

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 67 / 17. Mai 2006



Der Ring: Das Leiden nimmt kein Ende

Fan Gemeinde: Kleiner elitärer Club

VR - Treffen: Kleine Vorschau

GTL: Neu im Rückspiegel

Rennserien: Alle anderen Cups vertreten

Christof Gietzelt
in Le Mans

Aus dem Inhalt

- Seite 02: Impressum + Inhalt
Seite 03: GPL CUP
 Jochen Rindt und
 Jackie Stewart
Seite 08: GPL Farina trophy
Seite 10: Nascar - DOM 1
 Rückblick
Seite 12: Nascar
 Open in Talladega
Seite 14: GRRRL KoM
Seite 18: LFS Masters
Seite 19: LFS Langstrecke
Seite 20: GTR Porsche Cup
Seite 23: GTR Porsche Junior
Seite 28: GTL Liga System
Seite 29: GTL - Rückblick
Seite 30: Pottenstein - Treffen
Seite 33: Ringwanderung
Seite 36: 24 Std Le Mans
Seite 40: Arnolds Randstein
Seite 41: Ein Fanclub
Seite 45: 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
Robert Graf
Conrad Wegener
Carsten Arnold
Alex Link
Sebastian Scharlau
Christian Heuer
Jürgen Nobbers

Titelfoto

Björn Habermehl

Ausgabe 67 / 2006

nächster Redaktionsschluss:
18. Juni 2006

Das Titelbild zeigt:

Rast bei der Ringwanderung

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.

GGPLC - Saison 11

9 von 11 Rennen – wer gewinnt den Stewart Cup?

Der Kampf um Platz 3 in der Teamwertung ist die Frage der Saison zu ihrem Ende entgegen. HONDA konnte trotz Verstärkung noch nicht richtig überzeugen. BRABHAM zeigt

Stärke und Konstanz und bei FERRARI liegen die Nerven ein wenig blank. LOTUS scheint den 2. Rang behaupten zu können und BRM darf

sicherlich an die Vorbereitungen der Siegesfeier denken, bei der wohl auch beide Fahrer-Cups präsentiert werden dürfen. Aber mit dem Ausfall von Oliver Reinhold in Rouen und einem 5. Platz in Zandvoort kam noch mal einige Spannung im Jackie Stewart Cup auf, da hier die ersten 3 Plätze sehr eng beieinander liegen.

JRC 8. LAUF - ROUEN

Andreas Wilke wieder Schnellster und doch nur Zweiter. Der Jochen Rindt Cup in Rouen war ein gesittetes Rennen, wenn man dem

Race History Graph Glauben schenken darf. Allerdings ist die Begründung für die wenigen Positionswechsel scheinbar beim Restart des Rennens zu suchen, da das Starterfeld zwei Mal aufgestellt

werden musste. Der zweite, erfolgreiche Start, den einige Piloten im Ersatzwagen antreten mussten verlief sauber und es ergab sich schon ab Runde 1 eine Reihenfolge, die kaum Veränderung über die 18 Runden aufwies. Allerdings gab es an der Spitze diesmal die heißesten Kämpfe.

Andreas Wilke drückte seinen schwermütigen BRM dieses Mal auf Pole, vor Teamkollege Fredy Eugster, konnte diesen aber keine 3 Runden hinter sich halten, und musste in Runde 4 sogar René Beitz (FERRARI) vorbei lassen. Ca. 8 Sekunden verlor Wilke auf Eugster,

die er in beeindruckender Weise bis in Runde 18 wieder aufholte. Beitz verabschiedete sich in Runde 15 und kann somit seine Hoffnung auf Rang 2 in der Gesamtwertung gänzlich begraben, vielmehr muss

er auf Sören Scharf (BRABHAM) aufpassen, der mir Rang 4 in Rouen seinen Abstand auf Beitz in der Gesamtwertung reduzieren konnte.

An der Spitze aber fuhr Eugster den 3. Sieg in Folge ein und Wilke belegte zum 3. Mal in Folge Rang 2. Eugster bewegt sich daher mit sicherem Schrittes zum Titel – 43 Punkte Vorsprung und bisher 23 Punkte als potentielles Streichresultat bieten eine hervorragende Ausgangsposition.

Marco Saupe (HONDA), Scharf und Stefan Gawol (COOPER) kamen hinter Wilke ins Ziel. Zusammen mit

Pl.	TEAM	Punkte	Races	Pl.	TEAM	Punkte	Races
1	British Racing Motors	871	8	1	British Racing Motors	983	9
2	Team Lotus	718	8	2	Team Lotus	812	9
3	Brabham Racing Org.	574	8	3	Brabham Racing Org.	657	9
4	Scuderia Ferrari	546	8	4	Honda Racing	585	9
5	Honda Racing	510	8	5	Scuderia Ferrari	567	9
6	All-American Racers	468	8	6	All-American Racers	543	9
7	Cooper Car Company	442	8	7	Cooper Car Company	500	9
TEAMWERTUNG - GGPLC SAISON 11				TEAMWERTUNG - GGPLC SAISON 11			

Pl.	Name	Chassis	Punkte	Races
1	Fredy Eugster	BRM	289	9
2	Andreas Wilke	BRM	255	9
3	Soeren Scharf	Brabham	189	9
4	Rene Beitz	Ferrari	182	9
5	Stefan Gawol	Cooper	152	8
6	Marco Saupe	Honda	150	8
7	Björn Habermehl	Cooper	142	9
8	Uwe Weinhardt	Eagle	122	8
9	Andreas Kroeger	Lotus	116	7
10	Michael Schade	Lotus	116	6
11	Felix Krohn	Lotus	105	8
12	Maerte Gabriel	Eagle	96	9
13	Mike Schneider	Ferrari	81	9
14	Herbert Kulha	Eagle	80	8
15	Jörg Kunz	Brabham	60	7
16	Rainer Merkel	Ferrari	56	7
17	Reinhard Kastenberger	Brabham	10	2
Jochen Rindt Cup - GESAMTSTAND - GGPLC				

Pl.	Name	Chassis	Punkte	Races
1	Oliver Reinhold	BRM	230	9
2	Martin Engel	Brabham	209	9
3	Mick Chapman	Lotus	203	9
4	Uli Landgraf	Honda	180	7
5	Christof Gietzelt	Lotus	159	8
6	Patrick Marx	BRM	150	7
7	Peter Neuendorf	Brabham	148	9
8	Michael Erhart	Eagle	127	9
9	Manuel Rauch	Ferrari	108	8
10	Dominic Fingerhut	Eagle	88	8
11	Steffen Piplat	Cooper	86	9
12	Hans Hanraths	Ferrari	81	7
13	Hajo Schmitz	Lotus	77	8
14	Andreas Woehlk	Honda	55	8
15	Michael Arndt	Cooper	49	6
16	Oliver Barz	Cooper	40	8
17	Bernard von Bram	Honda	37	3
18	Roland Rauch	Honda	25	3
19	Bjoern Zaretzky	BRM	13	2
Jackie Stewart Cup - GESAMTSTAND - GGPLC				





Jochen Rindt Cup Rouen – Scharf, Gawol, Schade und Krohn

Beitz werden diese 3 sicherlich ein spannendes Saisonfinale abgeben und um Platz 3 kämpfen, wobei sich Saupe und Gawol hierfür keinen Rennausfall leisten dürfen.

Saupe zu seiner bisherigen Saison: „...ich würde gern mal wieder ein GGPLC Rennen gewinnen, aber es hat noch nicht geklappt, weil ich trotz HONDA nicht genug Rennspeed habe. Zumindest gab's mal wieder eine Pole Position in Spa, und ich hoffe auf zumindest noch ein Podium.“

Michael Schade führte die LOTUS-Mannschaft an, die eine geschlossene Leistung von Rang 6 bis 8 darboten. Felix Krohn, auf

Rang 7, zeigte seine zweitbeste Saisonleistung nach Mospport und Andreas Kröger fuhr auf Rang 8, allerdings profitierte er vom zurückfallendem Mike Schneider (FERRARI), der auch Björn Habermehl (COOPER) in der letzten Runde noch vorbei lassen musste. Peter Neuendorf (BRABHAM) und Hans Hanraths (FERRARI), beide als Ersatzfahrer unterwegs, holten Punkte für ihre Teams und Märte Gabriel (EAGLE) vervollständigte die Ankommerliste.

Weniger Glück hatte sein Teamkollege Uwe Weinhardt, der seinen EAGLE, wie Märte in Spa, schon Ende Runde 1 ausstellen musste. Hierzu gesellte sich Jörg

Kunz (BRABHAM) der nach 2 Runden seinen Wagen abstellen sollte. Herbert Kulha (EAGLE) fehlte leider beim 2. Rennstart.

Ersatzfahrer:

FERRARRI: Hanraths für Merkel

BRABHAM: Neuendorf für Kastenberger

JRC 9. LAUF – ZANDVOORT

Andreas Wilke (BRM) heißt der Sieger auf der Rennstrecke von Zandvoort. Wilke nahm sich an diesem Wochenende einiges vor und sollte endlich nach seiner Zweitplatziertenserie als Gewinner belohnt werden.

In der Qualifikation musste er noch Teamkollege Fredy Eugster den Vortritt lassen, allerdings trennten beide nicht einmal eine Zehntel Sekunde. Im Rennen selber hatte Wilke die vom Start aus günstigere Innenbahn und hielt diese auch bis zur Anfahrt T2 – Gerlachbocht, wo er den Wagen leicht verlor und zusammen mit Eugster auf die Böschung ausweichen musste.

Hiervon konnten gleich mehrere Fahrer profitieren, allen voran René Beitz (FERRARI), der in T1 durch eine leichte Kollision an Marco Saupe (HONDA) vorbei auf Rang 3 gelangen konnte. Saupe drehte sich in die Dünen der Tarzanbocht und musste als Letzter das Rennen fortführen. Beitz und Sören Scharf (BRABHAM) kamen in der Anfahrt zur Hugenholtzbocht an den beiden BRM vorbei, Stefan Gawol und Björn Habermehl, beide auf

Pl.	Name	Chassis	Zeit	Laps
1	Fredy Eugster	BRM	35m11.026s	18
2	Andreas Wilke	BRM	00.629s	18
3	Marco Saupe	Honda	22.371s	18
4	Soeren Scharf	Brabham	28.671s	18
5	Stefan Gawol	Cooper	30.139s	18
6	Michael Schade	Lotus	38.265s	18
7	Felix Krohn	Lotus	45.715s	18
8	Andreas Kroeger	Lotus	58.901s	18
9	Björn Habermehl	Cooper	1m10.198s	18
10	Mike Schneider	Ferrari	1m12.483s	18
11	Peter Neuendorf	Brabham	1m12.798s	18
12	Hans Hanraths	Ferrari	1m29.440s	18
13	Maerte Gabriel	Eagle	1m53.270s	18
14	Rene Beitz	Ferrari	4 lap(s)	14
15	Jörg Kunz	Brabham	16 lap(s)	2
16	Uwe Weinhardt	Eagle	17 lap(s)	1
17	Herbert Kulha	Eagle	18 lap(s)	0

Jochen Rindt Cup - Rouen - GGPLC SAISON 11

Pl.	Name	Chassis	Zeit	Laps
1	Andreas Wilke	BRM	38m37.790s	27
2	Soeren Scharf	Brabham	07.624s	27
3	Fredy Eugster	BRM	12.095s	27
4	Stefan Gawol	Cooper	15.417s	27
5	Björn Habermehl	Cooper	32.308s	27
6	Michael Schade	Lotus	46.287s	27
7	Herbert Kulha	Eagle	59.983s	27
8	Uwe Weinhardt	Eagle	1m01.031s	27
9	Felix Krohn	Lotus	1m28.338s	27
10	Andreas Kroeger	Lotus	1m28.765s	27
11	Maerte Gabriel	Eagle	1 lap(s)	26
12	Jörg Kunz	Brabham	2 lap(s)	25
13	Marco Saupe	Honda	11 lap(s)	16
14	Rene Beitz	Ferrari	18 lap(s)	9
15	Rainer Merkel	Ferrari	19 lap(s)	8
16	Mike Schneider	Ferrari	27 lap(s)	0

Jochen Rindt Cup - Zandvoort - GGPLC SAISON 11



COOPER sollten sogar Wilke passieren können, der schließlich noch Uwe Weinhardt im EAGLE in der anschließenden Passage Hunzerug vorbeilassen musste.

Weiter hinten im Feld ging es nicht ganz so spektakulär los, bis auf das Herbert Kulha (EAGLE) und Mike Schneider (FERRARI) eine Startkollision hatten, die der FERRARI mit dem Aus quittieren musste. Leider blieb es nicht der einzige Ausfall bei der Scuderia, denn Rainer Merkel kämpfte Ende Runde 9 mit Sichtproblemen. Entweder sah er die Strecke nicht mehr oder die Strecke ihn nicht? Sehr bedauerlich, da Merkel nach guter Qualifikation derzeit auf Rang 8 lag.

Einige Meter weiter vorne fielen weitere Entscheidungen. Runde 10 Hugenholzbocht – während Jörg Kunz (BRABHAM) überrundet wird kann Wilke an Eugster vorbeiziehen, da Eugster kurz am Strohballen hängen bleibt, den Spieß aber sofort wieder herum dreht. Während der Aufwärts-passage Hunzerug gibt der dritte FERRARI seinen Geist auf. Beitz scheidet in Führung liegend aus, so dass nun Scharf vor Eugster und Wilke liegt.

Hinter den Podiumsplätzen fahren Gawol, Weinhardt und Habermehl. Es folgen Michael Schade LOTUS, Kulha und Saupe, der sich durch das hintere Feld vorkämpfte. In Runde 11 mit Anfahrt zur Tarzanbocht setzt sich Wilke vor Eugster und in Runde 14 wiederholt er dieses Ausbremsmanöver, um sich an Scharf vorbei auf Platz 1 zu schieben.

An dieser Reihenfolge änderte sich bis zum Zieleinlauf nichts mehr. Die beiden COOPER-Piloten Gawol und Habermehl lieferten mit Platz 5 und 6 zum wiederholten Mal ein zufrieden stellendes Mannschafts-ergebnis ab. Dann folgte der LOTUS von Schade, sowie die beiden EAGLE von Kulha und Weinhardt. Weinhardt hatte seinen 6. Platz durch Dreher in Runde 10, 16 und 20 verloren. Hinter ihm sicherten Felix Krohn und Andreas Kröger ihrem Team wertvolle Punkte für die Gesamtwertung.

Felix Kohn hierzu:
"...irgendwann kommt dann Andy



Jochen Rindt Cup Zandvoort – Scharf, Eugster, Kunz und Wilke

Kröger von hinten angerauscht, dem wollt ich dann auch auf S/F Platz machen, und während er so überholt hör ich noch das "Geräusch des Grauens". Ja, auch ein Honda will an mir vorbei. Hab ihm auch Platz gelassen, diesmal. Die zwei entschwinden langsam meinem Blickfeld, doch irgendwann macht Andy 'nen Fehler, und ich kam wieder an ihm vorbei.

Ca. 12 Runden vor Ende kommt er dann langsam wieder an mich heran. Mit einem Blick auf die momentane Situation in der Teamwertung und einem Blick nach vorne (gab nicht mehr viel zu holen) außerdem noch berücksichtigend, dass er nicht so viel schneller war als ich (im Mittelteil konnte ich ihm immer ein paar Zehntel aufbrummen, auf S/F kam er wieder heran) hab ich gedacht: "Ich lass dich nicht vorbei, du musst schon an mir vorbeikommen!" Heißt: Bei dem ersten ernstesten Angriff hätte ich Platz gemacht.

Aber dieser Angriff blieb aus. Auf S/F war er zweimal fast neben mir, hat aber immer früh zurückgezogen (Warum?). Naja, es ging dann in die letzte Runde, mit unveränderter Ausgangsposition. In der Mitte der Runde kommt dann plötzlich schwarzer Rauch aus meinem Heck... Motor wohl überanstrengt. Hätte Andy mich überholt, ich hätte es ihm nicht übel genommen, insbesondere nicht, wenn noch einer hinter ihm gewesen wäre. Aber er bleibt fair hinter mir und es bleibt bei der Reihenfolge: ich 9., er 10. - Danke dafür!"

Saupe musste nach Spa den zweiten Ausfall seines japanischen Aggregats hinnehmen, in Runde 17 stellte er den Wagen Höhe Zjin Veld ab. Maerte Gabriel (EAGLE) holte wertvolle Punkte für's Team, da COOPER die rote Laterne gerne noch abgeben würde. Das Feld wurde von Kunz komplettiert, der mit seinem 3. Ankommer in dieser Saison ebenfalls einen wichtigen Beitrag für BRABHAM ablieferte, um den nach Rouen eroberten den 3. Platz zu halten.

Ersatzfahrer: keine
Kastenberger (BRABHAM) nicht gestartet.

JSC 8. LAUF – ROUEN

Viel, viel Aufregung gleich in Runde 1 – der COOPER von Oliver Barz muss aufgrund von Blasenbildung im Bremssystem oder dergleichen mit mangelnder Verzögerung in der Anfahrt zu Nouveau Monde auskommen, was ihm kaum gelingt, so dass er Hans Hanraths (FERRARI) anschob, der somit in die Reifen gezwängt wurde. Die Reifen allerdings drückten ihn drehender Weise auf die Kurvenmitte zurück, so dass er mit einer unglücklichen Berührung Dominic Fingerhut seinen EAGLE auf den Kopf drehte. Dahinter staute sich der Verkehr zusehend weiter.

Fredy Eugster und Andreas Wilke, beide als Ersatzfahrer für BRM unterwegs folgten dicht auf und Eugster musste nach einer Kollision im Stau auch eine Beschädigung



Jackie Stewart Cup Rouen – Landgraf und Reinhold eingangs Start-Ziel-Geraden

hinnehmen, so dass er nach einer Runde das Rennen beendete, wie auch Fingerhut. Manuel Rauch (FERRARI) kämpfte scheinbar mit Verbindungsproblemen, so dass er nach einer guten Qualifikation nicht am Rennstart zu finden war. Barz hingegen konnte wie Hanraths auch aus dem Unfallgetümmel heraus weiterfahren und beendete seinen ersten GGPLC-Lauf diese Saison. Seltsamer Hergang, dennoch Gratulation zum Ankommen und das sogar auf Platz 6.

An der Spitze standen nach der Qualifikation die bekannten Boliden. Oliver Reinhold (BRM) und Uli Landgraf (HONDA). Roland Rauch zeigte erneut eine starke Qualirunde und startete von Rang 3 aus. HONDA könnte mit ihm eine wesentliche Verstärkung eingeholt haben, um Platz 3 der Teamwertung noch zu attackieren, doch leider hielt sein Aggregat wie schon in Spa der Beanspruchung nicht stand. Nach 6 Runden kam das aus für Roland Rauch.

Landgraf hingegen konnte nach 4 Runden Reinhold überholen, der nach 10 Runden ebenfalls ausschied. Der Ausfall von Reinhold ließ Landgraf zu einem ungefährdeten Sieg fahren und er kann somit vielleicht auch noch auf einen Podiumsplatz in der Gesamtwertung hoffen.

Uli Landgraf zu seiner Saison: „Hab mir eigentlich nix groß vorgenommen für die Saison außer bissl Spaß zu haben und vielleicht mal ein Rennsieg, war doch vorher eh klar, dass ich, wie jedes Jahr, es nicht zu allen Rennen schaffen würde. Kyalami also im Urlaub. Mosport und Glen haben sich dann die 7 Saisons BRM ausgezahlt. Ich hatte komplett verlernt andere Autos zu fahren bzw. zu schalten. Resultat: jeweils ein aufgebender Motor. In den nächsten 3 Rennen hab ich dann das gemacht, was ich

am besten kann: 2. Plätze sammeln! In Monza hinter einem Lotus, auf den Fahrerstrecken Monaco und Ring jeweils hinter Olli, alles wenig überraschend. Monza hat immer noch einen etwas faden Beigeschmack, wenn ich an den Kontakt mit Mick kurz vor Schluß zurückdenke.

Für die letzten 3 Rennen bleibt eigentlich nur: noch ein paar gute Resultate einfahren, Olli und die Loti auf der Strecke bissl ärgern (im Klassement geht das ja kaum mehr). Zandvoort, hmm, vielleicht find ich noch ´ne Familienfeier, muss ja nicht eine meiner Familie sein. Silverstone und Mexiko sind nicht ganz übel, da gab´s bisher immer klasse Rennen. Mal gucken was da noch so rauspringt. Alles in allem macht´s nach dem verkorksten Saisonstart doch ganz gut Spaß im Honda, versteh´ gar nicht warum den immer niemand haben will bei der Chassis-zuteilung.“

Überraschung des Tages war sicherlich Andreas Wilke. Er konnte als Ersatzfahrer bis auf Platz 2 vor fahren und in den letzten Runden in einer heißen Phase die sich duellierenden Martin Engel (BRABHAM) und Mick Chapman (LOTUS) überholen.

Engel freute sich dennoch über Rang 3, da er somit Rang 2 in der Gesamtwertung erobern konnte.

Engel´s Saisoneinschätzung: „Gestartet bin ich in die GGPLC-Saison - nach einem Jahr im EAGLE nun wieder in dem kleinen, wendigen, nervösen und immer etwas extravaganten BRABHAM versetzt - ohne große Erwartungen außer der, die ich aber bei allen Rennen habe: fehlerfrei und konstant zu fahren. Und natürlich immer anzukommen. (Letzteres geht mit dem BRABHAM ausgesprochen gut, weil man den Motor schon extrem fies behandeln muss, um ihn zu schrotten.) Und weil ich ausgesprochen gerne fürs Team fahre, war ein Hauptziel, mit den Jungs möglichst weit zu kommen.“

Die bisherige Saison konnte die Erwartungen in puncto Ankommen und fehlerfrei fahren eigentlich voll erfüllen, auch wenn - und das war der Negativhöhepunkt - ich mir den einzigen groben Fehler vier Kurven vor Schluss auf P3 liegend auf dem Ring geleistet habe (das hat schon wehgetan...). Übererfüllt ist sicherlich meine Erwartung an die für meine Verhältnisse gute Speed dieses Jahr. Irgendwie habe ich das Gefühl, nach dem EAGLE-Gastspiel den BRABHAM besser zu verstehen, fahre durchweg ein anderes Differential bei sonst ähnlichen Einstellungen und konnte auf jeder GGPLC-Strecke meine Bestzeit teils deutlich unterbieten. Hinzu kamen unerwartet gute Platzierungen, gipfelnd in zwei dritten Plätzen in den letzten Rennen.

Dass durch konstantes Ankommen

Pl.	Name	Chassis	Punkte	Laps
1	Uli Landgraf	Honda	35m09.778s	18
2	Andreas Wilke	BRM	30.860s	18
3	Martin Engel	Brabham	33.056s	18
4	Mick Chapman	Lotus	48.682s	18
5	Peter Neuendorf	Brabham	50.135s	18
6	Oliver Barz	Cooper	1m04.387s	18
7	Hans Hanraths	Ferrari	1m28.737s	18
8	Michael Erhart	Eagle	1 lap(s)	17
9	Hans Josef Schmitz	Lotus	1 lap(s)	17
10	Andreas Woehlk	Honda	2 lap(s)	16
11	Oliver Reinhold	BRM	8 lap(s)	10
12	Christof Gietzelt	Lotus	11 lap(s)	7
13	Michael Arndt	Cooper	11 lap(s)	7
14	Steffen Piplat	Cooper	11 lap(s)	7
15	Roland Rauch	Honda	12 lap(s)	6
16	Dominic Fingerhut	Eagle	18 lap(s)	0
17	Fredy Eugster	BRM	18 lap(s)	0
18	Manuel Rauch	Ferrari	18 lap(s)	0

Jackie Stewart Cup - Rouen - GGPLC SAISON 11

auf mittleren Plätzen auch ein guter Gesamtplatz herauspringt, ist relativ logisch. Aber dass es ein paar Rennen vor Schluss so gut aussieht, überrascht mich schon. Geliebäugelt hatte ich anfangs mit einer Gesamtpunktzahl von 200, dafür hätte es aber gut laufen sollen. Und nun wollen wir mal sehen, was rauskommt. Obwohl ich nie für die Gesamtwertung fahre, sondern immer für die nächste Kurve. Also, schau'n wir mal ... Am Ende muss aber auch bei diesen Rennen die Erkenntnis stehen, dass GPL im VR einfach groß ist. Dann ist auch die Platzierung egal."

Hinter Engel und Chapman kamen Peter Neuendorf (BRABHAM) und Barz in 's Ziel, begünstigt durch die Ausfälle von Reinhold, Rauch und Christof Gietzelt (LOTUS). Nach 7 Runden sollten die beiden COOPER-Piloten Steffen Piplat und Michael Arndt ihr Rennen abermals vorzeitig beenden. Steffen haderte mit Motorproblemen und dem gesamten Team ist einfach nur eine Menge Glück zu wünschen, dass alle Fahrer beider Cups vollzählig ankommen. Hanraths und Michael Erhart (EAGLE), sowie HaJo Schmitz im LOTUS komplettierten die Ankommerliste. Andreas Wöhlk im HONDA ist seit Mosport vom Pech verfolgt und musste auch dieses Mal kurz vor Rennende in Runde 17 aufgeben.

Ersatzfahrer:

BRM: Wilke für Marx, Eugster für Zaretsky, Bram (HONDA) nicht gestartet

JSC 9. LAUF – ZANDVOORT

Wie schon am Tag zuvor im JRC sollte auch der JSC nicht den Cup-Leader als Gewinner von Zandvoort präsentieren. Oliver Reinhold (BRM) war zwar der Polesetter, doch schon in T1 drehte er sich aus der Kurve und fiel bis auf Rang 13 zurück. Die Spitze übernahm Uli Landgraf (HONDA), der diese auch bis ins Ziel rettete und somit nach Rouen seinen 2. Saisonsieg feierte. Hinter ihm kam Patrick Marx (BRM) als Zweiter an, der lange hinter Martin Engel (BRABHAM) zurück bleiben musste, ehe er in Runde 23 Engel überholen konnte

Engel liegt nun 21 Punkte hinter Reinhold, der allerdings bei seinem

Kampf durch das Feld auch von mehreren Ausritten und Ausfällen verschiedener Mitstreiter profitieren konnte. Hinter Engel belegte Mick Chapman (LOTUS) den vierten Platz. Mick hatte in der 6. Runde auf Platz 3 liegend und mit gewaltig Druck auf Marx ausübend einen Dreher, der ihn bis Rang 9 zurückfallen

lies. Mit einer beeindruckenden Pace über die folgenden 21 Runden fuhr er bis auf 14s Rückstand hinter Landgraf über die Ziellinie. Die Stallorder im Team Lotus lies ihn an Christof Gietzelt vorbeiziehen, der eine Runde später in Pulleveld einen Ausritt mit der Abgabe von Platz 5 an Reinhold bezahlen musste.

Hinter Gietzelt sorgte Roland Rauch für eine gute Vorstellung vom Team HONDA, ebenso wie Teamkollege Bernd von Bram, der bei seinem 3. Saisoneinsatz Platz 10 belegte, hinter Andreas Kröger (LOTUS) und Dominic Fingerhut (EAGLE). Letzter Ankommer war Peter Neuendorf auf BRABHAM, der allerdings lange hinter Roland Rauch verharren konnte, bis ihn zwei Dreher in den letzten 10 Runden 4 Plätze kosten sollten. Die Ausfallliste fing bei Manuel Rauch (FERRARI) an, der mit Verbindungsproblemen kämpfte und schon beim Rennstart fehlte.

Pl.	Name	Chassis	Punkte	Laps
1	Uli Landgraf	Honda	38m47.332s	27
2	Patrick Marx	BRM	00.833s	27
3	Martin Engel	Brabham	07.009s	27
4	Mick Chapman	Lotus	14.626s	27
5	Oliver Reinhold	BRM	29.831s	27
6	Christof Gietzelt	Lotus	35.854s	27
7	Roland Rauch	Honda	36.329s	27
8	Andreas Kröger	Lotus	38.363s	27
9	Dominic Fingerhut	Eagle	38.835s	27
10	Bernard von Bram	Honda	56.506s	27
11	Peter Neuendorf	Brabham	1m06.593s	27
12	Björn Zaretsky	BRM	8 lap(s)	19
13	Michael Erhart	Eagle	17 lap(s)	10
14	Steffen Piplat	Cooper	23 lap(s)	4
15	Stefan Gawol	Cooper	27 lap(s)	0
16	Rainer Merkel	Ferrari	27 lap(s)	0
17	Oliver Barz	Cooper	27 lap(s)	0
18	Manuel Rauch	Ferrari	27 lap(s)	0

Jackie Stewart Cup - Zandvoort - GGPLC SAISON 11

Oliver Barz (COOPER), Rainer Merkel (FERRARI) und Stefan Gawol (COOPER) fielen in der Anfahrt zur Passage Tunnel Oost Runde 1 einer Massenkarambolage zum Opfer, die Reinhold, Kröger und Steffen Piplat (COOPER) nur mit viel Glück unbeschadet überstehen konnten. Piplat selber hatte nach einigen Ausflügen ins umliegende Dünenland den Maserati beim abermaligen Anfahren überlastet und stieg nach 5 unruhigen Runden aus dem Wagen. Michael Erhart (EAGLE) schied in Runde 11 aus, nachdem er seinen Boliden auf das Dach katapultierte und Björn Zaretsky (BRM) schied leider 8 Runden vor Rennende aus.

Ersatzfahrer:

FERRARI: Merkel für Hanraths, COOPER: Gawol für Arndt, LOTUS: Kröger für Schmitz, HONDA: Wöhlk nicht gestartet

C.Gietzelt



Jackie Stewart Cup ZANDVOORT – Sicht von Piplat auf Reinhold, Merkel, Kröger,...

GIUSEPPE FARINA TROPHY

ROBERT KNIEST HOLT SEINE ERSTE TROPHY

Die Plätze 4, 1, 1 und 3 bescherten dem FERRARI-Piloten den ersten Gesamtsieg einer GPL Langstreckentrophy. Beim Abschlussrennen auf dem *wieder nach Frankreich* verlegten Straßenrennkurs von Rouen konnte Robert Kniest nach einem sehr spannenden Rennverlauf den verbleibenden Podiumsplatz hinter Uli Landgraf (HONDA) und Fredy Eugster (BRM) einfahren und ließ somit Ralf Ebert (FERRARI) und Marco Saupe (HONDA) hinter sich zurück. Gratulation an Robert Kniest! In der Gesamtwertung belegte Saupe Rang 2 mit 1,4 Punkten vor Ebert.

Der eingegliederte ROOKIE-CUP ging an Martin Fass (LOTUS), der in jedem Rennen bester ROOKIE war und mit einem hervorragenden 4. Platz in der Gesamtwertung aufhorchen ließ. Vielen Dank an alle Teilnehmer! Viel Erfolg bei der nächsten Trophy, wozu jeder VR-Fahrer und alle, die es werden wollen, herzlich eingeladen sind!

LAUF 4 – Rouen - GRID A

Fredy Eugster muss es wohl gewaltig untern den Nägeln oder auch Fußsohlen gebrannt haben, als er die ersten drei Rennen der Trophy als Stargast an den Rennstrecken anzutreffen war, so dass er in Rouen schließlich wieder selber Benzin mittels Kolbenmaschine verbrennen wollte.

Allerdings schien seine Pause ein wenig zu lang gewählt, denn er musste seinen BRM hinter dem walartig anmutenden HONDA von Uli Landgraf über die Ziellinie fahren und nicht, wie gewohnt, als Erster. Landgraf konnte Polesetter Eugster von Runde 1 an hinter sich halten und bis Rennmitte beachtliche 18s Vorsprung aufbauen, die er auch dringend benötigte, da er mit Boxenstopp plante. Landgraf's sehenswerter Abflug von der Rennstrecke mit dem anschließenden Boxenstopp brachte Eugster wieder bis auf eine Sekunde heran. Dieser versuchte auch zu attackieren, allerdings ohne Erfolg, so dass Landgraf Platz 1 halten konnte.

Die drei Trophy Anwärter Kniest, Saupe und Ebert lieferten ein hoch spannendes Rennen ab. In den ersten 5 Runden wurden die Plätze

Pl.	Name	Punkte
1	Robert Kniest	175.7
2	Marco Saupe	167.6
3	Ralf Ebert	166.2
4	Martin Fass	151.0
5	Michael Erhart	118.0
6	Rene Beitz	111.7
7	Michael Schade	107.0
8	Andreas Kroeger	105.0
9	Christof Gietzelt	102.0
10	Jörg Haschke	94.9
11	Joerg Kunz	94.1
12	Klaus Jonke	92.5
13	Stefan Gawol	81.5
14	Soeren Scharf	77.4
15	Hans Josef Schmitz	73.0
16	Manfred Leitner	72.3
17	Stephan Schlieker	66.1
18	Stefan Loos	61.7
19	Uli Landgraf	50.0
20	Martin Engel	49.7
21	Fredy Eugster	47.3
22	Andreas Woehlk	44.9
23	Reinhard Kastenberger	40.7
24	Ruediger Ifflaender	38.4
25	Mike Schneider	34.3
26	Uwe Weinhardt	30.0
27	Steffen Piplat	7.2

GPLLP FARINA - Endstand

3 bis 9 heftig durchgemischt. Uwe Weinhardt (EAGLE), Ebert, Fass, Christof Gietzelt (LOTUS), Saupe, Andreas Kröger (LOTUS) und Kniest



GPLLP ROUEN GRID A – R1 in Nouveau Monde – Ebert, Saupe, Fass, Kniest, Schade, Gietzelt, Leitner

kämpften um die Plätze, ehe sich eine gewisse Ruhe und Grundordnung einstellte. Weinhardt hatte immer wieder Rennphasen, in denen er mit den beiden Erstplatzierten mithalten konnte, allerdings beförderte ihn Dreher um Dreher letztlich bis Platz 12 zurück. Fass belegte lange Platz 3, ehe er einen Boxenstopp einlegte und die

Pl.	Name	Punkte
1	Martin Fass	151.0
2	Michael Schade	107.0
3	Jörg Haschke	94.9
4	Joerg Kunz	94.1
5	Klaus Jonke	92.5
6	Stefan Loos	61.7
7	Reinhard Kastenberger	40.7
8	Steffen Piplat	7.2

ROOKIE Endstand - inoffiziell

drei Trophyführenden vorbei ließ. Zu diesem Zeitpunkt hatten Kniest, Ebert und Saupe auch schon die Reihenfolge vom Zieleinlauf eingenommen. Fass führte dann den Lotus-Dreier mit Gietzelt und Kröger an.

Dahinter kämpfte Mike Schneider (FERRARI), Michael Erhart (EAGLE), Sören Scharf (BRABHAM) und Weinhardt um die Mittelfeldplätze. Wobei Erhart einen möglichen 9. Platz an Mike beim Überrunden durch von Fredy abgeben musste.

Erhart hierzu: „...Lap30: Platz 9 ist in Aussicht, aber der Mike ist nicht weit hinter mir und kommt immer näher. Nach T1 zur Haarnadel runter muss ich Fredy vorbeilassen. Das geht gründlich schief - Links etwas auf die Wiese, Fredy zieht vorbei aber ich krieg den EAGLE nicht mehr vernünftig in die nächste links... voll in den Zaun und quer durch die Haarnadel... in dem Moment dachte ich, dass ich voll in Fredy reinknalle, bin aber 1 Meter hinter ihm durchgerutscht. Puh, Glück gehabt. Mike war nun vorbei, noch mal versucht die letzte Runde zu pushen aber das endete dann auch wieder in den Reifen.“

Dennoch darf sich Erhart über einen 5. Platz in der Gesamtwertung freuen.

Weinhardt drehte sich abermals von der Strecke und Scharf gab das Rennen kurz vor Ende noch auf, so dass Michael Schade (EAGLE) auf Platz 11 einlief und den 2. Rang der ROOKIE-Wertung von Klaus Jonke



R1 in T2 Leitner, Schneider, Schmitz, Jonke, Erhart, Schlieker, Scharf, Haschke

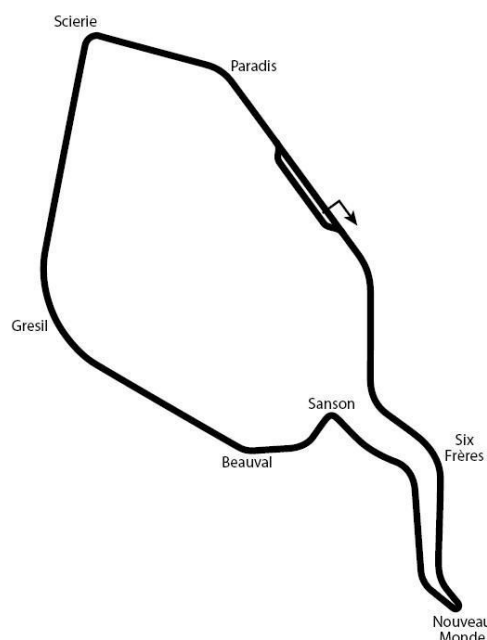
(BRABHAM) zurück eroberte. Schade belegte damit nach der FANGIO-Trophy erneut Rang 2 im ROOKIE-CUP. Allerdings wurde er von Jonkes Verbindungsproblemen begünstigt, da dieser nach der Qualifikation nicht am Renngeschehen teilnehmen konnte.

Hinter Schade vervollständigte Weinhardt, HaJo Schmitz (LOTUS), Jörg Kunz (BRABHAM) und Jörg Haschke (FERRARI) den Zieleinlauf, der damit Rang 3 im ROOKIE-CUP ergatterte. Wie Scharf musste auch Manfred Leitner (EAGLE) und Stephan Schlieker (FERRARI) das Rennen vorzeitig aufgeben. Leitner wird seinen Mechanikern sicherlich einen dicken Einlauf verpasst haben, da diese sein Lenkrad vergaßen fest zuschrauben.

Alles in allem wurde in Rouen ein packender und begeisternder Trophyabschluss abgeliefert und man darf sich auf den kommenden GPLLP freuen!

C.Gietzelt

Circuit Rouen-les-Essarts



Pl.	Name	Chassis	Laps	Time
1	Uli Landgraf	Honda	32	1:02:51.655
2	Fredy Eugster	BRM	32	15.024
3	Robert Kniest	Ferrari	32	45.515
4	Ralf Ebert	Ferrari	32	50.640
5	Marco Saupe	Honda	32	1:00.607
6	Martin Fass	Lotus	32	1:03.930
7	Christof Gietzelt	Lotus	32	1:28.889
8	Andreas Kroeger	Lotus	32	1:49.939
9	Mike Schneider	Ferrari	31	-1 L
10	Michael Erhart	Eagle	31	-1 L
11	Michael Schade	Eagle	31	-1 L
12	Uwe Weinhardt	Eagle	30	-2 L
13	Hans Josef Schmitz	Lotus	30	-2 L
14	Joerg Kunz	Brabham	30	-2 L
15	Jörg Haschke	Ferrari	29	-3 L
16	Soeren Scharf	Brabham	28	-4 L
17	Stephan Schlieker	Ferrari	23	-9 L
18	Manfred Leitner	Eagle	8	-24 L
19	Klaus Jonke	Brabham	0	-32 L

GPLLP GRID A - Rouen



DOM1-Rückblick

Andreas Wilke baut Führung weiter aus

Nach den letzten fünf Rennen, die alle nur auf "normalen" Ovalen stattfanden, mussten die Fahrer in den Rennen 14 bis 17 ihre Flexibilität unter Beweis stellen. Pocono, im Fahrerlager liebevoll "Roal" genannt, Michigan, Sears Point, einer der beiden Roadcourses und dann noch Daytona bei Nacht, sollten für eine Menge Abwechslung sorgen.

Die bessere Ausgangsposition für die nächsten Rennen, besaß eindeutig Andreas Wilke. Er flog mit einer 54-Punkte-Führung nach Pocono in Pennsylvania und hatte einen nicht so großen Druck wie Volker Hackmann auf den Schultern. Denn Hackmann durfte sich keinen Fehler mehr leisten, sonst überschritt sein Strafpunktkonto die 120er-Marke und er würde gesperrt werden.

Aber auch alle anderen Fahrer wussten, dass sie in Pocono besonders unter Druck standen: Eine Woche vor dem Rennen wurde nämlich bekannt gegeben, dass Gamer-FM ab sofort einige Rennen der DOM1 live ins Internet überträgt. Und welcher Fahrer möchte sich schon vor über 300 Zuschauern blamieren?

Gute Show, aber nur ein mittelmäßiges Rennen

Alles wurde perfekt geplant. Die Daten der DOM1-Fahrer wurden



Trotz vieler Yellows war die erste Übertragung ein voller Erfolg

erfasst, die Moderatoren Michael Radmer und Patrick Hellmich führen am Dienstag, zwei Tage vor dem DOM-Rennen im Rookie-Cup mit, um sich in die Materie NASCAR zu

vertiefen und mit ca. 350 Zuschauern im Schnitt, hatte man ein entsprechendes Publikum. Auch das Wetter war mit 72° Fahrenheit und 8 mph aus Nordwesten wieder sehr fahrerfreundlich. Nun kam es nur noch auf die 38 angereisten Fahrer an, ein gutes Rennen abzuliefern. Doch erst einmal, ging es in die Qualifikation, in der Hackmann wieder einmal sein ganzes Können zeigte und mit über zwei Zehntelsekunden vor Patrick Marx den ersten Platz belegte. Dahinter reihten sich Kay Mühle, (der nach seiner Sperre in Dover wieder mit von der Partie war) Martin Thiemt und Sven Mitlehner ein.

Mit dem euphorischen Rufen „Green flag, green flag!“, von Michael "Mika" Radmer, startete das Rennen und die Fahrer begannen die erste von 120 Runden in Pocono.

Doch das, was alle verhindern wollten, trat ein, die ersten 20 Runden waren von drei Unterbrechungen geprägt. Carsten Scheid, Reinhard Frey und Uwe Berger waren die Übeltäter. Gamer-FM analysierte ausführlich die Yellows und interviewte sogar Carsten Scheid zu seinem Dreher. Danach wurde es endlich grüner und alle Zuschauer erlebten, mit ca. 40 Runden, den längsten Grünstint des Abends.

In diesem Greenrun machte der Führende Hackmann allerdings einen Fahrfehler und kratzte kurz die Mauer, was ihn langsam zurückwarf. Mühle dagegen ergriff seine Chance und führte einige Runden an, immer direkt dahinter befand sich Marx, der nicht locker ließ. Kurz bevor die Boxenstops begannen, bestätigte Marx was er in einem Interview vor dem Rennen anmerkte, er wollte vorne mitmischen und tat dies auch. Durch die Boxenstops wurde das Feld durcheinander gewürfelt und zog sich immer weiter auseinander. Die Zuschauer konnten beobachten, wie geschickt sich die Leader durch die Lapper schlängelten und es war insgesamt gute Werbung für den NASCAR-Sport. Die Moderatoren, schlossen sogar eine Wette ab. Arndt Röttgers und Patrick Hellmich

tippten auf Patrick Marx als Sieger, Michael Radmer setzte auf Sven Mitlehner, der eigentlich das gesamte Rennen ganz vorne mitmischte und genau wie Marx gute Chance hatte.

Nach 59 Runden wurde der lange Greenrun beendet und die Zuschauer durften den virtuellen Tod von Marcus Jirak bestaunen. Ausgangs T3 kam Jirak ins Schleudern, der hinter ihm fahrende Martin Thiemt konnte nicht mehr ausweichen, stieß Jirak an und der drehte sich daraufhin frontal in die Boxenmauer.

In den nächsten Runden wurde es dann wieder gelblastiger. In dieser Zeit konnte Mühle den Großteil seiner Leadlaps sammeln und erhielt nach dem Rennen fünf Bonuspunkte für 67 Führungsrunden.

Michael Radmers Prognose auf einen Sieg von Mitlehner, verschlechterte sich in der 109. Runde, als dieser Matthias Orth nach T2 abschoss und so seine zweiten Strafpunkte in der Saison erhielt.

So gab es, wie schon so oft, einen Sprint ins Ziel, der noch mal für richtig Spannung sorgen sollte. Mühle erwischte den Start optimal



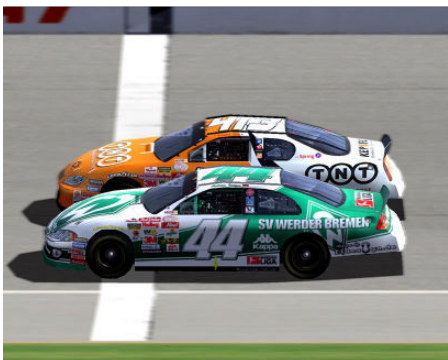
Kay Mühle gewinnt in Pocono

und sich gleich absetzen. Dahinter kämpfte sich Marx auf Platz zwei vor und schien diesen auch sicher übers Ziel bringen zu können, als ihm plötzlich in der letzten Runde in Kurve drei der Motor platzte, er in die Mauer krachte und schließlich nur als sechster gewertet wurde. Lachender dritte war Jörg Kormany. Erst durch einen Unfall ohne Yellow weit zurückgefallen und am Ende

noch dritter geworden. Seine beste DOM1-Platzierung 2006. A. Wilke schien wieder alles richtig gemacht zu haben und sammelt mit Platz zwei, wieder reichlich Punkte. Hackmann enttäuschender siebter. Nichtsdestotrotz war die Live-Übertragung ein voller Erfolg. Zwar liefen einige Dinge noch nicht ganz rund, aber bis zur nächsten Übertragung, werden sich Michael Radmer und Patrick Hellmich sicher die Kritik zu Herzen nehmen und noch professioneller über die DOM1-Rennen berichten.

Spitzenrennen in Michigan

Nach dem schwierigen Kurs aus Pennsylvania, ging es zum schnellen, breiten Michigan International Speedway in der Nähe von Brooklyn. 36 Fahrer traten an und erlebten das bisher beste Rennen der Saison. Bei optimalen Verhältnissen (clear, 64°F, NW 11 mph) schnappte sich Thiemt, vor Hackmann und Mühle, seine zweite Pole Position. Das Rennen begann gut, nach 18 Runden gab es aber einen weiteren Knackpunkt in der Frage um die Meisterschaft. Mit schon 110 Punkten auf dem Strafkonto, schoss Hackmann Philipp Hildebrandt ab und bekam weitere 40 Strafpunkte aufgebremst, die ihn für das nächste Rennen sperrten. Nachdem Tim Schröder die zweite Caution in der 38. Runde auslöste, begann der ca. 60 Runden lange Grünstint, den, trotz des Unfalls, vor allem Hackmann anführte. Nach einem Stop unter grün, wurde das Feld in der 103. Runde, nach einem Motorschaden von Kormany, wieder zusammen geschoben. 15 Runden vor Rennende, führte Polesitter Thiemt, der aber beim letzten Restart beinahe die Kontrolle verlor und so den Weg für Hackmann freimachte und dieser vor seinem Teamkollegen A. Wilke und Mühle



Kröger nur 0,001 Sekunden vor Jirak

gewann. Richtig eng wurde es um den zwölften Platz, zwischen Andreas Kröger und Jirak. Letzterer konnte im Schlusssprint noch einige Plätze gutmachen und war in der letzten Runde an Kröger dran. In der letzten Kurve konnte er sich dann neben Krögers Werder Bremen-Dodge setzen, landete aber mit nur einer tausendstel Sekunde Rückstand auf dem 13. Platz.

Sears Point fiel aus

Das 16. Saisonrennen sollte eigentlich auf dem Sears Point Raceway stattfinden. Aber selbst nach einem Restart des DOM2-Servers, stürzte dieser erneut ab und das DOM1-Rennen musste nach 37 harten Runden gecancelt werden. Nach den 2006er-Regeln wird dieses Rennen auch nicht wiederholt und fällt somit komplett aus der Wertung.



Kein Rennen in Sears Point

Patrick Marx siegt in Daytona

Nach dem abgebrochenen Rennen in Sears Point, wurde das 16. Rennen in Daytona Night ausgetragen. Vor dem Rennen wurde auch bekannt gegeben, dass nicht, wie bisher geplant, das Daytona-Rennen für die zweite Gamer-FM-Übertragung genommen wird, sondern dafür lieber das 17. Rennen in Chicagoland eine Woche später. Besser so, denn die Gelbphasen in Daytona gehören auch nicht gerade zu den kürzesten. Diesmal war aber auch das Wetter nicht das angenehmste. Bei bewölkten 79°F und 18 mph Windstärke aus Südwesten, verlangte vor allem Kurve vier einiges von den Fahrern ab. Die Qualifikation entschied, wie schon in Michigan, Thiemt für sich. Dahinter stellten sich Hildebrandt, Marx, Mühle und Christian Homrighausen



Patrick Marx (o.) gewinnt in Daytona

auf. Vor dem Rennen erinnerten sich noch mal alle Fahrer, an das erste Rennen der Saison, als man Daytona mit 13 Yellows abschloss. Alle Fahrer waren sich einig, dass man das nicht wiederholen wollte. So begann das Rennen ohne größere Vorkommnisse. Bis zur ersten Unterbrechung in der 38. Runde, lagen die ersten 14 Fahrer innerhalb von vier Sekunden. Doch nach der ersten Yellowflag wurde das Rennen nicht grüner wie am Anfang, sondern eher das Gegenteil trat ein. Eine Yellow jagte die nächste und das Rennen wurde immer schlechter. Marx verteidigte jedoch sauber seinen ersten Platz, auf der umstrittenen inneren "Blockerlinie" und gewann nach 96 Runden sein erstes DOM1-Rennen 2006. Dahinter kamen Homrighausen, Stefan Lippert, A. Wilke und Matthias Bayer ins Ziel. Insgesamt gab es sieben Unterbrechungen, zu viel, nach dem guten Rennanfang.

Nach diesem Intervall führt Andreas Wilke nun mehr als deutlich in der Gesamtwertung. Dank den Strafpunkten und anschließender Rennsperre führt er nun mit 253 Punkten Vorsprung vor Volker Hackmann und 333 Punkten vor Philipp Hildebrandt, der in Daytona durch einen Unfall nur 26. wurde. Dadurch kam Conrad Wegener wieder näher ran (-384 Punkte) und dahinter haben Matthias Bayer (-435 Punkte) und Martin Thiemt (-483 Punkte) die Plätze getauscht.

Das 17. Rennen in Chicagoland wird wieder von Gamer-FM übertragen. Nach der tollen, aber noch nicht ganz ausgereiften ersten Übertragung, freuen wir uns auf eine weitere spannende Live-Übertragung ins Internet!

Conrad Wegener

Nur 2 Yellows in Talladega

Bayer bricht Pole-Position-Serie von Thiemt

Das neunte Rennen der Open Series, fand am 9. Mai auf dem Talladega Superspeedway statt. In der Qualifikation, brach Matthias Bayer die Serie von Pole Positions von Martin Thiemt, wurde nach einem Unfall aber nur achter. Dagegen gewann Philipp Hildebrandt wieder einmal vor Conrad Wegener und Helge Gravemeyer und baute seine Führung in der Open-Gesamtwertung weiter aus.

Nach Daytona stand nun mit Talladega der zweite Superspeedway an. Nur 17 Fahrer meldeten sich für diese Highspeedstrecke an. Wo sind die restlichen 20 Fahrer?

In der Qualifikation, war es zum ersten Mal seit Saisonbeginn nicht Martin Thiemt, der sich auf Platz eins stellte, nein, Matthias Bayer war am schnellsten auf seinen beiden Runden, vor Florian Kirchhofer, Philipp Hildebrandt, Conrad Wegener und Patrik Krakau.

Vor dem Rennen bat Hildebrandt, erst die letzten 15 Runden die

innere Linie zu fahren. Nicht ganz einstimmig, wurde das später im Rennen trotzdem übernommen. Der Start verlief sauber und es bildeten sich sofort zwei Draftlinien, die die Führung munter wechselten. Nach sechs Runden löste Kirchhofer die erste Unterbrechung aus. Er schob Stefan Grieger in Kurve drei mächtig an und drehte ihn in Krakau. Man muss aber auch dazu sagen, dass in der ersten Rennehälfte, extremes Warpen vom Server ausging und teilweise an kein vernünftiges Fahren zu denken war. Kirchhofer nach dem Rennen: "Sorry für diese erste Yellow und an alle Beteiligten, da ging auf einmal meine Verbindungsqualität nach unten und die Autos sprangen über die ganze Strecke. Hatte gehofft, noch die Box zu erreichen, bevor ich jemanden berühre." Für Kirchhofer, Grieger und Krakau war das Rennen somit schon früh gelaufen. Krakau probierte zwar noch weiterzufahren, musste aber letztlich wegen doch aufgeben. Auch Hellmut Benesch beendete eher unfreiwillig sein Rennen: "Bin auch raus. Hab unter Yellow die Zigaretten aufgehoben und bin in die Mauer. Motor Schrott..." Tja, ein weiteres Beispiel

dafür, das Rauchen schlecht ist. So ziemlich alle Fahrer nutzten diese frühe Gelbphase für einen Boxenstop, mit der Hoffnung, dass nun ein langer Grünstint kam. Helge



Roof Flaps bei der Arbeit

Gravemeyer schnappte sich fünf Bonuspunkte, Wolfgang Kogler blieb dagegen ganz draußen.

In der folgenden Phase des Rennens, waren die Warps am stärksten, trotzdem wurde keine Caution ausgelöst.

Als in der 20. Runde die Übertour von Peter Gess anstand, der bei der ersten Yellowflag sein Heck verlor, zog er plötzlich rechts in die Mauer und drehte sich anschließend links ins Infield, ohne eine Unterbrechung auszulösen. Auch er beendete kurz darauf sein Rennen.

In der 32. Runde wurde es auf einmal zu eng zwischen Sven Münchrath und Andreas Kröger. Kröger zog zu weit nach innen, lehnte sich kurz bei Münchrath an und wurde anschließend nach außen in die Mauer befördert. Sein Motor fing sofort an zu qualmen und sein Wagen zog wieder nach links, wo Bayer eigentlich ausweichen wollte. Kröger nach seinem darauf folgenden Rennende: "Huhu Sven! Deine Entschuldigung ehrt Dich zwar, aber ich denke mal, dass das eher mein Fehler gewesen ist. Ich bin Turnausgangs einfach zu weit nach innen gekommen und da warst Du dann. Aus meiner Sicht eher meine Schuld. Du konntest da überhaupt nichts für. Tut mir besonders für Matthes Leid, der dadurch auch in Schwierigkeiten geraten ist und derzeit mit -2 Laps durch Dega tuckert! Sorry Matthes!



Kirchhofer schießt Grieger und Krakau ab

Auch sorry an alle anderen die meinen Rauch einatmen mussten. Ich habe total nicht gepeilt, dass es keine Yellow gab. Erst als die Spitzengruppe, ohne Pacecar vor sich, wieder auf mich aufgeschlossen hat, habe ich gemerkt, dass es immer noch grün ist. Bin dann hoffentlich noch rechtzeitig von der Strecke, ohne euch groß zu behindern. Sorry an alle Beteiligten!" So wurde ein sowieso nur noch sehr kleines Feld, noch weiter auseinander gerissen und die Führungsgruppe, bestand aus nur noch fünf Fahrzeugen. Nach 38 Runden machte Wegener einen Fehler und knallte gegen die Mauer, was sich bei seiner Topspeed bemerkbar machte. Vier Runden später ging Hildebrandt an die Box, kurz darauf folgten auch die anderen Fahrer. Dabei machte auch Thiemt einen Fehler und fuhr zu schnell durch die Box, weshalb er die Runde darauf, noch einmal durch die Boxengasse fahren durfte. Für Hildebrandt lief es dagegen wie am Schnürchen. Bei seinem Stop machte er einiges an Zeit gut und konnte seinen Vorsprung, dank des Windschattens der Lapper, weiter ausbauen. Erst als Gravemeyer auf P3 auf Wegener aufschloss, schmolz

Reifen ebenfalls sein Rennen beenden. Nach 60 Runden konnte man zwei Gruppen ausfindig machen. Hildebrandt, Gravemeyer und Wegener führten das Rennen an. Mit über 30 Sekunden Rückstand, versuchten Thiemt, Kogler, Klaus Jonke und Roland Hamela diesen Rückstand zu verkleinern, was ihnen auch allmählich gelang. In der 67. Runde erwischte es Münchrath mit einem Disconnect. So waren nur noch neun Fahrer im Rennen. Zehn Runden später kamen Hildebrandt und Wegener zu ihrem zweiten Stop in die Box. Beim Einfahren hatte Wegener alle Hände voll zu tun, seinen Wagen unter Kontrolle zu halten und sich nicht zu drehen. Hildebrandt fuhr dagegen bei seiner Box etwas zu weit und musste kurz zurücksetzen, wechselte dagegen aber nur die rechten Reifen. Gravemeyer blieb eine Runde länger draußen und tankte nur den nötigen Sprit. Wieder auf die Strecke fahrend, drehte sich Thorsten Schulz und knallte mit der Front in die Mauer, was sofort seinen Motor zum Schweigen brachte. Nach den Boxenstops sah man,



Hildebrandt und Wegener beim Einfahren der Boxengasse

Jonke und Hamela wieder aufschließen konnten. Doch in der 88. Runde, sechs Runden vor Schluss, drehte Jonke Thiemt um und löste die zweite und letzte Yellow aus. Jonke dazu: „Ein paar Runden vor Schluss eine Kollision mit Martin Thiemt im Tri-Oval. Sorry auch hier nochmals, war ewig schade um's Rennen und für Martin.“ Kurz vor dem Restart spielten Hildebrandt und Gravemeyer Ziehharmonika, ehe die grüne Flagge eine letztes Mal geschwenkt wurde. Noch zwei Runden gab es zu fahren. Letztlich gab es aber keine Positionsverschiebungen mehr, nur Wegener konnte sich noch, zu Beginn der letzten Runde außen an Gravemeyer vorbeischieben. So gewann Hildebrandt sein fünftes Saisonrennen. Wegener wurde zum sechsten Mal zweiter, vor Gravemeyer, der sein bisher bestes Open-Ergebnis feierte. Auf den weiteren Plätzen kamen Jonke, Hamela, Kogler, Thiemt und Bayer ins Ziel.

Die meisten Leadlaps gingen mit 47 Stück an Hildebrandt, die schnellste Rennrunde sicherte sich Benesch in der dritten Runde mit 48.917 sek. Insgesamt gab es 24 Führungswechsel, zwischen neun Fahrern.

In der Gesamtwertung führt Hildebrandt nun mit 54 Punkten Vorsprung vor Wegener, 118 Punkten vor Bayer, 260 Punkten vor Thiemt und 265 Punkten vor Kröger.

Das nächste Rennen findet am 23. Mai auf dem New Hampshire International Speedway statt.



Jonke löst die zweite Yellow aus

Hildebrandts Vorsprung immer mehr, bis sie in der 56. Runde wieder dran waren. Kurz vorher musste Christoph Brockert wegen einem platten

dass Wegener den Draft zu Hildebrandt und Gravemeyer verloren hatte und auch Thiemt alleine auf der Strecke fuhr. Dies änderte sich aber bald, als Kogler,

Conrad Wegener

Sponsoren der VR: Sonderevent 2 Stunden von Le Mans

**Suchen sie das etwas
andere Lifestyleprodukt?**

Dann melden sie sich bei mir.

LR
INTERNATIONAL



Kay Mühle

Tel: 01782986677

E-Mail: Stinkekease@kaymuehle-seinepage.de

Koblenzer Weg 1c

63110 Rodgau



Spannung und Dramatik pur in Silverstone

Rauch verliert sicheren Sieg kurz vor Schluss

Es war nicht das beste Rennen seiner Karriere, doch alles in allem konnte Marco Saube doch recht zufrieden sein. Sicher - die Tatsache, dass Rauch und Landgraf ihm überlegen waren, wurmte ihn wahrscheinlich, aber Platz drei bei diesem langen und schweren Rennen in Silverstone war nicht schlecht.

Es waren noch drei oder vier Runden zu fahren, genau wusste er das nicht. Im Cockpit seines Sauber-Mercedes C9 war es mittlerweile sehr heiß geworden, dennoch behielt er die Konzentration.

Und dann - drei Runden vor Schluss - vernahm er die aufgeregten Rufe seines Renningenieurs, der irgendetwas von „Rauch“, „Unfall“ und „Landgraf“ ins Funkgerät schrie. Es knisterte und Saube konnte die Worte nicht richtig verstehen. Der Rückstand war eh zu groß und was sollte denn schon passiert sein? Stattdessen konzentrierte er sich auf seine letzten Runden, fuhr souverän ins Ziel und hatte gewonnen. Gewonnen.

Fünfzehn Fahrer kamen zum fünften Lauf der GRR King of Mods Tour 2006. Erstmals seit dem GRR Farewell 500 Anfang Dezember 2005 rollten damit wieder die GTP-Prototypen in der VR.

78 Runden und damit 350 Kilometer hatten die Piloten vor sich. Gefahren wurde im Silverstone der 80er Jahre.

Die Pole Position konnte sich Roland Rauch vor „Ulee“ Landgraf und Marco Saube sichern.

Und so starteten die fünfzehn

Boliden ins Rennen. Die drei ersten bestimmten das Tempo und konnten sich vom Feld absetzen. Besonders Rauch legte ein atemberaubendes Tempo vor.



Sensationell: Nach eineinhalb Stunden sind die Plätze drei, vier, fünf und sechs nur eineinhalb Sekunden auseinander: Kadlcak, Kröger, Wilke, Piplat

Währenddessen gab es die ersten Ausfälle: Münchrath und Diepenbruck fielen gleich zu Anfang nach Fahrfehlern aus, Graf und Weiland folgten in der 13. und 15. Runde. Ebenso erreichten Schulz, Blokow und Jonke das Ziel nicht, alle schieden nach Fahrfehlern oder deren Folgen aus.

Hinter dem Spitzentrio Rauch, Landgraf, Saube folgte eine spektakuläre Kampfgruppe. Mike Kadlcak, Andreas Kröger, Dirk Wilke und Steffen Piplat blieben das gesamte Rennen nah beieinander und lieferten sich atemberaubende Kämpfe um Platz vier - am Ende sogar um Platz drei. Die vier Piloten kamen nur eineinhalb Sekunden getrennt ins Ziel: Sagenhaft.

An der Spitze schien derweil alles

entschieden. Rauch führte souverän, er düpierte die Gegner geradezu. In der 72. von 74 Runden setzte er sogar zur Überrundung vom Zweitplatzierten Landgraf an. Und dann geschah es:

Landgraf verlor bei der Überrundung leicht die Kontrolle über seinen Sauber, die beiden Fahrzeuge touchierten sich und schlugen in die Streckengrenzung ein. Rauch musste mit qualmendem Motor die Box aufsuchen und aufgeben - zwei Runden vor Schluss als souveräner Leader.

Landgraf konnte weiterfahren, wurde aber noch von Saube abgefangen und war nach dem Rennen untröstlich: „Riesen-Sorry an Roland. Das war ziemlicher Bockmist.“

Günther Chladek soll nicht unerwähnt bleiben. Trotz technischer Probleme kämpfte er sich bravourös mit siebzehn Runden Rückstand ins Ziel.

In einem Punkt waren sich aber alle Fahrer nach dem Rennen einig: „Die GTPs müssen wieder öfter her!“



Rennentscheidend: Landgraf und Rauch kollidieren

*Aus Silverstone berichtete
Steffen Piplat*



GRRRL King of Mods Tour 2006



2 HEURES DU MANS 12. JUIN 2006



©2006 by *Levi*



LR - 2 Heures Du Mans

GRRL King of Mods Tour macht Station in Le Mans

Bei der GRRL King of Mods Tour ist Halbzeit. 5 der 10 Rennen sind absolviert, aber kurz vor der Sommerpause steht noch einmal ein richtiger Höhepunkt auf dem Programm. Mit den GTP Sportwagen Prototypen geht es auf die Traditionsstrecke von Le Mans. Und wie bei den originalen Vorbildern wird das Streckelayout von 1988/89 gefahren. Das heißt, dass die beiden Schikanen L'Arche und La Florandiere noch nicht eingebaut sind. Das bedeutet Vollgas von Tetre Rouge bis Mulsanne. Das verspricht spannende Windschattenduelle mit den GTP Boliden.

Abweichend zu den anderen Rennen der King of Mods Tour 2006 ist die Rennlänge so ausgelegt, dass die Rennzeit bei 2 Stunden liegen wird. Auch wenn das natürlich noch kein Langstreckenrennen ist, wird so doch etwas dem Charakter der Strecke Rechnung getragen. Ebenfalls in Abweichung zu den anderen Rennen wird mit einfachem Verbrauch gefahren. Bei der langen Runde minimiert sich so das Risiko, mit



leerem Tank auf der Strecke liegen zu bleiben.

Ist ein Le Mans Rennen mit den Prototypen an sich schon etwas besonderes, so bekommt das Event

durch das Engagement von LR International als Sponsor noch ein Sahnehäubchen. Dank LR wird es für die drei Podiumsplätze Sachpreise geben, die sich wie folgt aufschlüsseln:

- Platz1:** Ein Lifestyle Set nach Wahl
- Platz 2:** Flasche Aloe Vera Peach mit dem Duschgel
- Platz 3:** M. Schumacher Perfume

Die GRRL möchte sich an dieser Stelle bei LR International und speziell Kay Mühle für das Aussetzen dieser Preise bedanken.

Wie immer steht die Teilnahme auch an diesem King of Mods Event allen VR-lern frei. Benötigt wird Nascar Racing 2003 und der RD GTP Mod Vers. 1.1. Der Renntermin ist Montag, der 12. Juni.. An den 3 Montagen davor finden jeweils ab 19 Uhr Trainingssitzungen statt.

Alle weiteren Informationen rund um die GRRL und die "2 Heures Du Mans" sind im GRRL Bereich des VR Portals und im VR Forum zu finden.

Gil Ritter

Feel good. Look great.

Seit der Gründung vor 20 Jahren steht der Name LR für Wohlbefinden und Schönheit, inzwischen in 26 Ländern weltweit. Jahr für Jahr verzeichnen wir gesteigerte Umsätze. Dies ist nicht zuletzt auch der großartige Erfolg von rund 250.000 selbständigen LR Beratern. Das Konzept des Direktvertriebs, das LR an einen Spitzenplatz gebracht hat, ist auf Menschen und deren Persönlichkeiten aufgebaut. Durch den Einsatz und das Ziel dieser vielen Menschen, die sich ihr finanzielles Standbein geschaffen und ihr eigenes LR Geschäft aufgebaut haben, hat sich LR so explosionsartig entwickelt. Und nicht zuletzt machen die Kommunikation zwischen Menschen und die Preisersparnis im Direktvertrieb den

LR Geschäftserfolg aus. Heute sind weltweit rund 37 Millionen Menschen im Direktvertrieb aktiv und erwirtschaften zusammen einen Umsatz von rund 85 Milliarden US\$ jährlich.

Die LR star-box präsentiert innovative Duftkreationen prominenter Partner aus den Bereichen Film, Mode, Musik und Sport. Erlesene Duftkompositionen und kostbare Parfümöle zeichnen die star-box-Duftserien aus. Die exklusive Zusammenarbeit mit internationalen Stars wie Michael Schumacher, Sarah Connor, Ralf Moeller, Boris Becker oder Heidi Klum sind ein echtes Highlight. Die Geschichte der star-box begann im Jahr 2002, als während eines Formel-1-Rennens die Idee entstand, eine Duftserie für den international beliebten deutschen Formel-1-Weltmeister Michael

Schumacher zu entwerfen. Aufgrund des grandiosen Erfolgs dieser ersten prominenten Duftserie wurde das heutige star-box-Konzept entwickelt. Die LR star-box umfasst Duft- und Pflegeserien für Sie und Ihn, kreiert von und mit international bekannten Stars aus Film und Fernsehen. Aber nicht nur Düfte, sondern auch für die Gesundheit und zur Nahrungsergänzung entwickelt LR fieberhaft. Zum Beispiel gilt seit Jahrtausenden das Gel der Wüstenlilie Aloe Vera Barbadensis Miller als wohltuendes Naturmittel und kostbares Schönheitselixier. Bereits in der Antike fand das Gel Anwendung als Mittel zur Stärkung, zur Regeneration und als besonderes Schönheitselixier. Wertvolle natürliche Inhaltsstoffe wie Vitamine, Enzyme und Mineralstoffe zeichnen das Aloe Vera Gel Life Essence aus.

Asphaltflitzer im Dreck

6. Lauf zur LFS-Masters – Rallye mal anders

Blackwood RallyCross Reversed mit den Sportwagen. Der 6. Lauf zur LFS-Masters war sicherlich nicht jedermanns Geschmack. Für Jens Janssen aber erneut kein Problem.



Der Start zum Sprint. Neuendorf mit leichten Problemen.

Die Qualifikation konnte er knapp vor Conrad Wegener für sich entscheiden und die Pole im Sprint in einen ungefährdeten Sieg umsetzen. Uli Landgraf lag lange Zeit auf dem 2. Platz, ein Freeze beendete jedoch sein Rennen. Er war aber nicht der einzige am heutigen Tag, den technische Probleme zu schaffen machten. Auch Peter Borsch und Florian Hartwich gaben vorzeitig auf.

Nach Landgrafs Ausfall machten Wegener und Ulf Truschkat im einzigen LX6 den Kampf um den 2. Sieger unter sich aus. Nach einigen Fehlern musste sich Wegener geschlagen geben. Vor dem Vierten Dominic Fingerhut hatte er aber einen mehr als komfortablen Vorsprung. Fingerhut war von P13 aus ins Rennen gestartet und konnte sich nach wenigen Runden bereits in den Kampf der Verfolger einmischen. Er setzte sich nach einem langen und engen Fight mit knappem Vorsprung vor Marc Diebold und Thomas Busack durch. Neuling Andre Rech war zunächst von einem guten 5. Platz ins Rennen gegangen, verlor aber früh einige Plätze und wurde noch in der letzten Runde von Peter Neuendorf überholt. Neuendorf wurde 7., Rech kam

auf Rang 8 ins Ziel. Martin Wille und Werner Reichert komplettierten die Top10. Es folgten Johannes Hestermann, Michael Galuschka, Dieter Borsch und Thomas Burghardt.

Durch seinen 5. Platz im Sprint konnte Diebold im Hauptrennen von der Pole ins Rennen gehen. Die konnte er aber nur auf den ersten Metern behalten. Janssen war mit einem Raketenstart zunächst auf Rang 2 vorgefahren und übernahm nach nicht mal einer Runde sogar die Führung. Kurze Zeit später verlor Diebold auch den 2. Platz an Truschkat und hatte nun bis zur 12. Runde Fingerhut, Wegener und Landgraf hinter sich. Doch dann drehte er sich und fiel zurück.

Fingerhut hatte den anderen beiden des verbliebenen Trios nicht viel entgegen zu setzen. Wegener konnte sich zunächst gegen Landgraf durchsetzen, musste aber gut 10 Runden vor dem Ende an die Box. Damit fiel er sogar noch hinter Busack zurück, der ein ähnlich einsames Rennen fuhr, wie Fingerhut.

Die richtig engen Fights gab es vor allem auf den Positionen ab Platz 7 aufwärts. Andre Rech lag zunächst hinter Johannes Hestermann, konnte ihn nach 16 Runden dann doch überholen. Er musste sich im weiteren Rennverlauf nur Neuendorf geschlagen geben. Der war bereits

wenigen Runden unplanmäßig an der Box gewesen und hatte das Feld von hinten aufgerollt. Hestermann hätte den 9. Platz eigentlich sicher gehabt, fuhr aber nach 34 Runden an die Box. Diebold und Wille kamen so noch vorbei. Hinter Hestermann wurde Werner Reichert 12. vor Michael Galuschka und Dieter Borsch.

Von den ursprünglich 17 gemeldeten Fahrern sahen 14 im Hauptrennen das Ziel. Thomas Burghardt und Peter Borsch mussten schon frühzeitig aufgeben. Florian Hartwich war zum Hauptrennen gar nicht mehr angetreten.

Matthias Oltmanns, Markus Wurm, Alex Marx und Maurice Rudolph waren in Blackwood nicht am Start. Rudolph verlor nach dem Rennen seinen festen Startplatz. Andre Rech rückte für ihn nach und war so bereits nach nur einem Ersatzfahrer Einsatz bereits im fixen Starterfeld. Für Janssen wurde es fast das



Ein Hätetest für Mensch und Material

perfekte Rennen. Lediglich im Hauptrennen fehlten ihm die 2 Punkte für die schnellste Runde. Die hatte sich Wegener gesichert. Mit 86 von möglichen 88 Zählern konnte er sich aber dennoch die Tabellenführung zurückholen. Beim 7. Lauf geht es wieder zurück auf den Asphalt. Dann stehen die großen GTRs in Aston auf dem Programm.

Text & Bilder: Dominic Fingerhut

HÄTTE, WÄRE, WENN...

Lars Moldenhauer gewinnt in Kyoto

Lars Moldenhauer gewinnt das vorverlegte, erste Rennen der Graham Hill Trophy vor Markus Wurm. Da am 30. April 2006 die Ringwanderung an der Nord-schleife anstand und somit drei Fahrer es nicht rechtzeitig geschafft hätten zum Start an der heimischen Pedalerie zu sitzen, wurde das Rennen vom Admin Lars Moldenhauer um eine Woche vorverlegt.

Mit der leisen Ahnung die Rechnung ohne den Wirt gemacht zu haben, nahm er darauf 4 Abmeldungen entgegen, unter anderem auch die derer, wegen denen er die Verlegung vornahm.

Dazu kam, dass 2 Tage vorher der Patch R released wurde. Während also alle Anderen breit grinsend den BMW Sauber F1 mit verbesserter Reifenphysik um die Strecken jagten, wurde im Langstreckenpokal noch mit der Q-Version gefahren. Die altbewährten Setups galt es also noch einmal zu nutzen. Das Fazit waren gerade mal 9 Fahrer, die einigermaßen gesund,

Am Anfang zumindest, trug er es ihm eine Weile hinterher. Bis in Runde 12 das Wunder geschah: Moldenhauer verliert in der letzten Schikane des Infields die Kontrolle über seinen Wagen. Wurm nutzte natürlich die Gunst der Stunde und jagte an ihm vorbei ins Oval und davon. 4 Runden später aber verhaspelte sich Wurm am Eingang des Infields und musste Moldenhauer wieder passieren lassen. Als der Sieger der Vorrangegangenen Trophy in der 20. Runde zum nachtanken in die Box fuhr, hatte er bestimmt nicht schlecht geschaut dass Wurm eine weitere Runde aufs Parkett legen konnte. Während Markus Wurm mit einer 2-Stopp Strategie optimal beraten war, wollte Moldenhauer „in der letzten Runde noch mal rein“.

Da hatte doch glatt ein Masters Pilot dem Sprintsparer und Langstreckenspezialist persönlich den Fehdehandschuh hingeworfen. Nun musste Moldenhauer seinen Spritverbrauch und den nun Führenden Markus Wurm in den Griff bekommen, was ihm im 2.

Stint zumindest einigermaßen gelang. Der 2. Boxenstopp stand an. Moldenhauer musste in Runde 41 rein, während Markus Wurm erst eine Runde später dran war. Wurm, der in der 40. Runde den alten WR sogar unterbot, hatte nun für den 3. Stint alle Asse in seiner Hand und

war bereit sie zu ziehen. Es folgte ein sehr schneller Boxenstopp. Doch dann verpasste sich Markus Wurm eine Durchfahrtsstrafe, er hatte zu hoch gepokert und den Pitspeed in der Box überschritten. Dieser Fehler brach ihm das Genick. In der darauf folgenden Runde durfte er mit 79 km/h durch die Box schleichen, während Moldenhauer mit 230 Sachen im Oval vorbei jagt.

Schon nach wenigen Runden verloren Galuschka und Schar-

lau den Anschluss. Beide wechselten die Plätze Anfangs oft aufgrund grober Fahrfehler des jeweils Anderen. Galuschka, der komplett ohne Training ins Rennen ging, fand erst etwa ab Mitte des Rennens seinen Rhythmus. Scharlau hatte dabei das Nachsehen, rechtfertigte den letzten Platz aber immer wieder mit großen Patzern. Knapp wurde es zwischen den Beiden erst wieder in den 2 letzten Runden. Galuschka's geplatzter Reifen zwang ihn in die Box, während Scharlau nun im Zugzwang war. Jenseits aller Haftungsgrenzen manövrierte dieser den LX6 jedoch gerade so durch die Kurven. Chance verpasst.

Pech hatte Reinhard Frey, dem auf Position 3 liegend, in Runde 38 das Programm abgestürzt ist. Er kam bis dahin zwar nicht an die Führenden ran, hielt seine Position sauber.

Peter Neuendorf fing sich gleich beim ersten Stopp eine Durchfahrtsstrafe ein, allerdings reichte das dem Verfolger Werner Reichert nicht ganz um zu Punkten. Reichert fuhr im Ganzen ein fast fehlerfreies Rennen. Thomas Busack hatte wohl Mühe die Augen offen zu halten. Er beschrieb das Rennen so: „2 Stunden pure Langeweile heute“.

Nach 15 Minuten gingen dem Rookie-Cup Admin die Böcke aus und er fuhr lustlos um den Kurs. Ebenso schien es Martin Wille zu gehen, von ihm war im Nachhinein kein Feedback zu bekommen. Er fristete im Rennen ein relativ unscheinbares Dasein.

Sebastian Scharlau



ungepatched und relativ guter Dinge an den Start gingen. Zur Auswahl standen der LX6, der Raceabout und der FZ50. Bis auf 2 Rac's fuhren alle Starter den LX6.

Nach der Qualifikation stand Lars Moldenhauer mit Markus Wurm in Reihe 1, Reinhard Frey und Peter Neuendorf in Reihe 2, Thomas Busack und Martin Wille in Reihe 3, Werner Reichert und Sebastian Scharlau in Reihe 4, gefolgt von Michael Galuschka.

Lars Moldenhauer ging als klarer Favorit ins Rennen, fehlerfrei sollte ihn nicht wirklich jemand in diesem Starterfeld gefährlich werden.

Es war also an Markus Wurm, dem LP Admin das Wasser zu reichen.

Final Results

Platz	Name	Zeit	Runde	Punkte
1	L. Moldenhauer	120:15.11	61	39
2	M. Wurm	+22.16	61	37
3	P. Neuendorf	+2:03.19	61	30
4	W. Reichert	+1 lap	60	27
5	T. Busack	+1 lap	60	24
6	M. Wille	+2 laps	59	22
7	M. Galuschka	+3 laps	58	20
8	S. Scharlau	+3 laps	58	19
9	R. Frey	DNF	38	12

Virtual Performance Parts



Quality made in Germany

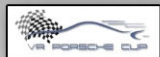


HARDWARE	
PEDALSET PROFESSIONAL 3	
System	PC
Hersteller	Virtual Performance Parts
Preis	450 Euro
Praxistext	★★★★★
Verarbeitung	★★★★★
1 GESAMT	

**best driven with
Hardware for
Professionals**



**VR Porsche Cup
powered by**



www.vp-parts.de

Der Porsche Cup zu Gast in Kyalami

VR Porsche Cup Grid 1

Rennen 1:

In der Pre- Qualifikation wurden noch die Karten verdeckt gehalten und auch die Top-Fahrer zeigten nur 45er Zeiten. Im Qualifying jedoch legte Tobias Schlemo die Latte hoch, mit 1.44,581 zeigte er was geht.

In der Superpole jedoch war es einmal mehr Philipp Hildebrandt, der mit einer 1:44,6 Startplatz 1 holte. Olli Happ, der unter normalen Umständen auch meist ganz vorne zu finden ist, musste seinem Strafgewicht aus Donington Tribut zollen und war mit 1,47,7 im Qualifying bereits nur noch 24.

Am Start konnte Hildebrandt die Pole behaupten. Joschi Frömel lag auf Platz 2 und konnte ihm sehr knapp folgen und auch leichten Druck auf den Führenden ausüben. Frömel seinerseits wurde über die ersten paar Runden beständig von Fietz unter Druck gesetzt.

Hinter Fietz auf Platz 4 konnte sich die erste Hälfte des Rennens über Florian Waschkowski behaupten.

Dieser konnte zwar Fietz' Tempo nicht mitgehen, konnte sich jedoch vor Marcus Jirak auf 5 behaupten. Jirak konnte allerdings nur 4 Runden lang die Hauptrolle in Waschkovskis Rückspiegel spielen, da ein technisches Problem in Runde 5 sein Rennende bedeuten sollte.

Hinter Jirak hatte sich eine weitere Kampfgruppe gebildet: Wollenschein, Schlemo, Wilke und Gaida fuhren dicht beisammen und belauerten sich über viele Runden. Schlemo konnte nach konstantem Druck in Runde 11 an Wollenschein vorbeigehen und sogleich einen Vorsprung herausfahren, obgleich er auf Fietz vor ihm nicht wirklich aufholen konnte. Wollenschein im Visier hatte nachdem Schlemo vorbei war dann Andy Wilke. Selbst von Gaida verfolgt konnte er bis ins Ziel

dicht hinter Wollenschein herfahren, ohne jedoch wirklich eine Chance zu haben vorbei zu kommen. Zu wenig Fehler machten die Fahrer auf dieser anspruchsvollen Strecke in Südafrika. Einzig Gaida ließ sich zu einem Fehler in T3 hinreißen, als Schlottbohm von hinten aufschloss. An diesen gab Gaida dann auch seinen 7. Platz ab und fuhr am Ende als 8. ins Ziel. An der Spitze konnte sich Hildebrandt ab Rennmitte deutlich von Frömel absetzen und souverän einen 5-sekündigen Vorsprung aufbauen. Frömel konnte Hildebrandt ziehen lassen, da er wiederum 1,5 bis 3 Sekunden Luft auf Fietz hatte und nicht in direkter Gefahr war, den 2. Platz zu verlieren. Fietz komplettierte nach 18 Runden das Podium auf Platz 3. Schlemo, Wollenschein und Wilke komplettierten die Top-6.

Mit 1:46,153 fuhr Hildebrandt zudem die schnellste Runde des Rennens!



Hildebrandt mit ungefährdetem Start- Ziel Sieg

Rennen 2:

Zu Beginn von Rennen 2 kam es zu einem Missverständnis zwischen der Rennleitung und den Streckenposten. Happ und Schlottbohm hatten vorzeitig die Boxenanlage verlassen und hätten sofort disqualifiziert werden müssen. Die Rennleitung stufte dies als technisches Versagen ein und ließ die beiden mitfahren... wie sich nachher herausstellen sollte ohne Berechtigung.

Das Rennergebnis wurde bereinigt, Happ und Schlottbohm wurden nach Selbstanzeige Schlottbohms nach dem Rennen als letzter und vorletzter gewertet. Doch am Start garantierte die umgedrehte Startreihenfolge aus Lauf 1 wieder Spannung. Aus der Pole startete ausgerechnet Happ, der mit 95 kg Strafgewicht unterwegs war und die Schnecke im Vorderfeld spielte. Diesen im Rennverlauf sauber zu überholen sollte die schwere Aufgabe für die folgenden Fahrer sein. Schlemo, Kahlert und Gaida waren die drei Fahrer, die vorne als erste auf Happ aufliefen.

Bei einem kleinen Gerangel zwischen Kahlert und Schlemo konnte Gaida beide passieren und in der folgenden Runde sofort Druck auf Happ machen, den er bald danach auf der Bremse kassierte. Schlemo kam als nächster an Happ heran, leider kam es hier jedoch zu einer Berührung, die Happ aus dem Rennen warf und für etwas Konfusion in der Spitzengruppe sorgte.

Gaida konnte unbehelligt seine Führung ausbauen. Ab Runde 5 kam Schlottbohm mit Fietz im Schlepptau näher heran, der Abstand verringerte sich jedoch nicht bedrohlich. Durch das gesamte Feld hindurch pflügte Hildebrandt, der zwar von 10 startete, in der Startphase des Rennens jedoch zurückfiel. Vom 20. Platz startete er seine Aufholjagd und war schon zu Rennhalbzeit auf Platz 4 hinter Fietz. Dahinter kämpften in der ersten Rennhälfte Wilke, Schlemo, Wollenschein und auch Kahlert um die Punkte. Hier war es Schlemo erneut, dem es 4 Runden vor Schluss gelang an Wollenschein vorbei zu fahren.

Auch Wilke wurde 4 Runden vor Schluss überholt und zwar kam Hildebrandt an ihm vorbei auf den 4. Platz vor. Dauerhaft in den Top-10 verbrachte das Rennen René Cremer, den vor dem Rennen noch technische Probleme geplagt hatten. René kam als 7. ins Ziel, am Ende schloss auf ihn noch Jörg Kormany auf der 8. wurde.

Kormany hatte als Neueinsteiger in den Porsche-Cup im 2. Lauf alle Hände zu tun und konnte sich vom 15. auf den 8. Platz vorarbeiten. An der Spitze hatte es bis ins Ziel keine Veränderungen gegeben. Gaida konnte sich vor Schlottbohm und Fietz behaupten. Schlottbohm wurde wie erwähnt nachträglich ans Ende des Feldes versetzt.

Somit lautete die Reihenfolge der Top-6 im Ziel: Gaida siegte vor Fietz auf 2 und Hildebrandt auf 3, dahinter Wilke vor Schlemo und Wollenschein.

Die schnellste Rennrunde in diesem Rennen fuhr mit 1:46,113 erneut Philipp Hildebrandt.

Andreas Gaida



Gaida geht innen an Happ vorbei

Truschkat unbezwungen

VR Porsche Cup Grid 2

Von Jürgen Nobbers

Wieder einmal kam ein Track nicht durch den TÜV. Dieses Mal erwischte es Imola. Der AddOn Track war nicht sicher genug. Das cutten (abkürzen) konnte nicht einhundertprozentig verhindert werden. Ein neuer Kurs musste her, und der Tross zog ins warme Südafrika. Kyalami, ein Name wie Donnerhall. Welch Überraschung, als der Starter gedreht, und die erste Runde gedreht wurde. Der Kurs war nicht wieder zu erkennen. Jede Menge Kurven kamen hinzu, aber die schnelle, endlos lange Gerade war weg und ist endgültig verbaut.

Fünf Fahrer aus dem Junior Cup waren in Kyalami dabei, und schlugen sich beachtenswert. Jens Klein - Altstede fuhr 29 Gesamtpunkte, Kurt Heinlein 53, Ralf Knietzsch 59 und Robert Graf 68 ein. Satte 88 Punkte konnte Andre Keidel am Rennabend verbuchen.

Wer schönes trockenes Wetter erwartet hatte, wurde derb enttäuscht. Im ersten Rennen schüttete es wie aus Kannen. Dementsprechend niedrig war die Erwartungshaltung für den Start und die ersten Kurven. Da man kaum Platz hatte, und jeder naturgemäß der erste sein will, wurde

es auch prompt kuschelig eng. Widererwarten verlief die erste Runde doch relativ harmonisch. Ganz ohne Schubser und Rempler ging es nicht

den letzten Podestplatz bis zum Finish. Rang vier und fünf. Ralf Knietzsch und Kriebel fighteten Rundenlang um diese Position. Das bes-



Ulf Truschkat,
Mann des Tages

ab. Der ein oder andere stand um 180 Grad verkehrt herum zur Strecke, aber alles blieb im Rahmen.

Ulf Truschkat übernahm in Runde zwei die Führung von Frank Zanker, und gab diese bis zum Finish nicht mehr ab. Ihm immer auf den Fersen, bis zur Zieldurchfahrt, Kurt Heinlein. Das Podium wurde in der fünften Runde klar gemacht. Jo Lueg ging an Uwe Kriebel vorbei, und verteidigt

sere Ende am Schluss für Kriebel.

Anständige Plätze, zwei und fünf, für die Junioren. Umgedrehte Welt im zweiten Rennen. Das Wetter war wieder schön, und der Zehntplazierte startet vorne weg. Thorsten Kaul und Dirk Wilke in der ersten Reihe. Die Flagge fiel, und Kaul legte einen Bombenstart hin. Leider umsonst, mehrere Zwischenfälle warfen ihn in der Folge weit zurück. Am Ende Rang 19, aber noch in der Lead Lap. Dann ein Aufschrei auf den Tribünen. Aus dem Nichts zauberten die führenden Piloten eine Drift - Challenge auf den Asphalt. Nutznießer dieser Aktion waren Lueg, Kriebel, ein stark fahrender Zanker, sowie D. Wilke. Diese Positionen konnte sie bis zum Schluss festigen. Unschlagbar hingegen war Truschkat, der einen Doppelsieg in Kyalami erringen konnte.

Mit 110 Punkten gehörte Truschkat der Tagesieg, womit er sein Punktekonto auf 753 Zähler schrauben konnte und auf Rang 14 liegt. Knapp dahinter Lueg mit 104 (30) und Kriebel 100 (17) Punkte. 88 und 86 Punkte werden Andre Keidel (21 PJC) und Dirk Wilke (36) gutgeschrieben. Als nächstes steht der Traditionskurs von Barcelona auf dem Terminplan.



Start zu den
Kyalami - Racedays

Im Land des Löwen

6. Lauf des PJC in Kyalami sieht neue Sieger

Kyalami, vielen aus GPL bekannt, hat mit dieser Strecke nichts zu tun. Kein ausladender, schneller Kurs, sondern eine mit engen Kurven gespickte Berg- und Talfahrt erwartet die Fahrer des Junior Grids. Schon im Vorfeld wurde klar, dass hier nur mit viel Training und gutem Setup etwas zu holen ist. Und im Rennen zeigte sich, wer seine Hausaufgaben gemacht hatte.

Lauf 1:

Alle Wagen stehen in der Startaufstellung. Alle? Nicht ganz alle, Weiland wird schon vor dem Start mit einer Black Flag bedacht und verzichtet auf den Start. Als die Ampel auf Grün springt kann der Polesitter Schaum gleich vorne weg ziehen, der Rest des Feldes kommt etwas stockend in Schwung. Grund dafür ist ein schwach startende 2. Reihe, bestehend aus Mannel

und Haupt. Diese verlieren bereits auf den ersten Metern massig Plätze und finden sich im Mittelfeld wieder. Pietrzak, Nepp, Haupt, Kopp und auch noch einige andere Wagen gehen vorbei. Geyer zieht, von dem Ganzen unberührt, hinter Schaum auf Position 2 her. In der letzten Kurve der 3-fach Links am Beginn des Kurses ist Nepp etwas zu schnell und muss den weiten Weg nehmen, Haupt nutzt dies aus und geht auf Platz 4 vor. Kurz vor der Hälfte der ersten Runde stehen dann Geyer, Kopp und Nepp im Kiesbett. Geyer hatte sich verbremst und war in die Reifenstapel gerutscht, wogegen Kopp Nepp in die Kiste gefahren war. Kopp ackert sich durch den Kies wieder raus, auch Nepp und Geyer können das Rennen fortsetzen. Die Plätze 4-6 haben nun Eggert, Held und Pach inne.

In Runde 2 verschätzt Pach sich in der 3-fach Links und produziert einen Dreher, Spindler übernimmt

Platz 6. Eine Runde später besucht Pietrzak dort den Kies und wird auf den 6. Platz zurück gereicht. Während sich vorne Haupt, Eggert und Held einen sehenswerten Kampf liefern, rutscht Pietrzak in Runde 4 in Wesbank von der Strecke. Er verliert seine 6. Position an Doppler. An derselben Stelle parkt der verbeulte Wagen von Schmitt, Rennende für ihn. Doppler gewinnt in dieser Runde noch eine

Fahrstil von Held aus, er kann zu Eggert aufschließen. Schaum beginnt die Runde mit einem Ausrutscher, durch den Fehler sind Eggert und Held wieder direkt dran. Eggert rutscht in Wesbank beim Überwinden aus, Held holt sich Platz 2. Eggert kommt als Dritter wieder auf die Strecke. Und nun schlägt die Stunde des Ingo Held. In Runde 14 geht er das erste Mal an Schaum vorbei, der kontert jedoch und kann seine Führung halten.

Eine Runde später läuft Schaum bei der Anfahrt auf Wesbank auf einen Überwindeten auf. Held nutzt den Windschatten und bremst sich an beiden vorbei, er übernimmt kurz vor Schluss die Führung. Gleich danach ist das Rennen für Reumel ausgeträumt, der Motor seines Porsche geht in Runde 14 in Flammen auf.

Vorne versucht nun Schaum Held in einen Fehler zu hetzen, hat aber aufgrund seiner Reifen denkbar schlechte Karten.

Auch hinten ist Spannung drin, Pach dreht sich und Pietrzak holt sich Platz 6. Pietrzak verbremst sich in Wesbank, Pach geht wieder vor. In der Zielkurve dann ein Angriff von Kopp, beide Wagen kommen ausgangs der Kurve ins Schlittern und Pach und Kopp knallen aneinander. Kopp hat das bessere Ende und geht als 6er in die letzte Runde. Vorne hängt noch immer Schaum an Held und auch für Pach, der hinter Kopp liegt, ist die Sache noch nicht gegessen. Ingo Held fährt aber als Sieger über die Linie. Eggert trennen noch wenige hundert Meter von einem Podestplatz, als er sich dreht und postwendend von Thomas Haupt kassiert wird. Der geht als 3er über die Linie, Andreas Eggert sieht nur Blech. Auch Andreas Doppler fabriziert aus der letzten Schikane heraus noch einen Dreher, hat aber genug Abstand, um als 5. ins Ziel zu kommen. Dann kommt der auf Platz 6 liegende Kopp vor der



Position, als sich Spindler in der Zielkurve dreht. Für Mannel hingegen ist das Rennen hier zu Ende, er wird disqualifiziert. Dann ist Haupt eingangs der 5. Runde zu schnell und die hinter ihm hängenden Eggert und Held gehen vorbei, Eggert also nun Zweiter. In Runde 7 dreht sich Held in der letzten Schikane und Haupt kann auf Platz 3 durchschlüpfen. Und wieder erwischt es Spindler in der Zielkurve, er verliert seine 6. Position an Pietrzak.

In der 8. Runde holt sich Held seinen 3. Platz von Haupt wieder zurück, als diesem in der 3-fach Links die Strasse ausgeht. In Runde 9 ist dann Pietrzak zu schnell und legt einen SlowMotion Dreher hin, Spindler geht wieder auf Platz 6 vor. Der kann sich nicht lange freuen, ein paar Kurven später wird er von Pach in Wesbank ausgebremst. Pach somit auf 6. In Runde 11 zahlt sich der konstante

Schikane in einen Dreher, Eric Pach geht vorbei und sieht als 6er das Ziel.

Lauf 2:

Im Qualify zu Lauf 2 hatte es geregnet und so wurde die Startaufstellung gehörig durcheinander gewürfelt. Geyer steht auf Pole, Pietrzak auf 2. Kopp in Reihe 2 neben Eggert, die 3. Reihe füllen Doppler und Nepp. Held steht auf 9, Schaum gar nur auf 14. Los! Doppler verschläft etwas und wird durchgereicht. Spindler mit einem Traumstart geht sogar noch an Nepp vorbei. Auch Jost zwickt sich noch durch, Platz 6. Vorne Pietrzak vor Geyer, Kopp und Eggert. In der Bergabschikane vor Wesbank (diese gibt's auch am GPL Kurs) schiebt sich Held schon an Jost vorbei und übernimmt Platz 6. Jost holt sich den Platz nach der Gegengeraden wieder zurück, kommt allerdings in der 3-fach Links in Runde 2 aufs Gras und verliert seinen 6. Platz wieder an Held. Pietrzak ist beim Anbremsen auf Wesbank auf der falschen Seite und ihm geht die Strasse aus, Geyer sagt "Danke" und übernimmt die Führung. Pietrzak kommt auf 4 wieder zurück. Am Ende der Gegengeraden schiebt sich Eggert innen neben Kopp, der übersieht ihn, lenkt ein und trifft Eggert heftig am linken Hinterrad. Pietrzak möchte das nutzen, und stellt innen daneben, Tür an Tür geht's auf die Schikane zu. Eggert lässt länger stehen und schrammt an Pietrzak vorbei, bekommt dann von Pietrzak einen Stoss. Pietrzak geht wieder aufs Gas und dreht sich, Kopp ist der lachende Dritte und übernimmt wieder Platz 2. Vor der Zielkurve läuft Eggert auf Kopp auf, Spindler auf Eggert, 3-wide in die letzte Kurve. Kopp geht weit, Eggert hat trotz Rempler von Spindler das bessere Ende und übernimmt auf

der Linie Platz 2, Kopp auf 3 Spindler auf 4, Held sieht sich das Ganze von Platz 5 aus an. Neuer 6er ist Haupt. Held geht in Runde 2 an Spindler vorbei und übernimmt Platz 4. Am Ende der Gegengeraden holt sich Held dann auch noch Kopp und Platz 3.

In Runde 3 ist Kopp in der Bergabschikane zu schnell und rast in den Kies, bis zur Wesbank hin haben sich Spindler und Haupt vorbeigeschoben. Damit nicht genug, dreht sich Kopp auch noch beim Anbremsen und fällt aus den Top 6. Die Plätze 4-6 belegen nun Spindler, Haupt und Pietrzak. Spindler vertut sich beim Anbremsen auf die Wesbank und verliert seine 4. Position an Haupt. Spindler will sich seine Position wiederholen, erwischt aber die nächste Kurve so ungünstig dass Pietrzak sich bis zur Schikane innen daneben und vorbei schieben kann. Somit Haupt auf 4, Pietrzak auf 5, Spindler auf 6. Am Beginn der 6. Runde kommt Eggert ins Rutschen und muss Held vorbei lassen.

In der Runde 7 ein Sprung nach vorn für Schaum. Zuerst rutscht Spindler in der Bergabschikane in den Kies, dann dreht sich Pietrzak in der Zielkurve. Schaum somit auf 5, Pietrzak auf 6. In der 9. Runde schiebt der an 20. Stelle liegende Weiand am Ende der Gegengeraden in den Kies, Schaum tut es ihm gleich und verliert dadurch seinen 5. Platz an Pietrzak. In Runde 11 dann das Ende für Doppler, sein Motor explodiert mitten in der Kurve, Doppler dreht sich und kommt an den Leitplanken zu Stillstand. Derweil dreht sich Held in der Zielkurve und Eggert übernimmt Platz 2. In Runde 13 rollt Reumel am Ende der 3-fach Links in den Kies und gibt das Rennen auf, Motorschaden. In Runde 15 dann folgende Szene:

Held und Haupt rutschen Ende der 3-fach Links hintereinander in den Kies, Haupt kommt vor Held wieder auf die Strecke zurück, aber schon nahen Pietrzak und Schaum. Pietrzak geht innen an Haupt vorbei, Held außen. In der darauffolgenden Rechtskurve berühren sich die beiden, können aber weiter. Hin zur Berabschikane, dort wird das Auto von Pietrzak leicht und erhält in diesem Moment einen kleinen Stupser von Held, Pietrzak dreht sich und Haupt und Schaum gehen vorbei. Haupt nun auf 4, Schaum auf 5, Pietrzak auf 6. Ein paar Kurven später dreht sich Pietrzak noch mal und Pach übernimmt Platz 6.



2 Runden vor Schluss geht Haupt wieder die Strasse aus und Schaum übernimmt Platz 4. In der gleich Runde kommt Held nach der Gegengeraden von der Strecke ab, Schaum geht auf Platz 3 vor. In der letzten Runde dann noch an Verbremser von Held an derselben Stelle, Haupt holt sich Platz 4. In der letzten Runde rollt Weiand mit 2 platten Hinterreifen in die Box und steigt aus. Es gewinnt also Oliver Geyer souverän den 2. Lauf, Andreas Eggert wird 2., Markus Schaum geht als 3. über die Linie. Die Plätze 4-6 belegen folglich Thomas Haupt, Ingo Held und Eric Pach.

Aus Kyalami Robert Graf

Platz	Fahrer	Auf/Ab	Punkte	Diff	Wins	T5	T10
1	Bjoern Fietz	0	616	-	0	0	1
2	Robert Kniest	+1	332	-284	0	0	2
3	Robert Graf	+1	278	-338	2	4	10
4	Kurt Heinlein	+2	244	-372	1	2	3
5	Marcus Schaum	-1	243	-373	3	6	9
6	Joe Kopp	-1	236	-380	0	5	7
7	Jochen Diekenbrock	+1	216	-400	0	1	5
8	Ralf Knietzsch	+3	209	-407	0	3	4
9	Micheal Nepp	0	194	-422	0	1	5
10	Ronny Pietrzak	+4	186	-430	0	2	7

Meisterschaftstabelle Porsche Junior Cup

Katalanischer Stierkampf

Schlachtfest beim 7. Lauf des PJC in Barcelona

Der Circuit de Catalunya bietet alles was das Rennfahrerherz höher schlagen lässt. Eine breite Strecke mit unterschiedlichsten Kurven und der längsten Geraden im PC-Kalender (ausser der Nordschleife, versteht sich). Trotz einiger Aufsteiger war das Grid gerammelt voll, 25 Fahrer starteten bei leicht bewölkten Himmel in das erste Rennen.

Lauf 1

Geyer hat sich die Pole sichern können, neben ihm steht Knietzsch. Auf Startplatz 3 parkt Spindler, daneben Neuling Schuster. Brandt und Hascke füllen die 3. Startreihe.

Beim Start kann sich Knietzsch sogleich an die Spitze setzen, dahinter erwischt Pietrzak einen Blitzstart und geht auf 4 vor. Schuster und Hascke verschlafen etwas und werden zurückgereicht. Pietrzak bremst sich in der ersten Kurve auch an Spindler und Geyer vorbei und übernimmt Platz 2. Hinten im Feld kommt Wieghardt beim Anbremsen aufs Gras und schlägt Heck voran in die Reifenstapel ein, das Aus in Runde 1. Ebenfalls vorbei ist das Rennen für Schaum der in der Sabadell in den Ausgang abbiegt und das Rennen aufgibt. Pietrzak drückt bei Knietzsch aufs Tempo. Etwas zuviel, er verbremst sich am Ende der Gegengeraden und fährt in den Kies. Neuer 6er ist nun Reumel. Der verreisst allerdings beim Anbremsen auf Caixa, um nicht auf Schuster aufzulaufen, der Ausflug in den Kies gibt Leonhardt den 6. Platz.

In Runde 3 erwischt Knietzsch Campsa nicht optimal und fährt Kampflinie durch Caixa, Geyer kann sich außen sauber vorbeibremsten, er übernimmt die Führung. Runde 4: Schuster verbremst sich bei Anfahrt auf die Sabadell und dreht sich, Leonhardt geht vorbei und übernimmt Platz 5. In Runde 6 scheidet Pach nach einem Dreher in der Elf aus, ein Runde später geht der Motor von Kopp in Flammen auf. Ebenfalls in dieser Runde ist das Rennen von Hofer und Chladek

zu Ende. Hofer hatte sich in der Holland verabschiedet und beim Auffahren auf die Strecke auch noch gedreht. Chladek kann nicht mehr ausweichen und rast in den stehenden Wagen von Hofer, beide Porsches zerlegen sich buchstäblich in ihre Bestandteile. Somit nur mehr 19 Wagen im Rennen, Geyer führt das Feld vor Knietzsch an. Innerhalb der nächsten Runden zieht der Himmel zu und anfangs der 8. Runde fallen die ersten Regentropfen. Schmitt ist in Runde 10 das erste Opfer, er kommt in der Elf von der Strecke ab und knallt in die Reifenstapel, aus.



Runde 11, inzwischen ist es auf der ganzen Strecke nass. Pietrzak bremst Doppler auf der Zielgeraden aus und möchte auch noch Pietrzak (Platz 8) überholen. Der lenkt jedoch ein und Pietrzak fährt ihm in die Seite. Der folgende Anschlag kostet Klein-Altstedde den Splitter, eine Runde später gibt er auf. Leonhardt und Hascke rutschen in der Seat synchron in den Kies, Schuster übernimmt Platz 5, Doppler holt sich Platz 6. Jost rutscht in Runde 13 ebenfalls in Seat von der Strecke und legt seinen Splitter ab. Dann bleibt er in Campsa einfach auf der Ideallinie stehen und springt aus dem Wagen. Es dauert eine halbe Ewigkeit bis der Wagen endlich von den Marshals aufs Gras geschoben wird,

eine sehr gefährliche Situation für alle Fahrer. Währenddessen ist der Wagen von Schuster vor Caixa ausgerollt, Motorschaden. Doppler übernimmt Platz 5, Mannel ist neuer 6ter, noch 15 Wagen im Rennen.

Runde 14, Knietzsch dreht sich in der Wuerth und wird von Brandt und Spindler kassiert. Somit Brandt, Spindler und Knietzsch auf den Plätzen 2-4. In Runde 15 kann Hascke den 6. Platz übernehmen, als Mannel in der Elf Kampflinie fährt und ihm die Strasse ausgeht. In der letzten Runde ändert sich nichts mehr, Olivier Geyer gewinnt seinen 2. PJC-Lauf souverän vor Jörg Spindler, dicht gefolgt von Peter Brandt auf Platz 3. Ralf Knietzsch am undankbaren 4. Platz, Andreas Doppler wird 5., Jörg Hascke fährt als 6er über die Linie.

Lauf 2

Nun steht Geyer auf der Pole, Brandt hat sich Platz 2 gesichert. Pietrzak und Knietzsch stehen als alte Hasen nur in Reihe 2, die 3. Reihe wird von Spindler und Schuster gefüllt. Pietrzak erwischt einen guten Start und kann sich mit etwas Lackaustausch an Knietzsch und Brandt vorbei schieben. Spindler bremst sich an Schuster vorbei und übernimmt Platz 5. Hinten im Feld scheppert es gewaltig. Auslöser einer Kettenreaktion ist Weighardt, der ohne Blick in den Rückspiegel nach links zieht. Dort kommt aber schon Döhler, der wird von Weighardt in Doppler gedrückt. Jost weicht dieser Kollision nach rechts aus, direkt in die Türe von Diepenbrock. Durch den Anprall treibt es ihn nach links ins Gras, Jost gibt Gas und fährt wieder nach rechts auf diesmal in die Türe von Weighardt. Der schießt nach rechts in die Leitplanke und nimmt auch noch Diepenbrock mit. Der überschlägt sich mehrmals und bleibt hinter dem Zaun liegen. Weighardt rutscht Heck voran am Gras auf die Elf zu. Währenddessen schlingert Jost, verliert den Wagen auf den Curbs, dreht sich und nimmt auch noch Nepp mit. Quer zur Strecke bleibt er stehen,

Doppler hat keine Chance und knallt frontal in die Seite des Spa Porsche. Mannel der sich gerade noch an den Wagen von Nepp und Jost vorbeischieben konnte, wird von dem quer über die Strecke rutschenden Weighardt erwischt. Nun kollidieren auch noch Döhler und Schmitt mit dem kreiselnden Wagen von Weighardt. Dahinter ist Schwarz zu schnell bei der Einfahrt und dreht Chladek um. Im Bestreben das Rennen fort zu führen, fährt Doppler dann noch Nepp in die Tür, während Jost in die stehenden Wagen von Chladek und Schwarz hinein wendet. Nur 11 Fahrzeuge kommen unbeschadet durch die erste Kurve.

Schuster ist in der Renault zu schnell und hat Probleme den Wagen zu halten, Reumel geht innen durch und übernimmt Platz 6. In Caixa bremst sich Pietrzak an Geyer heran, verliert aber das Heck und dreht sich in den Kies. Spindler bremst sich innen neben Knietzsch, kommt auf den Curb und rutscht Knietzsch in die Tür, Platz 3, wenn auch nicht wirklich sauber. Auf der Zielgeraden schert Klein-Altstedde aus dem Windschatten aus und holt sich Schuster und Reumel in einem Aufwasch, Platz 5. Schuster beschleunigt besser aus der Elf heraus, presst sich in Renault neben Reumel und holt sich Platz 6 zurück. In Runde 3 bremst sich Hascke in der Seat neben Schuster und dreht diesen um. Haschke verliert trotzdem bei dieser Aktion, durch den Geschwindigkeitsverlust können Leonhard und Reumel an ihm vorbei gehen. Leonhardt somit auf Platz 6. Brandt wird derweilen von Spindler und Knietzsch bedrängt. Spindler bremst sich in Runde 4 in der Seat vorbei, ihm geht aber in Caixa die Strasse aus, auch Brandt fährt in den Kies. Knietzsch somit auf Platz 2. Klein-Altstedde geht auf Platz 3 vor, erst dann kommt Brandt auf die Strecke zurück, hinter ihm



Spindler und Leonhardt. Der benutzt Spindler in der Elf als Prellbock, beide landen im Kies. Reumel und Hascke sind die lachenden Dritten, sie übernehmen die Positionen 5 und 6. In der 7. Runde gibt Unglücksrabe Jost das Rennen mit einem völlig verbeultem Wagen auf.

Ebenfalls in Runde 7 kommt Klein-Altstedde in der Elf in einen Dreher, dessen Folgen ihn weit zurück werfen. Brandt übernimmt Platz 3, Reumel, Hascke und Kopp belegen nun die Plätze 4-6. Geyer verliert den Wagen beim der Anfahrt auf Caixa, beeilt sich zwar mit dem Wenden, trotzdem übernimmt Knietzsch die Führung. Auch Hascke verbremst sich vor Caixa, Kopp und Mannel gehen auf Platz 5 und 6 vor. Mannel zwickt sich in der Sabadell dann auch noch an Kopp vorbei. In der 10. Runde gibt Schmitt das Rennen nach mehreren Einschlägen und Drehern auf. In Runde 13 ist dann das Rennen für Chladek vorbei, sein Motor explodiert bei der Anfahrt zur Elf. Schaum, der seit einem Anschlag nach der Holland ohne Splitter fährt, kommt eine Runde später beim Ausweichen zum Übrunden ins Schlingern und steigt, bevor noch Schlimmeres passiert, aus. Haschke, an Position 11 liegend, dreht sich, als er Seite an Seite mit Nepp durch die Elf geht und steigt ebenfalls aus. Dies sollte der letzte Ausfall in diesem Rennen sein.

Pietrzak bremst sich 2 Runden vor Schluss in der Elf neben Kopp, seine Reifen blockieren und er rutscht Kopp in die Tür. Kopp dreht sich und fällt bis auf Platz 10 zurück. Pietrzak also nun auf Platz 6. In der letzten Runde schießt Mannel in Caixa in die Reifenstapel, so kann sich Pietrzak noch den 5. Platz holen. Derweilen biegt Brandt eine Runde zu früh in die Boxengasse ab, Reumel erbt den 3. Platz. Und auch ganz vorne ist nichts entschieden, Geyer hat sich wieder an Knietzsch heran gefahren und hängt eingangs der letzten Runde ganz dicht dran. In der Renault kann sich Knietzsch wieder etwas absetzen, in der Repsol verbremst sich Knietzsch aber und Geyer geht in der Seat daneben. Geyer ist schon vorbei, kommt aber auf den Curb und schon geht Knietzsch wieder in Führung. In Wuerth muss Knietzsch dem kreiselnden Wagen von Schwarz ausweichen, was Geyer in die beste Position für ein Windschattenmanöver bringt. Knietzsch geht mit Kampflinie durch Caixa, Geyer klebt ihm am Heck. Knietzsch ist langsamer, kämpft mit den Reifen, macht aber geschickt die Linie dicht, so kann Geyer seinen Vorteil nicht nutzen und Ralf Knietzsch gewinnt ganz knapp vor Olivier Geyer. 3. und 4. werden Michael Reumel und Peter Brandt. Die Plätze 5 und 6 belegen Ronny Pietrzak und Günther Mannel.

Aus Barcelona Robert Graf

Platz	Fahrer	Auf/Ab	Punkte	Diff	Wins	T5	T10
1	Björn Fietz	0	616	-	0	0	1
2	Robert Kniest	0	394	-222	0	0	2
3	Kurt Heinlein	+1	335	-281	1	2	3
4	Robert Graf	-1	317	-299	2	4	11
5	Marcus Schaum	-1	272	-344	1	5	6
6	Ralf Knietzsch	+3	270	-346	1	5	6
7	Joe Kopp	-2	265	-351	0	5	8
8	Jochen Diepenbrock	-2	250	-366	0	1	6
9	Ronny Pietrzak	+2	229	-387	0	3	9
10	Michael Nepp	-2	229	-387	0	1	5

Meisterschaftstabelle Porsche Junior Cup

GT-Legends bei VR

Ein spannendes Ligasystem setzt sich durch

Seit Januar diesen Jahres werden bei Virtual - Racing die Classic Masters mit GT-Legends ausgetragen.

sind. Dadurch ergeben sich spannende Rennen, in denen nicht selten ein kleiner Flitzer den „Großen“ um die Nase fährt.

notwendige Abwechslung sorgen. Jeder Fahrer bekommt zu Saisonbeginn einen Creditbetrag, mit dem er über die Saison (elf Rennen) für jedes Rennen einen Wagen kaufen muss. Die Fahrzeugpreise sind der Leistungsfähigkeit der einzelnen Rennwagen angepasst, so dass in der TC 65 Klasse zum Beispiel ein Alfa Romeo GTA natürlich erheblich mehr kostet, als ein kleiner Abarth oder ein schwerfälliger Jaguar MK II. Da die Credits der Fahrer knapp bemessen sind, müssen diese über die Saison oft Kompromisse eingehen, um nicht vorzeitig mit leeren Händen da zu stehen.

Die jeweiligen Klassen (TC 65, GTC 65, GTC 76) werden abwechselnd separat auf den unterschiedlichen Strecken gefahren. Somit hat jede Fahrzeugklasse ihre Berechtigung und bietet den Fahrern viel Abwechslung und ständig neue Herausforderungen. Von den elf Saisonrennen werden fünf Events mit der GTC 76 Klasse gefahren. Jeweils drei Veranstaltungen fallen auf die GTC 65 Klasse und die TC 65 Klasse.



Die GTC 76 Klasse auf der Nordschleife im Abschnitt Tiergarten . Im Rahmen einer Trophy wurden nacheinander alle drei Klassen durch die Grüne Hölle gejagt.

Angelehnt an die historische FIA-GT Serie werden hier die Sportwagen der 60er und 70er Jahre über die internationalen Rennstrecken gefahren. Aufgeteilt in drei verschiedene Klassen, der TC 65, GTC 65 und GTC 76 gehen die Fahrzeuge an den Start. Hier tummeln sich dann die legendären Wagen wie Alfa Romeo GTA, Austin Mini Cooper S, Ford Mustang, Ford GT 40, AC Shelby Cobra, Chevrolet Corvette, Lotus Elan, Porsche 911 RSR, Ford Capri, BMW CSL und viele mehr.

Im Gegensatz zu den modernen GT-Sportwagen gibt es nur begrenzte Möglichkeiten, die historischen Wagen auf die jeweilige Strecke anzupassen. Auch aerodynamischen Schnickschnack sucht man hier vergebens. Oft ist das Fahrgefühl und das Improvisationstalent des Piloten gefragt. Einen zusätzlichen Reiz stellen die stark unterschiedlichen Rennwagen dar. Immer wieder treffen oft leichte, wendige aber schwächer motorisierte Fahrzeuge auf die bulligen PS-Monster, die wiederum schwer zu bändigen

Das Format der Classic Masters möchte möglichst viele Aspekte dieser Simulation berücksichtigen.



Die TC 65 Klasse in Magny-Cours auf der Club-Strecke.

Neben der Fahrzeugfülle gibt es noch zahlreiche Strecken, von den allseits bekannten Grand Prix Versionen über Kurzanbindungen bis hin zu beliebten Club Varianten. Ein Credit System soll hier für die

Neben den Classic Masters werden bei Virtual Racing mit GT-Legends noch regelmäßig Trophys angeboten, um Interessierten einen einfachen Einstieg zu ermöglichen.

Alex Link

GTL Classic Masters

Spannender Saisonverlauf nach 6 Rennen

Am 26.01.2006 war es soweit: Nach erfolgreichem Roll-Out von GTL gingen die Classic Masters bei Virtual-Racing an den Start.

Stettler, beide Ford Escort RS. Andreas Uehlein, Porsche 911, siegte in Grid 2 knapp vor Jörg Dunker, Chevrolet Corvette.

Karsten Deschler und Marcus Auer mit dem Alfa Romeo GTA ein packendes Rennen. Schnellste Rennrunde von Sacha LeStrange mit 2:15,854.

5. Lauf Zolder GP, GTC 76:

In Grid 1 dominierte der Porsche 906 das Fahrerfeld. Nach 26 Runden gewann Jan Frischkorn vor Wolfgang Woeger und Goe Stettler, wobei die ersten fünf Fahrer mit einem Abstand von weniger als 10 Sekunden abgewunken wurden. Grid 2 setzte auf eine bunte Fahrzeugwahl, bei der Claudius Karch, Pantera, knapp Jörg Dunker, Porsche 911, und Edgar Wenigmann, Porsche 906, besiegte. Schnellste Rennrunde von Claudius Karch mit 1:45,642.

6. Lauf Nürburgring Sp., GTC 65:

Wieder setzte sich Björn Fietz vor Rainer Kreuzer und Andreas Wendt, alle Ford GT40, in Grid 1 nach 26 Runden durch. Auch in Grid 2 dominierte der Ford GT40 mit Edgar Wenigmann, Jörg Dunker und Jannik Schmitt. Schnellste Rennrunde von Edgar Wenigmann mit 1:41,942.



Grid 1 während des Rennens in Magny Cours National mit den GTC 65 Fahrzeugen: Adi Stettler, Bruder von Goe, in der Corvette, gefolgt von Sacha LeStrange im Ferrari. Volles Rohr über die Kuppe: Carlo Keysser hebt mit der AC Cobra ab. Im gelben Lotus Elan Ralf Klein.

Aufgeteilt in zwei gleichwertige Grids nahmen insgesamt 52 Fahrer die Herausforderung an.

1. Lauf Hockenheim GP, GTC 76:

In Grid 1 setzte sich nach 25 Runden Sacha LeStrange, Porsche 911, mit sicherem Vorsprung vor dem Schweizer Goe Stettler, Porsche 906 und Jan Frischkorn, Chevrolet Corvette, durch. Grid 2: Rene Cremer, Chevrolet Corvette gewann mit 0,06 Sekunden Vorsprung vor Karsten Deschler, Porsche 911. Mit etwas Abstand folgte Jannik Schmitt, Ford Capri RS, auf Platz 3. Schnellste Rennrunde von Sacha LeStrange mit 1:53,129.

2. Lauf Magny Cours Nat., GTC 65:

Björn Fietz katapultierte in 42 Runden in Grid 1 den schnellen Ford GT40 auf Platz 1. Jan Frischkorn und Goe Stettler, beide Chevrolet Corvette, komplettierten das Podium. Udo Katheder, Ford GT40, siegte in Grid 2 vor Rene Cremer, Lotus Elan und Ralf Ebert, Ford GT40. Schnellste Rennrunde von Björn Fietz mit 1:06,828.

3. Lauf Anderstorp GP, GTC 76:

Nach 27 Runden siegte in Grid 1 Wolfgang Woeger, Porsche 906, klar vor Sacha LeStrange und Goe

Hartmut Lueschen, Porsche 911, wurde Dritter. Schnellste Rennrunde von Wolfgang Woeger



Grid 1 zu Gast in Imola mit der TC 65 Klasse. Björn Fietz im Mustang muss sich gegen eine Meute von schnellen Alfa GTA und Lotus Cortina behaupten. In diesem Fall Wolfgang Woeger, Rainer Kreuzer, Marco Wipperfürth, Thorsten Kaul und Olaf Alester.

mit 1:41,680.

4. Lauf Imola GP, TC 65:

Sacha LeStrange, Ford Mustang, dominierte erneut in Grid 1 vor Jan Frischkorn, Ford Falcon und Goe Stettler auf Ford Mustang. In Grid 2 lieferten sich 20 Runden Alf Kahlert,

Stand nach 6 von 11 Rennen:

Grid 1: Jan Frischkorn (154), Goe Stettler (150), Sacha LeStrange (142).

Grid 2: Jörg Dunker (146), Jannik Schmitt (110), Rene Cremer (107).
Fortsetzung folgt... Alex Link

Pottenstein



Die vierte Zusammenkunft

23. bis 25 Juni 2006



Ist Pottenstein eine Reise wert? Was wird geboten?



Ein Highlight jedes VR - Treffens ist eine Kanutour auf der Wisent. Links haben wir die *Normalos* im Bild. Normalos die einfach nur die Wisent erkunden wollen.

Auch Könnner und Kenner ihres Fachs kommen auf ihre Kosten.

Es wurden sogar Profis gesichtet die die Niers im Alleingang bezwungen haben.

Also, wer sich der Herausforderung stellen möchte...



Hier im Bild ein paar Paddler vom **Team Chaos**

Die Tour startet am Samstag gegen 9:00 und wir sind gegen 13:00 wieder zurück.

Da die maximale Teilnehmerzahl begrenzt ist, sollten sich Interessenten möglichst frühzeitig im Forum anmelden

Wen lernt man alles kennen

Preisträger, Fussballträger, Zelträger und Bierträger



Preisträger der VR 2006



Heimat für drei Tage

VR-Art of Fussball



Darf nicht fehlen: Fachsimpelei



Wetterleuchten in der Eifel

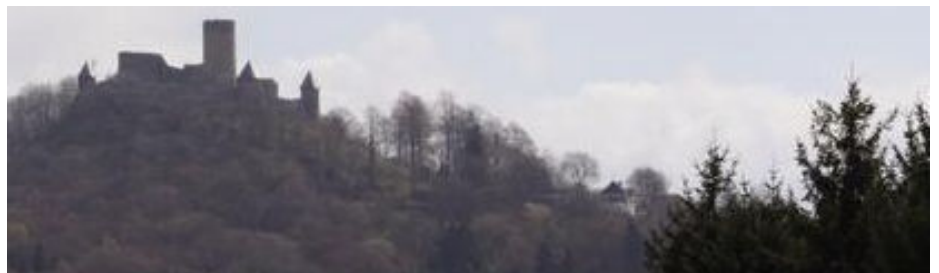
VR Nordschleifenwandertag 2006

Nun war es soweit! Das heiß ersehnte Wochenende der Nordschleifenwanderung war gekommen und durch die VR hatte ich einen Anlass gefunden 700 Kilometer quer durch Deutschland zu fahren und mir die "Grüne Hölle" aus nächster Nähe anzusehen. Der Plan sah eine Anreise am Freitag vor, rechtzeitig zur Öffnung der Nordschleife da zu sein und die ersten Runden zu drehen. Samstag dann die eigentliche Wanderung, der Sonntag sollte noch weitere Runden am Morgen und einen Besuch der Erlebniswelt beinhalten.

Tag 1:

Doch schon der Beginn des Wochenendes verheißt nichts Gutes, Dauerregen bei der Abfahrt in Linz, auf der Strecke noch heftigere Regenschauer. Ab Frankfurt beginnt sich dann auf einmal das Wetter zu bessern und bei meinen Tankstopp 60km vor Nürburg kommt sogar die Sonne heraus. Als ich die Autobahn verlasse, begeben sich meine Augen auf die Suche nach der Burg, versuchen ein Stück Asphaltband mit rot-weißen Markierungen zu erspähen. Doch erst kurz vor Adenau der erste Blick auf die Nordschleife, nur eine einzige Kurve blickt mir aus dem Wald entgegen. Endlich da!

Jetzt noch einchecken, also nach Döttingen. Dort biege ich um die Ecke und es sieht aus wie im Parc Ferme, eine ganzer Parkplatz voller renntauglicher Alfas. Schnell Gepäck in der Pension verstaut, gleich wieder zurück Richtung Strecke. Die Einfahrt ist schnell gefunden und ich stehe zum ersten Mal am Restaurant "Grüne Hölle". Und bin ganz alleine. Keine Autos, kein Geräusch, keine Menschenmassen, nur eine geschlossene Einfahrt. "Die Nordschleife ist heute von 15.15 bis 19.30 geöffnet." steht da, ich bin satte 2 Stunden zu früh! Also ab ins Restaurant, Essen fassen. Den Preis für einen Teller Spaghetti und ein Mineralwasser



verschweige ich lieber. Dann hinüber zum Office, Ticket lösen. Als ich eintrete, läutet das Telefon. Der einzig Anwesende hebt ab und meldet sich: "Schumacher. ... Ja, Michael. ... Ok, bis gleich." Ich muss wohl ein ziemlich blödes Gesicht gemacht haben, denn als die Person sich zu mir umdreht, ernte ich ein väterliches Lächeln mit der Frage: "Kann ich Ihnen helfen?"

Die nächsten Minuten vergehen mit Erläuterungen zu Ticketpreisen, Einfahrt, Ausfahrt und dem Wetter. "Bitte 4 Runden." gebe ich an, mein Magen fühlt sich leicht flau an. Die folgenden 2 Stunden versuche ich in meinem Auto ein bisschen zu schlafen, was mir nicht recht gelingen will. Gegen 14:30 wird es mir zu laut und ich beschließe auszustiegen. Nun hat sich der Parkplatz mit BMWs, Audis und Porsches gefüllt, auch viele Motorradfahrer sind da. Unschlüssig schlendere ich zwischen den Wagen auf und ab, und es gibt einiges zu sehen. Besonders erwähnenswert ein BMW3 CSL, ein Porsche GTR3 RS und ein 997 GT3, alle nagelneu. Die Minuten werden zu Stunden, bis dann endlich gegen 15:15 die Durchsage über Lautsprecher kommt: "Sehr geehrte Damen und Herren, die Nordschleife ist nun für Touristenfahrten geöffnet." Soll ich oder soll ich nicht? Mein Magen ist dagegen. Gerade als mich tiefe Selbstzweifel befallen, steht plötzlich ein Mann vor mir: "Du bist doch der, der im Touristenfahrerforum gepostet hat!" Danke, Gott! Gott heißt übrigens Norbert und ist mit einem Audi TT da. "Möchtest du mitfahren?" "Ja, sicher." Mein Magen ist sich nicht so sicher. Ich sitze in einem Fahrzeug mit zweifelhaftem Ruf, kenne den Fahrer nicht und habe die

gefährlichste Rennstrecke vor mir. Das kann ja heiter werden!

Doch schnell schließe ich Frieden mit Norbert und dem TT, es geht ganz gemächlich los und Norbert zeigt mir während der ersten Runde Einlenk- und Scheitelpunkte. Die 2. Runde ist dann schon etwas flotter und nach der dritten muss ich am Parkplatz raus, mein Magen und mein Blutdruck haben sich irgendwo zwischen Fuchsröhre und Galgenkopf verabschiedet. Doch kaum an der frischen Luft, werde ich schon wieder mutig. „Fährst du jetzt bei mir mit?“ frage ich Norbert, der hat nichts dagegen und es geht schon wieder raus. Die nächsten 2 Runden vergehen mit Suchen der Linie, finden der Einlenkpunkte und Vorbeilassen schnellerer Fahrzeuge. Dann meint Norbert: „Ich will wieder selber fahren, du kannst das jetzt alleine.“ Ja, wenn er meint. 2h trete ich meinen Diesel über die Nordschleife, immer mit einer Pause nach 2 Runden zum Abkühlen der Bremsen. Und es macht Spaß, sehr viel Spaß! Der Asphalt ist griffig, die Reifen quietschen, dass es eine Freude ist und ich werde immer schneller. Bis der nahende Sonnenuntergang und das Ende meines Rundertickets dem Treiben ein Ende setzen. Ich bin begeistert, vollgepumpt mit Adrenalin, der Nordschleifenvirus hat mich infiziert.

Leicht erschöpft begeben mich am Abend zum Essen in die Pistenklause, die Fahrerkneipe schlechthin. Autogramme, Fotos und Trophäen, wohin das Auge reicht und es wird nur Bezin gesprochen. Und wer Glück hat, wird von Sabine Schmitz persönlich bedient.



Erste Rast am Schwedenkreuz, Kilometer 3

Tag 2:

Nach einer kurzen Nacht, ich hatte noch lange mit ein paar norwegischen Fahrern geplaudert, finde ich mich gegen halb zehn am Schnitzelwirt unter der Burg ein. Nun der harte Teil, eine Runde Nordschleife auf Schusters Rappen.

Und wer sich da aller einfindet: Allen voran Stefan Schmidt mit seiner Frau Judith und Marcus Jirak mit Papa Walter und Bruder David, die Marx Family mit Conny, Alex, Patrick und Karl-Heinz, dann die Hundestaffel bestehend aus Anja und Olaf Woyna und Lydia und Thorsten Kleyboldt, jeder mit einem Hund. Weiters noch Alex Link, Björn und Manfred Habermehl, Felix Krohn, Horst Schumann, Manfredro, Mark Jung, Markus Schreiner, Markus Wurm, Patrik Krakau, Ronny Pietrzak, Tobias Schlemo, Uli Pechtold und Werner Reichert. Es dauert 1h Stunde bis sich diese 28 Personen und 4 Hunde begrüßt haben, Menschen wie Hunde reden und bellen wild durcheinander, großes Hallo also. Der Himmel ist leicht bewölkt, es ist so kühl, daß nicht mal der Nordschleifenaufkleber an meinem Auto halten will.

Gegen 10:30 Abmarsch Richtung Einfahrt Nordschleife, T13 heißt das bei den Kundigen. Dort auch dann gleich der erste Blick auf die Autos der GLP und CHC. Alles ist vertreten, vom Seat Arosa bis zum Porsche GT3. Unter dem Dröhnen

der Motoren geht's durch Hatzenbach hinunter zum Schwedenkreuz. Man hält es nicht für möglich, es steht wirklich ein steinernes Kreuz dort. Nach der Neugruppierung geht es weiter hoch zum Adenauer Forst. Auf dem Weg dorthin erwischt uns der erste Graupelschauer, der ist aber so schnell wieder vorbei, dass wir nicht mal dazukommen Regenkleidung anzulegen.

Oben am Adenauer Forst dann der nächste, wieder nur einige Minuten lang, dafür bläst hier der Wind. Während ich die Autos verfolge, erfahre ich von Vater Jirak so einiges über Linienwahl, Schauspielerei im Motorsport und warum hier so viele abfliegen. Der Grund ist simpel, die Strecke geht nach links, die Baumreihe aber nach rechts. Die Hunde wollen weiter, wir ob des Wetters auch und so geht's nun runter nach Adenau, wir gehen unterhalb dem Niveau der Strecke, sehen also erst kurz vor der Einfahrt Breitscheid wieder die Nordschleife. Und wieder Graupelschauer. Kurz bevor wir nach Adenau hinunter steigen, beginnt er, am Parkplatz des Supermarkts ist er wieder vorbei. So sollte uns das Wetter die ganze Zeit mitspielen.

Nachdem einige von uns nachgetankt haben, nun der Anstieg hinauf zur hohen Acht. Von der tiefsten zur höchsten Stelle, das macht mal eben 300 Höhenmeter. Wir gehen auf der Bundesstrasse,

sehen neben uns die Strecke im Wald verlaufen, kaum lässt sie sich durch die Bäume erahnen. Dann biegen wir beim Bergwerk in den Wald hinein ab und folgen nun dem Streckenabschnitt Kesselchen hinauf zur Klostertal Kurve. Die Verniedlichungsform bei Kesselchen trägt, hier geht's richtig bergauf und der Anstieg zieht sich. Noch dazu ist gerade die Sonne heraußen und wir kommen ins Schwitzen. Dann öffnet sich der Wald und wir stehen vor dem wohl schönsten Punkt der Nordschleife – Klostertal. Eine wunderschöne Naturtribüne, die den Blick von der Mutkurve bis zum Karussell hinauf ermöglicht. Hier ist man bei den 24h mitten im Geschehen, vorausgesetzt man kommt 2 Wochen vorher und reserviert sich seinen Platz. Nun die etwas verspätete Mittagsrast. Irgendwo anders auf der Strecke schneit es schon wieder, die Autos kommen uns teilweise weiß entgegen. Wir genießen derweil die Sonne und erleben den Start des CHC Rennens. Und was da nicht alles vorbeigeflogen kommt: Porsche GT3, Lotus Elise, Honda S2000, Audi V8 und und und.

Die Wanderschaft spaltet sich, die einen ziehen weiter zum Karussell, die andern gleich direkt zur hohen



Mann, ist die steil, Mann!
Steilstrecke, Kilometer 11

Acht. Ich schließe mich der letzten Gruppe an und lerne noch weitere Feinheiten von Vater Jirak, wie man Wippermann voll fahren kann, wo die Feiglinge bremsen und so weiter. Unten im Brunnchen vereint sich die Truppe wieder, frischt sich mit heißen Kaffee auf und bricht, als mal wieder ein Schauer niedergeht, zum Pflanzgarten auf. Wir nähern uns an Schwalbenschwanz an, hier nun die letzte Verschnaufpause vor dem Endspurt zur Nürburg zurück. Es wird noch einmal eifrig geknipst, die Uhr zeigt inzwischen 17:00. Vom Schwalbenschwanz aus sind es noch mal 4 Kilometer hinauf zur Burgruine. Und die ziehen sich, die Burg scheint greifbar nahe, es geht stetig berauf. Doch gegen 18:30 erreichen alle den Schnitzelwirt unter der Nürburg. Wir sind nach 21 Kilometern wieder am Ausgangspunkt angelangt.

Und nun wird getafelt, Schnitzel von A-Z stehen zur Auswahl. Nach dezentem Durcheinander beim Bestellen und Anliefern herrscht dann für kurze Zeit gefräßiges Schweigen. Und dann beginnt der gemütliche Teil, der nach vielen Geschichten und „Gschichterln“ für mich gegen 22:30 endet. Nachdem die medizinische Notversorgung abgeschlossen ist, falle ich hundemüde ins Bett.

Tag 3:

Gegen 06:30 schreckt mich der

Wecker aus dem Schlummer. Ich hatte Alex am Vortag versprochen ihn um die Schleife mit zu nehmen, wenn denn das Wetter passt. Und es passt, Sonnenschein mit ein paar Wolken. Also geduscht, gefrühstückt und ausgecheckt, stehe ich 60 Minuten später schon wieder im Office an der Einfahrt Tiergarten. Dort die Ernüchterung: Strecke nass, Temperaturen um die 1 Grad, die Streckenleitung ist sich nicht sicher ob des Öffnens. Ich vertraue auf den Wettergott und löse noch mal ein 4er Ticket. Ein paar Minuten später ist dann auch Alex da. Auch die Wagen, die ich schon vom Freitag kenne, trudeln wieder ein. Und, man hält es kaum für möglich, Motorradfahrer. Pünktlich wird die Strecke geöffnet und ich nehme Alex auf 2 Runden Nordschleife mit. Die Strecke ist noch nass und bietet so eine ganz andere Herausforderung als noch am Freitag. Als wir wieder am Parkplatz ankommen, verabschiedet sich Alex, dafür kommt in dem Moment Norbert herüber geschlendert. Wir unterhalten uns kurz und gehen dann beide wieder raus. Die Strecke ist nun schon am Auftrocknen und als ich gegen 10:00 meine letzte Runde fahre, ist schon wieder richtig Grip da.

Aber ich habe ja auch noch anderes vor. Die Erlebniswelt Nürburgring will besucht werden. Dieses Museum geht über drei Hallen in denen die ganze Geschichte des Nürburgrings aufgerollt wird. Vom

Siegerwagen von 1927 bis zum Formel1 von Mika steht hier einiges was auf der Nordschleife gefahren ist. Formel 1, Trucks, DTM, 24h, um nur einige zu nennen. Und nun als Kenner der Nordschleife muss ich natürlich auch den Full Motion Simulator mit GT4 ausprobieren. 7 Minuten brauche ich für die Runde mit dem McLaren F1 und das Erlebnis war neben der echten Fahrt das beste an diesem Tag. Weiters nehme ich in einem Formel1 und in einem DTM Cockpit Platz, bin ich froh, dass in meinem Simulator etwas mehr Platz ist. Einzig enttäuscht werde ich von der BMW Abteilung, die so klinisch rein und unpersönlich ist, dass mich auch die präsentierten Autos nicht so recht ablenken können. Der Museumsteil kann sich allerdings sehen lassen und sei hiermit jedem Motorsportfan empfohlen.

Dann naht der Abschied. Zum letzten Boxenstopp an die Tankstelle gegenüber der Einfahrt Tiergarten, dort steht auch das Ringtaxi, Fr. Schmitz macht gerade den Tank voll. Ich decke mich noch mit Souvenirs ein und verlasse mit einem letzten Blick auf Pflanzgarten und Brunnchen die Nordschleife Richtung Autobahn. Diese 3 Tage werden lange in meiner Erinnerung bleiben und ich danke allen, die sie zu so schönen gemacht haben. Wir sehen uns wieder 2007, Treffpunkt Nürburg.

*Aus Döttingen Robert Graf
Fotos: Markus Wurm und Björn Habermehl*



So schön kann Mittag in der Eifel sein: Nordschleife, Streckenabschnitt Klosterspitze, Kilometer 11-12

24h du Mans

...und etwas mehr noch...

Le Mans, ganze 850km sind es zu fahren, zumindest von der Frankfurter Gegend aus - aber ein beschwerlicher Weg, der sich vollständig lohnt!

2002, 2004 und 2005 war ich vor Ort, und auch dieses Jahr muss es wieder sein. Mittwoch am Abend kommt das staubige Wohnmobil mit seinen durchgeknallten Insassen auf dem Parkplatz **bleu** an, der sich direkt neben den Esses vor Start-Ziel befindet (außerhalb, direkt an der alten Strecke am weißen Haus). Sagte ich durchgeknallt? Man wird sofort eines besseren belehrt, den die Veranstaltung ist aus publikumstechnischer Sicht fast vollständig in englischer Hand, lässt man die paar Dänen, Holländer und Deutsche mal außen vor.

Und so sieht dann auch der Campingplatz aus. Ausgelesene Sportwagen mit fast ausschließlich britischen Nummernschildern – nicht dass die Boliden im extra Garagenwagen hierher transportiert wurden, nein! Weit gefehlt! Die Herren fahren ihre Schlitten eigenhändig bis an und freitags auch auf die Rennstrecke, schlafen direkt auf einer Wolldecke neben dem Auto oder auch drinnen. Weicheier haben ein Zelt – aber den Komfort eines Wohnmobils scheint

niemand dieser Gruppierung in Anspruch nehmen zu müssen oder feinsten Art. Es hält sich aber an diesem Abend noch in Grenzen, da



zu wollen, und zwar bis Sonntag! Und dann geht es auch schon los! Am Abend und in der Nacht wird auf der alten Strecke am weißen Haus schon jede Menge Gummi auf die Straße gelegt und etwas Bier getrunken... Nicht dass hierfür ein 3er BMW oder Dergleichen erhalten müsste, nein es sind die eben genannten Sportwagen der

Mittwoch und Donnerstag generell viel Anreiseverkehr vorherrscht und erst am Samstag zu Rennbeginn der zahlenmäßige Höhepunkt anliegt.

Donnerstags ist dann der Trainingstag, bis in die Dunkelheit hinein testen und werkeln die Teams in der Boxengasse und auf der Strecke. Wir nutzen die Zeit und besichtigen Showarea, Fahrerlager, Rummelplatz und Souvenirstände. Zu später Stunde frönen wir dem Grillen inkl. Flüssigkeitsaufnahme.

Freitag ist dann der Tag, um den es mir persönlich geht! Die Straßenabschnitte der Rennstrecke sind dann frei zugänglich und so spielen sich im Bereich von Mulsanne hin zu Indianapolis und Arnage kaum fassbare Szenen ab. Fast alles was man als Sportwagen kennt, tummelt sich hier herum. Die Wagen fahren von Arnage bis Mulsanne hin und her, werden immer wieder von den Zuschauern bejubelt und zu Burn Outs und sonstigen Schandtaten animiert. Ein echter Spaß, sag ich Euch.





Indianapolis



freitags

Es zeigen sich auch hin und wieder absolute Kostbarkeiten aus alt vergangenen Tagen, De Tomaso, alte Hot Rods und und und... Man kann es kaum in Worte fassen. Wir haben in den Jahren nahezu 1000 Bilder in Le Mans

Wagen bei uns kaum zu sehen bekommt. Aber auch die kuriosesten Seven - Vergewaltigungen sind zu besichtigen. Überhaupt: Lotus Super Seven ist das Auto, welches am meisten zu sehen ist, von Super schön über

anfassen, deswegen kommen die ja extra von der Insel, um hier die Show zu liefern. Leider hat die französische Exekutive öfters was gegen die Burn Outs und patrouilliert daher auch auf der Strecke hin und her.



Indianapolis



freitags

„geschossen“ und es fällt mir schwer, die richtigen auszuwählen. Nur so viel dazu: gewöhnliche Sportwagen wie Ferrari, Porsche, Lambo usw. zeige ich bewusst nicht, sie stellen keine Besonderheit in Le Mans dar. Vor allem TVR beeindruckt mich jedes Jahr auf's Neue, da man die

Ausführungen mit zwei Motorradmotoren bis hin zu verdorbenen Ausgeburten. Und auch hier sieht man die Fahrer später auf den Campingplätzen wieder, wie sie neben oder im Auto hausen. Die Jungens nehmen das alle nicht so bierernst mit ihren Autos. Die kann man anschauen,

Daraus ergibt sich ein lustiges Spiel den ganzen Tag über und die temporär polizeifreien Bereiche werden vollständig mit nach Gummi und unkataysierten Abgas riechenden Nebel eingeräuchert. Haupttreffpunkt sind allerdings die Kurven Indianapolis und Arnage.





Das Ganze Gelände um die Rennstrecke ist mit Campingplätzen überseht, auch im Infield. Hier stellt sich kaum ein anderes Bild dar.

Um all das zu besichtigen empfehle ich ein Monkey Motorrad oder zumindest ein Fahrrad (sollte nicht das Beste sein, sondern lediglich schneller vorwärts kommen als der Mensch zu Fuß). Die Dörfer Mulsanne und Arnage sind ebenso in fester englischer Hand, und wenn die Polizei das Treiben auf der Strecke zu stark einschränkt verlagert sich das eben in die Dörfer oder auf den Straßenabschnitt am weißen Haus.

Der Freitagabend ist der Gipfel dieser Sinnlosigkeit, denn am weißen Haus wird nun quasi jedes Fahrzeug unter Gejohle von einigen Hundert Zuschauern angehalten

und zum Burn Out animiert. Egal ob das der Renault Laguna mit Familie, der Rolls-Royce von 1960 oder gar eine Lkw-Zugmaschine ist. Meist findet sich ein wagemutiger, stark alkoholisierte englischer „Motorsportfan“, der die ganze Sache lautstark organisiert, bis dann die Polizei wieder mal vorbeifährt und anhält; kurzzeitig. Allerdings gab es 2004 auch ein absolutes Desaster am weißen Haus freitagabends, da die Polizei aus einem fahrenden Wagen heraus ca. 100m lang willkürlich Tränengas in die Masse sprühte um dem Treiben eine Ende zu setzen. 2005 habe ich so etwas nicht mitbekommen.

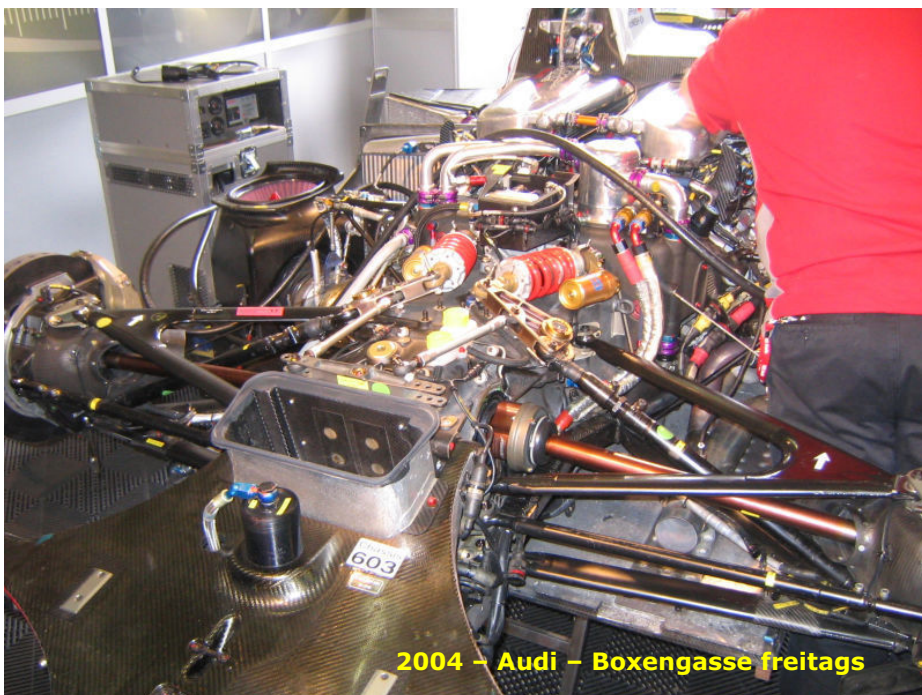
Zurück zum Freitagmittag - nach ein paar Stunden in Indianapolis machen wir uns auf den Weg, die Strecke über Mulsanne bis hoch zu Tertre Rouge abzufahren und dort

über den Rummelplatz zum Fahrerlager und der Boxengasse zu gelangen. Hier bietet sich eine in der Formel 1 niemals erreichbare Nähe am Geschehen für die Zuschauer. Im Fahrerlager sieht man die Persönlichkeiten aus aktuellen und längst vergangenen Tagen hautnah. Letztes Jahr haben wir Sterling Moss ein Autogramm abgejagt, er war im Fahrerlager der Oldie - Rennwagen anzutreffen. Am Samstagvormittag wurde mit diesen Wagen ein Showrennen absolviert, Sterling Moss griff selber ein paar Runden ins Lenkrad.

In der Boxengasse werden extra für das Publikum Reifenwechsel geübt, Poster verteilt. Wir waren 2004 sogar bei Audi direkt in der BOX und haben dem Geheule vom Motor aus nächster Nähe beigewohnt, allerdings hatten wir auch die nötige Bekanntschaft, denn so nah kommt nun wirklich nicht jeder ran, aber fast.

Zurück aus dem Fahrerlager wird, wie sollte es wohl anders sein, gegrillt und... naja - das hatten wir schon. Die Nacht zum Samstag ist kurzweilig am weißen Haus und dann folgt auch schon der Samstag mit seinem Vorprogramm bis 16.00 Uhr zum Rennstart. Dieses Jahr startet man erst um 17.00 Uhr, habe ich irgendwie vernommen, da ja auch Fußball gespielt wird zu gleicher Zeit.

Zum Rennstart sind wir immer auf der Böschung in der Arnage- Kurve, man steht hier 5m neben dem Asphalt. Um hier her zu kommen, muss man aber von den Campingplätzen aus über die Dörfer hinfahren. Nach Arnage geht es



2004 - Audi - Boxengasse freitags



Arnage (Aston Martin – 2005) &



Arnage Zuschauer Böschung

durch die Wälder zur Mulsanne - Kurve. Hier bleiben wir bis zum Abend und ich schlafe regelmäßig bei ohrenbetäubenden Lärm auf der Wiese ein (15m neben der Rennstrecke). Danach noch mal zurück zum Campingplatz - Grillen und in der Nacht gehen wir dann zur Start - Ziel Passage bis hoch zu Tertre Rouge, die glühenden Bremscheiben geben hier ein gutes Bild. Neben der Rennstrecke ist allerlei los, Rummelplatz außen und im Innenbereich ist der ganze

Souvenirkrempel. Man kann jederzeit alles sehen, außer Fahrerlager und Boxengasse wären des Rennens.

Das Ganze ist einfach ein Super Event in Größe und Zugänglichkeit. Die sanitären Zustände werden von Jahr zu Jahr verbessert, es ist aber nichts für schwache Gemüter wenn sich 1000 Leute 3 Toiletten teilen...

Die Dänen, seit drei Jahren neben uns, reisen mit einem ganzen Bus

an, der kontinuierlich den Motor laufen lässt, um die mitgebrachte Zapfanlage inkl. 1000l Bier ordentlich zu betreiben! Generell gibt es da einiges zu sehen, zu staunen und Kopf zu schütteln. Fahrt hin, schaut euch das an! Die Karte kostet von Mittwoch bis Sonntag ca. 60€, wenn ich mich nicht irre, dazu Parkplatz ca. 30€, kann aber auch sein, dass ich mich aus alkoholtechnischen Gründen etwas vertue - vergebt bitte.

C. Gietzelt



Mulsanne am späten Samstagnachmittag

Neulich im Penny - Markt

Live For Speed ist definitiv eines dieser Computerspiele, bei denen man Raum und Zeit vergessen, ja richtiggehend versumpfen kann... Wie oft wollte ich „kurz mal schauen, ob auf Club noch ´ne Zehntel geht“. Plötzlich war es 01:30 Uhr und ich hatte keine Ahnung, wo eigentlich die Zeit hin war. Wenn man so viele Stunden auf virtuellen Rennstrecken verbringt, kann es schon mal passieren, dass man gewisse Dinge verwechselt. Beispiel gefällig?

09:55 Uhr, Penny Markt, Schleißheimerstraße, München.

Im Boxenbereich entscheide ich mich für ein Fahrzeug der Firma "Kienzle", mit angefahrenen Reifen und - gelinde gesagt - ausgeleierter Lenkung. Die Steuerung ist etwas ungewohnt und besteht lediglich aus einer roten Plastikstange, die überflüssigerweise auch noch quer angebracht ist. Von mir aus. Wird schon gehen. Mit einer guten Portion Anlauf stürze ich mich nonchalant durch das Drehkreuz – *“vr.headnut verlässt die Box“*

Ich beschleunige satt durch, der Wagen liegt zwar etwas schwammig, was jedoch durch ausgezeichnete Force Feedback Effekte wieder wett gemacht wird. Man spürt tatsächlich jede Unebenheit im Boden. Frohen Mutes nähere ich mich T1, das ist die Ecke vorn bei den Nudeln.

Da ich die Strecke noch nicht kenne, mach ich erst mal langsam. Also schön außen anfahren, Gas weg, nach innen ziehen, am Scheitelpunkt wieder aufs Gas, nach außen tragen lassen und weiter Richtung Käsetheke.

Auf der Gegengeraden werde ich von einer ca. 65 jährigen Dame kassiert, die ihr Fahrzeug so spielerisch beherrscht, dass es eigentlich nur an den Einstellungen liegen kann. Als ich sie auf Höhe der Frischmilch eingeholt habe und höflich frage, ob ich mal ihr Setup ausprobieren dürfe, ernte ich irritierte Blicke von den Umstehenden. Sie selbst ignoriert mich - aber das ist man von den Topfahrern ja gewohnt. Kein Problem, etwa 10 min. später bin ich mit meinem Standardsetup auch ohne fremde Hilfe sicher unterwegs.

Ich habe das Fahrzeug kontinuierlich schwerer gemacht (Kartoffeln vorne, Milch, Gefriergemüse und Diversa weiter hinten). Die Karre liegt nun wie ein Brett und ich bin bereit für das Finish. Als ich hinten bei der Frischfleischtheke auf die Zielgerade biege, fällt mir weiter vorn, auf Höhe der Schikane bei den Salzstangen, ein Wagen auf, der offensichtlich mit einer schlechten Verbindung zu kämpfen hat: *er warpt heftig von links nach rechts.*

Nachdem ich ihn eingeholt habe, stellt sich heraus, dass der Fahrer knapp 94 Jahre alt und sturzbetrunken ist. Gut, da kann man schon mal Schlangenlinie fahren. Nur wenig später ergibt sich auch schon die Möglichkeit, mich ohne großes Risiko an ihm vorbei zu mogeln: Nahe der Kasse bückt er sich schwerfällig zu einer Mehrfachpackung Kümmerling und ich stoße sofort in die Lücke. Dabei berühre ich seinen Wagen, welcher bedrohlich zu schlingern beginnt. Der greise Motorsportler ist offensichtlich „not amused“ und beginnt umgehend damit, mich aufs allerübelste zu beschimpfen.



“opa94 will vr.headnut kicken, press 1”

Den restlichen Kunden scheint es allerdings egal, ich werde nicht gekickt und stehe in aussichtsreicher Position entspannt in der Kassenschlange.

“Wahl abgebrochen“

Nach einiger Wartezeit dann die Enttäuschung: die Rennleitung präsentiert mir nur das Endergebnis: 29,85€. All meine Fragen bleiben unbeantwortet: Wie lauten meine Splits? Ist das nun meine PB oder war ich drüber oder drunter oder was? Was hat N1lyn hier geschafft? Bekomm ich jetzt Credits? Und wie viele? Wann kommt denn S3? Die Dame an der Kasse kann nur Russisch, es ist zwecklos. Als ich meine Habseligkeiten in die Ferrari-rote Penny-Plastiktasche packe, höre ich das Endergebnis des betrunkenen Opas: 10, 50€. Tzzz, denke ich...Cheater! –

“vr.headnut hat den server verlassen”

hamela - Fanclub

Nahezu jedem Fahrer der DOM-NASCAR dürfte dieser „Club“ ein Begriff sein, aber für die außenstehenden Fahrer der VR ist es vielleicht nicht ersichtlich was es mit diesem Club auf sich hat. Also will ich euch, mit Hilfe der anderen „Mitglieder“, ein Bild von diesem Fahrer abgeben und was sie dazu bewogen hat dem Club beizutreten.



Einige VR-ler waren von dem Fahrer des Team: „Safety-Cars“ von vorneherein, durch seine nette Art im Forum so begeistert, daß bei der Übertragung des DOM1-Rennens in Pocono plötzlich viele Daumen für Roland Hamela, #630 gedrückt wurden. Dies führte dann so weit, daß eigens für ihn ein interner VR-Fanclub gegründet wurde. Davon erfuhr er aber auch erst nach dem Rennen. Auch dieser Bericht wird eine Überraschung für ihn sein.

Das nur kurz am Rande, lest selbst was über Roland Hamela gedacht wird...

[Den Anfang macht Denis Terze. Er selbst ist gerade in die DOM1 zu seinem großen Vorbild aufgestiegen.](#)

Ach du Scheiße ... es wurde bereits dunkel, ich hatte morgen ein wichtiges Rennen, wie jeden Donnerstag eigentlich. Wir alle hatten morgen ein wichtiges Rennen, aber einige in unserem Business nahmen es nicht so genau mit der Vorbereitung auf den Renntag. Dazu zählte ich mich auch. Ich hätte schon längst auf meinem Hotelzimmer sein sollen, und nicht hier in dieser verrauchten Hotelbar, wo es immer mehr nach Alkohol, Zigaretten und Schweiß roch.

Die Bar war voll, brechend voll mit NASCAR-verrückten Fans, die solche Partys als ihre Art von Vorbereitung aufs Rennen betrachteten. Sie pilgerten zu Tausenden, ja zu Hunderttausenden zu den Strecken. An diesem Wochenende stand Pocono auf dem Programm. Es wurde gefeiert, es wurde getrunken, die Mädels tanzten auf den Tischen und die Männerwelt hatte nicht nur ein Auge für diese Schönheiten, sondern auch immer ein Ohr für die neusten Infos und Gerüchte rund um die Strecke, die Teams oder ihrem Lieblingsfahrer.

Ein letztes Bier und eine letzte Kippe wollte ich mir noch gönnen, bevor ich mich auf mein Zimmer verkroch, um meinen Rausch auszuschlafen. Ich mußte morgen fit sein, ich mußte für meine wenigen Fans da sein und ich mußte wenigstens so tun, als ob ich Ambitionen auf eine Platzierung unter den TOP 10 hegte. Es war hoffnungslos, jedes Wochenende das gleiche Spiel.

Dieser Enthusiasmus, diese totale Treue der Fans zu unserem Sport. Immer das gleiche Bild, auf den Campingplätzen und den Bars rund um die Strecke. Leichtbekleidete Körper, meist weibliche aber auch oft männliche, die ihre prächtigen Bierbäuche in der Weltgeschichte herumtrugen, wie manch ein NASCAR-Fahrer seine Trophäen und Pokale.

Tausende von Wohnmobilen, Campingwagen oder einfach nur kleine Zelte, die gerade Mal genug Schutz vor der sengenden Sonne bieten. Man sah auch viele Familien, Familien wo sogar die kleinsten der kleinsten, kaum fähig zu stehen, schon eine NASCAR-Kleidungsstück ihres Lieblingsfahrers aus der DOM-NASCAR irgendwo am Körper trugen.

Barbecue an jeder Ecke, Bier an jeder Ecke und vom Benzingeruch, der beißend die Strecken wie ein Schleier umhüllte ganz zu schweigen.

Aber genau das war NASCAR, ein Sport fürs Volk ... Motorsport zum anfassen. Heiß geliebt wegen der Nähe zu den Fahrern und den Teams. Völlige Identifikation mit seinem Idol, das war und ist NASCAR.

So nun reicht es, genug Bier, genug Zigaretten ... ich drückte meine letzte Zigarette für heute aus, als es mir wie ein Blitz in mein besäuselten Schädel schoss. Morgen soll es windiger und etwas kühler werden, wurde vom Wetterdienst in Pocono prophezeit. Meine Abstimmung paßte nicht und ich wollte meinen Jungs noch ein paar Änderungen am Setup durchgeben. Verdammst, dachte ich mir, eigentlich will ich nur noch aufs Zimmer ... aber Dreck, das hast du dir selbst zu zuschreiben.

Also entschloss ich mich noch mal schnell rüber zum Speedway zu laufen, keine 5 Minuten vom Hotel entfernt und meine Jungs zu informieren was noch geändert werden soll. Oh Mann, was wäre ich ohne diese verdammten Kerle, die so manche Nacht opferten, um meinen Ford wieder gerade zu biegen, wenn ich ihn mal wieder unsanft an die Mauer gelegt hatte.

Als ich kurz vor der Zugangskontrolle war, hörte ich diesen Sound, unverwechselbar, einmalig. V8 bei ca. 7000 Umdrehungen, kurz gepulst, um das Auto besser in Turn 1 fallen zu lassen, und dann wieder voll drauf. Ohhhh, was für ein geiler Sound.

Aber irgendwas stimmte hier nicht. Es dämmerte schon, die Nacht brach langsam herein, die meisten Teams hatten sich schon auf ihre Hotelzimmer zurückgezogen und einige wenige Mechaniker schraubten noch an den letzten kleinen Setupkorrekturen, um die Boliden fürs morgige DOM1-Rennen fit zu machen. Das Training war seit mindestens 3 Stunden vorbei und trotzdem hörte ich einen Dodge im Renntempo ums Oval jagen.

Ich verschwendete keine Sekunde um darüber nachzudenken, wer das sein könnte. Es gab in unserem Rennzirkus nur einen Verrückten, der das sanfte, gefühlvolle Streicheln des Gaspedals jedem noch so sanften und gefühlvollem Streicheln einer wundervollen Schönheit vorzog.

Er macht am liebsten die Nacht zum Tag machte, nicht um wilde Partys zu geben, um mit heißen Frauen, wichtigen Managern und reichen Sponsoren zu feiern.

Nein, sondern um noch mehr Zeit zu haben, die letzten tausendstel Sekunden auf der Strecke zu finden, jede Bodenwelle persönlich im Renntempo zu begrüßen, jeden Zentimeter des kochenden Asphalts akribisch genau zu analysieren und seinen Dodge mit dem Geschick eines Uhrmachers abzustimmen.

Es gab nur einen Teufelskerl, der jede Sekunde, und ich meine wirklich jede Sekunde nutze, um zu trainieren, trainieren, trainieren. Viele der jungen Wilden, hörten es gerne wenn man sie Vollblutfahrer nannte, aber während meiner Karriere lerne ich nur einen Fahrer kennen, der das Prädikat "Vollblutfahrer" wirklich verdient hatte ... Roland Hamela.

Ich kann mich noch genau erinnern, wie ich ihn damals zum ersten Mal auf der Strecke sah. Es muß August 2005 gewesen sein. Ein weiterer Grünschnabel, der sich mit den Großen messen will, dachte ich mir und mußte fast laut loslachen, als ich seinen Namen auf der Teilnehmerliste las ... Hamela ... Roland Hamela ?! Was soll das denn für ein Name sein.

Ich war gespannt welches Gesicht, welcher Typ Mensch sich hinter diesem Namen verbarg. 40+ stand in der Spalte fürs Alter. Wow, dachte ich mir, entweder ist der Typ steinreich und weiß nicht, was er mit seinem Geld und der Zeit anfangen soll, oder aber der Typ ist einfach nur verrückt. Und er mußte verrückt sein !

Welcher Typ setzt sich noch im hohen Alter von über 40 hinters Lenkrad eines NASCAR-Boliden, fragte ich mich. Der muß doch komplett verrückt sein ! Hoffentlich überlebt er den Rookie-Cup.

Die Vermutung lag nahe, daß ihn die jungen im Teilnehmerfeld in Grund und Boden fahren würden.

Dann der Augenblick, wo er sich zum ersten Mal auf die Strecke wagte. Als ich seinen Wagen sah, war mir klar, daß er nicht nur verrückt, sondern auch reich war oder zumindest sehr gute Beziehungen in die Wirtschaft haben mußte. „7Up“ zieht man nicht einfach mal so als Hauptsponsor an Land.



Was steckte noch in dem Kerl, aus Reinheim im Odenwald, fragte ich mich, dessen Gesicht durch Helm und Haube verdeckt waren, so das ich ihn mir nicht genau anschauen konnte, als er in seinem Wagen mit der #630 in der Pitlane an mir vorbei auf die Strecke fuhr.

Ich schaute in Richtung der vielen Rettungsmannschaften, die einen festvorgegebenen Platz am Ende der Box hatten. Seid ihr bereit Jungs, fragte ich mich. Vielleicht müßt ihr gleichen einen sich maßlos überschätzenden Mitte-40er aus einem Dodge-Wrack bergen. Aber er machte seine Sache recht ordentlich und schon damals hatte ich das Gefühl, das es mal ein ganz Großer werden würde. Nach ziemlich genau 3 Monaten und etlichen 1000 Runden auf den Ovalen dieses Landes, schaffte er den Sprung in die DOM2. Ab jetzt galt es, aus Sympathie wurde Rivalität, denn es war ein Konkurrent mehr den ich schlagen mußte. Erste direkte Berührungen gab es während der Rennen oder den Trainings im Teamspeak, welches von der VR genutzt, nicht aber von allen Fahrern genutzt wird.

Roland war da und ich hörte zum ersten Mal diesen Enthusiasmus in der Stimme eines Menschen, der voll und ganz nur eins machte ... NASCAR leben ! In jedem einzelnen Satz, den er sprach, egal ob es ums Auto ging, seinen Job, seine Familie, sein Privatleben, hörte man den Unterton deutlich heraus: NASCAR.

Das war ein sympathisch-verrückter Kerl, den wir nun voll und ganz in unsere NASCAR-Familie aufgenommen hatten. Und „verrückt“ meine ich nur im positivsten aller Sinne.

Schnell entwickelte sich eine schnell wachsende Fangemeinde, um den neuen Star am NASCAR-Himmel und seine Popularität bei Fans und uns Fahrern stieg von Rennen zu Rennen. Von Woche zu Woche mehrten sich die Fans an der Strecke und schon bald gab es ganze Tribünenblocks, die nur für seine zahlreichen Fanclubs reserviert wurden. Roland Hamela T-Shirts, Mützen, Fahnen und der Rest der breiten Merchandisingpalette verdrängten schnell alle anderen Fanartikel auf die Plätze.

Roland Hamela fesselte durch seine unvergleichliche Art und Weise die NASCAR-Motorsportgemeinde. Sein Rennspeed zeigte jedoch nicht annähernd den gleichen, rasanten Aufwärtstrend wie seine Popularität,



doch wuchs auch der in konstanter Art und Weise zu respektablen Leistungen an. Nach vielen erfolgreichen Rennen in der DOM2 kam der Aufstieg in die DOM1.

Sein unermüdlicher Fleiß und Wille brachte ihn dorthin. Und auch die Experten sind sich einig, Rolands Weg kennt nur eine Richtung, und zwar steil nach oben. Und schon jetzt gibt es Disziplinen in der Roland die ungeschlagene Nummer 1 ist: Fleiß, Sympathie und Herzblut für den NASCAR-Sport.

Roland, weiter so, wir alle freuen uns noch auf unzählige Rennen mit dir, egal ob in der DOM oder OPEN.

[Als nächstes kommt Frederik Böhm, noch Fahrer im Rookie-Cup über sein Vorbild zu Wort.](#)

Ich bin schon seit meinem ersten Rennen im Rookie-Cup ein großer Hamela-Fan. In diesem Rennen kämpften wir viele Runden miteinander. Nach mehreren Afterrace-Diskussionen wurde er mir gleich sympathisch. Als Roland dann den Rookie-Cup verließ um in die DOM einzusteigen, war ich ehrlich gesagt ein bißchen traurig darüber ohne Roland fahren zu müssen.

Als Wolfgang Kogler dann den Fanclub in die Wege leitete, schloss ich mich natürlich gleich an und entwickelte die ersten offiziellen Fanartikel des Roland Hamela Fanclubs.

(Anm. der Red.: Alle Bilder davon sind in diesem Bericht zu finden.)



[Michael Raetz, hat folgende Meinung über seinen Lieblingsfahrer.](#)

Als das erste Rennen über Gamers-FM übertragen wurde, gab es im Forum eine Rubrik darüber und einige Leute haben sich über dieses Ereignis ausgiebig unterhalten.

Irgendwann gab Wolfgang Kogler als gewünschten Sieger einfach mal als Tipp Roland „Hemela“ an.

Darauf kam die Antwort, „Hemela“ schreibt man aber mit a und nicht mit e. Komischerweise wußte aber jeder wen Wolfgang Kogler meinte. Er machte kurzerhand eine Avatar und gründete eigentlich als Gag den Fanclub „Hamela01“. Jeder sollte sehen, wem Wolfgang bei dieser Übertragung die Daumen hält.

Er war ziemlich überrascht, als sich das ganze wie ein Lauffeuer verbreitete. Und sich in so kurzer Zeit einige andere Forum-User ebenfalls zu Hamela-Fans bekannten. Es dauerte nicht lange, und es gab Fanartikel zu bestaunen. Ein Cap, ein Polo-Shirt und eine Fahne waren dann neben dem Avatar ein muß für jeden Hamela-Fan.

Aber warum sind wir Fans ?

Weil er immer gut drauf ist. Er scheint eine wahre Frohnatur zu sein und es macht riesigen Spaß mit ihm um Plätze zu kämpfen. Roland ist immer fair.

Ich habe noch keinen Fahrer hier gesehen der mit solch einer Freude ans Werk geht. Es ist ihm zwar nicht egal ob er letzter wird, aber es macht ihm nichts aus, mal weit hinten ins Ziel zukommen. Der Mann ist die Freude pur.

Er hat es auch geschafft das seine Frau ihn online Fahren läßt, vielleicht kann er uns ja mal einen Tipp geben, wie er dass geschafft hat. Sein Schützenverein und seine Kollegen stehen auch voll hinter ihm.

Nach jedem guten Rennen informiert er pflichtbewußt sein ganzes Umfeld, selbst sein Hund muß das ertragen. Ja, jeder sollte wissen, was Roland für einen Spaß mit uns hat. Deshalb, Roland Hamela, mach weiter so !

[Sein treuer Teamkollege Sebastian Schmidt, denkt über ihn.](#)

Roland ist immer sehr gut gelaunt, für einen da wenn man Fragen oder mal eine Bitte hat. Denkt man an sein fahrerisches Können in einem 800 PS Boliden, kann man ihm nur Respekt zollen !

Er hat es geschafft den Namen „Dauer-Rookie“ in die VR zu tragen und kaum ein Jahr später fährt er selbst in der höchsten Klasse der DOM-NASCAR.

Das kommt natürlich nicht von alleine, denn wer da bestehen will muß nicht nur mal so aus einer Laune heraus etwas üben, nein Roland ist anders. Er perfektioniert sein Setup von Strecke zu Strecke, legt im Team die meisten Runden zurück bevor er an einem Rennen teilnimmt.

Sein Wunsch ist es immer ohne Strafpunkte ein Rennen zu beenden und seiner Crew keine unnötige Arbeit zu geben, indem er sein Stockcar heil über die Piste jagt.

Er hat sein Boliden so fest im Griff, daß es für ihn ein leichtes ist seine Ziele zu verwirklichen. Wie schon erwähnt ist er in der Königsklasse des Motorsports angekommen.

Jetzt heißt es nur noch sich dort zu etablieren, was ihm bis jetzt sehr gut gelungen ist. Er hat seine Rennen bisher mit Bravur absolviert und sich keine Fehler geleistet.

Roland ist ein super Teammitglied, denn er ist immer für einen da wenn Fragen und Probleme auftreten und hilft wo er kann.

Was ihn besonders auszeichnet ist sein Ehrgeiz aber auch sein Realitätssinn. Er freut sich über jedes Mitglied im Team, wenn es Erfolge einfährt oder sein Stockcar heil um die Strecke lenkt und somit gut ins Ziel kommt.

Selbst wenn er am Rennende etwas schlechter platziert ist als die Elite, freut er sich über sein Abschneiden und weiß danach genau was er besser machen muß. Und dies geht er ehrgeizig und souverän an. Das sein Weg der richtige Weg ist sieht man an seinen Erfolgen !

Roland, mach weiter wie bisher und gehe deinen Weg, so wie du ihn bis gegangen bist, dann wird aus dir noch ein ganz großer der NASCAR-Szene.



[Auch ich als Verfasser des Berichts sowie Mitglied des Teams „Safety-Cars“ möchte über Roland ein paar Worte verlieren.](#)

Für alle nicht bewusst, aber Roland ist nicht einfach so beim stöbern im Internet, wie viele andere Fahrer,

bei VR gelandet. Angefangen hat alles mit dem Verkauf eines NASCAR-Buches bei EBAY.

Durch den daraus resultierenden E-Mail-Verkehr fragte ich ihn direkt ob er einfach „nur so“ ein NASCAR-Fan ist oder auch virtuelle Rennen bestreitet. Und nach dieser Frage und weiteren E-Mails hatte er Blut geleckt.

So mußte er seine Familie überzeugen das ein neues Hobby etwas Zeit beanspruchen wird und das nötige „Material“ kaufen. Das klapp-te alles reibungslos und er konnte sich bei VR anmelden.

Damit hatte seine Karriere begonnen die über den Rookie-Cup in die DOM1 führte. Dort bestreitet er leidenschaftlich seine Rennen, auch wenn sie nicht mit einer sehr guten Platzierung belohnt werden.

Doch das ist Roland, er ist mit Spaß bei der Sache, dreht offline hunderte Testrunden, feilt lange an seinem Setup und nimmt jede Training-Session mit. Ich hoffe er bleibt noch lange dabei und vielleicht färbt seine frohe leidenschaftliche Art ja auf den einen oder anderen Fahrer hier bei VR ab.

Für deine Frau ... ;)



Wolfgang Kogler, der eigentliche Gründer hat das Schlusswort.



Wenn ich mir Roland in den Rennen so ansehe, bin ich immer begeistert welche Ruhe der Mann an den Tag legt.

Man unterhält sich im Teamspeak mit ihm und denkt, der Mann fährt mit einer Hand am Lenkrad und in der anderen hält er seine Tasse Kaffee. Ganz cool und ruhig zieht er seine Runden.

Dabei vergisst er nie den Spaß an der Sache. Mit den Worten „mal schauen was so geht“ betritt er den Server.

Ich selber glaube, wer in der ersten Division fährt, ist ein schneller konstanter Fahrer. Roland hat es auch geschafft in der DOM1 zu bleiben. Und das ist eine, wie ich glaube, Superleistung.

Vor allem schätze ich ihn auch als einen großen Taktiker ein. Jetzt nicht auf einen langen Greenrun oder ein Rennen bezogen. Er plant seine Renneinsätze genau voraus, und kennt seine Stärken und Schwächen. Danach richtet er seine Rennen aus.

Ich hatte einmal das Vergnügen, mit Roland einen 40-50 Runden Fight zu fahren. Mann, hat der mich auf der Strecke weichgeklopft. Und er hatte mich, wie er es sagte: schon lange im Sack. Ich hätte keine Chance gehabt, aber an diesem Abend hatte ich etwas mehr Glück bei einer YF als er.

Doch von einem gewissen Missmut nach dem Rennen, war keine Spur bei Roland. Im Gegenteil, ganz Gentleman-mäßig, freute er sich trotzdem über sein Ergebnis. Und daher „Daumen hoch“ für Roland, der Gentleman der VR.

Das waren nun die Stimmen aller „offiziellen“ Hamela-Fanclub-Mitglieder. Ich hoffe, im Namen aller, daß dir der Bericht gefallen hat. Falls jemand vergessen wurde und sich trotzdem noch zu Roland äußern möchte, so kann er dies gerne im Forum, unter Feedback zum RS, tun. Und da jetzt nahezu jeder interessierte VR-ler den Wagen kennt und auch hier oder im Forum ein kleines Bild von ihm sehen konnte, ein großes Bild vom leidenschaftlichsten Fahrer bei VR.

Chris ,The Bot' Heuer

BMW Sauber F1



BMW V8

2400 cm³

720 PS

530 kg

340 km/h

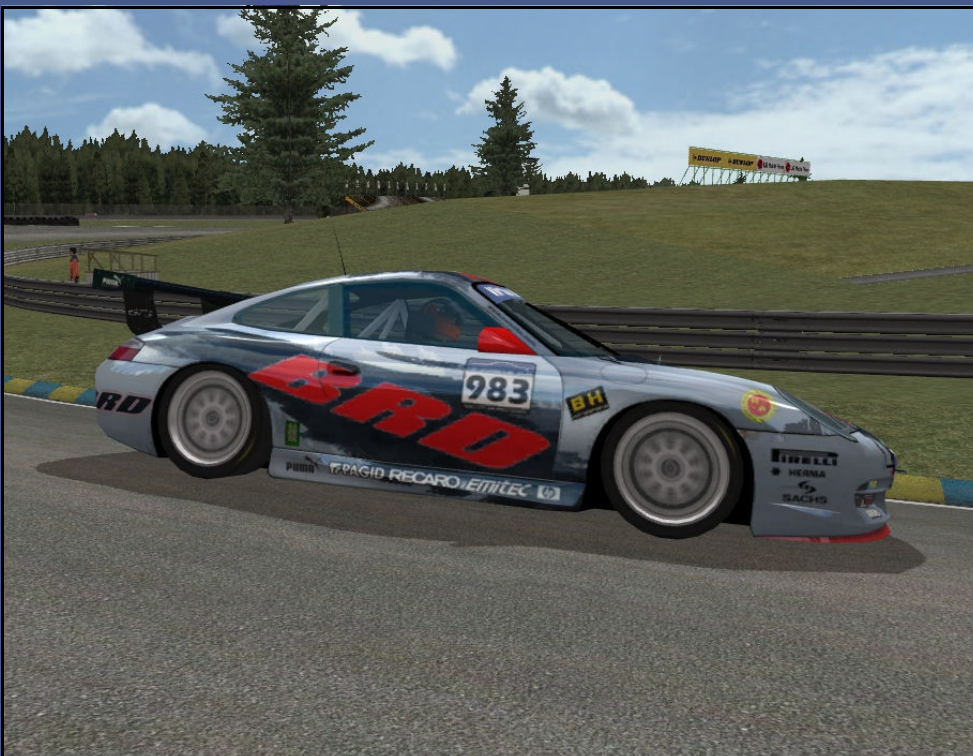
7 Gänge

Hinterradantrieb

Live For Speed

Foto: Conrad Wegener
beim F1 Trophy Rennen in
Westhill

Porsche 911 GT3 Cup



6 Zyl. Boxer

3596 cm³

390 PS

1150 kg

280 km/h

6 Gänge

Hinterradantrieb

GTR

Foto: Andy Wilke in
seinem Porsche Cup
Wagen in Anderstorp

Ford Escort RS



Ford R4

2000 cm³
285 PS
890 kg
235 km/h
4 Gänge
Hinterradantrieb

GT Legends

Foto: Udo Katheder bei
der GTL Testtrophy am
Ring

Ford Mustang



Ford V8

5100 cm³
700 PS
1205 kg
335 km/h
6 Gänge
Hinterradantrieb

N2003 Trans Am Mod

Foto: Roland Rauch beim
GRRL Rennen Lime Rock