerfreie Runde ab und konnte sich so in die erste Startreihe schieben. Die drittschnellste Zeit kam von Tobias Schlottbohm.

Die ersten 3 sind dann auch prima ins Rennen gekommen. Allerdings wurde schnell deutlich, dass die 100kg für Happ ein echtes Handicap waren. So konnte er sich nicht lange gegen den glänzend aufgelegten und leichten Micko wehren. Aber auch Schlottbohm, der ja immerhin auch ein paar Kilo spazieren fährt, machte Druck und konnte letztendlich nach 2/3 Renndistanz auch an Happ vorbei gehen. Das war zu diesem Zeitpunkt für Happ aber kein Problem, denn für Frömel lief es im ersten Rennen nicht gut. Er bekam eine Stop&Go Strafe für Abkürzen und verlor so wertvolle Plätze. Am Ende kam er nur auf Position 10 ins Ziel.

Allerdings bedeutete das auch die Pole Position bei Rennen 2. Happ hingegen musste von 8 starten.

Und da ihm klar war, dass er jeden Punkt im Kampf um die Meisterschaft braucht, nahm er gleich beim Start das Messer zwischen die Zähne. Leider kam es bei der Anfahrt zur ersten Schikane zu einer Berührung mit Uwe Kriebel, so dass Happ über den Rasen schoss und die Schikane noch vor Frömel passierte – allerdings auf eine etwas unorthodoxe Art. Für Happ blieb nach diesem Auftakt am Ende nur Platz 11.

Frömel hingegen lieferte ein sauberes Rennen ab und musste sich auf der Strecke nur Roland Rauch geschlagen geben, der das zweite Rennen mit solidem Vorsprung gewinnen konnte. Zwar kam auch noch einmal Markus Jirak an Frömel ran, aber Frömel konnte P2 bis ins Ziel behaupten. Der Sieger des ersten Rennens, Micko, fuhr nach Start von P10 immerhin noch auf P5 vor.

Micko sicherte sich so seinen ersten Gesamtsieg der Saison und bringt damit 56 Punkte auf die Haben-Seite. Die RoC Teilnahme sollte somit so gut wie sicher sein. Zweiter wird Rauch vor Schlottbohm. Rauch dürfte sich damit den 4. Platz in der Gesamtwertung gesichert haben. Für Schlottbohm besteht immerhin noch die Chance auf P5. In der Wertung liegt er nur 4 Punkte hinter Waschowski. Hier wird es also eng. Etwas Spannung ist aus dem Meisterschaftskampf. Hatte Andreas Gaida ohnehin nur noch theoretische Chancen, so ist er nach der Nichtteilnahme hier in Monza ganz raus aus dem Titelkampf. Platz 3 ist ihm aber auch kaum noch zu nehmen. Aber auch Happ hat es nicht geschafft, den Rückstand zu Frömel zu verringern. Vielmehr sind noch mal 5 Punkte dazu gekommen. Wenn Frömel in Spanien nicht patzt oder ihn technische Katastrophen ereilen, sollte ihm der Titel so gut wie sicher sein.

Gil Ritter

Jörg Kormany gewinnt die WTSCS - Meisterschaft 2005

20. WT SCS-Rennen auf dem Homestead Miami Speedway in Homestead

Auch das letzte Rennen der WT SCS beendete Conrad Wegener vor Jörg Kormany und Claudio Ferrera als Sieger. Wegener startete erneut vom ersten Platz. Das Rennen begann jedoch schwach mit vier Yellow-flags in den ersten 50 Runden. Ferrera nutzte das aus und führte lange das Rennen an. Nach den Boxenstops unter grün fiel Wegener hinter Kormany und es sah lange nach einem Sieg für ihn aus. Wegener aber, übernahm 21 Runden vor Schluss erneut die Führung und gewann das letzte WT-Rennen.

Nur eine Woche nach dem Rennen in Phoenix, stand schon am 19. November das Finale in Homestead an. Zwölf Fahrer, darunter zum ersten Mal Patrik Krakau, trafen sich auf dem 2003 umgebauten Oval in Homestead. Ein so genanntes "Variable Banking System" bot in den Kurven drei verschiedene Radien, sodass man auch auf der äußeren Bahn sehr gut gegenhalten konnte und dies sogar eine Möglichkeit war, zu überholen. Nach dem Rennen in Phoenix, erhielt Claudio Ferrera 40 Strafpunkte für einen Unfall mit Kontakt. Sein Rückstand auf den Tabellen-ersten Jörg Kormany betrug somit 80 Punkte. Kormany musste nur als zwölfter straffrei ins Ziel kommen und wäre Meister. Auch mit einem Sieg von Ferrera würde es noch reichen. Er konnte es also ruhig angehen lassen.

Conrad Wegener ließ es dagegen gar nicht ruhig angehen und fuhr bereits zum sechsten Mal hintereinander auf die Pole Position. Mit 28.758 Sekunden war er diesmal nur drei tausendstel schneller als Uwe Berger, der neben ihm aus der ersten Reihe startete. Mit 28.798 Sekunden ging *piep* von Startplatz drei ins Rennen. Kormany

startete von Position vier, Ferrera von P5.

Runde. Patrik Krakau probierte innen an *piep* vorbeizufahren,



Krakau ohne Kontrolle in Kurve eins

Ohne Probleme wurde das Rennen freigegeben, 161 Runden gab es zu absolvieren.

In der zweiten Runde ließ *piep* Kormany in Kurve eins und Ferrera in Kurve zwei vorbei. Bei Ferrera kam es aber zu einer kleinen Berührung, wodurch *piep* in die Mauer gestoßen wurde.

Nach sechs Runden übernahm Kormany Bergers zweiten Platz und weitere drei Runden später die Führung von Wegener.

Auch Ferrera versuchte nun an Berger vorbeizuschlüpfen, ordnete sich aber noch einmal hinter ihm ein. Dabei hätte Ferrera sich fast gedreht. Mit Mühe konnte er den Wagen gerade noch so abfangen und weitere Strafpunkte verhindern, Thomas Quella fuhr vorbei auf Rang vier.

Genau die gleiche Situation führte zur ersten Unterbrechung in der 14.

sein Wagen wurde dabei aber lose und er drehte sich, im Gegensatz zu Ferrera, in die Mauer. Glück für Krakau, dass er noch abbremsen konnte, sonst wäre sein Wagen, aufgrund der sehr komischen Mauern, sofort schrottreif gewesen. Warum Krakau sich drehte: „Sorry für Yellow eins. Hab zu viel Gas rausgenommen und wollte *piep* nicht wegsticken und da war es auch schon zu spät.“

Beim folgenden Boxenstop zeigte sich, wer das Briefing für Homestead gelesen hatte und wer nicht. Denn anders als bei den anderen Strecken, musste man hier, wie unter grün, vor T3 runter von der Strecke um in die Box zu gelangen. Kormany und Berger machten es falsch und mussten ans Ende des Feldes.

Doch unter gelber Flagge kam es noch zu einem kuriosen Zwischenfall. Krakau hatte Joe Steindl vor sich, der langsam auf den Rest auf-



Runde 16: Das Aus für *piep*

schloss. Dabei musste Krakau einmal nach rechts ausscheren, um Steindl nicht am Heck zu berühren, und genau in dem Moment kam Helge Gravemeyer mit zu hoher Geschwindigkeit an, konnte nicht mehr ausreichend bremsen und drehte Krakau um. Doch damit war es noch nicht vorbei. Ohne zu gucken, ob noch wer kommt, wendete Krakau auf der Strecke. Aber es kam noch jemand... *piep* traf ihn volle Breitseite und schleuderte Krakau in Gravemeyer, der sich anschließend überschlug und auf dem Dach liegen blieb. Das Aus für *piep*.

Hellmut Benesch, der beim Restart eigentlich von Platz eins gestartet wäre, entschied sich, durch die eine weitere Yellowrunde, doch noch für einen Boxenstop. Trotzdem gab es fünf Bonuspunkte für ihn.

In der Restarrunde kam Quella ausgangs Kurve vier auf den Apron, knallte danach gegen die Wand und überließ Ferrera so seinen zweiten Platz.

Kurz darauf wollte Carsten Scheid innen an Steindl vorbei. Scheid geriet aber ins Rutschen und kam auf den Apron. Dort hielt er sich kurz, fuhr dann aber direkt vor dem Dreierpack Berger, Gravemeyer und Krakau auf die Strecke. Bis auf eine weitere Beule, bei Gravemeyers sowieso schon demoliertem Wagen, passierte aber nichts.

Doch Gravemeyer bekam noch sein Fett weg. Als Michael Schubert ihn überholte, ließ er Gravemeyer zu etwas wenig Platz und schubste ihn leicht in die Mauer. Auch das ging noch mal gut.

Weniger gut ging die 26. Runde. Benesch wollte Krakau innen überholen, verlor aber ausgangs T4 seinen Valvoline-Chevy und rutschte Scheid vors Auto. Beide



Benesch beendet Scheids Rennen

schlugen in die Mauer und drehten sich die Start/Ziel-Gerade entlang.

Für Scheid war das Rennen vorbei: „Schade, mein letztes WT-SCS-Rennen hatte ich mir anders gewünscht. Mein Motor war nach dem Crash mit Hellmut dermaßen kaputt, dass ich aufgeben musste. Die Drehzahladel zuckelte ständig und der Motor hörte sich sehr merkwürdig an, schaffte es nicht mehr in den vierten Gang. Jetzt bleibt mir nur noch, mich bei allen WT-SCS'lern für die ganzen fairen Rennen in den letzten 1 1/2 Jahren zu bedanken. Hat eine Menge Spaß gemacht mit euch! It's hard, but it's time to say goodbye...“

Benesch später zu diesem Unfall: „Sorry Carsten... Mein Auto drehte sich nach innen, weil ich zu stark Gas weggenommen habe, sonst wäre dem vor mir reingefahren. Und Du konntest leider nicht mehr ausweichen...“

Die meisten Fahrer nutzten erneut die Unterbrechung für einen Boxenstop und diesmal fuhr Yellowauslöser Benesch falsch in die Box und musste beim Restart vom letzten Platz aus starten. Schubert blieb draußen und übernahm die Führung. Ferrera ließ bei seinem Stop nur die rechten Reifen wechseln und schob sich so an Wegener vorbei, auf Platz zwei.

In der 30. Runde wurde das Rennen wieder frei gegeben und Schubert

wurde auf P6 zurückgedrängt. Nach einem Quersteher in der gleichen Runde entschied sich

Krakau aufzuhören und fuhr in die Box. Dabei verpasste er nicht nur die Straße in die Box, sondern auch die Box selber. Noch schlimmer traf es Gravemeyer, der sich genau im gleichen Moment, in Kurve drei drehte. Er hatte aber Glück, dass die gelbe Flagge stecken blieb. Wiederum im gleichen Moment übernahm Wegener die Führung von Ferrera. Eine ereignisreiche 31. Runde...

Nach 33 Runden überholte Kormany Berger und probierte nun an Ferrera vorbeizukommen. Aber in der 41. Runde löste Berger die dritte Caution aus. Berger zu seinem "Dreher": „Sorry für die Yellow. Mein Auto wollte in T1/2 etwas ausbrechen und konnte es

sequenzen und er konnte normal seinen Boxenstop durchführen.

Nur vier Runden nach dem Restart wurde die vierte Yellow ausgelöst. Gravemeyer machte außen Platz für Schubert, dieser kam jedoch zu weit nach außen und schubste Gravemeyer in die Mauer, die sofort seinen Motor zerstörte.

Als einzige entschieden sich beide HPM-Fahrer Wegener und Kormany in die Box zu fahren. Ferrera war nun der Führende, vor Schubert und Berger. In der Restartrunde sprangen Wegener und Kormany von fünf und sechs auf zwei und drei, Ferrera war aber schon bis auf 3.4 Sekunden enteilt.

Kormany übernahm in der 58. Runde kurz den zweiten Platz,

Rennen: „Also bis zur Rennhälfte lief es erstaunlicherweise ja richtig gut - immer noch in der Lead Lap und mehr Abstand zum letzten als zum Leader - und das, obwohl ich letzte Woche null Training hatte (hab das PWF-Homestead nicht auf dem Laptop). Nur hatte ich dann einen kleinen Wallride, der mir den Motor gekillt hat. Kann es sein, dass Homestead da etwas empfindlich ist? Ansonsten waren es zwei schöne Rennsaisons. Schade, dass es vorbei ist.“

In der 94. Runde hatte es dann geklappt für Wegener. Außen ging er an Ferrera vorbei auf P1. Nun musste Kormany einen Weg finden und tat das in der 97.

Nach 101 Runden ging Quella als erster zu seinem Stop unter grün an die Box. Die Boxeneinfahrt verfehlte er jedoch und blieb rechts neben der Boxenmauer einen Moment stehen. Dann legte er den Rückwärtsgang ein, fuhr rückwärts leicht gegen die Mauer und dann schließlich in die Box, wo er allerdings nur zwei Reifen wechselte...

Vier Runden später pittete Berger problemlos. Der vierte Platz war ihm durch Quellas Missgeschicke so gut wie sicher.

In der 112. Runde stand Ferrera sein Pitstop an, Wegener und Kormany folgten gleichzeitig zwei Runden später. Bei seinem Stop machte Wegener ein paar Setupveränderungen die sich nach seinem Stop nicht auszahlen. Man sah ihn mehrmals durch die Kurven rutschen - sein Wagen war zu loose und Kormany fuhr mit Leichtigkeit vorbei. Bis zur 125. Runde baute er seinen Vorsprung bis auf 1.5 Sekunden aus. Aber Wegener bekam seinen Wagen wieder besser unter Kontrolle und kam näher ran. 22 Runden vor Schluss legte Quella seinen letzten Boxenstop ein. Auch diesmal lief es nicht rund und er drehte sich in der Boxeneinfahrt.

Eine Runden später war es dann so weit: Wegener übernahm die Führung, Kormany nur noch zweiter. Es wurden keine Plätze mehr bis zur Zieldurchfahrt getauscht und so gewann Conrad Wegener das Finalrennen in Homestead. Zweiter wurde der neue Meister Jörg Kormany mit 4.8 Sekunden Rückstand vor dem Vizemeister Claudio Ferrera. Über den vierten Platz freute sich Uwe Berger vor Thomas



Gravemeyer, nachdem er von Schubert in die Mauer geschickt wurde

einbremsen, allerdings hatte ich dann einen Wallride und am Ende des Turns löste sich der Wagen von der Wand. Allerdings ist dort eine Bodenwelle und prompt drehte sich mein Car. Ich hab fast ins Lenkrad gebissen. Zum Glück niemanden mitgenommen.“ Nicht ganz richtig, denn als Berger auf den Apron zu rollte, rauschte gerade Steindl vorbei und wich nach links aus, wo es hart in die Mauer ging.

Auch diesmal gab es einen „Crash under yellow“. Quella bremste etwas zu spät und drehte Kormany um. Es blieb aber ohne Kon-

wurde aber nach acht Runden wieder von Wegener abgelöst. Beide machten nun Zehntel um Zehntel auf Ferrera gut, bis sie es in der 83. geschafft hatten und wieder dran waren. Ferrera aber, wollte sich nicht kampflos geschlagen geben und kämpfte um die Führung. Wegener kam mehrere Male neben den Leader, dieser hielt aber sehr gut gegen und blieb erster.

Nach 89 Runden fuhr Schubert auf Platz sechs liegend, ausgangs Kurve zwei gegen die Mauer und plötzlich fing sein Motor an zu qualmen. Ihm blieb nichts anderes mehr übrig als aufzugeben. Schubert zu seinem letzten WT-

Quella, Joe Steindl und Hellmut Benesch.

Mit Extrapunkte erhielt Wegener für 80 Führungsrunden. Die schnellste Rennrunde wurde von Ferrera in der dritten Runde gemessen: 28.889 Sekunden. Die Highest-Climber-Wertung entschied Hellmut Benesch für sich.

Rädern aufs Gras gekommen, sonst hätte ich mich gedreht. Beim Stop den Wagen zu loose gemacht, musste danach fünf Mal den Wagen abfangen, hätte da fast ne Yellow ausgelöst. Dadurch kam Jörg zwar vorbei, ich konnte ihn dann aber wieder fangen. Auch das war ein klasse Kampf und zum Abschluss

Insgesamt nahmen 35 Fahrer an der Meisterschaft teil, lösten insgesamt 67 Yellows aus und kassierten dafür 2210 Strafpunkte. Im nächsten Jahr wird es keinen Samstagcup mehr geben. Für die Stockcarfahrer beim Virtual Racing e.V. wird es die Möglichkeiten geben, donnerstags wöchentlich in der Deutschen Online Meisterschaft oder dienstags im 14-tägigen Rhythmus im Open-Cup zu fahren.



Links Sieger Wegener, Rechts Vizemeister Ferrera, im Hintergrund Meister Kormany

Kommentare:

Claudio Ferrera: „Egal, grats Jörg zur Meisterschaft. Danke für die Tollen Fights heute. Besonders mit Conrad heute schöne fights gehabt. Sorry an Thomas für den Touch... bin da leider bissl zu hoch gekommen. Danke an alle die Diese Saison mitgefahren sind.“

Conrad Wegener: „Bis auf die gelbe Anfangsphase ein echt klasse Rennen. Vom fahrerischen Anspruch ist die Strecke nichts, aber dadurch umso enger und spannender. Claudio hat sich bei der einen Yellow entschieden draußen zu bleiben. Haben ihm zwar eine Menge Lead Laps gebracht, bis Jörg und ich endlich dran waren, aber dafür waren seine Reifen dann zu früh runter. Klasse Zweikampf bis ich endlich außen vorbei kam, auch wenn das immer so eine Sache war. Beim Stop unter grün, fast mit den

der Sieg, perfekt! Grats Jörg zur Meisterschaft und Claudio zur Vize. Mal sehen wen man alles in der Open wiedertrifft.“

Joe Steindl: „Thanks für die vielen tollen Rennen in den zwei WT-SCS-Jahren - hat super-viel Spaß gemacht mit euch!“

Marko Reinhardt: „Gratz Jörg zum Titel. Für mich bist du auch ein Alien mittlerweile. Ich werde die WTSCS vermissen.“

Jörg Kormany: „Vielen Dank Marko! Dem Rest natürlich auch!“

Damit geht die Weekend Thunder Stockcar Series 2005 zu Ende. Noch ein paar Fakten:

Bei insgesamt 20 Rennen gab es sieben verschiedene Sieger. Jörg Kormany und Conrad Wegener hatten am Ende beide sechs Siege auf ihrem Konto. Den Pole-Award sicherte sich Wegener mit neun Pole Positions. Als einziger nahm Claudio Ferrera an allen 20 Rennen teil und konnte jedes beenden.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Fahrern für diese Saison bedanken. Ich habe mich bemüht zu jedem Rennen einen Bericht zu schreiben und hoffe das euch ein paar davon gefallen haben. Auch ein Dankeschön an Helge Gravemeyer der den Michigan-Bericht übernommen hat.

Goodbye WT SCS!

Pos	#	Fahrer	Punkte	Diff
1	(1) 255	Joerg Kormany	3319	-
2	(2) 30	Claudio Ferrera	3194	-125
3	(3) 514	Conrad Wegener	3018	-301
4	(5) 49	Carsten Scheid	2566	-753
5	(4) 517	Klaus Wagner	2497	-822
6	(6) 152	Joe Steindl	2455	-864
7	(7) 325	Uwe Berger	2255	-1064
8	(9) 266	Thomas Quella	2109	-1210
9	(8) 263	Nikolaus Neumann	2098	-1221
10	(12) 305	Thomas Schloesser	1933	-1386
11	(11) 224	Michael Schubert	1914	-1405
12	(10) 548	Marko Reinhardt	1850	-1469
13	(13) 853	Axel Koester	1758	-1561
14	(14) 279	Volker Dudziak	1510	-1809
15	(15) 311	Eberhard Mulack	1214	-2105
16	(16) 510	Bjoern Struckmeier	990	-2329
17	(17) 320	Kai Trakies	873	-2446
18	(18) 225	Marco Wust	838	-2481
19	(20) 591	Helge Gravemeyer	716	-2603
20	(19) 280	Benedikt Wilhelm	643	-2676
21	(21) 145	Stephan Gfrerer	545	-2774
22	(22) 456	Arthur Seiverth	407	-2912
23	(23) 282	Stephane Quincampoix	361	-2958
24	(28) 19	Markus Lichtenegger	280	-3039
25	(27) 109	Oliver Matthiensen	280	-3039
26	(26) 164	Christian Schaller	280	-3039
27	(25) 538	Michael Schaller	280	-3039
28	(24) 417	Thomas Althaus	280	-3039
29	(29) 24	Michael Schymura	230	-3089
30	(36) 499	Hellmut Benesch	205	-3114
31	(30) 199	Michael Berndt	193	-3126
32	(31) 478	Martin Thiemt	185	-3134
33	(32) 331	martin steinbichler	170	-3149
34	(33) 949	Martin Kirchner	160	-3159
35	(34) 592	Andre Kurth	155	-3164
36	(35) 274	Juergen Hobbbers	124	-3195
37	(0) 480	Patrik Krakau	104	-3215
38	(37) 319	Sven Münchrath	94	-3225
39	(38) 182	Karl Stikkelbroeck	54	-3265
40	(39) 545	Alexander Goerisch	0	-3319
41	(40) 136	Udo Streit	0	-3319

Conrad Wegener

Rookie of the Year 2005

NASCAR DOM Pilot Gil Ritter im Interview

Hallo **Gil Ritter**,

RS:

einen Riesenglückwunsch an dich Gil. Du hast ja einen furiosen Endspurt hingelegt, und dir den begehrten Titel Rookie of the year 2005 geschnappt.

GR:

Vielen, vielen Dank für die Glückwünsche. Ich freue mich wirklich sehr über den Titel. Das kam ja doch recht überraschend für mich. Das letzte Saisonviertel war eher durchwachsen. Ich hatte ein paar dumme Ausfälle. So richtige gut waren nur Loewes, Atlanta und vor allem Homestead, wo ich wohl mein bestes Rennen hatte mit der

besten DOM Platzierung. An den Titel RotY habe ich eigentlich nie wirklich geglaubt, vielleicht ein wenig von geträumt. Und gerade zum Ende hin sah es ja so aus, als hätte Klaus Jonke diesen Titel sicher. Allerdings hat Klaus den sicheren Titel verspielt, als er beim Phoenix-Rennen 140 Strafpunkte und ein Rennen Sperre einfuhr. Plötzlich lag ich vorne.

RS:

Du warst mit, nennen wir ihn beim Vornamen, Klaus vom ersten Startschuss in Daytona dabei. Hast du viele Zweikämpfe mit ihm auf der Strecke gehabt, oder habt ihr euch eher selten gesehen?

GR:

Das weiß ich gar nicht mehr so ganz genau. Oft war er jedenfalls schneller. Er ist ja auch jeweils früher aufgestiegen bzw. habe ich es ja gar nicht in die DOM 1 geschafft. Aber ich weiß noch genau, dass wir beide in Martinsville, wo sich die Sache ja jetzt entschieden hat, beim ersten Rennen schon einmal (Blech)Kontakt hatte. Change Line meinerseits.

RS:

Verteidigen kannst du deinen Titel zwar nicht, aber was sieht deine Planung für das nächste Jahr vor? Wird dein Stock - Car in der neuen Saison mit dir am Steuer die Strecken unsicher



machen? Oder fährst du nur in anderen Grids.

GR:

Nein, im Rahmen der Nascar DOM werde ich nicht mehr an den Start gehen, was mehrere Gründe hat. Ich bin eher ein Road Racer und das macht mir auch mehr Spaß. Nascar DOM war ein Experiment, was ich zwar keinesfalls als misslungen bezeichnen würde, aber eben auch zu der Erkenntnis geführt hat, dass das eben nicht ganz mein zu Hause ist. Zudem fordert die DOM auch zu viel Zeit.

Ich bin dieses Jahr GRRL Endurance Series (mein Baby), GTR Porsche Cup und eben Nascar DOM gefahren. Das war zu viel. Für 06 muss ich mich eben von einer dieser Serien trennen und so hart das klingen mag, die Trennung von der DOM fällt mir da am einfachsten. Aber in ein Cup Car werde ich dennoch noch einmal steigen, aber das sind fast noch ungelegte Eier. Einfach mal ein Auge auf der GRRL behalten!

RS:

Nun zwei Fragen zu den Rennstrecken an sich. Was ist deine favorisierten Oval Strecken, und welche kann man getrost streichen?

GR:

Also in Homestead hatte ich wohl mein bestes Rennen und ich erreichte dort mit Platz 4 auch meine beste Platzierung. Das müsste eigentlich mein Lieblingsoval sein, oder? Lowes und Atlanta waren aber auch schöne Rennen.

Generell mag ich es lieber etwas größer. Phoenix und New Hampshire mag ich da weniger. Generell habe ich Strecken gehasst, auf denen ich nur damit beschäftigt war, das Heck zu bändigen.

RS:

Nun eine Antwort die auch für die rechts herum Fahrer interessant ist. Favoriten bei den Road Courses, nicht nur in Nascar Racing 2003. Da es aberdutzende gibt: Auf welcher Strecke (n) startest du am liebsten den Motor? GTP, GTR oder ähnliches.

GR:

Ach das lässt sich auch schwer sagen. GTR und dabei speziell der Porsche Cup macht schon wirklich Spaß. Bei GTR nerven halt die ganzen kleinen Macken. Warum kann ich mir z.B. nicht die Zeiten der vorausgegangenen Session ansehen? Da wird so eine Simulation zusammen gebaut und dann patzt man bei diesen einfachen Sachen. Das kann Nascar Racing 2003 schon seit Jahren und zwar viel besser. Auch das Fahren mit den N2003 Mods macht mir immer noch Spaß. Deswegen hat es auch noch seine Daseinsberechtigung und deswegen wird die GRRL 2006 doch ein Programm auf die Beine stellen. Wir sind da schon recht weit mit der Planung und hoffen, auch 2006 eine gute Rennplattform bieten zu können. Ach ja, die Strecke - ohne Wenn und Aber - Road America! Diese Strecke mag ich sowohl real als auch im Simracing. Die neueste N2003 Umsetzung ist der Hammer und unsere Farewell 500 auf dieser Strecke waren ein tolles Event. Und auf die reale Strecke kehren nächstes Jahr die Champ Cars zurück. Das freut mich wirklich sehr.

RS:

Ist die Enttäuschung sehr groß, das der GTP - Mod nicht so angenommen wurde, wie er es eigentlich verdient hätte? Du warst ja doch sehr bemüht, die Saison interessant zu gestalten.

GR:

Tja; was soll man machen? Natürlich hätte ich mir gewünscht, wenn wir wenigstens bei den über 20 Teilnehmern vom ersten Rennen geblieben wären. Von 40 Teilnehmern wie noch im letzten Jahr habe ich ohnehin nicht geträumt. Aber die Konkurrenz im Road Racing Bereich ist mit LfS und GTR sehr stark gewesen. Dennoch haben mir die Farewell 500 gezeigt, dass man mit entsprechender Promotion doch noch ein paar N2003 Fahrer auf einen Straßenkurs bekommt, wenn alles passt. Und in diesem Sinne werden wir auch 2006 weiter arbeiten. Der Fokus wird ganz klar auf dem Einzelevent liegen. Und davon wird es ein paar ganz spezielle geben.

RS:

Wird man dich nur im Porsche und in den Einzelevents antreffen, oder wirst du auch in der ES im GTR - Bereich tätig?

GR:

Tja, ES wäre eigentlich eine Sache, die mir gefällt, aber die ES läuft am Wochenende. Das ist Tabu. Das gehört der Familie. Zudem wäre eine 3. Serie ja genau das, was ich nicht mehr will. Deswegen ja 2006 auch keine Nascar DOM. Also bleibt es beim Porsche Cup und natürlich der GRRL.

RS:

Das was recht häufig auffällt, sind deine Autos. Du bist ja quasi unser Ritter Sport Werksfahrer. Wann ist dir die Idee gekommen, diesen exquisiten Schokoladenhersteller auf deine Autos zu painten?

Und damit direkt zur zweiten Frage: Paintest du selber, oder gibst du die Aufträge an die bekannten Paintkünstler?

GR:

Ich bin nicht der Werksfahrer, ich bin der Junior Chef. Einen Werkfahrer hätte man bei den Leistungen wohl schon gekündigt. Mich kann man nicht kündigen. Ich verbrachte ja quasi nur mein künftiges Erbe. Nee, ist natürlich Quatsch. Leider gibt es da außer der Namensgleichheit nichts, was mich mit Ritter Sport verbindet. Aber eben die hat zu meiner Sponsorwahl geführt. Mehr nicht.

Painten kann ich selber nicht. Ich hab's ganz am Anfang mal versucht, aber das ging ins die Hose. Mein erster Ritter-Sport war der Knusperkeks Mustang und der war von Steffen Schmoranz. Mein Dodge aus der DOM ist z.B. von Christoph Guler.

Mein Schokowürfel Porsche ist von Lemi, der auch das geniale Farewell 500 Poster gemacht hat. Tja und meine 06er GRRL Kollektion wird von Magnus Randy kommen, der auch schon den Sauber C9 gemacht hat, den ich bei den Farewell 500 eingesetzt habe.

Tom Heinzmann hat mir auch schon Autos gepaintet, allerdings mal mit anderem Sponsor.

Da sind also wirklich die besten Painter für mich tätig gewesen, worüber ich mich sehr freue. Und die Wagen stehen auch alle schön gewienert in der Garage (meiner Webseite).

RS:

Bist du noch außerhalb der VR in den virtuellen Rennkisten, die uns die Welt bedeuten unterwegs. Und die Kardinalsfrage: Open Server, oder eigentlich mehr nur auf den Trainingsservern zu finden.

GR:

Nein, mittlerweile bin ich nur noch in der VR unterwegs. Im letzten Jahr bin ich noch bei LigaHQ wöchentlich die Road Track Challenge mitgefahren. Das hat prima gepasst, da sie ihren Kalender an der GRRL Trophy ausgerichtet hatten. Ich bin da Montag die Strecke gefahren, die dann Dienstag hier in der Trophy kam. Dieses Jahr bin ich bis auf zwei Langstreckenrennen mit den GTPs bei den Simracers, die sich ja leider aufgelöst haben, nur hier gefahren.

Wenn offizielle Trainings sind, wie z.B. montags für die GRRL oder den Porsche Cup, dann fahre ich da mit. Zu den offiziellen GNL Trainings habe ich das irgendwie nie geschafft. Anfangs bin ich noch Rookie Cup zu Trainingszwecken mitgefahren, aber da der Porsche Cup ja auch am Dienstag fährt, hatte sich das auch erledigt. Ich sagte ja schon, ich habe dieses Jahr etwas zu viel gemacht. Open Server benutze ich eigentlich nie. GTP Server oder GTR Server nur mit Cup Porsches gibt es quasi nicht und für die DOM habe ich lieber gegen die KI trainiert.

RS:

Realer Rennsport. Wo sind dort deine Interessen gelagert? Zwei Räder? Vier Räder? Wenn vier Räder, dann verpackt, oder offen.

GR:

Meine große Liebe sind (Oder muss ich "waren" sagen?) die Champ Cars. Ich verfolge diese Serie seit 1994 und fand sie wirklich toll. Persönliche Highlights waren natürlich die beiden Deutschlandrennen auf dem Eurospeedway. Ein bisschen was dazu finden man ja auf meiner

Seite. Allerdings bin ich mit dem momentanen Zustand der Serie nicht sehr glücklich. Es ist nicht mehr dasselbe Format und es fehlen die Namen. Ansonsten verfolge ich natürlich noch die F1. Da kommt man ja kaum vorbei. Und die DTM hat mir dieses Jahr auch sehr gut gefallen. Und das war es dann auch schon.

RS:

Gehen wir einmal weg vom virtuellen und realen Rennsport. Was sagt deine Familie zu deinem Hobby? Jubelt der Nachwuchs mit, wenn der Papa erfolgreich war? Schüttelt deine Frau verständnislos ihr Haupt.

RS:

Und die Quintessenz?

GR:

Abschließend kann ich nur noch mal sagen, dass es eine tolle Saison war, auch wenn ich jetzt mit der DOM aufhöre. Es hat wirklich Spaß gemacht, aber ich habe natürlich auch oft genug in die Tischkante gebissen. Ich möchte mich bei Reinhard bedanken, der mich in der Rookiecup Zwischensaison betreut hat und mir das grüne Licht für die DOM gegeben hat. Und dann gilt mein Dank natürlich den DOM Admins und Rekos für die tolle Arbeit. Ich weiß ja nur zu gut, was dahinter



GR:

Mein Großer ist 5½ mein Kleiner 7 Monate. Da kannst Du Dir vorstellen, dass das Interesse für Papas "Erfolge" noch nicht so groß ist. Der Große schaut eher mal über die Schulter, wenn ich Need for Speed spiele, aber wenn ich da im Oval rumeiere, langweilt ihn das schnell.

Da schaue ich eher ihm zu, wie er Addi Junior spielt. Aber die beiden Kinderzimmer sind bereits mit Netzwerksteckdosen versehen. Die Zeit wird kommen.

Ich kann nicht gerade behaupten, dass meine Frau vor Begeisterung überschäumt, aber sie akzeptiert die Sache. Ich fahre im Gegenzug nur wochentags am Abend und das Wochenende, wobei das für mich am Freitag Abend anfängt, gehört komplett der Familie.

steckt. Natürlich möchte ich mich auch bei meinem Sponsor bedanken, der mir diese Saison erst ermöglicht hat. Dann bei meinem Team, die mir immer ein tolles Auto bereitgestellt haben. Besonderer Dank gilt hier meinem Ingenieur Volker Hackmann, der mir sehr bei der Abstimmung geholfen hat. Und zusammen mit dem ausgezeichneten Motor von Dodge war das Ganze ein prima Paket.

RS:

Die Leserschaft und der Rückspiegel danken für diese ausgiebigen Ausführungen. Wir wünschen dir noch viel Spaß und jeder Zeit genügend Asphalt unter, und genügend Grip auf den Reifen.

Das Interview führte Jürgen Nobbers

MARX ein letztes Mal ganz vorne

32. Rennen der DOM-2-Division in Texas begeisterte die Massen

Zum 32. Rennen der Saison trafen sich die DOM2-ler erneut in Texas zum ausgiebigen Umrunden dieses schönen Kurses. Die Strecke, erst seit 1997 im Rennkalender vertreten, bot den Fahrern ein Banking von 5 Grad auf den beiden Geraden und angenehme 24 Grad in den Turns. Das Event besuchten wieder einmal über 150.000 Racing-Fans. Mit einem Hot-Dog in der einen und einem kühlen Budweiser in der anderen Hand hofften jene zu Beginn auf ein spannendes Rennen und die Massen sollten nicht enttäuscht werden.



Die Qualifikation sicherte sich überraschend und auch verdient #14-Korbel vor #480-Krakau und #185-Reumel. Dahinter platzierte sich der Rest der Meute. In dieser Aufstellung nicht ganz vorne dabei war dieses Mal #287-Marx. Anscheinend gab es unvorhergesehene Schwierigkeiten mit dem Quali-Setup. Nachdem also die Startposition geklärt waren und das Race-Setup noch mal auf Herz und Nieren geprüft wurden ging es an den Start. Das Pacecar führte die heißen Piloten aus der Box über die Backstraight zur Frontstraight, bog in die Box ein, der Rennleiter erkannte keinen Regelverstoß und es hieß: Green Flag !

Runde 1. Tja, lange hat es nicht gedauert und es gab gleich Action. Vom Start weg übertrieb es #14-Korbel arg mit dem Gaspedal und sein Heck wurde unruhig. Ein kurzer Bremser inklusive einer Abkürzung über den Rasen brachte ihn zum Glück wieder in die Spur. Nur wenige Sekunden später, noch vor Turn 1, sorgte #67-Neumann für weitere Runzeln auf der Stirn

der Rennleitung - erste Beulen waren die Folge. Auch seine Reifen konnten dem Druck aufs Gaspedal nicht standhalten und er drehte sich weg. Unglücklicherweise befand sich gerade #605-Brandt neben ihm, er riß ihn mit und beide Fahrer kreiselten in den Turn hinein. Eine wahrliche Glanzleistung vollbrachte #949-Kirchner als erster folgender Fahrer. Wie eine reine weiße Feder im Wind umfuhr er geschickt die beiden verunfallten Fahrer. Unglaublich !

Runde 23. Dicke Rauchschwaden vor Turn 3 deuteten schon auf nichts Gutes hin und so war es auch. Der prächtige V8 von #177-Ritter hatte sich in Schrottwert aufgelöst. Der folgende #49-Scheid ging auf Nummer sicher, nahm den Fuß vom Gaspedal und ließ sich in den Turn hineinrollen. Das es auch anders geht, natürlich falsch, bewies #584-Goetzmann. Er ging nicht sofort vom Gas und knallte ins Heck von #49-Scheid. #177-Ritter und #49-Scheid mußten den Tow-Truck um Hilfe bitten um das Rennen zu beenden. #584-Goetzmann versuchte es weiter als erster Lapper.

Runde 26. Beim Restart machte sogleich der einzige Lapper auf sich aufmerksam. Der schwere Gasfuß machte das Heck von #584-

Goetzmann unruhig und er driftete nach outside ab. Pech für #295-Pruefer an dieser Stelle, denn er wurde von ihm touchiert und mußte ungewollt ins Grüne abbiegen. Eine Yellow Flag blieb aus, #584-Goetzmann hatte genug und steuerte die Box an. #295-Pruefer hingegen nahm die Herausforderung zur Aufholjagd an und folgte, mit anstachelnden Worten seines Crew-Chiefs, dem davonrauschendem Feld.

Runde 41. Ist es möglich über die gesamte Länge der Backstraight absolut keine Kontrolle über sein Gefährt zu haben ? Ja, diese Leistung vollbrachte #185-Reumel. Auf Platz 3 liegend folgte er rundenlang dem Duo #275-Espeter und #287-Marx.

Doch ausgangs Turn 2 verlor er seinen Wagen, besuchte mit der Front die Infield-Mauer, rutschte wieder über die Strecke, zeigte dem Heck die Streckenmauer und kam letztendlich mit einigen platten Reifen vor Turn 3 zum stehen. Sein Wagen war hinüber und das Rennen zu Ende, aber kein anderer Fahrer war wie durch ein Wunder zu Schaden gekommen. Der herausgefahrene Vorsprung vor den Verfolgern hatte in dieser Situation also doch noch etwas Gutes.



Runde 51. Nahezu das gleiche Problem wie #185-Reumel zuvor ereilte #605-Brandt in dieser Runde. Doch er kam nicht ganz so weit und ließ glücklicherweise die Streckenbegrenzung rechts liegen. Dies dürfte wohl auch der Grund gewesen sein warum er, wenn auch etwas lädiert, weiterfahren konnte. Nicht mehr weiter ging es hingegen für #58-Gallert. Nachdem er gerade frisch betankt war und frisches "schwarzes Gold" aufgezogen hatte kam er nicht mehr aus der Box.

Runde 66. Das Rennen hatte gerade wieder Fahrt aufgenommen, da kam auch schon die nächste Unterbrechung. Eingangs Turn 3 hatte #324-Heuer Probleme mit seinen Glotzkorken. Er wollte sich inside an #263-Neumann vorbeidrücken, aber da war höchstens Platz für ein Fahrrad und so schickte er ihn rücklings in die Mauer. Nachdem die linke Wagenseite von #263-Neumann über 200 Meter plangeschliffen war konnte er die Fahrt wieder aufnehmen.

Runde 74. Wie an einer Schnur gezogen gelang es #949-Kirchner in dieser Runde die schnellste Zeit in den Asphalt und Statistik zu brennen. Gratulation an dieser Stelle !

Runde 107. Eine längere Ausfahrt unter Green Flag war erfolgt und so wäre es auch fast geblieben. Ausgangs Turn 2 klebte #67-Neumann am Heck von #592-Kurth und dessen Vordermann #324-Heuer. Doch #592-Kurth kam schlechter aus dem Turn und berührte leicht die Mauer. Für #67-Neumann keine Chance noch etwas zu retten und er rutsche in dessen Heck. Während sich #324-Heuer davonschlich mußte #592-Kurth einen zwangsweisen Dreher hinnehmen. Auch er kreiselte die Backstraight entlang und küßte nur die Infield-Mauer sodaß eine Weiterfahrt mit Heckschaden möglich war. An dieser Stelle erwies sich die Rennleitung gnädig und beließ es bei einem "Rennunfall".

Runde 111. Eine Unstimmigkeit mit Folgen gab es in dieser Runde. #294-Brockert kam schlecht vom Restart weg und kämpfte mit Wagen und Strecke. Ausgangs Turn 2 war er immer noch so sehr damit beschäftigt, daß seine Spurwahl für die Verfolger nicht erkennbar war.

#263-Neumann stand vor einer schweren Wahl und traf die Falsche. Er wollte inside an #294-Brockert vorbeigehen als dieser sich gerade für die gleiche Spur entschied. So bekam er vom Verfolger einen Klapps aufs Heck und drehte sich auf dem Apron weg. Zu viel für sein Nervenkostüm und er beendete sogleich das Rennen.

Runde 128. Hier geschah der "Big-One" des Rennens, ausgelöst von #592-Kurth. Eingangs Turn 1 entging er knapp einem Wallride, aber statt dessen rutsche er auf den Apron. Dort blieb er aber nicht, er kam unglücklich zurück auf die Strecke und dann nahm das Unheil seinen Lauf. #949-Kirchner passierte noch knapp den zurückgekehrten Piloten. #295-Pruefer hingegen nahm ihn voll aufs Korn, konnte aber mit viel Glück weiterfahren. Outside wäre #324-Heuer sicher durchgekommen, aber der neue Schwung durch den Stoß von #295-Pruefer schickte #592-Kurth genau dorthin.



#324-Heuer hatte ab da den Status "Passagier" inne. Während er Richtung Apron hinabrutsche näherte sich #67-Neumann und dieser war völlig von der Rolle. Es schien fast so, als wollte er auch unbedingt mitmischen ... und er nahm #592-Kurth aufs Korn. Während die beiden Fahrer sich beschäftigten erreichte #324-Heuer fast den Apron, aber auch nur fast, denn da kam auch schon der verzweifelte #263-Neumann.

Er wollte eigentlich nur inside vorbeigehen, statt dessen traf er ihn hart und schickte ihn sogar über die Infield-Mauer. Der Tow-Truck hatte große Mühe das beschädigte Gefährt dort zu entfernen und zur Box zu schleppen. Abschließend sorgten nur noch wenige Verfolger für Trubel. Während #605-Brandt und #966-Schroeder vorbildlich abbremsen und eine sichere Lücke in dem Gewühl suchten gingen #383-Benson und #130-Gess etwas anders vor. Spät auf der Bremse, Augen zu und hoffen das der eigene rutschende Wagen niemanden trifft. Das ging natürlich in die Hose. Als Glücksmichel erwies sich zuletzt #480-Krakau, denn mit guten 90 mph und überkreuzten Beinen kurvte er locker durch die 7 (!) verunfallten Piloten. Abschließend gab es nur zwei Ausfälle zu beklagen ... #592-Kurth und #67-Neumann.

Runde 168. Das Rennen lief wieder und dann gab es Ärger ausgangs Turn 4. #480-Krakau und #263-Neumann liefen auf den langsameren Lapper #324-Heuer auf.

Dieser erkannte dies früh genug und schubberte schon fast an der Streckenmauer entlang um beiden Fahrern ausreichend Platz zu lassen. Während sich #263-Neumann in den letzten beiden Turns inside geschickt an #480-Krakau vorbeigedrückt hatte stand dieser nun vor einem Problem. Nachgeben oder einen 3-wide eingehen? Er entschied sich für Letzteres, vergaß dabei den kommenden Knick auf der Frontstraight und verpaßte

#324-Heuer eine volle Breitseite. Dieser konnte zwar weiterfahren, aber #480-Krakau mutierte vor ihm zum Brummkreis. Beide Kontrahenten konnten weiterfahren obwohl einzig allein der eh schon angeschlagene Bacardi-Dodge im nachhinein noch mehr mit Übersteuern zu kämpfen hatte.

Runde 199. Nahezu immer gehen Rennen unter Green Flag zu Ende, aber heute mal nicht. Der in Führung liegende #275-Espeter, natürlich mit #287-Marx im Schlepptau, lief ausgangs Turn 2

auf #480-Krakau und #605-Brandt auf. Diese beiden vorausfahrenden Piloten waren sich über die Spur noch nicht einig und #275-Espeter, anscheinend sah er schon Unmengen an bunten Papierschnipseln in der Victory-Lane auf sich herabregnen, unterschätzte den enorm geringeren Speed. Die Folge war ein Einschlag ins Heck von #480-Krakau und #287-Marx tat es bei #275-Espeter gleichermaßen. Während sich #480-Krakau und #275-Espeter im Kreiseln auf der Backstraight gegenseitig übertrafen übernahm

#287-Marx kurzerhand die Führung. Noch ein Glücksmichel ! Ganz großes Pech hatte #275-Espeter an dieser Stelle, denn er verlor nicht nur seine Führungsposition sondern auch noch seinen Motor und mußte sich am Ende mit dem 9. Platz begnügen.

So ging das Rennen dann unter Yellow Flag zu Ende. Nur vier Fahrer waren zuletzt in der Lead-Lap. Alle anderen Fahrer mußten mindestens eine oder mehrere Runden Rückstand hinnehmen. Der Sieger, #287-Marx, hatte zwar nur 31 Runden in Führung genossen, aber durch den Ausfall von #275-Espeter, der 89 Runden führte, übernahm er den Platz in der Victory-Lane und alle willigen Boxenluder.

Nach diesem Rennen hieß es wieder Punkte zusammenzählen - wer geht und wer kommt. Kurz gesagt, der letzte Zyklus für diese Saison war erreicht und wurde sogleich vollzogen. Für den Aufstieg in die DOM1 hatten sich folgende Fahrer qualifiziert: #14-Korbel, #287-Marx, #275-Espeter und #295-Prüfer. Diese vier freien Plätze füllten ganz automatisch vier Absteiger aus der DOM1 auf. Diese waren: #24-Schymura, #30-Ferrera, #331-Steinbichler und #455-Bartram.

Verfasser: Christian Heuer

Bilder: www.speedtv.com / Replay

PAPYRUS RACING NEWS NASCAR 2003 SEASON

NASCAR RACING SERIES
P Marx Shows Some Muscle At Texas

RACE STANDINGS

1	#287	P Marx	141.093
2	#325	U Berger	5.90
3	#966	T Schroeder	6.50
4	#295	U Pruefer	9.33
5	#949	M Kirchner	-1L
6	#383	B Benson	-1L
7	#263	N Neumann	-1L
8	#524	S Bossmann	-2L
9	#275	C Espeter	Accident
10	#130	P Gess	-3L

HEARTACHE FOR #49
C Scheid loses 16 positions en route to a 22nd place finish

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

Steinbichler siegt knapp vor Neckel

33. Rennen der DOM 2 - Division in Phoenix spannend wie selten in der Saison

Das 33. Rennen der DOM2 wurde in Phoenix ausgetragen. In dieser Saison wurde der Kurs schon einmal bewältigt, aber da war es dunkel und erinnern kann sich eh niemand mehr daran. Zur Erinnerung, diese Strecke ist genau 1 Meile lang (1,609 km). Neben den erforderlichen Fahrern, übersäuerten Crew-Chiefs, wichtigen Mechanikern und unzähligen Boxenludern hatten sich wiederholt über 80.000 Zuschauer zum Rennen eingefunden. Zu bewältigen waren wie gehabt die 188 Runden.

Munter drehten die angereisten Fahrer ihre Pflichtrunden um die ausgefeilten Setups zu erproben. Erstmals mit dabei zwei neue Aufsteiger aus dem Rookie-Cup,

#16-Stöhr und #630-Hamela. Klasse Zeiten und erschreckende Abflüge waren hier und da während der Wartezeit zur Qualifikation zu verzeichnen. Die Pole sicherte sich sodann #413-Jirak vor #331-Steinbichler und #185-Reumel. Alle anderen Mitstreiter mußten sich geschlagen geben und plazierten sich notgedrungen dahinter.

Die letzten Minuten für das bevorstehende Rennen wurden von vielen Fahrern für den letzten Schliff am Race-Setup genutzt und dann ging es sogleich zur Startaufstellung. Nicht mit dabei war gleich zu Beginn #49-Scheid. In letzter Minute wurde seitens seines Teams entschieden, daß ein Start nicht

möglich sei - warum auch immer. Eine beruhigende Einführungsrunde hinter dem Pacecar, ein schnelles OK der Rennleitung, das Pacecar bog ab ... Green Flag !

Runde 1. Die Rennleitung sieht nur schöne, bunte, wie an einer Schnur aufgereichte Stockcars, aber erkennen können sie nicht den Streß der in dem einen oder anderen Fahrer innewohnt. Und gerade dieser Streß sorgt schnell einmal für einen Fahrfehler. So auch gleich zu Beginn des Rennens.

Bei der Anfahrt zu Turn 3 unterschätzte #394-Pollert den frühen Bremspunkt von #630-Hamela und besuchte sogleich dessen Heck.

#584-Goetzmann gesellte sich hinzu und gab auch #394-Pollert einen kräftigen Stoß von hinten. Die ersten Beulen waren somit verbucht und weiter ging es.

Runde 7. Der Restart war geglückt, aber was macht man, wenn man weit hinten startet? Man versucht möglichst schnell nach vorne zu kommen bzw. nicht den Anschluß zu verlieren. Das dabei auch schnell ein Fahrfehler einschleicht ist Programm.

Den Bremspunkt völlig verpaßt hat hier #584-Goetzmann. Bei der Anfahrt zu Turn 1 war er zu schnell und drehte sich weg. Grund genug für ihn seinen Wagen in der Box abzustellen.

Runde 15. Wieder nur ein kurzes Vergnügen bis zur nächsten Unterbrechung. Beim Anbremsen zu Turn 3 war #263-Neumann zu forsich auf der Bremse und er drehte sich weg. Die folgenden #592-Kurth und #294-Brockert wichen sicherheitshalber gleich auf den schmalen Grünstreifen aus. Ein kurzer Schreck für alle Piloten, keine Schäden und es ging sogleich weiter.

Runde 26. Warum eine Yellow Flag seitens der Rennleitung ausgerufen wurde ist ein Rätsel, denn es war keine Gefahr zu erkennen. Wahrscheinlich hatte ein Mitglied der Rennleitung versehentlich sein Budweiser unglücklich aufs Bedienpult abgestellt.

Runde 48. So langsam entwickelte sich Turn 3 zur Sorgenkurve im Rennen. #383-Benson war ebenfalls zu unsanft zum Bremspedal und konnte gerade noch sein Gefährt abfangen. Jedoch kam er dabei zu weit inside und versperrte #325-Berger den Weg. Dieser schickte ihn ungewollt in die Streckenbegrenzung. Grund genug für eine Yellow Flag. Diese schien #185-Reumel so aus dem Konzept gebracht zu haben das er noch vor Turn 3 seinen Wagen in die Infield-Mauer warf und nur noch der Tow-Truck für einen Vortrieb zur Box sorgen konnte.

Runde 66. Das Team von #524-Bossmann ließ verlauten, daß ihr Fahrer das Rennen beendete.

Runde 99. Viele schöne Runden und auch Zweikämpfe wurden seit der letzten Unterbrechung bis hierher geboten. Das Material ermüdete jedoch langsam und die Fahrer waren gezwungen ihren Fahrstil dementsprechend anzupassen. Kann man schnell vergessen und so ging der auf Platz 7 liegende #177-Ritter zu schnell in Turn 3 hinein und drehte sich ohne Fremdschaden raus. Seine Enttäuschung war groß genug um das Rennen zu verlassen.

Runde 105. Ganz nebenbei und fast unauffällig sicherte sich #413-Jirak mit 28.206 Sekunden die schnellste Runde des Rennens. Seine Fans feierten ihn dafür frenetisch!

Runde 109. Wieder quietschende Reifen und viel Qualm in Turn 3. Auch #455-Bartram unterschätzte den frühen Bremspunkt seines vorausfahrenden Kontrahenten #966-Schroeder und schickte ihn in die Streckenbegrenzung. Wieder mal eine Yellow Flag.

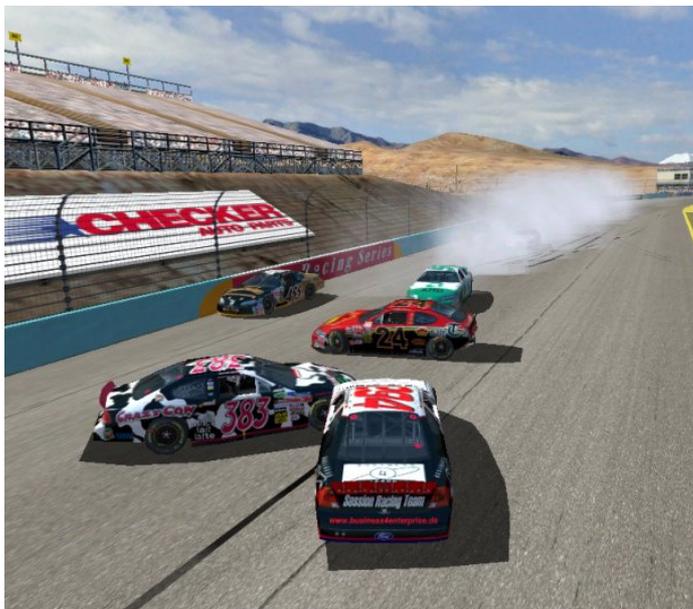
Runde 114. Beim Restart war #24-Schymura zu sehr auf den vorausfahrenden Verkehr konzentriert und übersah den neben ihm befindlichen #630-Hamela. Es hieß also: "Safety-Cars" vs. "Safe-T-King". Die nachfolgenden Piloten sollte dies eigentlich zur Vorsicht anhalten, denn die Unfallstelle war sehr eng, aber nach einem Restart sind alle Fahrer heiß und so kam es zu weiteren Unfällen. #383-Benson sah #24-Schymura auf sich zukommen und mußte auf den Grünstreifen ausweichen. #592-Kurth folgte ihm und nahm #413-Jirak gleich mit. Richtig Pech hatte #71-Duenkel, denn er traf ganz unglücklich beide Auslöser der Kettenreaktion. Während alle Betroffenen ihre Wagen zum provisorischen Richten brachten mußte #71-Duenkel als einziger Fahrer die Segel streichen, zu groß war der Schaden. Die Rennleitung gab letztendlich #24-Schymura die Schuld, denn er hätte weiter outside bleiben müssen. Ein eingeleiteter Protest half hier gar nicht sondern verdoppelte nur noch die Strafe.

Runde 125. Als direkter und gebeulter Beteiligter bei der letzten Rennunterbrechung steuerte #630-Hamela die Box an. Seine Mechaniker hatten ihr bestes gegeben, aber der Schaden war doch zu groß um noch ein sicheres Rennen zu fahren. Zudem fehlte der 4. Gang und so verließ er kurzerhand das Rennen.

Runde 134. Überlegen auf Platz 1 liegend spulte #53-Kirsch seine Runden ab. Ob es nun am Sponsor "Futurama" lag oder was auch immer der Grund war, in dieser Runde verschwand er urplötzlich für 10 Sekunden in Turn 1 von der Strecke und tauchte erst in Turn 3 wieder auf. Unglücklicherweise direkt im Wagen von #331-Steinbichler. Nach diesem Warp, einem unschönen Mauerkontakt und beschädigtem Motor beendete auch er das Rennen.



Runde 142. Ohne Boxenstop führte #294-Brockert die Meute als Leader an und sicherte sich so feine Extrapunkte. Er mußte aber nicht nur die Führung nach 5 Runden abgeben sondern heimste auch unschöne Strafpunkte in dieser Runde ein. Ausgangs Turn 1 berührte er die Ecke der Streckenzufahrt (wer kennt sie nicht, diese BÖSE Stelle) und sein



Wagen versetzte kurz. Weit genug um auch noch den inside passierenden #949-Kirchner zu berühren. Beide Piloten knallten in die Streckenbegrenzung und es folgten weitere Blechkontakte. Zuvor konnten aber #263-Neumann und #701-Kniep die beiden Verunfallten sicher inside passieren. Doch dann kam #394-Pollert, er traf #294-Brockert und besuchte ebenfalls die Streckenbegrenzung. Der nachfolgende #324-Heuer hatte an sich inside freie

Fahrt, aber dann kam ihm #949-Kirchner in die Quere und ließ sich auf die Hörner nehmen. Derweil wurde #383-Benson von #325-Berger von der Strecke geräumt. #455-Bartram tat es ihm gleich und räumte #24-Schymura ab. Während die Mechaniker in der Boxengasse ins Schwitzen kamen entschied die Rennleitung, daß #294-Brockert und #949-Kirchner zu gleichen Teilen Schuld am Unfall waren.

Runde 147. Kaum war das Rennen wieder freigegeben kam es auch schon zum nächsten großen Zwischenfall. Kurz nach Turn 1 wollte der auf Platz 3 liegende #413-Jirak inside am Lapper #263-Neumann vorbeigehen, aber wenn kein Platz dafür vorhanden ist, dann geht das in die Hose.

So auch in diesem Fall. Er touchierte dessen Heck und beide rutschten über den Rasen. #263-Neumann konnte dort sicher verweilen während #413-Jirak wieder unglücklich zur Strecke zurückkehrte und #592-Kurth mit in die Streckenbegrenzung nahm. Für #592-Kurth war das Rennen damit sofort beendet. Als kurze Besucher verbeulten sich noch die nachfolgenden Fahrer #16-Stöhr, #394-Pollert, #455-Bartram, #383-Benson und #966-Schroeder das



Blechkleid an den Verunfallten.

Runde 149. Während der großen Flickerei in der Boxengasse entschied sich das Team von #455-Bartram aufzugeben. Genug war genug !

Runde 160. Nach dem Restart hatte #325-Berger, auf Platz 10 liegend, keine leichte Kontrahenten vor sich um weiter nach vorne zu fahren. Die beiden Fahrer des "Session-Racing-Teams" schenkten ihm nichts und das zwang ihn dann zu einem Fahrfehler. Bei der Anfahrt zu Turn 3 warf er seinen Wagen in die Wicken bzw. Infield-Mauer. Diesen harten Einschlag überstand er nicht und so war sein Rennen für ihn hier zu Ende.

Runde 169. Viele Fahrer hatten Pech in diesem Rennen und als letzten Piloten traf es noch mal #413-Jirak. Auf Platz 4 liegend saß er #30-Ferrera im Nacken und wartete nur auf einen Fehler um an ihm vorbeizugehen. Doch überraschend ereilte ihn ein langer böser Warp und er landete zwischen Turn 2 und 3 auf dem Grünstreifen. Was genau seinen Motor zerstört ist nicht bekannt, aber er konnte nur noch den Tow-Truck rufen. Race over !

Die letzten Runden wurden dann ohne Rennunterbrechung gemeistert und so endete das Rennen endlich nach 2 Stunden und 5 Minuten. Als erster Fahrer überquerte #331-Steinbichler die Ziellinie mit nur 0,606 Sekunden Vorsprung auf #653-Neckel. Erst 6,785 Sekunden später folgte #30-Ferrera gefahrlos auf Platz 3.

Ganz knapp konnte sich der Sieger des Rennens, mit 78 Runden in Führung, die 5 Extrapunkte für die meisten Führungsrunden sichern. Nur 6 Runden weniger hatte der leider vorzeitig ausgeschiedene #413-Jirak auf dem Konto. Und wo wir schon bei Kontoständen sind ... beim kommenden Rennen in Homestead werden #24-Schymura und #455-Bartram nicht starten können, denn ihr Strafpunktekonto ist voll genug für eine Zwangspause.

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

Full House in Homestead Florida

Voll besetztes Zuschauerfeld beim 33. Dom-2-Rennen der Saison

Bei angenehmen 24 Grad und bedecktem Himmel trafen sich heute 24 der besten Hausfrauen zum 34. Rennen der DOM2 um den 65.000 erschienenen Rentnern auf den Tribünen mal ordentlich einzuheizen und die Luft wirbeln zu lassen. Durch den Umbau der Rennstrecke erwartete die Fahrer eine ordentliche Steilkurve mit 20 Grad.

Noch bevor das Rennen startete gab es schon eine Sensation. Frisch von den "Rookies" gekommen gelang es #653-Neckel sich die Pole zu sichern. Und das beim seinem 2. Rennen in der DOM überhaupt. Zweiter in der Startaufstellung wurde #30-Ferrera, dritter Fahrer #331-Steinbichler. Die TOP5 in der Qualifikation vervollständigten #949-Kirchner und #383-Benson.

Der Start zu den 161 Runden verlief ohne größere Probleme. Jedoch kam es schon eine Runde später zur ersten Yellow Flag, ausgelöst durch #480-Krakau. Er kam Ausgangs Turn 2 mit dem Heck leicht ins Schleudern, der folgende #413-Jirak sah dies zu spät und beide kollidierten auf der Backstraight. Nur wenige Runden später, genauer gesagt in Runde 8 wurde die zweite Yellow Flag ausgerufen. Hier kam es bei der Anfahrt zu Turn 3 zu einer Berührung zwischen #53-Kirsch und #324-Heuer.

Zehn Runden später, in Runde 18, sollte die dritte Yellow Flag schon den dritten Ausfall zu Folge haben. Nachdem, #949-Kirchner verletzungsbedingt in der ersten Rennunterbrechung und #324-Heuer in der zweiten Yellow-Flag-Phase, ihre Wagen schon an die Box bringen mußten traf es nun #185-Reumel. Bei der Anfahrt zu Turn 1 kam es zwischen ihm und #394-Pollert zu einer Berührung. #394-Pollert unterschätzte wohl den Drang seines Wagens im Turn zu untersteuern und schob sich so in die Seite von #185-Reumel. Nachdem #394-Pollert sich auf der Start-/Ziellinie neben ihm setzen konnte.

Nach wenigen Runden unter Gelb hieß es wieder: "Freie Fahrt für freie Hausfrauen".

Doch nach weiteren 20 Runden kam es erneut zum Stau auf der Strecke. In Runde 43 schwenkte der Flaggenmann zum 4. Mal die "Gelbe Fahne". Auslöser war diesmal #701-Kniep. Kurzes Fazit: 4. Yellow Flag, 4. Ausfall. Beim Neustart hieß es für die verbliebenen 19 Hausfrauen wieder Fahrt aufnehmen. In der folgenden 5. Yellow Flag füllte sich das Ausfall-Konto weiter.

In der Runde 51, bei der Anfahrt zu Turn 1, ließ #480-Krakau dem heranstürmenden #71-Duenkel zu wenig Platz nach innen für einen 2-wide. Eine kleine Berührung am Heck reichte um #480-Krakau in die Wand zu setzen. Mit einem gebrochenem Heck und platten Reifen schleppte der Tow-Truck ihn an die Box wo er das Rennen beenden mußte.



Den Titel "5. Ausfall" bei der 5. Yellow Flag konnte er sich nicht holen, denn während der 4. Gelbphase beendete #266-Quella sein Rennen überraschend. Dazu wollte er aber direkt nach dem Rennen keinen Kommentar geben.

Während der Unterbrechung des Rennens suchten nur zwei Fahrer die Box auf. Eine gute oder auch glückliche Wahl beider Piloten, denn es folgte ein 66 Runden langer Stint ohne weiteren Zwischenfall.

So kam es zu ersten Pit-Stops unter Green Flag. Leider nicht für #331-Steinbichler, auf einem guten 6. Platz liegend kam in Runde 84 statt Leistung nur noch Qualm aus seinem Motor. Die Verschmutzungen des Motorschadens hielten sich aber in Grenzen und die Rennleitung hielt eine Rennunterbrechung nicht für wichtig.

Die vorletzte Yellow Flag gab es erst in Runde 117. Ein Dreher auf der Start-/Ziellinie von #653-Neckel. Er wollte sich wohl mal drehen um zu schauen wo denn die anderen Fahrer bleiben und vergaß das er doch für solche Fälle einen Rückspiegel hat.

Die letzte Yellow Flag kam erst 2 Runden vor Ende des Rennens. Hier verabredeten sich #67-Neumann und #383-Benson auf der Backstraight zu einer Pirouette in Turn 3. Die Noten von der ReKo sprachen für sich - 20 Strafpunkte für beide Piloten für einen sauberen unnötigen Drift.

Nach 1 Stunde und 41 Minuten fiel die schwarz-weiße Flagge. Souveräner Sieger mit den meisten Führungsrunden war #30-Ferrera. Erster Verlierer wurde der Polesitter #652-Nickel und auf den respektablen 3. Platz fuhr #263-Neumann. Die TOP5 komplettieren #177-Ritter und #294-Brockert.

Nach einer langen Sitzung der ReKo wurde für die kommende Saison, auf Wunsch der Rentner, abschließend folgendes beschlossen: Die Steilkurven werden wieder auf ein nacktenfreundliches Maß abgetragen. Der Kurs wird somit wieder auf dem Low-Banked-Kurs ausgetragen.

Verfasser: Martin Kirchner

Bilder: Christian Heuer / www.havoline.com

Aus! Aus! Es ist zu Ende !

Abschlussrennen der Dom-2-Division. Saison 2005 ging spannend zu Ende

Die DOM2 war zum zweiten Mal in diesem Jahr zu Gast in Martinsville. Diesmal stellte Martinsville das letzte Rennen der Saison dar, da beim ersten Versuch hier zu fahren die Strecke aufgrund großer technischer Mängeln geschlossen werden mußte.

Zum Start erschienen jedoch nur 14 Fahrer. Anscheinend hatten die restlichen 17 Fahrer schon den Jahresurlaub angetreten.

Die Pole sicherte sich souverän #413-Jirak vor #331-Steinbichler. Der Sieger des letzten Rennens in Homestead #30-Ferrera kam sicherte sich den 3. Platz bei der Qualifikation. Auf den 4. Platz kam #294-Brockert, knapp vor #49-Scheid. Start frei zum letzten Rennen der DOM 2005.

Der Start der 250 Runden verlief problemlos, keine Yellow Flag in Sicht. Die erste Rennunterbrechung gab es erst in Runde 31. Auslöser hier war #49-Scheid. Er kam #294-Brockert beim Anbremsen auf Turns gefährlich nahe und berührte ihn. Beide lagen bis dahin auf den 6. und 7. Rang.

#331-Steinbichler drehte sich in Runde 86 weg. Eingangs Turn 3 bremste er sich an #130-Gess vorbei. Den folgenden Quersteher im Turn konnte er zwar noch abfangen, aber beim Herausbeschleunigen ging seine Hinterachse eigene Wege.



Nur wenige Runden später leistete sich #16-Stöhr in Turn 1 eine Vollbremsung, keine Chance für den folgenden #49-Scheid und er rauschte ihm rein. Die kalten Reifen nach der folgenden Yellow Flag machten #605-Brandt mächtig zu schaffen. Schon rundenlang kämpfte er mit seinem Stockcar um nicht die Kontrolle zu verlieren. Doch in der 103. Runde war für ihn kein Halten mehr und er drehte sich unglücklich in die Mauer. Motor hin, Rennen hin und viele Punkte gab es auch nicht mehr.



Nach dem folgenden Neustart beruhigte sich das Rennen wieder - innerhalb von 30 Runden wurden immerhin 4 Yellow Flags ausgelöst. Die 6. Rennunterbrechung verursachte #16-Stöhr, schon seine zweite in diesem Rennen. Er kam beim Anbremsen auf Turn 3 schon quer in die Kurve, bremste rasch und konnte so das Gefährt wieder abfangen. Ein kurzer Mauerkontakt half ihm auch noch dabei, doch leider wurde #16-Stöhr viel zu langsam und stellte in den Augen der Rennleitung eine Gefahr für den folgenden Verkehr dar - Yellow Flag.

Die letzte Yellow Flag wurde in Runde 169 geschwenkt. Tatort: Turn 2. Täter: #177-Ritter. Motiv: mangelnde Car-Control.

Erstaunlich war, daß 5 der 7 Gelbphasen ohne Fremdverschulden verursacht wurden. Entweder kam zu einem Dreher beim Anbremsen auf einen Turn oder das Heck sagte Servus beim Herausbeschleunigen. Das Rennen endete jedenfalls unter Green Flag nach einem langen Stint über 80 Runden.

Als Sieger kam #413-Jirak ins Ziel, er hatte mehr als 14 Sekunden Vorsprung vor #331-Steinbichler. #30-Ferrera wurde 3. mit einer Runde Rückstand. Keiner dieser drei Piloten hatte also die Startposition eingebüßt. Als 4. durchquerte #185-Reumel die Schranke der Zeitmessung, ebenfalls mit einer Runde Rückstand. Doch sein Vorsprung auf den folgenden #49-Scheid lag schon bei beachtlichen 5 Runden.

Trotz der Strafpunkte für #177-Ritter konnte er die Wertung zum "Rookie of the Year 2005" für sich gewinnen. Ebenfalls konnte sich auch der Sieger des Rennens freuen, denn es war sein erster Sieg in der DOM2. Hoffentlich nicht der Letzte !

Verfasser: Martin Kirchner

Bilder: Christian Heuer / Replay

Mann, ist der schnell, Mann!

Andreas Wilke, frischgebackener Meister der GRRL CS, im Interview

Robert Graf

Andreas Wilke dürfte den meisten Mitgliedern der VR aus den diversen Ligen bekannt sein. Egal ob GPL, GTP oder Nascar, dieser Mann fährt alles, was 4 Räder hat. In der Saison 2005 drückte er dem GRRL Championship seinen Stempel auf. Der RS hat in zur vergangenen Saison befragt.

RS: Du hast diese Saison in beispielloser Art 13 von 17 Rennen gewonnen. Was war deiner Meinung nach ausschlaggebend für den Sieg über Gabriel Fürstner und Roland Rauch?

AW: Die genaue Studie des Reglement. Im Gegensatz zum Nascar reichte es nicht einfach vorn mitzufahren und gute Resultate reinzuholen, wie ich dann bemerkte. Des Weiteren die Unterstützung von Richard Towler und Greger Huttu beim Erstellen der Base Setups.

RS: Welches Ereignis aus der GRRL CS ist dir am meisten in Erinnerung geblieben?

AW: Ich würde mal sagen die "Wende" am Nürburgring, als Roland kurz vor Ende einen Fahrfehler beging und ich dadurch den Sieg erbe.

RS: Da die GRRL dieses Jahr das letzte Mal ausgetragen wurde, was macht Andreas Wilke nächstes Jahr?

AW: Die anderen Ligen bleiben ja bestehen. Was dann an die Stelle der GRRL rückt, weiß ich aber zum momentanen Zeitpunkt noch nicht.

RS: Was für einen Tipp würdest du einem Newcomer im SimRacing geben?

AW: Nicht zu heiraten! (lacht)

RS: Wie kamst du zur VR ?

AW: Am Anfang über GPL und der damaligen (E)OLC, soweit ich mich erinnern kann.

RS: Wie war der Verlauf deiner Sim-Karriere bis zur VR ?

AW: Wie oben schon erwähnt, (E)OLC, dann die damalige Champions League. Die genauen Zusammenhänge, wie sich dann aber alles aus der damaligen

GGPLC entwickelt hat, bring ich nicht mehr zusammen. Davor offline die üblichen Papy Rennspiele.

RS: Warum fiel deine Wahl auf GRRL CS ?

AW: Weil es für mich die direkte Nachfolge der GRRL mit den TransAm war.

RS: Welches "Arbeitsgerät" verwendest Du derzeit ?

AW: Mein Lenkrad und Pedale sind von BRD.

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

AW: Schwer zu sagen, mal mehr mal weniger. Aber mit Rennen etc. sind es locker 12h/Woche.

RS: Wie steht Deine Frau/Freundin zu Deinem Hobby ?

AW: Mein PC findet es ok, daß ich ihn öfter "anmache".

RS: Hast du außer Rennsimulationen noch andere Hobbys ?

AW: Nein.

Der RS dankt für das Gespräch!



Überraschend zum Ende der Saison 2005 wurden von den "Erbarmungslosen" doch noch 2 Fahrer aus den NASCAR-Rookies die Lizenz für die große weite NASCAR-Welt vergeben. Die Freude beider Fahrer, #227-Orth und #651-Diepenbruck, war groß. Sie hatten sich durch ihr fahrerisches Können und auch Charme für den Aufstieg qualifiziert. Grund genug Christian Heuer bei dem Dreckschwetter aus dem gemütlichen Büro zu ziehen und ihn beide Piloten interviewen zu lassen.

Name: Matthias Diepenbruck
Alter 18:
Beruf: Schüler, bald Abiturient
Herkunft: Balingen, BW
VR-Grid: DOM2

Wie bist Du zu NASCAR gekommen ?

Ich bin schon im zarten Alter von 8 Jahren auf die NASCAR-Rennen aufmerksam geworden. Damals wurden die ja noch von Eurosport übertragen. Stundenlang und zum Ärger meiner Eltern verbrachte ich jeden Sonntagabend damit mir die Zusammenfassungen der Rennen einzuverleiben. Schon in dieser Zeit war ich überzeugter Jeff-Gordon-Fan wofür ich mich heute noch so ziemlich überall rechtfertigen und verteidigen muß - aber so ist das Leben!

Durch Zufall bin ich dann an "NASCAR Racing 2" gekommen. Dieses funktionierte auch zum Glück auf unserer 75MHz-P1-"Powermaschine", die wir bis ins Jahr 2003 besaßen, tadellos. Bis zum Erbrechen fuhr ich eine Saison an der andren. Im Herbst 2003 erweichte sich dann mein alter Herr und schaffte eine neue Maschine an. Logisch, daß dann auch Nascar 2003 her mußte. Ich bin dann mehr oder weniger intensiv offline gefahren und hab das erste Mal Brian-Simpson-Templates vollgekrakelt. Zu Bemerkem ist allerdings, daß ich diese Zeit noch mit sämtlichen Fahrhilfen und einem Joystick (Asche auf mein Haupt) unterwegs war.

Im Jahr 2004 kam dann ein DSL-Anschluß und der eigene PC - von da an sollte sich alles ändern. Ich wurde auf VR aufmerksam. Aber der Beitrag schreckte mich damals noch ab. Außerdem hatte ich Schiss auf dieser professionellen Ebene nicht mithalten zu können. Dennoch wurde mir bewußt, daß ein Lenkrad nun unausweichlicher Bestandteil meines Daseins werden mußte.

Und so kam ich zu meinem ersten MS-Sidewinder welches nach 4 Monaten Überbeanspruchung in Form von diversen Wutausbrüchen schnell den Geist aufgab.

Doch zum Glück gibt es Ebay und viele Leute die sich von solchen Wheels trennen wollen. Durch Zufall kam ich dann auf die NWL - dort bin ich dann einige Zeit Rookie-Races gefahren bis ich dann endlich in den Premium-Cup aufgestiegen bin.

In dieser Zeit habe ich sehr viel über Onlinerenneren und Car-Control gelernt. Auch heute bin ich dort immer noch unterwegs und habe immer sehr schöne Rennen.

VR ließ mich aber nie los und über Torsten Brandt, der einiges an Überzeugungsarbeit geleistet hat, kam ich dann aktiv hier hin, das Forum war schon seit einem Jahr Pflichtlektüre. Da ich ja nicht mehr so ganz unerfahren war ging der Aufstieg ja dann auch erfreulicherweise schnell über die Bühne.

Am Anfang waren die Rookie-Rennen hier aber schrecklich! Eine Yellow nach der anderen. Ich habe mir ernsthaft überlegt die GNL sausen zu lassen, aber dann besserte sich ja das ganze zum Glück. Nun bin ich gespannt auf meine erste DOM-Saison.

Was fasziniert Dich an NASCAR ?
Ich mag einfach die spektakulären



Rennen, die die NASCAR-Serie bietet. Man sieht noch wie sich Rennwagen überholen, den F1-Fans ist dieses Glück ja vergönnt.

Es ist einfach alles, die Geschwindigkeit die Enge des gesamten Feldes und natürlich auch die Rempel und Ausraster der Fahrer die diesen Sport so einzigartig machen. Zudem wird da noch richtig gefahren.

Wo anderswo der Computer lenkt sitzt da noch der Fahrer am Steuer und das finde ich unglaublich wichtig!



Für mich war es auch zu Beginn unfaßbar, daß man so viele Autos auf einmal auf eine Rennstrecke schicken kann ohne das es permanent Mord und Totschlag gibt. Totlachen kann ich mich immer noch, wenn ein Wagen total verbogen an die Box kommt und man einfach mal hier und da mit dem Vorschlaghammer dagegen haut und dann läuft das Teil wieder!

An der Sim "Nascar Racing 2003" fasziniert mich, daß diese Action auf der realen Rennstrecke sehr gut ins virtuelle umgesetzt wurde. Und wer schon mal eine Simulation dieser Art gesehen hat, wo man sich mit 42 Mitmenschen über das Internet duellieren kann, der soll sich bitte melden !

Wie sieht deine Hardware aus ? Also mein PC ist seit kurzem ein Athlon XP 3200+, 1024 Corsair RAM und leider im Moment noch eine Radeon 9200 SE, die die Drosselklappe spielt (mein altes System wurde von einem kaputten Netzteil zerschossen). Mein Wheel ist das MS-Sidewinder in Grau, daß mich auch noch nie enttäuscht hat.

Wie verträgst Dein Umfeld Dein Hobby ? Also bei mir hat es bisher ja noch keine allzu schlimmen Ausmaße angenommen. Ein bis zweimal in der Woche ist Trainieren schon drin. Der PC steht bei oben in meinem Zimmer, so daß sich keiner belästigt fühlen sollte.

Allerdings mache ich klare Abstriche, wenn sich was auf dem Kumpel- oder Frauensektor tut, dann bleibt Spiel nun mal Spiel und die Realität geht vor. So einfach ist das bei mir ! Natürlich versuche ich dennoch so oft wie möglich an Rennen teilzunehmen.

Wie verliefen Deine Rennen ?

Die Rennen im letzten Cycle liefen allesamt super. Bis auf Homestead. Da wurde ich gleich 2 mal abgeräumt und hab auch noch einen Unforced hingelegt, so daß ich über den Aufstieg doch sehr überrascht bin. Der Einstieg in der GNL lief allerdings nicht ganz nach Plan. In meinem ersten RR geriet ich ausgerechnet mit eben jenem Herrn Brandt aneinander, der mich in die VR befördert hatte. War nicht so doll.

Eine Woche später in Kansas kam es aber noch besser. Ich fuhr hinter Torsten. Als sich sein Vordermann drehte versuchte ich oben vorbeizukommen. Tja leider erwischte mich sein ausgebrochenes Heck und ich flog irgendwo durch die Luft. Als ich wieder landete war die Möhre hin - nach 12 Runden. Da war ich, wenn ich ehrlich bin, schon recht säuerlich gelaunt.

Dann kam glaub ich Atlanta. Dort gab es eine Yellow nach der anderen, so daß ich eine Premiere feierte. Noch nie zuvor hatte ich ohne technischen Defekt retired. Bis eben zu diesem Rennen.

Doch dann kam alles anders und der Rookie-Cup wurde zur geschlossenen Gesellschaft. Von da an wurden die Rennen deutlich besser und es machte wieder Spaß zu fahren.

An die Rennen erinnere ich mich im Detail nicht mehr so recht doch ich bin alle durchgefahren und bin recht gut mitgeschwommen. Nur eben jenes Rennen in Homestead war nicht so der Brüller - aber Mama und Papa waren lieb zu mir !

Was gefällt dir überhaupt an VR ? Mir gefällt die Art wie das alles hier aufgezoogen ist. VR ist wie die FIA oder die NASCAR - die Dachorganisation eben.

Die einzelnen Sims stellen die einzelnen Bereiche und Rennserien dar. Ich habe noch nie irgendwo anders, auch nicht im englischsprachigen Raum, eine Community kennengelernt die so riesig, vielfältig und gut organisiert ist wie bei VR. Wichtig ist aber auch, daß hier nie der Spaß und die Kollegialität zu kurz kommt. Auch das Mitspracherecht finde ich gut, denn eine Admin-Diktatur wäre alles andre als erstrebenswert.

Was hält Dich hier ?

Mir gefällt die professionelle Umsetzung und das überarbeitete Regelwerk für die DOM 2006. Außerdem ist mir der Donnerstag als Renntermin deutlich lieber. Aufgrund der Rennen am Freitag in der NWL und dem Privatleben kann ich ansonsten äußerst selten teilnehmen.

Hast du noch Grüße, Wünsche oder Anregungen ?

Ich grüße alle NASCAR- und Sim-Besessenen dieser Erde und natürlich auch alle andren Leute die mich kennen und das hier womöglich durch Zufall in die Finger bekommen haben.

Seht "die Sache" hier bei VR nicht zu verbissen sonst bleibt, wie bei allem im Leben, der Spaß auf der Strecke !

Anschließend weiter zum nächsten Kandidaten.....

Name: Matthias Orth
Alter: 20
Beruf: derzeit Zivi
Herkunft: Frankfurt am Main
VR-Grid: DOM2

Wie bist Du zu NASCAR gekommen ?

Angefangen hat es damals mit NASCAR-Legends. Irgendwann bin ich mal durch die Videothek geschlendert und hab mir gedacht, das wäre doch mal ein Versuch wert.

Wirklich ernsthaft habe ich das allerdings nicht betrieben sondern ließ mich eher davon begeistern, die 42 Mitstreiter auf einer 0,250 Meilen Strecke durch die Gegend zu wrecken (da war ich vielleicht auch erst 11 oder 12, da denkt man noch nicht unbedingt an ultra-realistische Rennen).

NASCAR 4 allerdings ist völlig an mir vorbeigegangen. Legends habe ich aber auch ab und zu mal wieder gespielt, aber wie gesagt, nie wirklich ernsthaft und auch eher kurzfristig. Irgendwann mal kam dann NASCAR 2002 auf den Markt.

Eher durch Zufall bin ich darauf gestoßen und habe es, wie auch bei NASCAR-Legends, einfach mal aus der Videothek ausgeliehen. Nach einer doch relativ langen Gewöhnungszeit und der Erkenntnis, daß es mit einem Joypad überhaupt nicht geht, wurde erst mal der Joystick angeschlossen.

Mit dem lief es dann doch auch besser und so ging ich auch das erste Mal auf Sierra, um ein paar Online-Rennen zu fahren. Anfangs dabei überwiegend Daytona und Talladega (komisch, heute finde ich da die Online-Rennen irgendwie nicht so überragend). Schnell kam ich dann zu dem Entschluß, ich müsse mir NASCAR 2002 kaufen.

Es hatte mir schon viel Spaß gemacht und ich hatte auch irgendwie das Gefühl, das könne länger andauern.

Die Sierra-Rennen waren mir dann allerdings nicht mehr wirklich gut genug und so ging ich auf die Suche nach einer Online Liga. Auch eher durch Zufall bin ich da auf die "Deutsche Online NASCAR Liga" (kurz: DONL) getroffen und habe da meine ersten Rennen bestritten.

Zu meiner Überraschung lief es von Anfang an eigentlich relativ gut und der Spaßfaktor erhöhte sich mit der Zeit immer mehr. NASCAR war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr eine kurzfristige Angelegenheit, sondern entwickelte sich mehr und mehr zu einem Hobby. Mit der Zeit wurden das Lenkrad plus Pedale gekauft (mit einer für mich langen Ein- bzw. Umgewöhnungszeit), die den Spielspaß noch weiter erhöhten. In der Zeit danach konnte ich dank dem Lenkrad meine Leistungen immer weiter steigern und verblieb weiter in der DONL (im Vergleich zu heute hatte ich damals nicht wirklich Ahnung von den anderen Ligen, die es z.B. Deutschland gab).

werde dann hoffentlich zur Saison 2006 bei VR mitfahren. Wie man vielleicht sehen kann, kam ich doch durch recht viel Zufall zu NASCAR. Letztendlich dann doch ein sehr guter Zufall.

Was fasziniert Dich an NASCAR ?

Das ist eine Frage, die mir im privaten Bereich schon oft gestellt worden ist. Ehrlich gesagt kann ich das aber auch nicht genau beantworten, aber einen Versuch ist es wert. Ich denke das Faszinierende an NASCAR ist die Enge, mit der die Wagen bei zum Teil 200mph um eine Strecke heizen, ohne das sie sich dabei berühren bzw. in der Wand enden.

Auch die Konstanz, die ein Fahrer den Tag legen muß, um bei den Rennen vorne zu landen, fasziniert mich. Hier macht schon 1/10 pro Runde den entscheidenden Unterschied zwischen gewinnen und verlieren aus. Man muß es einfach schaffen, über einen Zeitraum von 2-3 Stunden seine Konstanz beizubehalten, ohne dabei Fehler zu begehen. Allgemein kann man sagen, daß der schmale Grad zwischen dem Gewinnen und Verlieren einen Großteil der Faszination von NASCAR für mich ausmacht (sowohl Online als auch in Real).

Wie sieht deine Hardware aus ?

Nichts wirklich Besonderes. Einen AMD 2600 als Prozessor, dazu 512MB RAM und einer ATI Radeon 9500. Als Wheel benutze ich das Microsoft Precision Wheel, ebenso die dazu gehörigen Pedale. Wie gesagt, nicht besonderes und ausreichend zum Rennen fahren.

Wie verträgst Dein Umfeld Dein Hobby ? Anfangs oft belächelt, mittlerweile hat sich das eingependelt. Es gibt auch hier und da mal etwas

Unbehagen weil der Sound mal wieder etwas zu laut aufgedreht ist, aber ansonsten nichts wirklich Ernsthafes.

I c h entschloß mich dann (nachdem die DONL ihre Pforten schloß), in der GNC zu fahren, später dann bei ESCORS und



Im Freundeskreis stoße ich da mit meinem Hobby dann doch schon eher auf ein bißchen Unverständnis, wie man seit 4 Jahren fast jede Woche 2 Stunden lang im Kreis fahren kann.

Wenn z.B. so was kommt wie: "Auf, wir gehen was trinken." Und ich antworte: "Ne, geht nicht. Muß hier noch die 300 Runden Bristol fahren." , dann wird man doch zum Teil auch etwas komisch angeschaut.

Eigentlich relativ gut, auch wenn ich jetzt nur von drei Rennen sprechen kann. Ich denke, wenn man nach vier Jahren in einem Cup für Neulinge fährt, dann sollte man schon erwarten, daß das halbwegs glatt über die Bühne geht.

Trotzdem kann immer mal wieder was schief gehen und so bin ich dann doch eigentlich recht froh, daß das so gut geklappt hat und ich direkt im ersten Anlauf den

immer zufrieden mit der Rennqualität waren. Vor allem die Tatsache, daß es eine Liga schafft mit einem Grid von 30 oder mehr Fahrern überwiegend gute Rennen abzuliefern, ist ein guter Grund bei VR zu fahren. Ich habe auch öfters Volker Hackmann gefragt wie denn die Rennen bei VR sind und er bestätigte immer wieder, daß es überwiegend gute Rennen sind. So war es eigentlich nur eine Frage der Zeit, bis ich endgültig bei VR eingestiegen bin.

Warum bist Du geblieben ?

Geblieben bin ich in der Hoffnung, an guten und spaßigen Rennen teilnehmen zu dürfen.

Auch die Tatsache, daß hier einige namenhafte Fahrer mitfahren, hat mir die Entscheidung erleichtert.

Ist die "Fahrschule" Deiner Meinung nach nötig ?

Ich denke schon. Gerade für Anfänger, die noch etwas unsicher sind, stellt das eine gute Möglichkeit dar, sich zu verbessern. Zwar kann man das auch Offline, aber Online kann man hier und da mal nach ein paar Tipps fragen. Trotzdem bedarf es auch viel an Offline-Training, um sich eine gute Fahrzeugkontrolle anzueignen.

Die Redaktion bedankt sich für die ausgiebigen Antworten und wünscht den beiden Fahrern sowie allen anderen Mitgliedern von VR ein schönes Weihnachtsfest sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Verfasser: Christian Heuer



Ich hatte zwar schon oft genug gesagt, daß ich aufgrund von fehlender Motivation aufhören würde, aber irgendwie davon loskommen kann ich dann doch irgendwie nicht.

Wie verliefen Deine Rennen ?

... Auf dieser Grundlage wurde heute eine Idee geboren, die jedoch Eure Mithilfe benötigt. Wir wollen wöchentlich eine Art "Zeitung / Flugblatt" zusammenstellen, wo die Highlights der Woche präsentiert werden....

Zitat aus einem Forenbeitrag von Viktor Deri am 10.12.2003.

Nun, diese Art Zeitung, dieses Flugblatt, war von Anfang an eine echte Zeitung, die man auch an die Kioske hätte bringen können, wenn sie denn ausserhalb der VR-Gemeinde eine Käuferschicht gehabt hätte.

Aufstieg in die DOM geschafft habe.

Wie bist Du zu VR gekommen ?

Ich habe immer mal wieder im Forum die Threads nach den Rennen durchgelesen und gesehen, daß die Leute in der Regel

Über 60 Ausgaben und 2 Jahre später, vielfach verbessert und immer wieder mit neuen Ideen bestückt, wird es Zeit für gravierende Änderungen.

Die Kernmannschaft wird weiter an Bord bleiben, aber die Produktion des Rückspiegels wird mit dieser Ausgabe letztmalig in meinen Händen gelegen haben.

Ich bin mir absolut sicher, dass dieses geniale Werk, was bis heute seines gleichen sucht, weiter bestehen wird und auch weiterhin eine treue Leserschaft haben wird. Ich wünsche allen Lesern, denen

ich immer bemüht war, einen ausgewogenen und abwechslungsreichen Lesestoff zu liefern, ein besinnliches Weihnachtsfest und eine erfolgreiche Zukunft.

Für mich endet die Ära der virtuellen Autorennen hier und heute. Wann immer ihr könnt, seid bemüht, den kommenden Machern des Rückspiegels tatkräftig zur Seite zu stehen. Es ist Eure Zeitung! Von Euch für Euch gemacht. Packt es an und lasst den RS nicht untergehen. Alles Gute wünscht

Detlev Rüller
V.i.S.d.P. für den Rückspiegel

German Road Racing League 2005

Ein Jahr N2003 Road Racing mit dem GTP Mod von Team Redline

Der GTP Mod

Im dritten Jahr benutzte die GRRL den dritten Mod für den Ligabetrieb. Nach Cup 2003 und PWF Trans-Am 2004 wurde in diesem Jahr der GTP Mod vom Team Redline benutzt. Er simuliert die Sportwagen-Prototypen aus den Jahren 1988-89. In der GRRL gab es dazu 2 Ligaangebote. Zum einen war das die im 14 Tage Rhythmus laufenden Championship, die weitestgehend nach der Regeln der 04er Meisterschaft lief. Zum anderen wurde die 04er Trophy durch die Endurance Series ersetzt. Die Rennen dazu fanden einmal im Monat statt und gingen jeweils über 100% Renndistanz. Durch den persönlichen Einsatz von Wolfgang Wöger war es möglich, Sponsoren für die GRRL zu gewinnen. So konnten in der Championship Preisgelder ausgesetzt werden.

Die Championship 2005

Die Championship bestand in diesem Jahr aus 17 Läufen. Im Kalender fanden sich dabei alte Klassiker wie Monza und Rouen, aber auch die neuen Strecken wie Suzuka und Phillip Island. Es fand wieder eine Einzel- und eine Teamwertung statt.

Bei den 17 Läufen gab es nur 3 unterschiedliche Sieger. Absolut herausragend ist dabei Andy Wilke. Er konnte 11 Läufe gewinnen und hat nicht zuletzt auch deswegen die Championship gewonnen. 3 mal konnte sich Gabriel Fürstner in die Siegerliste eintragen und 2 mal Roland Rauch.

Zwar konnte Marco Saupe nie einen Einzelsieg einfahren, jedoch holte er permanent gute Platzierungen. So wurde er in der Gesamtwertung hinter Roland Rauch Dritter. Damit ging der Sieg in der Teamwertung auch ganz klar an das Team Bathtube Riddi'n Manicas, für das Saupe und der Meister Wilke fahren. Volker Hackmann steuerte ebenfalls einige Punkte bei. Zweiter in der Teamwertung wurde das Team DIHL Österreich, zu dem der

Vizemeister Roland Rauch, Manuel Rauch, Frank Ehm und Wolfgang Wöger gehören. Platz 3 geht an DIHL Deutschland mit Thorsten Schulz, Andreas Kröger, Udo Streit und Christoph Helwig.

Einzelwertung GRRL CS - Top 10

1. Andreas Wilke
2. Roland Rauch
3. Marco Saupe
4. Jens Weimer
5. Rainer Kreutzer
6. Thorsten Schulz
7. Gabriel Fürstner
8. Michael Scheurer
9. Manuel Rauch
10. Andreas Kröger

Insgesamt nahmen 31 Fahrer an der Championship teil. Mit 22 gingen in Sebring die meisten Piloten an den Start. Bei den Sommerrennen in Mosport und Suzuka mit 12 die wenigsten. Im Durchschnitt waren 14.3 Fahrer pro Rennen am Start.

Sponsoren und die Preisgelder

Folgende Sponsoren engagierten sich in der GRRL:

JUNG Engineering & Consulting
GmbH und C.E.S Film
Firma C.Bergmann aus Linz
Firma Zauner Anlagentechnik
aus Wallern/Tr.

Preisgelder GRRL CS

Andreas Wilke	540€
Roland Rauch	200€
Marco Saupe	80€
Gabriel Fürstner	60€
Bathtube Ridi'n Maniacs	260€
DIHL Österreich	140€
DIHL Deutschland	70€

Preisgelder gab es für Einzelsiege und die ersten 3 Plätze in der Einzel- und Teamwertung.

Die Endurance Series 2005

Die Endurance Series bestand aus 10 Rennen und fand monatlich statt. Anders als bei der Championship gab es hier nur ein Hauptrennen, das aber über 100% Renndistanz ging. Bei den 10 Rennen gab es 6 unterschiedliche

Sieger. Mehrfachsieger waren dabei lediglich Roland Rauch (4 Siege) und Rainer Kreutzer (2 Siege). Jeweils ein Rennen konnten Marco Saupe, Andreas Kröger, Conrad Wegener und Uli Landgraf für sich entscheiden. Roland Rauch konnte sich bereits beim 9. Lauf den Titel vorzeitig sichern. Zweiter in der Gesamtwertung wurde Marco Saupe vor Rainer Kreutzer.

Einzelwertung GRRL ES - Top 10

1. Roland Rauch
2. Marco Saupe
3. Rainer Kreutzer
4. Gil Ritter
5. Nils Herbstrieth
6. Dirk Wilke
7. Peter Neuendorf
8. Thorsten Schulz
9. Manuel Rauch
10. Mike Kadlcak

Insgesamt nahmen 46 Fahrer an der Endurance Series teil. Das Sommerrennen in Suzuka wies dabei mit 8 Fahrern die geringste Starterzahl auf. Absoluter Höhepunkt war das Saisonfinale, die N2003 Farewell 500 in Road America, mit 30 Startern. Im Durchschnitt nahmen 16.3 Fahrer pro Rennen teil.

Die GRRL 2006

Ursprünglich wollte die GRRL pausieren, bis das "Nachfolgeprodukt" zu N2003 von iRacing erscheint. Allerdings kamen sehr viele Wünsche nach weitreten Rennen mit N2003 auf Straßenkursen auch 2006 von den GRRL Piloten. Zudem waren die Farewell 500 einen sehr großer Erfolg. Deswegen hat sich die Leitung der GRRL dazu entschlossen, den Rennbetrieb fortzuführen. Dabei wird die Betonung aber ganz klar auf dem Einzelevent liegen. Die GRRL wird eine unter dem Namen "King of Mods" laufende Eventreihe auf die Beine stellen, bei der alle gängigen N2003 Mods wie Trans-Am, Cup, CTS und natürlich wieder GTP zum Zuge kommen. Genaue Informationen dazu und zum ersten Event gibt es Anfang Januar.

Gil Ritter

Erster VR Titel für den Rosa Rächer

Interview mit dem GRRL Endurance Series Sieger Roland Rauch

RS: Hallo Roland. Erst einmal Herzlichen Glückwunsch zum Gewinn der GRRL Endurance Series (ES), die ja immerhin aus 10 100% Rennen bestand, und natürlich auch zum Vizemeistertitel in der GRRL Championship. Und gleich zur ersten Frage: Ist das eigentlich Dein erster Titel und welchen Stellenwert hat er für Dich?

RR: Jo, mein Erster. Stellenwert? Naja, ein Titel, noch dazu der Erste, ist natürlich immer etwas Besonderes. Schade nur, dass die Meisterschaft unter so wenigen Fahrern ausgefahren wurde, was ja wiederum den Anschein einer geringeren Wertigkeit suggeriert. Aber ich bin dennoch äußerst happy damit.

RS: Nun stelle mal Dein Licht nicht unter den Scheffel! Du hast ja den Titel auch mit dem Auto geholt, das man wohl als das Schlechteste der vier Typen bezeichnen kann - die wenigsten PS und den größten Durst. Wie kam es zu der Wahl? Hast Du die Herausforderung gesucht?

RR: Lol, nö. Masochist bin ich ja dann doch keiner. Vielmehr war es ja so, dass in GTP der Version 1.0 die Fahrzeugmarken untereinander keine wirklich großen Vor- oder

Nachteile hatten. Sicher war auch da schon der Mazda das langsamere Fahrzeug, aber eben nur in geringem Maße. Der große Nachteil punkto Speed und Verbrauch entstand erst mit V1.1. Aber da stand meine Wahl schon fest und diese wollte ich dann auch nicht mehr revidieren.

Der Mazda wurde von mir auserwählt ob der, für mich, sehr anmutenden Silhouette und der Tatsache, dass einfach nur wenig Meldungen für ihn in der ES und CS eintrudelten. Als Admin will man ja auch ein wenig Farbe in den Grid bekommen. Sauber und Jags gab's eh zur Genüge.

RS: Farbe ist ein gutes Stichwort. In der Regel bringst Du ja im wörtlichen Sinne immer Farbe ins Grid und zwar das für Rennautos untypische Rosa. Wie bist Du auf Rosa gekommen und wie kam es, dass Deine 2006er GRRL Autos abweichend davon Lila geworden sind, was immer noch nicht jedermanns Farbe ist?

RR: Also da ist der olle Saupe dran Schuld. Ich habe, als ich mit der Onlinerennerei 2001 mit der Einstiegsdroge GPL begonnen habe, eigentlich die Helmfarbe Gold verwendet. Das kam aber in den

Replays nicht so gut. Also habe ich Mitte der GGPLC-Saison 5 die Helmfarbe auf Rosa geändert. Das wirkte schon ganz anders. Dann hatte ich irgendwann EINMAL *grins* ein Techtelmechtel mit Marco und schon war der "rosa Rächer" geboren. Na ja, so hab ich dann das "Markenzeichen" auch in N4 und den Nachfolgern übernommen und aufgrund der geschlossenen Wagen musste halt dann die Lackierung erhalten. Das Lila diese Saison war nur ein Ausrutscher und wird sich nächste Saison, wo auch immer, sicher wieder in mein geliebtes Rosa (schon alleine wegen meiner beiden Töchter, die wahnsinnig darauf stehen) zurückverwandeln. Versprochen!

RS: Du hast es ja schon selber angedeutet, Du bist seit 2001 dabei. Kannst Du mal kurz ein paar Worte zu Deiner Rennfahrerkarriere sagen. Interessant wäre dabei speziell Deine GRRL Historie, wo Du ja nun Deinen ersten Titel geholt hast.

RR: GRRL-Historie? Also als Fahrer? Oh Gott. Wo kann ich da nachgucken? Kann ich jetzt nicht viel dazu sagen, außer dass ich vorige Saison 3ter wurde in der Championship. Und ich glaub, Trophy hab ich auch irgendeine gewonnen. Alles was vorher war in der GRRL ist irgendwie weg. Zumindest was Ergebnisse betrifft.

RS: Eigentlich meinte ich weniger die Ergebnisse. Mich hat mehr interessiert, was Du schon alles gefahren bist und was Dich speziell mit der GRRL verbindet. Warst Du 2003 schon dabei, als noch mit Cup Cars gefahren wurde?

RR: Also begonnen hat alles, wie schon erwähnt, 2001 mit GPL. Auch meine ersten Gehversuche in N4 waren zu dieser Zeit. Die GRRL bestreite ich eigentlich seit ihrer Geburtsstunde und davor. Die eigentliche Idee, mit N2002 Roadtracks in einer eigenen Liga zu bestreiten, kam, man höre und staune, von Michael Schmidt aka



Smudo. Da kurvten wir dann halt nur auf Infineon und Watkins Glen rum. Erst mit Erscheinen des Track Converters von Dave Noonan war es möglich, eine Liga für Tourenwagensport, wenn auch "nur" auf Basis der Cup-Physics, zu bestreiten. Arvid Steinberg nahm die Aufgabe auf sich und erhob die GRRL im Jahr 2003 aus der Taufe. Naja, und seitdem cruise ich da mit rum.

RS: Nun geht quasi das dritte Jahr GRRL vorbei und es wurde jedes Jahr ein anderer Mod gefahren. 2003 war es noch Cup, 2004 dann Trans-Am und in diesem Jahr GTP. Kannst Du sagen, welcher Mod Dir am besten gefallen hat bzw. Dir am meisten liegt?

RR: Eindeutig der TransAm-Mod. So schön und gelungen GTP auch sein mag, aber die Saison mit den TransAm's war einfach die Schönste. Nicht zuletzt wegen des großen und erstklassigen Fahrerfeldes und dem daraus resultierenden Spaß. Nicht zu vergessen natürlich auch die heißen Forendiskussionen über Lapper, Incidents und sonstiger Scharmützel. So etwas gehört in meinen Augen einfach dazu und macht für mich auch eine funktionierende Liga aus. So nach dem Motto: "Wenn sich mal niemand mehr beschwert ist es ihm auch wahrscheinlich auch egal."

RS: Nach 3 Jahren Road Racing mit N2003 hast Du ja einige Strecken kennen gelernt. Hast Du einen N2003 Lieblingstrack? Und um noch mal auf die aktuelle Saison zurückzukommen, was war denn Dein persönliches Saisonhighlight in der ES?

RR: Ich würde sagen Road America. Vielleicht nicht einmal wegen des Layouts oder der graphischen Umsetzung, sondern wohl vielmehr wegen der schönen und spannenden Events die ich da fahren und organisieren durfte. Im Allgemeinen gefallen mir die schnellen Tracks a'la Monza und Spa in der 67er Version mehr als tricky Tracks a'la Sebring oder dieses komische Tunlanta.

Highlight in der ES? Ich denke das war Suzuka. Da lief wirklich alles



perfekt mit dem Mazda und mein Speed dort hätte mich fast selbst erschreckt. *lacht*

RS: Wo bist Du denn 2005 noch gefahren und wie erfolgreich bist Du da?

RR: Bei der VR eigentlich nur mehr den Porsche Cup. Da läuft es nach Anlaufschwierigkeiten eigentlich ganz gut. Da bin ich im Moment imho auf Platz 4 in meinem Grid. Zu Beginn der Saison fuhr ich auch noch in der GNL und den LFS Formula Cup, die musste ich dann aber aus Zeitgründen aufgeben.

RS: Ein Frage, die man bei so einem guten Fahrer immer stellen muss: Mit welchem Equipment fährst Du?

RR: Ich benutze seit eh und je das MS Sidwinder FF, jedoch ohne Verwendung des FF, und seit kurzem das VPP 3er Pedalset.

RS: Nun bist Du ja in der VR nicht nur als Fahrer unterwegs, sondern kümmerst Dich auch noch um die Organisation. Bei der GRRL bist Du sogar Bereichsleiter. Seit wann machst Du das, wie bist Du dazu gekommen und was sind genau Deine Aufgaben?

RR: Seit Mitte 2004 mach ich den Job. Ich hab den Posten von Arvid übernommen, da dieser aus privaten Gründen keine Zeit mehr dafür aufbringen konnte. Zuständig bin ich im Prinzip für alles: Server, Datenbank, Downloadbereich, Fahrerverwaltung, ReKo, Modifizierungen bzw. Anpassungen der Tracks für die Mods etc.. Ich habe aber seit geraumer Zeit einen tollen zweiten Bereichsleiter, der es mir einfach macht, die GRRL zu schaukeln. Großer Dank auch an dieser Stelle an ihn!

RS: Wechseln wir mal den Themenbereich. Rennfahrer sind ja immer äußerst begehrt in der Damenwelt, erst recht wenn sie so erfolgreich sind. Haben denn die Boxenluder dieser Welt eine Chance auf einen Besuch in Deinem Motorhome oder bist Du in festen Händen?

RR: Keine Chance, ich sperr immer ab Ne, ich bin schwer vergeben. Seit nunmehr 13 Jahren nennt mich meine Frau Tanja ihr Eigen. Aus dieser "Liaison" entsprangen mittlerweile 3 prächtige Kiddies: Matthias-Horst (9), Katharina-Elisabeth (7) und unser kleinste, Sophie-Manuela (20 Monate). Damit's so richtig voll ist in unserer

80m²-Mietwohnung, haben wir auch noch Gina, unseren 2 Jahre alten Shi-Tsu.

RS: Wo liegen denn diese besagten 80m² und wie finanzierst Du sie, also welcher Tätigkeit gehst Du zum Broterwerb nach? Preisgelder, sofern es denn welche gibt, dürften ja da nicht reichen.

RR: Ich wohne in Wels, Oberösterreich. Der Großraum Wels (also ca. 40 Km Umkreis) ist sehr simracerlastig. Hier leben neben mir und meinem Bruder so Namen wie Wöger, Winkler, die Bauer's, Steinbichler, Graf, Chladek etc.. Beruflich bin ich Leiter der Fa. ÖAVG, Wels, welche zur Opel-Günther-Gruppe gehört. Wir vertreiben als Groß- und Einzelhändler hauptsächlich Autokarosserieteile, Windschutzscheiben, Autolacke, sonstiges Autozubehör und -ersatzteile sowie Baufarben und sind österr. 3M-Stützpunkt.

RS: Ein Vollzeit-Job, eine Frau und 3 Kinder, da sollte man meinen, dass gar nicht mehr so viel Zeit übrig bleibt für das Simracen. Kannst Du abschätzen, wie viel Zeit Du pro Woche hinterm Steuer verbringst. Bekommst Du immer alles unter einen Hut oder gibt's auch mal Ärger zu Hause? Hast Du gar noch andere Hobbys?

RR: In meiner Anfangszeit gab's da tatsächlich immer wieder Stunk deswegen. Aber wie es halt so im Leben ist, am Anfang hat alles ne sehr hohe Wertigkeit, so geschehen auch mit dem neu entdeckten Hobby Simracen damals. Mittlerweile ist es aber so, dass ich fast gar nimmer für irgendwas trainiere. Maximal 1, 2 Stunden bei "wichtigen" Sachen, bei denen ich mir auch selbst ein Setup basteln muss, für'n PorscheCup vielleicht bei unbekanntem Tracks ne Stunde, ansonsten nur kurzes einfahren und Setupanpassung direkt vorm Event, Nudeltopffahren z.B. langt der Event selber, um wieder rein zu kommen. Insofern klappt das "unterm Hut bringen" eigentlich völlig klaglos.

RS: Bei Deinen Mädchen wirst Du ja da vielleicht eher Pech haben,

aber zeigt Dein Großer schon Interesse für Dein Lenkrad?

RR: Nö, null, welcher missratener Sohn. Für Computer und Konsolen ist das Interesse natürlicherweise schon da, aber mit der Rennerei kann er halt nur sehr wenig anfangen. Da ist meine Kleinste noch aufgeschlossener dafür. Die sagt wenigstens immer "brumm-brumm-auto", wenn Papa fährt.

RS: Bei Simracern ja fast eine überflüssige Frage, aber interessiert Dich realer Motorsport auch? Hast Du da eine Lieblingsserie? Und wenn ja, wie weit geht da Deine Begeisterung? Fährst Du schon mal zu einem Rennen?

RR: Ich verpasse eigentlich fast nichts, was irgendwie mit Motorsport auf 4 Rädern zu tun hat und hier konsumierbar ist. Lieblingsserie ist wohl die F1, da hab ich seit gut 20 Jahren wohl kein einziges Rennen verpasst, maximal vielleicht das eine oder andere Mal verzögert geguckt aus der Konserve. Im speziellen liegt mein Interesse mehr bei der Rundstrecke und den Ovalen. Trotz aller Kritik halte ich z.B. die IRL für eine großartige Serie. Diese hautnahen Zweikämpfe Rad an Rad bei über 300 Km/h verursachen bei mir regelmäßige Gänsehaut.

Zu Rennen fahre ich eigentlich nie, dazu fehlt mir die Muße. Einzig die F1 in Budapest und die Motorrad-

WM in Brunn hab ich mal besucht.

RS: Letzte Frage: Was fährst Du eigentlich privat für ein Auto? Angesichts der Größe Deiner Familie wohl eher keinen zweiseitigen Sportwagen?

RR: Renault Espace Turbodiesel mit heißen 88 PS, BJ '93, ne Micra Mouse K10, BJ '85 und ein 80€ MTB zum Arbeit fahren. Mann gönnt sich ja sonst nichts. *grins*

RS: Roland, vielen Dank für die Zeit, die Du Dir für das Interview genommen hast. Der RS wünsch Dir auch weiter viel Erfolg und vielleicht schon 2006 den nächsten Titel.

RR: ICH danke für's Gespräch!

GRRL ES Statistik Roland Rauch	
Wagen	Mazda 787b
Rennen	10/10
Punkte	1732
Siege	4
Top 5	6
Pole Positions	2
Ausfälle	4
>50% Renndistanz	9
Beste Platzierung	1.
Schl. Platzierung	30.

Interviewer: Gil Ritter
Car Design & Render: Dirk Wilke
Zeichnung: Marco Saupe





Ein würdiger Abschied!

Landgraf gewinnt Abschlusslauf der GRRL ES

Von der Road America berichten
Steffen Piplat und Robert Graf

Es war das erwartete Highlight: Das GRRL Farewell 500, der eindrucksvolle, vorläufige Schlusspunkt des GRRL Ligabetriebs, hat alles gehalten, was es vor dem Rennen versprochen hat: Mehr als 30 Fahrer, über hunderttausend Fans, strahlender Sonnenschein und ein äußerst spannendes Rennen.



Im Training beeindruckte Kay Mühle mit der Bestzeit und setzte sich knapp vor Uli Landgraf an die Spitze. „Ulee“ konnte jedoch in der Qualifikation den Spieß umdrehen und verwies Mühle auf Platz zwei. Wegener und Kniest gingen aus Reihe zwei ins Rennen, Kreuzer und Kadlcak aus Reihe drei.

20:30 Uhr, jetzt ist es soweit, die dreißig GTP-Boliden starten ihre Einführungsrunde. Doch noch vor dem Start gibt es erste Probleme. Ausgerechnet GRRL ES Meister Roland Rauch muss wegen technischen Problemen auf das Rennen verzichten. Piplat bemerkt

in der Einführungsrunde ein Bremsproblem an seinem Sauber-Mercedes zu spät und löst eine Massenkarambolage aus, bei der es Saupe, Herbstrieth und Ritter am schlimmsten erwischt. Alle drei können zwar weiterfahren, sind aber fürs restliche Rennen stark gehandicapt und chancenlos.

In **Runde 1** folgen viele weitere Unfälle. In der ersten Kurve torpediert Kirchhofer Kadlcak und Kniest, Timo Föller knallt nach einem Bremsdefekt in die Reifenstapel, wenig später segelt der grüne Toyota von Andy Green durch die Luft. Im weiteren Verlauf der ersten Runde schießt Piplat Pallenberg ab, Neuendorf dreht sich und wird von Jonke und Jirak erfasst, Ehm knallt in der letzten Kurve in die Streckenbegrenzung. So beklagt das Fahrerfeld nach nur einer Runde schon vier Ausfälle und etliche weitere Fahrzeuge mit Beschädigungen. Vorne bestimmen Landgraf, Mühle, Kreuzer, Wegener und Seiverth das Tempo.

In **Runde 2** muss Landgraf die Führung erstmal an Mühle abgeben, der in den folgenden Runden ein Mordstempo vorlegen sollte. Einen weiteren Positionstausch gab es auf den Plätzen vier und fünf, Wegener muss Seiverth passieren lassen. Für Dirk Wilke ist das Rennen in Runde 2 nach einem Motorschaden zu Ende.

In **Runde 4** ist dann auch für Kadlcak das Rennen zu Ende, der Schaden nach der Kollision in Runde 1 macht das Auto unfahrbar.

Green ist das nächste Opfer. In **Runde 6** zerstört er seinen Toyota in der Streckenbegrenzung.

Weitere Fahrer fallen aus. Nach **8 Runden** Pollert, nach **9** Pallenberg, nach **10** Kniest und auch Mühle. Der Mercedesmotor des Spitzenreiters quittiert ohne Vorwarnung den Dienst. Landgraf erbt die Führung, Kreuzer,

Wegener und Jirak folgen auf den Plätzen.

Nach **14 Runden** fällt Seiverth aus, nach **27** Kogler, nach **29** Streit und nach **37** Graf, alle vier nach Fahrfehlern.



Vorne hat sich das Gesamtbild nach **39 Runden** und den ersten regulären Boxenstopps stark verändert. Souverän an der Spitze fährt weiterhin Landgraf, Wegener weiter in der Verfolgung. Auf Platz drei folgt Jirak, vierter ist mittlerweile Marx, Kreuzer liegt nur noch auf Platz fünf. Schulz, Saupe, Neuendorf, Fingerhut, Jonke, Ritter, Herbstrieth, Kirchhofer, Nepp und Chladek folgen auf den Plätzen.

Anfangs **Runde 40** umrunden somit nur mehr 15 Wagen den Kurs, der Begriff "Endurance" hat in der ersten Rennehälfte seine Opfer gefordert. In dieser Runde kündigen sich bei Wegener, auf Platz 2 liegend, Motorprobleme an, sein Jaguar bringt nicht mehr die volle Leistung.

In **Runde 41** bricht der 3. Gang in Ritters Sauber, er liegt zu diesem Zeitpunkt auf Platz 11.

Fingerhut kommt in **Runde 42** beim Anbremsen auf die 90 rechts von der Strecke ab und rutscht in die Reifenstapel, eine verbeulte rechte Seite ist die Folge. Er behält seine neunte Position knapp vor Jonke. Ein paar Sekunden später kracht's im Getriebe von Schulz, er verliert den 4. Gang, ist weiterhin auf Platz 6.

Ende der 43. Runde hat Jirak auf den angeschlagenen Wegener aufgeholt und übernimmt auf der Zielgeraden den 2. Platz.

In Runde 44 verliert Nepp den Retourgang (!?) bei einem Fast-Dreher in Turn 2, er bleibt auf Rang 14.

In Runde 45 kommt Fingerhut wieder von der Strecke ab, diesmal verliert er seinen 9. Platz an Jonke im Eristoff Jaguar.

Das Aus für Kirchhofer kommt in Runde 46, zu angeschlagen ist sein Sauber, er gibt das Rennen, an 13. Position, auf.

In Runde 47 kommt Fingerhut an die Box, seinen 10. Platz übernimmt Ritter.

Eine Runde später, in der 48., kommt Wegener von der Strecke ab und Marx übernimmt die 3. Position, der Playstation Jaguar nun auf 4.

In Runde 49 geht Fingerhut, jetzt mit frischen Reifen, in Turn 1 an Ritter vorbei und holt sich Platz 10 zurück.

Runde 51: Wegener kommt zwischen Turn 1 und Turn 2 von der Strecke ab und streift die Mauer. Sein angeschlagener Motor und die verbogene Aufhängung werden dadurch nicht besser, Wegener kann den Wagen nur mehr mit Mühe auf der Strecke halten.

In Runde 52 besucht Ritter den Kies als er auf den langsamen Wagen von Wegener aufläuft und verbeult sich seinen Vorderwagen. Wegener geht an die Box.

Runde 53, ein heftiger Einschlag von Neuendorf in Turn 1 wirft ihn aus dem Rennen, er lag an 8. Position. In dieser Runde auch ein Getriebeschaden bei Jirak, er verliert den 3. Gang.

In Runde 54 kommt auch Ritter an die Box, um die Schäden an seinem Sauber beheben zu lassen. Er bleibt an 11. Stelle. Derweil geht Wegener wieder auf die Strecke, er liegt nun an 8. Position, Jonke ist inzwischen durchgeschlüpft. Auch

bei Schulz entwickelt sich ein Motorenproblem.

Runde 56: Jirak kommt zu schnell aus der Kurve, der Wagen dreht sich ein und er schlägt heftig innen an. Nun läuft auch sein Motor nicht mehr rund, von den Schäden an der Karosserie ganz zu schweigen. Jonke kommt zu seinem letzten Boxenstopp herein.

Nach dem Anschlag gibt Jirak des Rennen in Runde 57 auf, der Wagen ist nicht mehr zu retten. Somit rücken Marx und Kreuzer auf die Plätze 2 und 3 auf. Doch auch Marx' Wagen scheint ein Motorenproblem zu haben.

Runde 58: Wegener gibt nicht auf, gewinnt durch den Stop von Jonke sogar wieder eine Position.

In Runde 61 dann großer Fehler bei Saupe auf Platz 4, er verschläft den Anbremspunkt total, schießt aus der Kurve und reißt dabei auch noch den 2. platzierten Marx mit. Beide können ihr Rennen fortsetzen, Saupe verliert seinen 4. Platz an Schulz.

Ende der 62. Runde kann Jonke wieder an Wegener vorbei auf Platz 6 nach vor gehen. Auch Fingerhut schiebt sich am Ende der Geraden vorbei.

Das Feld hat sich inzwischen auf 11 Wagen reduziert. Nach 63 Runden führt Landgraf, Marx und Kreuzer auf den Plätzen 2 und 3. Schulz, Saupe und Jonke komplettieren die ersten 6. In dieser Runde bricht nun auch bei Kreuzer das Getriebe, kein 4. Gang mehr.

In Runde 65 Alarmglocken im Cockpit von Landgraf. Nun zeigt auch sein Sauber die Zeichen eines sich ankündigenden Motorschadens. Gegen Ende der Runde verliert Herbstrieth seinen Wagen auf den Curbs der Zielkurve und schlägt innen in die Mauer ein. Er lässt sich zwar noch zur Box schleppen, sein Rennen ist aber vorbei. In Turn 1 dreht sich derweil Fingerhut ein und verliert dadurch seinen 7. Platz an Wegener.

In Runde 68 dreht sich Wegener und Fingerhut geht wieder auf Platz 7 nach vor. Das sollte das letzte

Überholmanöver des Rennens sein, zu diesem Zeitpunkt sind die Positionen bezogen und es geht nur noch darum die angeschlagenen Boliden ins Ziel zu retten.



Nach genau 150 Minuten und 78 Runden hat es Ulli Landgraf geschafft, er darf sich als Sieger krönen. Auf Platz 2 und 3 kommen Patrick Marx und Rainer Kreuzer ins Ziel, die Plätze 4-6 belegen Thorsten Schulz, Marco Saupe und Klaus Jonke. Die weiteren Positionen: 7. Dominic Fingerhut, 8. Conrad Wegener, 9. Gil Ritter, 10. Nils Herbstrieth und 11. Günther Chladek.

Stimmen zum Rennen:

Kay Mühle: Hatte mich super gefreut, dass ich an Uli vorbeikam, doch schon nach 3 runden hatte ich immer ein Auge auf die Wasseranzeige. Die wollte einfach nicht aufhören zu leuchten. Also hab ich Speed rausgenommen und in jeder Kure einen Gang höher geschaltet. Doch nach 11 Runden in Führung liegend mit einem komfortablen Vorsprung ging der Motor aus.

Ulli Landgraf: Im Quali auf Pole, damit hätte ich nun gar nicht gerechnet. Start von ganz vorne, großes Schlottern - ging aber gut.

Kay war dann erwartungsgemäß recht schnell vorbei, dann haben Rainer Kreuzer und Conrad Wegener abwechselnd ordentlich Druck gemacht. Da half es auch nicht wirklich, das ich durch extrem vorsichtiges Lappen immer wieder wertvolle Sekunden liegen ließ.

Zweimal pitten hat super funktioniert. Mit 15 to go schnattert der Spotter was von Engine Problems, da hätt ich fast angefangen zu weinen. War aber

wenig tragisch, kleiner Leistungsverlust, ca. 2 Sekunden pro Runde. Da war schon genug Luft auf Partick Marx und es ließ sich sorgenfrei heim gondeln.

Glückwunsch an alle die durchkamen und an Pat und Guru auf dem Podium.

Großes Dankeschön nochmal an das gesamte Teilnehmerfeld und die Organisatoren!

Patrick Marx: Für mein aller erstes GTP-Rennen überhaupt war das heute extrem spaßig. Hab während dem Rennen dann auch mit der Zeit ein richtiges Feeling für die Karre bekommen und bin sogar (obwohl ich die letzten 40 Runden mit kaputtem Motor gefahren bin) noch 2. geworden.

Wirklich sehr spaßig! Danke!

Dominic Fingerhut: Ziemlich zu Beginn wurde ich auf die Hörner genommen und hab mich schön über die Seite abgerollt. Musste mich dann hinten wieder einreihen und dem Feld hinterher eilen. Ich hatte gerade auf Marco aufgeschlossen, als ich mich ziemlich blöde weggedreht hab und mit dem Heck eingeschlagen bin. Bin daraufhin lieber mal an die Box.

Im Laufe des Rennens habe ich mehr Dreher gehabt, als in der ganzen LFS Saison. Die alte Leier mit der Konstanz.

Durch meinen frühen ersten Boxenstopp fehlten mir am Ende ca 3-4 Runden. So musste ich doch nochmal kurz rein. Bis dahin klebte ich Klaus einige Runden lang im Heck. Gute 10 Sekunden kam ich vor Conner wieder aufn Track, ein kurzer Zwischensprint hatte also gereicht.

Insgesamt war es ne sehr spaßige Angelegenheit, allerdings hatte ich bei einigen den Eindruck, dass sie nicht gemerkt haben, ein Langstreckenrennen zu fahren. Wurde ja nicht nur einmal gesagt, dass man in T1 so ein Rennen nicht gewinnen kann.

Conrad Wegener: Setup lief perfekt und in der Qualy konnte ich mich auf Platz 3 stellen.

Von Anfang an langsam gemacht. Kam von hinten jemand der schneller war, vorbeigelassen. Hat alles hervorragend geklappt. Dann in Runde 10 die erste Schrecksekunde. Klaas stand zur Übrundung an. Gerade als ich mit ca. 195mph an ihm vorbeifahren wollte, zog er in meine Linie. Ich treffe ihn am Heck, aber zum Glück ist nichts passiert.

Dann war Rainer plötzlich 4 Sekunden langsamer pro Runde. Ich denke ihm ist das gleiche passiert wie mir später, Platz 2 also für. Uli war zwar schon 6 sek vorne aber ich kam gut ran. Sehr gut sogar, nach 20 Runden hatte ich nur noch 2.7 sek Rückstand. Dann kam Gil... Anstatt mir auf der ersten langen Geraden vorbei zu lassen, gab er mir sein pass left genau in der Anbremszone zu der 90°-Links, innen. Dort war überhaupt kein Grip und es zog mich ins Gras und der Dreher vor Gil seiner Nase folgte. Danach war der schöne Rückstand auf Uli und meine Reifen futsch.

Nach 30 Runden habe ich meinen Boxenstopp eingelegt, lief alles perfekt.

In der 40. Runde war es dann vorbei mit dem Traum von Platz zwei. Aus T1 heraus bin ich nach dem Curb gegen irgendeinen Haken, Kante, Ecke was auch

immer gefahren und mein Wagen hatte aus heiterem Himmel Schaden!

So war das Rennen gelaufen, aber ich bin ja noch ein zweites Mal da drüber gefahren. Dabei hat's mir in Runde 51 den linken Vorderreifen abgerissen?!

Also bin ich als Dreirad über den Kurs gewackelt und habe probiert niemanden zu behindern. In die Box habe ich es trotzdem nicht geschafft, mein Dreirad ist im Kies (drei Kurven vor der Boxeneinfahrt) im Kies stecken geblieben. Also Tow Truck gerufen, ich wollte das Rennen ja zu Ende fahren.

Grats Uli zu deinem verdienten Sieg! Grats Patrick zum zweiten und Rainer zum dritten! Grats an alle Ankommer, waren ja immerhin nur 1/3 des Starterfeldes...

Günther Chladek: Mir ist gleich am Anfang das Getriebe eingegangen, zuerst in Runde 9 der 3. Gang und dann in Runde 10 der 4. Gang.

Trotzdem bin ich weiter, ich wollte endlich in dieser Serie mal das Ziel sehen, hat diesmal Gott sei Dank geklappt (beim 3. Versuch)!

Glück hatte ich noch zum Schluß - 2 Kurven nach der Zielflagge ist mir auch noch die 5te gebrochen.





Start der GGRL Farewell 500

Green Toy von Andy Green



Günther Chladek auf Jaguar
und Nils Herbstrieth auf Sauber

Dominic Fingerhut (JAG) und Sascha Pallenberg (SAU)



Dirk Wilke, Peter Neuendorf,
Thorsten Schulz und Jens Weimer

Kay Mühle im Kouros Sauber



Randstein und Weidezaun

Marco Saupe und Roland Rauch als Sieger des 16. Lauf der GRRL CS

Aus Rouen Robert Graf

Wir bleiben in Frankreich! Nach dem Rennen in Magny Cours zog der GRRL Tross weiter nach Rouen. Die Strecke dürfte GPLern bestens bekannt sein, der große Unterschied zu GPL liegt in den Kurven-Geschwindigkeiten und somit in weit kürzeren Rundenzeiten. Zum Vergleich: ein GPL Wagen umrundet Rouen in knapp zwei Minuten, die GTP Monster sind 30 Sekunden schneller. Weiters geht es auf diese Strecke sehr eng zu, da sie aus normalen Strassen besteht. Nicht zu vergessen die Randsteine und Weidezäune, die einigen Fahrern zum Verhängnis wurden.



Zu Beginn des Rennens verweigerte das Pacecar den Dienst, somit musste das Rennen um eine Woche verschoben werden. Da lief dann alles glatt.

Sprint:

Schon hier äußerte sich der Streckenverlauf als tückisch, schafften doch die eigentlichen Hotlaper keine saubere Runde.

Saupe fuhr die Pole, Landgraf schon 2 Sek. zurück auf P2. Weimer und Kreuzer auf 3 und 4, Schulz und Wilke machen die ersten 6 komplett.

Nach der Einführungsrunde biegt das Pacecar ab und 13 Wagen hasten auf die erste Kurve zu. Schulz verschläft seinen Start ein bisschen und Wilke geht vor ihm in die erste Kurve, Wilke somit auf 5.

Beim Ausfahren aus der Haarnadel kommt Landgraf aufs Grün, muss korrigieren, Kreuzer und Weimer gehen innen vorbei. Auch Wilke kann sich auf der nächsten Geraden vor Landgraf setzen.

Am Beginn der 2. Runde hat Saupe schon etwas Abstand zu den Positionen 2-6. Auf der langen Geraden geht Wilke an Kreuzer vorbei, somit P3 an ihn.

In Runde 3 schickt sich Wilke bereits an Weimer zu überholen macht jedoch in der Haarnadel einen Fehler und wird sofort von Kreuzer kassiert. Kreuzer somit wieder auf 3. In der Sanson übersieht Weimer dann seinen Bremspunkt und dreht sich. Kreuzer und Wilke kommen vorbei, Landgraf erwischt ihn jedoch und

Roland Rauch fährt in die 2 stehenden Boliden. Nur Weimer trägt von diesem Unfall größere Schäden davon. Nach dem Einsortieren ist Kreuzer jetzt auf 2, Wilke auf 3, Roland Rauch auf 4, Weimer auf 5 und Landgraf auf 6.

In Runde 4 kommt Weimer in Kurve 2 ins Schleudern, Landgraf und Manuel Rauch gehen somit auf 5 und 6 vor.

In den nächsten Runden versucht Wilke immer wieder an Kreuzer vorbei zu gehen, muss letztendlich aber hinten bleiben. Somit gewinnt Marco Saupe souverän den Sprint vor Rainer Kreuzer und Andreas Wilke. Auf den Plätzen 4-6 folgen Roland Rauch, Ulli Landgraf und Manuel Rauch.

Rennen:

Im Qualify zum Rennen dann wieder alles beim Alten, Andreas Wilke auf Pole. Roland Rauch auf 2, Marco Saupe auf 3, Ulli Landgraf auf 4, Rainer Kreuzer auf 5 und Michael Scheurer auf 6.

In der Startaufstellung fehlt dann der Wagen von Manuel Rauch, technische Probleme verhindern seinen Start im Hauptrennen.



Roland Rauch erwischt den besseren Start und kann sich noch vor Kurve 1 vor Wilke setzen, Landgraf geht in der ersten Kurve die Strasse aus, Kreutzer setzt zum Überholen an. Seite an Seite gehen sie in Kurve 2. Dort verliert Landgraf kurz seinen Wagen und boxt Kreutzer von der Strecke. Kreutzer dreht sich und es kommt zur Massenkarambolage mit Scheurer, Graf, Weimer und Kogler. Als sich der Rauch verzieht, ist Landgraf auf der 4. Position auf und davon, Kreutzer liegt auf 5 und Schulz auf 6. Auf der Anfahrt zur Sanson ist Wilke zu schnell und rutscht ins Gras, er verliert seinen

Absperrung. Der Wagen hat danach nur noch Schrottwert, Kroeger bleibt Gott sei Dank unverletzt.

So sehen nur 9 Wagen nach 27 Runden die Zielflagge. Es gewinnt Roland Rauch vor Marco Saupe und Andreas Wilke. Ulli Landgraf, Rainer Kreutzer und Thorsten Schulz auf den Plätzen 4-6.



**Enger wird's nicht!
Wilke vs. Landgraf in Nouveau Monde**



**Das kann nicht gut gehen!
Kreutzer vs. Landgraf, Kurve 2**

2. Platz an Saupe, Landgraf geht auf 3 durch, Wilke kommt als 4. wieder auf die Strecke. Bereits zu Ende ist da das Rennen für Kogler, er muss nach einem Dreher auf der langen Geraden und anschließender Berührung mit Weimer das Rennen in der Box aufgeben.

In Runde 18 schafft es Wilke endlich Landgraf zu überholen, rundenlang war er hinter ihm nachgehetzt. In der Haarnadel setzt er sich innen daneben, gibt Landgraf am Kurvenscheitel eine kleinen Schubs und geht vorbei.

In Runde 19 kommt Scheurer bei der Anfahrt auf Sanson in einen Dreher und bleibt im Weidezaun hängen. Er lässt sich zur Box schleppen, der Wagen ist jedoch nicht mehr zu retten, das Aus kommt nach dem Check der Boxencrew in Runde 22. Ebenfalls in Runde 22 ist das Rennen für Kroeger zu Ende. Er schießt am Ende der langen Geraden über den Kurvenrand hinaus frontal in die

Stimmen zum Rennen:

Marco Saupe:

Sprint lief perfekt - im Qualify wohl eine der besten Runden die ich mit GTP je gefahren habe, damit Pole; am Start gut weggekommen und endlich mal im Championship gewonnen.

Im Hauptrennen war P3 in der Quali zwar ok, aber ich

hatte das falsche Setup drin, bei dem kleinen Rückstand wär evtl Smokey noch drin gewesen. Im Rennen dann P2 geerbt, Smokey

war zu schnell, hab ich den Platz heimgefahren.

Martin Scheurer: Das war nix. Im Sprint beim Start den Überblick verloren und abgeflogen . OK, nicht viel passiert und noch 8er geworden.

Die Qualyrunde fürs Hauptrennen war dann perfekt, sechster Startplatz. Gleich in der ersten Runde geraten Uli und Rainer aneinander, ich bremsse, sehe die Lücke, aber Rainer dreht sich wieder zurück auf die Strecke und erwischt mich. Der Crash sah gar nicht mal so schlimm aus, aber leider hatte es den Motor erwischt.

Mit 180mph Topspeed war ich gefährlich langsam unterwegs. Hab das Rennen dann letztendlich nicht fertig fahren können.



Klarer Sieg im Hauptrennen für Roland Rauch!

Rückblick 2005

Die DOM-Division-2 im Jahresrückblick

Seit einiger Zeit ist die Saison der DOM vorbei und der eine oder andere Fahrer erinnert sich an schöne bzw. unschöne Rennen zurück. Das soll auch so sein, denn die Teilnahme an so einem Event ist etwas Besonderes.

Neben dem Spaß und Ärger auf den Strecken wurden im nachhinein auch im Forum noch Vorkommnisse nach den Rennen "besprochen". Nicht alle Fahrer gesellten sich dazu und sie haben sicherlich auch noch keinen Blick in die Datenbank geworfen.

Insgesamt durchliefen 89 Fahrer während des Auf- und Abstiegsystems die 2. Division. Dabei teilten sich 17 Fahrer einen Sieg.

Das Jahr in Zahlen und Fakten

Ganz oben in der Liste, mit insgesamt 6 Siegen, #287-Marx. Knapp hinter ihm, mit respektablen 5 Siegen, #53-Kirsch. Nach diesen beiden Piloten dünnt sich das Siegerfeld aus.

Und da nicht ein Rennen ohne Fahrfehler ausblieb verteilte die Rennleitung auch noch 8099 Strafpunkte.

Und wo wir schon bei den Strafpunkten sind schwenken wir auch schon zu den ungeliebten aber oft heimlich herbeigesehnten Yellow Flags. Die DOM2 hatte am Ende der Saison 269 gesammelt. Das machte gemütliche 1.089 Runden hinter dem Pacecar. Zum Vergleich, die DOM1 gönnte sich immerhin auch noch 248 dieser Rennunterbrechungen.

Diese Unterbrechungen ziehen ein Rennen natürlich in die Länge und die Teilnehmer des ersten Rennens im Februar mußten schon in Daytona Sitzfleisch beweisen. Fast 2 Stunden und 40 Minuten hatten die Fahrer am Ende überstanden. Das kürzeste Rennen hingegen war im August in Michigan und dauerte nur 1 Stunde und 20 Minuten. Und das mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 178,5 mph. Das langsamste Rennen wurde natürlich auf einem Roadcourse



Andy Wilkes Arbeitsplatz

Ich habe für jeden meiner Rennberichte immer wieder nützliche Informationen daraus bezogen. Klingt komisch ist aber so und die Ergebnisse sprich Rennberichte haben euch hoffentlich erfreut. Um das Jahr gebührend ausklingen zu lassen hier nun für euch ein "Special"...

Von Februar bis November bestritt die DOM2 laut Rennkalender 35 Rennen auf unterschiedlichen Kursen.

17 Sieger heißt aber noch lange nicht, daß es auch genau so viel herausgefahrenen Poles gab. Diese wird mit 21 angegeben und ebenfalls von #287-Marx mit 4 Poles angeführt.

In den 35 Rennen drehten die Piloten 5.921 Runden. Dabei wurden circa 13.018 km abgspult. Die 89 Fahrer füllten ihr Konto dabei mit 75497 Punkten. Extrapunkte gab es insgesamt 821.

bestritten, in Sears Point lag der Schnitt bei 55,1 mph.

Das sollten genug Informationen am Rande sein. Wer einen genaueren Einblick haben möchte über Streckenrekorde, beste Starts und Rennen, Fakten aller Rennen, u.s.w. der geht einfach über das Portal / NASCAR / DOM / Division 2 in die Datenbank.

Verfasser: Christian Heuer
Bild: Christian Heuer

Marx dominiert erneut!

Letztes Rennen der Stefan Bellof Trophy in Blackwood GP.

Patrick Marx siegt wieder einmal mit einem Start-Ziel Sieg in den großen GTR Fahrzeugen. Tragisches Ende für Jirak, durch das Moldenhauer die 2. Position erben kann. 3 Ausfälle innerhalb der letzten 15 Runden trüben den Gesamteindruck eines soliden Abschlusses der Endurance Saison. Trophäengewinn geht mit maximaler Punktzahl ebenfalls an Marx.

14 und damit erfreulicherweise mehr Fahrer als beim letzten Mal fanden sich am 27.11. ein, um das letzte Rennen der Stefan Bellof Trophy auszutragen. Die 3,4 km lange GP-Strecke von Blackwood wurde genutzt, um das 120 minütige Rennen mit den großen GTR Fahrzeugen auszutragen. Gerade bei einem großen Teilnehmerfeld ist eine gute Startposition in Blackwood extrem wichtig, da die scharfe 1. Kurve sowie die direkt daran anschließende Schikane häufige Garantien für Startunfälle sind. Die Qualifikation gewann wie so oft Patrick Marx im XRR, gefolgt von Marcus Jirak im FXR. Lars Moldenhauer und Thomas Busack, beide auf XRR, teilten sich Reihe 2.



Jirak geht in T1 an Marx vorbei.

Als dann der Startschuss fiel, und 14 Wagen gleichzeitig auf die kleine Haarnadel zujagten, sah es schon

fast so aus, als würde der prophezeite Unfall sich tatsächlich ereignen, so knapp ging es zu. Jedoch traf es nur einen richtig, nämlich Werner Reichert. Durch eine Meinungsverschiedenheit mit Conrad Wegener, der nebenbei sein erstes Endurance Rennen überhaupt bestritt, drehte sich Reichert und musste so die Fahrt von hinten fortsetzen, wenn auch unbeschädigt. Es ist noch zu erwähnen, dass Wegener am Unfall selbst gänzlich unbeteiligt war.



Die Streithähne Wille und Scharf geraten aneinander.

An der Spitze gelang es unterdessen Patrick Marx nicht, sich wie sonst immer abzusetzen. Doch auch Lars Moldenhauer und Markus

Wurm konnten nicht ansatzweise ihr Tempo aus dem Training gehen. Ganz anders Marcus Jirak. Ihm gelang es schnell, sich an Marx vorbeizuschieben. Die Freude war jedoch nur von kurzer Dauer, denn in Runde 11 drehte sich Jirak in der Schikane raus. Zu allem Überfluss wurde hierbei sein Fahrzeug so stark

beschädigt, dass er die Box aufsuchen musste. Dadurch fiel Jirak bis auf den 11. Rang zurück, und musste sich in den folgenden Runden wieder nach vorn arbeiten. Währenddessen konnte Marx noch immer nicht sein volles Potential entfalten. So gelang es auch Wurm, der nach einem wunderschönen Zweikampf mit Moldenhauer auf die 2. Position vorgerückt war, die Führung einzunehmen. Im mittleren Teil des Feldes ereilte auch Wegener das Pech. In der 18.

Runde platzte ihm der rechte Vorderreifen, wodurch er seinen Boxenstopp um 10 Minuten vorziehen musste. Im Mittelfeld gab es unterdessen einen spannenden Dreikampf zwischen Florian Hartwich, Soeren Scharf und Martin Wille. Trotz mehrfacher Berührungen, von denen besonders ein Rempel Scharfs gegen Wille in der 5. Runde schon hart an der Schmerzgrenze war, versuchten alle durchgängig die anderen beiden nicht zu behindern. Geschenkt wurde sich dennoch nichts.

An der Spitze ging es nun mindestens ebenso spannend zur Sache. Markus Wurm kämpfte verblissen um die Führung, doch Patrick Marx machte mächtig Druck von hinten. Auch Lars Moldenhauer fand langsam seinen Rhythmus und konnte auf das Spitzenduo aufschließen. Markus Wurm, der diesem Druck wohl nicht gewachsen war, kam auf halber Strecke mit den linken Reifen auf den Rasen. Ohne jegliche Traktion steuerte sein FXR in die Reifenstapel, die Schlimmeres verhinderten. Die Führung war jedoch wieder, wie die letzten Rennen, in den Händen von Patrick Marx, der sie – soviel sei verraten – auch nicht mehr abgeben würde. Doch noch saß Moldenhauer direkt in seinem Nacken.

Die ersten Boxenstopps um Runde 26 lockerten das Feld dann etwas auf. Bis auf eine Ausnahme wurde von allen Leuten eine 3 Stopp Strategie angepeilt, lediglich Martin Wille kämpfte sich mit 2 Stopps durchs Rennen. Andere mussten während des Rennens ihre Strategie umstellen, da die Reifen, die in Blackwood extreme Beanspruchung finden, nicht hielten.

Pech hatte währenddessen ebenfalls Conrad Wegener. Nachdem Sebastian Scharlau durch seine Präsenz zunächst zu einem Unfall verleitet wurde – wofür Wegener ebenfalls wieder keine Schuld trifft – platzten ihm nach knapp der Hälfte der Renndistanz beide Vorderreifen. Nachdem er sich mühevoll in die Box gequält hatte, versagte bei der Ausfahrt seine Servolenkung und sein bisher

Auch Markus Wurm hatte in der Zwischenzeit sein Rennen beenden müssen, da sein Rechner und LFS, wie im vergangenen Rennen, keine Harmonie miteinander entwickeln konnten. Sein sicher geglaubter 4. Platz ging damit an Peter Neuendorf.

2 Runden später musste auch Thomas Busack das Rennen beenden. Dass sich diese 3 Ausfälle so kurz vor Rennende ereigneten, macht die Sache um so ärgerlicher. Nicht minder ärgerlicher ist jedoch das, was Marcus Jirak 2 Runden vor Schluss widerfuhr. Ihm platzten mehrere Reifen, wodurch an eine reguläre Weiterfahrt nicht mehr zu denken war. Dass er nicht mehr als einen Platz verlor, grenzt schon an ein Wunder. Hier war Lars Moldenhauer natürlich der lachende Dritte – und kurze Zeit später der lachende Zweite. An Marx war jedoch kein Rankommen mehr. Er siegte souverän nach genau 100 Runden mit 46 Sekunden Vorsprung auf Moldenhauer und 91 Sekunden auf Jirak. Neuendorf kam mit einer Runde Rückstand als 4. ins Ziel, gefolgt von Werner Reichert, der trotz eines schweren Unfalls während des Rennens noch gut mit dabei war. Knapp dahinter folgte Martin Wille, mit einigem Abstand Sebastian Scharlau. Florian Hartwich bildet das Schlusslicht der angekommenen Fahrer, ein respektabler achter Rang macht jedoch auch diese Leistung respektabel. Nach den 4 Rennen der Stefan Bellof Trophy siegt so Patrick Marx mit der maximalen Punktzahl von 164 Punkten vor Lars Moldenhauer mit 116 Zählern. Dritter wird Thomas Busack mit 74 Punkten. Gleichzeitig war dieses Rennen auch der Abschied vom Endurance Cup, der im nächsten Jahr als Langstrecken Pokal wieder auferstehen wird. Spannende Rennen werden hoffentlich auch dort wieder garantiert sein.



Moldenhauer und Wurm schenken sich nichts.

Durch einen sehr schnellen Stopp gelang es Marx, seine Führung weiter auszubauen. Mittlerweile war das Eis auch geschmolzen, und seine Rekordjagd begann. Als beste Runde sollte nachher eine 1:08,93 feststehen, mehr als eine halbe Sekunde schneller als die beste Runde von Jirak, der mit einer 1:09,50 auf dem 2. Rang der schnellsten Runden geführt wurde. Lars Moldenhauer hatte durch die Stopps ebenfalls einen komfortablen Vorsprung auf Wurm gewonnen, der auf dem 3. Platz fuhr. Dieser rechnete jedoch nicht mit dem plötzlichen Auftauchen von Marcus Jirak, der, da er seinen Stopp ja bereits nach 15 Minuten absolviert hatte, wieder nach vorne gefahren war. Wurm zeigte sich erneut irritiert und kollidierte mit Jirak. Letzterer konnte die Fahrt problemlos fortsetzen, und auch Wurm war nach einem Dreher eine problemlose Weiterfahrt möglich. Peter Neuendorf, der ungefährdet auf Platz 5 fuhr, war jedoch zu weit entfernt, um von diesem Zwischenfall profitieren zu können.

vielversprechendes Debüt endete im Kiesbett. Währenddessen verstrich auch die 2. Stoppphase, die jedoch keine nennenswerten Positionsänderungen mit sich brachen. Die dritte dafür umso mehr. Diese brachte nämlich die Streithähne Scharf und Wille wieder zusammen. Dass dies nicht lange gut gehen konnte, zeigte der Zwischenfall in Runde 92, bei dem eine Kollision zwischen beiden das Rennen von Soeren Scharf beendete, was jedoch weniger an Frust als an gesundheitlichen Gründen lag.



Pechvogel Wegener

Text und Bilder: Markus Wurm

Der Rückspiegel...
Einmal monatlich
packende Action
spannende Informationen

Marx ist nicht zu stoppen!

Wenige Teilnehmer trüben den 3. Lauf der Stefan Bellof Trophy.

Patrick Marx nach den ersten beiden Rennen erneut mit den kleinen GTRs in Aston National. Zweiter wird Lars Moldenhauer, dritter Thomas Busack. Trophygewinn für Marx nun so gut wie sicher.

Lediglich 9 Fahrer hatten sich zum 3. Lauf der Stefan Bellof Trophy am 13.11.2005 eingefunden, um zum ersten Mal im Endurance Cup mit den kleinen GTR Fronttrieblern ein 120 Minuten langes Rennen auf dem 3,4 langen Kurs von Aston National zu bestreiten. Als ganz klarer Favorit ging Patrick Marx ins Rennen, der mit seinen beiden Siegen in den vorangegangenen Rennen und mit seiner angegebenen Bestzeit bereits im Vorfeld für Staunen gesorgt hatte. Dieses Staunen wurde am Rennabend jedoch von dem über die geringe Teilnehmerzahl übertroffen. Nichtsdestotrotz wollten alle Beteiligten dafür sorgen, dass dies kein Hinderungsgrund für spannende Rennen sein sollte.



Action am Start.

In der Qualifikation gab es jedoch bereits den ersten Wermutstropfen, als Reinhard Frey durch technische Probleme das Feld räumen musste. Währenddessen konnte Patrick Marx sich den ersten Startplatz sichern, gefolgt von Sebastian Scharlau, der in diesem Rennen sein Debüt gab. Platz 3 konnte sich überraschend Thomas Busack

sichern, Platz 4 ging an Lars Moldenhauer. Alle Fahrer führen in diesem Rennen den XFR bis auf Markus Wurm, dem es trotz Protestskin nicht gelang, andere Fahrer ebenfalls zum Fahren des UFR zu bewegen.

Der Start brachte sofort die erhoffte Action. Markus Wurm kollidierte mit Thomas Busack und drehte sich nach nicht mal 200 Metern raus. Vorne verteidigte Marx seine Führung bravourös. Scharlau hingegen hatte weniger Glück und fiel in der ersten Runde sofort bis auf den 8. Platz zurück. Sein 2. Platz wurde von Lars Moldenhauer eingenommen, der eine exzellente erste Runde hinlegte und Busack hinter sich ließ. Auch Martin Wille hatte einen guten Start und konnte so aus seiner 7. die 4. Position machen.

Der nächste Ausfall folgte dann in Runde 5, als sich der Rechner von Markus Wurm verabschiedete und er so das Rennen beenden musste. Bis auf einen kleinen Zweikampf zwischen Dieter Borsch und Martin Wille ging es jedoch vergleichs-

weise ruhig zu. Die Fahrer kämpften mehr mit der Strecke als mit Konkurrenten, besonders Werner Reichert musste jedes Mal in der Schikane die Luft anhalten um nicht abzufliegen. Dies gelang ihm nicht immer, wodurch er nicht an Sebastian Scharlau, der mittlerweile bis auf die 5. Position vorgekommen war, anknüpfen konnte. Diese Einzelfahrten sollten sich auch nach den Boxenstopps nicht ändern.

Die bevorzugte Boxenstrategie des Rennens war eine ausgeglichene 2-Stopp-Strategie. Manchen gelang es jedoch nicht, ihre Reifen so zu schonen, dass sie 40 Minuten

hielten. Wie gesagt gelang es niemandem, seine Position während der Stoppphase zu verbessern. Dies sollte sich auch im Folgenden nicht mehr ändern, mit Ausnahme eines Platztausches zwischen Scharlau und Reichert, der jedoch nur für 2 Runden anhalten sollte, sowie einen ebenso kurzen Führungswechsel bedingt durch die zweiten Boxenstopps.



Marx bleibt sogar noch Zeit für Stunts.

So siegte Patrick Marx souverän, wenn er auch nicht so stark war wie im Vorfeld angenommen. Hinter ihm kam mit 25 Sekunden Rückstand Lars Moldenhauer an, der vergeblich auf einen Fehler seines Vordermanns gehofft hatte. Dritter wurde Thomas Busack, gefolgt von Martin Wille und Sebastian Scharlau. Das Schlusslicht der angekommenen Fahrer bildete unerwartet Werner Reichert, nachdem Udo Wagner in der letzten Minute das Rennen auf Grund technischer Probleme beenden musste. Dieter Borsch erreichte das Ziel auch nicht: In Runde 35 blieb er nach einem Reifenplatzer im Kiesbett stecken. Zusammengefasst bildete dieses Rennen aufgrund der geringen Teilnehmerzahl sowie nur wenigen spannenden Ereignissen sicherlich den Tiefpunkt des Endurance Cups, den das Rennen in Blackwood hoffentlich wird ausgleichen können.

Text und Bilder: Markus Wurm

Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



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

Name: Patrik Krakau

Nickname:

Yoda, weil ich großer Star Wars Fan bin

Alter: 17

Beruf/Position: Schüler, 10Kl. Realschule

Wohnort: Heilbronn

In VR-NASCAR aktiv seit: 02.03.2005

Andere Rennligen: nein

Funktionen in der VR:

Fahrer, Aushilfeadmin der DOM3 damals und Open Aushilfereko 2006

Steuerung: Logitech Driving Force PRO

in der VR:

Größter Erfolg: Beitritt beim Team Infinity und 8 Siege

Größtes Desaster: Rennsperre in New Hampshire

Größte Stärke: Strategie und Konstanz

Größte Schwäche: Nervösität und blockierende Hintere Räder beim Bremsen

Auf dieser Strecke drehe ich am liebsten meine Kreise, :

Daytona, Talladega, Michigan, Watkins Glen und Lowe's

und hier komme ich gar nicht gerne hin:

New Hampshire, Richmond und Infinity Roadcourse

\ "N2003 ist das Größte, weil... \ ": der Multiplayer Part so extrem geil ist! Mit 43 Leuten in Daytona zu fahren ohne unnötiges gewreke ist und bleibt das geilste Gefühl das es gibt

Gibt es eine Geschichte zu deiner Startnummer?

Konnte mir die Nummer nicht selber aussuchen aber ich finde meine Nummer wirklich geil :-)

Sonstige Hobbies: Basteln am Rechner, Pc Reparieren, Filme schauen, Sport, Feiern :-)

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:

Fahrt mit uns DOM Nascar damit wir 2 volle Grids haben

Liebingswebsite: Meine Startseite: Das VR Forum

Lebensmotto: Verstell dich nicht sondern sei du selbst.

Beste Musikgruppe: AC/DC, Blink 182, Evanescence, Safri Duo, Nickelback, Sum41 und taTu

Bester Film: Der Herr der Ringe Special Extended Edition 1-3 und die Harry Potter Filme

Zuletzt gelesen: Der Herr der Ringe 1-3

Zuletzt im Cd-Player: Nickelback



Geschichten aus der Welt des Motorsports:

"Ein Nachmittag im Wald, 1979, irgendwo am Nürburgring. Walter Röhrl, als Fiat-Werkspilot für spektakuläre Driftwinkel zuständig, greift nebenher für die Italiener auch in das Lenkrad des Lancia Montecarlo, der die Sportwagen-WM dieses Jahres gewinnen wird. Sein Kollege Riccardo Patrese fragt ihn an besagtem Nachmittag etwas wie „Du, Walter, wie geht eigentlich Rallye?“ Röhrl schlägt eine praktische Demonstration vor. Flugs wird ein Waldweg ausgemacht, von den Mechanikern gegen Landwirte gesichert und ein Stratos im vollen Omat gestartet. Rallye geht anders als Rundstrecke, erfährt Patrese in wenigen Sekunden: Der Regensburger Rallyemann rudert die Mittelmotorflunder mit Tempo hundertfünfzig, Höllengetöse und unter ständigen Lenkkorrekturen durch den Forst, links und rechts eine Handbreit Luft. Plötzlich kraxelt unmittelbar vor dem heranbrausenden Stratos ein Auto aus dem Forst. Patrese schließt mit dem Leben ab. So stirbt also ein Rallye-Beifahrer, eine Antwort auf diese von ihm nicht gestellte Frage hatte er nicht erwartet. Doch was tut der Wahnsinnige neben ihm denn jetzt? Der bremst ja überhaupt nicht! Nein, Röhrl schaltet zurück, tritt das Gas voll durch und pflügt den brüllenden Lancia auf eine Böschung. In abenteuerlicher Schräglage rutscht der Stratos am Hindernis vorbei und bleibt mit onduliertem Heck, aber unversehrten Insassen stehen. Röhrl: „Der Riccardo hat minutenlang geflucht, ohne sich zu wiederholen. Bissel knapp war's schon, aber so schlimm auch wieder nicht.“ So erfuhr Patrese, was Rallye ist..

Original von Staabi (2001)

Die VR hat unzählige Mitglieder aus verschiedenen Ländern der EU. Daher wird es heute im VR-Kochstudio auch eine gesunde Mischung aus drei Ländern geben. Und da festliche Tage vor der Tür stehen auch gleich für mehrere Personen. Für dieses Gericht wurde die Redaktion, stellvertretend durch Christian Heuer, in die Küche von Martin Kniep geladen. Gespannt schaute er dem gelernten Koch über die Schulter und in die Töpfe.

**Das Menü:
Dreigängiges
europäisches Menü
für 4 Personen**

Erster Gang: Italienische Vorspeise "Bruchetta"

Zweiter Gang: Deutsches Schweinerückensteak "Stromberg" an Pfefferrahmsoße mit Speckbohnen und Rosmarinkartoffeln

Dritter Gang: Schweizer-Luzerner Rahmäpfel

Zu Beginn ein paar einleitende Worte vom "Koch" selbst.

Name: Martin Kniep

Geburtstag: 01.07.1983

Herkunft: Freiburg / Breisgau

Beruf: gelernter Koch, jetzt CPU-Fertigung

VR-Grid: DOM2, GTR-Trophy

Hallo liebe Racing-Verrückte ! Meine 2 besten Freunde und ich (Tino und Andy) haben uns mal kurzgeschlossen um unseren "Rückspiegel" mal in der Rubrik Essen und Trinken um eine leckere Bereicherung zu erweitern. Dabei ging es uns jetzt nicht darum die Möchtegern-Starköche raushängen zu lassen, nein, unser kleines aber feines Menü sollte einfach strukturiert sein und für jeden Leser einfach nachzukochen sein. Schaut es euch an, laßt euch inspirieren und verwöhnt bzw. überrascht mal eure Holde ! Die Variationen die wir gekocht haben mag auf den ersten Blick etwas ungewöhnlich erscheinen, aber probiert es einfach aus. Wir haben auch schon mal jemanden gesehen der als Vorspeise gebratenes Zanderfilet mit Vanillesoße gekocht hat ... es war superlecker.

- Das braucht Ihr für die Vorspeise:
- 500 g Tomaten
 - 2 Baguettestangen (frisch vom Bäcker)
 - 2 Schalotten
 - 1 Bund Frühlingslauch
 - Balsamico-Essig
 - Salz
 - Pfeffer
 - Paprika
 - Knoblauch
 - Olivenöl

Das Baguette in ca. 1 cm dicke Scheiben schneiden. Für die Marinade ca. 50 ml Olivenöl, 3 EL Balsamico-Essig, Knoblauch, Salz, Pfeffer und Paprika vermengen. Die Brotscheiben auf beiden Seiten in der Marinade wenden, im vorgeheizten Backofen bei 180 Grad schön kross backen und etwas auskühlen lassen. Währenddessen das Gemüse waschen, die Tomaten, Schalotten und den Frühlingslauch in feine Würfelchen schneiden und vermengen. Abschließend mit Salz, Pfeffer, Paprika und etwas Olivenöl abschmecken. Die fertige Masse dann auf die Baguettes verteilen und servieren.

- Das braucht Ihr für den Hauptgang:
- 180 g Steaks pro Person
 - 6 EL Senf
 - 6 EL Meerrettich
 - 3 Eier
 - 1 Schalotte
 - 500 g rohe Kartoffeln (festkochend)
 - Rosmarin (frisch)
 - 300 g Bohnen
 - 12 Scheiben Speck (Speck in Würfeln)
 - Öl
 - Salz
 - Pfeffer
 - Paprika
 - Currypulver
 - Wasser

Macht Euch eine Gewürzmischung aus 3 Komponenten. 3 Teile Salz, 1 Teil Pfeffer und Paprika. So habt Ihr immer schon eine fertige Allzweckmische. Wir hatten nicht wirklich die Motivation auch noch eine Soße selber anzusetzen und des Weiteren würde das den Rahmen bei der Zubereitung sowie den Abwasch sprengen. Von dem her braucht ihr noch "Maggi Fertighrahmsoße",



Nun zum Dessert und damit zur größten Schweinerei und Aufwand in diesem Menü.

Lasst nebenbei schon mal die Badewanne volllaufen, denn danach werdet ihr ein Bad nötig haben.

etwa 200ml Sahne und geschrotenen Pfeffer.

Zuerst erledigt die Dreckarbeiten wie Schälen und Schneiden, dann habt Ihr das hinter Euch und alles ist schon fertig vorbereitet.

Die Kartoffeln geschält in Wasser einlegen damit sie nicht braun werden.



Bruchetta

Die Kartoffeln in ca. 1 x 1cm dicke Würfel schneiden und in einem Topf garen so das sie noch richtig Biß haben, nicht durchkochen ! Diese dann mit kaltem Wasser abkühlen und erstmal beiseite stellen. Die Bohnen putzen und die Enden abschneiden, gegebenenfalls noch mal halbieren, dann in kochendem Wasser vorblanchieren. Auch hier sollten die Bohnen noch gut Biß haben. Ebenfalls wieder ordentlich abschrecken. Nein, nicht mit Eurem Blick sondern mit kaltem Wasser. Jetzt habt Ihr schon mal Kartoffeln und Bohnen so gut wie fertig.



Vorbereiten

Nun bereitet ihr die Marinade für die Steaks vor. Dafür Meerrettich und Senf in eine Schale geben, 2 TL Currypulver dazu und mit etwas Salz und Pfeffer abschmecken. Jetzt würzt ihr die Steaks mit Eurer neuen tollen oben genannten Allzweck-Gewürzmischung.

Schüttet Mehl auf einen flachen großen Teller und schlagt die 3 Eier ebenfalls auf einem Teller auf. Jetzt setzt Ihr die Soße an, die köchelt ja nebenbei, 200ml Sahne dazu, einen EL Senf (nehmt "Dijonsenf",

für mich der beste Senf der Welt). Reduzieren lassen bis sie eine gute Konsistenz bekommen hat.

Nun kommt der "stressigste" Part. Ihr braucht nur eine Pfanne für Kartoffeln, Bohnen und Fleisch. Die Steaks in Mehl wenden, mit der Marinade bestreichen und ein paar gewürfelte Schalotten drauf geben und andrücken. Dann erst im Ei wenden und in die heiße Pfanne geben. Diese sollte nicht zu viel Hitze haben, sonst verbrennen die Steaks zu schnell.

Parallel hierzu die Kartoffeln mit dem Rosmarin (zum Schluß hinzugeben) gut gelbgold andünsten und die Bohnen zusammen mit dem Speck (hier Würfel) ebenfalls dünsten. Wenn alles fertig gegart ist anrichten und es sich so richtig schmecken lassen



Braten

Jetzt kommt das fast Leckerste am ganzem Menü. Zudem ist es sehr leicht herzustellen.



Das braucht Ihr für das Dessert:

- 500 g Creme Fraich
- 4 Äpfel
- Zucker
- Vanillin-Zucker
- Obst zum Garnieren

Die Creme Fraich mit Zucker und dem Vanillin-Zucker vermengen bis die gewünschte Süße erreicht ist. Die Äpfel halbieren und aushöhlen.

Ein spezielles Messer ist dazu nicht nötig, ein einfacher Löffel tut es auch. Nun einfach die Masse in die Äpfel geben und bei 180 Grad im vorgeheizten Backofen garen bis sie richtig schön überbacken sind. Eine Auflaufform eignet sich hierfür am besten.

Andy, Tino und ich wünschen Euch viel Spaß beim Nachkochen und natürlich einen "Guten Appetit". Vielleicht hat es Euch sehr gut gefallen und wenn es gewünscht wird können wir ja wieder mal was für den "Rückspiegel" bzw. Euch Lesern kochen.

Die Redaktion bedankt sich ebenfalls ... *rülps* ... für das köstliche Mahl und wünscht allen Lesern ein gelungenes Nachkochen.

Einkaufszettel

- 500 g Tomaten
- 2 Baguettestangen
- 2 Schalotten
- 1 Bund Frühlingslauch
- Balsamico-Essig
- Salz
- Pfeffer
- Paprika
- Knoblauch
- Olivenöl
- 180 g Steaks pro Person
- 6 EL Senf
- 6 EL Meerrettich
- 3 Eier
- 1 Schalotte
- 500 g rohe Kartoffeln
- Rosmarin
- 300 g Bohnen
- 12 Scheiben Speck
- Öl
- Salz
- Pfeffer
- Paprika
- Currypulver
- Wasser
- 500 g Creme Fraich
- 4 Äpfel
- Zucker
- Vanillin-Zucker
- Obst zum Garnieren

Frömel und Jirak bestechen im Reifenkrieg

PC- Dienstagsgrid in Estoril auf Punktejagd

asu Estoril: Andreas Gaida

Estoril 1:

Mit Estoril stand eine Strecke auf dem Kalender, die besonders durch ihre Reifen mordende Auslegung den Fahrern Probleme machte ein passendes Setup zu finden. Besonders diejenigen mit Strafgewichten hatten eine besondere Aufgabe.

Olli Happ konnte in der Superpole die beste Zeit herausfahren und sich die Poleposition sichern. Hinter ihm standen Ulf Truschkat und Joschi Frömel.

Den Start verschlief Truschkat, Schlottbohm dagegen konnte aus der 2. Reihe nach vorne stürmen. Dahinter gab es ein Missverständnis zwischen Marcus Jirak und Andreas Gaida. Beide wählten den Weg "durch die Mitte" und dabei kam es zur Kollision, die für einen mittleren Startcrash sorgte und einige Fahrer aus dem Mittelfeld in Mitleidenschaft zog.

Aus der ersten Kurve kam Schlottbohm als Führender heraus, gefolgt von Happ und

Frömel. Happ holte sich jedoch noch in der ersten Runde die Führung zurück bevor kurz darauf Schlottbohm ein technischer

Im ersten Renndrittel konnte Frömel den Druck auf Happ steigern und aufschließen. Dahinter setzte Gaida Kriebel unter Druck



Defekt erlitt. In Runde zwei bestand die Spitze aus Happ vor Frömel und LeStrange. Auf Platz 4 fuhr zu Beginn Florian Waschowski, dahinter kämpften Ulf Truschkat, Uwe Kriebel und Andreas Gaida um die Plätze. Kriebel und Gaida konnten Truschkat schon bald passieren.

und auch zwischen Truschkat und Rauch kam es zu heißen Duellen. Der am Start zurück geworfene Marcus Jirak holte sich nach Eichhörnchenmanier Platz um Platz und lag nach den ersten Runden schon auf Platz 10.

Frömel erhöhte den Druck auf Happ, er war der schnellere von beiden und lauerte auf seine Chance vorbei zu gehen. Zu Rennmitte gelang es Frömel auch, sich in einem sauberen Manöver an Happ vorbei zu bremsen und keine Chance zum Konter zu lassen. Dahinter hatte sich nicht viel getan, einzig Jirak kam Schritt für Schritt vor, Platz 8 war bereits seiner.

Frömel konnte sich stetig von Happ absetzen, während von hinten LeStrange näher kam. Waschowski verlor durch einen Fehler den 4. Platz an Kriebel, auch Gaida hing ihm nun im Nacken. Da passierte Happ in Turn 2 ein Fehler, er rutschte



durchs Gras und musste sogar noch in den Kies. Diese Chance nutzte LeStrange, um den 2. Platz zu übernehmen. Dahinter boten sich Kriebel, Waschkowski und Gaida einen sehenswerten

machen. Jirak übernahm die Führung vor Gaida, der von Platz 5 kommend ebenfalls einen guten Start gezeigt hatte. Dahinter folgten Truschkat, Happ, LeStrange und Frömel.

Frömel konnte Truschkat passieren und nun auf Gaida aufschließen, dem zu Rennmitte ein Dreher unterlief, wodurch er auf Position 4 zurück geworfen wurde. Gleich in der nächsten Runde folgte noch ein gemeinsamer Ausritt ins Kies mit Olli Happ, die hohen Strafgewichte der beiden schienen bereits ihre Wirkung zu zeigen.

An der Spitze bot Jirak eine überzeugende Vorstellung. Hinter ihm folgte Frömel, dahinter Truschkat. Auf Platz 4 behauptete sich Gaida vor dem angreifenden LeStrange, der aber zunehmend Reifenprobleme bekam. Dahinter lagen Kriebel und Happ, der nach seinem Ausrutscher auf den 7. Platz zurückgefallen war. Die Top -10 zu Rennmitte komplettierten Ryll, Rauch und Bührer. Bis ins Ziel sollte es keine größeren Verschiebungen mehr geben. Einzig LeStrange musste aufgrund falscher Reifenwahl und stetig steigender Reifentemperaturen das Rennen vorzeitig aufgeben.

Das Rennen gewann in souveräner Manier Marcus Jirak vor Joschi Frömel, der damit ein Traumergebnis erzielte, und Ulf Truschkat auf Platz 3. Die Top-6



Start in umgekehrter Reihenfolge. Der spätere Sieger Marcus Jirak übernahm früh die Führung

Dreikampf um Platz 4, während Jirak stetig auf die drei aufschließen konnte.

Der Mann der letzten Runden war LeStrange, der mit fehlerfreier Fahrt sogar noch auf Frömel aufholen konnte und im Ziel nur 2 Sekunden Rückstand hatte. Happ musste zum Schluss mit seinen abbauenden Reifen zurückstecken und sah die Gruppe Kriebel bis Jirak noch im Rückspiegel bedrohlich nahe rankommen, bevor ihn die Flagge rettete.

Der Sieg ging verdient an Frömel vor LeStrange und Happ. Frömel fuhr obendrein auch die schnellste Runde des Rennens.

Estoril 2:

Die Pole zum zweiten Lauf hatte Martin Micko inne. Hinter ihm standen Truschkat und Rauch in Lauerstellung. Am Start konnte Jirak nach vorne stürmen, während Micko den Bremspunkt für Turn 1 total verpasste und seinen Porsche in die Wand stopfte. Auch Rauch musste Bekanntschaft mit dem Kiesbett in Turn 1

Jirak stürmte dem Feld davon und fuhr Rundenzeiten die mehrere Zehntel pro Runde schneller waren als der Rest des Feldes. Hinter ihm fuhr Gaida auf Platz 2, mit etwas Abstand folgten Truschkat, Happ und Frömel.



Mit wahrer Fahrfreude 'wedelt' Jirak durch die Schikanen

Happ musste sich nach einem Fehler aus dieser Gruppe verabschieden und wurde auf Platz 5 nun von LeStrange und Kriebel verfolgt.

komplettierten Gaida, Kriebel und Happ. Die schnellste Rennrunde ging wie zu erwarten war an Marcus Jirak.

Tagessieg für Wollenschein

PC - Mittwochsgrid zu Gast in Zolder (Belgien) Rückblick auf das sechste Rennen der Saison

aus Belgien: Alex Link

Rennen 1:

In Zolder/Belgien fanden bei gutem Wetter beide Saisonläufe des Mittwochsgrid im VR-Porsche-Cup statt. Auf dem winkligen Kurs wurde das letzte Mal der fliegende Start praktiziert. In der Qualifikation setzte sich Michael Wollenschein vor Alex Link und Chergo Zelfo durch. Nach dem Rennstart setzte sich Wollenschein sofort etwas vom Rest des Feldes ab, Zelfo konnte Link überholen und übernahm Platz 2. Dahinter sortierten sich Rene Cremer und David Krockter ein.

Position 6 wurde von Jo Lueg, Markus Jung, Thomas Althaus und Ulrich Doennicke hart umkämpft, wobei es mehrere Positionswechsel gab. Im weiteren Verlauf verbremste sich Zelfo in Kurve 1. Er musste Link und auch Cremer ziehen lassen. Cremer machte unerbittlich Druck auf Link und konnte schließlich eine Lücke vor der Start/Ziel-Schikane zum Überholen nutzen. Zelfo büßte durch

einen erneuten Ausritt weitere Plätze ein. Platz 4 nahm jetzt Krockter vor Jung, Doennicke, Lueg und Althaus ein. Cremer und Link konnten zwar von den Verfolgern absetzen und etwas von Wollenscheins Vorsprung zufahren, jedoch reichte es nicht, um eine Entscheidung zu erzwingen.

Zieleinlauf in Rennen 1: Wollenschein, Cremer, Link

Rennen 2:

Nach dem letzten fliegenden Start im Porsche-Cup führte zunächst Zelfo vor Althaus und Lueg das Rennen an. In der Verfolgung Doennicke, Jung, Krockter und Link.

Kuriosität am Rande: Arnulf Köhlers Porsche quittierte beim Start auf der Zielgeraden seinen Dienst, so dass Köhler das Rennen nur noch aus der Box verfolgen konnte. Doennicke leistete sich am Ende der Gegengeraden einen Ausrutscher, der ihn vorerst aus den Top 10 katapultierte. Link hingegen konnte früh Krockter überholen und nahm die Verfolgung von Jung auf. Hinter

Krockter folgten mittlerweile dicht gedrängt Wollenschein, Cremer und Christian Ulrich. Vorne setzte sich Zelfo von Althaus und Lueg ab, die wiederum ihren Vorsprung vor dem Rest des



Zelfo büßte seinen sicheren Vorsprung in den Leitplanken ein. Thomas Althaus und Jo Lueg ließen sich diese Einladung nicht entgehen

Feldes ausbauen konnten. Jung verbremste sich und Link schlüpfte durch auf Platz 4. Krockter hingegen verlor mehrere Positionen und fand sich auf Platz 9 wieder.

Ulrich nutzte ein Gerangel zwischen Wollenschein und Cremer, um sich auf Position 6 zu verbessern. Im letzten Renndrittel dann die Entscheidung: Trotz komfortablem Vorsprung setzte Zelfo seinen Wagen in die Leitplanken und musste Althaus, Lueg und Link passieren lassen.

Wollenschein und Cremer überholten Jung, Ulrich und Zelfo verlieren weitere Plätze. In den letzten beiden Runden kam Link noch in Schlagdistanz zu Althaus und Lueg. Allerdings leisteten sich die beiden Führenden, die das gesamte Rennen im Doppelpack absolvierten, keine Fehler. So gab es keine Positionsverschiebungen mehr.

Die Positionen aus Rennen 2: Althaus, Lueg, Link



In Zolder waren spannende Positionskämpfe, die viel Geduld von den Piloten erforderten, an der Tagesordnung. Hier Sven Hoffmann vor Christian Ulrich und Peter Wyder.

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

Fortsetzung...

Ralph Earnhardt hat auf seinen Sohn einen mächtigen Eindruck hinterlassen. Dale kann sich nicht erinnern, je etwas anderes werden zu wollen als Rennfahrer wie Dad. Der Junge interessiert sich kaum für Baseball, Football oder die Pfadfinderei. Dafür baute er Modellautos und war Meister der Elektrorennbahn. Er gewann dabei sogar seinen ersten Pokal.

Die Verehrung für seinen 1973 an einer Herzattacke verstorbenen Vater geht so weit, daß Dale noch immer dessen Rennwerkstatt, gleich hinter Mutters Küche, benutzt. Wo früher Shorttrack-Renner für Ralph entstanden sind, baut Dale heute seine Fahrzeuge für die Bush-Grand-National-Meisterschaft. Er arbeitet in Vaters Werkstatt, sitzt in Vaters Sessel, telefoniert mit Vaters Telefon und sein Sohn sitzt daneben oder geht ihm in der Garage zur Hand. So wie er es früher selbst getan hat.

Das mag ziemlich melodramatisch klingen und würde vermutlich als Drehbuch von jedem Hollywood-Produzenten als schmalziges Machwerk in den Papierkorb geworfen, doch Vater und Sohn Earnhardt hatten eine wirklich tiefe Beziehung. Wer Dale über seinen Dad reden hört, ist berührt von der leisen Trauer, denn sein Vater konnte all seine großen Erfolge nicht miterleben.

Ralph Earnhardt ist anfangs überhaupt nicht begeistert über die beruflichen Absichten seines Sprößlings.

Er meinte, mit Rennfahren allein könne man keine Familie anständig ernähren. Ralph verfügt über zwei Rennwagen, doch er denkt nicht im Traum daran, seinem Sohn einen zu überlassen. Ralph: "Wenn der Bengel schon unbedingt Rennfahrer werden will, dann soll er gefälligst dafür arbeiten!"

Mitte 1971 bestreitet Dale Earnhardt sein erstes Rennen und es liegt nahe, daß sein Debüt auf einem Dirt-Track über die Bühne geht. Dale: "Ich hatte immer den Eindruck, daß mir Dirttracks liegen würden. Ich hatte so oft meinem Vater zugeschaut, daß ich jeden Handgriff auswendig kannte. Als ich dann im Auto saß, kam mir alles vertraut vor."

Dann stirbt Ralph Earnhardt.



Dale erinnert sich an ihn als einen Fahrer der ähnlich wie Lee Petty vorging: "Er dachte sich immer eine Strategie aus, bevor er richtig Gas gegeben hat. Er war stets Herr der Lage, hat die Gegner geachtet und sein Temperament meisterhaft gezügelt.

Er hat sich wegen eines Rennens nie geprügelt und wenn die karierte Flagge gefallen ist, war für ihn die Rivalität beendet. Einmal haben er und Tiny Lund ihre Autos ziemlich ramponiert. Später habe ich die beiden getroffen und über den Vorfall auf der Strecke wurde nicht mal gesprochen."

Doch irgendwoher hat ja Dale Earnhardt seinen sprichwörtlichen Kampfgeist. Wenn Dad es wollte, dann konnte er ungeheuer aggressiv werden. Sein Talent war fast unerschöpflich. Er fuhr gerne Superspeedways, doch seine große Liebe galt den Dirttracks. Dabei hat er sehr auf seine Autos acht gegeben. Wenn er in einer Situation steckte in der es brenzlig wurde, hat er lieber zurückgesteckt und ist Zweiter geworden, als ohne Auto nach Hause zu kommen.

Obwohl Earnhardt jun. Alles übers Rennfahren lernt, ist Ralph nicht der Typ, der seinem Sohn wie ein geduldiger Lehrer das Einmaleins des Motorsports beibringt. Dale erhält eher praktisch orientierten Unterricht.

Ralph und Dale sind wie zwei eineiige Zwillinge. Beide denken von früh bis spät nur an Racing.

Etwas anderes ist auch für Dale nicht in Frage gekommen. Er hat sogar aufs Ausgehen verzichtet um seinen Dad zu helfen. Als er 16 war, hat er die Schule verlassen um an den Wagen zu arbeiten. Sein Vater hat ihm immer wieder zu erklären versucht, wie wichtig eine anständige Bildung sei. Doch er wollte nicht und nach ein paar Minuten hat sein Dad dann eingesehen das es wohl keinen Sinn hat. Heute ist ihm aber klar, daß es Sinn hat.

Der Wechsel von Dirt auf Asphalt fällt nicht jedem leicht. Es gibt unzählige Piloten, die auf Dirttracks ebenso genial wie auf Asphaltstrecken schwach waren. Dale: "Ich fand den Unterschied recht schnell heraus. Auf Asphalt kannst du den Wagen nicht so hemmungslos herumwerfen wie auf Dirt. Asphalt verzeiht zudem weniger Fehler. Auf Dirt lenkst du den Wagen mit dem Gaspedal in einen kontrollierten Drift. Asphalt hingegen erfordert saubere Linien. Eines ist überall gleich, wenn du dich unterkriegen läßt, wirst du zum Verlierer. Ich habe auf Dirt gelernt keinen Zentimeter Platz zu verschenken."

Rod Osterlund, ein kalifornischer Industrieller, beobachtet Dale seit längerem. Als Rod einen Grand-National-Rennstall aufbaut, fällt ihm die Fahrerwahl deshalb leicht. Dale Earnhardt bedankt sich mit dem "Winston Cup" 1980. Nach nur einem Jahr in der höchsten Stockcar-Klasse. Das hat vor ihm noch keiner geschafft.

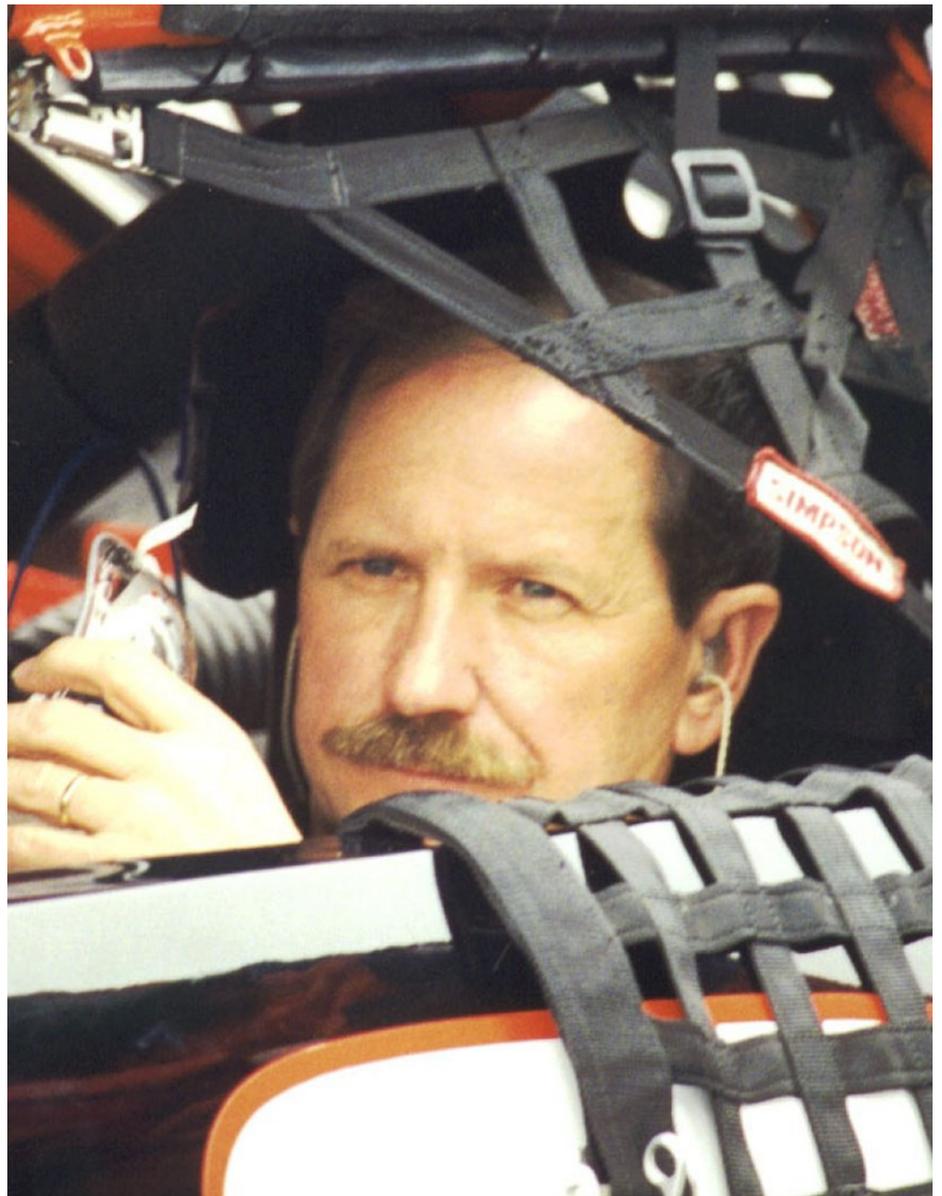
Heute glaubt Dale, daß dieser Titel zu früh gekommen ist: "1980 wußte ich zwar, wie man schnell fährt, aber nicht wie man sich als Champion zu benehmen hat. Ich war einfach zu jung, zu verrückt und zu dumm. Wenn Dad hier gewesen wäre, hätte er mich wahrscheinlich kräftig in den Hintern getreten."

"Heute ist zum Beispiel die Zusammenarbeit mit den Medien kein Problem. Damals wurde ich innerhalb von 12 Monaten Rookie und Meister und eine Flutwelle von Fragen brach über mich herein. 1981 hatten wir dann so wenig Erfolg, daß wir uns am liebsten verkrochen hätten.

Natürlich wollten jetzt alle wissen, was los sei. Ich mußte den Umgang mit der Öffentlichkeit erst lernen. Eines aber habe ich schnell begriffen: Die beiden schwierigsten Dinge im Leben sind Erfolg und Mißerfolg."

Heute ist Dale der Traum jedes PR-Fachmanns. Ein siegeshungriger und erfolgreicher Pilot im Stockcar, ein attraktiver Werbeträger und humorvoller Interviewpartner abseits der Strecke.

Ricky Rudd: "Auf der Strecke ist der Kerl wie ein wütender Bulle!" Für seine bisweilen unerhört ruppige Fahrweise ist Dale von NASCAR gestraft, von den Fans ausgebuht und von den Medien verurteilt worden. Im Laufe der Saison 1987 hat Ironhead einen zweiten Spitznamen erhalten: "The Intimidator" - der Einschüchterer. Bobby Allison: "Wir haben in Atlanta getestet und knabberten uns langsam in die Nähe des Runderekords vor."



Dale Earnhardts Fahrstil ist erfolgreich, aber auch heftig umstritten. Der Meister der "Bump-and-Run"-Taktik, der auf Superspeedways schnell und auf Shorttracks fast unschlagbar ist, hat seinem Spitznamen "Ironhead" wiederholt alle Ehre gemacht.

Am Ende haben wir 173 Meilen Schnitt erreicht und waren ziemlich glücklich damit. Dann kam das Childress-Team, hat diesen verdammten Chevy ausgeladen, Dale stieg ein und fuhr 176 Meilen.

Da beschleicht dich ein Gefühl der Ohnmacht."

Die meistgestellte Frage der letzten Jahre: Warum ist dieser verflixte Dale Earnhardt nur so erfolgreich ?

Die Antwort ist komplizierter als die Frage. Zum einen verfügt Ironhead über einen tadellos vorbereiteten und bestens erprobten Chevy. Im Childress-Team arbeitet keiner am Auto der nicht schon 5 Jahre Erfahrung hat. Jeder Handgriff sitzt. Die Earnhardt-Crew hat nicht umsonst zweimal hintereinander den Preis für die beste Boxenmannschaft erhalten.



Ein Garant für den Erfolg ist der New Yorker Motorenfachmann Lou LaRosa, der Dale kraftvolle, aber standfeste Triebwerke baut. Der Motorentuner schmunzelt: "Wenn du die stärksten V8 willst, dann geh zu meinem Konkurrenten Waddell Wilson. Wenn du zuverlässige Motoren willst, dann kauf dir einen Toyota. Wenn du siegen willst, dann komm zu mir!"

Eines der großen Geheimnisse von Dales Erfolg liegt darin, daß die Childress-Truppe die Autos von Grund auf selber baut, also die Chassis nicht von Hutcherson / Pagan, Mike Laughlin oder Banjo Matthews bezieht.

1988 ist der blaugelbe Chevy aus dem Starterfeld des Winston-Cups verschwunden. Jeans-Hersteller "Wrangler" ist aufgekauft worden

und die neuen Besitzer haben für Racing nichts übrig. Seitdem tritt Dale, 1987 US-Rennfahrer des Jahres, in einem schwarz-grau lackierten Chevy an. Dieser wirkte dadurch noch bedrohlicher als zuvor.

Ob es nun an Dales unglaublicher Fahrzeugbeherrschung oder an seinem Team liegt, daß er so erfolgreich ist - Tatsache ist: Dales Erfolge und knüppelharte Auftritte haben einen Hauch jener guten alten Stockcar-Zeit in den heutigen NASCAR-Sport zurückgezaubert, der Curtis Turner oder Little Joe

Weatherly ein breites Grinsen entlockt hätte.

Teamchef Junior Johnson meint: "Dale erinnert mich oft an Curtis Turner.? Bud Moore ergänzt: "Und mich an Fireball Roberts." Ein schöneres Kompliment kann man Dale Earnhardt nicht machen. R.I.P.

Verfasser: Christian Heuer
Bilder: www.sherryeudy.com / www.theautochannel.com / www.crowndesign.ch

Anmerkung: Mit diesem Bericht enden "meine" Geschichten rund um den faszinierenden NASCAR-Sport. Es hat mir Spaß gemacht Euch mit den Erlebnissen und Storys über die Rennfahrer und NASCAR überhaupt zu unterhalten. In den kommenden Tagen werde ich alle Berichte noch mal zum download im Forum einstellen. Auf diesem Wege auch vielen Dank an Mathias Brunner für die Rechtfreigabe

Christian Heuer

Impressum

Herausgeber

Virtual-Racing e.V.
Riesengebirgstr. 4, 85368 Moosburg

Redaktionsadresse:

redaktion_RS@gmx.net

Leserbriefe

leserbrief_RS@gmx.de

Portal und Forum

<http://www.virtual-racing.org/>

Erscheinungsweise

Einmal monatlich in der Hauptsaison als downloadbare pdf-Datei

Redaktion

Detlev Rüller (verantwortlich)
Jürgen Nobbers (stellvertretend)
Christian Heuer

Produktion

Gestaltung & Entwurf: agentur smile

Inhalt:

Detlev Rüller (rueller@virtual-racing.org)

Beiträge/Fotos

Jürgen Nobbers
Conrad Wegener
Marco Saupe
Chris Heuer
Martin Kniep
Gil Ritter
Martin Kirchner
Robert Graf
Steffen Piplat
Dirk Wilke
Markus Wurm
Alex Link
Andreas Gaida
Steffen Piplat

Titelfoto

Tannenbaum im Garten des Hauptquartiers des VR e.V. in Moosburg.

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.

Wie Gott in Frankreich

Wilke schließt Meistertitel in der GRRL CS mit Doppelsieg ab

Aus Le Mans Robert Graf

Auch das Abschlussrennen der GRRL CS fand in Frankreich statt, im Mekka des Motorsports - Le Mans. Das Layout von 1989 garantierte packende Zweikämpfe in den Kurven und Spitzengeschwindigkeiten über 220 mph auf der langen Geraden zur Mulsanne hinunter. Und die Geräuschkulisse, die die 13 Boliden dabei fabrizierten, war ein wahrer Ohrenschmaus.

Sprint:

Im Qualify versiebt fast alle ihre Runde, keine Wunder in 4 Minuten lassen sich viele Fehler einbauen. Wilke holte sich die Pole, Roland Rauch bereits eine Sekunde Rückstand, Saupe auf P3 mit 2 Sekunden, Kreutzer auf P4 bereits mit 4 Sekunden Abstand auf den Führenden. Die Plätze 5 und 6 in der Startaufstellung gehörten Weimer und Landgraf.

Als die grüne Flagge fällt, erwischt Roland Rauch den besseren Start und biegt vor Wilke in die Dunlop ein. Auch Kreutzer kommt gut weg und geht an Saupe vorbei auf P3. Und dann geht's auch schon das erste Mal auf die Gerade hinaus. Wilke saugt sich auch gleich bei Rauch an und geht wieder in Führung. Selbiges macht auch Landgraf bei Weimer, er übernimmt P5.

Runde 2, wir sind wieder auf der Mulsanne Geraden. Diesmal nutzt Wegener den Windschatten aus, geht an Weimer vorbei und somit auf P6. In der Mulsanne Kurve geht Rauch dann zu früh aufs Gas, dreht sich und schlägt innen an. Er muss alle Wagen bis zu Weimer passieren lassen, kommt also als 7. wieder auf die Strecke zurück.

In Runde 3 ist Rauch schon wieder an Weimer dran und übernimmt auf der Zielgeraden Platz 6. Dann kommt es fast zur Kollision zwischen Kreutzer und Saupe. Saupe fährt die meiste Zeit schneller, kommt in den Kurven



Saupe und Kreutzer in der Mulsanne, Kampf um P2

aber nicht vorbei. Kreutzer fährt mit flachem Flügel, sein Sauber ist der schnellste auf der Geraden. Bei der Anfahrt zur Indianapolis setzt sich Saupe außen neben Kreutzer um in der darauffolgenden Linkskurve innen vorbeizugehen, kommt dabei auf die Curbs und dreht sich. Er kommt gerade noch vor Landgraf wieder auf die Strecke behält also P3. In der Ford Schikane rutscht dann Wegener aus, Rauch geht sofort vorbei auf P5, Wegener kommt knapp hinter Weimer als 7. wieder auf die Strecke.

Als die Wagen in Runde 4 das letzte Mal auf die Mulsanne zudonnern, setzt sich Rauch innen neben Landgraf, der verliert seinen Wagen auf den Curbs und fährt Rauch in die Seite. Rauchs Jaguar schlenkert, Rauch fängt jedoch, kurz bevor er Landgraf berührt. Beide fahren weiter, Rauch auf 4, Landgraf auf 5. Währenddessen hat sich Wegener auf der Geraden den 6. Platz von Weimer geholt.

Und so geht es dann auch über die Ziellinie. Andreas Wilke gewinnt im Sprint, am Stockerl stehen neben ihm Rainer Kreutzer und Marco Saupe. Die Plätze 4-6 belegen

Roland Rauch, Ulli Landgraf und Conrad Wegener.

Rennen:

Im Qualify eine ähnliche Situation wie im Sprint. Wilke vorne weg, Saupe auf P2 hat bereits 1 Sekunde Rückstand, dann Rauch und Landgraf, Wegener und Kreutzer auf 5 und 6 liegen bereits über 6 Sek. zurück.

Und auch diesmal hat Roland Rauch den besseren Start, er kann gleich an Saupe vorbeigehen und sich direkt hinter Wilke einsortieren. Wegener hat weniger Glück, er rutscht gleich in der Dunlop gerade aus und kommt erst als 7. wieder auf die Strecke zurück. Hinaus auf die Gerade - Saupe saugt sich sogleich an Rauch an, geht vorbei, fast scheint es er könnte auch Wilke noch schnappen. Doch dann verbremst er sich in der Mulsanne Kurve und sofort geht Rauch innen durch, die beiden stürmen Seite an Seite auf die Indianapolis zu. Rauch geht als erster vom Gas und sortiert sich hinter Saupe ein. Ein paar Plätze weiter hinten hat Wegener sich Weimer geschnappt und ist wieder auf Platz 6. Noch in Runde 1 kommt Manuel Rauch in

der Porsche Schikane ins Schleudern und schlägt so heftig ein, dass er das Rennen aufgeben muss.

Runde 2, wieder geht es auf die Mulsanne Gerade hinaus, diesmal macht Kreuzer einen Platz gut, er geht an Landgraf vorbei auf Platz 4. Dann ein Sahnestückchen von Roland Rauch. Er bremst die Arnage Kurve ganz außen neben Saue an, Saue muss innen auf den Randstein und Rauch geht außen vorbei, Platz 2.

In Runde 3 kommt Wegener nach der Dunlop ins Schleudern und rutscht in die Reifenstapel. Er fällt dadurch hinter Schulz auf P8 zurück. Und wieder kann Saue auf der Mulsanne Geraden an Rauch vorbeigehen. In der Porsche kommt Wegener auf die Curbs und rutscht Schulz ins Heck, beide drehen sich. Wegeners anschließender Einschlag in die Mauer verbeult seine rechte Seite schwer, Wegener gibt an dieser Stelle auf. Schulz fährt weiter, fällt jedoch an das Ende des Feldes zurück.

Dann kommt anfangs der 4. Runde Kreuzer in der Dunlop von der Strecke ab, Landgraf und Weimer gehen an ihm vorbei. Schon auf der Geraden kann Kreuzer wieder an Weimer vorbei gehen. Er liegt somit auf Platz 5. Scheurer dreht sich in Tertre Rouge, die Berührung der Mauer verformt seine Aufhängung. Als er in Mulsanne wieder in den Kies rutscht, gibt er das Rennen auf.

Weiter vorn hat Roland Rauch Probleme, ihm bricht in der Indianapolis das Heck aus und er schlägt Heck voran in die Mauer ein. Rauch fährt darauf hin die Box an und kommt erst weit hinten wieder auf die Strecke zurück. Somit rücken Landgraf, Kreuzer, Weimer und Kogler auf die Plätze 3-6 vor.

In Runde 5 geht Saue in Porsche die Strasse aus und er muss den langen Weg durch den Kies nehmen und schlägt dabei auch an die Mauer an. Saue entscheidet sich zum frühen Boxenstopp, denn alle bis auf Rauch noch vor sich haben. Er kommt als 5ter wieder auf die Strecke.

Am Beginn der 7. Runde hat Rauch auf Graf und Kogler aufgeschlossen und geht an beiden in der Dunlop vorbei, Rauch somit wieder auf Platz 6. Auf der Geraden holt sich Kogler den Platz zurück, doch zwischen Indianapolis und Arnage geht Rauch wieder vor.



9. Runde: Kogler segelt in der Dunlop in die Mauer, Schäden an Karosserie und Motor sind die Folge, ein anschließender Boxenstopp richtet das Größte. Auf der Mulsanne Geraden endet derweil das Rennen von Schulz, sein Motor hat den Geist aufgegeben.

Wir befinden uns bereits in der 13. Runde als das Duo Landgraf - Kreuzer auf Kogler zur Überraschung aufläuft. Landgraf geht nach Arnage vorbei, Kreuzer will in Porsche vorbei. Er kommt jedoch außen ins Gras, schlittert dort bis zur nächsten Kurve und verpasst Kogler eine Breitseite. Beide können weiterfahren, kurze Zeit später ist für Kogler nach einem weiteren Anschlag aber Schluss. Kreuzer kann seinen dritten Platz noch halten.

In Runde 15 hat Saue auf Weimer aufgeschlossen und geht in Mulsanne an ihm vorbei. Saue somit auf Platz 4.

Wilke an der Box! 4 Runden vor Schluss einmal Nachtanken und Reifen Wechseln beim Führenden, er bleibt aber vorne. In der gleichen Runde kommt auch Weimer herein, er verliert so seinen 5. Platz an Rauch.

In Runde 17 dann die Stops von Landgraf und Kreuzer. Während Landgraf seine Position durch einen Splash and Dash halten kann, verliert Kreuzer bei seinem Boxenstopp den 3. Platz an Saue.

In Runde 18 presst sich Rauch bei der Anfahrt auf Indianapolis innen an Kreuzer vorbei und übernimmt Platz 4.

Eine Runde später geht Rauch an die Box, sein Tank reicht nicht und er verliert so seinen Platz an Kreuzer, auch Weimer überholt ihn. Dann geht Weimer völlig ungehindert auf der Mulsanne Geraden an Kreuzer vorbei und holt sich Platz 4. Beim Anbremsen auf die letzte Schikane setzt sich dann auch noch Rauch vor Kreuzer und geht somit als 5ter durchs Ziel. Somit gewinnt Andreas Wilke nach 20 Runden das Rennen, Ulli Landgraf wird 2ter, Marco Saue auf dem dritten Platz. Die Plätze 4-6 belegen Jens Weimer, Roland Rauch und Rainer Kreuzer.



Meisterschaft:

Damit hält Andreas Wilke nach 17 Rennen den Pokal in der Hand, Roland Rauch und Marco Saue stehen mit ihm am Podium. Dahinter schließen Jens Weimer, Rainer Kreuzer und Thorsten Schulz die Top 6 der Meisterschaftstabelle ab.



So endet die Saison 2005 und leider auch der Ligabetrieb mit GTP. Der RS sagt danke an die Admins und Piloten, gratuliert allen Ankommern und wünscht viel Erfolg für 2006! Wie sehen uns wieder bei einem der GTP Special Events!

Fahrerportraits: Wer steckt hinter den Nummern?



D.O.M. 1 # 166
Christian Homrighausen

Name: Christian Homrighausen
Nickname: -
Alter: 34
Beruf/Position: Technischer Redakteur
Wohnort: Stuttgart
In VR-NASCAR aktiv seit: 2002
Andere Rennligen: -
Funktionen im VR: -
Steuerung: MS Sidewinder FF Wheel

in der VR

Größter Erfolg:
Pro Force Meister 2003, 1. Sieg DOM1
Talladega 2004

Größtes Desaster: 2 Strafen im DOM1 Rennen in Phoenix 2004
Größte Stärke: Geduld
Größte Schwäche: zu unkonstant

Sonstige Hobbies: Sport, Musik

Was möchtest du der Leserschaft mitteilen:
Lebensmotto: In der Ruhe liegt die Kraft.
Beste Musikgruppe: Pink Floyd
Bester Film: Spiel mir das Lied vom Tod
zuletzt gelesen: Dan Brown - Diabolus
im Cd-Player: Stefan Gwildis -Neues Spiel



#274 D.O.M. Jürgen Nobbers

Name: Jürgen Nobbers
Nickname: Nobby
Alter: 46
Beruf/Position: Eisenbieger
Wohnort: Kevelaer

In VR-NASCAR aktiv seit: 2002

Andere Rennligen:
GTR in der VR, GTL bei Imagine Racing
Funktionen in der VR:
Redaktionspraktikant beim Rückspiegel
Steuerung:
Logitech Momo Racing (das kleine schwarze)

in der VR:
Größter Erfolg: Ein hart umkämpfter Sieg in Richmond 2004 DOM 2
Größtes Desaster: unvergessen das erste Rennen im Shootout. Watkins Glen, in der Kurve von SF zuviel Gas gegeben. Die Boxenmauer musste danach komplett erneuert werden.
Größte Stärke: Begeisterung für N2003
Größte Schwäche: Ungeduld, das pitten muss ich dringend üben.

auf dieser Strecke drehe ich am liebsten meine Kreise: Auf fast allen 1- Meilen Ovalen
.....und hier komme ich gar nicht gerne hin: Talladega, Daytona, Sears Point.

"N2003 ist das Größte, weil...\": Man ist mittendrin, nicht nur dabei.
Mit vier bis fünf Fahrzeugen nebeneinander in Michigan... Adrenalin pur!!

Sonstige Hobbies: Musik, Motorsport und Fussball
Was möchtest du der Leserschaft mitteilen: N2003, es geht wieder los
Liebingswebsite: Virtual Racing.org
Lebensmotto: Mach ich morgen..., klappt schon irgendwie
Beste Musikgruppe: Iron Maiden, ACDC (only with Bon Scott)
Bester Film: Star Wars, Herr der Ringe, Indiana Jones
zuletzt gelesen: Ken Follett, Nacht über den Wassern
im Cd-Player: Caravan - In the Land of grey and pink



Virtual Racing e.V.



2006



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					
		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				
		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		
		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			
		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	
		Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	Notizen:				



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Notizen:



Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Notizen:

Pannenserie stoppt Mitlehner Boll ist neuer Spitzenreiter

Saisonläufe 11 - 15 der NASCAR World League im Rückblick

Führungswechsel in der NWL. Sebastian Boll hat nach fünfzehn Saisonläufen den ersten Platz in der Fahrerwertung übernommen. Er profitierte dabei von einer Pannenserie Sven Mitlehners, der drei der letzten vier Rennen nicht beenden konnte. In Pocono schien das Problem endlich behoben, Mitlehner konnte durchfahren und siegen. Doch nur eine Woche später trat der gleiche Defekt wieder auf, Mitlehner und seine Crew sind ratlos. Ebenfalls in Schwierigkeiten ist Michael Hamann. Der ewige Verfolger des Intrepid Duos absolvierte nur zwei der letzten fünf Rennen und ist damit nur noch vierter in der Gesamtwertung. Die fünf NWL Läufe wurden durch starke Schwankungen in der Teilnehmerzahl geprägt.

Lowe's Motor Speedway:

In Charlotte, der NASCAR-Hochburg in North Carolina, waren sechzehn Fahrer am Start. Im längsten Rennen der Saison produzierten die Fahrer acht Gelbphasen, denen etliche Fahrer zum Opfer fielen, unter anderem Sebastian Boll, der dadurch am

Ende mit beschädigtem Auto nicht mehr in der Lage war, Mitlehner zu folgen.

International Speedways kamen nur dreizehn Fahrer, auch aufgrund des Winters, der an diesem Tag in



So war es lediglich Ingo Goltsche, der Mitlehner Paroli bieten konnte, entscheidend attackieren jedoch nicht. Boll, Asbeck und Lemberg landeten auf den Plätzen drei bis fünf.

Homestead:

Zum Rennen auf der flachen Version des Homestead

Deutschland abrupt einbrach. Noch erschreckender war die Ankommerquote: Nur vier (!) Fahrer sahen das Ziel, absoluter Minusrekord in der NWL.

Zahllose Unfälle und technische Probleme zwangen fast 70% der Fahrer zum Aufgeben. Souveräner erster wurde Sebastian Boll, hinter ihm kamen Piplat, Gravemeyer und Goltsche ins Ziel.

Dover: Das Rennen auf der "Monster Mile" ohne Sven Mitlehner wurde geprägt von dem Zweikampf zwischen Sebastian Boll und Michael Hamann. Drei Runden vor Schluss eskalierte das Duell. Hamann griff an, kam auf den Apron und kollidierte mit Boll, Steinicke nutzte eiskalt seine Chance und sicherte sich so seinen zweiten Saisonsieg.

Boll rettete sich auf zwei ins Ziel, Schlösser, Hamann und Gravemeyer komplettierten die Top fünf. Erfreulich: Nach der Flaute in Homestead waren wieder 17 Fahrer am Start.





Pocono:

Eine Woche später waren es noch mehr Fahrer. Ganze 22 Fahrer reisten nach Pennsylvania an, um auf dem Tri-Oval von Pocono den 14.NWL-Saisonlauf zu absolvieren. Nach zehn Konditionszehrenden Gelbphasen musste sich Michael Hamann knapp Sven Mitlehner geschlagen geben. Dünkel, Goltsche und Piplat komplettierten die ersten Fünf. Das Rennen wurde überschattet von einem schweren Massencrash in der 54.Runde.

Michigan:

Zum fünfzehnten Saisonlauf flaute die Rennbeteiligung wieder stark ab. Unter anderem ausgelöst durch einen einwöchigen Foren- und Homepageausfalls starteten nur zwölf Fahrer ins 15.Saisonrennen. Das Rennen teilte sich in zwei unterschiedliche Parts. In den ersten 55 Runden störte nur eine einzige Gelbphase den Rennverlauf, in den letzten 25 Runden packten die NWL Fahrer noch einmal vier Unterbrechungen auf.



Besonders bitter: Maik Steinicke, der sich das gesamte Rennen mit Boll um den Sieg duelliert hatte, fiel fünf Runden vor Schluss nach einem Fahrfehler noch auf Position sieben zurück. Die Plätze hinter Boll belegten Goltsche, Quella, Dünkel und Lemberg.

Sechzig Prozent der Saison sind absolviert, zehn Rennen stehen noch an. In der Gesamtwertung führt nun wie erwähnt Sebastian Boll vor Sven Mitlehner mit 65 Punkten Vorsprung. Ingo Goltsche fehlen schon 330 Punkte auf den Spitzenreiter, Teamkollege Hamann liegt nur drei Punkte dahinter, Piplat ist in Lauerstellung. Nach der Weihnachtspause findet am 6.Januar der 16.Saisonlauf auf dem fiktiven Coca Cola Superspeedway statt, doch am 30.Dezember findet man sich zusammen, um auch mal völlig ungestraft einander in die Karre fahren zu dürfen. Es findet ein Wreckfest statt zu dem auch VR-Fahrer herzlich eingeladen sind. Alles weitere wie immer unter www.nwl-online.de

Steffen Piplat

Aus dem VR e.V. Vorstand:

Der Vorstand des Virtual-Racing e.V. möchte sich im Namen des Vereins und der Fahrer bei allen Redakteuren des Rückspiegels für die Arbeit der letzten zwei Jahre bedanken.

Die Mitarbeiter haben der Zeitung durch ausgezeichnete Rennberichte und Artikel einen hervorragenden Ruf erarbeitet, der auch über die Grenzen der VR hinausreicht.

Besonderer Dank geht an Detlev Rüller, der für die bisherigen Ausgaben als Chefredakteur verantwortlich zeichnete und die Endproduktion durchführte.

Leider legt er dieses Amt mit dieser Ausgabe nieder. Der Verlust wird schwer zu ersetzen sein.

Dennoch sind wir überzeugt, dass der Rückspiegel auch 2006 wieder gern gelesen wird.

Danke Detlev, und danke ans Team.

Der Vorstand

gez. Marco Saupe

Vier Fragen an den WTSCS-Meister Jörg Kormany

RS: Jörg, was bedeutet dir der Weekend Thunder Stockcar Series-Titel?

Jörg: Es ist zwar nicht der bedeutendste Titel in der VR, aber es ist ein Titel. Als ich Mitte der Saison gesehen habe, dass ich den "alten" Champ Klaus Wagner auf Distanz halten kann, war es klar, dass ich das Ding für mich und mein Team nach Hause fahren kann und muss. Leider beendete Klaus, den ich als einen der härtesten Mitstreiter ansah, nach dem Dover-Race anscheinend seine komplette Sim-Karriere. Sehr schade! Der andere Wilde, war mein Teammate Conrad Wegener, der mich das ein oder andere Haupthaar gekostet hat. Irre schnell ist der kleine von Anfang an gewesen, aber zum Ende des Cups hin trumpfte er dermaßen auf, sodass ich mich größtenteils nur noch mit zweiten Plätzen zufrieden geben musste. Claudio Ferrera machte die ganze Sache bis zum Schluss spannend, da er immer und in jedem Race sehr solide Punkte eingefahren hatte. Da fiel es echt schwer, das Provisional, das ich Mitte der Saison nehmen musste zu egalisieren. Kurzum, es war nicht einfach, und freuen tue ich mich sehr über den Titel, der jetzt unwiderruflich in der "Hall of Fame" eingemeißelt ist.

RS: Wie fandest du die Saison, trotz sinkender Fahrerzahlen?

Jörg: Die Fahrerzahl war zwar leider nicht die erwartete, aber wir hatten ein harten Kern von zirka zehn Fahrern, die eigentlich immer erschienen sind. Es war immer um mich herum etwas los, von daher hat es mich nicht gestört. War schon so etwas wie familiär würde ich sagen. Leider ist der Cup, der für alle "Fahrschichten" super geeignet gewesen wäre, nie richtig angenommen worden. Wird mir echt fehlen, den Cup mit den Jungs, auszufahren.

RS: Was war dein Saisonhighlight?

Jörg: Neben einigen Tiefpunkten hatte ich natürlich auch ein paar Highlights. Aber das Highlight schlechthin, war der DOM Division 1 Sieg in Talladega mit Andy Wilke im Schlepptau. Ich hätte vor Freude heulen können, aber mein Weibchen war ja in der Nähe! Gesamt gesehen natürlich der Titel im Weekend Thunder Cup. Und besonders Stolz, bin ich auf alle Nascarfahrer des Teams Hot Pursuit Motorsports, da es uns wieder gelang, den dritten Platz in der Teamwertung der German Nascar League zu holen.

RS: In der Deutschen Online Meisterschaft lief es ja nicht ganz so gut für dich. Woran lag das und was fährt Jörg Kormany 2006?

Jörg: Nachdem ich die Saison 2004 mit, wie ich fand, zu vielen Strafpunkten beendet hatte, war mein Ziel für 2005 eben genau das Gegenteil. Das funktionierte am Anfang auch ganz prima. Leider hatte das aber zur Folge, dass ich mich jetzt immer öfter unverschul-

det an der Wand oder im Infield wieder fand. Und das spiegelte sich halt in schlechten Ergebnissen wieder. Mitte der Saison, war ich dann wieder "der alte und echte Jörg" und schon stand ich auf der linken Seite der Yellowauswertung. Die Platzierungen wurden zwar besser, aber was nutzt das, wenn man dann irgendwann mal gesperrt wird, wie es mir 2005 ganze zwei Mal geglückt ist, oder halt dicke Strafpunkte bekommt. Liest sich wahrscheinlich wie die Beichte eines Wreckers, dem ist aber (hoffentlich) nicht so. Es ist mir halt leider nie gelungen, vier saubere Rennen am Stück zu fahren, und wenn es nur teilweise 20 Strafpunkte für eine Strafteilung war. Aber mein eigenes Ergebnis 2005 gibt für mich das wieder, was dieses Jahr in der ersten Division los war. Die Luft wird immer enger und das Niveau ist exorbital hoch.

Danke für dieses Interview und viel Erfolg 2006!



