RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 73 / 15. November 2006

Moosburg:
Admintagung im kalten Bayern

The Race:
Ein Konzept für WTTC

Ligen:
NASCAR und LFS für die Moderne
GPL und GTL fürs Klassische

VPP Werksteam:
Fahrervorstellung

C. Arnolds
Randstein

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum + Inhalt

Seite 03: GPL Trophy

Seite 05: GGPLLC Saison 12

Seite 07: GPL Fun Cup

Seite 09: VR - Telegramm

Seite 10: D.O.M. 1 Rückblick

Seite 20: D.O.M. 2 Rückblick

Seite 21: Face the Race 2006

Seite 22: LFS Masters Lauf 6

Seite 25: LFS Masters Lauf 7

Seite 28: GTR² public

Seite 29: GTL Classic Grid 1

Seite 34: RACE - the WTTC Game

Seite 35: VPP Werksteam Part 2

Seite 38: VR - Admintreffen

Seite 44: Sammelkarten

Seite 46: Nachruf R. Wümberger

Seite 47: Kondolenzbuch

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

CB C.Bergmann

KIESLINGER KEG

Beiträge/Fotos
Christof Gietzelt
Gil Ritter
Andreas Gaida
Marco Saupe
Dominic Fingerhut
Conrad Wegener
Carsten Arnold
Markus Wurm
Jürgen Nobbers
Manfred Leitner
Steffen Piplat
Titelfoto
Jochen Frömel
Ausgabe 73 /2006
nächster Redaktionsschluss:
17. Dezember 2006
Das Titelbild zeigt:
Adminversammlung in Moosburg

Hinweis/Kontakt

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

DENIS HULME TROPHY

Nach eineinhalb Jahren wieder ein Pokal?

Das fragt sich derzeit Marco Saupe. Die Denis Hulme Trophy wartet mit einer anspruchsvollen Streckencharakteristik auf. Lediglich das Eröffnungsrennen am Salzburgring verspricht für die schnellen Wagen einen kleinen Vorteil. Mit dem Nürburgring, Mexiko und Dijon folgen absolute Fahrerstrecken.

Nach drei von 4 Läufen hat sich Marco Saupe (BRM) mit 17,5 Punkten in eine attraktive Ausgangslage gefahren und greift nach Mai 2005 zum ersten Mal wieder nach dem Gesamtsieg. Ärgster Verfolger ist Ralf Ebert, der mit einer Chassiswahl aus Ferrari, Honda und Brabham einen Mix aus Geschwindigkeit und Punkteausbeute wählte. Martin Engel (Brabham) folgt mit 5,2 Punkten auf Rang drei.

LAUF 1 – Salzburgring

Zwei kleine aber feine Grids wurden um den kurzen und knackigen Kurs geschickt. Ralf Ebert startete in Grid A von P1 aus, musste diese aber mit einem mäßigen Startvorgang sofort abgeben. Auch Uwe

Salzburgring GRID A: M. Rauch

Pl.	Name	Punkte
1	Marco Saupe	140.7
2	Ralf Ebert	123.2
3	Martin Engel	118.0
4	Christof Gietzelt	108.6
5	Michael Erhart	96.0
6	Claudio Callipo	88.0
7	Michael Schade	72.0
8	Manfred Leitner	70.0
9	Andreas Kroeger	66.0
10	Stefan Loos	62.8
11	Oliver Barz	51.9
12	Andreas Woehlk	48.6
13	Manuel Rauch	47.5
14	Stefan Gawol	47.5
15	Stefan Schmidt	36.8
16	Reinhard Kastenberger	35.4
17	Mick Chapman	35.1
18	Ralph Hellmer	33.0
19	Robert Graf	30.0
20	Maerte Gabriel	29.0
21	Oliver Schulz	28.5
22	Soeren Scharf	19.8
23	Thomas Horn	19.5
24	Uwe Weinhardt	16.0
25	Hans-Bodo kohl	14.3
26	Martin Fass	12.1
27	Balz Hösli	12.0
28	Moritz Kranz	10.4
29	Klaas Pollert	9.6
30	Andre Keidel	7.7
31	Dominic Fingerhut	6.0
32	Herbert Kulha	6.0
33	Frank Keul	5.0

Denis Hulme Trophy 3 von 4R.

Weinhardt (Eagle) und Sören Scharf (Ferrari), die von P2 und P3 aus ins Rennen gingen, mussten in R1 Plätze einbüßen, beide schieden im Rennverlauf leider vorzeitig aus. Manuel Rauch (Ferrari) profitierte vom Startgetümmel und setzte sich von P6 aus direkt an die Spitze, die er aufgrund einiger Fehler seiner Verfolger schnell ausbauen konnte und letztlich nur verteidigen musste. Gratulation Manuel, zum ersten Sieg im Langstreckenpokal!

Ralf Ebert konnte am Ende Platz 2 einfahren mit sicherem Vorsprung vor Oliver Barz (Ferrari). Marco Saupe (BRM) belegte Platz 4 und blieb als letzter Fahrer unüberrundet.

Grid B war eine Abgelegenheit für Martin Engel (Brabham). Polesetter, schnellste Runde und Rennsieg gehörten am Ende ihm. Für Engel war es der 5. Sieg im GPLLP, den er wie folgt kommentierte: „Erst mit PB Pole, dann nach der ersten Kurve Letzter (der schiebt aber auch mit vollem Tank, der Brabbel, unglaublich), dann doch noch gewonnen. Geil!"

Salzburgring GRID B: M. Engel

Platz 2 holte Andreas Kröger (Lotus), der lange Zeit auch das Feld anführte aber beim Überrunden (unter anderem von einem Honda-Fahrer) zu Fehlern gezwungen wurde. Platz 3 erklomm Michael Erhart (Eagle). Für Erhart, der als letzter Fahrer unüberrundet blieb, war es die erste Podiumsplatzierung im GPLLP, Gratulation, Michael!

LAUF 2 – Nürburgring

Die geliebt - gehasste Eifelrennstrecke wurde von 15 Fahrern besucht, die demnach in einem Grid an den Start gingen. Polesetter war Hans-Bodo Kohl (BRM), der eine beeindruckende Zeit von 8,00min

Nürburgring GRID A: H.-B. Kohl

Nürburgring: C. Gietzelt, M. Chapman, R. Ebert, C. Callipo in T2 nach dem Startcrash

ablieferte. In der Startaufstellung folgte Claudio Callipo (Eagle) und Martin Engel (Brabham), die beim Start ein kleines tête-à-tête, ausgelöst von Callipo, einlegten. Nutznießer war Marco Saupe (BRM), der in R1 die Spitze übernahm, begünstigt vom Heckeneinschlag Kohls.

Prinzipiell wurde R1 äußert hektisch angegangen, so dass nach T1 und T2 sowie in T3 nach der Gegengerade gleich mehrere Fahrer in einen ihrer vielen Ersatzwagen gezwungen wurden. An der Spitze

Nürburgring: M. Saupe beim Zieleinlauf

wurde Saupe von Markenkollege Stefan Schmidt, Engel und Christof Gietzelt (Lotus) verfolgt. Kohl räumte (nach seinem Heckenausflug) das Feld von der Mitte nach vorne auf, und schob sich bis auf P2 vor, leistete sich einen Fehler und wiederholte die Hatz und den Fehler, so dass er schließlich und leider aufgab. Damit konnte Saupe seinen 1. GPLLP-Sieg nach 787 Tagen einfahren, Gratulation Marco!

Der Kampf um Platz 2, 3 und 4 bot das sehenswerteste Schauspiel. Engel gefolgt von Gietzelt und Michael Schade (Lotus) machten in den letzten Runden das bekannte Spiel um P2: …nehm´ Du ihn, ich hab ihn sicher… Am Ende stieg Schade hinter Saupe auf´s Podium gefolgt von Gietzelt. Für Schade war es der 4. Podiumsplatz in diesem Jahr.

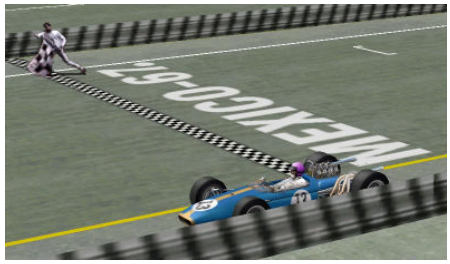
LAUF 3 – Mexiko

Der dritte Lauf zur Trophy fand auf dem schwierigen Kurs in Mexiko statt. Die Furcht vor dem Kurs hielt sich aber in Grenzen, denn 19 Fahrer waren in der Qualifikation zu Gange. Stefan Gawol (Brabham) dominierte das Feld, er konnte Sören Scharf (Ferrari) über eine halbe Sekunde distanzieren. Marco Saupe (BRM) bot eine ansprechende Leistung und nahm Startplatz 3 ein.

Der Start lief leider erneut sehr unbeherrscht, und es kam in T1 zu einem Massencrash, dem von den Führungsfahrern nur Gawol entkam, so dass sich hier bereits einige Fahrer vom Podium verabschieden mussten.

An dieser Stelle darf zu mehr Übersicht und Gelassenheit aufgerufen werden. Es ist schließlich ein Langstreckenpokal, der in der ersten Kurve nicht gewonnen, aber durchaus verloren werden kann.

Die Hektik legte sich erst nach ein paar Rennrunden. Gawol an der Spitze musste zu keinem Zeitpunkt um seine Führung fürchten und fuhr



Mexiko: S. Gawol beim Zieleinlauf

überlegen seinen ersten Sieg im GPLLP ein, Gratulation Stefan! Hinter Gawol brachte Saupe mit weniger als 1 Sekunde Vorsprung gegenüber Ralf Ebert (Brabham) seinen Boliden ins Ziel.

C.Gietzelt

Pl.	*Name*	*Punkte*
1	Claudio Callipo	88.0
2	Stefan Loos	62.8
3	Ralph Hellmer	33.0
4	Robert Graf	30.0
5	Oliver Schulz	28.5
6	Balz Hösli	12.0
7	Klaas Pollert	9.6
8	Andre Keidel	7.7
9	Frank Keul	5.0

ROOKIE 3 von 4 Rennen - inoffiziell

Mexiko: Massencrash in T1 aus Sicht von A. Wöhlk (Ferrari)

GGPLC - Saison 12

Zwei Rennen vor Saisonende noch alles offen

Scharf oder Wilke? Wer gewinnt den Titel im JRC? Oder ist Saupe am Ende vielleicht der lachende Dritte? Kann LOTUS-Fahrer Gietzelt Meisterschaftsfavorit Eugster im JSC noch abfangen? Kann LOTUS das Blatt in der Teamwertung noch wenden oder verteidigt BRM den Titel? Und welche Fahrer schaffen die Qualifikation für das RoC?

Diese und viele weitere Fragen sind zwei Rennwochenenden vor Schluss noch ungeklärt, noch ist alles, aber wirklich alles im GGPLC offen.

Zehn verschiedene Sieger in vierzehn Rennen zeigen, wie ausgeglichen der GGPLC ist. Ein ultraspannendes Saisonfinale steht bevor.

JRC 5. LAUF – Salzburgring

Mit dem fünften Saisonrennen begann die Aufholjagd des Andreas Wilke. Der zweifache JRC-Meister war nach zwei Ausfällen in den ersten vier Rennen bis auf den sechsten Platz in der Gesamtwertung zurückgefallen, doch in Salzburg meldete sich der BRM-Pilot mit einem Sieg eindrucksvoll zurück.

Schnellster Fahrer an diesem Wochenende war aber ein anderer: Monza-Sieger Michael Schade. Der LOTUS-Pilot holte sich im Qualifying die Pole mit zwei Tausendsteln (!) Vorsprung vor Wilke und auch im Rennen fuhr er mit einer 1:10,348 (weniger als eine halbe Sekunde langsamer als der absolute GGPLC-Rekord von Chris Wöhlk aus dem Jahre 2003) die schnellste Runde.

Aber Schade unterlief in der zweiten Runde ein folgenschwerer Fahrfehler: Ausgangs der Fahrerlagerkurve kam er mit dem linken Hinterrad aufs Gras, beschleunigte und verlor dabei die Kontrolle über seinen LOTUS. Dies warf ihn bis auf den vierzehnten Platz zurück, nach einer phänomenalen Aufholjagd wurde er immerhin noch vierter.

Doch die ersten drei Plätze machten die drei Fahrer unter sich aus, die auch in der Gesamtwertung noch die besten Karten haben: Andreas Wilke wurde mit fast zwanzig Sekunden Vorsprung erster, Scharf wurde nach zwei Siegen in Folge „nur" zweiter, Saupe dritter.

Duell um den Titel: Noch führt Scharf, doch Wilke ist dicht dran

JRC 6. LAUF – Nürburgring

Zum sechsten Saisonlauf ging es für den GGPLC auf die härteste Rennstrecke der Welt, auf die Nürburgring Nordschleife.

Die Grüne Hölle forderte wie eigentlich immer viele Opfer. Nur acht der sechzehn gestarteten Fahrer überstanden die fünf beinharten Runden. Besonders böse erwischte es die EAGLE-Truppe, drei der vier Fahrer schieden aus.

Das Rennen dominierte das BRM-Team. Wilke konnte mit einem Hattrick (Pole Position, Sieg, schnellste Rennrunde) erneut wichtige Punkte in der Meisterschaft gutmachen, seine beiden Teamkollegen Kranz und Saupe erreichten die Plätze zwei, respektive vier. Dritter wurde Stefan Gawol auf BRABHAM.

Sören Scharf, zweitschnellster im Qualifying, erreichte nach einem Fahrfehler nur Platz fünf.

JRC 7. LAUF – Mexico

Der siebte Saisonlauf sollte schon wieder einen Premierensieger hervorbringen: BRABHAM-Pilot Stefan Gawol, seit knapp dreieinhalb Jahren im GGPLC dabei, hatte schon unter der Woche den GPLLP in Mexico gewinnen können. Und auch im JRC war kein Kraut gegen ihn gewachsen. Wie Wilke auf dem Nürburgring sicherte sich Gawol die Pole Position, den Sieg und nebenbei noch die schnellste Rennrunde.

Dahinter duellierten sich erneut die beiden Meisterschaftsfavoriten. In der Qualifikation hatte Scharf die Nase vorne, doch schon in der ersten Runde fiel er bis auf Platz fünf zurück und musste sich am Ende hinter Wilke mit Platz drei begnügen.

Hinter den ersten drei lieferten sich vier Fahrer einen engen Kampf um Platz vier. Am Ende kam Saupe als vierter ins Ziel, Weinhardt auf EAGLE, Schade auf LOTUS und Beitz auf COOPER belegten die

Spätstarter: Mit je einem Sieg in beiden Cups konnte BRABHAM die Rote Laterne an EAGLE abgegeben.

Plätze.

Zwei Läufe stehen also noch aus. Die JRC-Saison ist geprägt von dem Zweikampf Wilke gegen Scharf. Für den BRM-Piloten und Titelfavoriten lief anfangs (Platz drei in Monza, Sieg in Watkins Glen) noch alles nach Plan, doch zwei Ausfälle in

Folge (Lime Rock, Spa) warfen ihn weit zurück.
Gleichzeitig ging der Stern von Sören Scharf auf. Seinem allerersten GGPLC-Sieg in Lime Rock folgte gleich sein zweiter in Spa.

Seitdem arbeitet sich Wilke kontinuierlich wieder heran, die beiden trennt nach dem siebten Saisonlauf lediglich ein einziges Pünktchen. In Dijon könnte bereits eine Vorentscheidung fallen, einen Fehler darf sich keiner von beiden erlauben.

JSC 5. LAUF – Salzburgring

Große Freude bei BRABHAM: Timo Föller sorgte in Salzburg für den ersten Saisonsieg für das Team. Der frühere JSC-Vizemeister lieferte sich das gesamte Rennen ein spannendes Duell mit LOTUS-Pilot Christoph Gietzelt und hatte am Ende die

Souverän: Eugster auf dem Weg zu seinem vierten GGPLC-Titel

Nase vorn.
Landgraf im COOPER wurde dritter, Eugster im BRM „nur" (für seine Verhältnisse) vierter, Kröger im LOTUS fünfter. Das Rennen war geprägt von sehr vielen Ausfällen. Nicht einmal fünfzig Prozent der Fahrer sahen das Ziel (nur acht von achtzehn), unter den Ausfällen waren unter anderem drei der vier FERRARI und zwei der drei BRM.

JSC 6. LAUF – Nürburgring

Auch der JSC musste zum sechsten Saisonlauf in die Grüne Hölle. In diesem Rennen meldete sich ein altbekannter Fahrer zurück, der in dieser Saison noch nicht mit guten Ergebnissen glänzen konnte: Oliver Reinhold.

Der viermalige Meister dominierte eindrucksvoll Qualifikation und Rennen. Seinen BRM-Kollegen Eugster distanzierte er in den fünf Runden „einfach mal eben" auf fast vierzig Sekunden (!), eine beeindruckende Leistung.
Hinter dem BRM-Duo erhoben drei Fahrer Anspruch auf den letzten Podiumsplatz: Lime Rock Sieger Marx auf COOPER sowie die beiden BRABHAM-Piloten Föller und Engel. Letzterer war dann derjenige, der auf dem begehrten Platz ins Ziel kam, sein Teamkollege wurde vierter, Marx musste sich mit Platz fünf begnügen.

JSC 7 LAUF – Mexico

Und wieder ein neuer Name in der Siegerliste. Beim siebten JSC-Lauf in Mexico konnte „Ulee" Landgraf seinen ersten Saisonsieg feiern. Der COOPER-Pilot rang in einem atemberaubenden Zweikampf auf höchstem Niveau Meisterschaftsfavorit Fredy Eugster nieder.

Nürburgring-Sieger Reinhold wurde dritter, Engel vierter, Gietzelt fünfter, Fingerhut sechster. Dahinter folgte die Ferrari-Truppe, die das Rennen mit einer bemerkenswerten Kompaktheit bestritt. Alle vier Roten kamen ins Ziel, alle vier fuhren die meiste Zeit des Rennens eng beieinander. Einzig EAGLE-Pilot Piplat konnte das Quartett nach einem Fahrfehler von Hanraths acht Runden vor Schluss sprengen.

Das Rennen in Mexiko wurde von einem schweren Startcrash überschattet. Krögers Ford-Motor kollabierte beim Start, gleichzeitig kam Fingerhut nur langsam los. Es kam zu einem Auffahrunfall, der mehreren Fahrern im Hinterfeld das Rennen kostete.

Zwei Rennen sind noch zu bestreiten: Im JSC hat Eugster gute Chancen erneut Meister zu werden. 25 Punkte Vorsprung auf Gietzelt sind ein komfortables Polster, doch ein Ausfall in Dijon könnte das Titelrennen noch einmal spannend machen.

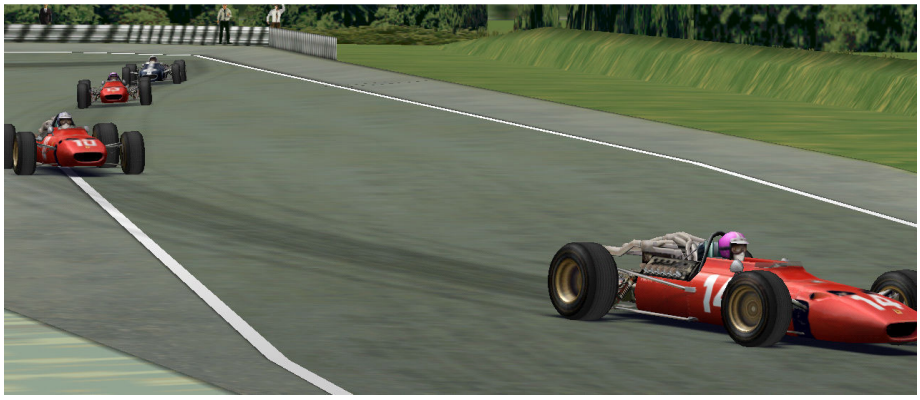
Dahinter trennen die Verfolger Föller, Landgraf, Reinhold und Kröger nur wenige Punkte. Um den dritten Gesamtplatz ist also noch einiges an Spannung geboten.

Spannend wird es auch in der Teamwertung. Nachdem LOTUS die meiste Zeit der Saison den Spitzenplatz behaupten konnte, hat sich BRM mit dem guten Mexico-Ergebnis die Führung geholt und strebt nun die Titelverteidigung an. Doch BRM und LOTUS trennen lediglich magere fünf Punkte, hier ist noch alles offen. Dahinter klafft eine größere Lücke zu den restlichen, die untereinander aber wiederum nur wenige Punkte trennen. Momentan hat COOPER die besten Aussichten auf Platz drei, aber FERRARI, BRABHAM und EAGLE befinden sich in Schlagdistanz.

Zwei Rennwochenenden stehen noch bevor, vier Rennen. Schon am 18.November geht es mit dem vorletzten JRC-Lauf in Dijon weiter, das JSC-Rennen findet einen Tag später an gleicher Stelle statt. Zwei Wochen später gastiert der GGPLC-Tross dann im traditionsreichen Silverstone, um dann endgültig alle Fragen zu klären. Für Spannung ist gesorgt. Der Rückspiegel berichtet exklusiv.

In wie weit die VR GPL-Abteilung im nächsten Jahr Änderungen unterzogen wird, ist noch nicht sicher. Ziemlich sicher ist aber, dass der GGPLC, das VR-Urgestein, das nach so vielen Jahren immer noch so beliebt ist, bleiben wird. Also freuen wir uns auf die 13.Saison.

Steffen Piplat



Eagle sieht Rot: FERRARI-Rudelbildung in Mexiko

Zweites GPL FUN-CUP Event

LeMans - Krohn und Callipo siegen gemeinsam

Felix Krohn hatte als punkteschwächster Fahrer aus dem ersten Event Streckenwahl und freie Chassiswahl. Eigentlich war es da nur logisch, dass er sich für LeMans und mit dem Lotus für ein sehr schnelles Auto entschied.

Einige Fahrer aus dem ersten Event fehlten diesmal leider aus den verschiedensten Gründen. Dafür stießen aber mit Claudio Callipo, Guido Leippe, Bernd Lenzen und Oliver Barz vier neue Leute zu unserer Truppe. Soeren Scharf trat trotz schwerer Erkältung und praktisch ohne Training an.

Nach kleinen Startschwierigkeiten mit dem Server und nach einem Restart ging es dann endlich mit deutlicher Verspätung zur Sache. Ein Lotus (Krohn), ein BRM (Moritz Kranz), zwei Cooper (Michael Schade und Manfred Leitner), vier Ferraris (Lenzen, Herbert Kulha, Scharf und Christof Gietzelt), sowie fünf Eagle (Callipo, Michael Erhart, Andreas Oder, Barz und Leippe) waren zur Windschattenschlacht in Le Mans angetreten.

Der Start selbst verlief zwar ohne Zwischenfall, aber bereits beim Anbremsen zur S-Kurve nach der schnellen Dunlop Kurve krachte es gewaltig. Bernd Lenzen im Ferrari verbremst sich und kracht voll in das Heck von Oliver Barzs Eagle, der daraufhin nach links in die Bande schlittert und beim zurückprallen das halbe Feld mitreißt. Leitner, Oder, Barz, Leippe, Callipo und Lenzen selbst werden in Mitleidenschaft gezogen. Vier Eagle wurden ihrem Namen gerecht und flogen gemeinsam mit einem Cooper durch die Luft. Kulha und Erhart schafften es mit viel Glück das Chaos zu umfahren und Lenzen als Verursacher hatte ebenfalls viel Glück und konnte sein Rennen unbeschadet fortsetzen.

Le Mans Lauf 1: Eagle-Massaker in R1

Nun zum Erfreulichen: Krohn lieferte von der Pole aus startend eine tadellose Leistung ab und pilotierte den Lotus im ersten Lauf ungefährdet zu einem Start-Ziel Sieg. Der Neuling Callipo fuhr ein fantastisches Rennen auf Platz zwei mit der schnellsten Runde im ersten Lauf. FUN-CUP-Superstar im BRM, Moritz Kranz präsentierte sich kämpferisch wie immer und fuhr ein weiteres fantastisches Rennen, welches er auf Platz drei beenden konnte. Wobei sich Callipo und Kranz rundenlang ein beinhartes Duell um den zweiten Platz lieferten.

Le Mans Lauf 1: Moritz Kranz in der Anfahrt zur Arnage mit Claudio Callipo im Heck

Einziges dunkles Fleckchen auf der tollen Leistung von Kranz war, dass er in Runde eins, in der „Virage de Tertre Rouge", der engen Rechtskurve, die auf die laaaange „Hunaudieres" Gerade führt, etwas zu ungestüm attackierte und dabei in Schades rechtes Vorderrad rutschte, wodurch dessen Cooper auf die Streckenbegrenzung in Form eines Sandhaufens rutschte. Nur mit Mühe konnte Schade seinen Cooper von dort befreien, verlor dadurch jedoch einige Plätze. Umso bemerkenswerter, dass es Schade trotzdem noch schaffte, seinen Cooper auf den vierten Platz nach vor zu fahren.

Auf den Plätzen folgten Erhart, Oder, Lenzen, Barz, Leitner und Kulha. Leippe (erste Runde), Gietzelt (dritte Runde) und Scharf

Pl.	Name	Punkte
1	Moritz Kranz	22
2	Michael Schade	16
3	Manfred Leitner	15
4	Felix Krohn	13
5	Claudio Callipo	12
6	Christof Gietzelt	12
7	Marco Saupe	11
8	Fredy Eugster	10
9	Martin Engel	9
10	Andreas Oder	8
11	Jaak Kulha	7
12	Sören Scharf	6
13	Alfred Manzella	6
14	Michael Erhart	5
15	Bernd Lenzen	4
16	Oliver Barz	3
17	Guido Leippe	3

FUN-CUP Meisterschaftsstand

(fünfte Runde) mussten ihre Rennen leider vorzeitig beenden und blieben somit im ersten Lauf ohne Punkte für die Tageswertung.

Wie es die Regeln vorsehen, wurde der zweite Lauf in der umgekehrten Reihenfolge des Zieleinlaufes im ersten Lauf gestartet. Leippe stand somit mit seinem Eagle in Poleposition. Neben ihm Gietzelt im Ferrari und hinter Leippe auf Position drei, da Scharf zum zweiten Lauf nicht mehr antrat, erhoffte sich Leitner einen guten Start um vielleicht ganz vorne wegzukommen.

Anstelle von Scharf traf nun Mick Chapman in einem weiteren Eagle zu unserer kleinen, aber feinen

Le Mans Lauf 2: Felix Krohn in der Mulsanne

Truppe. Er musste das Rennen vom letzten Startplatz aus in Angriff nehmen.

Gleich zu Beginn krachte es leider wieder mächtig. Diesmal gleich am Start. Guido Leippe konnte nach fallen der Startflagge seinen Eagle keinen Meter wegbewegen. Leitner musste dahinter noch mal stark abbremsen, worauf wieder einmal Bernd Lenzen im Ferrari hinten voll in den Cooper krachte. Folge – Startkarambolage – halbes Feld in Mitleidenschaft gezogen.

Gietzelt konnte vorne wegfahren. Dahinter entgingen Barz als Zweiter und Oder als Dritter, dank der Tatsache, dass sie rechts starteten nur knapp der „Katastrophe". Auch Lenzen, der Verursacher, hatte Glück und entkam als vierter nahezu unbeschadet. Schade und vor allem Kranz konnten durch hervorragendes Reagieren und durch vorausschauendes Fahren ihre Autos schadlos halten. Der Rest des Feldes wurde mehr oder weniger in Mitleidenschaft gezogen.

Der Rest des Rennens war dann geprägt durch zahlreiche tolle Windschattenschlachten auf, und einigen Ausbremsmanövern am Ende der „Hunaudieres". Den spannendsten Kampf des Abends lieferten sich wohl einige Runden lang Oder im Eagle und Leitner im Cooper mit mehrmaligem gegenseitigen Überholen. Rennsport pur!

Schade kämpfte beherzt und gekonnt und schaffte mit dem lahmen Cooper noch mal einen sehr guten fünften Platz. Eine wiederum fantastische Fahrt lieferte Kranz und steuerte seinen technisch unterlegenen BRM in feinster Schumacher-Manier ganz nach oben aufs Treppchen. Hervorragend auch wieder Krohn, der im Lauf des Rennens, nach seinem Startcrash, Meter um Meter auf Kranz gut machen konnte. Beim überqueren der Ziellinie trennten die beiden lediglich mehr 0,5 Sekunden.

Callipo schaffte den dritten Platz auf dem Podium und fuhr wiederum die schnellste Runde im Rennen. Auf den Plätzen folgten Gietzelt, Schade, Oder, Leitner und Leippe. Erhart, Kulha, Lenzen, Barz und Chapman schieden leider vorzeitig aus. Besonders tragisch das Ausscheiden Chapmans nach einem Überschlag drei oder vier Kurven vor dem Ziel.

Zwei äußerst spannende Rennen mit vielen Zweikämpfen liegen wieder hinter uns. Man darf sich jetzt schon auf das dritte Event freuen.

M. Leitner

Le Mans Lauf 2: Lenzen, Kulha, Schade, Callipo und Krohn in Tertre Rouge

VR - Telegramm

Patrick Krakau: bietet eine DVD über die Ereignisse rund um Pottenstein an. Im Virtual Racing Forum gibt es den Beitrag. Adresse und Kontodaten am besten per PN.

Stefan Schmidt: lädt ein zum VR-Nordschleifen- Wandertag 2007. MOTTO: Die Burg ruft - 3 x Ring ist nicht genug! Treffpunkt ist der 28. April 2007 um 10:00 Uhr am Parkplatz vor dem Aufgang zur >Burg Nürburg< in der Burgstraße in Nürburg, nähe Streckenabschnitt Antoniusbuche / Tiergarten. Wettervorhersage für Samstag: Morgens: Wird nachgereicht; mittags: Wird nachgereicht. Regenwahrscheinlichkeit Wird nachgereicht - wahrscheinlich 0%.

Michael Wollenschein: startet ein interessante Umfrage bezüglich Körperabmessungen.

Neueinsteiger:

Markus Hardt ist 39 Lenze frisch, arbeitet als Werkzeugmacher in einem größeren Autoteile-Zulieferer und spielt neben Sims noch gern Rollenspiele und gelegentlich Shooter. **Bernd Wimmer: ist** 27 Jahre alt. Interessen und Beruf findet der Interessierte im Profil. Fährt hauptsächlich GTR2. **Thomas Tegen** hofft im nächsten Jahr mit GTR2 durchstarten zu können. Der M3 Cup hat es ihm angetan. **Markus Selinger** ist bin 33 Jahre jung und lebt in Mannheim. GTL brachte ihn zum virtuellen Rennsport. Ziele sind noch nicht klar abgesteckt. GTR und rFactor sind im Gespräch. **Benjamin Krüger** lebt in der Nähe von Berlin und startet mit GTR² durch.

Aufsteiger: Sönke Gravemeyer, René Müller, Oliver Herz, Georg Kuyumji, sowie Thilo Bonkowski erhielten ihre NASCAR Lizenz.

Daniel "Swisstiger" hat mit den Arbeiten an einem Truck-Mod für GTR² begonnen. Das erste Modell hat er bereits auf der Strecke. Wer sich über den Fortschritt dieser äußerst interessanten Modifikation auf dem Laufenden halten möchte, der findet den Thread "Truck Mod für GTR2" im GTR-Forum."

Großer Erfolg für das von **Manfred Leitner** organisierte "Eagle Weslake" Team bei der 3. Chris Nitzschke Kart- Trophy in der Monza-Karthalle in Wien. Den Underdogs rund um Manfred Leitner gelang es in einem harten, aber fairen Kampf das Hochfavorisierte Team "Tercel" in die Schranken zu weisen. Der Vorsprung im Ziel betrug nach mehrmaligem Führungswechsel lediglich 10 Sekunden. Das ebenfalls favorisierte Team "Bisamberger" erkämpfte mit drei Runden Rückstand den dritten Podiumsplatz. Ausschlaggebend für den Erfolg waren nicht zuletzt sensationelle Rundenzeiten des Ex-VR GPLers Gregor Borbely, der sowohl im Qualifying als auch im Rennen die absolut schnellste Rundenzeit klar machen konnte. Für das erfolgreiche Team "Eagle Weslake" fuhren gleich drei Simracer aus der VR: Ex Sim-Racer Gregor Borbely, Gelegenheits- Simracer Florian Leitner, Philip Vatter und zu guter Letzt, als Teamchef, der GPL-Racer Manfred Leitner. Wir gratulieren!

Thread dazu: großer erfolg für VR- Fraktion GPL im Kartsport

10tacle hat ein Lizenzabkommen mit Automobilhersteller Ferrari geschlossen. Freunde der roten Renner aus Italien dürfen sich also auf eine Ferrari- Racingsimulation in bekannter Blimey!-Qualität freuen. "Ein Spiel unter der Ferrari Lizenz, einem der weltbesten Automobil Hersteller, zu entwickeln ist eine unglaubliche Gelegenheit. Die Leistungen im Automobilbau und besonders im Motorsport haben die Marke legendär gemacht und ich bin mir sicher, dass wir mit unserem Projekt diesem Mythos gerecht werden.", beschreibt Ian Bell, Geschäftsführer von Blimey! Games seine Vision. "Wir sind uns unserer besonderen Verantwortung bewusst und werden hart daran arbeiten ein Spiel zu kreieren, das Ferrari mit seinem erhabenen Style, langjähriger Erfahrung und sensationellem Speed würdig ist." (Quelle: PC Games Online)

Ende Oktober wurde die Demo zur demnächst erscheinenden Simulation rund um die WTCC freigegeben. Wer auf Sprintrennen in seriennahen Tourenwagen steht, der kann sich den ca. 340 MB schweren Wonneproppen unter http://www.race-game-demo.com/ ziehen.

LFS LAN: 25h Rennen in Bayern: Sir Winston veranstaltet in seinem "Wirtshaus" eine LFS LAN und trägt im Zuge dessen ein 25h Rennen mit Buffet usw. aus! Näheres im LFS Forum

Nascar-DOM1-Rückblick

Wilke im Pech, Hackmann wieder an der Spitze

Die letzten, entscheidenden Rennen der Saison 2006 stehen bevor. Kleinste Fehler, ob eigene oder des Konkurrenten, entscheiden über Sieg oder Niederlage. Zwischen Volker Hackmann und Andreas Wilke wird es in den letzten drei Rennen noch einmal um alles gehen. Nur 21 Punkte trennen die Team Redline-Teamkollegen von der Tabellenführung der Deutschen Online Meisterschaft und ob sie wirklich bis zum Finale in Homestead Teamkollegen bleiben oder die Harmonie durch eventuelle Positionskämpfe einmal vergessen, erfahren sie hier, im VR-Rückspiegel!

Sprit- und Reifenkrimi in Dover

Das 25. Rennen der ersten Division der DOM fand am Donnerstag den 28. September auf dem Dover International Speedway statt. Bei schwierigen Bedingungen (clear, 77°F, Southeast 17 mph) fuhr Volker Hackmann in der Qualifikation die schnellste Zeit und stand zum 14. Mal auf der Pole Position. Dahinter starteten Stefan Lippert, Conrad Wegener, Matthias Bayer und Andreas Wilke. 240 Runden standen den 25 Fahrern im Rennen bevor. Nach nur neun Runden schied Michael Scheurer aufgrund eines Disconnects aus: „Meine DSL-Leitung hat heute nicht mitgespielt. Hab's schon reklamiert und die Störung scheint auch schon behoben zu sein, leider etwas zu spät."

Tabellendritter und –vierter gerieten in Dover aneinander

Hackmann fuhr vorne und gewann mit über 90 % geführten Runden

Nach 28 Runden hatte Uwe Berger einen CTD und knallte in Kurve zwei in die Mauer, bis er an der Innenmauer zum Stehen kam. Kurz darauf wurde die gelbe Flagge geschwenkt. Berger dachte im ersten Moment er sei Schuld und beendete sein Rennen: „Sorry, Sorry, Sorry, für die erste Yellow. Hatte auf einmal nur noch Standbild und habe versucht zu retiren aber es wollte nicht. Als der Bildschirm dann zu sehen war, wollte ich klicken und da kam die Yellow raus. So ein Mist." Dabei war er gar nicht der Auslöser. Zum gleichen Zeitpunkt kollidierten Björn Struckmeier und David Kirsch auf der Frontstretch, was der Grund für die erste Unterbrechung war. Dabei erwischte es auch noch Andreas Kröger, der ab diesem Zeitpunkt mit eingedrücktem Heck auskommen musste. Die Caution nutzte Robert Schöffmann um eine Runde länger auf der Strecke zu bleiben und fünf Punkte gut zu machen.

Nur neun Runden nach dem Restart löste Nikolaus Neumann die zweite Yellow aus. Ähnlich wie bei der ersten Gelbphase, gerieten Neumann und Florian Kirchhofer auf der Frontstretch aneinander und schlugen in die Boxenmauer. Neumann gab daraufhin wutentbrannt auf: „Bin raus, bevor ich noch mehr versaue. Yellow verursacht und Aus. Sorry Flo! Ich bin stinksauer, durch die Aktion mit dem Server hat mir die halbe Stunde Training ziemlich gefehlt, fühlte mich nie so richtig wohl. Ich habe langsam die Schnauze ziemlich voll. Wenn sich Server-IP ändert, wäre es schön wenn diese in der Gridmail stehen würden! Wenn das so weiter geht, überlege ich, ob das hier wirklich noch Sinn hat." Nascar hat auch einen Offline-Modus!

Wieder ging die Führungsgruppe an die Box, diesmal blieben jedoch gleich drei Fahrer draußen: Jörg Kormany, Denis Terze und Michael

Schymura. Das Rennen wurde in der 45. Runde wieder freigegeben.
Es folgte die erste lange Grünphase des Rennens, in der sich Hackmann nach wenigen Runden wieder an die Spitze setzte.
In der 93. Runde machte Philipp Hildebrandt beim Überrunden einen Fehler, kam auf den Apron und musste stark verlangsamen. Wegener, der direkt dahinter fuhr, konnte nicht mehr ausweichen und traf Hildebrandt am Heck, der sich anschließend drehte. Wilke wusste, dass er in der Meisterschaft jeden Punkt braucht, den er kriegen kann und schnappte sich bei der dritten Unterbrechung eine Leadlap.
Zwei Runden nach dem Restart in Runde 97, hatte Kormany einen Warp und tauschte danach mit Schymura den Lack aus – Yellow Numero vier.
Wieder nur ein paar Runden nach dem letzten Restart, kam Sven Münchrath in T1 zu weit nach außen und schickte Terze in die Mauer, der danach aufgeben musste. Ebenfalls gelaufen war das Rennen für Schymura, der Header machte ihm nach dem Unfall mit Kormany einen Strich durch die Rechnung.
Restart Runde 109. Hackmann führte weiterhin, ohne dass ihm jemand gefährlich werden konnte.
In der 147. Runde schrammte Horst Schumann ausgangs Kurve zwei die Mauer entlang, als Münchrath gerade zum Überholmanöver ansetzte. Dadurch fuhr dieser ihm aber ins Heck, woraufhin Schumann die Backstraight entlang kreiselte. Diese Unterbrechung war die sechste und letzte des Rennens. Nach wem Restart in Runde 151 mussten noch etwa 90 Runden bis Rennende absolviert werden, es sollte hinsichtlich Sprit und Reifen sehr knapp werden.
Nachdem schon Kirchhofer in der 147. Runde aus seinem Pontiac stieg, folgte ihm Peter Gess nach 181. Runden ebenfalls, nachdem er, nach einem Quersteher aus T4 heraus und folgendem Einschlag in die Boxenmauer, fast noch Wilke erwischt hatte.
Nach schließlich knapp zwei Stunden fuhr Hackmann seinen neunten Sieg nach Hause, ähnlich beeindruckend wie Martin Thiemt im ersten Dover-Rennen im April, denn Wilke auf P2 hatte schon über elf Sekunden Rückstand. Dahinter überquerten Hildebrandt (-15 sek), Wegener (-17 sek) und Lippert (-1 Lap) die Ziellinie.
Hackmann führte die meisten Runden des Rennens (229), die schnellste Rennrunde fuhr jedoch Hildebrandt in der 36. Runde mit 22.786 sek. Highest Climber wurde ebenfalls Hildebrandt mit 18 gewonnenen Plätzen.

Zweite Yellow Flag in Talladega

Enges Finish in Talladega

Am fünften Oktober fand mit dem 26. Rennen auf dem Talladega Superspeedway das letzte Restrictor-Plate-Rennen des Jahres statt. Die bisherigen drei Rennen wurden alle von unterschiedlichen Fahrern gewonnen. Stefan Lippert gewann das Auftaktrennen in Daytona, Kay Mühle das erste Talladega-Rennen und Patrick Marx in Daytona Night.
An diesem Donnerstag herrschte gutes Wetter: Sonne, bei 88°F und 3 mph Wind aus Nordwesten. Im Qualifying war wieder Volker Hackmann der schnellste, 0.09 sek vor seinem Team Redline-Kollegen Andreas Wilke. Auf den weiteren Startplätzen standen Matthias Bayer, Torsten Eberius und Conrad Wegener. Eine ideale Ausgangsposition für Hackmann.
Die 28 angereisten Fahrer erwarteten 113 Runden im Rennen. Für Nikolaus Neumann war das Rennen bereits nach zwei Runden vorbei. Wie schon in Dover war Neumann daraufhin nicht mehr ansprechbar: „Ich glaub es nicht. Peter, wenn du keine Lust hast ein Rennen zu fahren, dann lass es bitte.
Ich glaub es nicht! Durch dein zurückfallen lassen hast du Robert in Schwulitäten gebracht und um einem Crash auszuweichen, habe ich dann die Kontrolle verloren. Tim und Jan hat es dabei leider auch erwischt. Sorry Jungs! Ich werde wahrscheinlich die Punkte kassieren, der Abend ist richtig schön versaut. Nacht.“ Tim Schröder musste nach sieben Runden ebenfalls aufgeben.
In der gleichen Runde wurde das Rennen neu gestartet und die Fahrt wurde wieder aufgenommen. Mehrere Fahrer versuchten, im Gegensatz zu den Führungsleuten, auf der Außenbahn eine Draftgruppe zusammen zu bekommen, um dem Low-Line-Fahren entgegen zu wirken. Das klappte aber nie wie gewollt und endete letztlich in der zweiten Unterbrechung in der 27. Runde. Florian Kirchhofer kam ausgangs T2 zu weit nach außen und drückte Wegener in die Mauer, der daraufhin vor Jörg Kormany, Gabriel Stöhr und Denis Terze prallte. Dazu kamen noch Björn Struckmeier und Sven Münchrath, die beim Abbremsen ihre Reifen zum Platzen brachten. Nach dem Rennen entschuldigte sich Kirchhofer: „Sorry an die Beteiligten der zweiten Yellow Flag. Trotz enormen Lenkradeinschlags und Lupfen wollte der Wagen nicht die Linie halten.“
Die dezimierte Führungsgruppe kam anschließend zum ersten Boxenstop.

Restart Runde 31. Nur sechs Runden nach dem zweiten Neustart des Rennen, zog Thorsten Schulz nach außen, um seinem Vordermann nicht ins Heck zu fahren, übersah aber David Kirsch, der sich anschließend in der Mauer wieder fand. Kirschs Kommentar zu der dritten Unterbrechung: „Nach dem Restart gab es Ausgangs Turn 3 einen heftigen Schlag in die Seite, als ich gerade ein hohe Linie fuhr, um mir freie Sicht noch vorne zu verschaffen. Thorsten Schulz verschätzte sich mit den Vorausfahrenden und wollte nach oben hin ausweichen, um nicht den Vordermann ins Heck zu rauschen - nur dumm halt, dass ich dort war.

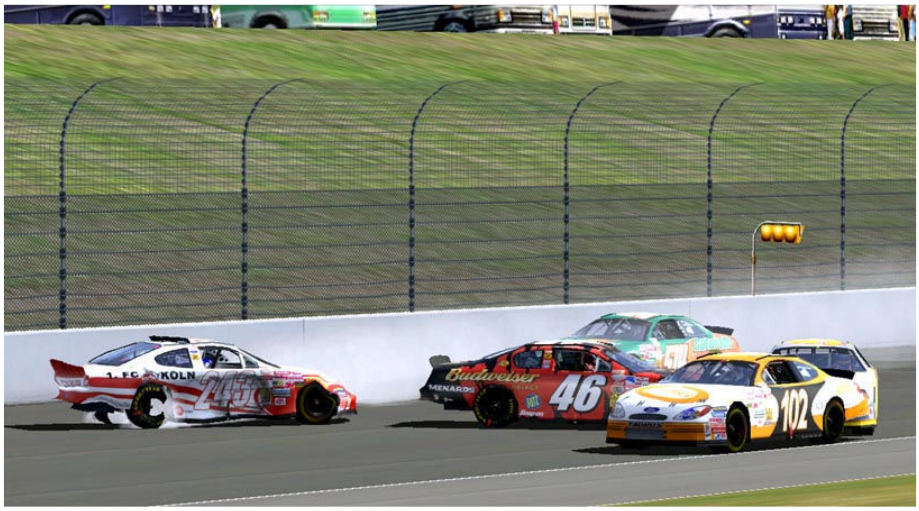
Lippert zeigte sich in Wilkes Rückspiegel

Ein Dreher war nach dem Zusammentreffen nicht mehr zu vermeiden. Zumindest bekam der Motor nichts ab und nur das Heck verformte sich etwas und insgesamt war nun das aerodynamische Design nicht mehr optimal."
Nach dem Restart in Runde 38 blieb es für 17 Runden grün, bis sich Grebner wohl in T3 oder 4 drehte. Trotz einem Verbremser in der Box behielt Hackmann weiterhin die Führung, vor seinem Teamkollegen Wilke, der sich mit nur zwei gewechselten Reifen an Bayer vorbei schob. Horst Schumann übernahm für eine Runde die Führung, ehe das Rennen in der 59. Runde wieder aufgenommen wurde.
Nach 78 Runden löste Klaas Pollert die nächste Caution aus. Erst hatte er einen CTD und anschließend ging ihm auch noch die Kupplung kaputt, wodurch er aufgeben musste. Platz 23 für ihn.
Unter gelb nutzte Hildebrandt die Gelegenheit und schob sich in der Boxengasse von fünf auf zwei.
Kurz nach dem Restart kam es zwischen Michael Schymura, Schulz und Schumann zu einem 3-Wide mit Schulz in der Mitte. Schymura und Schumann fuhren innen und außen vorbei, Schulz ging jedoch vom Gas und kam anschließend in Kurve drei ins Schleudern, was letztendlich in einem Dreher endete. Glück für ihn, dass keine Yellow ausgelöst wurde.
Auch Stefan Lippert hatte in der 87. Runde eine Menge Glück, dass nicht die Gelbe Flagge ausgerufen wurde. Lippert: „Tja, 85 Runden Low-Lining und beim ersten Versuch nach oben Bockmist gebaut. Sorry Matthes, du konntest gar nix dazu, sorry Thomas, dachte, du bleibst unter der weißen Linie. Auto putt, keine Yellow, Rennen im Eimer." Die Yellow kam dafür vier Runden später, als auch Münchrath einen CTD hatte: „Ich hasse meinen Sch*** Computer, erst im Warm up einen kompletten Freeze, so das nur ein Reset half, dann im Rennen gleich zwei Mal auf den Desktop geflogen, beim ersten mal unter gelb ging's, so viel ich gesehen habe, gut, beim zweiten Mal nicht. Kurz vor Ende der Gegengeraden im Draft, bin ich dann wohl voll in die Mauer wegen dem CTD." Dabei nahm er noch Schymura und Lippert mit, so dass nur 19 Fahrer im Rennen waren.
Die Führungsgruppe nutzte die letzte Yellow Flag nicht mehr und blieb draußen. Als das Rennen zum letzten Mal freigegeben wurde, waren noch 15 Runden zu fahren. Hildebrandt auf P2 hatte keine Chance im Team Redline-Sandwich Hackmann gefährlich zu werden und so wurde er die letzten Meter vor dem Rennende sogar fast noch von Wilke auf der Highline überholt. So gewann Hackmann das vierte und letzte Superspeedway-Rennen und war der vierte verschiedene Sieger. Mit 0.09 sek fuhr er vor Hildebrandt über die Ziellinie, der wiederum nur 0.04 sek vor Wilke ankam. Auf Platz vier und fünf beendeten Eberius und Kormany ihr Rennen.
Auch in Talladega führte Hackmann mit 111 von 113 die meisten Runden. Die schnellste Runde im Draft ging an Terze im 21. Umlauf: 49.312 sek. Highest Climber wurde, wie schon in Dover, Hildebrandt, der sich diesmal von der 23. auf die zweite Position verbesserte.
Nach dem Rennen gab es noch ein kleines Schmankerl von Marco Saupe, der unter allen Fahrern der DOM einen Smilie verloste. Bedingungen waren 90 % der Renndistanz zu absolvieren und keine Strafpunkte zu kassieren. Wer hatte gewonnen? Auch hier machte Volker Hackmann das Rennen und gewann seinen zweiten eigenen Smilie, diesmal von seinem 2006er-Dodge:

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen

Der Donnerstag am 12. Oktober war der Termin für das 27. DOM1-Rennen auf dem Kansas Speedway. Nur 24 (vierundzwanzig!) von 35 im Grid stehenden Fahrern schafften es nach Kansas. Elf Fahrer die fehlten und mindestens die Hälfte davon längst inaktiv sorgten für ein leeres Grid in der ersten Division der Deutschen Online Meisterschaft! Leider gibt es nur drei Absteiger...
Zum eigentlichen Rennen: Das Wetter in Kansas war zwar sonnig, dafür aber auch recht kühl (50°F) und sehr windig (Northwest 17 mph).

Mit den Bedingungen kam natürlich wieder Setup-Guru Volker Hackmann am besten klar und holte seine 16. Pole Position vor Torsten Eberius, Matthias Bayer, Conrad Wegener und Philipp Hildebrandt.
Das Rennen begann gewohnt erstklassig. Fast die gesamte erste Hälfte der 164 Runden wurde keine Yellow ausgelöst. Hackmann führte bis zu seinem Stop unter grün knapp vor Teamkollege Andreas Wilke. Nach Wilke blieben noch Bayer und Nils Herbstrieth eine oder mehrere Runden länger auf der Strecke. Nach 68 Runden wurde die Grünphase vorerst beendet. Grund: Debris. Nur noch acht Fahrer befanden sich noch in der Lead Lap.
Nach den Boxenstops unter gelb wurde das Rennen in der 72. Runde neu gestartet. Doch gleich in der Restartrunde wurde das Feld erst durch einen Schlenker von Michael Schymura gestaut und daraufhin durch einen langen Warp von David Kirsch durcheinander gewirbelt.
Auch der nachfolgende Restart verlief überhaupt nicht nach Plan. Eberius kam in Kurve zwei zu weit nach außen und schliff die Mauer entlang. Dadurch wurde er so langsam, dass ihm erst Thomas Böttcher, dann Hildebrandt und



Eberius brachte Böttcher (l.) und Hildebrandt (#46) in Schwierigkeiten

danach noch Wegener in seinen Ford rasten. Böttcher hatte schon die schlimmsten Befürchtungen, nach der Kollision mit Eberius: „Danach lief's aber gar nicht mehr, die Restarts eine Katastrophe, egal wo Leute in Trouble sind in der ersten oder zweiten Kurve immer daneben ziehen und am besten einen 3-Wide eröffnen... ich war entsetzt und überrascht über das erbärmliche Verhalten, was manche an den Tag legen. Einmal war ich dann leidtragend, musste mich konzentrieren, dass ich den 3-Wide gehalten kriege, dabei entging mir dann leider, dass Torsten an der Mauer hing, innen war kein Platz, das Bremsen kam viel zu spät... alles Mist. Wie ich mich kenne, gibt

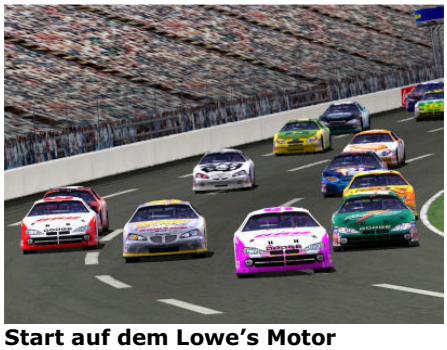
Kirsch mit der zweiten Unterbrechung in Kansas

das ein paar saubere Strafpunkte (leider nicht meine ersten), eine saubere Rennsperre (leider nicht die erste) und das Ende aller Hoffnungen auf eine vernünftige Endplatzierung.“ Nichts von alledem bewahrheitete sich, da Eberius die Strafpunkte bekam. Auf dem Weg zur Start-Ziel-Linie, gerieten aber auch noch Nikolaus Neumann und Denis Terze aneinander. Neumann fuhr aus irgendeinem Grund innen an Terze vorbei und schickte ihn dabei Richtung Mauer. Neumann im After-Race-Thread: „Hätte ein schönes Rennen werden können, hätte sich mein Hirn nicht kurzzeitig ausgeschaltet. Sorry Denis, ich kann mir vorstellen was für einen Hals du hast.“ Terze konnte aber weiterfahren, Neumann bekam aber einen Protest, dem stattgegeben wurde. Einen Totalschaden von dem Unfall auf der Backstraight hatte Stefan Lippert und musste frühzeitig sein Rennen beenden. Freiwillig und mit eigentlich noch intakten Wagen gaben Eberius und Florian Kirchhofer kurz darauf auf. Dies waren auch die einzigen drei Fahrer, die an diesem Abend nicht die Zielflagge sahen.
Aber auch nach dem dritten Restart wurde nur kurze Zeit später die vierte Unterbrechung durch Klaas Pollert ausgelöst. Danach wurde es jedoch wieder ein viel besseres Rennen. Nach dem Restart in der 90 Runde blieb es für die längste Zeit des Rennens, für etwa 70 Runden, grün. Besonders Jörg Kormany machte zu Beginn des letzten Stints viel Druck auf die beiden Team Redline-Fahrer und hing auch einige Runden an Hackmanns Heck, nachdem er Wilke überholen konnte. Aufgrund seiner Reifen verlor er aber den Anschluss und ging früh unter grün pitten. Aber auch Hackmann wählte diese Strategie und fuhr wenig später, 30 Runden vor Schluss, in die Box. Wieder blieben Fahrer wie

Wegener und Björn Struckmeier länger draußen und sicherten sich fünf Bonuspunkte. Nach Wilkes Stop hatte Hackmann über sechs Sekunden Vorsprung. Zum Vergleich, vor dem Boxenstop waren es nur 1,5 sek. Aber auch Kormanys Strategie ging auf und er blieb bis Rennende dritter.
In der 160. Runde wurde aber noch die letzte Yellow ausgelöst. Gabriel Stöhr wurde im Kampf um P10 mit Thorsten Schulz loose und musste leicht abbremsen, woraufhin ihn Schulz am Heck traf und Stöhr sich in die Mauer drehte. Stöhr: „Danach einen super Fight um den zehnten Platz mit Thorsten Schulz gehabt - um jeden Millimeter. Leider wurde ich im Gefecht ein wenig loose und Thorsten hatte keine Chance mehr zu reagieren. Das war dann die letzte Yellow – sorry!"
Hackmann gewann sein elftes Rennen vor Wilke, der zum elften Mal zweiter wurde. Auf P3 beendete Kormany vor seinem Teamkollegen Wegener das Rennen. Auf den Plätzen vier und fünf kamen Bayer und Hildebrandt über die Ziellinie.
Mit 144 Führungsrunden erhielt Hackmann außerdem fünf weitere Punkte. Die schnellste Rennrunde fuhr er ebenfalls mit 30.178 sek in der 137. Runde. Highest Climber wurde Schulz, der von Startplatz 21 als zehnter ins Ziel kam.

Wilkes erster DNF in Charlotte

Das 28. Rennen der ersten Division fand am 19. Oktober auf dem Lowe's Motor Speedway statt. Immerhin 27 Fahrer fanden sich auf der 1,5 Meilen langen Strecke ein. Bei bewölktem Wetter, 72°F und 3 mph starken Wind aus Südwesten sicherte sich Volker Hackmann seine 17. Pole mit über zwei Zehntel Vorsprung vor Stefan Lippert. Die zweite und dritte Startreihe bildeten Conrad Wegener und Andreas Wilke, sowie Matthias Bayer und Philipp Hildebrandt. 200



Start auf dem Lowe's Motor Speedway

Bayer, Lippert und Wilke wurden aus dem Rennen geschossen

Runden standen im Rennen an. Auch auf dem Lowe's Speedway begann das Rennen mit einem langen Grünstint.
Nach nur elf Runden musste Klaas Pollert aufgrund eines seltenen Bugs von Nascar aufgeben: „In Lap 3 hat mein Wagen vor T3 auf einmal einen Riesensprung gemacht. Er kippte einfach nach rechts über. Im Practice und Warm up war das noch nicht. Das passierte noch zweimal. Als die ersten von hinten kamen, habe ich das Rennen aus Sicherheitsgründen beendet. Schade, dabei bin ich im Real Live schon einmal in Charlotte am Lowe's Motor Speedway gewesen." Nach ca. 40 Runden gaben ebenfalls Torsten Eberius und Bernhard Riedler freiwillig auf. Gründe unbekannt.
Die ersten Boxenstops unter grün begannen nach 55 Runden. Durch die verschiedenen Strategien herrschte auf der Strecke starker Verkehr. In der 70. Runde wurde dann auch die erste Yellow Flag durch Denis Terze ausgelöst. Die ersehnte Unterbrechung nutzten natürlich alle Fahrer für einen Boxenstop. Wilke fuhr eine Runde später in die Box und sicherte sich fünf Extrapunkte. Beim Restart in Runde 75 befanden sich noch neun Fahrer in der Leadlap.
In der 88. Runde explodierte Peter Gess' Motor, woraufhin die gelbe Flagge ausgerufen wurde. Nachdem alle Fahrer ein weiteres Mal in der Box waren, wurde das Rennen in der 92. Runde freigegeben. Michael Schymura als erster Lapper auf der Innenbahn kam beim Restart in den folgenden Kurven eins und zwei ins Schleudern und schickte Bayer in die Safer Walls, der daraufhin Lippert traf und beide sich mehrmals überschlugen und mit Totalschaden wenig später aufgeben mussten. Ein enttäuschter Lippert: „Murphy's law in Perfektion. Yellow, P3 vor dem Pitstop, Box verpasst, P7 nach den Pitstop. "Hoffentlich baut jetzt keiner Mist beim Restart!" Und was passiert. Natürlich baut jemand Mist beim Restart, und das genau vor mir. Rolle seitwärts, Auto fast tot. Hätte ich den Pitstop nicht verbaut, wäre das ganze hinter mir passiert. Traurig." Bei diesem Unfall erwischte es aber auch Wilke auf P6 liegend, der schon fast durch zu sein schien, bis er noch einen Rempler auf die hintere linke Seite bekam, sich mehrfach drehte, zunächst aber weiterfahren konnte.

Hildebrandt mit seinem letzten Überholversuch – erfolglos

Nach einem kurzen 30 Runden Sprint, in dem Hildebrandt Hackmann das erste Mal überholen konnte und 26 Runden führte, wurde in der 127. Runde die vierte Yellow und die zweite von Schymura ausgelöst. Nach einem Wallride und anschließendem Runterziehen auf den Apron schien schon alles in Ordnung, als er beim Beschleunigung aufnehmen Wheelspin bekam und sich wegdrehte. Diesmal zum Glück in keinen Top-10-Fahrer. Während dieser Unterbrechung mussten die letzten beiden Ausfälle des Abends notiert werden. Zum einen Michael Scheurer, dem wohl die Lust, an einem offiziellen Rennen der Deutschen Online Meisterschaft teilzunehmen, vergangen ist und Wilke, der aufgrund seines Headers nicht mehr weiterfahren konnte. Ein herber Rückschlag für ihn in der Meisterschaft, wurde er am Ende schließlich nur als 20. gewertet. Sein erster DNF nach 28. Rennen 2006.
In der Boxengasse übernahm Hackmann wieder die Führung, nachdem sich Andreas Kröger eine Leadlap schnappte, und führte das Feld erneut zum Restart in Runde 131.
Nur sieben Runden später drehte sich Nils Herbstrieth in Kurve drei und löste die fünfte und letzte Yellow Flag des Rennens aus. Die Möglichkeit für einen Boxenstop wurde wieder von fast allen Fahrern genutzt und in der 142. Runde wurde das Feld mit noch sechs Fahrern in der Leadlap zum letzten Mal auf die Reise geschickt. Auf Position vier liegend hatte David Kirsch einen seiner berüchtigten längeren Warps und fiel auf P6 zurück.
An der Spitze saß Hildebrandt im Zehntelsekunden-Abstand Hackmann im Heck und suchte vergebens nach Möglichkeiten eines Überholmanövers. Fünf Runden vor Schluss hatte Hildebrandt dann eine einzige Chance, nachdem Hackmann unglaublich schräg aus T4 herauskam, Hildebrandt auf der inneren Linie aber nicht vorbeiziehen konnte. Hackmann gewann somit nach knapp zwei Stunden mit 0.33 sek vor Hildebrandt und über 14 sek vor Wegener. Auf den Plätzen vier und fünf kamen Björn Struckmeier (-22 sek) und Kröger (-27 sek) ins Ziel.
Zu Hackmanns 164 Führungsrunden kam außerdem noch die schnellste Rennrunde in der 135. Runde: 28.395. Highest Climber wurde Struckmeier, der von Platz 21 gestartet war und am Ende als vierter abgewinkt wurde.

Jede Menge Action auf dem kleinsten Oval des Kalenders

Am Donnerstag den 26. Oktober wurde das 29. DOM1-Rennen auf dem Shorttrack von Martinsville ausgetragen. Mit nur 0,526 Meilen (0,85 km) ist der Martinsville Speedway die kleinste Strecke im GNL-Kalender. Gerade mal 20 sek benötigen die Fahrer für eine Runde. Nur 24 Fahrer fanden sich bei bewölktem Wetter, 52° F und 3 mph Wind aus Südwesten zusammen.
In der Qualifikation sicherte sich Volker Hackmann mit zwei hunderstel Vorsprung seine 18. Pole Position vor Philipp Hildebrandt. Auf den weiteren Plätzen qualifizierten sich Conrad Wegener, Jörg Kormany und Matthias Bayer. Tabellenführer Andreas Wilke nur auf P6.
Im Rennen mussten 250 Runden absolviert werden. Gleich in der ersten Runde gerieten Arnulf Köhler und Klaas Pollert in Kurve vier aneinander und lösten die erste Unterbrechung aus. Torsten Eberius gab kurz darauf auf. Nach elf Runden folgte ihm Peter Gess.
Pollert schien nach dem Unfall in der ersten Runde noch ein wenig durcheinander zu sein. Als Hackmann ihn außen überrunden wollte, fuhr Pollert immer weiter nach rechts, bis er Hackmanns Front traf und kurz die Mauer entlang schrammte. Nach einem kleinen Bump von Hackmann machte er in T1 brav Platz.
In der 25. Runde schlug Gabriel Stöhr in Kurve eins in die Mauer und drehte sich in die Boxenausfahrt. Sicherheitshalber rief er den Tow Truck, was ihn einige Runden kostete. Stöhr hatte sichtlich mehr erwartet: „CTD auf Platz acht. Sehr schade, konnte gut mitschwimmen. Danach war's aus. Zum Glück gab's keine Yellow..."
Die kam dafür aber fünf Runden später, als Florian Kirchhofer Horst Schumann bei dessen Überrundung am Heck traf und in T1 umdrehte. Schumann sah es gelassen: „Mein Bremspunkt lag allerdings schon auf der äußeren Linie, da ich gewohnheitsmäßig alle mit Rundenvorsprung vorbeilasse. Von daher hat mich der Stupser etwas überrascht. Ich dachte zunächst, es wäre Arnulf, weil er zuvor dauernd direkt hinter mir war. Nun gut, es ist passiert, mal sehen wen die Reko für die Punktevergabe auswählt. Die eine Runde Rückstand durch das Abschleppen war im Endeffekt auch nicht weiter tragisch." Kirchhofer bekam 40 Strafpunkte. Restart in Runde 36.
Nach 49 Runden gab es einen Unfall ohne Yellow Flag in Kurve drei, als Nils Herbstrieth verlangsamen musste und sich dabei direkt vor

Hildebrandt drehte sich acht Runden vor Schluss in Führung liegend

Nikolaus Neumann querstellte. Außer einer demolierten Fahrerseite von Herbstrieths Ford, passierte aber nichts.
An der Spitze konnte sich Hackmann knappe vier Sekunden absetzen, bis es in der 64. Runde zu einem Unfall direkt vor ihm kam. David Kirsch kam beim Überrunden von Sven Münchrath zu weit nach außen und drückte ihn in die Mauer. Durch den Einschlag wurde Münchrath vor Hackmann gelenkt, der daraufhin mit stehenden Reifen frontal in die Mauer schlug. Hackmann zu dieser Unterbrechung: „David und Sven waren sich ausgangs T4 zu nahe gekommen, letzterer prallte dabei von der Außenmauer ab und schickte mich in die Pit Wall. War ein recht harter Einschlag, frontal mit 50 mph, zum Glück hatte der Motor aber nichts abbekommen. Danach passte das Handling vorne und hinten nicht mehr (zu tight am Kurveneingang und mid corner, das führte wiederum zu einer vermurksten Linie und Problemen am Kurvenausgang), ich hab zwar noch die eine oder andere 20.3 mit frischen Reifen hinbekommen, aber konstante Rundenzeiten, so wie vor dem Crash, waren damit nicht möglich." Hackmann verlor aber nur zwei Plätze, Hildebrandt war nun Führender. Die Führungsgruppe blieb weiterhin draußen, bis auf die Top10 waren alle mindestens einmal überrundet.
In einem kurzen 20-Runden-Sprint konnte Hackmann mit gleichen Reifen nicht mehr mithalten, sodass Hildebrandt und Wegener gute zwei Sekunden davonzogen.
In der 88. Runde löste Thomas Böttcher mit einem Dreher die vierte Caution aus. Hildebrandt, Wegener und noch einige andere Fahrer fuhren das erste Mal in die Box, Hackmann, Wilke, Stefan Lippert und Kirch blieben dagegen draußen.
Beim Restart in Runde 93 probierte Lippert gleich an Wilke vorbeizufahren, doch stattdessen hätte er sich ausgangs Kurve zwei beinahe gedreht. Dahinter war das Feld extrem dicht bei einander, es ging sogar ohne Probleme im 3-Wide durch T1 und 2. Erst in Kurve vier kam es zwischen Bayer und Jan Grebner, der davor den 3-Wide ohne Kontakt meisterte, zur Berührung. Laut der Rennkommissare hatten beide Fahrer eine Teilschuld, beide erhielten 25 Strafpunkte. Besonders ärgerlich für Bayer, der, nach einem missglückten Protest gegen sich selber, seine ersten Strafpunkte 2006 kassierte. Beide Fahrer konnten aber weiterfahren.
So ging es mit dem Restart in Runde 100 weiter. Wieder lag das gesamte Feld sehr dicht zusammen, diesmal ging aber alles gut.
Besonders eng ging es auf den Plätzen drei bis sieben zu, denn durch die älteren Reifen von Lippert und Kirsch schrumpfte diese Gruppe in den Kurven immer sehr aneinander. Nach 110 Runden kamen Hildebrandt und Wegener an den beiden vorbei und machten sich auf die Jagd nach den Redlinern. Besonderns Hildebrandt ging nicht gerade zimperlich zu Werke und drückte sich eiskalt an Wilke in Kurve drei vorbei. Ebenso zwei Runden später an Hackmann auf die erste Position.
Nur kurz nach dem Führungswechsel löste Kirchhofer seine zweite Yellow aus, durch einen Dreher ausgangs T2. Kirchhofer zu seinem Rennen: „Sorry an Herrn Schuhmann, da hast du hast du mich mit dem Bremspunkt sehr überrascht. Später auch noch mit kaputten Wagen ein Unforced und als dann Gänge eins, drei und vier fehlten sah ich keinen Sinn mehr im weiterfahren." Das Aus für ihn.
Die Führungsgruppe nutzte bis auf wenige Ausnahmen die Caution für einen Boxenstop, Wilke schnappte sich fünf Extrapunkte. Beim Restart führte Jörg Kormany vor Bayer und Thorsten Schulz. Schulz fiel in den Runden darauf jedoch gleich auf den neunten Platz zurück. Kormany und vor allem Bayer, der sich schon einige Runden gegen Hildebrandts Angriffe wehren musste, wurde durch die siebte Unterbrechung vorerst "gerettet". Auslöser war Lippert der Kirsch das Heck stutzte.
Erneuter Restart in der 141. Runde. Hildebrandt setzte Bayer sofort unter Druck und schob sich erneut knapp vorbei auf P2. Und gerade als Hildebrandt sich neben Kormany gesetzt hatte und auf der folgenden Geraden sicher vorbeigekommen wäre, löste Pollert die nächste Gelbphase aus.
Doch auch danach gab es einen sehr spannenden Kampf um die Führung, denn Hildebrandt kam einfach nicht vorbei. Dagegen schob sich Wegener an Hackmann vorbei auf den dritten Platz.
Nach 162 Runden hatte es Hildebrandt dann aber endlich geschafft, nachdem Kormany ausgangs T2 den Randstein berührte, ließ er Hildebrandt außen vorbei. Richtig eng wurde es aber erst noch als Wegener an Kormany vorbeifuhr. Kormany wurde im 2-Wide außen loose und rutschte nach innen wo Hackmann gerade zum Überholen ansetzte. Kormany spielte daraufhin Ping Pong und konnte nach heftigem "Rumfuchteln" am Lenkrad seinen Dodge wieder unter Kon-

3-Wides und 13 Yellows in Martinsville

Hackmann schlug durch eine Kettenreaktion frontal in die Mauer

trolle bringen. Aber auch Hackmann hatte hin und wieder mit seinem Wagen zu kämpfen, behielt aber immer die Oberhand.
Hildebrandt hatte sich derweil einen Vorsprung von zwei Sekunden auf Wegener herausgefahren bis Grebner in der 193. Runde die an diesem Abend längste Grünphase beendete. Dieses Mal blieben die Führenden auf der Strecke und Hackmann und noch einige andere aus der Leadlap bogen in die Box.
Eine Runde nach dem Restart in der 199. wurde Kormany eine Kettenreaktion vor Kurve drei zum Verhängnis. Vor ihm fuhren Schulz und Böttcher die früh bremsten, sodass Kormany Böttcher anschob, der sich in Lippert drehte, und beide in der Mauer landeten. Alle drei konnten aber weiterfahren, wobei es für Lippert noch "besser" kommen sollte: „Ein Missverständnis zwischen Lead Lapper und Lapper (Jörg und Thomas) beim Restart, und hard into the wall goes Lippert. Ich hab den Heckschaden etwas unterschätzt und bin ohne Setupanpassung weitergefahren. Eigentlich hätte ein Dreher unter Gelb, beim Versuch, das Feld einzuholen, Warnung genug sein sollen, aber die Verlockung eines guten Ergebnisses war größer. Und trotz erhöhter Vorsicht am Gas war das Auto wenige Runden später am Kurvenausgang nicht mehr zu halten... Kategorie: erzwungener vermeidbarer Fehler" Nach dieser Yellow in Runde 211 war für Lippert endgültig Schluss.
Restart in der 216. Runde. Hackmann mit neuen Reifen war nun auch wieder der schnellste, trotz seines beschädigten Wagens vom Anfang des Rennens. Nach einem gescheiterten Versuch, überholte er in der 233. Runde seinen Teamkollegen Wilke und machte danach schnell Zeit auf den zweiten Wegener gut, den er fünf Runden später ebenfalls einen Platz nach hinten schob. Dann, nur noch acht Runden vor Schluss, drehte sich Geburtstagskind Hildebrandt mit über zwei Sekunden in Führung liegend nach Kurve zwei und begrub all seine Siegchancen.
Hackmann führte das Feld in den letzten Restart und stand kurz danach frühzeitig als Sieger fest, als Böttcher in der 249. Runde die 13. und somit letzte Unterbrechung auslöste: „Bitterer Abend für mich. Eine Woche voller Termine und Stress (demnach ohne viel Training) brachte den unerwünschten Misserfolg. Verdienter Platz 9 m.E., aber zwei Unforceds (hatte ich ja ewig nicht), das ist nicht DOM1-würdig. Glücklicherweise niemanden getroffen, aber das war nix."
Glück war das Stichwort, denn das hatte Hackmann, der trotz seines Unfalls in Runde 64 sein 18. Rennen gewann. Dahinter platzierten sich Wegener, Wilke, ein enttäuschter Hildebrandt und Bayer.
Die meisten Führungsrunden hatte Hildebrandt mit 107 Stück (Hackmann 100, Kormany 42, Wilke 1). Die schnellste Rennrunde hatte ebenfalls Hildebrandt. In der 131. Runde fuhr er in 20.297 sek um den Kurs. Highest Climber wurde Arnulf Köhler, der von 23 auf 15 fuhr.

Meisterschaft ade? Wilke verliert die Tabellenführung!

Start des 30. DOM1-Rennens auf dem Atlanta Motor Speedway

Scheurer drehte Aufsteiger Kiel auf der Backstraight um – Yellow #4

Durch das Admintreffen in Moosburg vom dritten bis fünften November, wurde der gesamte VR-Rennablauf um eine Woche verschoben. So ging es nach einer Woche Pause am neunten November mit dem 30. DOM1-Rennen auf dem Atlanta Motor Speedway weiter. 29 Fahrer, immer noch sieben fehlende, gingen an diesem Abend an den Start. Bei Sonnenschein, 71° F und schwachem Wind (7 mph) ging es in die Qualifikation. Wenig überraschend fuhr Volker Hackmann zum 19. Mal auf die Pole Position und dies zum sechsten Mal hintereinander. Bei den anderen fünf Rennen, wurde daraus jedes Mal ein Sieg. Dahinter starteten Torsten Eberius, Andreas Wilke, Philipp Hildebrandt und Stefan Lippert.

Die Rennlänge betrug 195 Runden und nach dem „Gentlemen start your engines" ging es auch schon los. Der Start verlief wieder sehr gesittet, Eberius fiel in der ersten Runde von zwei auf sechs. Hackmann gab wie immer von Anfang an die Pace an. Frühes Pech für Kormany: In der ersten Runde hatte er einen Disconnect und kam mit zehn Runden Rückstand wieder auf den Server.

In der 13. Runde musste Conrad Wegener übers Gras ausweichen, als ihn wohl David Kirsch übersah und vor dessen Nase zog. In der gleichen Runde in Kurve drei wurde Kirsch sehr loose und schrammte beim Einfangen des Wagens die Außenmauer entlang.

Während auf den Plätzen vier bis acht munter die Positionen getauscht wurden, schlichen sich an der Spitze still und heimlich das Trio Hackmann, Wilke und Hildebrandt davon. Nach 30 Runden hatten sie bereits sechs Sekunden Vorsprung.

Vier Runden später musste Nikolaus Neumann sein Rennen beenden: „Ich bin nach 20 oder 30 Runden raus, weil es mit einem dicken Kopf und einer laufenden Nase überhaupt keinen Sinn gemacht hätte."

Nach 50 Runden unter grün löste Jan Grebner die erste Unterbrechung aus. Ausgangs Kurve zwei wurde er loose, schlug in die Innenmauer und kreiselte langsam auf die Strecke, wo er zum Glück niemanden traf. Natürlich nutzten alle Fahrer die Gelbphase für einen Boxenstop. Andere ärgerten sich währenddessen über ihren verfrühten Stop und die dadurch verlorenen Runden. 18 Fahrer befanden sich noch in der Leadlap, das Rennen wurde in der 54. Runde wieder freigegeben. Das Führungstrio konnte sich sofort wieder absetzen.

Nach 67 Runden erwischte es Kormany mit einem zweiten Disconnect, eine Runde später gab Grebner mal wieder ohne Grund frühzeitig auf.

Wie im ersten Grünstint konnte Hildebrandt auch im zweiten nach etwa 30 Runden nicht mehr mit Hackmann und Wilke mithalten und fiel schnell zurück. Mit den näher kommenden Bayer, Lippert und Wegener ging es dann in engen, aber jederzeit fairen Fights um den dritten Platz. Zwischendurch wurde es immer mal wieder etwas knifflig aufgrund der verschiedenen Strategien, die durch die lange Grünphase gefahren wurde. So auch

Kiel traf Wilke auf zwei liegend am Heck, der daraufhin aufgeben musste und die Meisterschaftsführung verlor. Hackmann ist nun 21 Punkte vor Wilke

Christoph Kiel, Aufsteiger aus der zweiten Division, ging schon früh in der 108. Runde pitten und war wegen der frischen Reifen natürlich schneller als die Leader. Als er sich rasch dem Führungstrio näherte, passierte es, Kiel traf beim Überholversuch in Kurve drei Wilke, den Tabellenführer, und beförderte diesen in die Wand. Das Publikum schrie auf, die Wilke- Fans weinten – Yellow Flag Nummer zwei. Mit aufgeschlitzten Vorderreifen blieb Wilke im Gras stehen und war auf den Tow Truck angewiesen, der ihn zwar sicher zu seiner Boxencrew brachte, ihm aber auch eine Runde Rückstand einbrachte.
Unter gelb gingen die anderen Fahrer wieder an die Box, für Bernhard Riedler war das Rennen kurz vorher gelaufen. Grund: anscheinend keine Lust auf DOM.

Philipp Hildebrandts Bild zum Unfall in Runde 114 sorgte für Diskussionen

Die restlichen motivierten Fahrer fanden sich zum Double File Restart in der 118. Runde ein. In T2 platzte Wilke dann der Motor und er musste aussteigen – Platz 25 – Wilkes zweiter DNF der Saison. Obwohl er die Backstraight zunebelte, kam die dritte Unterbrechung erst sehr spät. Glück für Hildebrandt der sich, nach seinem Rundenrückstand durch einen frühen Boxenstop, wieder zurückrunden konnte.
Ebenfalls glücklich dürfte Robert Schöffmann in der 131. Runde gewesen sein, als er sich auf der Gegengerade drehte, aber keine Caution auslöste. Sechs Runden später passierte Lippert auf vier liegend genau das Gleiche. Loose ausgangs T2, mit stehenden Rädern leicht die Innenmauer touchiert und mit mindestens einem Platten in die Box geschleppt – ohne Yellow.
Wieder nach etwa 30 Runden machten Hildebrandts Reifen dessen Fahrstil nicht mehr mit und er fiel langsam zurück. Wieder holte ihn die nachfolgende Gruppe ein und als er sich 22 Runden vor Schluss für seinen Boxenstop entschied, folgte ihm Wegener gleich. In der Box fuhr Hildebrandt jedoch zu schnell und musste zur Strafe einmal durch die Box fahren. Dadurch rutschte er vom zweiten auf den dritten Rang. Hackmann pittete eine Runde später, dadurch übernahm Björn Struckmeier für sechs Runden die Führung. Acht Runden vor Schluss kamen sich Michael Scheurer und Kiel auf der Start-Ziel-Gerade in die Quere. Scheurer fuhr etwas zu weit außen und traf Kiel am Heck, der daraufhin seine Goodyears im Asphalt verewigte. Die Unterbrechung nutzten nur sehr wenig Fahrer, da beim Restart in Runde 191 nur noch vier Runden zu fahren waren. Der hatte es dafür noch einmal in sich. Hinter Hackmann kam Lapper Pollert nicht richtig los und wurde von Struckmeier unsanft in die Mauer gedrückt, der jedoch nicht mehr reagieren konnte. Im vorderen Mittelfeld verschaltete sich Thorsten Schulz und sorgte für die letzte Unterbrechung des Rennens. So ging nach dem Rennen in Martinsville auch das Atlanta-Rennen unter gelb zu Ende. Hackmann gewann sein 14. Rennen und damit sein sechstes in Folge.
Zweiter wurde wieder Wegener vor Bayer, Axel Ziganki und Struckmeier. Die meisten Führungsrunden hatte Hackmann mit 189 von 195 Runden ebenfalls im Sack. Die schnellste Rennrunde fuhr dagegen Thomas Böttcher in der dritten Runde: 28.574 sek. Die Highest Climber Wertung entschied an diesem Abend Scheurer für sich, der vom letzten Platz (29) auf den 15. fuhr.

In der Deutschen Online Meisterschaft hat Hackmann drei Rennen vor dem Ende der Saison, mit 21 Punkten Vorsprung vor Wilke, die Führung übernommen. Auf dem dritten Platz befindet sich weiterhin Wegener (-400 Punkte), vor Hildebrandt (-527 Punkte) und Bayer (-693 Punkte).

Seit dem 25. Rennen ist die Fair-Play-Wertung dazugekommen, die Wegener mit null Strafpunkten in 30 Rennen anführt. Dahinter liegen Bayer mit ebenfalls 30 Rennen und 25 Strafpunkten, Wilke mit 30 Rennen und 40 Strafpunkten, Arnulf Köhler mit 27 Rennen und 60 Strafpunkten und Andreas Kröger mit 30 Rennen und 80 Strafpunkten.

Ebenfalls interessant ist die Rookie of the Year-Wertung, die Stöhr mit 583 Punkten vor Michael Zimmermann (DOM2) anführt. Dahinter liegen Florian Kirchhofer (- 930 Punkte), Roland Hamela (- 964 Punkte, DOM2) und Matthias Orth (-1245,5 Punkte, inaktiv).

In der Teamwertung führt Hot Pursuit Motorsports mit 797 Punkten vor dem DIHL Racing Team, 998 Punkten vor dem teamnra.com (bekommen keine drei Starter mehr zusammen), 1129,25 Punkte vor Imagine Racing und satten 1516,5 Punkten vor den Safety-Cars.

Die Pole Position-Wertung 2006 geht an Volker Hackmann, der in dieser "Disziplin" nicht mehr einzuholen ist.

Das drittletzte Rennen auf dem Phoenix International Speedway findet am Donnerstag den 16. November statt.

Conrad Wegener

DOM 2 Review

Lowes und Martinsville

Die Umdefinierung der Starterfelder bescherte der Division 2 mehr aktive Fahrer. Lowes und Martinsville stellten die zwei nächsten Orte.

Lowes

Ein bemerkenswertes Starterfeld, 22 an der Zahl, fand sich am 19. Oktober 2006 in Lowes ein. Bewölkter Himmel, warme Temperaturen und ein mäßiger Wind ließen auf ein gutes Rennen hoffen. Drei Neuzugänge konnte die DOM 2 Gemeinde begrüßen. Mike Müller, Andre Rohloff und Hartmut Lüschen bewiesen im freien Training, dass sie die begehrte NASCAR Lizenz zu Recht erhalten hatten. Sie befanden sich nach dem Practice in den Top Ten.

Die schnellste Zeit in der Qualifikation fuhr Carsten Scheid, der schon im Training die Top Zeit gesetzt hatte. Neben ihm stand Neuzugang Müller vor Axel Ziganki.

Das Rennen begann verhältnismäßig chaotisch. Bis zur 45. Runde zählte die Rennkommission satte sechs Unterbrechungen. Mueller, Wolfgang Kogler, Stephan Brockert, Torsten Brandt, Helge Gravemeyer und Martin Kniep zählten zu den Opfern des ersten Drittels. Was folgte war ein längerer Grünstint über gut 40 Runden. Bei einigen Rennkollegen gingen die Pferde bei manchen danach komplett durch. Nach einem Restart der zweite Big Bang. Scheid, Jürgen Nobbers und Benjamin Weiand hatten Schicht. Am Ende setzte sich Claudio Ferrera

durch, der 50 Runden vor Schluss die Führung von Michael Zimmermann übernahm. Roland Hamela belegte nach Talladega zum zweiten Mal den zweiten Rang. Neuzugang Rohloff feierte mit dem dritten Platz einen grandiosen Einstand.

Martinsville

Das letzte Rennen vor dem finalen Cycle in dieser Saison bestritten 19 Fahrer in Martinsville. Der Tradition entsprechend war das Rennen auf dem Shorttrack wieder einmal extrem aufreibend. Am Ende standen 17 Cautions auf dem Formblatt, was aber noch lange kein Rekord ist. Mike Müller fuhr Qualibestzeit, was er schon im Training andeutete. Burkhard Maring und Axel Ziganki folgten auf den Plätzen. Lange konnte sich Müller an der Spitze behaupten, bis ihn die Technik im Stich ließ. Das Aus kam in Runde 66. Helge Gravemeyer verließ aber das Rennen als erster, und ihm folgten nach und nach 14 Fahrer. Sechs Chauffeure wechselten sich 13 Mal an der Spitze ab.

Ziganki gewann schließlich den Nervenkrieg. Michael Zimmermann und Christian Kiel belegten die Ränge zwei und drei. Ziganki führte nicht nur die meisten Runden, sondern er drehte auch mit 20.531 die schnellste Runde. In seinem zweiten Rennen der DOM war Hartmut Lüschen der Highest Climber des Rennens. Von ganz hinten gestartet, landete er schließlich auf Rang fünf.

Jürgen Nobbers

FACE THE RACE ’06

Ein Interview zum Disco-Festival von Sebring

Mitte September wurde der aufmerksame Forenbesucher auf ein „Event der Superlative“ hingewiesen: **Face The Race, die 6 Stunden von Sebring**. Geplant war ein Rennen über sechs ‚echte’ Stunden, in rfactor jedoch per doppelter Zeitbeschleunigung auf zwölf Stunden ausgedehnt. Die Fahrer konnten zwischen Demon, McLaren, Proton und Zonda wählen, mit denen sie ins Rennen über die ehemalige US Air Force-Base in Sebring gingen. Dieses Rennen sollte alle reizvollen Aspekte einer echten Langstrecken-Veranstaltung beinhalten: ein vorgeschriebener Fahrerwechsel, Tankstopps, wechselnde Lichtverhältnisse, bzw. Nachtfahrt. Und dazu hatte sich das Team von gamer-FM mit einer Live-Übertragung angekündigt.

Soweit die Theorie - die Praxis sah dann leider nicht mehr ganz so rosig aus. Der *Rückspiegel* wollte wissen, was denn eigentlich los war, und sprach deshalb mit Sven Kowalik und Stev Aladisch von www.netracingeurope.org, den Ausrichtern dieses Events. Warum das Fernsehen schnell wieder weg ist, wenn es nichts zu sehen gibt, und warum zukünftig alle rfactor-Piloten von den Erfahrungen dieses Rennens profitieren werden - das erfahrt ihr in diesem Interview.

RS: Hi Sven, Hallo Stev. Einige unserer Leser kennen Netracing-Europe vielleicht nicht, am Besten erklärt ihr mal, was ihr treibt und wie lange es euch schon gibt.

Sven: Tachchen. Unsere Liga existiert seit Januar 2006 und wurde von Wolfgang Kronthaler und mir gegründet. Ich war bis zu diesem Zeitpunkt Admin in einer anderen großen Liga und hatte dort ‚einige andere’ Ansichten als der Rest, sodass wir beschlossen, es alleine zu versuchen. Wir sind seit 2003 in der GNC gefahren und haben dort unsere Erfahrungen mit dem Simracing gesammelt.

RS: „Face The Race“ war ja ein rfactor-Event. Habt ihr noch andere Sims im Programm?

Sven: Wir bei NRE fahren ausschließlich rfactor, und wir werden in naher Zukunft auch keine anderen Sims anbieten, da es in unseren Augen keine Konkurrenz in punkto Auswertung und Editierbarkeit gibt. Ich denke da nur an die grauseligen Results in GTR (1 u. 2). Da es zum Zeitpunkt unserer Gründung damals nur zwei vernünftige rfactor-Mods gab, haben wir diese natürlich als Serie genutzt und uns zweier gut gefüllter Grids erfreut. Als dritten Mann haben wir uns dann Stev ins Boot geholt, da er ebenfalls begeisterter rfactor-Konsument ist.

RS: Und irgendwann kamt ihr auf die Idee, mal sechs Stunden durch Sebring zu brettern?

Sven: Ja. Wir wollten endlich mal in der Dämmerung und in der Nacht fahren. Leider haben wir uns dabei zu sehr auf rfactor verlassen und zu spät erkannt, dass die Sim leider noch nicht so weit ist.

RS: Ich hab gehört, dass es zum Teil erhebliche Probleme gegeben hat. Letztendlich soll euch ISI sogar eine eigene Exe zur Verfügung gestellt haben. Welche Bugs wurden damit ‚behandelt’?

Sven: Die gefixten Probleme betrafen hauptsächlich den Online-Fahrerwechsel, der vorher einige Schwierigkeiten vor allem im Setupübernahme-Bereich machte.

RS: Wow, und da kommt der Herr ISI persönlich vorbei und repariert? Wie habt ihr denn den Kontakt hergestellt?

Sven: Der Kontakt zu ISI ging über Wolfgang, der im ISI-Betatestteam ist. Sämtliche Fixes und Änderungen werden auch im neuen Patch enthalten sein. Das Erscheinungsdatum ist aber noch nicht bekannt.

RS: Und trotz allem kam es am Renntag zu technischen Schwierigkeiten. Was war los?

Sven: Wir vermuten, dass die Hardwareanforderungen der Sim expotential zur Fahrerzahl ansteigen. Sobald die Clients das ganze Grid auf einmal laden mussten (z.B. bei denen, die als letzte gejoint sind) hatten offensichtlich mehrere Teams CTD's. Bandbreite und Server waren eigentlich mehr als ausreichend dimensioniert, werden aber trotzdem in Zukunft noch einmal ausgebaut. Erklären können wir uns das nicht.

RS: Mit all den Abstürzen und Disconnects ging ja auch die Live-Übertragung von gamer-FM flöten. Haben die nun von rfactor die Nase voll oder werden sie weitere Übertragungen in Angriff nehmen?

Sven: Gamer-FM hat absolut fair und super reagiert, wir standen ja mit Ihnen die ganze Zeit mittels Funk in Kontakt. Die Übertragung wurde beendet, da rfactor keine Zwischenstände und Rundenzahlen mehr angezeigt hat und die Jungs nicht wussten, worüber sie denn reden sollten... verständlicherweise. Die nächste Übertragung ist aber schon geplant: Es wird mindestens ein Rennen unserer V8 Thunder-Winterseries übertragen, damit wir zeigen können, dass wir das auch richtig können!

RS: Ein paar ganz harte Hunde haben das Rennen aber doch noch beendet. Wie ist die Sache denn ausgegangen?

Stev: Schwer zu sagen, da keiner von uns viel vom Rennen hatte. Sven und ich kamen ja nicht mal über die Aufwärmrunde. Und Wolfgang wollte alles, was mit ‚FTR’ zu tun hatte schnell verdrängen, denn er hatte den meisten Stress und Frust damit, und war enttäuscht, dass seine wirklich sehr langen und intensiven Bemühungen um dieses Event keine Früchte trugen. Sieger war jedenfalls Karsten Deschler im Zonda.

RS: Sven, Stev, vielen Dank für das Interview und alles Gute für die Zukunft!

Carsten Arnold

Fotofinish auf japanisch

6. Rennen der VR-LFS Masters 5 in Kyoto

Von Markus Wurm

Markus Wurm konnte sich beim 6. Rennen der 5. Masters Saison knapp gegen Conrad Wegener behaupten. Auf der Strecke von Kyoto National wurden Fahrer wie auch Autos – in diesem Falle die großen GTRs – aufs äußerste gefordert. Während Conrad Wegener Qualifikation und Sprintrennen mit einer überragenden Leistung für sich entscheiden konnte, gelang es Markus Wurm im Hauptrennen, Wegener und auch den Rest des 16 Mann starken Fahrerfeldes hinter sich zu lassen und den Gesamtsieg, wenn auch nur knapp, einzufahren.

Was soll man von einem Masters Rennen mit den großen GTRs, das noch dazu auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke wie Kyoto National, die zu einem Großteil aus einem Tri-Oval besteht, schon erwarten? Einen FZR Markenpokal, in dem die Leistungsdichte so weit auseinander liegt wie nirgendwo sonst. Doch beim 6. Masterslauf sollte alles anders kommen...

Bereits im Vorfeld kündigte sich an, dass mit XRR und FXR auch die anderen beiden Vertreter der GTR Klasse an den Start gehen würden, und das nicht mal in einer Außenseiterrolle.

Hestermann kann bei der Einfahrt ins Infield an Rech vorbeigehen.

Rech (rechts) schießt Walter (hinten) ab.

Conrad Wegener bewies jedoch, dass gegen die schwer beherrschbare Leistung des FZRs auch dieses Mal kein Heilmittel gefunden werden konnte. Mit einer 1:35.24 sicherte er sich mit über einer Sekunde Vorsprung die Pole. Markus Wurm belegte den zweiten Platz vor Uli Landgraf und Tobias Walter.

Am Start konnte Wegener seine Pole behaupten. Da er mit R3 Reifen jedoch etwas länger brauchte, um seinen Rhythmus zu finden, konnte Markus Wurm in der zweiten Runde am Ausgang des Ovals den ersten und letzten Angriff auf Wegener starten, den letzterer mit einer etwas unsanften Berührung jedoch abwehrte. Gleichzeitig schien diese kleine Kollision Wegener den nötigen Schub zu geben, um sich abzusetzen.

Uli Landgraf hingegen patzte am Start. Obwohl er auf der inneren Seite gestartet war, zog Landgraf sofort nach dem Start sofort nach außen. Dies nutzte Tobias Walter sofort aus, indem er selbst sofort nach innen zog. Bei der Einfahrt ins Infield konnte Walter so gefahrlos an Landgraf vorbeigehen, und auch Koemmlinger zog mit einem riskanten Manöver am giftgrünen FZR vorbei.

In der zweiten Kurve musste Landgraf infolge der dicht vor ihm fahrenden Fahrzeuge frühzeitig bremsen. Hierauf war Ulf Truschkat wohl nicht eingestellt, der Landgraf ins Heck fuhr und die dadurch entstandene Lücke auch sofort ausnutzte, um sich neben ihn zu setzen. Auf der folgenden Geraden war Truschkat dann jedoch einer der ersten, der die Power des FZR zu spüren bekam. Landgrafs Konter war erfolgreich.

Doch auch am Start war es zu beobachten, als Johannes Hestermann an Martin Wille und Peter Neuendorf vorbeizogen. Auch Dieter Borsch und Thomas Busack konnten Positionen gut machen.

Pech hatte dagegen Stefan Hartmann. Bei der Einfahrt ins Infield konnte sich Ulf Truschkat neben Hartmanns XRR setzen. Hartmann musste in der folgenden

Doppelrechts die Außenlinie wählen, was auch André Rech und Peter Neuendorf ausnutzten, um vorbeizugehen.
Zu Beginn der zweiten Runde konnte Marco Koemmlinger Tobias Walter überholen, der sichtlich mit seinen kalten Reifen zu kämpfen hatte. Auch am Ende des Feldes konnte Werner Reichert einen Platz nach einem Fehler von Thomas Busack gut machen. Der zweite Positionsgewinn ließ nicht lange auf sich warten. Magnus Randy verpasste die schnelle Doppelrechts in der Mitte des Infields und schlug hart in die Mauer ein. Der anschließende Boxenbesuch warf Randy weit zurück. Dass er sich bei seinem Stopp noch eine Durchfahrtsstraße einhandelte, machte die Lage für Randy hoffnungslos.
Weiter vorne wurde Stefan Hartmann auch seine derzeitige Position nicht gegönnt. Uwe Kriebel ging, nachdem er sich im Windschatten angesaugt hatte, auf der Start-Ziel-Geraden vorbei.
Auch Dieter Borsch büßte eine Position ein, als sein Heck beim Anfahren Richtung Oval wegrutschte. Er konnte den drohenden Dreher zwar abwenden, Martin Wille war jedoch vorbei.
Die nächsten Runden blieben ohne Überholmanöver. Lediglich in der sechsten Runde gerieten Peter Neuendorf und Uwe Kriebel aneinander, nachdem Kriebel wohl nicht mit einem so frühen Bremsen von Neuendorf gerechnet hatte.
Ulf Truschkat konnte in der selben Runde auch an Uli Landgraf vorbeigehen, der sich noch nicht so recht mit seinem FZR angefreundet hatte. In Runde 7 patzte Truschkat jedoch und kam mit allen 4 Rädern aufs Gras. Sowohl Uli Landgraf als auch André Rech konnten überholen.
In der zehnten Runde hatte sich auch Uwe Kriebel wieder an Peter Neuendorf herangekämpft. Den mit einer harmlosen Berührung gespickten Zweikampf konnte dieses Mal Uwe Kriebel für sich entscheiden.
An der Spitze konnte Wegener seine Führung Runde um Runde ausbauen. Nach 13 Runden sicherte er sich souverän den mit der schnellsten Rennrunde garnierten Sieg. Mit 5.49 Sekunden Rückstand kam Markus Wurm ins Ziel, gefolgt von Marco Koemmlinger, von dem sich Wurm nicht absetzen konnte. Auf der vierten Position erreichte Tobias Walter das Ziel, gefolgt von einem erschöpften Uli Landgraf. André Rech, der von dem Ausritt Truschkats profitiert hatte, sicherte sich die 6. Position und damit die Pole fürs Hauptrennen. Truschkat selbst wurde Siebter vor Uwe Kriebel und Peter Neuendorf. XRR Pilot Stefan Hartmann vervollständigte die Top 10. Elfter wurde Johannes Hestermann, der kurz vor Ende noch einen ungewollten Auffahrunfall mit dem dahinter liegenden Martin Wille provoziert hatte. Dieter Borsch wurde 13., gefolgt von Werner Reichert, Thomas Busack und Magnus Randy.

Nicht nur vorn gibt es spannende Kämpfe: Auch hinten fighten Reichert, Borsch und Busack um Positionen.

Im Hauptrennen standen nun 29 Runden auf dem Programm, die André Rech, zumindest für die ersten Meter, anführen sollte. Denn wenige Meter nach dem Start waren an seinem FXR bereits Uli Landgraf, Marco Koemmlinger, Tobias Walter, Markus Wurm und auch Conrad Wegener vorbei. Wegener konnte seinerseits auch an Wurm vorbeigehen, indem er sich in der ersten Steilkurve innen vorbeiquetschte. Auf die gleiche Weise gelang es Marco Koemmlinger, in der Kurve ins Infield an Tobias Walter vorbeizugehen.
Auch Uwe Kriebel und Stefan Hartmann waren im Begriff, auf der Innenbahn an Ulf Truschkat vorbeizugehen. Dieser hielt jedoch eiskalt dagegen und zog in der ersten Kurve nach innen. Dadurch wurde er von Uwe Kriebel ins Aus katapultiert. Kriebel blieb so vor Truschkat, der keinerlei Schäden davon trug. Hartmann hatte hingegen in weiser Voraussicht etwas früher den Fuß vom Gas genommen, um nicht in die Kollision involviert zu werden. Das nutzten Johannes Hestermann und Peter Neuendorf jedoch sofort aus, und gingen an Hartmann vorbei.
Am Ende des Feldes hatte FXR Pilot Werner Reichert erneut das Nachsehen am Start, und wurde von Thomas Busack überholt.
Ganz unglücklich lief es, wie schon die letzten Rennen, für Magnus Randy, der erneut allein in der Startaufstellung stand und sein Rennen so beenden musste, bevor es überhaupt richtig los ging.
Durch das anfängliche Getümmel hatte Uli Landgraf Zeit, um seinen Vorsprung in der ersten Runde auszudehnen. Koemmlinger konnte seine Geschwindigkeit zwar mitgehen, den Abstand allerdings nicht verringern. Tobias Walter hingegen musste sich gleich in Kurve 4 Conrad Wegener geschlagen geben, der somit bereits 3 Positionen innerhalb der ersten halben Runde gut gemacht hatte. Auf der Zielgerade konnte Walter jedoch kontern, und den sichtlich überraschten Wegener aus dem Windschatten überholen. In Runde Drei jedoch unterlief Walter erneut in Kurve 4 ein Fehler. Er geriet innen aufs Gras, und durch die verlorene Geschwindigkeit gelang es sowohl Wegener als auch Wurm, an Walter vorbeizugehen.
Eine Runde später gelang es dem gut aufgelegten Uwe Kriebel, an André Rech vorbeizugehen. Unterdessen pirschten sich Conrad Wegener und Markus Wurm Stück für Stück an Marco Koemmlinger heran.
Den ersten Abschuss des Rennens leistete sich eine weitere Runde später André Rech. Nach einem Fahrfehler von Tobias Walter gelang es Uwe Kriebel, an selbigem vorbeizugehen. Rech witterte wohl seine Chance und wollte nachziehen, doch die vermeintliche

Koemmlinger, Wurm und Wegener im 3-wide.

Lücke erwies sich als zu eng. Rech schoss Walter ins Heck, und dieser drehte sich raus. Walter fiel bis auf Platz 14 zurück.
In Runde 6 lies Johannes Hestermann den hinter ihm fahrenden Martin Wille passieren. Möglichweise fürchtete Hestermann eine erneute Kollision mit schlimmerem Ausgang.
Vorne hatten Wegener und Wurm schließlich Anschluss an Koemmlinger gefunden, und während Wegener noch nach einem Weg suchte, am orange-blauen FZR vor ihm vorbeizukommen, bremste Wurm den völlig überraschten Wegener im Infield aus. Ein auf der Start – Ziel Geraden folgender 3-wide bildete den Höhepunkt des von Wegener folgenden Konters. Da er jedoch die Außenbahn wählte, blieb er erfolglos.
Auch Truschkat konnte nach langem Kampf endlich an André Rech vorbeigehen.
In Runde Zwölf gelang es Wurm auch schließlich nach mehreren verbissenen, aber erfolglosen Versuchen auf der Außenbahn im Oval, im Infield an Koemmlinger vorbeizugehen. Zwei Runden später gelang dies auch Wegener in der zweiten Kurve. Weniger Glück hatte hier Tobias Walter. Bei der Einfahrt auf das Oval machte sich wohl seine Aufhängung bemerkbar, die möglicherweise den vorausgegangen Einschlag doch nicht so unbeschadet überstanden hatte wie zunächst angenommen.
Walter stellte daraufhin seinen Wagen in den Boxen ab. An der Spitze drohte Uli Landgraf das gleiche Schicksal wie zuvor Walter und Koemmlinger, denn der Wurm-Wegener Express näherte sich unaufhörlich. In Runde 17 schließlich konnte Landgraf dem Druck nicht mehr standhalten. Er geriet kurz vor Ende des zweiten Sektors mit allen vier Rädern aufs Gras. Direkt hinter André Rech, auf der siebten Position, gelangte Landgraf wieder auf die Strecke. Zwischen den unumstrittenen Hauptakteuren des Rennens, Wegener und Wurm, entbrannte nun ein harter wie unspektakulärer Zweikampf. Wurm gelang es zwölf Runden lang, den deutlich schnelleren Wegener durch fehlerloses Fahren und geschicktes Ausnutzen der Innenspur hinter sich zu halten.

Während also die Positionen weitestgehend fest standen, da sich die Abstände immer weiter vergrößerten, wurden dafür die Reifen zu einem immer größeren Problem, speziell beim heckreifenverzehrenden FZR. In Runde 22 platzte als erstem Uwe Kriebel der rechte Vorderreifen. Um Zeit beim Stopp zu sparen, wurde nur dieser Reifen gewechselt. Das wurde Kriebel zwei Runden später zum Verhängnis, als sich auch der linke Vorderreifen verabschiedete. Auch Dieter Borsch platzte in Runde 26 der rechte Vorderreifen, sodass er seinen rennübergreifenden Zweikampf mit Werner Reichert abbrechen musste. Auch Johannes Hestermann ereilte ein Reifenplater, jedoch auf der vorderen linken Seite.

An der Spitze liefen aber alle Reifen rund, und so konnte Markus Wurm das Rennen nach 29 Runden als Erster vor Conrad Wegener beenden. Marco Koemmlinger wurde vor Ulf Truschkat und Uli Landgraf Dritter. André Rech konnte sich durch den Reifenplatzer Kriebels noch den sechsten Rang sichern. Dahinter folgten Neuendorf und Hartmann. Wille und Reichert komplettierten die Top 10. Die reifengeschädigten Uwe Kriebel, Johannes Hestermann und Dieter Borsch beendeten als letzte das Rennen. Thomas Busack musste aufgrund von Benzinmangel in der letzten Runde aufgeben. Tobias Walter schied wie erwähnt aus.

Den Gesamtsieg sicherte sich damit mit 300 Punkten Markus Wurm, der damit 10 Punkte vom Vorsprung Wegeners abknabbern kann, der mit 290 Zählern Zweiter wurde. Marco Koemmlinger wurde mit 245 Punkten Dritter.

In der Meisterschaft führt Wegener jedoch weiterhin souverän mit 1645 Punkten vor Markus Wurm, der mit 1370 Zählern dahinter liegt. Auch hier ist Marco Koemmlinger Dritter, und zwar mit 1295 Punkten.

Ritt auf der Rasierklinge

7. Rennen der VR-LFS Masters 5 in Aston

Von Markus Wurm

Das fast schon traditionelle MRT Rennen der LFS Masters wurde diese Saison mit 14 Startern auf dem Kurs von Aston Cadet ausgetragen. Tagessieger wurde in einem fehlergeprägten Rennen Markus Wurm vor Stefan Hartmann und Marco Koemmlinger. Conrad Wegener büßte wertvolle Punkte ein.

Same procedure as every year. Das gilt wohl auch in den LFS Masters, wo jedes Jahr aufs neue der MRT aus der Garage geholt wird. Geliebt oder gehasst, oder beides gleichzeitig, steht der MRT doch jedes Mal aufs neue für enge und spannende Rennen auf den kurzen Strecken.

Ein Grund sich immer anzuschnallen: Willes Überschlag zu Beginn es Sprints.

So auch dieses Jahr, wo mit der 1,9km langen Cadet Strecke von Aston Strecke eine, durch die schnelle Bergabschikane geprägte, ideale Kulisse für das kleine Formula Student Fahrzeug gefunden wurde.

Ein während des freien Trainings gefahrenes Testrennen ließ bereits schlimmes für das Rennen befürchten, ereignete sich doch hier ein Massencrash in der ersten Kurve.

In der Qualifikation bewies Conrad Wegener erneut seine Stärke, und sicherte sich die Pole. Dahinter reihten sich Marco Koemmlinger und Stefan Hartmann ins Grid ein.

Der Start verlief anschließend entgegen den Erwartungen reibungslos. In der ersten Kurve konnte Markus Wurm sogleich an Stefan Hartmann vorbeigehen und sich die dritte Position sichern. Auch Steffen May konnte an dem vor ihm fahrenden Marc Diebold vorbeigehen. Einen Traumstart legte gar André Rech hin. Zunächst zog er an Ulf Truschkat vorbei, überholte in der folgenden rechts-links-Kombination Marc Diebold, und eine weitere Kurve später Steffen May.

Die erste Runde war noch nicht vollständig beendet, als sich dervielleicht rennprägende Vorfall ereignete. Conrad Wegener geriet in der letzten Kurve auf den Schmutz und drehte sich raus. Bis auf die neunte Position fiel Wegener zurück, und Marco Koemmlinger ging in Führung.

Auch Ulf Truschkat drehte sich, allerdings bereits in der „Eau Rouge". Hier geriet er bei der Ausfahrt auf den rechts gelegenen Randstreifen, begann seine Pirouette und verfehlte nur knapp Uwe Kriebel. Martin Wille hatte hier weniger Glück und streifte Truschkat leicht, was seinen MRT glatt umschlug. Als Wille wieder auf der Strecke war, befand er sich erwartungsgemäß an letzter Stelle. Tobias Walter griff unterdessen Steffen May an, der sich allerdings erfolgreich verteidigen konnte. Das konnte man von Uwe Kriebel nicht behaupten, der sich Conrad Wegeners Aufholjagd fügen musste und selbst einem Überholmanöver in der Eau Rouge nicht standhalten konnte.

Werner Reichert schien mit dem Fliegengewicht des MRT zu kämpfen, und fuhr in der dritten Runde unkontrolliert ins Kiesbett. So musste er sowohl Magnus Randy als auch den abgeschlagenen Martin Wille passieren lassen, ehe er sich aus dem Dreck befreit hatte. Wegener setzte unterdessen seine Aufholjagd weiter fort und krallte sich in Runde vier Tobias Walter und damit den siebten Platz. Eine Runde später folgte mit Steffen May bereits der Dritte im Bunde der Überholten.

Wenige Meter hinter diesem Überholmanöver drehte sich Tobias Walter raus. Die ersten Rechnerprobleme des Abends warfen hier bereits ihre Schatten voraus, auch wenn Tobias Walter die Fahrt an 13. Stelle wieder fortsetzen konnte.

Eine weitere Runde später gelang es Markus Wurm in der Anbremszone vor Kurve zwei einen erfolgreichen Angriff auf Marco Koemmlinger zu starten. Damit ging Markus Wurm in Führung.

Den spannendsten Zweikampf lieferten sich unterdessen André Rech und Marc Diebold um die vierte Position, doch Conrad Wegener schickte sich bereits an, in diesem Kampf einzugreifen. In Runde 9 ging jedoch Marc Diebold zunächst an André Rech vorbei. In der gleichen Runde gelang es auch

Conrad Wegener in der Eau Rouge, an Rech vorbeizugehen. Tobias Walter fiel unterdessen weiter zurück und musste Platz 13 an Werner Reichert abgeben.
Eine weitere Runde später konnte Conrad Wegener an der gleichen Stelle wie zuvor einen Angriff auf Marc Diebold starten, und erneut in der Eau Rouge überholen. André Rech, der direkt hinter dem Duo fuhr, hatte dadurch wohl keinerlei Sicht auf die Kurve und erwischte den inneren Reifenstapel. Auf Platz 9 verließ er die tückische Kiesgrube, doch das sollte nicht alles Unglück für Rech darstellen. Denn auf der Start-Ziel Geraden berührte er sich mit dem direkt hinter ihm liegenden Peter Neuendorf. Dies ließ nicht nur Neuendorf selbst, sondern auch Landgraf die Chance zu überholen. Den Frust in den Knochen gab Rech zu Beginn der folgenden Runde schließlich auf. In Runde 13 beendete auch Tobias Walter aufgrund von PC Problemen sein bis zu diesem Zeitpunkt ohnehin durchwachsenes Rennen.
Uli Landgraf schien unterdessen langsam in Fahrt zu kommen und ging in der kommenden Runde an Peter Neuendorf vorbei. Und in der vorletzten Runde gelang Landgraf noch ein Überholmanöver gegen Wille, was auch gleichzeitig das letzte des Sprintrennens darstellen sollte.
Denn nach 22 Runden wurde abgewunken, und Markus Wurm überquerte als erster die Ziellinie, 6 Sekunden dahinter folgte Marco Koemmlinger. Den dritten Podiumsplatz sicherte sich Stefan Hartmann, gefolgt von einem bereits leicht frustrierten Conrad Wegener. Marc Diebold gelang mit dem 5. Platz ein ansehnliches Comeback. Damit platzierte er sich unter anderem vor Uwe Kriebel und Ulf Truschkat, die dahinter die Ziellinie überquerten. Steffen May wurde vor Uli Landgraf und Martin Wille Achter. Peter Neuendorf, Werner Reichert und Magnus Randy qualifizierten sich außerhalb der Top 10. Tobias Walter und André Rech schieden wie erwähnt aus.
Der Start des Hauptrennens wurde, wie bereits die letzten Male, von einem sofortigen Ausfall Magnus Randys überschattet. Allein in der Startaufstellung, blieb ihm keine andere Möglichkeit, als das Rennen abzubrechen. Auch Tobias Walter ging aufgrund von immer schwereren PC Problemen nicht an den Start.
Uwe Kriebel machte bei seiner ersten Pole der Saison keine gute Figur. In der ersten Kurve wurde er bereits von Marc Diebold und Conrad Wegener überholt. Nach der zweiten gelang es auch Markus Wurm, sich neben ihn zu setzen und zu überholen.

Die wohl gefürchtetste Kurve des Rennens: Kurve 4.

Im hinteren Teil des Feldes tobte unterdessen das Chaos. Werner Reichert musste, um Martin Wille nicht ins Heck zu fahren, nach rechts ziehen und schoss dabei in den nichtsahnenden Peter Neuendorf hinein. Die Folgen waren jedoch vergleichsweise harmlos, und da nur André Rech hinter beiden war, verloren sie auch nur eine Position. André Rech selbst gelang es in der nächsten Kurve auch gleich, an Martin Wille vorbeizugehen.
Steffen May konnte ebenfalls in der zweiten Kurve einen Angriff starten. Der wurde von Ulf Truschkat jedoch unsanft abgewehrt.
In der zweiten Runde konnte Marco Koemmlinger gleich zu Beginn Stefan Hartmann überholen. Der Konter folgte jedoch in der nächsten Kurve. In eben dieser Kurve schob auch André Rech den vor ihm liegenden Uli Landgraf an, der das Fahrzeug zwar abfangen konnte, allerdings Rech seine Position überlassen musste. Auch Steffen May verschaffte sich auf etwas raue Art und Weise Platz zum Überholen. Zwar berührte er Truschkat nur recht leicht, doch das reichte aus, um Truschkats MRT zum Dreher zu bewegen. Truschkat fiel bis auf die letzte Position zurück, und zu allem Unglück fuhr er sich auch noch fest. Auch Uwe Kriebel machte in der Eau Rouge Bekanntschaft mit den Grünanlagen neben dem Asphalt, und drehte sich raus. Auf Platz zwölf ging es wieder auf die

Marco Koemmlinger und Stefan Hartmann im permanenten Zweikampf.

Strecke. Als das Feld schon fast eine Dreiviertelrunde weiter war, hatte sich auch Truschkat endlich befreit. Die Spuren des Befreiungskampfes zeigten sich aber deutlich in einer verbogenen Aufhängung. Ein Boxenbesuch ließ ihn anschließend noch weiter als ohnehin schon zurückfallen.

Steffen May schießt Ulf Truschkat ab.

Vorne konnte Markus Wurm nun auch Marc Diebold überholen. In der gleichen Runde fiel André Rech dafür durch einen Fehler bis auf Platz zehn zurück.

In Runde 8 kollidierte Marco Koemmlinger mit dem vor ihm liegenden Stefan Hartmann. Zwar hätte Koemmlinger so auf Position 4 vorfahren können, ließ Hartmann aber fairerweise erneut vor. In der gleichen Runde konnte auch Uli Landgraf Steffen May erfolgreich angreifen und somit Position sechs übernehmen.

Gelang es Koemmlinger zuvor noch nicht, Hartmann zu überholen, klappte es mit einem Überholmanöver in Runde 10. Auch André Rech schien sich von seinem anfänglichen Schwächeln zu erholen und startete durch.

An der Spitze führte Conrad Wegener weiter souverän vor Markus Wurm. Durch Fehler der Dahinterliegenden konnte sich das Duo auch Stück für Stück absetzen und einen Vorsprung von 10 Sekunden auf Marc Diebold herausfahren, als sich Wurm in Runde 18 in der zweiten Kurve drehte. Das Polster war jedoch groß genug, sodass er die zweite Stelle behalten konnte.

Doch dieses Ereignis schien auch den vorerst sicheren Conrad Wegener zu beeinflussen, der jetzt auch langsam kleinere Fehler zu machen begann. In Runde 21 drehte er sich wie zuvor Wurm in Kurve zwei. Wurm selbst konnte innen vorbeigehen, und Wegeners Konterversuch in der nächsten Linkskurve entpuppte sich als Schuss ins eigene Knie. Wegener drehte sich erneut und musste sich nun neben Diebold auch gegen Koemmlinger und Hartmann verteidigen, die die Lücke zu Diebold geschlossen hatten.

In Runde 23 gelang es Uli Landgraf Steffen May zu überholen und sich damit Position sieben zu sichern.

Auch Marco Koemmlingers Geduld zahlte sich in Runde 31 aus. Hier konnte er an Marc Diebold vorbeigehen, nachdem dieser aufs Gras gekommen war. Stefan Hartmann startete, motiviert von Koemmlingers Erfolg, ebenfalls einen Angriff auf Diebold. Zwar konnte er ihn auch in der Eau Rouge überholen, Diebold drehte sich dabei jedoch raus. Aufgrund eines großen Vorsprungs musste er allerdings nur André Rech passieren lassen.

Wegener dreht sich zu Beginn des Sprints.

Wegeners Fehlerserie riss unterdessen nicht ab. In Runde 33 geriet er, wieder einmal in Kurve 2, ins Rutschen und musste Marco Koemmlinger vorbeilassen. Zwar konnte er sich den Platz eine Runde später zurückholen, doch auch Koemmlinger konterte, wenn auch etwas ruppig, in der selben Runde. Eine weitere Runde später traf Wegener die Eau Rouge nicht richtig, und schlug frontal in die Streckenbegrenzung ein. Obwohl zunächst nur Stefan Hartmann vorbeigehen konnte, war ein Boxenstopp unvermeidbar und ließ Wegener bis auf Platz neun zurückfallen. In Runde 39 wiederholte sich das gleiche Spiel. Diesmal lag Wegener an elfter Stelle, als er die Box verließ.

Da hatte Marc Diebolds Wagen beim Einschlag wohl nicht so viel Schaden abbekommen, denn er konnte gegen Rennende noch eine Attacke gegen André Rech starten und ihn überholen.

So siegte Markus Wurm nach 49 Rennrunden vor einem überglücklichen Stefan Hartmann. Dahinter folgten Marco Koemmlinger und Stefan Hartmann. André Rech konnte mit dem 5. Platz im Main noch Schadensbegrenzung gegenüber dem Sprint betreiben. Uli Landgraf wurde Sechster vor Steffen May und Martin Wille. Werner Reichert zeigte sich mit Position neun mehr als zufrieden. Uwe Kriebel wurde Zehnter, gefolgt von Conrad Wegener, Ulf Truschkat und Peter Neuendorf.

Den Tagessieg konnte sich somit Markus Wurm mit 300 Punkten vor Stefan Hartmann und Marco Koemmlinger sichern, die mit 260 bzw. 250 Zählern dahinter lagen.

In Sachen Meisterschaftsstand wird es so natürlich noch einmal spannend, denn Wegeners einst stolzer Vorsprung beträgt jetzt noch 130 Punkte. Auch Marco Koemmlinger konnte an dritter Stelle 95 Punkte auf die Tabellenspitze gut machen.

%$$*, du elender $$%§!

Schon mal GTR² public gefahren?

Neulich bin ich durch die Münchner Fußgängerzone spaziert. Samstag-vormittags. Da geht's ja ziemlich zu, nicht gerade der ideale Aufenthaltsort für den gemeinen Platzangstpatienten. Doch es musste sein, ich brauchte 'ne neue Hose und unter der Woche hat man ja keine Zeit für so was. Jedenfalls, wo war ich?

Ach so. Fußgängerzone. Aus Versehen remple ich am Stachus eine ältere Dame an. Da dreht sie sich um und brüllt „WTF?! Hast du noch alle? Asshole!!!111Eins." Erschrocken beginne ich die Verteidigung: „Sorry, Gnä' Frau. Bin geschubst worden." Interessiert die überhaupt nicht! „Mach die Augen auf, blödes Arschloch!" Gehstock und Handtasche schwenkend zieht sie von dannen. Ich bleibe stirnrunzelnd zurück und versuche, im Gedränge das nächste Bekleidungsgeschäft auszumachen.

Plötzlich, ca. zwei Minuten später, kommt mir die alte Dame mit einem Affenzahn entgegen. Ungebremst, mit gefühlten 280 km/h und gesenktem Kopf rammt sie mir ihren Spazierstock in den Sack, der daraufhin zerbricht. Also - der Spazierstock. Hilfesuchend recke ich den Arm in die Luft und gehe bewusstlos zu Boden. Dass sie währenddessen mit ihren 12 kg schweren Gesundheitsschuhen wie ein Derwisch auf mir herumspringt und dabei „Wanker! Wanker!" skandiert, erzählt man mir erst später, im Krankenhaus.

Der geneigte Leser sagt jetzt natürlich „Humbug! Nie im Leben ist das passiert!" Und da hat er natürlich recht. Doch wenn man sich vorstellt, dass die Fußgängerzone prinzipiell Münchens Public-Server ist, dann klingt die Situation doch relativ vertraut. Wer schon mal auf einem öffentlichen GTR²-Server gefahren ist, der hat mit hoher Wahrscheinlichkeit ähnliches erlebt: Man fährt ein (fast) ausschließliches BMW M3-Rennen, hängt dem Vordermann schon fast im Diffusor und konzentriert sich auf die passende Überholmöglichkeit, als plötzlich ein Maserati von hinten kommt, und einen samt Vordermann von der Strecke kegelt. Und zur Strafe muss man sich auch noch als *Wichser* oder *n00b* beschimpfen lassen. Rennen gelaufen.

Auch immer wieder gern gesehen:
Die Qualifikation ist fast rum, man ist auf der letzten Runde und es sieht wirklich gut aus. Urplötzlich rollt ein Ferrari rückwärts auf die Strecke, Ausweichen unmöglich, die Runde ist beim Teufel. Diesen Vorgang kommentiert der Teufel meist über den Ingame-Chat mit einem saloppen *„LOL!!11*"

Oder: Das Rennen beginnt, das Grid ist voll, die Ampel wird Grün, die beiden 550er in der ersten Startreihe fahren im Rückwärtsgang los und radieren das komplette Feld aus. Eine Stunde würgt man sich einen ab, um sich vernünftig zu qualifizieren, und dann machen ein paar enthirnte Zeitgenossen binnen weniger Sekunden den Deckel drauf. Oh, Danke!

Obige Situation gibt's übrigens auch in der Variante ohne Rückwärtsgang: Gebannt starrt man die Ampel an, wartet auf Grün, als plötzlich ein Lambo von hinten angebraust kommt und den Polesitter entsorgt. Einfach so. Aus Spaß.

Ach, und wo ich schon mal dabei bin: Sehr interessant finde ich auch Folgendes: Es gibt Leute, die benehmen sich vorbildlich. Jedenfalls in der Qualifikation. Die sind nett, machen Platz – astrein. Doch dann beginnt das Rennen, und sie merken, dass sie nicht mithalten können. Und dann sind sie frustriert. Und sie verlieren die Lust. Doch statt nun still vom Server zu verschwinden, lauern sie am Streckenrand, und fahren einem nach dem anderen in die Karre. „Wenn ich keinen Spaß habe, dann hat auch kein anderer Spaß! Basta!"

98% aller Ingame-Konversationen enthalten derbste Schimpfwörter, wildfremde Menschen werden ohne Vorwarnung oder Grund wüst beleidigt, wer einem dieser Helden „zu langsam" erscheint, der soll gleich gekickt werden. Und wer schneller ist, der ist sowieso ein Cheater.

Ich frage mich: Was sind denn das für Typen? Reagieren die im echten Leben auch so? Wahrscheinlich nicht, denn da kann man sich ja schlecht hinter Clan-Tag und Nickname verstecken. Also Komplexe? Aufgestaute Aggression? Mangelnde Erziehung? Fehlendes Unrechtsbewusstsein? Kein Gehirn?

Viel wichtiger jedoch: Wie geht man damit um? Soll man sich aufs Gespräch einlassen, um klarzumachen, was man von solchem Verhalten hält? Zwecklos. Soll man den Probanden kicken? Wäre 'ne Alternative, kann aber mitunter Stunden dauern, weil meist nicht jeder mitbekommt, was los ist. Sollte der Entwickler einen Schimpfwortfilter einbauen? Vielleicht. Aber ein Schutz vor Wreckern ist das natürlich auch nicht. Bleibt praktisch nur der Rückzug, sprich Serverwechsel. Oder das Fahren auf Passwort-geschützten Privat- oder Ligaservern. Doch das ist ja auch nicht im Sinne des Erfinders, oder? Apropos Erfinder!

Ich persönlich hoffe, dass irgendwann jemand die Hartgummi-USB-Faust erfindet, die zum Betrieb von GTR zwingend installiert sein muss. Wird z.B. gegen die Fahrtrichtung gefahren, dann schlägt die USB-Faust dem Täter volles Rohr sechs, sieben Mal zwischen die Lichter. Zum einen sollte das die Zustände auf öffentlichen Servern merklich bessern, zum anderen erkennt man die Übeltäter dann endlich mal auf offener Straße – und zwar an der blauen Stirn. Alternativ kann gerne über USB-Daumenschrauben oder USB-Popo-Stöpsel nachgedacht werden.

Carsten Arnold

GTL Classic Masters
Grid 1 – 2. Saison

Berichte zu den Rennen in Magny Cours, Hockenheim, Mondello und Anderstorp.

Kampf der Zwerge

Lauf 1 – Magny Cours Club

Der Saisonstart sah das GTL Classic Masters-Feld auf dem engen Club-Kurs in Magny Cours. Zu Beginn der neuen Saison galt es für die Fahrer das beste Auto aus dem Feld der GT-65-Fahrzeuge auszuwählen.

Im Qualfying wurde bald klar, dass für die Pole mindestens der Cortina nötig war. Andreas Wendt gelang es mit 48.804 knapp vor Björn Fietz die 1. Startposition zu ergattern. Auf Platz 6 stand der erste Abarth schon knapp eine Sekunde dahinter, der erste Mini kam auf Platz 8 nur knapp vor dem 0-Punkte Auto auf Platz 9, dem Jaguar MKII mit Goe Stettler.

Am Start konnte Wendt seine Pole verteidigen und als Führender aus der ersten Runde zurück kehren. Dahinter übernahm Dorner den 2. Platz vor Fietz, der wegen eines Fehlstarts bestraft wurde und durch eine Vollbremsung in der letzten Schikane vor Start/Ziel seinen Boxenstop einleitete. Völlig überraschend für den dahinter fahrenden Abarth von Andreas Gaida, der am Start zwei Positionen gewonnen hatte, nun aber eine Kollision in der Schikane nicht mehr verhindern konnte. Gaida wurde in der Situation von Robert Hyna und Jan Frischkorn überholt, wobei Frischkorn noch von hinten Hyna und seitlich Markenkollegen Gaida aus dem Weg räumte. Die beiden mussten das Rennen von den Plätzen 17 und 18 wieder aufnehmen.

Buntes Feld zum Saisonstart

Die Spitzengruppe bestand nun aus Wendt, Dorner, Frischkorn und Goe Stettler, der sich geschickt überall rausgehalten hatte. Thomas Althaus konnte seinen Cortina im Rennverlauf jedoch an Stettler und Frischkorn vorbei fahren und stand im Ziel hinter Wendt und Dorner auf dem Podium. Die Top-5 komplettierten Frischkorn und LeStrange, die damit zeigten, dass der Abarth auf der Strecke keine schlechte Wahl gewesen war. Gaida folgte auf Platz 6 und von 18 kommend mit dem Abarth einen ereinisreichen Rennabend hinter sich. Die Top-10 komplettierten Andreas Schäufele, Goe Stettler, Robert Hyna und Rainer Kreutzer.

Die schnellste Runde des Rennens absolvierte mit 49,500 Sek. Unglücksrabe Fietz, der nach dem Tumult in der ersten Runde das Rennen aber nicht beenden konnte.
Die Meisterschaftstabelle nach dem ersten Lauf zeigte Andreas Wendt auf Platz 1 gefolgt von Axel Dorner auf Platz 2 und Thomas Althaus auf Platz 3.

Lauf 2 – Hockenheim National

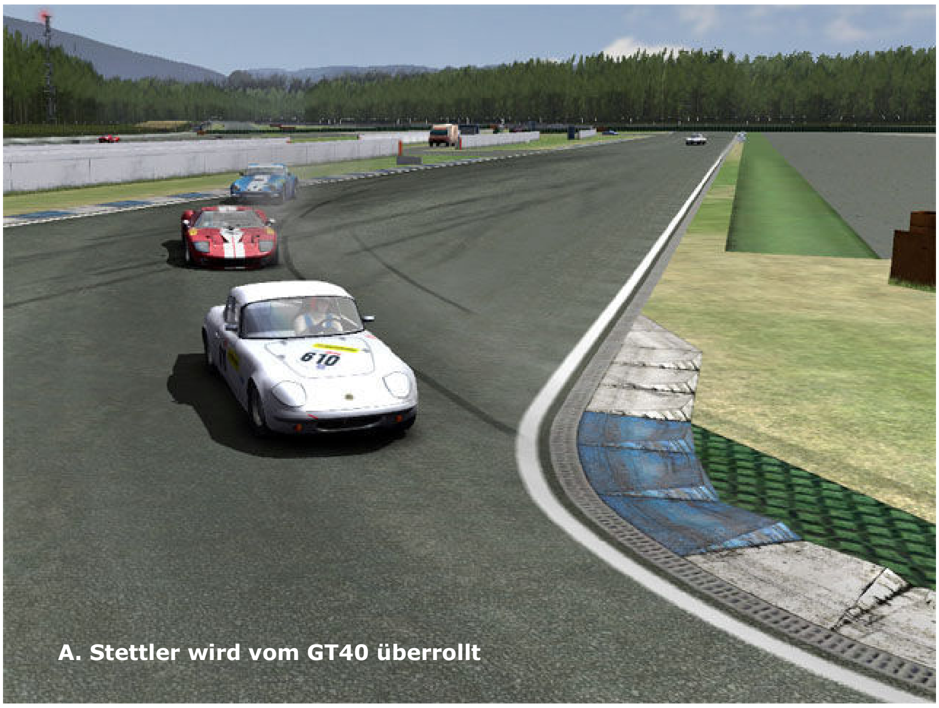
Der zweite Lauf der Saison führte das Faherfeld nach Deutschland auf die verkürzte Variante des Hockenheimrings. Die Fahrzeuge der GTC-65 standen zur Auswahl und es gab einen, der es offenbar ernster meinte als alle anderen. Der Ford GT40, mit 12 Punkten teuerster Wagen der gesamten Serie, war genau ein Mal am Start.

Der Rest des Feldes hatte sich mit den etwas günstigeren Elan, TVR, Alpine und E-Type gewappnet, um das Rennen hinter Schlottbohms GT40 unter sich auszumachen.

Im Qualifying konnte natürlich Schlottbohm souverän die Pole herausfahren. Mit 1:39,268 war er fast 2 Sekunden schneller als der Zweitplatzierte Andreas Gaida im TVR. Die Top-5 im Qualifying komplettierten Goe Stettler (Elan), Sacha LeStrange (TVR) und Björn Fietz (Elan).

Am Start patzte Schlottbohm und Gaida konnte sich schon vor der ersten Kurve am GT40 vorbeischieben. Bei der Anfahrt auf Turn 2 kam Schlottbohm auf die Wiese, so konnte sich auch der Elan von Stettler neben ihn setzen. Beim Anbremsen von Turn 3 rammte Schlottbohm dann den Führenden von der Straße. Gaida musste erneut das Rennen ab der ersten Runde von hinten aufnehmen.

Während Schlottbohm sich entschied auf der Strecke zu parken und auf Gaida zu warten, ging an der Spitze zwischen LeStrange und



A. Stettler wird vom GT40 überrollt

Stettler der Kampf um die Führung los. Mit Fietz, Adi Stettler und Robert Hyna gab es jedoch noch 3 weitere Elans, die auf die abbauenden Reifen des TVR an der Spitze lauerten.

Nach den ersten Runden bildete sich zwischen LeStrange, G. Stettler und Fietz an der Spitze und den Verfolgern A. Stettler und Hyna eine kleine Lücke. Dahinter auf Platz 6 kam schon Gaida gefolgt von Schlottbohm, die beiden waren von den Plätzen 12 und 14 in den ersten 4 Runden zusammen durch das Feld gefahren.

Auf Platz 8 fuhr der erste E-Type mit Roland Biesinger am Steuer, gefolgt von Andreas Wendt im schnellsten Alpine und Axel Dorner im einzigen Ferrari des Rennens.

In Runde 10 hatte es Schlottbohm wieder zurück an die Spitze geschafft, ab da fuhr er bis ins Ziel fast 20 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten G. Stettler heraus. Dahinter war es in Runde 17 für LeStrange soweit und er konnte den Angriffen von Stettler auf Platz 2 nicht länger standhalten. Hinter den ersten Dreien kam Gaida, der sich an Fietz vorbei auf Platz 4 vorgefahren hatte. Fietz lag auf Platz 5 mit sicherem Abstand vor Hyna, der sich widerum im Verlauf des Rennens gegen A. Stettler durchsetzen konnte und diesen im Ziel um 1,5 Sekunden distanzieren konnte. Die Top-10 vervollständigen Biesinger, Wendt und Dorner.

Schlottbohm hatte den Start verloren

Die schnellste Rennrunde fuhr mit 1:40,593 natürlich Schlottbohm. Nach dem zweiten Saisonlauf sah die Meisterschaftstabelle nach wie vor Andreas Wendt als Führenden gefolgt von Sacha LeStrange und Goe Stettler punktgleich auf Platz 2 vor Axel Dorner auf Platz 4.

Lauf 3 – Mondello international

Der dritte Lauf der Saison fand im irischen Mondello statt. Zum ersten Mal durften die Fahrzeuge der GTC-76 ausgeführt werden und die Marke Porsche dominierte das Geschehen. Neben einigen 914 nahmen fast ebenso viele 906 teil. Auch Escorts und Capris waren anzutreffen, ebenso wie ein 911 und ein BMW Csl.

Im Qualifying zeigten die teuren Autos, dass sie ihr Geld wert sind. Mit 1:47,975 fuhr Andreas Gaida im Porsche 906 auf Pole, Sacha LeStrange im 911rsr stand nur drei Zehntel dahinter. Insgesamt neun Zehntel zurück stand Jan Frischkorn mit dem Porsche 914 auf Platz drei und war mit dieser Zeit auch mit Abstand der schnellste 914er im Feld.

Gaida erwischte einen guten Start und konnte unbedrängt in Turn 1 einbiegen und das Feld anführen. LeStrange verschlief den Start etwas, wurde von Frischkorn kassiert, machte dies aber durch einen späten Bremspunkt wieder wett, drückte Frischkorn jedoch leicht nach außen, um sich kurz darauf mit einem eleganten 180°-Dreher aus der Spitze zu verabschieden. Das nutze nun Schlottbohm, um sich, im Escort von 4 gestartet, vorbei an Frischkorn auf Platz 2 zu schieben. Frischkorn konnte das allerdings im Laufe der ersten Runde wieder rückgängig machen, ein Dreher beim Rausbeschleunigen aus Turn 5 in der dritten Runde warf ihn jedoch erstmal auf Platz 6 zurück. In den ersten zehn Runden konnte Gaida einen recht komfortablen Vorsprung an der Spitze heraus fahren, Schlottbohm folgte dahinter auf Platz 2 vor LeStrange und Frischkorn. LeStrange konnte sich nach seinem Fehler zu Beginn innerhalb der ersten 8 Runden von Platz 16 bis auf Platz 3 vorfahren.

Frischkorn hatte sich nach seinem Patzer auch bald berappelt und konstante Zeiten hatten ihn auf Platz 4 gebracht bis in Runde 10 Schlottbohm beim Anbremsen von turn 6 ins Kies abflog. Das brachte LeStrange und Frischkorn die Plätze 2 und 3 ein. Dahinter reihte sich Schlottbohm auf 4 wieder ein, bis er in Runde 16 die Box aufsuchen, und kurz darauf das Rennen beenden musste. Platz 4 nahm ab jetzt Chergo Zelfo ein, der einen respektablen Rückstand auf Frischkorn jedoch ebenso einen komfortablen Vorsprung auf den Fünftplatzierten Dorner hatte.

Hinter diesem folgte Thomas Althaus, der in Runde 18 an Adi Stettler vorbei kam und Platz 6 bis ins Ziel belegte. Stettler, im 914er Porsche unterwegs, hatte dem 906 von Althaus nichts entgegen zu setzen.

Ein Porsche-Event

In den letzten drei Runden bekam A. Stettler sogar noch Druck vom Siebtplatzierten Udo Streit, der nur knapp hinter Stettler ins Ziel kam. Die Top-10 vervollständigten Robert Hyna, der ebenfalls den 914 pilotierte vor Goe Stettler, der mit dem kostenlosen Capri ein sauberes aber insgesamt dezentes Rennen fuhr.

Mit 1:47,858 fuhr Sacha LeStrange in seiner schnellsten Rennrunde sogar schneller als im Qualifying.

Die Meisterschaftsführung hatte sich etwas verändert. Auf Platz 1 der Tabelle standen nach dem dritten Lauf punktgleich Andreas Gaida und Sacha LeStrange. Auf Platz 3 folgte Axel Dorner vor Andreas Wendt auf Platz 4.

Lauf 4 – Anderstorp Nord

Im vierten Lauf der Saison war die kleine Klasse wieder am Start. Der Star der GT-65 Fahrzeuge schien ein Mal mehr der Lotus Cortina zu sein, jedenfalls hatte es den Anschein: im Qualifying belegte der Cortina die ersten 14 Plätze! Auf Platz 15 stand der erste Abarth, die wenigen übrigen Plätze verteilten sich auf langsamere Cortina, Abarths, Minis und einen Jaguar MKII.

Cortinas soweit das Auge blickte ...

Die Pole hatte sich zum ersten Mal in der Saison Jan Frischkorn gesichert. Mit 55,891 fuhr er als Einziger im Feld eine Zeit unter 56 Sekunden. An seiner Seite auf Platz 2 in Reihe eins stand Tobi Schlottbohm vor Goe Stettler auf Platz 3.

Am Start kam Frischkorn sehr gut weg, Schlottbohm wurde von Wendt, der von 4 gestartet war, bedrängt, Schlottbohm blockte die Versuche jedoch geschickt ab. Leidtragender war dann Goe Stettler, der bei Wendts Ausweichmanöver einen Schlag in die Seite bekommen hatte und in Folge dessen aus der 2. Kurve nur als 11. kam. Ansonsten reihte sich das Feld einigermaßen sauber ein.

Frischkorn konnte sich in überzeugender Manier von Anfang an vom Feld absetzen. Jede Runde vergrößerte sich sein Vorsprung auf Schlottbohm, der anders als Frischkorn auch den einen oder anderen Flüchtigkeitsfehler in seine Fahrt einbaute. Auf Platz 3 lag von Anfang an Chergo Zelfo, der Schlottbohm besonders in den letzten 30 Runden das Leben schwer machte.

Hinter den ersten Drei machte besonders Goe Stettler durch eine rasante Aufholjagd auf sich aufmerksam. Von 11 kam er schon innerhalb des ersten Renndrittels auf Platz 6 vor, bis zum Ziel konnte er sogar auf den vierten Platz vorfahren. Dahinter landete Bruder Adi Stettler auf Platz 5, war aber wie das übrige Feld bereits überrundet. Als Pechvogel der Top-10 zeigte sich Axel Dorner. In der letzten Runde fiel dieser wegen eines Missverständnis mit einem Überrundeten von Platz 6 auf 8 zurück. Platz 6 erbte Wendt, der vor Thorsten Kaul auf 7 ins Ziel kam. Dorner auf 8 erreichte das Ziel vor den Cortina von Robert Hyna und Rainer Kreutzer auf den Plätzen 9 und 10.

Die schnellste Runde des Rennens fuhr mit 56,402 wie zu erwarten war auch Jan Frischkorn, dem mit Pole und Sieg der Hattrick gelang.

Der Meisterschaftsstand hatte sich wieder verändert. Zwar konnte Andreas Gaida die Führung der Tabelle behaupten, als 2. rückte aber Goe Stettler auf, der nur knapp vor Jan Frischkorn auf 3 lag.

Andreas Gaida

... und sie waren nicht immer nett zueinander

VR-Classic Masters– Grid I

Corvette Armada im Ferrariland

Zum 7. Saisonrennen der VR-Classic Masters am 2.11.2006 in Monza traten nicht weniger als 11 Fahrer mit der Corvette an, welche dann erwartungsgemäss, zusammen mit Ingo Held auf der Pantera die ersten Startpositionen unter sich ausmachten.

Währenddem Goe Stettler beim Start von der Pole aus gut wegkam, rutschte Tobias Schlottbohm beim Beschleunigen in Ingo Held rein, was beiden einige Ränge kostete. Profitiert von dieser Situation hat Sacha LeStrange, welcher gleich von P8 auf P3 vorkam. Einen noch besseren Start absolvierten Rainer Kreutzer von P18 auf P10 und Andreas Schaeufele von P21 auf P11, vom Startcrash Nutzen schlagend.

Auf hoch stehend, fairem Niveau duellierten sich Sacha LeStrange (911), Jan Frischkorn (Corvette) und Andreas Gaida (Capri) das ganze Rennen über, wobei der Abstand zum vorne wegfahrenden Goe Stettler anwuchs. Während der ersten Rennhälfte konnte Robert Hyna diese Gruppe in Schach halten, wurde aber wegen Cuttens an die Box gerufen, um beim Wegfahren den Speedlimiter zu vergessen und noch einmal eine Stopp and Go Strafe zu kassieren. Dort angekommen, wurde er von der Box nicht abgefertigt und ist ausgestiegen.

Ungleiches Kräfteverhältnis auf den Geraden. Andreas Schaeufele (BMW) wird von Dirk Wilke (Corvette) und Mirko Hempel (Capri) überholt.

Die beim Start zurückgefallenen Tobi und Ingo konnten sich anschliessend wieder ins Mittelfeld vorkämpfen, wurden aber wegen mehreren Zwischenfällen wieder nach hinten durchgereicht. Das Rennen war geprägt von zahlreichen Auffahrkollisionen, vor allem im Mittelfeld wurde mit harten Bandagen gekämpft und durch das extrem heikle Herunterbremsen aus hohen Tempi wurden die vorher fahrenden öfters als Kegeln missbraucht. An der Spitze schonte Goe den Wagen, drosselte das Tempo und brachte einen unangefochtenen Sieg nach Hause. Dahinter verpasste Andreas in der 15. Runde den Bremspunkt vor Parabolica und touchierte Jan, welcher die Kurve trotzdem noch schaffte. Andreas musste in den Kies und die in Runde 7 gegen Sacha erkämpfte Position war wieder verloren. Obwohl Jan das Ziel als 2. passierte, wurde er infolge Zeitstrafe wegen Abkürzen auf P6 rückversetzt. So konnten Sacha P2 und Andreas P3 übernehmen. Trotz diversen Rencontrés unterwegs, erkämpfte Thorsten Kaul den 4. Rang und Udo Streit erreichte den feinen 5. Rang. Frischkorn wurde nach dem Rennen disqualifiziert, da er kein Null- Credit Auto gewählt hatte.

Andreas Gaida jagt Jan Frischkorn, hinten lauert Sacha LeStrange.

Die ersten 3 in der Gesamtwertung sind nur durch 20 Punkte getrennt und es darf für die restlichen 4 Rennen ein spannendes Finale erwartet werden.

Goe Stettler

VRTCC - VR Touring Car Championship

Konzeption für eine VR Rennliga auf Basis von RACE - The WTCC Game

Natürlich bleibt keine Rennsimulation mit Potential von der VR unbeobachtet. Das kann auch mit "RACE – The WTCC Game", dem neuesten Produkt aus dem Hause SimBin, nicht anders sein, zumal die VR mit GTR und GTL bereits 2 SimBin Simulationen erfolgreich im Ligabetrieb hat. Etwas problematisch ist hier jedoch, dass eigentlich momentan die Planungen für den VR Ligabetrieb 2007 laufen, RACE aber erst am 24. November erscheinen wird. Dennoch wurde für diese Simulation eine Konzeption vorbereitet. Diese soll hier kurz vorgestellt werden, ist aber unter dem Vorbehalt zu betrachten, dass RACE den VR Standards für einen Ligabetrieb genügt.

Der Grundgedanke der VRTCC wird sein, sich möglichst nahe im Original, der WTCC, zu orientieren. Dabei wird die VRTCC wie das Vorbild in Form einer Meisterschaft ausgetragen, die hier bei der VR allerdings auf 20 Rennen ausgelegt ist. In der ersten Saisonhälfte bis zur VR Sommerpause werden die 10 Strecken der Verkaufversion bzw. der WTCC Saison 2006 gefahren. Ein VRTCC Event wird aus 2 Sprintrennen bestehen. Die Rennlänge wird dabei über die Rundenzahl festgelegt und so bestimmt, dass Rennzeiten von ca. 30 Minuten pro Lauf entstehen. Die Startreihenfolge für den ersten Lauf wird über eine 30-minütiges Qualifying bestimmt. Die Startreihenfolge für das zweite Rennen richtet sich nach der Zielankunft von Lauf 1. Dabei wird die Startreihenfolge der ersten 8 Fahrer gedreht. Der Start erfolgt jeweils stehend. Die Wetterbedingungen werden dynamisch sein, damit der Scheibenwischer nicht nur tote Fliegen zu beseitigen hat.

Wertungspunkte wird es für alle Platzierungen geben und das pro Lauf. Momentan wird bei der Planung von 2 leistungsbezogenen Grids ausgegangen. Demzufolge ist das Punktsystem mit einem Gridfaktor versehen. Die Punktvergabe ist dabei so gestaltet, dass vordere Plätze in Grid 2 mehr zählen als die letzten Plätze in Grid 1. Das ist auch notwendig, da das Auf- und Abstiegssystem zwischen den beiden Grids auf der Platzierung in der Gesamtwertung beruht. Die ersten 26 Fahrer laut Wertung vor dem aktuellen Event starten in Grid 1. Eine Nachrückerreglung oder ähnliches, um Grids zu füllen, wird es nicht geben. Eine Besonderheit der VRTCC wird die Teamwertung sein. Teams bestehen dabei aus 2 bis 4 Fahrern, von denen die beiden Wertungsbesten eines Events in die Teamwertung eingehen. Natürlich dürfen Teams nur mit Wagen eines Fabrikats antreten. Teams, die aus mehr als 4 Fahrer bestehen, können in Subteams teilnehmen, gehen aber auch getrennt in die Wertung ein.

Wieder sehr stark am Original angelehnt wird die Handicap Gewichts Reglung sein. Diese können wie bei der WTCC aus 2 Gründen vergeben werden. So wird es Handicap Gewichte für vordere Eventplatzierungen geben. Diese Gewichte werden mit entsprechend schlechten Platzierungen bei Folgeevents wieder abgebaut. Das maximale Zusatzgewicht dieses Typs kann 60kg nicht übersteigen. Des Weiteren erhält einen Fahrer Handicap Gewichte für das Erreichen einer bestimmten Punktzahl in der Gesamtwertung. Wo diese Sprungpunkte liegen, hängt von dem finalen Punktsystem ab. Das gesamte Zusatzgewicht des Autos darf 100kg jedoch nicht übersteigen.

Bei der VRTCC wird es die Pflicht geben, mit einem eigenen Cardesign anzutreten. Auf dem Wagen werden sich wie beim Original auch der Fahrername und die Nationalflagge wiederfinden. Konsequenterweise wird dann für ein so personalisiertes Design auch die VR Startnummer verwendet. Ein eigenes Gridnummernsystem wird es nicht geben. Die Designs sollen dabei tourenwagentypisch sein. Eine "Originalpflicht" wird es jedoch nicht geben. Teams können mit einheitlichen Designs antreten, also alle Fahrzeuge mit dem selben Hauptsponsor. Dabei müssen sich die Fahrzeuge aber an markanten Punkten signifikant unterscheiden. Wie das aussehen kann, lässt sich gut bei den WTCC Werksteams beobachten.

Der Saisonstart der VRTCC wird im Februar erfolgen. Renntag wird der Montag. Im Dezember wird es eine Testphase geben, wo speziell die Onlinetauglichkeit geprüft wird. Im Januar wird es dann eine Preseason geben, die auch dazu dienen wird, die Grideinteilung für das erste Rennen vorzunehmen. Dabei wird jeder Interessent die Möglichkeit bekommen, ein VRTCC Event (2 Läufe) zu absolvieren. Das wird bei fixen Bedingungen und für alle auf derselben Strecke geschehen. Die Gesamtzeit des jeweils besseren Laufes wird dann für Einteilen in die Grids benutzt. Sollte es mehr Interessenten als Plätze geben, wird es an den Trainingstagen die Möglichkeit geben, sich für frei werdende Plätze in den Stammgrids zu qualifizieren. Das wird voraussichtlich über Rennen mit der Mini Cooper Challenge geschehen.

Momentan besteht das VRTCC Team nur aus mir, aber nach dem Release und einer Entscheidung für einen Ligaeinsatz wird sich ein Adminteam bilden. Dann informieren wir Euch auch noch mal ausführlich über das komplette Konzept.

Gil Ritter

VPP Worksteam

Die Fahrervorstellung

Der gebürtige Kölner **Andreas Gaida** ist Werksfahrer im Team, und der wohl uns bekannteste VPP-Werksfahrer.

Seine Renngeschichte:

Andreas ist bereits Simracer seit 1989, angefangen mit Test Drive 1-3 und StuntCarRacing über GP1 und Jahre später Grand Prix 2, spielte er alles wichtige der damaligen Zeit. Als 1998 Grand Prix Legends erschien, war Andreas bereits 2 Jahre mit Lenkrad und Pedalen unterwegs und das Hobby wurde zu einem ernsthaft betriebenen Sport. Mit GPL trat Andreas Hardwarebedingt im Jahr 1998 nur in Offline- Ligen an, konnte aber auf offenen privaten Servern erste Online- Erfahrungen sammeln.
Der Einstieg in die bedeutendste Deutsche Onlineliga erfolgte mit Nascar 4 im Jahre 2001.

Im Laufe der Jahre fuhr Andreas Nascar 4, Nascar 2002, Nascar 2003 (und deren Mods wie z.B. TransAm oder GTP) in mehreren Ligen. Er nahm an den Rennen der Deutschen Online Meisterschaft teil und konnte hier im Laufe der Jahre einige Poles, Rennsiege und Podestplätze einfahren. In der German Road Racing League fuhr Andreas in den ersten beiden Saisons um die Spitze mit, musste sich jedoch aufgrund unregelmäßiger Teilnahme mit 3. und 4. Plätzen in der Meisterschaft begnügen. Natürlich sammelte Andreas auch ausreichende Erfahrung mit den ISI- basierten Simulationen wie GTR, GT Legends und rFactor. Hier steht ein 3. Platz in der 1. Saison des VR Porsche Cups zu verzeichnen, auch in der laufenden 2. Saison der VR Classic Masters (basierend auf GTL) konnte Andreas bereits Rennsiege einfahren und führt zur Zeit die Meisterschaftstabelle an.

Racing Hardware:
- VPP Steering Wheel Professional
- VPP Pedalset Professional 3

Sascha Mönig, wohnhaft in Müllenbach ist der nächste Werksfahrer.

Seine Rennkarriere:

Sascha wuchs in unmittelbarer Nähe der berühmtesten Rennstrecke der Welt auf, der Nürburgring Nodschleife.

Rennspiele haben Sascha schon immer fasziniert und so musste auch schon der gute alte C64 mit Pitstop als "Rennsimulator" herhalten.

Danach standen Grand Prix 2, Colin McRae (PS1) und die "echten" Simulationen wie Grand Prix Legends auf dem Programm. Sascha hat seine Online-Karriere 1999 mit GPL gestartet.

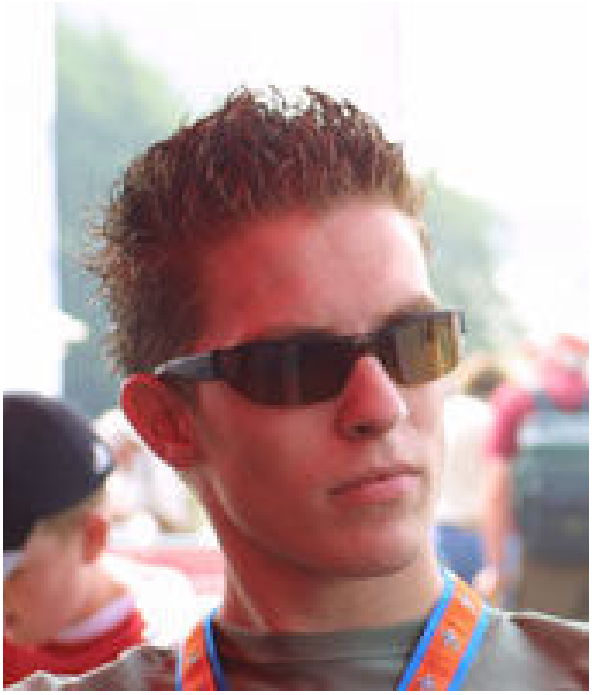
Zu GPL-Zeiten hat Sascha einige Events in deutschen Top-Ligen gewonnen und beendete wichtige Rennen ein ums andere Mal auf dem Podium. Nach GPL stand GTR auf dem Programm, wurde aber von GT Legends abgelöst.

Saschas Top-Favorit unter den Rennsimulationen ist Richard Burns Rally, als Spezialist für Rally Games auch nicht weiter verwunderlich. Zurzeit fährt Sascha den 1979er Mod für rFactor.

Sascha sieht in diesem rFactor-Mod den würdigen Nachfolger für Grand Prix Legends.

Racing Hardware:
- VPP Steering Wheel Professional
- VPP Pedalset Professional
- Bondi Chassis

Tim Stelten. Am 01.08.1986 geboren und wohnhaft in Sittard in den Niederlanden.



Seine Story:

Grand Prix 2 war Tims erstes Racing Game. Auch für Tim wurde die Computer-Raserei 1998 mit Grand Prix Legends zum ernsthaften Hobby, bzw. Sport. Tim fuhr Grand Prix Legends zunächst 3 Jahre offline, ab 2001 dann online. Nils Ruwisch von der Grand Prix Legends Editors Association (GPLEA) machte Tim mit der Online Racing Szene bekannt. 2002 fand Tim zu Race Sim Central, dem weltweit größten Online Racing Forum, das seitdem sein zweites Zuhause war. Von da ab war Tim fasziniert von der Online Racing Community. So dauerte es auch nicht lange, bis Tim aktiver Teil dieser Community wurde und viele Jahre die Geschicke von RSC als einer der verantwortlichen Administratoren leitete. Obwohl diese Arbeit einen mehr als guten Teil seiner Zeit in Anspruch nahm, hat Tim natürlich die Rennspiel-Entwicklung der letzten Jahre verfolgt und auch immer wieder Zeit gefunden, die eine oder andere schnelle Runde zu drehen. Obwohl Grand Prix Legends Tims favorisierte Sim für viele Jahre war, wurden Simulationen wie Live For Speed, Nascar 2002, Nascar 2003 Season & Mods, GTR, GT Legends, GTR2, rFactor und nKpro nicht unbeachtet gelassen. Tim wurde schnell klar, dass er kein Top-Fahrer werden kann, weil im schlicht die Zeit fehlte, ein ordentliches und kontinuierliches Training aufzuziehen. Deshalb hat Tim schon frühzeitig seine Arbeit und Zeit in den Dienst der Community gestellt. Neben der Administration von RSC, standen noch Aufgaben bei Driver's Emporium an, wie z.B. das Management des dE-Racing Teams. Nach dem Verkauf von Driver's Emporium an iRacing.com Motorsports Simulations, gründete Tim RSC Motorsports, ein Team mit absoluten Top-Fahrern, ähnlich wie bei dE zuvor.
Das dE-Team wurde im Laufe des Jahres 2006 aufgelöst. 2006 bekam Tim das Angebot von Virtual Performance Parts, die Position des Global Alliances Managers zu übernehmen. Neben diesen Aufgaben wurde er noch mit dem Management des gerade gegründeten VPP Werksteams betraut. Kurz nach der Übernahme seiner Tätigkeiten bei VPP, hat Tim sich entschlossen, die Administration und Organisation bei RSC an den Nagel zu hängen und sich voll und ganz seinen Aufgaben bei VPP (und seinem Studium) zu widmen.

Racing Hardware:
- VPP Racing Rack Professional
- VPP Steering Wheel Professional
- VPP Pedalset Hyperreal 3

Last but not least: **Ralph Weiland**. Wohnhaft in Bendorf. Seine Position im Team: Werksfahrer.

Seine Renngeschichte:

Seit dem Besuch des deutschen Formel 1 Grand Prix 1967 ist Ralph ein totaler Motorsport-Freak. Als Grand Prix Legends in den Regalen der Softwarehändler auftauchte, war es also nur logisch, dass sich Ralph auf diese Sim stürzte. Somit stellt auch für Ralph das Jahr 1998 den Beginn seiner Online-Karriere dar.

Als absoluter Nordschleifen-Fan hat Ralph in den ersten sechs Monaten nicht eine einzige andere Strecke befahren. Mehrere Stunden täglichen Trainings in der virtuellen grünen Hölle resultierten dann auch fast zwangsläufig in einer Top- Ten-Platzierung in der Weltrangliste zu dieser Zeit. Dirk Wagner, damaliger Organisator des World Ranking, hat dann auch Ralph zu seinen ersten Online Races geführt. 1999 wurde Ralph in die Championsleague 99 eingeladen. Diese Liga war für die weltweit besten Fahrer reserviert. Leute wie Greger Huttu, Wolfgang Woeger und andere wohlbekannte Größen haben sich dort spektakuläre Rennen geliefert. Schon in der nächsten Saison, der Championsleague 2000, konnte Ralph einen sensationellen 3. Podiumsplatz auf der Nordschleife feiern, direkt hinter Huttu und Burkhardt. 2002 wechselte Ralph von Grand Prix Legends zu den NASCAR Simulationen (2002, später 2003 Season) und gewann 2003 sowohl die Fahrermeisterschaft als auch die Team Meisterschaft in der damaligen deutschen Top-Liga GRRL. Zurzeit fährt Ralph ISI-basierte Simulationen wie GTR(2)/GT Legends und rFactor (F1 1979 mod).

Racing Hardware:
VPP Racing Rack Professional
VPP Steering Wheel Professional
VPP Pedalset Hyperreal 3

Virtual Performance Parts

Quality made in Germany

02/2006
PC Games Hardware
TESTS = TIPPS = TUNING
DAS HARDWARE-MAGAZIN FÜR PC-SPIELER
VPP Pedalset Professional 3
Top-Produkt

AWARD
12/2005
PC POWER PLAY
FÜR PRÄZISION
VPP PEDALSET PROFESSIONAL 3

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

Sternfahrt nach Moosburg

Admin – Treffen des Virtual Racing e.V. 2006

Es ist kalt. Es hat schon geschneit. Es wird früh dunkel. Es wird spät hell. Treffen diese vier *ES* zusammen, dann ist es Zeit für die große Zusammenkunft. Der Don rief, und 35 Admins hörten seinen diktatorischen Ruf. Ob aus Berlin oder dem Norden der Republik. Ob aus Österreich oder der Mitte Deutschlands. Folgsam strebten sie gen Süden.

Jochen Frömel und Rainer ‚Don' Merkel hatten ein feines Programm auf die Beine gestellt. Doch dazu später mehr. Eintreffen und einchecken im Hotel waren eins. Wir, Jörg Kormany, Jan Frischkorn und meine Wenigkeit betraten den Raum, und lernten schnell die Gesichter zu den Namen kennen. Eines vorweg, wenn André Keidel, Klaus Wember oder Joe Kopp den Raum betreten, wird es verdammt dunkel in der Stube. Bier-, Liga-, Kennenlern- und Benzingespräche gingen bis in die frühen Morgenstunden. Nach Discothekenbesuch, nachfassen an der Tankstelle und genauestes inspizieren der örtlichen Beleuchtungen fand auch der unermüdlichste den Weg in die Waagerechte.

Die NASCAR - Adminschaft

Das Samstagsfrühstück war getilgt, und es ging mit den Ligen im Einzelnen weiter. Pro und Kontra, verschiedene Versionen wurden ausdiskutiert, und man kam auf einen gemeinsamen Nenner.

Jeder Admin wird seine Version vorstellen. Punkt 12:37 Uhr fand der Transfer in den großen Raum der Moosburger Kegelhalle statt.

Martin Ebner präsentiert seine Merchandising Produkte

Hitzige Debatten folgten bei der anschließenden Diskussionsrunde. Conferencier Rainer führte durch das bunte Programm. Für und wider Serverauslastung.

Pro und Contra, ISI versus LFS oder Papyrus Code waren an sich schier unerschöpfliches Thema.

Vorgestellt wurde auch Martin Ebner. Seine Firma will das Merchandising übernehmen, und hat einige Produkte schon vorgestellt. Sobald Fakten in dieser Angelegenheit feststehen, wird der RS die Produkte vorstellen.

Werner Reichert zog kurz Resümee über seine Serverfarm, die er noch im Einzelnen darstellen wird. Momentane Probleme gibt es bei den Zugangsberechtigungen und der Zeitaufteilung. Jeder kann nicht zufrieden gestellt werden, aber man gibt sein Bestes.

Wie viele Sims verkraften, wollen wir. Nehmen wir jede neue Simulation auf, dann muss eine alte zwangsläufig die Segel streichen. Die Segel reffen müssen GPL und Live for Speed.

Fahren muss das rasende Volk, nur so ist eine SIM zu retten. Wenn ein Grid zu klein ausfällt, wird er, so hart es auch ist, gestrichen.

Dann gehen die Garagentore für immer zu. Es liegt also an jedem Simmer selbst, seine SIM am Leben zu halten.

Jetzt war die Reihe an den Bereichsleitern der einzelnen Ligen.

NASCAR: Patrick Marx

Natürlich ließen auch die Nascaradmins beim Admintreffen die Köpfe rauchen, um für das nächste Jahr ein tolles Programm auf die Beine zu stellen. Das erste Ergebnis der Sitzung war, dass Klaus Jonke 2007 Bereichsleiter des Nascarbereichs in der VR wird. Conrad Wegener wird sein Vertreter.

Die LFS Betreuer

Die **Deutsche Online Meisterschaft** wird nächstes Jahr wie immer Donnerstags stattfinden, aber nur noch mit einem Grid fahren. Da die voraussichtliche Anmeldezahl aber knapp über 40 liegt wird ein **Pre- Qualy** eingeführt, in dem ausgefahren wird, wer das DOM- Rennen bestreiten darf.

Dabei wird es eine bestimmte Anzahl an so genannten Wildcards geben (Fahrer, die aufgrund ihrer Platzierung in der Gesamtwertung fix qualifiziert sind). Die noch verbleibende Anzahl an Plätzen auf dem DOM- Server wird auf einem anderen Server in einem Qualifying ausgefahren.

Die Saison wird nur noch 32 Rennen beinhalten, dafür werden aber 4 Sonderevents stattfinden und es wird eine bestimmte Anzahl Ausweichtermine eingeplant um eventuell ausgefallene Rennen nachholen zu können.

an Provisionals geben, das heißt, dass ein Fahrer für ein gefehltes Rennen voraussichtlich 70 Punkte bekommen wird.

Wettereinstellungen, Autos und Strecken bleiben gleich wie in diesem Jahr. In den letzten 10 Runden eines Rennens wird 2007 Race Back To The Line gestattet sein, damit die Plätze am Ende ausgefahren werden können.

Außerdem müssen diejenigen, die um die Rookie Of The Year – Wertung mitfahren Rookiestripes auf dem Auto haben. Pit In wird 2007 wieder für jede Strecke auf der Backstraight vorgeschrieben sein. Um das Reko- Personal wieder übersichtlicher zu machen wird es Reko geben. Gegen das Urteil dieser Rennkommission kann binnen 24 Stunden Protest eingelegt werden. Und auch an weiteren kleineren Regeländerungen wird zum Teil noch gefeilt.

Auch den **Open Cup** wird es 2007 wieder geben. Er wird weiterhin dienstags im 14-Tage-Rhythmus stattfinden. Die Saison wird 20 Rennen haben. Jeder Fahrer wird 2 Provisionals zur Verfügung haben. Auch hier wird es 2007 wie in der DOM fixe Ersatztermine für eventuell ausgefallene Rennen geben.

Außer dem Montag- und Mittwochtraining, die auch 2007 genauso wie diese Saison stattfinden werden, wird auch sonntags ein Training angeboten. Dieses Training wird für die Strecke des nächsten Open- Events stattfinden, da diese nicht immer analog zu der der DOM sind.

Dies war ein Einblick in die Entscheidungen, die für die Saison 2007 im Nascarbereich getroffen wurden. Doch nun gilt es erst einmal die aktuelle Saison noch erfolgreich zu Ende zu bringen.

Denn hier steht bald DAS Highlight der aktuellen Saison an: Das Saisonfinale der Deutschen Online Meisterschaft 2006, das live von SRN.tv ins Internet übertragen wird.

GTL Legenden

Live for Speed:

Dominic Fingerhut

Nach langer Sitzung der LFS-Admins Wurm, Rech, May, Moldenhauer und Fingerhut nun das Ergebnis dieses Treffens:

GTR Admins

Im Großen und Ganzen wird sich nicht viel im Bereich LFS ändern. Die drei Meisterschaften VR-LFS Masters, Langstreckenpokal und Rookie- Cup bleiben den Fahrern erhalten, inhaltlich wird es bei den Cups wenige bis gar keine Neuerungen geben. Die aktuellen Konzepte der Cups haben sich bewährt und warum sollte man diese dann ändern?

Die Masters bildet auch weiterhin die Königsklasse im LFS Bereich. Wie auch in diesem Jahr wird es dabei zwei halbjährige Meisterschaften mit je 10 Rennen geben.

Die einzelnen Events werden dabei wie gewohnt mit verschiedenen Strecken- / Fahrzeugkombinationen gefahren. Die Rennen werden mittwochs stattfinden.

Die einen hassen es, die anderen lieben es: Das One- Lap Qualifying bleibt bestehen, genauso wie die Aufteilung in 20 Minuten Sprint und 45 Minuten Hauptrennen. Die Anmeldung für die kommende Saison wird wie gehabt ablaufen. Je häufiger man in der vorangegangenen Saison teilgenommen hat, desto höher die Chancen auf einen Startplatz in der neuen Saison.

Für Neulinge gilt: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Alle Fahrer, die dann keinen Startplatz bekommen haben, landen auf der Warteliste in der Reihenfolge der Anmeldung. Erfahrungsgemäß werden aber sehr schnell Startplätze im Grid für Nachrücker frei. Die Daten für die Masters Saison 6 werden zusammen mit dem Start der Anmeldung ca. einen Monat vor dem ersten Rennen bekannt gegeben.

Die größten Änderungen sind wohl beim Langstreckenpokal. Geplant sind 2 halbjährige Meisterschaften. Der Sonntag bleibt als Renntag bestehen. Genauso wenig ändert sich an der Dauer der Rennen. Der 15-minütigen Qualifikation folgt das zweistündige Rennen. Genauso wie in der Masters werden die Fahrer auch im Langstreckenpokal bei jedem Event mit einer anderen Strecken- / Fahrzeugkombination konfrontiert.

Neu ist dabei die Auswahl der Fahrzeuge: Im Gegensatz zur Masters wird diese nicht jedem frei sein. Ziel ist es, jedes Fahrzeug aus derselben Klasse gleich häufig auf der Strecke zu haben. Bis spätestens eine Woche vor dem Rennen muss jeder Teilnehmer seinen persönlichen Favoriten für dieses Event festlegen. Dabei darf sich der in der Meisterschaft am schlechtesten platzierte Fahrer zuerst seinen Wagen aussuchen, gefolgt vom zweitschlechtesten Fahrer bis hin zum Meisterschafts-Führenden. Ist ein Fahrzeugtyp einer Klasse bereits vergriffen, muss ein anderes (möglicherweise langsameres) Fahrzeug gewählt werden.

Auf diese Weise entsteht eine Art Chancengleichheit, weil die langsameren Fahrer die schnelleren Auto bekommen, während die schnellen und besser platzierten Fahrer auf die langsameren Fahrzeuge zurückgreifen müssen. Ein sehr interessantes Konzept, was sich hoffentlich im nächsten Jahr bewähren wird.

Im Rookie- Cup werden sich auch im nächsten Jahr die Neulinge und Lizenzanwärter tummeln.

Vor der ersten kompletten Saison: rFactor

Wie auch in der Masters gibt es hier keinerlei Neuerungen. Die Rennen finden auch weiterhin dienstags statt, und zwar in der Woche, in der kein Masters Rennen ansteht. Einer halbstündigen Qualifikation folgt ein ca. 45-minütiges Rennen. Die Anmeldung erfolgt vor jedem Rennen über den Trophy Manager. Zusätzlich zu den drei Cups sind auch wieder einige Sonderevents geplant. 2007 sollen dabei deutlich mehr Events veranstaltet werden, als noch in diesem Jahr.

Von Langstreckenrennen über Hot- Lap- Contest bis zum Wreckevent wird da alles bei sein. Die nächsten Events folgen noch in diesem

Jahr. Genaueres dazu wird dann in den kommenden Rückspiegel-Ausgaben, auf dem Portal oder im Forum bekannt gegeben.

GTL: Axel Dorner, Alex Link

Die "CLASSIC MASTERS"

Bewährtes sollte man nicht ändern. Deswegen wird die erfolgreiche Rennserie "Classic Masters" im Großen und Ganzen wie bisher fortgeführt. Lediglich die Anzahl der Rennen wird von 11 auf 9 reduziert, um etwas Luft im Kalender zu haben und das "Race of Champions" noch austragen zu können.

In Zukunft werden in jeder Fahrzeugklasse 3 Rennen stattfinden. Da wir in den letzten beiden Saisons alle Originalstrecken gefahren sind, wird die Kommende nur Addon Strecken beinhalten.

Die "CLASSIC ENDURANCE"

Diese neu ins Leben gerufene Serie wird den Gegenpol zur Kurzstreckenmeisterschaft der "Classic Masters" bilden. Hier können gestandene Männer und Frauen mit Sitzfleisch ihr Können unter Beweis stellen. Es werden Langstreckenklassiker wie z.B. Spa, Road America und die Nordschleife gefahren. Da ein Onlinefahrerwechsel bei GTL nicht möglich ist, wird der Teamgedanke in anderer Form in diese Serie mit einfließen.

Jetzt zu den Fakten der neuen Rennserie: Die Teams. Die "Classic Endurance" ist in erster Linie eine Teammeisterschaft. Ob es eine Einzelfahrerwertung geben wird ist noch offen, sie wird aber in jedem Falle zweitrangig sein.

Ein Team besteht aus 3 Fahrern, die verbindlich und namentlich zu Beginn der Saison angemeldet werden müssen. Es wird eine sehr offene Ersatzfahrerregelung geben. Jedes Team benennt einen Teamchef, der Ansprechpartner für die Ligaleitung ist. Die Rennen. Es werden in jedem Rennen alle 3 Klassen (TC65, GTC65, GTC76) a 9 Fahrzeuge an den Start gehen. Ein Grid besteht somit aus 27 Fahrern. Jedes Team geht mit 3 Fahrzeugen an den Start; aus jeder Klasse eines.

Die Auswertung erfolgt pro Team indem die Ergebnisse der Einzelfahrer addiert werden. Die Renndauer wird zwischen 150-180 Minuten betragen. Die Rennen werden samstags im Laufe des Nachmittags stattfinden, es werden bis Pottenstein wahrscheinlich 4 Rennen gefahren.

Sollte die Serie ein Erfolg werden, so kann nach Absprache mit den Fahrern die Saison auch verlängert werden.

Das Creditsystem. Wie in der "Classic Masters" so soll auch in der "Classic Endurance" das Creditsystem zum Einsatz kommen. In diesem Fall wird jedem Team ein Betrag von 20 Credits zur Verfügung gestellt.

Allerdings muss mit diesem Guthaben schon vor dem ersten Rennen der Fahrzeugpark für die gesamte Saison eingekauft werden. Das heißt aus jeder Klasse wird ein Fahrzeug gekauft, das in allen kommenden Rennen eingesetzt wird. Welches Teammitglied welches Auto bewegt bleibt den Teams vorbehalten und kann an jedem Renntag anders aussehen. Hitzige teaminterne Diskussionen über die richtige Strategie sind hier auf jeden Fall vorprogrammiert.

Abschließend hoffen wir natürlich, dass dieses Konzept einer Langstreckenserie auf große Resonanz stoßen wird und wir spannende, faire Rennen erleben können.

Unsere Trainingstage werden nach wie vor der Dienstag sowie der rennfreie Donnerstag sein. Auch Fahrer die nicht in der Liga beteiligt sind oder die VR gerade erst kennen gelernt haben, sind herzlich eingeladen auf die Server zu kommen und mitzufahren.

Des Weiteren werden auch im Jahr 2007 wieder Trophies stattfinden, die auch für Nichtbeitragszahler offen sind.

GTR: Joe Kopp

E(J)S: Wird in dieser Form in der Saison 2007 nicht mehr angeboten. Eine Langstreckenserie ist allerdings in Planung. M3-Cup: Dieser Cup findet 14-tägig am Sonntag statt und wird aus 4 Grids bestehen. Die Rennlänge der einzelnen Grids wird

variieren. Das erste Grid fährt die längste Distanz. Die Wertung erfolgt gridübergreifend mit einem Auf- und Abstiegssystem. Darüber hinaus werden Platzierungsgewichte verteilt. Im Jahr 2007 wird es 2 Saisons geben – eine pro Halbjahr. Fahrer aus dem PC und der ES bekommen eine Wildcard, sofern sie an 80% aller Rennen der jeweiligen Serie teilgenommen haben.

Fahrer ohne Wildcard müssen in das Shootout, um sich einen Startplatz zu sichern. Datenbank: Aus den bisherigen Insellösungen der verschiedenen Bereiche soll ein einheitliches Datenbanksystem geschaffen werden.

Dazu hat sich die Gruppe der Datenbänkler zu einer neuen Arbeitsgemeinschaft formiert um diese Aufgabe in 2007 gemeinsam zu bewältigen. Das Ziel ist es den administrativen Aufwand sowie den Programmieraufwand zu minimieren und besser auf die einzelnen Helfer zu verteilen, um so die Qualität und Verfügbarkeit der Datenbanken zu erhöhen.

Momentan laufen noch Gespräche mit einigen VRlern, als neues Teammitglied ist bereits Stefan Fischer hinzu gestoßen der seine tatkräftige Unterstützung angekündigt hat.

Der Porsche Cup wird unverändert in die dritte Saison gehen.

rFactor: Dirk Wessendorf

12 Stunden Teamgeist

Teamgeist wie ihn unsere Nationalmannschaft während der Fußball- WM 2006 gezeigt hat, könnt Ihr auch 2007 bei uns im Virtual Racing e.V. nachleben.

Einmal im Quartal bieten wir ein gesponsertes Langstrecken-Event über eine Rennzeit von 12 Stunden an. Jedes Team wird mit zwei Fahrern starten und es gilt eine perfekte Strategie zu finden, um Fahrer und Wagen sicher ins Ziel zu bringen. Gegner sind dabei nicht nur die Distanz, die anderen Teams oder so legendäre Strecken wie Le Mans oder Daytona, sondern auch die einbrechende Dunkelheit wird Euch arg zusetzen.

Wenn Ihr all das mit Euren Teamkameraden übersteht, werden der Lohn ein unvergessener Sonnenaufgang und tolle Sachpreise sein. Habt Ihr den Teamgeist, ein großes Ausdauervermögen und stellt Euch auch solchen Herausforderungen?

Wollt Ihr die Gewissheit zu den besten und konsequentesten virtuellen Rennfahrern Deutschlands zu zählen? Dann sehen wir uns 2007! Weitere Informationen und Termine werden über den Rückspiegel und das Portal bekannt gegeben. Legenden der Formel 1. Begebt Euch per Zeitreise in die Vergangenheit, und stellt Euch vor Ihr fahrt im ersten Turbo angetrieben Formel 1 der Geschichte.

Neben Euch beim Sprint zu Turn 1 ein knallroter Ferrari in dem Gilles Villeneuve sitzt. Dann wisst Ihr dass ihr im Jahr 1979 gelandet seit. Genau diese spektakuläre Saison werden wir 2007 in voller Rennlänge bei uns im Virtual Racing e.V. anbieten. Habt Ihr den Mut diese tickenden Zeitbomben am Limit über noch unangetastete Rennstrecken ohne Bremsschikanen zu balancieren?

Ihr seid auf der Suche nach einem fairen Kampf Mann gegen Mann ohne technische Hilfe? Dann haltet unser Portal und den Rückspiegel im Auge, dort werden demnächst weitere Details bekannt gegeben.

**** VR Supercars 2007 ****

Das rFactor Adminteam präsentiert euch die VR Supercars 2007. Es handelt sich hier um eine australische Tourenwagenserie mit V8 Boliden. In den Autos sind 5l Maschinen verbaut, die bis zu 650PS Leistung auf den Asphalt bringen bei ca.1400kg und damit eine Höchstgeschwindigkeit von über 300km/h erreichen. Wir werden die Serie so wirklichkeitsnah wie möglich gestalten: Es wird der Original Kalender 2007 gefahren. Das Originale Punktesystem wird verwendet.

Und selbstverständlich werden nur die Original Tourenwagen an den Start gehen. Der Renntag wird Montagabend sein und die Veranstaltung fängt um 19.45 Uhr an und endet gegen 22:50 Uhr.

Wir werden 2 Rennen fahren. Das erste Rennen wird ein Sprint sein über 30 Minuten. Vor dem Start des zweiten Rennens, des Hauptrennens, welches über 1 Stunde geht wird es ein kurzes WarmUp geben. Im Hauptrennen werden die ersten 10 Plätze des Zieleinlaufs im Sprint in umgekehrter Reihenfolge starten.

Die legendäre Strecke von Bathurst wird eine Besonderheit im Kalender darstellen, hier wird es 2 Stunden Renndauer geben ohne einen Sprint. Wir freuen uns auf Deine Anmeldung, wenn es wieder heißt "Gentlemen, start your engines...."

Jürgen Nobbers: Rückspiegel

Nun kam die Frage an mich, was mir als Stellvertreter des Rückspiegels fehlt, oder was ich brauche. Abgeschmettert wurden meine Gehaltswünsche. 80.000 Euro im Jahr seien genug, meinte den Don. Ja, was brauch der RS. Mitarbeit, und Mitarbeiter. Ohne die ist kein RS möglich.

An dieser Stelle noch mal mein persönlicher Dank an meine langjährigen Weggefährten, die unermüdlich Replays gesichtet, Daten gewälzt und das Forum durchstöbert haben, um die Reportagen zu schreiben.

Ebenso ein Dank an meinen Vorgänger Detlev Rüller, der gebetsmühlenartig so lange nachgebessert hat, bis der RS die Qualität hat, die er heute besitzt.

Nicht vergessen, wir sind die reinsten Amateure. Einen Satz hatte er mir mal gesagt, auf meinen Einwand hin, viele würden sich nicht trauen zu schreiben. „Wer reden kann, kann auch schreiben.“ Und das trifft den Nagel auf den Kopf. Wenn ich mir vorstelle, wie lang manche Berichte dann werden würden. Wir bekämen in jedem Monat eine 100 Seiten dicke Ausgabe. Also, wer im Forum ausgiebig postet, der melde sich ruhig einmal bei mir.

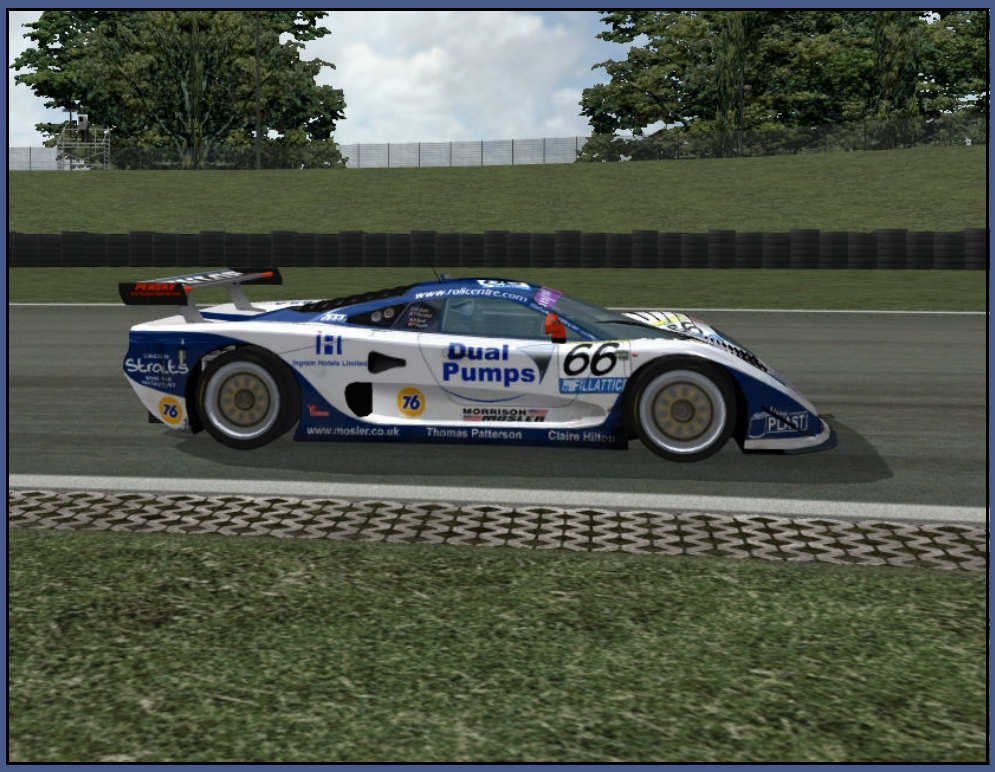
Es muss ja nicht immer eine mehrseitige Berichterstattung werden. Eine Seite reicht voll und ganz. Zwei Rennen zusammenfassen, zwei Bilder dazu, eine fette Headline, fertig ist die Berichterstattung. Der Rückspiegel lebt von der Unterstützung jedes einzelnen. Danke. Über die Liga- spezifischen Details werden wir detailliert berichten. Der Tag hätte 36 Stunden haben müssen, um alle Meinungen auszudiskutieren. So viel Palaver macht hungrig. Es gab lecker Abendessen.

Dermaßen gestärkt, ging es nach Landshut. Rainer und Jochen haben extra für die VR ein Sonderevent arrangiert. Für jeden Musikgeschmack war etwas dabei, bei der „Nacht der blauen Wunder" am Samstag, dem 4. November, in Landshut. Los ging die rauschende Musiknacht in den Lokalen der Innenstadt um 21 Uhr. Die Konzerte der Bands begannen immer zur vollen Stunde und dauerten rund 30 Minuten. Dann folgte jeweils eine Pause von einer halben Stunde, die es den Besuchern ermöglichen sollte, das Lokal zu wechseln, um möglichst viele der Acts live erleben zu können. In Landshut angekommen trennten sich dann auch die Wege. Wickys Pub war unser Ziel. Hardrock stand auf dem Programm. Die Band WASTELAND hatte dort ihren auftritt. 10 Minuten vor der vollen Stunde hatten wir das Pub gefunden, was schon ein kleines blaues Wunder an sich war. Wasteland produziert nach eigener Aussage Krach mit Stil und unheimlich viel Groove. Und das mit Vollgas. Ballroom Blitz von Sweet aus dem Jahr 1973. Mit viel Groove und Tempo gespielt. Es folgten Songs von AC/DC über Free, den Stones, Steppenwolf und mehr. Zwei Nummern und in Wickys Pub boxte der Papst im Kettenhemd.

Die VR war mittendrin, und nicht nur dabei. Egal ob Power- oder Southern Rock, einfach guter stampfender Powerrock. Es wurden Stimmen laut, die vehement fordern die Truppe für Pottenstone anzuheuern. Meine Stimme gebe ich hiermit ab.

Gegen 1:00 Uhr zog der erste Truppe dann wieder gen Moosburg, während die Nachtschwärmer einfach das Loch nicht fanden, was der Maurer im Haus gelassen hat. Die Sternfahrt gen Moosburg fand dann Sonntagmorgen ihr Ende. Koffer packen, frühstücken, Hände schütteln und auf den Heimweg machen. Für mich war es Premiere, und es war einfach außergewöhnlich. Danke an die Organisatoren. *Jürgen Nobbers*

Mosler MT900



Chevrolet V8

5700 cm³
438 PS
1100 kg
290 km/h
6 Gänge
Hinterradantrieb

GTR

Foto: Mark Jungs GTR ES Mosler in Oschersleben

XF GTR

R4

2000 cm³
240 PS
836 kg
245 km/h
6 Gänge
Vorderradantrieb

Live For Speed

Foto: Dominic Fingerhut bei einem Masters Rennen in Kyoto

Renault RS10

Renault V6 Turbo

1500 cm³
530 PS
670 kg
330 km/h
5 Gänge
Hinterradantrieb

rFactor F1 1979 Mod

Foto: Ralph Weiland beim Event in Kyalami

Ferrari 550

Ferrari V12

6000 cm³
630 PS
1100 kg
330 km/h
6 Gänge
Hinterradantrieb

GTR

Foto: Phillip Hildebrandts 550 der GTR ES in Magny Cours

Nachruf

Am 9. August 2006 verstarb unser langjähriges Mitglied Rainer Wimbürger.

Rainer, der vielen auch unter seinem Nickname „ Badenser" bekannt ist, etablierte sich in der EOLC und der GGPLC als die Technik so langsam volle Grids, stabile Verbindungen und spannende Rennen ermöglichte.

Rainer war somit ein Simracer der 2. Stunde. Eigentlich gehörte Rainer mit zu den Gründungsmitgliedern der VR.

Er nahm schon an den ersten Treffen in Pottenstein teil. Motiviert steuerte er damals Ideen und Gedanken zu den neuen Konzepten bei, die heute die Basis der VR bilden.

Natürlich spielte neben dem virtuellen- auch das reale Renngeschehen eine wichtige Rolle in seinem Leben.

Er war nicht nur Fan, sondern auch absoluter Fachmann wenn es um Stefan Beloff ging.

Sein besonderes Interesse galt dem historischen Rennsport.

Somit war es ein Leichtes Ihn auf vielen Veranstaltungen dieser Art anzutreffen.

Mit seiner freundlichen, offenen und ehrlichen Art suchte er dort den persönlichen Kontakt zu den Mitgliedern unsere Community.

Für viele war „Badenser" deshalb nicht nur ein Nick hinter dem sich eine Person versteckte, sondern er war eine Persönlichkeit mit der man sich gerne traf und den man zu entsprechenden Events persönlich einlud.

Obwohl Rainer bei vielen Rennen der EOLC und des GPLLP´s in der GPL Szene als Stammgast geschätzt und bekannt war, konnte er sich lange Zeit nicht für die regelmäßige Teilnahme in festen Grids entscheiden.

Nach langen Überredungsversuchen startete er dann am 14.01.2001 erstmalig in der GGPLC.

Als Stammfahrer für Cooper und Ferrari nahm er dann in den folgenden Jahren im JSC teil.

Mit seiner fairen und beherrschten Fahrweise war er in der kompletten GGPLC beliebt und prägte das Bild des Gentlemanracers.

Er startete offiziell bei 34 Rennen und erreichte damit drei Pole Positions, einmal die fastest Lap und einen zweiten Platz.

In den letzten Jahren zog er sich jedoch Schritt für Schritt aus dem aktiven Rennsport zurück. Er verfolgte aber weiterhin aktiv die Community und half gerne mit Beiträgen in den entsprechenden Foren.

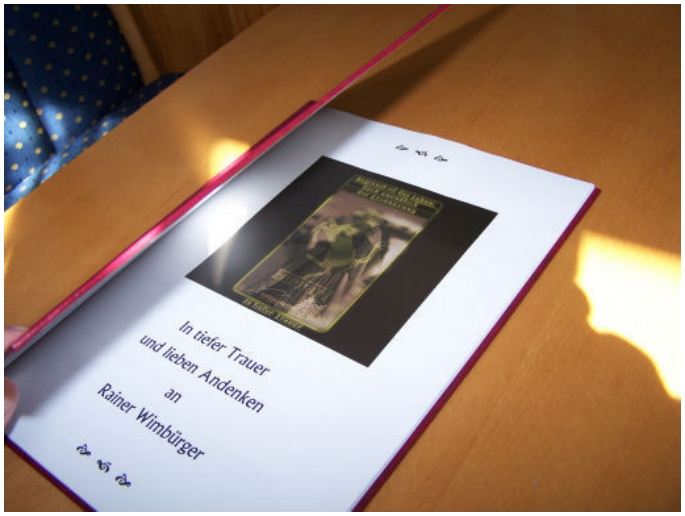
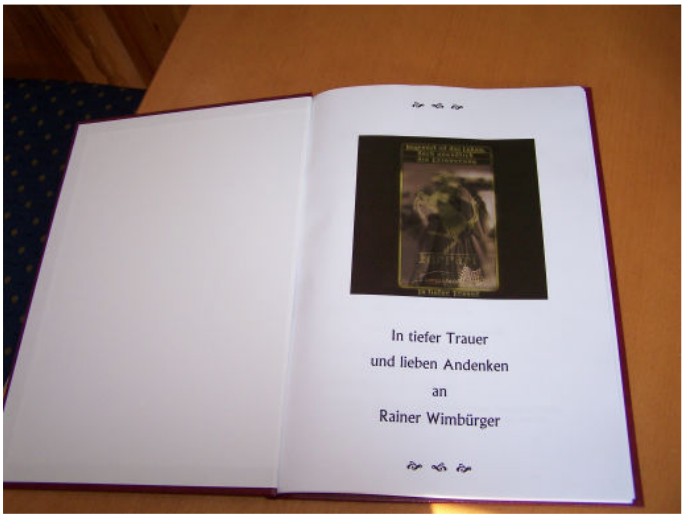
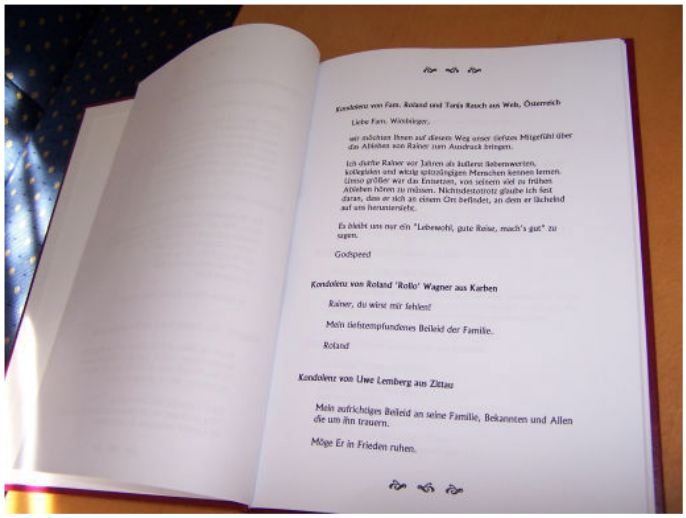
Obwohl er seit langem krank war, wussten die wenigsten von seinen gesundheitlichen Problemen.

Sein Tot kam deshalb für die Meisten von uns plötzlich und unerwartet.

Rainer wurde 49 Jahre alt.

Die gesamte VR trauert um einen der wärmsten und fairsten Menschen unserer Community.

Ich möchte mich im Namen des Virtual-Racing e.V. bei allen bedanken die mit ihrem Eintrag in das Kondolenzbuch und mit ihrer Spende für die Hinterbliebenen gezeigt haben das wir eine Gemeinschaft sind die weit über das normal übliche hinausgeht.

Sabine, die Lebensgefährtin von Rainer, hat mir inzwischen einen Brief geschrieben in dem sie sich vielmals für diese Unterstützung bedankt. Wenn der Anlass auch ein sehr trauriger ist, aber in diesem Moment bin ich sehr stolz Vorstand dieser Community zu sein.

Rainer Merkel