

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 65 / 16. März 2006



Nascar:
Rückblick auf den D.O.M. - Start

GPL:
Trophy, D.O.M. und Cup

Porsche Cup:
Brünn und Mugello

LFS:
Master und Langstrecke

Die Saison
ist gestartet

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum + Inhalt
Seite 03: GPLLP Farina Trophy
Seite 04: GPLLP Farina Trophy
Seite 05: GPLLP Fangio Trophy
Seite 06: GPLLC Rennen Nr. 4
Seite 07: GPLLC Rennen Nr. 4
Seite 08: DOM GPL Monaco
Seite 09: DOM Nascar
Seite 10: DOM Nascar
Seite 11: DOM Nascar
Seite 12: Open Darlington
Seite 13: Open Texas
Seite 14: GRRRL Kom Tour
Seite 15: GRRRL Kom Tour
Seite 16: PC Grid 1 Brunn
Seite 17: PC Grid 2 Brunn
Seite 18: PC Fakten
Seite 19: PC Grid 1 Mugello
Seite 20: PC Grid 1 Mugello
Seite 21: PC Grid 2 Mugello
Seite 22: PC Fakten
Seite 23: PC Tabellestand
Seite 24: PJC in Brunn
Seite 25: PJC in Brunn
Seite 26: PJC in Mugello
Seite 27: PJC in Mugello
Seite 28: LFS - Masters
Seite 29: LFS - Langstrecke
Seite 30: LFS - Langstrecke
Seite 31: LFS - Langstrecke
Seite 32: LFS - Langstrecke
Seite 33: LFS - Ticker
Seite 34: NWL Stockcar Serie
Seite 35: NWL Stockcar Serie
Seite 36: Sammelkarten
Seite 37: Sammelkarten

Herausgeber

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

Redaktionsadresse:

nobbers@virtual-racing.org

Portal und Forum

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

Erscheinungsweise

Einmal monatlich in der Hauptsaison
als downloadbare pdf-Datei

Redaktion

Jürgen Nobbers (verantwortlich)
Christian Heuer (stellvertretend)

Produktion

Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:

Jürgen Nobbers

Sponsoren der VR

Sponsorunterstützung der GPL Meisterschaften 2006

JUNG

ENGINEERING & CONSULTING

Straßenbau - Wasserwirtschaft

Vermessungswesen - Facility Management

Lösungen für Lebensräume

JUNG Engineering & Consulting GmbH

Am Winterhafen 1, 4020 Linz

Tel: 0732/784932, FAX: 0732/784932-55

office@jung.co.at



KIESLINGER KEG

Beiträge/Fotos

Christof Gietzelt
Gil Ritter
Andreas Gaida
Marco Saupe
Dominic Fingerhut
Tobias Walter
Robert Graf
Stefan Grieger
Tobias Walter
Conrad Wegener
Alex Link
Steffen Piplat

Titelfoto

Christof Gietzelt

Ausgabe 65 / 2006

nächster Redaktionsschluss:
16. April 2006

Das Titelbild zeigt:

Das Geheimnis der BRM-Überlegenheit
fliegender Wechsel!

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.



GUISEPPE FARINA

Titelverteidiger Eugster macht den Weg frei

Ohne Fredy Eugster startete die 2. Langstreckenpokal Trophy im GPL Bereich. Mit Monza, dem bösen Eifelwald, Rouen und Spa ist ein ganz anderes Programm zu absolvieren, als die erste Trophy aufwies. Vor allem Spa und Monza werden wohl von den Adlern und Blümchen dominiert werden.

LAUF 1 – MONZA - GRID A

Überraschungstag in Monza, denn: neue Besen kehren gut und so wurde mit Martin Fass auf LOTUS ein neuer GPLLP Fahrer in die Reihen aufgenommen, der sich fröhlich mit Rang 2 bedankte. Zeitweise führte der von Position 3 gestartete ROOKIE das Fahrerfeld an, doch einen Ralf Ebert auf LOTUS konnte er noch nicht bezwingen. Ralf führte die ersten 10 Runden und ab Runde 23 bis zum Ende andauernd.

ROOKIE Kollege Michael Schade (EAGLE) sorgte wieder für eine starke Qualifikation (Platz 2), doch im Rennen selber konnte Michael sein Können nicht dauerhaft beweisen, so dass er in Runde 21 und schließlich in Runde 27 vom 7. auf den 10. Rang zurück fiel. Bereits am Start zeigte er Nerven und musste als Letzter in T1, dabei hatte er allerdings viel Glück, dass er vom Dreiercrash Sören Scharf

Pl.	Name	Punkte
1	Ralf Ebert	45.0
2	Martin Fass	41.0
3	Robert Kniest	39.8
4	Marco Saupe	39.2
5	Andreas Kroeger	39.0
6	Stefan Gawol	38.7
7	Andreas Woehlk	37.2
8	Hans Josef Schmitz	37.0
9	Rene Beitz	36.5
10	Soeren Scharf	34.3
11	Manfred Leitner	34.0
12	Stefan Loos	32.9
13	Michael Schade	32.0
14	Ruediger Ifflaender	31.8
15	Reinhard Kastenberger	30.7
16	Christof Gietzelt	30.0
17	Jörg Haschke	29.6
18	Stephan Schlieker	27.4
19	Klaus Jonke	26.3
20	Joerg Kunz	25.2
21	Michael Erhart	23.0
22	Martin Engel	12.1

(BRABHAM), Martin Engel (BRABHAM) und Marco Saupe (HONDA) nicht erfasst wurde.

Nennenswert war auch die FERRARI internen Duelle. In Runde 4 musste René Beitz im harten Kampf mit Stefan Gawol Federn lassen und fiel von Rang 4 auf 10 zurück. Stefan selber wollte in der letzten Anfahrt der Parabolica zu viel. Er bremste sich an Robert Kniest vorbei, doch die Strecke ging ihm leider aus. Zurück auf der Straße

rettete er schließlich Platz 5 knapp vor Marco Saupe, der neben dem Startcrash in Runde 24 einen taktischen Boxenstopp einlegte.

René kam hinter Marco ins Ziel, da er noch von Michaels und Manfreds Drehern profitierte. Manfred wollte in Runde 7 und 10 ausgangs der Lesmos zuviel und verlor beide male eine Position.

Auf dem Podium sah man letztlich dreimal die gelb grünen Farben der LOTUS Fahrer, denn Andreas Kröger fuhr ein fehlerfreies Rennen von Rang 8 aus auf den verbleibenden Podiumsplatz.

LAUF 1 – MONZA - GRID B

Ein hochgradig spannendes Rennen bot das Starterfeld in Grid B. Klaus Jonke zeigte ein starkes Qualify und holte sich mit seinem BRABHAM seine erste Pole. Der reibungslose Start lies ihn allerdings auf Rang zwei hinter HaJo Schmitz (LOTUS) zurückfallen. In Runde 3 musste Jonke jedoch einen Dreher in der Parabolica hinnehmen und fiel auf Rang 8 zurück. HaJo fuhr erhaben an der Spitze des Feldes seine 41 Runden und lies den Lotus bis ins Ziel unbeschadet, so dass er einen verdienten Sieg zu feiern hatte.

Platz 2 fiel ziemlich ungewöhnlich aus, da Andi Wöhlk seinen HONDA aus der Boxengasse ins Rennen schickte und so von Beginn an ca. 25s Rückstand hatte. Er fuhr aber unbeeindruckt von den vielen Positionskämpfen im Feld eine ähnliche Rennzeit wie HaJo, so dass er letztlich begünstigt durch die vielen Dreher und Motorplatzer in den letzten 7 Runden auf Rang 2 durchkam. Andi durfte sicher hoch zufrieden sein, da er im Qualify bereits Rang 3 einnahm und durch den Boxenstart eigentlich schon um jegliche Podiums Chancen gebracht wurde.

Der 2. HONDA, gefahren von Christof Gietzelt zeigte auch ein fahrtechnisch betrachtet solides Rennen, was dem Material oder



GPLLP MONZA GRID A – Ebert überholt Fass



dessen Beanspruchung durch den Fahrer nicht zugeschrieben werden konnte. Zweimal versagte das Aggregat und der HONDA sah lange wie der sichere Letztplatzierte aus.

Nach 30 Runden begann die heiße Endphase des Rennens - Rangfolge: HaJo Schmitz, Stefan Loos (FERRARI), Reinhard Kastenberger (BRABHAM), Rüdiger Iffländer (FERRARI), Michael Erhart (EAGLE), Andi Wöhlk (HONDA) Klaus Jonke (BRABHAM), Jörg Haschke (FERRARI), Stephan Schlieker (FERRARI), Christof Gietzelt (HONDA) und Jörg Kunz (BRABHAM).



GPLL MONZA GRID B – Loos, Iffländer und Gietzelt Runde 7

Reinhard eröffnete das nervenaufreibende Spiel und lies seinen Motor den Dienst quittieren. Ab an die BOX und hinter Andi auf Rang 5 zurück auf die Strecke. In Runde 35 drehte Michael in der Parabolica den Wesslake in den Sand, nachdem er kontinuierlich Druck auf Rüdiger ausüben konnte. Er fiel damit wiederum hinter Klaus zurück, der zusammen mit Reinhard kämpfte.

Zwei Runden später konnte Michael seinen Wagen nicht mehr an Klaus vorbeisteuern, der ebenfalls in der Parabolica einen Dreher hinlegte, nachdem er sich an Reinhard vorbeiarbeitete. Bei diesem Dreher konnte Reinhard ausweichen und blieb nur minimal hängen, so dass er als Gewinner diesen Dreikampf verlor.

In Runde 37 versuchten Klaus und Michael eine Kopie des Drehers in der Parabolica hinzulegen, was ihnen hervorragend gelang, so dass der stabil fahrende Jörg Haschke an beiden vorbei kam. Michael und Klaus verloren leider gänzlich ihr Konzept. Michael fiel gar auf Rang 11 zurück, Klaus auf Rang 9.

Zwischenzeitlich hatte Stefan auf Rang zwei Probleme bekommen und in Runde 38 ging ihm der Sprit aus. Der nötige Boxenstopp forderte 2 Plätze, und somit fuhr er hinter Rüdiger und Andi die letzten beiden Runden an.

Die letzte Runde schließlich lies Rüdiger als Pechvogel da stehen, weil wiederum sein FERRARI ohne Sprit aus der Parabolica kommend über die Ziellinie rollte und er den vorbeidonnern dem Andi und Stefan nur hinterher sehen konnte.

Ungeachtet dieser sehenswerten Positionskämpfe jagte HaJo seinen LOTUS ins Ziel. Die Parabolica-Dreher im Feld ließen Christof auf Rang 7 und Stephan auf Rang 8 aufrutschen, Jörg Kunz konnte die rote Laterne an Michael abgeben.

Alles in allem war dieser MONZA Lauf einer der attraktivsten und fairsten Rennabende, die Grid B in der jüngsten Zeit aufbieten konnte. Mit den Zweikämpfen können sicherlich alle zufrieden sein, wenn auch die Endplatzierungen mächtig durchgewirbelt wurden.

Pl.	Name	Punkte
1	Martin Fass	41.0
2	Stefan Loos	32.9
3	Michael Schade	32.0
4	Reinhard Kastenberger	30.7
5	Jörg Haschke	29.6
6	Klaus Jonke	26.3
7	Joerg Kunz	25.2

ROOKIE CUP INOFFIZIELL

Rüdiger kommentierte:
 „Tja einerseits bin ich sehr zufrieden mit meiner Leistung andererseits beiß ich mich in der A.... das der Sprit nicht gereicht hat, um es vorweg zu nehmen, in der 40. Runde war ich auf Platz 2 nachdem Stefan Loos wohl in der Runde vorher ´nen Fehler hatte und Shift-R gemacht hatte. Hinter mir klebte schon seid ein paar Runden der Andreas der mir aber den Platz 2 wohl "gegönnt" hätte.“

Fazit des Rennens ist sicherlich ein zufriedenes Fahrerfeld, aufgrund der vielen fairen Positionskämpfe und der bibbernde Blick auf die undurchschaubare Eifelrunde.

C. Gietzelt

Pl.	Name	Chassis	Laps	Time
1	Ralf Ebert	Lotus	41	1:00:51.738
2	Martin Fass	Lotus	41	5.155
3	Andreas Kroeger	Lotus	41	9.729
4	Robert Kniest	Ferrari	41	25.705
5	Stefan Gawol	Ferrari	41	38.922
6	Marco Saupe	Honda	41	39.533
7	Rene Beitz	Ferrari	41	54.803
8	Manfred Leitner	Eagle	41	1:10.707
9	Soeren Scharf	Brabham	41	1:18.794
10	Michael Schade	Eagle	40	-1 L
11	Martin Engel	Brabham	12	-29 L
12	Manuel Rauch	Ferrari	0	-41 L

GPLL GRID A - MONZA

Pl.	Name	Chassis	Laps	Time
1	Hans Josef Schmitz	Lotus	41	1:02:05.052
2	Andreas Woehlk	Honda	41	30.478
3	Stefan Loos	Ferrari	41	34.401
4	Ruediger Ifflaender	Ferrari	41	42.205
5	Reinhard Kastenberger	Brabham	41	54.711
6	Jörg Haschke	Ferrari	41	1:14.212
7	Christof Gietzelt	Honda	41	1:22.633
8	Stephan Schlieker	Ferrari	41	1:28.856
9	Klaus Jonke	Brabham	40	-1 L
10	Joerg Kunz	Brabham	40	-1 L
11	Michael Erhart	Eagle	40	-1 L

GPLL GRID B - MONZA



JUAN MANUEL FANGIO

Die Trophy zum Abschluss beim Fürsten

Geliebt, gehasst und daher im Rennprogramm unverzichtbar, MONACO!

Das Straßengeschlängel im Fürstentum suchte den 1. Trophy-Sieger 2006 und seine Podiumsachbarn. Allerdings bedarf es wahrscheinlich einer Wegbeschreibung zu den Boxen, da einige Piloten den Weg nicht fanden und somit nur ein GRID in MONACO auf die Strecke geschickt wurde.

Fredy Eugter im BRM durfte auf knapp 26 Punkte Vorsprung zurückgreifen und hätte seinen Wagen lediglich irgendwie zum Laufen bringen müssen um, ein paar Punkte zum Trophysieg einzufahren. Doch wahre Sieger wollen gewinnen, und zwar immer! Nicht zuletzt da er in WATKINS GLEN seine Siegesserie reißen lassen musste, galt es sofort den Grundstein einer neuen Serie zu legen.

Eugster ließ bereits mit seiner Anmeldezeit keinen Zweifel aufkommen, dass er absolut um Platz 1 fährt. Und so zeigte er neben einem beeindruckenden Rennen schon eine herausragende Qualify-Leistung und distanzierte René Beitz im FERRARI bereits um eine Sekunde.

Der Umstand von nur einem GRID und auch den darin mitfahrenden ROOKIEs ließ eine große Spreizung in den Rundenzeiten zu, so dass fast 10s zwischen Rang 1 und 17 lagen. Jedoch ist jedem Fahrer Ehre geboten, der seinen Boliden überhaupt von seinen TEAM hat anwerfen lassen, um sich die Mauern und Strohballen intensiv zu betrachten.

Um die Plätze 2 und 3 der Gesamtwertung kämpften Stefan Gawol (COOPER), Marco Saupe (HONDA), Martin Engel (BRABHAM) und Sören Scharf (BRABHAM) die alle samt weniger als 10 Punkte voneinander trennten. Mick Chapman (LOTUS), bislang auf 3 liegend, nahm leider nicht am Rennen teil.

Pl.	Name	Punkte
1	Fredy Eugster	197.0
2	Stefan Gawol	161.6
3	Marco Saupe	160.4
4	Andreas Kroeger	143.0
5	Christof Gietzelt	138.6
6	Michael Schade	135.0
7	Ralf Ebert	128.6
8	Robert Kniest	126.0
9	Klaus Jonke	123.1
10	Martin Engel	121.3
11	Soeren Scharf	117.2
12	Mick Chapman	116.0
13	Manfred Leitner	115.5
14	Michael Erhart	93.0
15	Andreas Woehlk	86.4
16	Stephan Schlieker	82.3
17	Jörg Haschke	82.2
18	Steffen Piplat	70.8
19	Reinhard Kastenberger	68.3
20	Christian Hofer	62.0
21	Stefan Loos	46.1
22	Uli Landgraf	45.2
23	Manuel Rauch	45.0
24	Uwe Weinhardt	44.0
25	Peter Neuendorf	39.8
26	Michael Arndt	39.8
27	Hans Josef Schmitz	34.0
28	Maerte Gabriel	31.0
29	Daniel Linge	25.0
30	Marcus-O. Jirak	12.0
31	Alfred Manzella	10.0
32	Björn Zaretsky	9.9
33	Herbert Kulha	9.0
34	Rene Beitz	6.6
35	Oliver Barz	0.0

Pl.	Name	Chassis	Laps	Time
1	Fredy Eugster	BRM	42	1:00:49.301
2	Marco Saupe	Honda	42	1:01.476
3	Stefan Gawol	Cooper	42	1:09.216
4	Robert Kniest	Ferrari	41	-1 L
5	Andreas Kroeger	Lotus	41	-1 L
6	Michael Schade	Eagle	41	-1 L
7	Ralf Ebert	Cooper	40	-2 L
8	Manfred Leitner	Cooper	40	-2 L
9	Christof Gietzelt	Cooper	39	-3 L
10	Reinhard Kastenberger	Brabham	39	-3 L
11	Klaus Jonke	Brabham	38	-4 L
12	Stephan Schlieker	Ferrari	37	-5 L
13	Michael Erhart	Eagle	36	-6 L
14	Martin Engel	Brabham	28	-14 L
15	Soeren Scharf	Brabham	17	-25 L
16	Rene Beitz	Ferrari	17	-25 L
17	Peter Neuendorf	Brabham	14	-28 L

GPLLP GRID A - MONACO

Das Rennen war wie zu erwarten nicht der unfallfreiste Lauf. So musste beispielsweise René Beitz bereits in Runde 2 das erste Mal den Feuerlöscher betätigen, um die brennenden Ansaugtrichter zu löschen. Rang 2 verloren kämpfte er sich wieder durch das Feld bis er gegen Mitte des Rennens den Wagen direkt am Mittelmeer ausstellte. Ähnlich erging es den 3 starken BRABHAM Fahrern Peter Neuendorf, Martin Engel und Sören Scharf, die nicht zuletzt durch den intensiven Verkehr das Rennen frühzeitig beendeten.

Tapfer und mutig wurde ganz hinten im Feld agiert: ständig ein Auge im Rückspiegel aber dennoch bis Rennende durchgehalten haben Michael Erhart (EAGLE) und Stephan Schlieker (FERRARI). Auf Platz 11 reihte sich Klaus Jonke im BRABHAM ein, der eine starke Trophy fuhr und mit Rang 3 in der ROOKIE-Wertung belohnt wurde. Jonke selber: „...ich wollte nur nicht aufgeben, wollte durchfahren. Und das wurde dann auch mit P11 belohnt. ...auch wenn wir "nur" 17 Leute waren - aus der Anmeldung ging sehr deutlich heraus, dass hier der Leistungsunterschied enorm ist, und das ist auf einer Strecke wie Monaco nicht unbedingt die ideale Voraussetzung für ein tolles Rennen.“

Schließlich ist festzuhalten, dass mit Marco Saupe und Stefan Gawol nur zwei Fahrer in der gleichen Runde wie Sieger Eugster blieben. Beide sicherten sich somit auch die Podiumsplätze in der Gesamtwertung.

Übrig bleibt die Vorfreude auf die nächste Trophy und herzlichste Glückwünsche an Fredy für seinen 2. Trophy Sieg zu übermitteln.

C. Gietzelt



GGPLC - Saison 11

4 von 11 Rennen – Teamwertung am spannendsten

Mit einem hektischen Rennwochenende in MONACO und zwei vom Ausfallpech geprägten Rennen in WATKINS GLEN zeigte die GGPLC einige Überraschungen und bleibt vor allem in der Teamwertung hoch interessant.

Den bedauernswerten Rücktritt von Alfred Manzella (beste Genesungswünsche an dieser Stelle an ihn und seine Bandscheiben) konnte das Team LOTUS mit Michael Schade kompensieren. Mit ihm ist ein weiterer ROOKIE im GGPLC Starterfeld aufgenommen, der schon im GPLLP mit sehr positiven Ergebnissen auf sich aufmerksam machte.

Im Team Brabham Racing Org. sucht man allerdings immer noch nach einem Ersatzfahrer für den ausgeschiedenen Björn Zaretsky, dessen Trainingszeit für den Handball leider auf Samstagabend verlegt wurde.

AUFRUF:

BRABHAM sucht Ersatzfahrer!

Meldungen bei Peter Neuendorf
Martin Engel oder Sören Scharf

JRC 3. LAUF - WATKINS GLEN

Ein unruhiger Auftakt und viele Ausfälle wies das Rennen im JRC auf. Von Beginn an musste Andreas Kröger seinen Lotus mit mangelnder Kompression auf Zylinder 3 bewegen, brach ihm doch ein Stück des Ventil Sitzes aus und schmälerte die Leistung des Motors. Kröger quälte sich und Material 6 Runden lang bevor er oftmals vom gesamten Feld überrundet aufgab.

Bereits im Loop Runde 1 versetzte es Björn Habermehl (COOPER), Teamkollege Stefan Gawol und Uwe Weinhardt (EAGLE) neben die Strecke, was die COOPER Piloten direkt mit Rennausfall quittieren mussten. An der Spitze des Feldes setzten sich Polesetter René Beitz (FERRARI) und Cupleader Fredy Eugster (BRM) ab, gefolgt von

Pl.	TEAM	Punkte	Races
1	British Racing Motors	438	4
2	Team Lotus	312	4
3	Scuderia Ferrari	290	4
4	Honda Racing	286	4
5	Brabham Racing Org.	270	4
6	All-American Racers	236	4
7	Cooper Car Company	193	4

TEAMWERTUNG - GGPLC SAISON 11

Andreas Wilke (BRM), der nach 12 Runden bereits 6s auf Eugster verlor. Eugster selber musste den FERRARI vor sich peu á peu ziehen lassen, konnte aber mit 3s Abstand den 2. Platz einfahren. Eugster: „...heute war nix zu machen, René war zu stark, oder mein BRM zu schwach...“.

Beitz feierte somit seinen ersten Saisonsieg! Beitz: „...am Anfang hing mir Fredy ziemlich penetrant im Heck. Doch nach ein paar Runden konnte ich mich lösen und ´ne kleine Lücke zwischen mir und Fredy bis ins Ziel halten.“

Im Mittelfeld wurde das dichte Gefecht durch die Ausfälle von Herbert Kuhla (EAGLE), Felix Krohn (LOTUS) und Rainer Merkel (FERRARI) aufgelockert. Zudem gab es immer wieder einige Ausrutscher besonders im Loop, wie zum Beispiel bei Marco Saupe (HONDA) in Runde 17, so dass er sich zwischen Krohn und Merkel einsortierte, die in Runde 23 ausschieden. Saupe kämpfte sich derweil an Mike Schneider

(FERRARI) vorbei, der bis dato den 5. Platz hinter einem solide fahrendem Sören Scharf im BRABHAM einnahm.

Das EAGLE Team weiter vom Pech verfolgt, verlor den zweiten Wagen 6 Runden vor Schluss, Maerte Gabriel musste den Weslake abschalten, weil er ihm zu laut um die Ohren wurde. Schließlich sah Uwe Weinhardt auf Platz 8 als Schlusslicht das Ziel, hinter dem souverän agierendem HaJo Schmitz auf LOTUS, der als Ersatzfahrer Gold für sein Team Wert war.

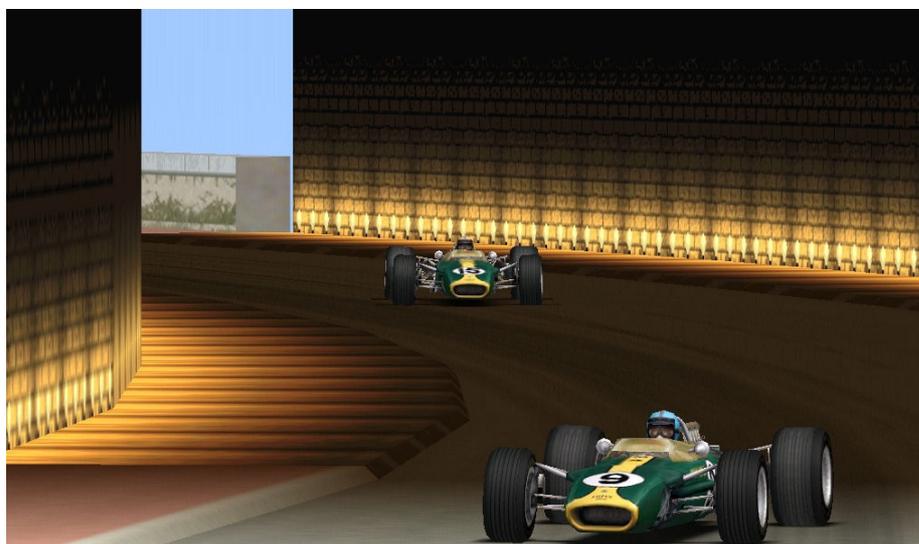
Ersatzfahrer:

LOTUS: Schmitz für Manzella,
Kunz (BRABHAM) nicht gestartet
Schneider (FERRARI) nicht gestartet

JRC 4. LAUF – MONACO

Begeistert von seinem Sieg in Übersee fuhr René Beitz (FERRARI) auf einer seiner Lieblingsstrecken auf Poleposition und hatte mit Fredy Eugster (BRM) seinen ärgsten Konkurrenten wieder direkt hinter sich. Beitz allerdings absolvierte nur 4 Runden und fiel auf Platz 1 liegend aus.

Eugster konnte sicher aber nicht in Sicherheit wägen, fuhr doch ein gut aufgelegter Andreas Wilke im BRM direkt an seinem Heck über die Ziellinie.



JRC MONACO – Michael Schade vor Andreas Kröger



Einen größeren Erfolg konnte auch COOPER einfahren, sind nach dem Ausfall aller 5 Fahrer beider Cups in WATKINS GLEN mit Rang 4 und 6 durch Stefan Gawol und Björn Habermehl wohlthuende Punkte auf das Punktekonto geflossen. Dazwischen reihte sich der BRABHAM von Sören Scharf ein, der damit an Platz 3 der Gesamtwertung anknüpft.

Ebenfalls wertvolle Punkte durfte das Team LOTUS einstecken, das mit Andreas Kröger und Michael Schade auf Platz 7 und 8 hinter Marco Saupe (HONDA) ankam. Maerte Gabriel (EAGLE) war mit Rang 9 letzter Durchfahrer.

Ersatzfahrer: keine
Krohn (LOTUS) nicht gestartet
Weinhardt (EAGLE) nicht gestartet

JSC 3. LAUF – WATKINS GLEN

18 Fahrer durfte man am Start zählen. Beim Zieleinlauf wurden schließlich 10 vermisst.

Uli Landgraf (HONDA), dessen Motor, wie viele andere auch, mit der Überseeluft nicht zurechtkam, überholte Polesetter Oliver Reinhold (BRM), schied aber in Führung liegend aus. Reinhold wurde so mit seinem 1. Saisonsieg beglückt. Ersatzfahrer Fredy Eugster (BRM) konnte bis auf Martin Engel (BRABHAM) auffahren, welcher am Ende Platz 3 holte, bevor der BRM keine Verbrennung im Motor mehr zulies.

Glücklicher durfte Marco Saupe als Ersatzfahrer das Rennen bestreiten. Er kam hinter Engel auf Platz 4. LOTUS freute sich über einen 5. Platz (Mick Chapman) und einen 2. Platz (Christof Gietzelt). Hinter Chapman kamen Manuel Rauch im Ferrari, Peter Neuendorf (BRABHAM) und der BRM von Karl Stikkelbroek bis ins Ziel.

Tragisch erneut die Ausfälle im COOPER Team, konnten doch alle drei Fahrer das Rennen nicht beenden. Besonders Steffen Piplat ist zu bedauern, da er nur noch 6 Runden zu absolvieren hatte. Viel Glück ist allerdings Oliver Barz zu wünschen, da er bislang noch auf ein vollständiges Rennen warten muss.

Auch ausgefallen ist Hans Hanraths (FERRARI), der sein Rennen wie folgt kommentierte: „...ein relativ guter fünfter Startplatz machte mich hoffend, endlich mal nach dem Rennen vor Peter Neuendorf in der Gesamtwertung zu stehen. Mick Chapman bremste in der vorletzten Kurve Runde 1 sehr früh und ich berührte in leicht. Somit viel ich auf Platz elf zurück. Nach und nach ging es dann wieder vorwärts bis auf Platz fünf. Sechs Runden vor Schluss kehrte dann ein kleiner Schornsteinfeger riesige Mengen Russ aus meinem Motor...“.

Ersatzfahrer
HONDA: Saupe für Jirak, Bram (nicht gestartet)
BRM: Eugster für Marx

JSC 4. LAUF – MONACO

Kaum weniger Ausfälle als in WATKINS GLEN forderte das Fürstentum: 17 Fahrer am Start und nur 9 sehen die Zielflagge.

Wiederum als Sieger überquerte Oliver Reinhold die Ziellinie, allerdings brachte Uli Landgraf diesmal seinen HONDA heil bis zum Ende und wurde mit 14s Rückstand Zweitplatziertes. Patrick Marx vervollständigte das starke Ergebnis des BRM Teams an diesem Rennwochenende und holte 26 Punkte mit Rang 3. Auf die Plätze kamen Martin Engel (BRABHAM) und Manuel Rauch (FERRARI), der sehr überrascht und hoch erfreut von seiner Leistung war.

Rang 6 holte Mick Chapman mit seinem LOTUS, der sichtlich Mühe hatte, wie auch seine Teamkollegen Christof Gietzelt und HaJo Schmitz, die beide vorzeitig ausschieden. EAGLE konnte mit Michael Erhart und Ersatzfahrer Herbert Kuhla zwei Fahrer durchbringen und auch COOPER verbuchte einen Erfolg mit Michael Arndt, dessen Teamkollegen Steffen Piplat und Oliver Barz leider erneut ausfielen.

Ersatzfahrer
EAGLE: Kuhla für Fingerhut
Jirak und Bram (Honda) nicht gestartet

C.Gietzelt

Pl.	Name	Chassis	Punkte	Races
1	Fredy Eugster	BRM	135	4
2	Andreas Wilke	BRM	109	4
3	Rene Beitz	Ferrari	93	4
4	Soeren Scharf	Brabham	83	4
5	Stefan Gawol	Cooper	74	4
6	Marco Saupe	Honda	70	3
7	Uwe Weinhardt	Eagle	54	3
8	Björn Habermehl	Cooper	49	4
9	Herbert Kulha	Eagle	48	4
10	Felix Krohn	Lotus	38	3
11	Andreas Kroeger	Lotus	38	3
12	Mike Schneider	Ferrari	37	4
13	Maerte Gabriel	Eagle	36	4
14	Jörg Kunz	Brabham	28	3
15	Rainer Merkel	Ferrari	22	3
16	Michael Schade	Lotus	17	1

JRC GESAMTSTAND - GGPLC SAISON 11

Pl.	Name	Chassis	Punkte	Races
1	Oliver Reinhold	BRM	109	4
2	Martin Engel	Brabham	90	4
3	Mick Chapman	Lotus	87	4
4	Manuel Rauch	Ferrari	73	4
5	Marcus Jirak	Honda	70	3
6	Peter Neuendorf	Brabham	61	4
7	Christof Gietzelt	Lotus	60	3
8	Patrick Marx	BRM	56	3
9	Michael Erhart	Eagle	54	4
10	Karl Stikkelbroek	BRM	52	4
11	Hans Hanraths	Ferrari	51	4
12	Uli Landgraf	Honda	50	3
13	Steffen Piplat	Cooper	36	4
14	Andreas Woehlk	Honda	31	4
15	Hajo Schmitz	Lotus	30	4
16	Michael Arndt	Cooper	29	3
17	Dominic Fingerhut	Eagle	27	3
18	Bernard von Bram	Honda	15	1
19	Oliver Barz	Cooper	10	4

JSC GESAMTSTAND - GGPLC SAISON 11



Reinhold gewinnt in Monaco

Zweiter DOM-GPL Lauf mit vielen Ausfällen

Monaco ist immer eine komplizierte Angelegenheit. Eine Rennstrecke von 100 Runden macht die Sache für die Teilnehmer nicht einfacher. Entsprechend hoch zeigte sich auch die Ausfallquote.



Saupes Motor verweigert die Arbeit

Alle Favoriten setzten beim Rennen im Fürstentum auf den Cooper. Oliver Reinhold sicherte sich in dem Wagen die Pole Position mit einer klaren 1:24er Zeit. Andreas Wilke belegte Rang zwei, ebenso deutlich vor Marco Saupe. Martin Engel auf Platz vier unterbracht mit einem Honda die Cooper-Phalanx, eher mit Rene Beitz, Ralf Ebert, Manfred Leitner und Christof Gietzelt weitere Cooper-Maserati im Grid standen. Hinter Reinhard Kastenbergers Brabham vervollständigten zwei weitere Cooper von Andreas Kröger und Mick Chapman das Feld. Leider kam es schon in der ersten Kurve zum ersten Zwischenfall. Rene Beitz fuhr auf das Heck von Marcos Cooper und drehte diesen durch das Feld. In der Folge wurden auch Kastenberger und Gietzelt

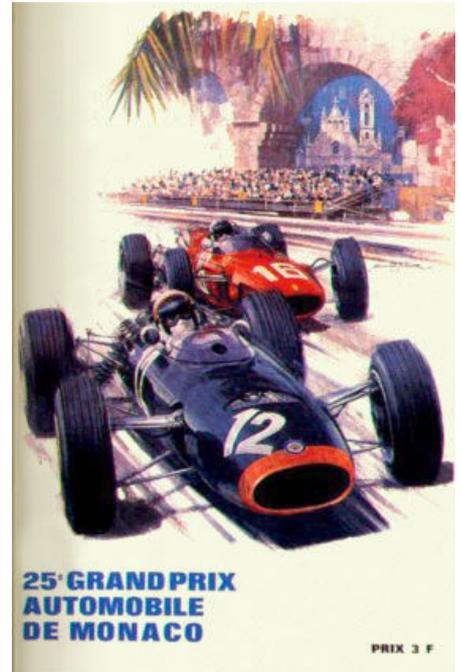
getroffen. Am schlimmsten erwischte es aber Andreas Kröger, der das Rennen schon nach wenigen Metern beenden musste. Marcos und Reinhard's Wagen hatten dabei auch Schäden abbekommen und hatten nicht mehr die volle Leistung zur Verfügung. Olli und Andy konnten sich dadurch an der Spitze sofort absetzen und einen Vorsprung vor dem nun drittplatzierten Martin Engel herausfahren.

Reinhard musste seinen Brabham nach 4 Runden endgültig abstellen, gefolgt von Martin, der seinen Honda verbogen hatte. In Runde 12 verschätzte sich Rene erneut in T1 und traf wiederum Marcos Wagen. Rene gab daraufhin auf, und wurde nach dem Rennen in demütiger Haltung sich mehrfach entschuldigend vor Marcos Motorhome gesehen. Dessen Cooper lief zwar noch, aber mit krummer Aufhängung und Leistungsverlust; Marco konnte sich dennoch im Laufe der Runden an Mick und Manfred vorbeischieben.

Unterdessen hatte Christof Gietzelt seinen Wagen ebenfalls verbogen und musste den Cooper abstellen, auch Micks Rennen war nach einem Drittel der Distanz vorbei.

Der letzte Ausfall traf dann Marco, dessen Motor die vielen Misshandlungen zu Beginn zum Anlass nahm seinen Dienst zur Rennmitte einzustellen.

Die verbliebenen Fahrer hatten sich inzwischen sortiert und mussten „nur“ noch die Distanz zurücklegen



– was in Monaco auch für sich allein schon eine Aufgabe ist. Doch sie sollten alle die Flagge sehen, und so gewann Oliver Reinhold vor Andreas Wilke, Ralf Ebert und Manfred Leitner.

Andreas behält damit die Führung in der Gesamtwertung, doch Olli rückt ihm auf die Fersen. Marco liegt nun auf Rang drei, er wird aber vielleicht am Saisonende die fehlenden Ankommerpunkte dieses Rennens vermissen.

Das nächste Rennen zur DOM GPL 2006 findet auf der schönsten und schwierigsten aller Rennstrecken statt, der Nordschleife des Nürburgrings.

Marco Saupe



Wilke überrundet Ebert vor der Kulisse des Fürstentums



Olli Reinhold triumphiert



Start der DOM 2006

Die ersten acht Rennen im Überblick

Nach 57 Tagen Winterpause, war es am 19. Januar 2006 endlich wieder soweit, die **Deutsche Online Meisterschaft 2006** wurde, mit dem Auftaktrennen in Daytona, eröffnet!

Kräftig unterstützt wird die DOM dieses Jahr von Cooler Master. Das bedeutet, dass die ersten drei Fahrer, die zum Schluss ganz oben stehen, der Rookie of the Year und der Gewinner der Fair-Play-Wertung ein aktuelles Cooler Master-Gehäuse gewinnen! Aber das war noch nicht alles. Unter allen Fahrern, die mindestens 75 % der Rennen (27 von 36) erfolgreich bestritten haben, werden fünf PC-Komponenten (LED-Lüfter, Kühler, Netzteil, oder ähnliches) verlost!



THE ULTIMATE THERMAL SOLUTION

Außerdem bekommt jeder Gewinner, noch ein Cooler Master-T-Shirt, sowie eine Cooler Master-Mütze.

Aber auch die DOM-Fahrer haben sich drei besondere Sachen einfallen lassen:

1. Andre Kurth und Torsten Brandt haben gemeinsam ein Streckenupdate entwickelt, bei dem einzelne Werbeflächen aus dem Spiel, durch Cooler Master-Schriftzüge und -Plakate ausgetauscht werden.

2. Unser Bereichsleiter in Grafik und Design, Christoph Guler, hat sich daran gemacht, ein sehr schickes Cooler Master-Pacecar zu painten, welches das Feld zum Restart führen wird.



Jörg Kormanys Cooler Master-Dodge

3. Nachdem Carsten Scheid und Conrad Wegener davon erfuhren, dass Cooler Master die DOM 2006 sponsert, machten sich beide daran, ein Stockcar zu painten. Wegeners Teamkollegen, Jörg Kormanys gefiel der Wagen so gut, dass er diesen prompt zu seinem 2006-Dodge kürte.

So sah alles nach einem perfekten Jahr 2006 für die DOM aus. Zwei volle Grids, neue interessante Regeln und fette Preise.

Erste Ernüchterung in Daytona

Trotzdem war das erste DOM1-



13 Yellows in Daytona

Rennen alles andere als erstklassig. 36 Starter, 13 Yellows (49 Runden unter gelb) aber immerhin 29 angekommene Fahrer sind die Fakten vom Auftaktrennen. Selbst Vorjahresmeister Volker Hackmann hatte scheinbar einen schlechten Tag und kassierte 50 Strafpunkte, die ihn fast in die zweite Division schickten.

Dagegen ein übergelücklicher Stefan Lippert der sein erstes DOM1-Rennen (vor Hackmann) gewann. Lippert: „Am Ende hatte ich wohl, unter den „Unverletzten“, das beste

Auto und hab mich bis ganz nach vorn durchspülen lassen, um meinen ersten Sieg in einer VR-Topliga einzufahren. Ein Lichtblick am sonst grauen Himmel.“

30 Yellows nach zwei Rennen

Gemäß dem 2003-Kalender fand das zweite Rennen (nach über zwei Jahren Pause) auf dem North Carolina Speedway statt, besser bekannt als The Rock. Aber auch



Hackmann siegt in North Carolina

hier gab es wieder alles, nur kein schönes Rennen. 69 von 236 Runden unter gelb, insgesamt 590 Strafpunkte und 23 Fahrer im Ziel. Bereichsleiter Patrick Marx versprach: „und das war noch längst nicht alles, was heute schief lief. Ich sag nur "Fahrverhalten". Aber da wird noch was kommen.“

Den Sprint ins Ziel und somit auch zum Sieg, gewann Volker Hackmann vor Marco von Frieling und Kay Mühle.

Las Vegas und ein bisschen Hoffnung

Wie versprochen kam das Machtwort: „Wie ihr wisst, waren die ersten beiden Rennen extrem yellowlastig. Das muss nicht sein! Auch nicht in einem so vollen Grid. Ich höre sehr oft das Argument, dass die Grids voll seien und vor allem "sich nicht kennen" würden, da es nun nach jedem Rennen Auf- und Abstieg gibt.



Ich glaube persönlich nicht, dass es daran liegt. Nur weil wir fünf neue Fahrer im Grid haben, ist es uns ja nicht auf einmal völlig unbekannt. Außerdem hatten die Beschwerden nichts mit Rookies zu tun, sondern einfach mit der Einstellung der Leute im und zum Rennen. Ich will hier also an euer Gewissen und euren gesunden Menschenverstand plädieren.



Thiemt setzt sich in Las Vegas durch

Lasst uns wieder miteinander Rennen fahren, nicht gegeneinander.“

Und es schien zu wirken. In beiden Divisionen gab es nur acht Unterbrechungen und blieben, zum ersten Mal in der Saison, unter zwei Stunden Rennzeit.

Das Rennen der DOM1 dominierte größtenteils Hackmann und führte 126 Runden. Er ging unter grün pitten und hatte Pech, dass nur wenig später eine Caution ausgerufen wurde. Am Ende ein enttäuschender achter Platz.

Dagegen setzte sich Martin Thiemt souverän gegen seine Verfolger Jörg Kormany und Philipp



Sprint ins Ziel – knappe Finishes

Hildebrandt durch und gewann nach seinem DOM2-Sieg in Rockingham, das DOM1-Rennen in Las Vegas.

Spitzenrennen in Atlanta

Nach dem Rennen in Las Vegas

dachten alle: „Ne, das geht nicht mehr besser“, aber es ging besser! Nur fünf Gelbphasen unterbrachen das Rennen in Atlanta.

Mann des Tages war Kay Mühle. In der Qualifikation setzte er sich gegen Patrick Marx und Martin Thiemt durch, im Rennen führte er mit 163 die meisten Führungsrunden und gewann zum Schluss mit über einer Sekunde vor Andreas Wilke und Thiemt. Das es auch ganz anders hätte laufen können, dachte sich Tobias Schlottbohm nach der Zieldurchfahrt.

Durch eine geschickte Pitstrategie, führte er bis zehn Runden vor dem Ende. „Aber natürlich kam 10 to go eine Yellow, die meine Taktik völlig zunichte machte - auf den alten Schlappen im Vergleich zum Rest des Feldes verlor ich noch eben 7 Plätze und landete am Ende nur auf P8 - da wäre deutlich mehr drin gewesen!“, Schlottbohm nach dem Rennen.

Für den zweifachen DOM-Meister Volker Hackmann, lief es überhaupt nicht. Er geriet in der 112. Runde in



Kay Mühles LR International-Chevy

einer umstrittenen Situation mit Marco von Frieling zusammen und musste später enttäuscht aufgeben. Außerdem übernahm Sven Mitlehner den ersten Platz in der Meisterschaftstabelle.

Mühles zweiter Streich

Auch in Darlington stand Mühle am Ende wieder ganz oben. Genau wie in der Vorwoche, startete er vom ersten Platz, Hackmann und Thiemt dahinter. Auch führte er wieder die meisten Runden des Rennens, diesmal 129. Bedanken durfte sich Mühle nach dem Rennen bei Matthias Bayer.

Dieser hatte leichte Probleme in der Box, wodurch nur die rechten Reifen gewechselt wurden und ihn auf P2 vorspülten. Beim letzten



Chaos in Runde 174

Restart konnte sich Mühle locker absetzen und Bayer hielt die Meute hinter sich, ehe er auf Platz zehn zurückfiel.

So gewann Mühle locker mit über zwei Sekunden Vorsprung auf den zweiten Andreas Wilke und Volker Hackmann. Nach den zwei Klasse Rennen in Las Vegas und Atlanta, war Darlington mit neun Unterbrechungen eher mittelmäßig. Dazu kamen von 34 Startern nur 20 ins Ziel.

Racin' the way it ought'a be!

Das sechste Rennen fand auf dem Bristol Motor Speedway statt, dem Oval mit der größten Kurvenneigung (36°) im Kalender. Dafür gab es aber auch den ersten Minusrekord: Nur 31 Fahrer schafften den Weg zum ersten Shorttrack-Rennen des Jahres.

In der Qualifikation holte Hackmann seine vierte Pole und dominierte von Beginn an das Rennen. Doch nach 175 Runden, lösten sich alle Chancen auf seinen zweiten Sieg, in Luft auf: der Big One in Bristol! Insgesamt 19 Stockcars gerieten nach Kurve vier aneinander, für vier Fahrer war das Rennen danach vorbei. Sven Mitlehner übernahm die Führung und gab diese bis zum Schluss nicht mehr her. Sein erster Sieg 2006. Als zweiter fuhr Andreas Wilke über die Ziellinie, Torsten Eberius, schon nicht mehr in der Lead Lap, feierte mit P3 seine bisher beste Endplatzierung.

Doch alle drei lösten im Rennen eine Yellow aus. Besonders ärgerlich war dies für Mitlehner, der

nach einer Serie von 75 straffreien Rennen, wieder von vorne anfangen muss. Dazu kommt, dass es eigentlich gar kein richtiger Unfall war. Seine Internetverbindung hatte einen kurzen Aussetzer, was ihm 20 Strafpunkte einbrachte.

Heißer Tanz in Texas

In Texas fand das erste Rennen bei bewölktem Wetter statt. 71°F und starker Wind aus Nordosten, machten den 35 Fahrern das Leben schwer. Aber auch hier war Kay Mühle wieder einer der stärksten. Das Qualifying entschied er zum dritten Mal für sich und bisher gewann Mühle jedes Rennen, bei dem er von Platz eins gestartet ist.



Spannende Kämpfe, selbst um P21

So begann er auch in Texas sehr stark und sammelte fleißig Führungsrunden.

Mit 112 an der Zahl, gab es für ihn auch noch die fünf Bonuspunkte. Insgesamt acht Cautions unterbrachen das Rennen, richtig spannend wurde es aber erst zum Ende hin. Nach dem letzten Restart zogen Hackmann und Mühle davon, Hackmann hatte kurz vorher die Führung übernommen. Doch kurz vor Ende der 167 Runden kamen die Verfolger sehr schnell näher und es wurde die letzten Runden noch mal eng.

Besonders Mühle hatte alle Hände voll zu tun, sich gegen Philipp Hildebrandt durchzusetzen. Mühle nach dem Rennen: „Also Echt Jungs... Viel kann ich nicht mehr sagen, aber dieses Finish war echt das geilste in meiner gesamten Laufbahn. Zwar hat es zum Sieg nicht ganz gereicht, aber das Rennen wird mir ewig in Erinnerung bleiben.“

Sowohl vor als auch nach dem Rennen gab es genug Gesprächsstoff. Im Practice beklagten sich fast alle Fahrer über ihre schlechte Quality der Internetverbindung. Später stürzte der Server komplett ab.



Mühle siegt mit 80 Strafpunkten

Dank der schnellen Arbeit der Admins, wurde das Problem behoben und es konnten noch die zwei DOM-Rennen stattfinden, allerdings mit 10 % verkürzter Renndauer.

Ein paar Tage danach sah es nach dem perfekten Skandal aus. Ex-Bereichsleiter Andree Neumann gab seinen Rücktritt bekannt, da er den Verdacht hat, dass einige ReKo-Mitglieder mit Absicht falschten. Die Sache wurde nicht aufgeklärt, so bleibt es weiter ein Gerücht. A. Neumann sein Rücktritt blieb aber bestehen – schade.

Kein Big One in Talladega?

Das achte Saisonrennen war zugleich auch das zweite Superspeedway-Rennen. Nach dem katastrophalen Auftakt in Daytona (13 Yellows), sollte nun in Talladega alles besser werden.

Wie schon in der Vorwoche in Texas, kam auch in Talladega kein einziges Mal die Sonne zum Vorschein. Stattdessen hatten die Fahrer wieder mit sehr starkem Wind zu kämpfen. 23 mph (37 km/h) aus Süden gaben mächtig Rückenwind aus Kurve zwei heraus auf die Gegengerade.

Die Qualifikation entschied Volker Hackmann deutlich für sich. Zeitgleich dahinter Kay Mühle und Christian Homrighausen.

In den ersten acht Rennen waren es bisher immer die gleichen, die sich um den ersten Platz stritten. Nach diesen acht Rennen steht es 5:3 für Hackmann gegen Mühle.

Das Rennen begann gut, in der ersten Rennhälfte gab es nur zwei Unterbrechungen. Nach der ersten Caution in Runde neun, folgte eine 41 Runden lange Grünphase. Boxenstopps unter grün waren angesagt und damit auch das Anbremsen für die Boxeneinfahrt, was bei einigen Fahrern schon vor dem Rennen zu Schweißausbrüchen führte. Dabei kam es auch zu einem Unfall, für den Mühle, nach Protest, seine ersten 40 Strafpunkte erhielt.

Nach den Stopps übernahm Marco von Frieling die Führung und war die längste Zeit an der Spitze. Am Ende waren es 41 Führungsrunden, die ihm die fünf Extrapunkte einbrachten. In der 104. Runde dann der entscheidende Angriff von Mühle auf von Frieling. Die Führung konnte ihm niemand mehr streitig machen und so gewann er sein drittes Rennen. Dahinter platzierten sich Hackmann und Florian Kirchofer, der trotz seiner bisher besten DOM1-Leistung wieder in die zweite Division zurück muss.

Nach den ersten acht Rennen, führt Volker Hackmann wieder die Tabelle an, mit einem Vorsprung von 53 Punkten vor seinem Teamkollegen Andreas Wilke. Dahinter Kay Mühle (-131 Punkte) vor Conrad Wegener (-148 Punkte) und Matthias Bayer (-171 Punkte).

Insgesamt gab es fünf verschiedene Gewinner, aber nur zwei verschiedene Polesitter. Die erste Division löste in den ersten acht Rennen 78 Yellowflags aus, was 320 Runden unter gelber Flagge bedeutet.

Nach Talladega dem größten Oval, geht es am 16. März ins kleinste Oval, dem Martinsville Speedway.

Conrad Wegener

**Am 3. Mittwoch im Monat
erscheint er wieder...
Der Rückspiegel
Pflicht für VR-Mitglieder**

Hildebrandts zweiter Sieg!

30 Yellows nach 3 Rennen

Nach Daytona und Las Vegas trafen sich 24 Open-Fahrer in Darlington, was zum ersten Mal unter der 30-Fahrer-Marke lag. Ein gutes



Hildebrandt (l.) siegt trotz Rundenrückstand zur Rennmitte

oder ein schlechtes Zeichen? Für Darlington sicher von Vorteil, denn diese Strecke ist extrem eng und bietet nur wenig Überholmöglichkeiten. Und das es noch nicht ganz „miteinander“ klappt, zeigen die 20 Yellows in den ersten zwei Rennen.

Die Qualifikation entschied zum dritten Mal hintereinander Martin Thiemt für sich und bildete zusammen mit Conrad Wegener die erste Reihe. Dahinter reihten sich Philipp Hildebrandt und Matthias Bayer, sowie Florian Kirchhofer und Uli Prüfer ein.

Im Rennen erwarteten die Fahrer 184 Runden. Das es manchmal aber schon nach acht Runden vorbei sein kann, durfte Helge Gravemeyer durch Klaus Haider erfahren. Er musste mit einem Totalschaden, nach einem Abschuss in Kurve eins, verärgert aufgeben: „Nee, Atta-

cke in der achten Runde, in Darlington, sehr sinnvoll. Reifen brauchen ja nur 20 Runden halten. Na ja, Frust hat sich schon gelegt. Bin ja auch kein Weisenknabe in Daytona gewesen. Tut mir nur Leid für Claudio. Teamkollegen leben in meiner Nähe gefährlich.“

Auch danach ging es eher schleppend voran. Nach weiteren fünf Yellowflags, gab es zur Hälfte des Rennens den längsten Grünstint. Diesen führte erst Wegener mit 25 Runden an, ehe er von Thiemt überholt wurde, der sich nach einer Strafe wieder ganz nach vorne kämpfte. Leider waren zu diesem Zeitpunkt schon zehn Fahrer ausgeschieden, aber trotzdem gab es



Kirchhofer in Darlington nicht immer mit fairen Mitteln

noch vier Unterbrechungen. Die zehnte und somit letzte Caution wurde in der 165. Runde ausgelöst. Bei noch 18 zu fahrenden Runden entschied sich Leader Thiemt für einen

letzten Boxenstop, ein Fehler wie sich später herausstellte. Aber auch Wegener begann vor dieser letzten Yellowflag einen Fehler und ließ Hildebrandt kampfflos passieren, der nun die Führung übernahm.



Beim letzten Restart gaben die Fahrer noch einmal alles. Manchmal auch ein bisschen zu viel. Nach zwei Wallrides konnte Thiemt am Ende nicht mehr viel machen und wurde „nur“ vierter. An der Spitze wurde es dagegen noch mal interessant. Nachdem Wegener zwischenzeitlich über eine Sekunde hinter Hildebrandt lag, waren es in den letzten drei Runden nur noch wenige Zehntel. Doch es ergab sich keine Überholmöglichkeit mehr und Hildebrandt gewann 0,091 Sekunden vor Wegener. Mit über vier Sekunden platzierte sich Kirchhofer auf dem dritten Platz, kassierte aber noch 50 Strafpunkte für ein sehr übereifriges Überholmanöver. Dahinter kamen Thiemt, Bayer, Andreas Kröger, Wolfgang Kogler, Carsten Scheid, Hellmut Benesch und Peter Gess ins Ziel. In der Fahrerwertung führt Hildebrandt nach dem dritten Rennen mit einem kleinen 50-Punkte-Polster. Doch dahinter wird es eng. Zwischen dem zweiten Bayer und dem vierten Thiemt liegen nur acht Punkte.

Aus Darlington Conrad Wegener

Spannendes aus Texas

Viertes Saisonrennen der Open Series

Am ersten März fand in Texas der vierte Saisonlauf der Open statt. Zu dem texanischen Rodeo fanden sich insgesamt dreiund-zwanzig Fahrer ein, womit die hohe Teilnahmequote der ersten beiden Rennen erneut nicht erreicht wurde.



Krakau kollidiert mit Gravemeyer

Der Qualität tat dies aber keinen Abbruch, sondern wirkte sich sogar eher positiv auf das Renngeschehen aus. Neben langen Grünstints gab es nur wenige, wenn auch immer noch zu viele, Rennunterbrechungen.

Die Pole sicherte sich Martin Thiemt vor Conrad Wegener und Phillip Hildebrandt. Der Großteil des Feldes lag dabei im Bereich von einer halben Sekunde, was ein interessantes Rennen dank eines homogenen Feldes versprach. Und so kam es dann auch. Dabei begann das Rennen mit einigen Schwierigkeiten und gewann erst langsam an Fahrt. Auf die ersten sechzig Runden fielen allein vier der sieben Unterbrechungsphasen. Doch ab der Hälfte des Rennens wurden die Zuschauer dann mit einem interessanten Rennen entschädigt.

Dem soll dann auch unser Augenmerk gelten. Beim Restart in Runde 65 sah die Reihenfolge dabei wie folgt aus: Helge Gravemeyer, Martin Thiemt, Conrad Wegener,

Mathias Bayer, Stefan Grieger und Philipp Hildebrandt. Als dann die grüne Flagge geschwenkt wurde hatten besonders Martin Thiemt und Stefan Grieger ihre Mühe damit, einen guten Start hinzulegen. Letztgenannter musste Philipp Hildebrandt und weitere Fahrer passieren lassen. Martin Thiemt konnte seinen zweiten Platz ebenfalls nicht verteidigen und fiel zurück. An die Spitze des Feldes setzte sich Conrad Wegener. Auch Philipp Hildebrandt kämpfte sich im langen Grünstint immer weiter nach vorne und war alsbald auf den dritten Rang empor geklet-

tert. Es bildete sich ein Dreiergespann mit den Fahrern Conrad Wegener, Philipp Hildebrandt und Mathias Bayer.

Unauffällig verfolgte Patrik Krakau das Trio. Jener kollidierte in Runde 111 jedoch mit Helge Gravemeyer und beide sorgten somit für eine Pause der grünen Phase. Gravemeyer konnte während jener langen Grünphase die Geschwindigkeiten der Spitzengruppe nicht halten und fiel zwischenzeitlich gar auf Platz acht zurück. Die Auszeit nutzte die Spitzengruppe nun, um sich und ihr Gefährt in der Boxengasse ein wenig aufzufrischen.

Dabei verließen die besten drei die Box so, wie sie sie auch befahren haben. Die Reihenfolge lautete nun: Conrad Wegener, Mathias Bayer und Philipp Hildebrandt. Beim anschließenden Restart tauschten Hildebrandt und Bayer allerdings die Positionen. Wegener und Hildebrandt setzten sich nun leicht vom Feld ab, unter anderem mit der Hilfe vom Lapper Thiemt. In Runde 122 kam es dann zu einem erneuten Zwischenfall. Florian Kirchofer übersteuerte ein wenig und Michael Raetz fuhr ihm in sein schlingerndes Stockcar hinein. Eine erneute Gelbphase war das Resultat. Bei den Boxenstopps bewies abermals die Crew von Conrad Wegener gute Arbeit und jener blieb in Führung. Schlechter erging es hingegen Philipp Hildebrandt. Er fiel durch den Boxenstop auf den fünften Rang ab. Die neue Reihenfolge beim Restart lautete demnach: Conrad Wegener, Patrik Krakau, Andreas Kroeger, Mathias Bayer und Philipp Hildebrandt. Es folgte dann eine Grünphase bis zum Ende des Rennens. Wegeners Sieg schien



Vieles wurde in der Box entschieden.

dabei nie in Gefahr und er fuhr diesem somit auch „nach Hause“. Dahinter wurde es noch einmal spannend. Bayer fiel auf vier zurück und Hildebrandt gewann wenige Tausendstel vor Krakau das Duell um den zweiten Platz.

Stefan Grieger

Bitte rechts abbiegen!

GRRL KOM Tour mit den Cup Cars in Daytona RC

Am 20.02.2006 fand der zweite Lauf der GRRL King of Mods Tour 2006 statt. Diesmal waren die Stockcars in Daytona dran. Aber anders als bei den originalen Vorbildern wurde nicht das Oval sondern der Infield Kurs befahren.

Wie schon bei den Lime Rock 150 zeigte Kay Mühle im Vorfeld seine Ambitionen auf den Sieg in Daytona und fuhr bei den offiziellen Trainings die schnellste Zeit. Das konnte er auch am Renntag umsetzen, als er im Qualifying mit 1:45.290 über 2 Sekunden schneller war als Marco Saupe, der Startreihe 1 vervollständigte. Eine knappe Zehntel länger benötigte Andreas Kröger bei seiner schnellen Runde und startete somit von Platz 3. Roland Rauch, der immer zum Kreis der Favoriten zu zählen ist, musste die Erfahrung machen, dass 90% Tape dann doch zu viel ist, und wie schon in Lime Rock Park von hinten starten.

Dreh- und Angelpunkt bei diesem Rennen sollte der Spritverbrauch werden. Viele Fahrer bleiben mit leeren Tanks liegen und mussten den Tow Truck bemühen. Selbst Mühle, der erwartungsgemäß die Pace machte und sich schnell vom Feld absetzte, kam am Ende seines ersten Stints in Verbrauchsprobleme und erreichte nur knapp seine Box.

Etwas weniger Glück hatte da Rauch bei seiner Aufholjagd vom

Ende des Feldes. Zwar kam er schnell nach vorne und auch in Schlagdistanz zu Mühle, allerdings hingte er auf Platz 2 liegend eine Runde zu viel an und musste sich mit leeren Tank an die Box schleppen lassen. Damit nahm sich Rauch die Chance, noch um den Sieg zu fahren.

Besser machte es da Mike Kadlcak. Wie Rauch musste auch er von hinten starten. Allerdings hatte Kadlcak seine Benzinuhr genauer im Auge und konnte sich den Abschleppdienst sparen. Als Mühle dann auch noch ein paar Verbremser einbaute und dabei auch seinen Wagen beschädigte, konnte er sogar für 7 Runden die Führung übernehmen. Allerdings unterlief auch Kadlcak ein Fehler beim Anbremsen von T1, so dass Mühle wieder durchschlüpfen konnte. Fortan gab Mühle die Führung nicht mehr ab und fuhr somit den Sieg vor Kadlcak nach Hause.

Rauch musste sich nach seiner Rolleinlage von hinten wieder nach vorne fahren und legte so ab Rennmitte 56er Runden am Stück hin. So gelang es ihm sich an Klaus Jonke, Robert Kniest und am Ende auch an Andreas Kröger vorbei wieder bis Platz 3 vorzuarbeiten. Hier wäre aufgrund des Fehlers von Mühle sogar Platz 1 drin gewesen.

Richtig Pech hatte Saupe bei seinem Rennen. Nach dem auch er bei

seinem ersten Stint zu viele Runden drehte und dabei viele Plätze verlor, verabschiedete sich in Runde 16 sein 4. Gang. Bei dem hohen Anteil von Vollgaspassagen ist das der absolute K.O.. Dennoch gelang es Saupe, Platz 7 zu retten. Vor ihm landeten die ohne größere Probleme fahrenden Kröger, Kniest und Jonke.

Einen kleinen Rekord stellte Florian Kirchhofer auf. Er schaffte es tatsächlich, 4-mal die Schikane auf der Backstraight zu verpassen. Er erhielt dafür 4 Stop&Go Strafen für Abkürzen. Da fiel die Durchfahrtsstrafe für Speeding in den Pits auch nicht mehr ins Gewicht.

In der Gesamtwertung liegen die ersten drei Fahrer noch eng zusammen, wobei Mühle schon einen kleinen Vorsprung hat.

1	Kay Mühle	432
2	Roland Rauch	392
3	Mike Kadlcak	374
4	Marco Saupe	336
5	Andreas Kröger	312

Als nächstes werden bei der King of Mods Tour die Trucks zum Einsatz kommen. Gefahren wird dabei am 20.03. in Laguna Seca bei den Corkscrew 150. Alle Informationen dazu gibt es auf der GRRL Portal Seite. Im GRRL Forum findet man die Entry List, um sich für das Event anzumelden.

Gil Ritter



GRRRL
GERMAN ROAD RACING LEAGUE



GRRRL King of Mods Tour 2006

The Corkscrew 150

Monterey Truck Challenge

Mazda Raceway Laguna Seca

March 20, 2006
150 miles,
67 laps

design by Lemi ©2006



Aufgalopp in Brünn

VR Porsche Cup Grid 1

Rennen 1:

Der heiß ersehnte Saisonauftakt des VR- Porsche - Cups 2006 fand in Brünn / Tschechien statt. In Grid 1 konnte sich Philipp Hildebrandt vor Tobias Schlemo und Andreas Gaida die Superpole sichern. Viertschnellster wurde Robin Fietz vor Markus Jirak.

Schlemo musste zwar zu Hildebrandt abreißen lassen konnte aber seinen Vorsprung auf Gaida weiter ausbauen. Inzwischen hatte sich Frömel nach seinem Ausritt in Runde 2 wieder auf Platz 10 vorgekämpft. Tragik in der letzten Runde: Schlottbohm verlor seinen bis dahin tapfer verteidigten Platz 7 an Steffen Menz. Andreas Wilke

Platzierungen: 1. Hildebrandt, 2. Schlemo, 3. Gaida.

Rennen 2:

Bei trockenem und mittlerweile sonnigem Wetter startete das 2. Rennen des Tages in umgedrehter Reihenfolge der ersten 10 aus Lauf 1. Auf Platz 1 Frömel vor Schlottbohm und Wilke. Nach dem Start fielen Hildebrandt und Gaida in Kurve 1 ans Ende des Feldes zurück. Einen guten Start erwischte Happ der sich hinter Frömel und vor Schlottbohm auf Position 2 einsortierte. Hier sollte sich bis zum Rennende nichts mehr ändern. Dahinter wurde allerdings hart um jede Platzierung gekämpft. Menz, Schlemo, Fietz, D. Hyna und Wilke stritten um Platz 5. Sieger waren Fietz und Schlemo. Beide konnten die Lücke zum viert platzierten Rauch schließen, der ließ sich aber bis zum Rennende nicht zu einem entscheidenden Fehler hinreißen. Auch Jirak, im ersten Rennen vorzeitig ausgeschieden, zeigte im 2. Rennen eine gute Vorstellung und konnte bis Position 9 vorfahren. Der Zieleinlauf des 2. Rennens: 1. Frömel, 2. Happ, 3. Schlottbohm. Den Tagessieg konnte Happ für sich verbuchen.

Alex Link



Porsche-Cup Grid 1, 1. Rennen in Brünn:

Philipp Hildebrandt (rechts) setzt zum entscheidenden Überholmanöver gegen Tobias Schlemo an. Im weiteren Rennverlauf konnte Hildebrandt seinen Vorsprung ausbauen und einen sicheren Sieg einfahren.

Bei trockenem aber bewölktem Rennwetter erwischte Schlemo den besten Start und setzte sich vor Hildebrandt. Das Feld ging diszipliniert in die erste Runde. Pech hatte Jirak, der in Kurve 3 aufgrund eines Zweikampfes mit Jochen Frömel durch den Kies musste und auf Position 17 wieder das Rennen aufnahm. Hinter Schlemo und Hildebrandt formierten sich Gaida, Fietz und Frömel.

In Runde 2 endete für Frömel ein Angriff auf Fietz ebenfalls im Kiesbett. An der Spitze setzten sich Schlemo und Hildebrandt von Gaida und Fietz ab. Mit etwas Abstand folgten Olli Happ, Roland Rauch und Tobias Schlottbohm. In der 5. Runde hatte sich Hildebrandt ausgangs Kurve 1 dicht an Schlemos Heck herangefahren und nutzte die Breite der Rennstrecke, um in Kurve 3 an Position 1 zu gehen. Sofort konnte er einen Vorsprung herausfahren.

schlüpfte ebenfalls durch und sicherte sich Position 8. Das erste Rennen endete mit den



Porsche-Cup Grid 1, 2. Rennen in Brünn:

Jochen Frömel dominierte zusammen mit Olli Happ und Tobias Schlottbohm. Alle drei konnten vom Start weg ihre Positionen bis zur Zieldurchfahrt behaupten.

Spannende Duelle in Brno

VR Porsche Cup Grid 2

Am 15.02.2006 war es endlich soweit und der VR Porsche Cup startete in die 2. Saison. Dabei gab es viele Änderungen, wobei die Einteilung der Grids wohl die gravierendste ist. Diese erfolgt ja leistungsbezogen als Ergebnis der Vorqualifikation.

Schnell wurde klar, dass sowohl die Leistungsdichte als auch das Leistungsniveau im Porsche Cup unheimlich hoch sind. So reichten die guten 2:08.699 von Florian Waschkowski schon nicht mehr für einen Platz im ersten Grid. Waschkowski führte somit Grid 2 an. Ebenfalls mit 08er Zeiten meldeten sich in der Vorqualifikation noch Sacha LeStrange, Heinz Bühner, Christian Ulrich und der aus dem Porsche Junior Cup aufgerückte Karsten Deschler in der Zeitenliste.

Im Qualifying zum ersten Lauf zeigte LeStrange dann aber, dass er eigentlich in das erste Grid gehört und fuhr mit einer 2:07.529 als Einziger eine Zeit unterhalb der 8er Schallmauer. Ein halbe Sekunde länger für seine Runde brauchte Waschkowski. Ulrich wurde Dritter, konnte diese Leistung aber in der Super Pole nicht ganz wiederholen. Dafür konnte sich der PJC Fahrer Deschler in Szene setzen und sich für die Startaufstellung zwischen LeStrange und Waschkowski schieben, die ihre Leistung aus Q1 jeweils bestätigten.

LeStrange konnte seine gute Startposition allerdings nicht in einen Sieg umwandeln. Zwar führte er das Feld vom Start weg an, aber sein Motor quittierte nach ca. 20 Mi-

nuten bei 13 Sekunden Vorsprung den Dienst. Fast noch schlimmer erwischte es den von 2 startenden Deschler. Auch hier griff die Technik in den Rennverlauf ein und Deschlers Rennen war bereits nach Runde 1 vorbei.

So war der Weg frei für Ulrich und dessen Sieg in Lauf 1, denn der eigentlich in der Startaufstellung vor ihm liegende Waschkowski verschlief diesen gründlich und fiel auf 6 zurück. Waschkowski und der direkt hinter ihm liegende Bühner profitierten dann aber von den Ausrutschern der von ihnen fahrenden Kollegen und konnten sich so auf die Plätze 2 und 3 schieben. Ulrich

Köhler hingegen musste mit Waschkowski und Ulrich nur die beiden Spitzenreiter des ersten Rennens passieren lassen und konnte sich so Platz 3 sichern.

Waschkowski und Ulrich kamen glänzend ins Rennen. Beide konnten am Start viele Plätze gut machen. So lag Waschkowski nach der ersten Runde bereits auf P5 und Ulrich sogar auf P4. Beide lieferten sich einen harten Kampf, beim dem Waschkowski nie mehr als 1 Sekunde abreißen ließ. In der 11. Runde kam dann Waschkowskis Chance. Er kam gut aus T1 und konnte sich vor T2 neben Ulrich setzen und so seinen Platz übernehmen. Allerdings ließ dieser dann aber Waschkowski das Rennen nicht gemütlich nach Hause fahren, sondern machte seinerseits Druck, dem Waschkowski aber bis zur Ziellinie stand hielt. So kamen beide jeweils einmal auf Platz 1 und 2 ins Ziel, verlassen also Brno mit gleich vielen Punkten. Die Top 5 wurden durch Peter Kubin und LeStrange vervollständigt. Dabei leistete sich Kubin noch einen ziemlichen Ausrutscher, der ihn zurückwarf und in dessen



Dönnicke und Udo Katheder fahren ihrerseits ebenfalls solide Rennen und komplettierten die Top 5.

Wie gewohnt gingen die ersten 10 von Rennen 1 in umgekehrter Reihenfolge in den 2. Lauf. So standen Jo Lueg und Arnulf Köhler in der ersten Reihe. Allerdings brachte diese Position nur Köhler Glück. Lueg hatte früh Kontakt mit seinen Kollegen und fiel zurück. Am Ende kam für ihn immerhin noch Platz 6 heraus.

Folge er eine kleine Aufholjagd starten musste.

Für Waschkowski und Ulrich aber auch für LeStrange, der sicher in Brno unter Wert geschlagen wurde, ist nach dieser Leistung die Zielrichtung klar. Die Vorqualifikation für das nächste Rennen muss so gut laufen, dass sie ins Grid 1 kommen, denn nur da gibt es die dicken Punkte. Das Potential ist auf jeden Fall da.

Gil Ritter

Porsche Cup Brünn:

Grid 1: Rennen 1

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Philipp Hildebrandt	15	32:08.670
2	Tobias Schlemo	15	0:09.861
3	Andreas Gaida	15	0:14.682
4	Robin Fietz	15	0:15.664
5	Olli Happ	15	0:25.222
6	Roland Rauch	15	0:30.724
7	Steffen Menz	15	0:37.605
8	Andreas Wilke	15	0:40.135
9	Tobias Schlottbohm	15	0:40.383
10	Jochen Froemel	15	0:40.564
11	Dominic Hyna	15	0:53.830
12	Robert Hyna	15	0:55.261
13	René Cremer	15	0:55.841
14	Marco Wust	15	1:00.528
15	Alf Kahlert	15	1:01.960
16	Bjoern Fietz	15	1:09.360
17	Uwe Kriebel	15	1:17.268
18	Ulf Truschkat	15	1:25.926
19	Thomas Althaus	15	1:37.536
20	Chergo Zelfo	15	1:45.772
21	Michael Wollenschein	10	-5L
22	Sascha Moenig	6	-9L
23	Marcus Jirak	6	-9L

Rennen 2

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Jochen Froemel	15	32:17.861
2	Olli Happ	15	0:00.557
3	Tobias Schlottbohm	15	0:10.718
4	Roland Rauch	15	0:14.861
5	Robin Fietz	15	0:15.089
6	Tobias Schlemo	15	0:15.620
7	Steffen Menz	15	0:20.026
8	Andreas Wilke	15	0:22.200
9	Marcus Jirak	15	0:24.412
10	Dominic Hyna	15	0:30.165
11	Philipp Hildebrandt	15	0:38.348
12	Gabriel Fuerstner	15	0:39.854
13	Martin Bals	15	0:46.429
14	Andreas Gaida	15	0:47.806
15	Uwe Kriebel	15	0:50.123
16	René Cremer	15	0:50.892
17	Markus Jung	15	0:56.298
18	Sascha Moenig	15	0:59.560
19	Chergo Zelfo	15	1:00.304
20	Michael Wollenschein	15	1:16.434
21	Thomas Althaus	15	1:17.439
22	Marco Wust	15	1:18.432
23	Bjoern Fietz	15	2:08.281
24	Robert Hyna	14	-1L
25	Alf Kahlert	12	-3L
26	Ulf Truschkat	7	-8L

Grid 1: Rennen 1

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Christian Ulrich	14	30:39.419
2	Florian Waschkowski	14	0:00.279
3	Heinz Buehrer	14	0:05.711
4	Ulrich Doennicke	14	0:06.335
5	Udo Katheder	14	0:26.754
6	Axel Dorner	14	0:31.326
7	Andreas Uehlein	14	0:31.754
8	Joachim Gallert	14	0:37.491
9	Arnulf Koehler	14	0:40.487
10	Jo Lueg	14	0:44.051
11	Ole Alester	14	0:44.172
12	Frank Zanker	14	0:51.153
13	Gil Ritter	14	0:57.658
14	Andreas Zeyen	14	1:03.657
15	Peter Kubin	14	1:05.227
16	Uli Meyer	14	1:17.343
17	Dirk Wilke	14	1:23.834
18	Mark Jung	14	1:32.491
19	Dirk Wenzel	14	2:43.778
20	Juergen Nobbers	11	-3L
21	Sacha LeStrange	9	-5L
22	Ralf Klein	7	-7L
23	Roland Biesinger	4	-10L
24	Karsten Deschler	1	-13L

Rennen 2

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Florian Waschkowski	14	30:38.832
2	Christian Ulrich	14	0:19.423
3	Arnulf Koehler	14	0:20.123
4	Peter Kubin	14	0:24.948
5	Sacha LeStrange	14	0:34.384
6	Jo Lueg	14	0:38.917
7	Andreas Uehlein	14	0:43.539
8	Axel Dorner	14	0:47.502
9	Gil Ritter	14	0:52.362
10	Joachim Gallert	14	0:53.166
11	Frank Zanker	14	0:59.285
12	Dirk Wilke	14	1:03.427
13	Juergen Nobbers	14	1:14.982
14	Dirk Wenzel	14	1:15.108
15	Mark Jung	14	1:29.632
16	Karsten Deschler	14	1:30.326
17	Ulrich Doennicke	13	-1L
18	Ole Alester	11	-3L
19	Ralf Klein	11	-3L
20	Heinz Buehrer	8	-6L
21	Andreas Zeyen	8	-6L
22	Roland Biesinger	6	-8L
23	Udo Katheder	5	-9L
24	Uli Meyer	4	-10L

Ersatzrennen in Mugello

VR Porsche Cup Grid 1

Mugello 1:

Der 2. Lauf des VR Porsche Cup 2006 wurde spontan nach Mugello verlegt, nachdem man sich in Assen über den Winter im Streckenlayout vertan hatte.

Bereits im pre-quali wurde mit schnellen Zeiten geprotzt, jedoch machten die Fahrer im echten Qualifying schnell klar, dass die pre-quali Zeiten nur zum warm werden gedacht waren. Mit 1:55,8 konnte sich Robin Fietz im pre-quali auf Platz 1 behaupten, im Top-10-Qualifying zu Lauf 1 jedoch war es dann Dienstags-Meister Joschi Frömel, der sich knapp die Pole sicherte.

Im Warmup zum ersten Lauf hatte es in Strömen geregnet. Die Strecke war demzufolge zum Rennstart noch ziemlich feucht, es war jedoch kein weiterer Regen angesagt. Frömel konnte vom Start weg die erste Position behaupten, auf Platz 2 lag zu Rennbeginn

Philipp Hildebrandt, der im Quali nur knapp hinter Frömel landete aber einen schlechten Start erwischte. Hinter Hildebrandt folgte Marcus Jirak und bis turn 1 noch Robin Fietz, der aber den Ausgang der ersten Kurve mit einem Dreher abschloss. Frömel, Hildebrandt und Jirak wurden gefolgt von Michael Wollenschein, Roland Rauch und Olli Happ.

Während die Startphase in der Spitzengruppe im Großen und Ganzen sauber ablief, gab es im Mittelfeld einige Rempereien und Dreher. Dabei kollidierten Robert Hyna und Ulf Truschkat schon vor Turn 1, vor Turn 2 dann schubste Björn Fietz das Heck von Andreas Gaida an. Alle vier landeten im Kies und nahmen am Ende von Runde 1 die letzten Positionen ein.

An der Spitze gab es derweil einen erbitterten Kampf zwischen Frömel und Hildebrandt auf 1 und 2. Der Zweitplatzierte schien überall außer auf der langen Geraden schneller zu

sein, doch kam er nicht so leicht vorbei. Jirak auf 3 musste nach einigen Runden etwas abreißen lassen, ihm folgten mit leichtem Abstand zueinander Happ, Rauch und Wilke. Nach seinem Ausrutscher zu Beginn war Robin Fietz wieder im Mittelfeld angekommen, wo er in engen Zweikämpfen nicht davor zurück schreckte, Feindkontakt aufzunehmen. Uwe Kriebel schickte er im Kampf um Platz 13 ins Kies, dieser verlor bei der Aktion 8 Positionen. Kontakt gab es in Runde 10 aber auch in der Spitzengruppe. Hildebrandt konnte sich, nachdem er vergeblich für mehrere Runden an Frömels Stoßstange geklebt hatte, in Turn 1 außen neben den Führenden setzen. Dabei kam es zu einer Berührung der beiden, die für Hildebrandt in einem Dreher und in der Folge im Kies endete.

Jirak hatte durch den Kampf der Führenden wieder aufgeschlossen und übernahm Position 2 vor Happ, Rauch, Wilke und Hildebrandt, der sich vor Fürstner einreihete.



Wollenschein, Steffen Menz und Martin Bals komplettierten die Top-10 nach zwei Dritteln des Rennens. In Runde 13 hatte Jirak einen Ausritt, durch den Olli Happ auf Platz 2 vorkam. Zwischen Rauch, Wilke und Hildebrandt auf den Plätzen 4 - 6 ging es in den letzten Runden heiß her, auch hier holte sich Hildebrandt noch ein paar fremde Lackspuren an seinem eher dezent lackierten Porsche.

Im vorderen Mittelfeld gab es auch Positionswechsel. Wollenschein konnte in Runde 11 an Gabriel Fürstner vorbei gehen. Fürstner hätte sich beinahe in der letzten Runde noch einem Duell mit Menz stellen müssen, doch diesem unterlief ein Fehler, so dass Fürstner in Ruhe auf 8 ins Ziel fuhr. Platz 10 holte sich nach seiner Aufholjagd Robin Fietz. Besonders bitter traf es Markus Jung, den auf Platz 12 liegend zu Beginn der letzten Runde noch ein Motorschaden ereilte.

Mugello 2:

Das Wetter hatte sich zum 2. Lauf beruhigt, es war wieder warm und trocken.

Den Start zu Lauf 2 konnte Robin Fietz von der Pole für sich entscheiden. Gefolgt wurde er von Hildebrandt, Menz und Wollenschein. Dahinter folgten aber schon die Führenden des ersten Laufs:

Happ, Frömel und Jirak. Insgesamt verlief der Start sauber, das Feld kam gut durch die erste Runde. Am Ende von Runde 1 ging es jedoch schon los. Jirak verbremste sich, weil er mit einem Rad leicht auf die Wiese kam. Er traf Frömel im Heck und beide rauschten durch den Kies in die Bande. Happ kam nur mit Glück heile aus der Sache raus.

An der Spitze lief dagegen alles sauber, Fietz führte gefolgt von Hildebrandt und Rauch, die in Runde 5 für einige Zeit Positionen tauschten. Den ersten drei Fahrern folgte eine Kampfgruppe um Platz 4 bestehend aus Menz, Wollenschein, Happ und Wilke. Kurz dahinter beharkten sich Dominic Hyna und Andreas Gaida. Zu Beginn von Runde 5 machte Wollenschein das gleiche was bei Jirak kurz zuvor schon nicht gut ankam. Er schob Menz beim Anbremsen auf Turn 1 geradeaus in die Bande. Beide Fahrer fielen weit zurück, aus Sympathie, so schien es, fuhr

Martin Bals auch noch an gleicher Stelle alleine in die Wand. Andy Wilke und Olli Happ waren im Kampf um Platz 4 verblieben, Andreas Gaida konnte Dominic Hyna passieren und Jagd auf die zwei vor ihm liegenden Fahrer machen. Happ schien zu Rennende hin leichte Reifenprobleme zu haben, so konnte sich Wilke an ihm vorbeischieben und ihn sofort distanzieren.

Gaida konnte den Abstand zwar in den letzten Runden verringern, konnte Happ aber nicht mehr gefährden. Eine Gefährdung war dagegen Philipp Hildebrandt. Nachdem er erst wieder vorbei an Rauch auf Platz 2 vorkam, konnte er 3 Runden vor Schluss auch den Führenden Fietz angreifen und die Führung übernehmen.

Im Ziel hatte sich Hildebrandt dann 2 Sekunden auf Fietz auf Platz 2 herausgefahren, Rauch komplettierte als Dritter das Podium. Wilke, Happ und Gaida komplettierten die Top-6.

Als nächstes geht es für die Fahrer in den kalten Norden. Anderstorp ist Austragungsort des dritten Laufs.

Andreas Gaida



Hitzige Duelle in Mugello

VR Porsche Cup Grid 2

Rennen 1:

Bei sonnigem Wetter startete der zweite Saisonlauf des VR-Porsche-Cups in Mugello/Italien. In Grid 2 sicherte sich Alex Link mit 0.004 sek. Vorsprung die Superpole vor Udo Katheder und Alf Kahlert.



Porsche-Cup Grid 2, 1. Rennen in Mugello: Die drei Hauptakteure auf einen Blick: Vorne Sascha Mönig, gefolgt von Alf Kahlert und Florian Waschkowski. In einem spannenden Dreikampf konnte Mönig den Sieg für sich verbuchen.

Im Gegensatz zu Link erwischte dann Sascha Mönig von Position 4 einen guten Start und setzte sich an die Spitze. Bis auf ein Gerangel zwischen Roland Biesinger und Katheder lief der Start sehr diszipliniert ab. Die Spitzengruppe setzte sich zunächst aus Mönig, Biesinger, Kahlert, Link, Andreas Uehlein und Florian Waschkowski zusammen und vom Rest des Feldes ab. Waschkowski überholte zunächst Uehlein. Kahlert profitierte von einem Fehler Biesingers. Dann fielen Biesinger und Link durch Dreher ins Mittelfeld zurück.

Auf Platz 3 nun Waschkowski, dahinter Franz Eder und Uehlein, der Position 4 im weiteren Verlauf des Rennens einnahm. Wenige Runden vor Schluss zeigte Mönig Nerven: In Kurve 1 sorgte sein Verbremser für einen Führungswechsel. Auf Position 3 sortierte er sich wieder ein.

Kurz darauf sorgte eine Remperei zwischen Kahlert und Waschkowski dafür, dass Mönig erneut Anschluss fand und sogar erneut in Führung gehen konnte, die er sich bis zum Schluss nicht mehr nehmen ließ. Das 1. Rennen endete: 1. Mönig, 2. Waschkowski, 3. Kahlert.

Startaufstellung. Dennoch sprachen sich die Fahrer gegen einen Neustart aus. Danach erhitzte ein nervöser Start die Gemüter: Dirk Wenzel und Thorsten Kaul, Kahlert und Waschkowski sowie Jürgen Nobbers und Christian Ulrich, der am Start mit Defekt liegen geblieben war, gerieten aneinander. An der Spitze führte Mönig vor Peter Kubin, Katheder, Ulrich Dönnicke und Uehlein das Feld an. Mönig und Kubin setzten sich rasch ab und Kubin leitete früh ein erfolgreiches Überholmanöver gegen Mönig ein. Katheder fiel durch Fahrfehler ins Mittelfeld zurück und Dönnicke büßt Platz 3 gegen Uehlein ein. Vorne eroberte sich zur Rennmitte erneut Mönig Position 1. Kubin blieb aber in Schlagdistanz. Mittlerweile hatte sich Link, von Platz 17 gestartet, auf Position 3 vorgearbeitet. Runde um Runde kämpfte er sich näher an die beiden Führenden heran. Leider beendete ein Motorschaden zwei Runden vor Schluss die Podestträume. An der Spitze entwickelte sich ein Drama: In der letzten Kurve verbremste sich Mönig und musste Kubin den Sieg überlassen. Knapp hinter Kubin fuhr der routiniert agierende Dönnicke über den Zielstrich. So endete Rennen 2.

Alex Link

Rennen 2:

Für Verwirrung sorgte zunächst die Rennleitung mit einer falschen



Porsche-Cup Grid 2, 2. Rennen in Mugello:

Zweikampf zwischen Alex Link (rechts) und Andreas Uehlein. Link musste nach einem Motorschaden das Rennen vorzeitig beenden, Uehlein belegte Platz 4.

Porsche Cup Mugello:

Grid 1: Rennen 1

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Jochen Froemel	16	31:53.058
2	Olli Happ	16	+ 0:00.492
3	Marcus Jirak	16	+ 0:05.179
4	Roland Rauch	16	+ 0:08.658
5	Andreas Wilke	16	+ 0:08.857
6	Philipp Hildebrandt	16	+ 0:09.062
7	Michael Wollenschein	16	+ 0:19.316
8	Gabriel Fuerstner	16	+ 0:21.475
9	Steffen Menz	16	+ 0:29.715
10	Robin Fietz	16	+ 0:35.206
11	Dominic Hyna	16	+ 0:42.756
12	Andreas Gaida	16	+ 0:45.479
13	Heinz Buehrer	16	+ 0:50.175
14	René Cremer	16	+ 0:52.657
15	Frank Zanker	16	+ 0:55.574
16	Robert Hyna	16	+ 0:56.120
17	Bjoern Fietz	16	+ 0:57.842
18	Uwe Kriebel	16	+ 1:03.487
19	Ulf Truschkat	16	+ 1:04.126
20	Chergo Zelfo	16	+ 1:13.254
21	Karsten Deschler	16	+ 1:44.501
22	Markus Jung	15	-1L
23	Martin Bals	13	-3L
24	Tobias Schlemo		0 -16L

Rennen 2

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Philipp Hildebrandt	16	31:27.252
2	Robin Fietz	16	+ 0:02.058
3	Roland Rauch	16	+ 0:05.982
4	Andreas Wilke	16	+ 0:12.597
5	Olli Happ	16	+ 0:16.509
6	Andreas Gaida	16	+ 0:18.771
7	Dominic Hyna	16	+ 0:24.803
8	Jochen Froemel	16	+ 0:33.275
9	Gabriel Fuerstner	16	+ 0:33.920
10	Ulf Truschkat	16	+ 0:37.779
11	Uwe Kriebel	16	+ 0:43.460
12	Steffen Menz	16	+ 0:46.036
13	Michael Wollenschein	16	+ 0:46.841
14	Heinz Buehrer	16	+ 0:54.363
15	Martin Bals	16	+ 0:59.251
16	Markus Jung	16	+ 1:01.319
17	Bjoern Fietz	16	+ 1:07.161
18	Karsten Deschler	16	+ 1:07.711
19	Tobias Schlemo	16	+ 1:08.176
20	Frank Zanker	16	+ 1:10.343
21	Robert Hyna	16	+ 1:33.530
22	René Cremer	15	-1L
23	Chergo Zelfo	12	-4L
24	Marcus Jirak	4	-12L

Grid 2: Rennen 1

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Sascha Moenig	16	32:07.592
2	Florian Waschkowski	16	+ 0:00.552
3	Alf Kahlert	16	+ 0:00.989
4	Andreas Uehlein	16	+ 0:05.835
5	Franz Eder	16	+ 0:11.045
6	Ulrich Doennicke	16	+ 0:12.092
7	Peter Kubin	16	+ 0:12.633
8	Christian Ulrich	16	+ 0:19.030
9	Axel Dorner	16	+ 0:24.944
10	Udo Katheder	16	+ 0:32.559
11	Jo Lueg	16	+ 0:35.093
12	Dirk Wilke	16	+ 0:43.750
13	Dirk Wenzel	16	+ 0:53.707
14	Arnulf Koehler	16	+ 0:56.383
15	Ralf Klein	16	+ 1:14.604
16	Mark Jung	16	+ 1:15.559
17	Alex Link	16	+ 1:55.271
18	Thomas Althaus	15	-1L
19	Roland Biesinger	15	-1L
20	Uli Meyer	15	-1L
21	Gil Ritter	14	-2L
22	Thorsten Kaul	8	-8L
23	Juergen Nobbers	4	-12L
24	Joachim Gallert	4	-12L
25	Marco Wust	3	-13L

Rennen 2

Pos	Name	Runden	Gesamtzeit
1	Peter Kubin	16	31:59.756
2	Sascha Moenig	16	+ 0:11.042
3	Ulrich Doennicke	16	+ 0:11.608
4	Andreas Uehlein	16	+ 0:17.835
5	Arnulf Koehler	16	+ 0:24.016
6	Marco Wust	16	+ 0:24.591
7	Thomas Althaus	16	+ 0:26.277
8	Franz Eder	16	+ 0:33.490
9	Jo Lueg	16	+ 0:37.559
10	Udo Katheder	16	+ 0:41.672
11	Dirk Wilke	16	+ 0:42.700
12	Thorsten Kaul	16	+ 0:57.286
13	Dirk Wenzel	16	+ 1:23.326
14	Mark Jung	16	+ 1:23.844
15	Roland Biesinger	16	+ 1:34.177
16	Ralf Klein	16	+ 2:15.072
17	Gil Ritter	15	-1L
18	Uli Meyer	15	-1L
19	Alex Link	14	-2L
20	Joachim Gallert	8	-8L
21	Axel Dorner	1	-15L
22	Juergen Nobbers	1	-15L
23	Florian Waschkowski		0 -16L
23	Christian Ulrich		0 -16L
23	Alf Kahlert		0 -16L

Gesamtwertung: die Top 20

Platz		Fahrer	Gewicht	Punkte	Diff	Wins	Top 5	Top 10	
1	-1	Olli Happ	40	378	-	0	4	4	
↑	2	-5	Philipp Hildebrandt	60	371	-7	2	2	3
↑	3	-3	Jochen Froemel	60	368	-10	2	2	4
↑	4	-6	Roland Rauch	10	366	-12	0	3	4
↑	5	-4	Robin Fietz	20	358	-20	0	3	4
↑	6	-10	Andreas Wilke	0	343	-35	0	2	4
↑	7	-9	Andreas Gaida	0	324	-54	0	1	2
↑	8	-8	Steffen Menz	0	318	-60	0	0	3
↑	9	-11	Dominic Hyna	0	310	-68	0	0	2
↑	10	-2	Tobias Schlemo	0	289	-89	0	1	2
↑	11	-13	Uwe Kriebel	0	266	-112	0	0	0
↑	12	-14	Marcus Jirak	10	265	-113	0	1	2
↑	13	-24	Michael Wollenschein	0	261	-117	0	0	1
↑	14	-12	René Cremer	0	253	-125	0	0	0
↑	15	-15	Robert Hyna	0	242	-136	0	0	0
↑	15	-17	Bjoern Fietz	0	242	-136	0	0	0
↑	17	-25	Ulf Truschkat	0	237	-141	0	0	1
↑	18	-32	Gabriel Fuerstner	0	233	-145	1	1	3
↑	19	-17	Chergo Zelfo	0	219	-159	0	0	0
↑	20	-20	Sascha Moenig	0	217	-161	1	2	2

Passend zum nächsten Porsche - Event

Grand Prix von Schweden 1974 in Anderstorp

Depailler schaffte es allerdings in Anderstorp, sein Team in mehrfacher Hinsicht zu verblüffen.

Ken Tyrrell, der kurz vor Beginn des Qualifyings in den Tyrrell Wohnwagen kletterte, traute seinen Augen nicht, als sein Fahrer mit Freunden zu Tisch saß und ein Glas Rotwein in der Hand hielt. Für Uncle Ken, wie ihn Depailler liebevoll nannte, war Alkohol, auch nur in kleinen Mengen, ein Tabu für jeden seiner Formel 1 Fahrer. Also brüllte er auf Depailler los, was ihm einfallen und wie er nun gedenke eine saubere Runde hinzulegen. Depailler, der stets unbekümmerte Franzose,

erwiderte nur, dass alles schon irgendwie gut gehen würde. Diese Argumentation musste Ken Tyrrell öfter von ihm hören und kochte jedes mal vor Wut. Es war kurz vor Trainingsende, Patrick der Kettenraucher war, zog noch schnell an seiner filterlosen Gauloise durch ein eigens dafür vorgesehenes Loch in seinem Sturzhelm, das während der Fahrt durch eine Verschlusskappe versiegelt wurde, und meinte, dass sich nun der Alkohol im Blut soweit abgebaut haben müsse, dass er bedenkenlos fahren könne. 10 Minuten später hatte er Pole Position, die erste und einzige in seiner Formel 1 Laufbahn. Dem gesamten Tyrrell Team blieb vor Staunen

der Mund offen, als Depailler an die Boxen kam. Scheckter, der nun nur noch auf Platz zwei stand war mehr als sauer. Jahre später sollte Depailler Tyrrell erzählen, dass er seither nie mehr wieder etwas Alkoholisches getrunken hätte, bevor er in ein F1 Auto gestiegen sein, denn seine Pole Runde in Anderstorp war für ihn selbst dermaßen furchterregend, dass er so etwas nie wieder erleben wollte. Für 1975 erweiterte Ken Tyrrell den Vertrag seines Fahrers um die zwei Klauseln, striktes Motorrad Fahrverbot, Alkoholverbot an Grand Prix Wochenenden.

by Stefan Schmidt

Neues Spiel, neues Glück!

Premiere des Porsche Junior Cup in Brünn

Und schon beim ersten Rennen trat die Aufstiegsregel in Kraft, Deschler und Wenzel durften im Grid 2 des Porsche Cup antreten. Die 17 anderen Rookies fanden sich bei äußerst wechselhaften Bedingungen in Brünn ein. Im Training gab es noch Regen, im 2. Lauf herrschte bestes Sommerwetter vor. Im ersten Lauf durch einen Motorschaden aus dem Rennen geworfen, machte Schaum im 2. Rennen alles klar.

Lauf 1

Eder hatte sich vor Schaum, Appelt und Rauch die Pole gesichert, in Startreihe 3 stehen die Wagen von Knietzsch und Dethlefs. Doch gleich beim Start verschläft der Polesitter und wird bis auf Platz 8 durchgereicht. Auch Appelt kommt nicht weg und fällt auf 11 zurück. Des einen Leid, des andern Freud: Koch, Diekenbrock und Kaiser profitieren und schieben sich nach vor. Die Reihung nach dem Start: Schaum auf 1, Knietzsch auf 2, Koch auf 3. Rauch, Kaiser und Diekenbrock auf den Plätzen 4-6.

Schon in den ersten Runden können sich 2 Duos vom Feld absetzen. Vorne Schaum-Knietzsch, Koch-Rauch mit einem kleinen Abstand. Rauch drückt bei Koch mächtig an, der Gulf Porsche scheint schneller gehen zu können. Kaiser fährt alleine auf 5 und hinter Diekenbrock zieht sich die Perlenkette bis zu Platz 14 hinunter. Und noch bevor das Feld das erste Mal über die Linie geht, der erste Abschied. Koch verbremst sich in der Zielschikane, Rauch fährt innen daneben, kann seine Linie auch nicht halten und schubst Koch in den Kies. Koch hat Glück, er schlägt nirgends an und kann sofort wieder auf die Strecke zurück, er wird nur von seinem Teamkollegen Kaiser überholt.

In Runde 2 produziert Knietzsch, an 2. Stelle liegend, einen Dreher. Eine Kurve später gleich noch mal, diesmal steht er so ungünstig, dass er fast das ganze Feld passieren lassen muss, bis er auf Platz 13 ins

Rennen zurück findet. Somit rücken alle Wagen um einen Platz auf, Polesitter Eder nun auf Platz 6, vor ihm Diekenbrock. Diesem fährt er ein paar Kurven später fast ins Heck und Eder muss den 6. Platz an Dethlefs abgeben. Eine Runde später kann sich Eder in Kurve 1 mit einer ganz engen Aktion wieder vorbeischieben.

nun Koch, Diekenbrock und Graf. Noch immer macht Eder anständig Druck auf Kaiser, die Fahrer tauschen bereits des öfteren Lack aus und in Runde 11 kann Eder sich nach einem zuvor missglückten Versuch nun doch an Kaiser vorbeibremsten, Platz 2 für ihn. Ebenfalls in dieser Runde dreht sich Graf und Dethlefs erbt den 6. Platz.

Sieger in Lauf 1: Manuel Rauch auf Gulf Porsche #969



Zu diesem Zeitpunkt ist das Rennen für Kopp schon gelaufen. An 11. Stelle liegend, geht ihm der Motor hoch. Gleich dahinter ist auch für Knietzsch Schluss - ebenfalls Motorschaden.

In Runde 7 bremst sich Eder an Diekenbrock sauber vorbei und übernimmt Platz 5. Eder gibt nun mächtig Stoff und schon eine Runde später kann er Koch den 4. Platz abnehmen. Porsche #935 stürmt weiter vor, an Kaiser geht's aber nicht so schnell vorbei.

In Runde 10 dann Katastrophe beim Führenden Schaum, seine Crew hat wohl zuviel Tape verwendet, der Porsche Motor haucht sein Leben auf der Zielgeraden aus. Somit übernimmt Rauch die Führung, Kaiser geht auf Platz 2, Eder auf Platz 3 vor. Die Ränge 4-6 belegen

In Runde 13 dann der letzte Positionswechsel: Koch verliert seinen angeschlagenen Porsche in einer Kurve, Diekenbrock überholt sofort. Nach einem weiteren Verbremser geht auch Dethlefs in der Zielschikane durch, Koch somit nur mehr auf Platz 6.

Und so geht's dann auch über die Linie: Rauch auf Platz 1, Eder auf Platz 2, Kaiser auf Platz 3. Die Ränge 4-6 belegen Diekenbrock, Dethlefs und Koch.

Lauf 2

Schaum brennt nach seinem Motorpatzer auf Revanche, trotzdem muss er sich im Qualify Eder und Rauch geschlagen geben. Neben ihm steht Knietzsch, in der Reihe dahinter Dethlefs und Appelt.

Schaum erwischt einen guten Start und kann noch vor Kurve 1 an Eder vorbeigehen. Sensationell startet Bruder, er geht in Kurve 1 bis auf 3 vor, direkt hinter Eder. Rauch auf Platz 4 schon bedrängt von Kaiser und Knietzsch. Appelt und Dethlefs verschlafen etwas und fallen auf die Plätze 8 und 9 zurück.



Schwarzer Tag für Franz Eder

Bruder kann sich nicht lange über seinen 3. Platz freuen, noch in Runde 1 geht Rauch an ihm vorbei. Knietzsch probiert selbiges, muss aber hinten bleiben. Rauch somit auf 3, Bruder auf 4. Rauch macht

auch gleich weiter Boden gut und hängt hinter Eder.

In Runde 4 will Dethlefs an Kaiser vorbei. Er bremst sich innen daneben, Kaiser biegt ein und wird von Dethlefs umgedreht. Kaiser muss einige Wagen passieren lassen und kommt erst als 13. wieder auf die Strecke zurück.

In Runde 5 hetzt Rauch Eder in einen Verbremser und kann dadurch Platz 2 übernehmen. Am Ende der Runde werden Knietzsch und Appelt wegen nicht abgessener Strafen disqualifiziert. Beide beteuern ihre Unschuld und schieben den schwarzen Peter der Boxencrew zu, die Arbeiten am Auto durchführten, obwohl eine Stop and Go anstand. Durch den Ausfall von Knietzsch rückt Koch auf Platz 6 vor.

In Runde 11 schlägt dann plötzlich auf Höhe der Boxengasse ein Porsche in die Leitplanken ein. Der Wagen von dem an 3. Stelle liegenden Eder hat danach nur noch

Schrottwert. Es wird ein technischer Defekt an der Lenkung vermutet. Somit rücken alle Fahrer um einen Platz nach.

Und so geht das Feld über die Ziellinie: Schaum nun dort, wo er schon in Lauf 1 gerne gewesen wäre – Platz 1. Rauch mit der größten Punkteausbeute auf Platz 2. Bruder kommt auf 3 ins Ziel. Die Plätze 4-6 belegen Dethlefs (der von der ReKo eine Verwarnung bekommt), Koch und Reumel.

Stimmen zu Rennen

Marcus Schaum: Da teste ich 45 Minuten Renndistanzen und doch platzt mir auf P1 liegend der Motor, der Porsche mag mich nicht. Gott sei Dank gab's noch einen 2. Lauf.

Manuel Rauch: Zuerst Platz 1 und dann Platz 2. Ein echt schöner Auftakt.

Markus Kaiser: Das erste Rennen lief super, Platz 3 ohne Probleme. Zum 2. Rennen erspare ich mir den Kommentar.

Marc Dethlefs: Also dass die Karambolage nun ganz auf meine Kappe geht, kann ich nicht ganz nachvollziehen. Wenn mir jemand in der Kurve ins Auto fährt, und das dann noch als unnötige Aktion meinerseits darstellt, finde ich das etwas merkwürdig.

Kenneth Koch: Ich bin mit 6. in Lauf 1 und 5. in Lauf 2 zufrieden, auch wenn meine Reifen total abgebaut haben in den letzten 3 Runden.

Jochen Diekenbrock: Im 2. Rennen hatte ich ein nettes Duell mit Michael Reumel, der fair gewartet hat, als er mich ganz leicht touchiert hat. Da Schaumi's Motor diesmal gehalten hat, wurde es nur Platz 7.



Sieger im 2. Lauf: Markus Schaum - Porsche #945

Aus Brünn Robert Graf

Platz	Fahrer	Auf/Ab	Punkte	Diff	Wins	T5	T10
1	Manuel Rauch	0	66	-	1	2	2
2	Marc Dethlefs	0	50	-16	0	2	2
2	Heiko Bruder	0	50	-16	0	1	2
4	Dirk Wenzel	0	48	-18	0	0	0
4	Jochen Diekenbrock	0	48	-18	0	1	2
6	Kenneth Koch	0	47	-19	0	1	2
6	Markus Kaiser	0	47	-19	0	1	2
8	Marcus Schaum	0	45	-21	1	1	1
9	Michael Reumel	0	43	-23	0	0	2
10	Robert Graf	0	42	-24	0	0	2

Meisterschaftstabelle Porsche Junior Cup

Wir fahren nach Italien

Porsche Junior Cup fährt 2. Rennen in Mugello

Nachdem in Assen aufgrund des starken Schneefalls kein Start möglich war, verlegte der gesamte Porsche Cup Tross kurzerhand ins sonnige Italien, genauer gesagt nach Mugello. Dort ging das 2. Rennen der Saison problemlos über die Bühne. Und wie in Brünn macht auch hier Schaums Motor Probleme, Heinlein gewinnt Lauf 1. In Lauf 2 Schaum dann aber wieder auf der Höhe.

Lauf 1:

Im Qualify gab's ein paar neue Gesichter in Front. Knietzsch holte sich die Pole Position vor Heinlein, dahinter auf P3 Bruder, daneben Schaum und in Reihe 3 dann Kopp und Schmitt. Und schon der Start zeigt, wie eng es auch im PJC zugeht. Knietzsch verschläft komplett, Heinlein und Bruder gehen sofort nach vorn, dahinter bildet sich ein Stau in dem kurzfristig sogar 5-wide gefahren wird. Durch die erste Kurve gibts dann keine Probleme, die ersten 6 sortieren sich wie folgt: Heinlein, Bruder, Kaiser mit einem sensationellen Start, Knietzsch, Weiche und Kopp.

Knietzsch geht allerdings schon in der ersten Schikane das Heck weg und er schlägt seitlich in die Mauer ein. Bis er sich wieder ausgegraben hat, ist das gesamte Feld vorbei, Koch rückt auf Platz 6 vor, Kopp jetzt auf 5. Jetzt greift Koch Kopp an und auch Bruder möchte an Heinlein vorbei. Beide müssen aber hinten bleiben.

Am Beginn von Runde 2 verbremst sich Weiche und muss den langen Weg durch den Kies nehmen, er kommt als 6. auf die Strecke zurück. Ein paar Kurven später verbremst sich Kopp und muss Koch und Weiche vorbeilassen. Die Reihung nun Heinlein, Bruder, Kaiser, Koch, Weiche und Kopp.

In Runde 3 bremst Bruder Heinlein aus, überschießt jedoch und Heinlein geht wieder vor. Durch das Duell Bruder-Heinlein kommt Kaiser



Eine verbeulte Schildkröte auf Platz 2 Bruder im Porsche #990



wieder dichter ran. Auch Weiche und Kopp sind dicht beieinander, Koch fährt ungefährdet auf Platz 4. In den darauf folgenden Runden ist Bruder in Kurve 1 immer dicht an Heinlein dran, kann aber nicht vorbeigehen. In Runde 6 geht ihm in der bergab führenden Schikane der Platz aus und er touchiert die Mauer. Mit verbeulter rechter Seite kommt er hinter Kaiser, knapp vor Koch, wieder auf die Strecke zurück. Zu diesem Zeitpunkt ist das Rennen für Schmitt schon vorbei, er wird wegen Überschreiten des Boxenlimits disqualifiziert.

In Runde 7 geht an derselben Stelle auch Weiche die Strasse aus, sein Anschlag ist allerdings um einiges heftiger, die rechte Frontpartie offenbart ihr Innenleben. Somit geht Kopp auf Platz 5 vor. In der 8. Runde ereilt Rauch, an 13ter Stelle liegend, ein Motorschaden, keine Punkte für ihn.

In der 10. Runde verbremst sich Kaiser im Kampf mit Bruder, er kann den Mauerkuss in Kurve 1 gerade noch verhindern, Bruder geht somit wieder auf 2 vor. Kaiser reiht sich erst hinter Koch wieder ein. In der Zielkurve ist Weiche im Kampf mit Schaum zu schnell,

rutscht in den Kies und verliert seinen 6. Platz an Schaum. Doch es kommt noch schlimmer für Weiche. Im Versuch die verloren Plätze wieder gut zu machen, gehts gleich in Kurve 1 wieder in den Kies und diesmal ist der ohnehin schon angeschlagene Frontspoiler dahin. Mit unfahrbaren Untersatz ist nichts mehr zu gewinnen, Weiche gibt das Rennen auf.

3 Runden vor Schluss scheinen die Positionen bezogen, doch wer den Porsche Cup kennt weiß, oft schlägt das Drama in der letzte Runde zu. So auch diesmal: Koch sieht sich wohl schon am Stockerl, anders ist sein völlig unmotivierter Dreher nicht zu erklären. Kaiser geht an seinem Teamkollegen vorbei und auch Kopp überholt. Schaum kann Koch gerade noch halten. Dann, 1 Runde vor Schluss, platzt Schaum genau auf der Linie der Motor in einer riesigen schwarzen Rauchwolke. Dadurch rutscht Graf in die Top6.

Und so gehts über die Ziellinie: Heinlein gewinnt souverän mit einem Start-Ziel Sieg. Auf den Plätzen 2 und 3 kommen Bruder und Kaiser ins Ziel, Kopp, Koch und Graf runden die Top6 ab.



Kampfhähne im Clinch
Pietrzak und Weich geben alles

Lauf 2:

Schaum stellt sich auf Pole, Bruder auf P2. In der 2. Startreihe dann Knietzsch und Kaiser, die 3. Reihe gehört diesmal Weiche und Pietrzak. Diesmal gelingt der Start um einiges besser und das Feld hastet auf die erste Kurve zu. Hier sind sich die Herren Knietzsch, Kaiser, Weiche und Koch aber uneins ob der Vorfahrt und es wird fleißig Lack ausgetauscht. Alle bleiben auf der Strasse. Weiche zieht aus der Kurve heraus in Koch hinein, was eine Lücke öffnet, in die auch gleich Pietrzak hinein hält und mit etwas Rempeln sieht die Reihung dann so aus: Schaum, Bruder, Knietzsch, Kaiser, Weiche und Pietrzak.

Beginn Runde 2 bremst Pietrzak Weiche in Kurve 1 aus, dafür erntet er einen Stupser von Weiche, der aber ohne Folgen bleibt. Dahinter dreht sich Liborius, an 15. Stelle liegend, raus und gibt das Rennen auf. Gegen Ende der Runde dreht sich Pietrzak in die Mauer und fällt auf Platz 8 zurück, neuer 6. ist nun Koch.

In Runde 3 geht Weiche in Kurve 1 die Strasse aus und er verliert seinen 5. Platz an Koch, dann überholt ihn auch noch Graf. Doch bereits eine Schikane später steckt er schon wieder vor, nur um sich zu verbremsten, Graf wieder vorn. In

der Kurve danach rempelt er dann auch noch Pietrzak, der schon zum Überholen ansetzt, eine Kurve später steckt er wieder an Graf vorbei, diesmal bleibt er vorn, Weiche somit auf 6. Vorne geht es auch rund: Knietzsch bearbeitet Bruder nun schon seit dem Start, doch dieser bleibt cool. Knietzsch nicht, er schmeißt seinen Wagen Heck voran in die Mauer. Bis er sich wieder ausgeschaufelt hat, ist das

In Runde 11 bremst sich Kopp in der Zielkurve an Graf vorbei. In der Runde darauf verliert Pietrzak das Heck in dem Versuch an Koch vorbei zu gehen, er wird von Kopp und Graf überholt. Auch in Kurve 1 ist dann das Rennen von Schmitt zu Ende. Seinem ohnedies verbeulter Porsche platzt hier noch ein Reifen, er kann sich aus dem Kies nicht mehr befreien.



Markus Schaum #945, Sieger in Lauf 2

Vorne kämpft derweilen Koch mit den Reifen. Nach mehreren Rutschern geht zuerst Kopp und dann in der letzten Runden auch noch Graf vorbei.

Somit gewinnt nach 16 Runden verdient Schaum vor Bruder, Kaiser wird Dritter. Die Plätze 4-6 belegen Kopp, Graf und Koch.

halbe Feld vorbei und er fällt auf Rang 10 zurück. Somit Kaiser auf 3, Koch auf 4, Weiche auf 5 und Pietrzak wieder in den Top6. Und er geht mit Weiche über die nächsten Runden einen harten Fight.

Runde 5: Pietrzak holt sich Rang 5 in Kurve 1, doch Weiche bleibt dran. Die beiden fahren in den nächsten Runden alles, was ihre Boliden hergeben, besonders Weiche verbremst sich des öfteren. In Runde 8 bekommt er dafür die Rechnung präsentiert. Ein Dreher und schon schlüpfen Graf und Kopp vorbei. Vorne noch immer Schaum, Bruder folgt ihm wie ein Schatten. Kaiser ungefährdet auf 3, Koch sieht immer öfter Pietrzak im Rückspiegel, Graf auf 6.

Stimmen zum Rennen:

Marcus Schaum: Nach der Quali-Regenschlacht in Rennen 1 auf P4 - ok Das Rennen lief dann ganz gut, einige schöne Duelle! Pünktlich nach Ablauf des 30 Minuten Timers platzt mir der Motor, war dann aber doch noch eine Runde und mein P6 dahin. Rennen 2 lief besser - Quali mit P2 und am Start gut aufgepasst. Gut aufgepasst hatte auch Heiko Bruder- was hat der über 25 Minuten Druck gemacht und wie erleichtert war ich in den letzten Minuten nicht mehr so hart pushen zu müssen. Ein schöner Sieg, von Rennen dieser Sorte hätte ich gerne mehr!

Aus Mugello Robert Graf

Platz	Fahrer	Auf/Ab	Punkte	Diff	Wins	T5	T10
1	Karsten Deschler	+14	145	-	0	0	0
2	Franz Eder	+9	128	-17	0	2	3
2	Heiko Bruder	-1	112	-33	0	3	4
4	Dirk Wenzel	0	110	-35	0	0	0
5	Markus Kaiser	+1	103	-42	0	3	4
6	Kenneth Koch	0	94	-51	0	2	4
7	Marcus Schaum	+1	93	-52	2	2	2
8	Robert Graf	+2	89	-56	0	1	4
9	Jochen Diekenbrock	-5	83	-62	0	1	2
10	Joe Kopp	+5	81	-64	0	2	3

Meisterschaftstabelle Porsche Junior Cup

Janssen geschlagen

2. Lauf der VR-LFS Masters in Blackwood

Der 2. Saisonlauf fand in Blackwood mit den großen GTRs statt. Favorit Jens Janssen wurde dabei in Punkten von Peter Neuendorf und Conrad Wegener geschlagen, die sich den Tagesieg teilten.

Jens Janssen kam nach seinen souveränen Siegen beim Saisonauftakt als Favorit nach Blackwood. Eine große Unbekannte war aber der amtierende Meister Maurice Rudolph, der beim 1. Rennen nicht am Start war. Im Quali landete er auf P3 und lag damit sogar noch vor Janssen, der nur die viertbeste Zeit fuhr. Ganz vorne standen aber 2 Fahrer, die auch schon in Aston zeigten, dass sie um Siege mitmischen können. Die Pole sicherte sich Wegener vor einem erneut starken Markus Wurm.

Beim Start spielten die FZR ihren Vorteil aus. Rudolph schoss sofort an Wegener und Wurm vorbei an die Spitze. Janssen hingegen wurde in T2 ein wenig unsanft nach außen gedrückt und verlor auf den folgenden Metern einige Plätze. Vorne drehte Wurm mächtig auf. Mit Wegener machte er kurzen Prozess und lag nach einer Runde damit schon auf P2. Nach 3 Runden hatte er auch Rudolph überholt, der mit einem Platten an die Box musste. Nur Marc Diebold konnte mit Wurm mithalten, bis auch er nach einem Fahrfehler zurück fiel. Dadurch war der Weg frei zum ersten Saisonsieg für Wurm, der am Ende einen deutlichen Vorsprung vor Wegener hatte. 3. wurde Janssen, der sich nach den Problemen in der ersten Runde wieder nach vorne gekämpft hatte. Peter Neuendorf belegte Rang 4.

Massig Zweikämpfe gab es wieder einmal im Mittelfeld. Ulf Truschkat musste seinen 5. Platz rundenlang gegen Oltmanns, Hartwich, Wille, Rudolph und Reichert verteidigen. Doch dies gelang ihm und er erkämpfte sich damit die Pole Position für das Hauptrennen.

Auf Platz 11 landete in einem wenig erfolgreichen Rennen Uli Landgraf, der an seine guten Resultate in

Aston nicht anknüpfen konnte. Mit Runden Rückstand erreichten die Borsch-Brüder, Fingerhut, Diebold, Burghardt und Busack das Ziel. Galuschka und Marx schieden aus.

Der Start zum Mainrace verlief alles andere als gut. Oltmanns und Wurm berührten sich in T1, worauf der RDR-Mann abflog und mit Rudolph und Wegener kollidierte. In T2 krachte es erneut. Der spätere Sieger Neuendorf zwang Truschkat in einen Dreher und bei der darauf folgenden Kettenreaktion wurde das Starterfeld mächtig durcheinander gewürfelt. Großer Nutznießer war u.a. Martin Wille, der nach T2 schon auf Rang 3 lag. Lange konnte er diesen Platz jedoch nicht halten und fiel im Laufe des Rennens bis auf Rang 10 zurück.

An der Spitze wurde Neuendorf schnell von Janssen überholt. Doch ein Folgeschaden aus dem anfänglichen Chaos warf den Tabellenführer wieder zurück, sodass Neuendorf bis auf den Zeitpunkt der Boxenstopp in Führung lag. Landgraf, der glücklich ohne Unfall durch die erste Runde kam, rettete den 3. Rang vor Wegener und feierte damit dann doch noch ein versöhnliches Ende. Auch Thomas Busack, im Sprint noch weit abgeschlagen, wurde weit nach vorne gespült. Lange konnte er sich sogar vor Wegener halten, musste sich dann aber doch geschlagen geben. Platz 6 war aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis.

Viel Pech hatte der Sieger des Sprints. Wurm musste bereits in der 1. Runde an die Box und fuhr von da an einem großen Rückstand hinterher. Nach seinem Boxenstopp hatte er bereits wieder das halbe

Feld hinter sich gelassen und schloss nun auf eine Kampfgruppe auf. Fingerhut, Rudolph und Wille lieferten sich rundenlang einen packenden Fight. Gegen den deutlich schnelleren Wurm konnten sie sich aber nicht lange wehren. In den letzten Runden musste Rudolph dann Gas wegnehmen. Er hatte sich mit dem Sprit verkalkuliert und musste sich irgendwie ins Ziel retten. Fingerhut hatte da schon Platz 7 im Visier, als ihn ein Beinahe-Überschlag wieder einige Plätze zurückwarf. Mit dem Messer zwischen den Zähnen kämpfte er sich noch einmal heran, profitierte dabei vom Ausfall Hartwichs (Tank leer) und überquerte in einem Fotofinish um 7/100 geschlagen hinter Rudolph als 9. den Zielstrich. Alex Marx hatte sich in den letzten Runden noch vor Rudolph gesetzt und nach seinem Ausfall im Sprint noch P7 geholt.

Hinter Wille überquerte Diebold als 11. das Ziel. Er hatte eine bessere



Der Anfang vom Ende für Oltmanns: Dreher in T1

Platzierung in den letzten Runden verschenkt. Mit Rückstand folgten Truschkat, Galuschka, Reichert und Burghardt. Für Oltmanns und die Borsch-Brüder lief es noch schlechter und auch Gliss hatte gar keinen guten Tag.

Janssen führt damit weiter in der Meisterschaft. Dahinter jetzt Wurm und Wegener.

Text & Bild: Dominic Fingerhut

Dramatik in South City: Wimpernschlag - Finale nach zwei Stunden

Das es eng werden würde hat im Vorfeld jeder erwartet. Schließlich würde mit den kleinen GTI's gefahren, welche das Feld von der Leistungsdichte her eng zusammenführten. Mit dem GT trat niemand an, der hatte auf dieser Strecke einfach mit einem zu großen Gewichtsnachteil zu kämpfen. Es stelle sich damit nur die Frage wie lange die Reifen hielten, beziehungsweise ob man einen oder zwei Boxenstops einlegen müsste.

In den Trainingsitzungen machte Lars Moldenhauer früh klar, das mit ihm zu rechnen sei und dominierte die Zeitenlisten. Patrick Marx kam hier, zumindest auf Anhieb, nicht so gut zurecht, fand jedoch seinen gewohnten Speed rechtzeitig zur Qualifikation und fuhr für das EVO-Motorsport Team eine weitere Pole ein. Zweiter wurde Tobias Walter, der sich überraschend knapp vor Lars Moldenhauer platzieren konnte, der die Pole seit Beginn des Trainings inne hatte. Als Vierter sorgte Martin Wille als Team S-Line Vertreter für ein gutes Trainingsergebnis, "Powerplayer" Michael Galuschka, ebenfalls sehr schnell unterwegs, nur knapp

Werner Reichert. Nach ihnen traten Soeren Scharf, Peter Neuendorf, Thorsten Brandt und Florian Hartwich das Rennen an.

Borsch und Florian Hartwich, welche auch gleich zum ersten Mal dazu beitrug, dass die Fans den Atem anhielten. Patrick Krakau,



Die Stimmung auf den Rängen war wie schon beim Auftakt-Rennen in Aston hervorragend, 265.000 Fans ersehnten den Start herbei. Patrick Marx ließ sich von der Euphorie nicht irritieren und verwandelte seine Pole gleich in die Rennführung. Tobias Walter kam schlecht weg, vor lauter Aufregung viel die Drehzahl in den Keller. Knapp konnte er sich vor Lars Moldenhauer behaupten. Ansonsten gab es zwar die üblichen Rangeleien, dennoch lief alles ohne größere Zwischenfälle ab. Bis

sehr kämpferisch unterwegs, überschlug sich, konnte aber mit etwas lädiertes Aerodynamik weiterfahren und lieferte sich dann einen sehr engen Kampf mit dem EVO-Fahrer Florian Harwich, mit dem auch das ein oder andere Stück Lack ausgetauscht wurde.



Auch Dieter Borsch's gelber GTI bekam beim anbremsen der Haarnadel etwas roten RDR-Lack ab. Danach entspannte sich die Situation in der Gruppe etwas, doch die Fans verfolgten nun begeistert den Kampf zwischen Peter Neuendorf, Thomas Busack und Werner Reichert.

Die drei zwangen sich öfters als alle anderen die Positionen zu tauschen und lieferten sich beinharte Windschattenduellen auf den Geraden, racing wie aus dem Lehrbuch im ersten Renndrittel. Nachdem dieses vorbei war, läute-



dahinter. Es folgten Dieter Borsch und Thomas Busack vor der RDR-Team Reihe mit Patrick Krakau und

auf zwei Gruppen entzernte sich das Feld etwas. Eine davon war die Gruppe um Patrick Krakau, Dieter

te Patrick Marx in der 20. Runde die erste Runde der geplanten Boxenstops ein, Moldenhauer ging in Führung.

Der war auf einer 1-Stop-Strategie unterwegs und kam in der 30. Runde an die Box, worauf Tobias Walter die Führung übernahm. Bis zur 70. Minute musste Patrick Marx warten, dann hatte er den Platz an der Sonne wieder inne, als die führende #161 an die Box



Moldenhauer kam unvermittelt an die Box. Waren es die Reifen? Nein, die Mechaniker machten nur die Tankanlage fertig, scheinbar wurde beim letzten Pitstop zu wenig getankt. Als der rote GTI



kam. Jedoch konnte er bis zum zweiten Stop nicht genügend Vorsprung rausfahren und damit übernahm Moldenhauer vor ihm die Führung. Danach gabs im ganzen Feld keine Positionsverschiebungen mehr und die Uhr tickte die letzte halbe Stunde runter.

Positionsverschiebungen gab es danach erst mal keine mehr. Hinter dem Trio lag Martin Wille vor Thomas Busack und Michael Galuschka. Ihnen folgte das RDR-Duo um Patrick Krakau und Werner Reichert.

Das Ende des Rennens stand kurz bevor, 10min waren noch zu absol-

das Rennen fortsetzen konnte, lag er nur noch auf Platz 3. Doch nur eine Runde später ging das Drama weiter, am EVO-GTI von Patrick Marx war ein Reifen geplatzt und musste nun an die Box humpeln. Damit fand sich auf einmal Tobias Walter in Führung. Jetzt war das Rennen scheinbar gelaufen und die Positionen schienen festzustehen. Doch weit gefehlt. Nicht nur vorne wurde noch um jeden Millimeter gekämpft, auch im Mittelfeld wurde noch kräftig Gas gegeben, sodass ein Nachzügler das Führungsduo übersah und somit Moldenhauer die Gelegenheit zum Angriff bot. Dieser saugte sich in der letzten Runde auf der

Vorsprung das Rennen.

Auch die Tabelle änderte sich zu seinen Gunsten. Er führte nun mit 6 Punkten vor Lars Moldenhauer (67), welcher nur einen Punkt vor Patrick Marx lag. Thomas Busack lag mit 49 Punkten schon etwas weiter zurück, dicht gefolgt von Martin Wille (47) und Patrick Krakau (46).



vieren. Vorne schien alles entschieden, Moldenhauer hat genügend Vorsprung vor Marx, der wiederum weit vor Walter liegt. Doch auf einmal wurde es laut auf den Rängen an der Start/Ziel-Gerade. Gedränge an der RDR-Box, Leader

Gegengeraden an und setzte sich neben Tobias Walter, welcher innen alle Türen und Tore verschloß. Aber wie zu erwarten war kam Moldenhauer dank Topspeedüberschuss bequem nebenhin und so gingen die beiden parallel durch

Zur Halbzeit der Trophy ist somit in der Gesamtwertung noch kein Trend zugunsten eines Fahrers ersichtbar, mehrere Fahrer haben noch Chancen auf den Gesamtsieg.

Man darf gespannt sein mit welcher Taktik die Fahrer in das nächste Rennen gehen werden. Materialschonend wichtige Punkte sammeln um sich alle Möglichkeiten für das letzte Rennen aufheben oder voll auf Angriff fahren in der Hoffnung ein Punkteposster rausfahren zu können? Letzteres wird sicher schwierig werden, da die Strecke in Westhill als extrem Reifenmordend gilt und ein Crash oder gar Ausfall aufgrund eines Reifenplatzens alle Siegchancen dahin raffen könnte.

Text- und Bildimpressionen: T. Walter

Pole - Start - Ziel - Sieg

Moldenhauers Triumph in Westhill

Moldenhauer gewinnt und holt sich die Führung in der Trophy. Krakau auf Platz 3 macht den Triumph für RDR-Racing komplett.

Etliche Reifenschäden bestimmten den die Testtage vor dem Rennen in Westhill. Am besten kam das RDR-Racing Team mit den anspruchsvollen bedingungen zurecht. Nur Patrick Marx vom EVO-Motorsports-Team konnte etwas blau an die Spitze der Zeitentabelle bringen. Die meisten anderen Fahrer hatten mit großem Verschleiß des linken Vorderreifens zu kämpfen, bedingt durch den schnellen Kurs in Westhill. Über Berg und Tal ging es meist mit volldurchgetretenen Gaspedal, der Frontantrieb tat das übrige um die Reifen möglichst schnell runterzuraspeln.

In der Qualifikation setzte Lars Moldenhauer mit seiner Traumpolezeit ein deutliches Zeichen und machte unmissverständlich klar wer hier den Ton angibt. Zweiter wurde Patrick Marx, vor einem hervorragend aufgelegten Patrick Krakau, der schon im Vorfeld durch schnelle, konstante Zeiten glänzte. Im folgte Tobias Walter, Thomas Busack

Scharf, der dritte RDR-Fahrer Werner Reichert, S-Line Fahrer Martin Wille, Dieter Borsch, Stefan Piotrowski und Torsten Brandt komplettierten das Feld. Piotrowski erschien übrigens erst während des

Schongang einlegete und seinen Chef passieren ließ. Tobias Walter fiel am Start hinter die beiden zurück und musste sich den Angriffen von. Viel Staub wirbelte Sebastian Scharlau auf, als er kurz vor Ende der ersten Runde die



Qualifikationstrainings, sein Renntransporter blieb im Verkehrschaos stecken, der Veranstalter vermeldete neue Rekorde der Zuschauerzahlen.

300000 Fans fieberten dem Rennstart entgegen. Als kurz

Strecke verließ. Schnellstmöglich kämpfte er sich auf die Strecke zurück und versuchte das Quartett in seinem Nacken hinter sich zu halten, jedoch kam er abermals auf abwegen und musste die vier passieren lassen. Tobias Walter sprengte unterdessen das EVO-



und Sebastian Scharlau. Michael Galuschka nahm das Rennen von Platz 7 auf, gefolgt von Debutant Andre Rech, der schon im Rookiecup sein Können eindrucksvoll unter Beweis stellte. Soeren

danach die beiden RDR-Autos in Führung lagen, tauchten sie die Tribünen in ein rotes Fahnenmeer. Den beiden folgten die EVO-Fahrer Thomas Busack und Patrick Marx, der gleich am Anfang den

Duo, während Thomas Busack sich schon mal bei Patrick Krakau im Rückspiegel breit machte. Lars Moldenhauer hatte an der Spitze schon einige beruhigende Meter zwischen sich und seinen Verfolgern gelegt. Da Patrick sich mit Händen und Füßen gegen Thomas wehrte, konnte Tobias aufschließen und an Thomas vorbei gehen. Etwas dahinter befand sich Stefan Piotrowski auf dem Vormarsch und überholte Soeren Scharf, dem dabei etwas die Strecke ausging. Kur darauf bremste sich Stefan an Dieter Borsch in T1 vorbei und hatte somit schon 4 Plätze gut gemacht. Ungefähr im selben Moment, kam

Patrick Krakau in den Dreck, musste Tobias Walter kampfflos ziehen lassen und fand obendrein Thomas Busack wieder ganz breit im Rückspiegel. Doch nicht lange und er musste seinen EVO-Kollegen Patrick den Vortritt lassen. Hinter den beiden wurde mehrere Autos kaltverformt, was wieder einige Positionen durcheinander wirbelte. Ansonsten tat sich vor allem an der Spitze nichts, erst als die ersten Boxenstops anstanden passierte wieder was. Pechvogel Werner Reichert platzte kurz vor den Boxen gleich 2 Reifen, worauf sein Auto unkontrollierbar in die Mauer prallte und manövrierunfähig liegen blieb. Rennende. Einer der ersten planmäßigen Stops was der von Tobias Walter, jetzt war klar das er mit einer 3 Stop-Strategie unterwegs war.

Nach dem ersten Renndrittel hatte noch nicht viel verändert. Den längsten ersten Stint fuhr das RDR-Team, Soeren Scharf und Martin Wille. Der einzige der eine große Verbesserung erzielen konnte war Stefan Piotrowski, der nun auf Platz 4 vor Patrick Krakau lag. Doch nur bis zur 27. Runde, dann ging Krakau vorbei. Bis zur Rennhälfte war das spannendste Duell, doch nachdem sich Piotrowski einen kleinen ausrutscher genehmigt hatte, begann Thomas Busack sich langsam bei Andre Rech bemerkbar zu machen. Es entbrannte ein harter Kampf auf der Start-und-Ziel Geraden, doch Busack ging selbst dann nicht vom Gas als er in den Dreck musste und zog am Ende außen vorbei, musste sich jedoch wieder hinter Rech einreihen, da er auf der besseren Innenbahn die besseren Karten für die nächste Gerade hatte. Zur gleichen Zeit kam Tobias Walter zu seinem 2. Stop an die Boxen. Auf Platz 5 konnte er sich knapp vor Soeren Scharf wieder ins Renngeschehen einreihen. Ganz vorne wurde es langsam auch spannender, Moldenhauers Vorsprung auf Marx schrumpfte auf 8 Sekunden, nicht

zuletzt wegen Überraschungen. Michael Galuschka und Martin Wille lieferten sich vor Moldenhauer ein Duell. Galuschka nutzte die Situation und konnte in der darauffolgenden Bergaufpassage an Wille vorbeiziehen. In dieser, der 38. Runde, kamen die beiden Kampfhähne Busack und Rech gleichzeitig an die Boxen. Rech sorgte für eine Schrecksekunde bei seinen Mechanikern als er zu spät bremste und etwas quer beim Reifenwechsel stand. Die



Quittung: Busack war nach dem Stop vorbei. Zur selben Zeit blieb Marx zur Attacke auf Krakau. Marx fackelte nicht lange und zog bei Start/Ziel an Krakau vorbei und machte fortan wieder Jagd auf den Spitzenreiter Moldenhauer. Direkt dahinter fand das Duell zwischen Scharf und Walter nach dessen Ausflug ins Grüne eine neue Auflage. Nach ein paar Runden gelang es Walter an Scharf vorbeizugehen, nachdem dieser in Turn 1 etwas weit rausgetragen wurde.

Einer Runde später kamen die beiden RDR-Autos an die Boxen zum zweiten und letzten Boxenstop, womit sie das letzte Renndrittel einleiteten. Moldenhauer kam knapp vor Marx zurück auf die Piste, jedoch konnte er sich wegen den kalten Reifen keine ganze Runde wehren, aber er wusste ja das Marx sowieso nochmal rein musste und so ließ er ihn ohne große Gegenwehr passieren. 20 Minuten vor Schluss kam mit Stefan Piotrowski der letzte reguläre Boxenstop rein, er fiel

von Platz 4 auf 6 zurück. Knapp hinter Soeren Scharf kam er zurück auf die Piste. Jedoch behielt Scharf die Nerven und hielt ihn trotz abbauender Reifen bis ins Ziel hinter sich. Hinter den beiden kam das S-Line Duo um Michael Galuschka und Martin Wille ins Ziel, noch vor Thomas Busack, der am Ende mit vielen Problemen zu kämpfen hatte. Patrick Krakau wurde für sein Risiko belohnt. Anfangs viel er zwar zurück, konnte sich aber dank einer gewagten 2 Stop-Strategie zurückkämpfen. Mit Platz 3 sichert er dem RDR-

Team einen grandiosen Teamerfolg und sich selbst das beste Ergebnis in der aktuellen Trophy. Patrick Marx legte am Ende auch einen Zahn zu und zeigte das man mit 3 Stops durchaus konkurrenzfähig sein konnte. An

der Spitze erzielte Lars Moldenhauer einen nie gefährdeten, eindeutigen Sieg und übernahm gleichzeitig die Tabellenführung. Er liegt nun 3 Punkte vor seinem Erzrivalen Patrick Marx, der wiederum 3 Punkte vor Tobias Walter liegt. Auf Platz 4 verbesserte sich Patrick Krakau, der Thomas Busack und Martin Wille hinter sich lässt. Am schlimmsten erwischte es Sebastian Scharlau, er schied erst kurz vor Rennende aus, die ganzen Anstrengungen waren somit im Prinzip umsonst. Ansonsten sahen noch Andre Rech, Torsten Brandt und Dieter Borsch nach 2 Stunden Renndauer die Zielflagge.

Das Finale findet in 2 Wochen in Japan statt. Auf der langen Strecke von Kyoto wird mit den GTR-Autos nochmal kräftig Gas gegeben. Wenn man die bisherige Trophy nochmal Revue passieren lässt, kann man damit rechnen das die Trophy erst auf den allerletzten Metern entschieden wird.

Tobias Walter

Life for Speed Ticker

Masters, Langstrecke und Rookie Cup

Was für ein Renntag! Fast 10.000 PS kamen beim Rennen in Blackwood zusammen !



Spektakulärer und Turbolenter geht es wohl kaum noch. Ganze 20 Piloten starteten mit ihren Boliden auf dem GP rev. Kurs in Blackwood. Das Feld war reich gemischt, alle Marken waren vertreten was auf 2 spannende Rennen hindeutete.

In der Qualifikation fuhr Conrad Wegener die Pole. Die zweitbeste Zeit konnte sich Markus Wurm sichern, dahinter der amtierende Meister Maurice Rudolph.



Im Sprint galt es 19 Runden zu fahren. Viele hatten schon beim Start Schwierigkeiten, die Bergab S-Kurve nach Start-Ziel verlangte höchste Vorsicht und starke Nerven. Erster im Sprint wurde Markus Wurm vor Conrad Wegener und Jens Janssen.

Im Hauptrennen dann das Spektakel, gleich zwei Massenanfälle überschatteten das Rennen und beide direkt nach dem Start. Pechvogel in diesem Rennen war wohl Markus Wurm, der durch gleich 3 Zusammenstöße mit starkem Aufhängungsschaden in die Box musste. Auch viele andere Piloten hatten es schwer mit ihren Kisten auf der Strecke zu bleiben und so gab es eine Menge Wandeinschläge, Dreher und beinahe Überschläge.

Das Hauptrennen gewann Peter Neuendorf vor Jens Janssen und Uli Landgraf.

Das nächste Rennen findet in Fern Bay auf dem Rallykurs statt. Gefahren wird mit dem FXO, RB4 und GTT.



Patrick Marx konnte seine Siegesserie im LFS-LP auch in Aston Grand Prix fortsetzen. Er gewann mit über 50 sek. Vorsprung.

Ein Spannendes Duell gab es jedoch um Platz 2. Tobias Walter und Lars Moldenhauer trennten im Ziel die Winzigkeit von 0.3 Sekunden. Tobias Walter hätte seinen 2. Platz dabei fast noch durch eine Durchfahrtsstrafe in der letzten runde verloren, konnte sich aber doch knapp vor Moldenhauer behaupten.



Auf Platz 4 konnte sich Sören Scharf gerade noch so der Überwindung entziehen. Auf den Plätzen dahinter folgten Patrick Krakau, Thomas Busack, Florian Hartwich, Michael Galuschka (der es trotz einer Familienfeier rechtzeitig geschafft hat), Werner Reichert, Martin Wille, Torsten Brandt, Dieter Borsch und Andy Green.

In diesem Rennen gab es übrigens keinen einzigen Ausfall.

Schlamm Schlacht in Fernbay



Erste Rally im Rookie Cup. Drittes von Vier Trophy Rennen. Bei der ersten Rally dieser Saison, ausgetragen in Fernbay Rallycross (rev) ging es weit weniger chaotisch zu als zunächst befürchtet.

Stefan Hartmann gewann mit einigem Abstand vor Matthias Oltmanns (2) und Stefan Piotrowski (3), die sich nach rundenlangen Duellen gegen Danny Messing und Steffen May (Platz 4 und 5) durchsetzen konnten.

Udo Elsner fiel wenige Runden vor Schluss aussichtsreich auf Position 2 liegend zurück und rollte mit einer Runde Rückstand auf Position 7 liegend ins Ziel. Schuld war seine Katze, die plötzlich über die Tastatur spazierte.



Da *André Rech*, der die Gesamtwertung bisher souverän anführte wegen eines Todesfalls in der Familie am Rennen nicht teilnehmen konnte, ist der Ausgang der ersten Trophy wieder vollständig offen.

Das nächste und letzte Rennen dieser Trophy verspricht also spannend zu werden. Es findet in South City Town Course (SO5) statt.

Mitlehner ist NWL Meister

Dritter Gesamtsieg / Boll im Pech

Sven Mitlehner hat zum dritten Mal den Gesamtsieg in der NASCAR World League geholt. Der Hesse schaffte in den letzten vier Saisonrennen doch noch die Wende und wandelte den 70 Punkte Rückstand in einen 120 Punkte Vorsprung um.

Möglich machte dies eine Anreihung von Pech und Fahrfehlern auf Seiten Bolls: In Kansas wurde er schuldlos in einen Unfall verwickelt, in Miami schied er nach einem Dreher aus und in Rockingham kollabierte sein Motor.



Sven Mitlehner ist zum dritten Mal NWL-Champion

Bristol Motor Speedway:

Der 22. Saisonlauf verlief für Boll noch einigermaßen nach Plan. Obwohl er zwischenzeitlich nach einer Strafe der Rennleitung überundet worden war, konnte er am Ende siegen. Einziger Wermutstropfen: Boll bekam von der Rennleitung 30 Strafpunkte nach einer Kollision mit Christian Weber.

Auf Platz zwei kam Mitlehner ins Ziel, Kirchhofer, Bittner und Lemberg landeten auf den Plätzen. Das Rennen war typisch für Bristol: Kurios, chaotisch und unfalllastig. Zwölf Gelbphasen sprechen eine deutliche Sprache.

Kansas Speedway:

Auch das Rennen in Kansas sollte nicht das beste werden. 2004 hatte die NWL hier das Kunststück vollbracht, ein Rennen ohne Gelbphase zu beenden. 2006 waren die Fahrer weit davon entfernt. Neunmal musste der Pilot des Pacecars seine wertvolle Pause unterbrechen. Zudem sahen nur dreizehn der einundzwanzig Gestarteten das Ziel.

Am Ende konnte Michael Hamann das Rennen mit einem knappen Vorsprung vor Mitlehner und Steinicke gewinnen. Kirchhofer und Seiter komplettierten die ersten Fünf. Boll verlor nach einer Kollision mit Steinicke viele Plätze und damit wichtige Punkte im Meisterschaftskampf.

An der Spitze fanden sich ganz andere Namen als üblich. Michael Hamann trat gar nicht zum Rennen an, Sebastian Boll schied nach einem Fahrfehler in Runde drei aus und Sven Mitlehner wurde kurz vor Schluss in einen Unfall mit Wolfgang Dünkel verwickelt, er rettete sich als achter ins Ziel.

So konnte Maik Steinicke nach Talladega und Dover seinen dritten Saisonsieg feiern, zweiter wurde *zensiert*, dritter Jan Lübbers. Mit Forstmayr, Diepenbruck, Quella und Bittner landeten auch auf den weiteren Plätzen Namen, die man sonst seltener dort vorne sieht.

Da Boll mit seinem Fahrfehler die erste von sieben Gelbphasen auslöste und dadurch Strafpunkte kassierte, war die Meisterschaft nach dem Rennen im Grunde entschieden.

North Carolina Speedway:

„The Rock“ war der Austragungsort für das Finale der NASCAR World League – und es sollte ein denkwürdiges werden. Ein chaotisches Rennen mit vielen Gelbphasen und einem spannenden Finish bestaunten die Fans auf den ausverkauften Tribünen.

Zum Abschluss der Saison gab es noch einmal einen Premiersieger:

Homestead-Miami Speedway:

Zum zweiten Mal gastierte der NWL Tross in Miami, der 24. Saisonlauf wurde allerdings – im Gegensatz zum 12.Lauf - auf der umgebauten und damit nun schnelleren, aber auch anspruchsvolleren Streckenvariante gefahren.



Bolls Fahrfehler entscheidet den Titel

Florian Kirchhofer hatte sich schon oft als schneller Pilot bewiesen, in North Carolina zeigte er, dass er auch Rennen gewinnen kann. Hinter ihm gab es einige enge Kämpfe um die übrigen Plätze. Kurz vor Schluss wurde die letzte von insgesamt zwölf Gelbphasen ausgelöst, so dass am Ende nach dem

Zweiten wurde Teamkollege und Dauerrivale Sebastian Boll, der ohne Pech und Fahrfehler in den letzten Saisonrennen seinen Titel wohl verteidigt hätte. Doch so Recht wäre ihm dieser gar nicht gewesen: „Sven ist der Schnellere und ohne sein ständiges Pech wäre er eh Meister geworden.“

Im Durchschnitt nahmen 18 Fahrer an den Rennen teil, auf dem Coca-Cola Superspeedway lag mit 22 anwesenden Fahrern das Maximum, in Michigan mit 12 das Minimum. In Homestead kamen nur vier von dreizehn gestarteten Fahrzeugen ins Ziel –absoluter NWL-Minuskord.



Chaos at „The Rock“

letzten Restart nur noch eine einzige Runde zu fahren war.

Alexander Forstmayr, der bis dahin ein tolles Rennen gefahren war, unterlief beim Beschleunigen ein Schaltfehler, Mitlehner nutzte die Chance und die beiden tauschten ihre Plätze. Goltsche, Diepenbruck, Asbeck und Piplat belegten die Plätze,

So endete die NWL Saison 2005/2006. Am Ende steht Sven Mitlehner wieder ganz oben, es ist sein dritter Titel. Trotz einiger technischer Probleme an seinem Pontiac zu Saisonmitte schaffte er am Ende den Sprung auf die oberste Stufe des Gesamtpodestes.

Auf Platz drei in der Gesamtwertung landete wie schon in der Vorsaison Steffen Piplat, der ohne herausragende Resultate blieb, aber mit großer Konstanz viele Punkte holte. Besonders hervorzuheben ist, dass Piplat die gesamte Saison über keinen einzigen Strafpunkt kassierte.

Sebastian Boll war der einzige Fahrer, der alle 25 Saisonläufe bestritt.

Die meisten Siege errang Sven Mitlehner (10), weitere Gewinner waren Boll (6), Hamann, Steinicke (je 3), Gravemeyer, Lemberg und Kirchhofer (je 1). Die meisten Pole Positions „erhotlappten“ sich Boll und Steinicke (je 4).

Die Negativ-Bestmarke setzte Jan Lübbers, der in dreizehn Rennen satte 355 Strafpunkte kassierte.

Die sechste NWL Premium Cup Saison bot Fahrern und Fans wieder alles: Volle Starterfelder, spannende



Rennaction in der NWL

Renner, tolle Zweikämpfe, spektakuläre Unfälle und vieles, vieles mehr. Die NWL ist in vieler Hinsicht etwas ganz Besonderes.

Wer am Freitagabend dramatische Rennen in einem ambitionierten und starken Fahrerfeld erleben will:

Nähere Informationen gibt es auf

Ex-Wrecker Ingo

Goltsche landete am Ende auf Platz vier, Uwe Lemberg nach einer guten Saison samt erstem NWL Sieg auf Platz fünf.

der Homepage www.nwl-online.de.

Die neue Saison beginnt voraussichtlich im April. Dann heißt es wieder „Drivers, start your engines!“, die NWL geht in ihre siebte Saison und wir freuen uns auf ebenso spannende Rennen, wie wir sie in der vergangenen Saison erlebt haben.

Steffen Piplat



Full House

In der Teamwertung gab es wenig Spannung: Intrepid Racing sicherte sich den Titel klar vor Hyperion Racing und RedStar Racing.

Cooper T81



Maserati V12

2996 cm³

390 PS

558 kg

311 km/h

5 Gänge

Hinterradantrieb

Grand Prix Legends

Foto: Olli Reinhold beim
DOM-GPL Rennen Monaco
2005

Jaguar XKR



Jaguar V8

4500 cm³

630 PS

1210 kg

335 km/h

6 Gänge

Hinterradantrieb

N2003 (Trans Am Mod)

Foto: Gil Ritter beim
Saisonauftakt „King Of
Mods“ 2006 in Lime Rock

Toyota 88cv



V8 Twin Turbo

3168 cm³

800 PS

935 kg

405 km/h

5 Gänge

Hinterradantrieb

Nascar 2003

(Redline GTP Mod)

Foto: Marco Saupe im
Qualifying zum GRRL ES
2005 Lauf in LeMans

Saleen S7-R



Ford V8

6997 cm³

620 PS

1200 kg

320 km/h

6 Gänge

Hinterradantrieb

GTR

Foto: Michael Morgenthals
Wagen für die GTR-ES
2006 bei einer Testfahrt