

# RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 79 / 02. Mai 2007



## **Grand Prix Legends:**

**Fun Cup, GPLLC und die Trophy**

## **NASCAR:**

**DOM und GNOS**

**Live for Speed: Masters Läufe 6 und 7**

**VRTTC : Vierter Lauf aus Curitiba**

**rFactor: V8 Supercars**

**GPS Oulton Park**

**Teams im Fokus:**

**Team -DTMR + SAMU-Rice**

## Aus dem Inhalt

- Seite 02: Impressum + Inhalt  
Seite 03: GPL - Fun Cup  
Seite 06: Vitamin C im Fun Cup  
Seite 07: GPLLP aus Monza  
Seite 10: GPLLP vom Ring  
Seite 12: GPLLC aus Monza  
Seite 16: GPLLC vom Ring  
Seite 20: NASCAR - DOM  
Seite 24: NASCAR - GNOS  
Seite 28: NASCAR - ICS  
Seite 29: EPISODE I - II  
Seite 31: PREQUALI PRO/Contra  
Seite 33: LFS Masters Lauf 6  
Seite 36: LFS Masters Lauf 7  
Seite 39: GPS Oulton Park  
Seite 42: VR - Supercars  
Seite 44: VRTTC in Curitiba  
Seite 47: Team DTMR  
Seite 49: Team Samo Rice  
Seite 51: Ssieger im April

### 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)  
Conrad Wegener (stellvertretend)

### Produktion

Gestaltung & Entwurf:  
agentur smile

### Inhalt:

Jürgen Nobbers

## Sponsoren der VR



Zweifarbige, wasserdichte und atmungsaktive Damenjacke. Verschweißte Nähte. Abnehmbare Kapuze. Zwei Seitentaschen mit Reißverschluss und zwei Innentaschen. Eine Brusttasche mit extra Handy-Fach und eine kleine Tasche am linken Ärmel für Kleingeld etc. Verstärkte Ärmel und Kordelzug am Bund. Reflektorstreifen und Belüftungsöffnung am Rücken. Ein Reißverschluss mit Futter ermöglicht Stick und Druck. Qualität: 180g/m<sup>2</sup>, 100% Nylon Tactel mit einer Wassersäule von 3000 mm. Atmungsaktivität von 4000 MVP. Futter aus Polyester Trikot, 100% Nylon Taft und Netz.



Heavy Brushed 6-panel-Cap mit Flaggeneinstickung und verstärktem Stirnteil. Metallclip und Öse in Farbe Silber. • 100% Baumwolle DE Ein Emblem nach Wahl im Preis enthalten.

Virtual Racing Schriftzug, 6cm breit,

### **VIRTUAL-RACING e.V.**

einfarbig

Original Virtual Racing Logo, 10cm breit, mehrfarbig

### **HESKO**

Polo mit Kontraststreifen an Kragen und Arm Bündchen und farbig unterlegter Knopfleiste. Nackenband, Seitenschlitze und Ersatzknopf. Gewebtes Flaglabel in der Seitennaht.

- Piqué aus 100% gekämmter Baumwolle (grau-mel.: 85% BW, 15% PES) • ca. 200 g/qm, 30/1 NE • Sanfor®-Ausrüstung • waschbar: 60°
- UV Standard 801 zertifiziert

### Beiträge/Fotos

Christof Gietzelt  
Marco Saupe  
Conrad Wegener  
Markus Wurm  
Christian Heuer  
Manfred Leitner  
Martin Fass  
David Kirsch  
Sven Münchrath  
Roland Hamela  
Stephan Peters  
Patrick Krakau  
Alex Hummler  
Michael Nepp  
Gil Ritter

### Titelfoto

Marco Saupe

### Ausgabe 79 /2007

nächster Redaktionsschluss:  
03. Juni 2007

### Das Titelbild zeigt:

rFactor Formel 1 Mod

## 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.

# GPL FUN-CUP Event 4 - 2007

## St.Jovite – Neueinsteiger Phil Hagenbauer siegt



**St. Jovite, kleines Städtchen in der französischsprachigen kanadischen Provinz Quebec, liegt eine gute Autostunde nordwestlich von Montreal am Fuße des Mt. Tremblant. Hausberg der Montrealer und beliebtes Quebecer Wintersportgebiet. Wo sich in der kalten Jahreszeit die Wintersportler tummeln, gibt es auf dem 4,2 Kilometer langen Rundkurs am Mt. Tremblant, Motorsport vom Feinsten. Die Rennstrecke wurde 1964 eröffnet und war 1968 und 1970 Austragungsort des Formel 1 Grand Prix von Kanada. Die sowohl für Fahrer als auch für Material sehr anspruchsvolle Strecke wird heute noch mit fast unveränderter Streckenführung in zahlreichen hochkarätigen Motorsportveranstaltungen befahren.**

**Ein idealer Austragungsort somit für den FUN-CUP, zu Ehren der Sieger von 1968, Denny Hulme auf Mc Laren und 1970, Jackie Ickx auf Ferrari 312B.**

13 FUN-CUP-Fahrer sind am Mt. Tremblant mit ihren 67er Formel 1 Boliden erschienen um wieder um Meisterschaftspunkte für den GPL-FUN-CUP zu kämpfen.

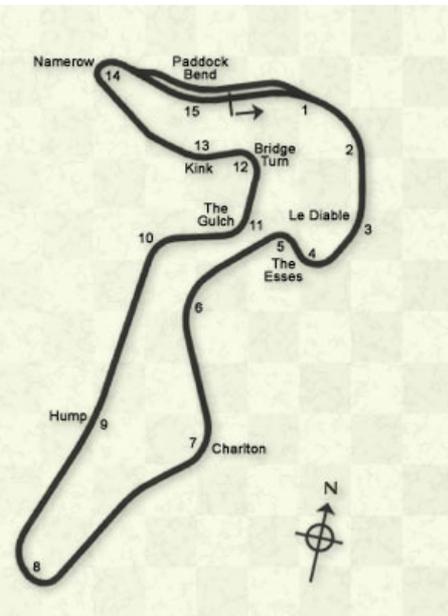
Leider diesmal nicht dabei, Meisterschaftsmittelfavorit Marco Wipperfürth. Dafür hat es Phil Hagenbauer endlich geschafft zu unserer verschworenen Truppe zu stoßen. Phil lieferte ein astreines Debüt ab und konnte seine ersten beiden Rennen im FUN-CUP auf

Ferrari, beide auch mit der schnellsten Rennrunde überlegen gewinnen. Er sicherte sich somit mit Höchstpunktezahl den Tages-sieg im April-Event.

Erfreulicherweise war auch Martin Engel auf Ferrari wieder mit am Start. Er hatte jedoch sehr viel Pech im ersten Lauf und schied bereits in der ersten Runde nach zwei unverschuldeten Zwischenfällen mit Wolfgang Benz und Martin Fass aus. Im zweiten Lauf kämpfte er dann etliche Runden um Platz eins gegen Phil Hagenbauer, der sich letztendlich aber doch als der, an diesem Abend etwas stärkere der beiden Ferrari Fahrer, erwies. Engel erreichte aber immerhin noch einen hervorragenden zweiten Platz im zweiten Lauf. In der Tageswertung reichte es dann auf Grund des Ausfalles in Lauf 1 leider nur zu einem für ihn sicher enttäuschenden achten Platz. Martin wurde schuldlos weit unter seinem Wert geschlagen.

ausgehen, dass Martin diesen rabenschwarzen Abend sehr schnell abhaken wird um beim nächsten Event wieder in gewohnter Stärke anzugreifen und wichtige Meisterschaftspunkte einzufahren.

Wolfgang Benz, ebenfalls einer der zahlreichen Ferrari Fahrer an diesem Abend darf auch zu den Pechvögeln gezählt werden. Wolfgang bewies in seinem ersten Lauf, dass seine Leistung im GPL ständig besser wird. Er konnte auf diesem sehr schwierigen Kurs teilweise schon im Mittelfeld mitfighten. Allein seine Konstanz lässt noch ein klein wenig zu wünschen übrig. Es reichte in Lauf eins zwar „nur“ für Platz neun, aber er konnte im Gegensatz zu den letzten Events, den Abstand zu besseren Plätzen deutlich verringern. Pechvogel deshalb, weil Wolfgang mit Sicherheit im zweiten Lauf noch einen Zahn zulegen hätte können. Er konnte aber auf Grund technischer Probleme zum zweiten



Zweiter Pechvogel des Tages war sicher Martin Fass. Der seinen Cooper zwar ziemlich schnell um den Kurs prügelte, aber dabei viel zu viele Fehler machte, nie einen Rhythmus fand und letztendlich zweimal nicht beenden konnte. Er lag am Ende des Abends leider punktlos am allerletzten, vierzehnten Platz. Man kann aber davon

Lauf nicht mehr antreten. Mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit hätte für ihn heute Abend etwas mehr als der zwölfte Gesamtrang und somit auch mehr als nur das eine Pünktchen für die Meisterschaft herausgeschaut.

Mario Wilhelm – Pechvogel Nummer Vier. Wilhelm versäumte den ersten

Start und konnte danach seinen Cooper erst beim zweiten Rennen an den Start stellen. Hier allerdings auf Poleposition, weil er auf Grund seiner Nennung so behandelt wurde, als ob er im ersten Rennen den letzten Platz eingefahren hätte. Leider fiel Mario schon in T1 durch einen Zwischenfall mit Felix Krohn auf den allerletzten Platz zurück. Im Endeffekt schaffte er dann noch Platz Neun in Lauf zwei und Platz Zehn in der Tageswertung. Zwei Punkte für die Meisterschaft.

Felix Krohn schaffte es nach seiner langen, verletzungsbedingten Abwesenheit von GPL noch nicht an seine Leistungen von früher anzuschließen. Er kämpfte zwar mit seinem Eagle teilweise an der Spitze mit, nur fehlte es ihm an Sicherheit und Konstanz um einen wirklich guten Platz einzufahren. Im ersten Lauf fiel er nach 17 Runden überhaupt ganz aus, im zweiten Lauf schaffte er nur Platz elf und blieb der zweite Fahrer ohne Punkte für die Gesamtwertung an diesem Abend.

St. Jovite, das sind 4,2 Kilometer Berg- und Talbahn, enge Kurven, wenig Platz zum Überholen. Kurven die du blind anbremsst und einlenkst. St. Jovite, das ist eine Rennstrecke, die die schlimmsten Passagen der Nordschleife und Mosports auf etwas mehr als vier Kilometern in sich vereinigt. Genauso grün wie der Ring, genauso höllisch und mindestens genauso anspruchsvoll. Achterbahn fahren ohne feste Verankerung auf festen Stahlschienen.

Keine Kurve, die hier nicht ihre Opfer forderte und bekam. Allen voran die schnelle bergab



**FUN-CUP St.Jovite Lauf 1 – Unfallenstehung R1: Oder, Benz, Engel und Fass**

Rechtskurve „Le Diable“, die zu einer immer enger werdenden Kurve mit T4 verschmilzt. Keiner von uns, der hier nicht seine Schwierigkeiten hatte. Martin Fass hat hier im Kiesbett nach einem Überschlag seinen ersten Lauf beendet.

T5 – enge Linkskurve. Ausgang einer Rechts-Linkskombination. Nimm sie ja nicht zu weit innen. Da gibt's eine heimtückische kleine Kuppe, die dein Auto plötzlich so leicht macht, dass du unweigerlich zum Passagier im eigenen Wagen wirst. Andreas Oder und ich können davon ein Lied singen. Wir waren an der Stelle beide zu ungeduldig bei der Überrundung von Niko Tanew. Wir hatten beide dabei einen Unfall und verloren einige Plätze dadurch. Andreas Oder, ein weiterer Ferrari Fahrer an diesem Abend, konnte diese Plätze wieder gut machen. Er lieferte an diesem Abend eine ausgezeichnete Leistung ab, fuhr zwei kämpferische Rennen und belegte in beiden Rennen jeweils einen hervorragenden dritten Platz, was auch in der Tageswertung für den dritten Platz reichte. Andreas hat sich damit, nach seiner ebenso

guten Vorstellung in Monaco unter den ganz Großen des FUN-CUP's etabliert.

Ich selbst schaffte das im Honda nicht. Ich werde wohl nie wirklich mit dem weißen Wal aus dem „Land der aufgehenden Sonne“ Freundschaft schließen. Mir gefällt zwar das aufgeräumte Cockpit und vor allem der kernige Sound des Zwölfzylinders recht gut, aber was nützt das, wenn ich keine schnellen, sicheren Runden auf „Moby Dick“ reitend zusammenbringe. Ich kann mit diesem Auto eigentlich nur defensiv fahren, bin in Summe zu langsam und mache zu viele Fehler. Ankommen allein war für mich schon an diesem Abend ein zweifelhafter Erfolg. Also eigentlich, angesichts eines enttäuschenden Neunten Platzes in der Tageswertung eigentlich gar keiner.

Trotzdem war ich nach diesem Event grenzenlos begeistert über den FUN-CUP als solches. Fast über den ganzen Abend in beiden Läufen in zahlreiche erstklassige Zweikämpfe verwickelt. Und nicht nur ich.

Außer Phil Hagenbauer, der, nachdem er sich zweimal durchs komplette Feld nach vor gekämpft hatte und danach zweimal souverän vorne wegfuhr und Niko Tanew, der auf Cooper das Tempo des restlichen Feldes noch nicht ganz halten konnte und dadurch am Ende des Feldes seine Runden drehte, waren alle anderen Fahrer fast den ganzen Abend in harte, aber sehr faire Zwei, Drei und zum Teil sogar Vierkämpfe verwickelt. Herausragend dabei der rundenlange Vierkampf an der Spitze des ersten Laufs zwischen Krohn auf Eagle, Hagenbauer auf Ferrari, Gietzelt auf



**FUN-CUP St.Jovite Lauf 1 – Spitzenkampf: Krohn vor Hagenbauer, Oder und Gietzelt**





Brabham und Oder auf Ferrari.

Die Helden des Abends waren sicher Phil Hagenbauer, Chris Gietzelt, der sich überraschenderweise rechtzeitig mit dem Brabham anfreunden konnte, um mit dem zweiten Gesamtplatz sein bisher bestes FUN-CUP-Ergebnis einfahren konnte, Andreas Oder und vor allem auch Mister FUN-CUP: Michael Schade, der immer wieder von ziemlich weit hinten startend hervorragende, sehr kämpferische Rennen im langsamsten aller GPL Autos, dem BRM abliefert. Sauber, kämpferisch, konstant und vor allem überaus fair schleicht sich Michael immer eher unauffällig auf einen der Plätze an der Sonne um fleißig Punkte für die Gesamtwertung zu sammeln.



FUN-CUP Gietzelt, Schade und Kriesch

Claudio Callipo, der zweite Honda Fahrer des Abends kam mit dem Japaner um einiges besser zurecht wie ich. Er war zwar nicht wirklich schneller, aber entscheidend konstanter als ich unterwegs und landete immerhin auf einem sehr beachtlichen vierten Platz in der Tageswertung.

Michael Erhart, auch auf Ferrari, findet langsam auch im FUN-CUP zu seiner GGPLC Form und platziert sich von Rennen zu Rennen immer

weiter vorne. Diesmal war es immerhin schon der sechste Gesamttrang, was ihm sieben wertvolle Punkte für die Meisterschaft einbrachte.



FUN-CUP St.Jovite Hagenbauer siegt

Zu guter Letzt durfte mit Steffen Kriesch noch ein neuer Fahrer im FUN-CUP begrüßt werden. Steffen zeigte im Cooper, dass er einer der allerschnellsten im Feld war. Leider war er doch in zahlreiche Zwischenfälle verwickelt und so schaffte er es noch nicht ganz nach vorne. Aber ein siebter Gesamttrang in der Tageswertung auf einem eher bescheiden motorisierten Boliden, dem es hier in entscheidenden Momenten fürs Überholen sicher an Leistung fehlt, muss auch erst einmal eingefahren werden. So gesehen, eine auch nicht zu unterschätzende Darbietung, zumal Steffen ja freie Chassiswahl hatte und es sich in seinem Debütrennen mit Lotus, Eagle oder Ferrari um einiges leichter machen hätte können.

Herzlich Willkommen Steffen und Phil im GPL FUN-CUP.

M. Leitner

#### Tageswertung FUN-CUP Event 4 - St.Jovite

Pl.	Name	Tages-P.	Meister-P.
1.	Phil Hagenbauer	28	12
2.	Christof Gietzelt	22	11
3.	Andreas Oder	22	10
4.	Claudio Callipo	18	9
5.	Michael Schade	16	8
6.	Michael Erhart	16	7
7.	Steffen Kriesch	13	6
8.	Martin Engel	12	5
9.	Manfred Leitner	11	4
10.	Niko Tanew	6	3
11.	Mario Wilhlem	5	2
12.	Wolfgang Benz	5	1
13.	Felix Krohn	3	0
14.	Martin Fass	0	0

Die Anmeldung zum 5. Event ist bereits im Forum gestartet - GPL FUN-CUP

#### Meisterschaftswertung des FUN-CUP 2007 - nach 4 Events

Platz	Name	Punkte	Chassis next Event
1.	Michael Schade	37	BRM
2.	Claudio Callipo	31	BRM
3.	Manfred Leitner	28	Honda
4.	Marco Wipperfürth	25	Honda
5.	Christof Gietzelt	23	Cooper
6.	Mario Wilhlem	23	Cooper
7.	Martin Fass	22	Brabham
8.	Andreas Oder	19	Brabham
9.	Michael Erhart	19	Ferrari
10.	Martin Engel	16	Ferrari
11.	Niko Tanew	13	freie Wahl
12.	Rene Beitz	12	freie Wahl
13.	Phil Hagenbauer	12	freie Wahl
14.	Felix Krohn	7	freie Wahl
15.	Marco Saupe	6	freie Wahl
16.	Steffen Kriesch	6	freie Wahl
17.	Wolfgang Benz	4	freie Wahl

# Vitamin C im FUN-CUP

## Punktreiche Fahrer ernähren sich gesünder

**Der FUN-CUP ist schwer, schwer zu fahren, schwer zu gewinnen und vor allem schwer zu verstehen. Das aber ein Fahrer, der weit vorne im Cup oder bei einem Event platziert ist, gesund lebt, steht außer Frage, schenkt man dem nächstehenden Chat-Log, aufgezeichnet nach dem Event in St. Jovite, glauben. Hauptakteure hier: Andreas Oder, Marco Saupe und Christof Gietzelt.**

Andi hatte ein erfolgreiches Event hinter sich gebracht. Platz 3 in der Tageswertung galt es zu feiern! Im taumelnden Jubel geriet der Blick auf die Tageswertung und den Meisterschaftsstand etwas aus der normalen Sichtweise – recht amüsant, wie ich finde...

<Andi> aber die Tabelle im Thread Lauf 1 kapier´ ich nicht

<Christof> Welche?

<Christof> Heute oder Meister?

<Andi> die beiden ganz unten

<Christof> was stimmt nicht?

<Andi> keine Ahnung

<Christof> lol

<Andi> ich kapier sie ja eh nicht - lol

<Andi> ist aber normal bei mir

<Christof> aha

<Andi> ich weiß nicht mal welches Auto ich nehmen muss

<Andi> aber RACE LAPTIME CONSISTENCY

<Andi> endlich mal 1.

<Andi> das hatte ich noch nie nicht

<Andi> Andreas Oder 15 11 11 22 10

<Andi> was bedeutet das denn nu?

<Christof> 15 ist Deine interne Nummer bei mir - 11P für Lauf 1 und 11P Lauf 2

<Christof> macht 22P

<Christof> in der Tageswertung damit Platz 3 und demnach 10 P...

<Christof> ...die in die Meisterschaft fließen

<Andi> ist die erste Tabelle für heute gedacht?

<Andi> und die Zweite für gesamt?

<Christof> ja

<Andi> aha

<Andi> die untere kapier´ ich aber dann erst recht nicht

<Andi> Event 1 ist nichts war ich nicht dabei

<Andi> Event 2 steht erst nichts und gesamt 9 ??

<Christof> aber in Event 3 hast Du 9

<Andi> ja woher kommen die?

<Christof> kannst noch ganz klar die Jahreswertung holen ;)

<Andi> was war denn Event 3?

<Christof> Monaco

<Christof> \*nachdenk\* :)

<Christof> 6. und 2. Platz

<Christof> na?

<Christof> wieder eingefallen?

<Andi> keine Ahnung

<Christof> das sind gerade mal 4 Wochen Andi!

<Christof> alter Mann!!!

<Andi> nein ich meine mit den Punkten

<Andi> so was kapier´ ich leider nie

<Andi> ich habe die ersten Jahre hier nicht mal geschnallt was genau GPLLP und der Rest war

<Andi> und die Regeln dazu

<Andi> deswegen bin ich eigentlich auch nicht dort mitgefahren, zuerst

<Christof> also: ganz langsam

<Christof> Du bekommst für Lauf 1 und 2 jeweils Äpfel

<Christof> 12 abwärts

<Christof> die zählst Du zusammen

<Christof> am Ende

<Christof> und vergleichst mit meinen Äpfeln

<Christof> :)

<Christof> wer die meisten Äpfel hat...

<Christof> ...bekommt 12 Birnen

<Andi> ...hat Bauchschmerzen!

<Christof> in Monaco hattest Du 9 Birnen

<Christof> heute sogar 10

<Christof> :)

<Andi> wieso 10

<Andi> vorhin sagtest Du 11

<Andi> x2

<Andi> =22

<Marco> das waren die Äpfel

<Marco> nicht die Birnen ;)

<Christof> Birnen!!! Du hattest 22 Äpfel

<Christof> ich hau mich weg

<Christof> zu geil

<Andi> ??

<Christof> Aaaaaannnnndiiii: Die Punkte aus den einzelnen Läufen sind die Äpfel - OK?

<Christof> am Ende des Events zählen wir die Äpfel!

<Christof> Du hattest heute 22 Stück

<Christof> Wahnsinn

<Andi> 2 Läufe = 1 Event?

<Christof> mach´ Sachen!

<Andi> = 2 x Äpfel?

<Andi> macht 1x Birne

<Andi> oder wie oder was?

<Christof> ich hatte auch 22 Äpfel heute - nur einer war schöner :)

<Christof> daher bekomme ich eine Birne

mehr als Du für heute Abend = 4. Event

<Christof> Phil war außerirdisch und bekommt die Meisten

<Andi> also Monaco 8 Äpfel und 12 Äpfel

gleich 20 Birnen richtig?

<Marco> wenn ein Lotus einem Honda hintendrauf fährt, ist der Lotus die Biene, und der Honda die Blume?

<Christof> der Marco hat´s verstanden :)

<Andi> Chris antworte einfach direkt auf

meine Frage, dann wird das was

<Marco> ist nicht richtig

<Christof> genau

<Andi> was denn nu?

<Christof> wie lange lacht Ihr Euch noch

kaputt über mich?

<Christof> :)

<Marco> ich lach nicht

<Andi> aber dann verstehe ich heute nicht

<Christof> warum?

<Andi> Du sagst ich hätte 10

<Andi> aber 11 und 11 sind 22

<Christof> Alter...

<Christof> Du hast den Obsttausch vergessen!

<Marco> 22 Äpfel

<Marco> und dafür gibt´s 10 Birnen

<Christof> in Marocco?

<Christof> Andi hast Du TS?

<Andi> nö

<Christof> schade

<Andi> du musst das nur einfach erklären dann hab ich's

<Christof> 2 Rennen an einem Abend ergeben ein Event

<Christof> heute war das 4. Event

<Andi> ja

<Andi> ja

<Christof> 1. Rennen 11P

<Christof> 2. Rennen 11P

<Christof> macht 22P

<Andi> ja

<Christof> ich hatte auch 22

<Christof> Phil 28

<Christof> Phil 1. ich 2. Du 3.

<Christof> ok?

<Christof> (weil ich das bessere

Einzelergebnis hatte)

<Christof> ok?

<Andi> im ersten Lauf ja

<Christof> ???

<Christof> ah ja

<Christof> alles klar

<Christof> so: Phil bekommt für EVENT 4 12P

für die Meisterschaft

<Christof> ich 11

<Christof> Du 10

<Christof> das sind die Birnen

<Andi> ah ok

<Andi> und wieso hast du ein besseres

Einzelergebnis?

\*\*\* Christof fragt sich wo die versteckte Kamera in seinem Keller ist?

<Christof> weil ich 2. war

<Christof> 2. und 4.

<Christof> und Du 2x 3.

<Andi> hmm

<Andi> kann man das auch begründen,

warum das besser ist?

<Christof> ja

<Christof> 2 ist näher an 1 als 3 an 1 ist :)

<Christof> dieser Chat kommt in den RS - das versprech´ ich Dir!!!!

<Andi> aber 4 ist weiter von 1 weg als es 3 ist

<Christof> ja

<Andi> eben

<Marco> das ist in JEDER Rennserie so

Andreas

<Andi> also steht es unentschieden

<René> ich geh schlafen, gute Nacht :)

Das Schlusswort hatte René Beitz-

hoffentlich auch ohne Bauchweh,

Durchfall oder Vitamin-C-Überfluss.

C. Gietzelt



# Ralf Ebert, unschlagbar!

## Ebert holt dritten Monzasieg in Folge



**Monza, der traditionellste aller Grand Prix Kurse. Bis auf 1980 immer im Formel-1 Kalender vertreten. Ruhm und Tragödie ist hier spürbarer als anders wo. von Trips, Rindt, Peterson. Nur einige der Tragischen Helden von Monza. Auf dem schnellsten F1 Kurs der Welt, bis etliche Schikanen die Strecke kastrierten. Dritter Lauf zur "Manfred Winkelhock Trophy". Steffen Kriesch und Stefan Gawol führen die Tabelle an, aber Michael Schade und Ralf Ebert wollen sich auch nicht die Butter vom Brot nehmen lassen. Man kann sich auf jeden Fall auf spannende Duelle freuen.**

Grid A:  
Dieses Rennen lässt sich ganz einfach beschreiben. Ebert unschlagbar. Aber schauen wir einmal wie es dazu gekommen ist. Steffen Kriesch, der Mann mit der besten Zeit (1:27.442) im Training, spottete noch über zu wenig Konkurrenz- wollte schon auf einen anderen Wagen umsteigen. Auf der Lauer Fahrer wie Ralf Ebert mit einer 1:27.815, Callipo auf 3, diesmal im Lotus. Dahinter in der zweiten Reihe Martin Fass und Andi Kröger, beide auf Lotus. Es ist Tradition, das gerade in Monza nichts über Pferdestärken geht. Und da ist der Lotus eindeutig die beste Wahl. Der Hochgeschwindigkeitskurs ist auch das Jagdrevier des Eagle- Westlake, der genau hier seine grössten Erfolge feiert. In der Verfolgergruppe befinden sich Hellmer; Michael Erhart, 2 Eagle Boys, Schade der auf Ferrari vertraut und Oliver Reinhold der immer im BRM unterwegs ist. Stefan Gawol ungewohnt im hinteren Drittel des Grids. Gemeinsam mit Engel und Gietzelt ist auch die letzte Startreihe komplettiert.

Auf kaum einer Strecke ist der Start so wichtig wie hier. Bloß weg vom

Chaos im Mittelfeld, bloß als erster in die schnelle "Kurva Grande" einbiegen.

Puls 200, die Flagge fällt und sofort wird sich nichts mehr geschenkt.

Ebert zieht sofort davon. Kriesch, der Pole Mann, verhunzt seinen Start total - "Beim Sprint zur Curva flogen alle nur so an mir vorbei und mir ging schon die Düse." - er kommt nicht von der Stelle und blockiert dadurch Callipo der keinen Weg am schlingernden Eagle vorbei findet. Fass und Kröger profitieren und nehmen die Verfolgung von Ebert auf.

Michael Schade, der den einzigen Ferrari im Feld pilotiert, ist Rundenlang in einen super 4-Kampf verwickelt. Callipo, Kröger und Reinhold die anderen Beteiligten. Leider sollte er sich in Runde 6 in der zweiten Lesmo drehen. Somit hat Reinhold nicht mehr den Windschatten des roten zur Verfügung. Monza ist leider keine BRM Strecke, was Reinhold in Runde 8 in der "Kurva Grande" erfahren muss- Dreher, und die rote Laterne. Kurz darauf ein weiterer Fehler, worauf Oli entmutigt aufgibt.

Wo war der Polesitter abgeblieben? Kämpfend auf 4 vor gefahren, wollte er den optimalen Bremspunkt für die "Parabolica"



Ebert(6) biegt vor Fass(17) und Andreas Kröger als erster in die „Curva Grande“ ein.

neu ausloten, was im Kies endete. Auf Position 9 gings nun richtig los. Vorne fährt Ebert allen auf und davon- im Schnitt eine Sekunde pro Runde- da war für Fass klar, "unbedingt Platz 2 Heim fahren, nur keinen unnötigen Fehler machen. "Durfte er auch nicht - Kröger(Lotus) kam ständig näher .Zwar nur 0,5sek/ Lap ,aber genug um Nervosität zu schüren .Im 17ten Umlauf hatte sich die Lage dann zugespitzt. Kröger war nun direkt im Windschatten des Österreichers- zumindest bis zur "Grande" -da war dann Schluss. Dreher.

Ferraristi Schade schnappt sich Kröger noch in der selben Runde in der "Parabolica". Die Tifosi jubeln-leider nur kurz. Nach leichtem Fehler mußte er sich wieder hinter Kröger und Hellmer (Eagle) einreihen. Hellmer ,ohne viel Aufsehen nach vorne gekommen, krallt sich Andi Kröger, und ist auf drei. Jetzt ging es Schlag auf Schlag. Kaum war etwas Ruhe ins Rennen gekommen , explodiert der V8-Cosworth von Kröger .S/R direkt neben den Boxen. Außer sich vor Wut wollte er kein Material mehr schonen. Mit kalten Reifen vor der ersten "Lesmo" ins Gras gerutscht konnte Andi seine Enttäuschung nicht verbergen und gab auf.

Runde 21:Ralf Hellmer ,auf sicherem 3ten Platz verbremst sich böse in der "Parabolica" ,bleibt im Fangzaun hängen und auch er gibt nach einigen erfolglosen Befreiungsversuchen auf.

Die Hälfte der Distanz liegt nun hinter den Fahrern.

1.Ebert;2.Fass;3.Schade;4.Kriesch; 5.Gawol und auf Rang 6 Brabham-Pilot Martin Engel.

Nun beginnt die gefährliche Phase für die Piloten. Da die Strecke von Wald umgeben ist,fährt man immer durch eine Art Tunnel .Auf anderen Pisten gibt es eine Abwechslung im Gelände, die den Fahrer nicht in eine Monotonie verfallen lassen. Nicht so in Monza .Nach der langen

Endspurt im 41 Runden Rennen von Monza. Schade schiebt seinen Ferrari immer dichter ins Heck von Gawol , dessen Brabham nicht für Monza gemacht worden zu sein scheint. Ein packendes Duell ab Runde 34 zeigt das fahrerische Können beider Piloten. Rad an Rad



Start/Ziel Gerade geht es sofort in diesen Schlauch, der erst wieder nach der "Varianta Ascari" aufhört. Das fördert den "Tunnelblick".

Da die Positionen größtenteils bezogen sind, will man jetzt Materialschonend, aber trotzdem nicht zu langsam unterwegs sein. Schade kommt nach 22 Runden zum taktischen Boxenstopp, um sich den Tank auffüllen zu lassen .Dadurch verliert er allerdings nur einen Platz.

Claudio Callipo, von 4 gestartet, in das Startmalleur von Kriesch verwickelt, erwischt einen Rabenschwarzen Tag.2x schlich sich der Technikeufel bei ihm ein- insgesamt 3 Resets waren für eine Zielankunft notwendig - beendet als 9ter das Rennen .In Hoffnung auf die GGPLC im Brabham.

,und im Windschatten bei 300km/h, versucht sich Gawol mit allen Mitteln in der "Parabolica" an Schade vorbei zu schummeln. In hohem Bogen fliegen beide ins Kiesbett. Die Schuld muß man Gawol zu schreiben, da er hier eindeutig zu spät dran war.

Das eröffnet Martin Engel völlig neue Dimensionen. Rang 4 mit dem Brabham sind völlig unerwartet-" .. wär hätte gedacht , das man in Monza mit einem Brabham auf Platz 4 fahren kann!"

Die letzten Runden waren nur noch im Zeichen von Steffen Kriesch .Er verringerte den Abstand auf Fass pro Runde um gut eine Sekunde. Glück für Fass, das auch Kriesch Probleme in der Schlußphase hatte -Was 17 Runden vor Schluss noch gemütliche 17 Sekunden waren, schmolz im Finish bis auf 9 Sekunden zusammen. Nach dem Zieleinlauf dachte sich Martin Fass:" Wenn der Steffen so einen boon Start hinlegt, hat er auch Platz 2 nicht verdient. "- Freundschaftlich gemeint natürlich.

Der große Dominator des Monza Wochenendes war eindeutig Ralf Ebert. Zu keiner Zeit gefährdet fuhr er einen grandiosen Sieg heraus. Drei seiner letzten vier Siege feierte er hier im italienischen.

Hinter den Podiumsplätzen tummelten sich Martin Engel auf 4; Michael Schade auf Position 5;6.Stefan Gawol;7.Honda Mann Gietzelt, der einige Favoriten hinter sich lies ;Erhart im Eagle auf 8;und Unglücksrabe Callipo auf 9.



Erhart verliert seinen Eagle in der „Parabolica“-Hellmer daneben

GridB:

Kay Mühle ist nach dem Training der schnellste Cooper-1:29.072 setzt ihn auf Pole. Man könnte glatt von einem Cooper-Cup Rennen ausgehen, da nicht weniger als 7 Cooper gemeldet waren. Dazwischen der Honda von Sören Scharf auf Platz 2 in der Startaufstellung, Frank Schreiner(Eagle) auf 4 oder ein Wolfgang Benz im einzigen Ferrari auf 7. Hinter Mühle stehen die Cooperfahrer Saupe(3); Beitz(5); Ulee Langraf Position 6, Wagner(11); Neuling Sossna, der sein erstes GPLLP Rennen bestreitet auf 12 und Wöhlk- wie immer ganz hinten.

Auch Bonkowski- mit Eagle auf Platz 8, Tanew(ebenfalls Eagle) 9 und Trinckauf im Lotus seien erwähnt. Vor allem Trinckauf wird im Laufe des Rennens Höhen und Tiefen durchmachen.

Ein sehr disziplinierter Start lässt Mühle vor Saupe und Scharf in die erste Lesmo einbiegen. Seine Führung kann Mühle aber nur bis zur "Parabolica" genießen. Leider überschätzt er seine (noch) kalten Reifen und rutscht ins Gemüse-zurück auf 13.

Zwei Runden später, selbe Stelle. Frank Schreiner verbremst seinen Eagle ganz übel und kann beobachten, wie Benz und Bonkowski aneinander geraten. Wolfgang Benz ist beim Versuch sich Bonkowski zu krallen viel zu spät in die Eisen getreten, was einen

Quersteher zur Folge hatte. Da hatte Thilo keine Chance.

Honda Mann Scharf, immer schnell, aber leider oft vom Materialteufel verfolgt, muß seinen V12 über den Jordan schicken. S/R. Ohne diesen Defekt wäre heute sicher mehr drinnen gewesen.

Mühle, jetzt wieder auf Position 4, ist natürlich für die Vielzahl der Dreher und Defekte dankbar. Er macht sich schon an Rene Beitz heran, als Landgraf, Saupe an der Spitze ablöst - ein sehr schönes Manöver, das später noch getoppt wird.

Beitz, immer mehr unter Druck, dreht sich in der "Kurva Grande", schlägt allerdings nirgendwo an. Auf drei liegend nimmt Mühle seinen Engländer wohl zu brutal her- Einschlag in der zweiten Lesmo- Reset und anschließende Aufgabe in Runde 17. Gleichzeitig muss auch Beitz einem technischen Defekt w.o. geben.

Als 22 Runden gefahren waren, war klar warum Landgraf sich so schnell von Saupe ablösen konnte - taktischer Tankstopp - somit war wieder Saupe vorn.

Stand nach 26 Runden : Saupe, Landgraf, Wöhlk(3), Trinckauf fantastischer vierter und Schreiner guter fünfter.

Aber jetzt : Showdown der Großen. Landgraf und Saupe, Saupe und Landgraf. Ständig ändern sich die Positionen. Rad an Rad, sich keinen Zentimeter schenkend jagen beide um den Kurs. Fair aber mit vollem Einsatz. Nach 7 Runden ständigem Hin und

her, zeigt Saupe, das er heute der Stärkere ist. Landgraf muss 110% geben, was mit einem Dreher in der 2ten Lesmo endet. Die Würfel sind gefallen. Saupe ist jetzt nicht mehr zu knacken.

Runde 35: Trinckauf, auf ausgezeichnetem 4ten Platz gelegen, lässt die Technik im Stich. Sein V8 verabschiedet sich in hohem Bogen, was Scharf Platz 4, und Schreiner Position 5 sichert.

Bis ins Ziel gibt es keine Verschiebungen mehr.

Sieg für Saupe, der gezeigt hat, das man ihn im Cooper niemals unterschätzen sollte. Rang 2 für Landgraf und auf 3 ein überglücklicher Andi Wöhlk. Somit 3-Fach Triumph für Cooper.

Scharf auf 4 und Rookie Schreiner auf 5. Wie schon erwähnt Trinckauf auf 6 vor Wolfgang Benz und Niko Tanew, der wieder einmal ins Ziel kommt aber doch mehr erwartet hätte. Bonkowski kann Wagner auf Platz 10 verweisen.

Somit pilgert der Tross zum Nürburgring, wo der vierte Lauf der "Manfred Winkelhock Trophy" stattfindet. Der klassische Test für Mensch und Maschine, wo sich am deutlichsten das fahrerische Können der Piloten zeigt und die Schwächen des Materials. Nicht umsonst wird der Eifelkurs "Grüne Hölle" genannt. Jackie Stewart wurde einmal gefragt, was sich sein den Zeiten von Caracciola und Stuck auf dem Kurs verändert hat-. "nichts, bloß die Bäume sind dicker geworden."



Trinckauf's V8 gibt den Geist auf. Scharf im Hintergrund freut sich über einen Positionsgewinn

# Reinhold, Herr des Rings.

## Ebert holt sich Trophy Sieg



**Der Nürburgring. Kein anderes Stück Asphalt verlangt mehr Konzentration als die 22,8km lange Eifel-Piste. 1970 wurde die Strecke modernisiert. Es wurden Kurven begradigt, Sprunghügel abgetragen und Auslaufzonen geschaffen. Damit war die glorreiche Zeit der Strecke vorbei. Der "alte" Nürburgring wurde kastriert. Diese Maßnahmen und natürlich der Technische Fortschritt der Wagen erlaubten Rundenzeiten unter 7 Minuten (Lauda, 6:58,6 , 1975).**

Das Finale der "Manfred-Winkelhock Trophy" findet auf dem alten Eifelkurs statt, wo jeder Fehler bestraft wird. 4 Fahrer sind innerhalb 10 Punkten in der Tabelle. Kriesch, Ebert, Gawol oder Schade heißen die Favoriten. Wer holt den Pokal? Oder gibt es eine Überraschung eines Außenseiters?



Leitner auf der „Döttinger Höhe“, hinter der Kuppe erkennt man den Brabham von Martin Engel

**Grid A:** Eine 8:01.335 bedeutet Startplatz 1 für BRM. Oliver Reinhold zeigt wie's geht. Auch Saupe, nur 3 Sekunden langsamer und Callipo, nur 5 Sekunden zurück, zählen zu den Sieganwärtern. Ebert auf Ferrari fährt klar auf Trophygewinn. Engel und Gawol auf Brabham knapp dahinter, Scharf auf Honda und Leitner im Lotus wollen auch ein Wörtchen mitreden. Mick Champan kommt mit seinem Ferrari auf eine sehr gute 8:19.852. Damit ist die Leistungsdichte im A- Lauf so hoch wie selten zuvor.

Riesen Pech für Steffen Kriesch. Durch einen Software Fehler gelingt es dem Tabellenführendem nicht rechtzeitig dem Rennen bei zu treten, was ihn natürlich maßlos ärgert: "Ich schieb hier grad so einen unbeschreiblich großen Hass. Ich könnt platzen! Dabei bin ich noch auf das Trainrennen problemlos rauf gekommen. Bis ich den Fehler fand war das Rennen schon gestartet."

Reinhold kommt ganz schlecht von der Linie weg, was ihn relativ schnell durchreichen lässt.

Saupe und Callipo kommen ohne Probleme durch die Südkehre. Dahinter geht es allerdings rund. Alle anderen Fahrer werden in einen Auffahrunfall verwickelt, den Gawol leider am schlimmsten trifft. S/R- alle Chancen auf den Titelgewinn der "Manfred Winkelhock- Trophy"

sind dahin, bevor das Rennen so richtig begonnen hat.

Am "Adenauer Forst" dreht sich Chapman einmal um die eigene Achse, was ihn 4 wertvolle Plätze kostet.

Ab Runde zwei zeichnet sich



Oben: Saupe ,vor Callipo(3) ,Ebert(17), Engel(16) ,Reinhold(14) und Leitner(9)

ein harter Kampf um Rang 5 und 6 ab. Manfred Leitner muss sich ständig gegen Martin Engel im Brabham wehren. Der schlanke Repco V-8 ist dem Lotus ein wenig überlegen, allerdings unterlaufen Engel zu Beginn dieses fights ein paar Fehler, die Leitner immer wieder etwas Luft verschaffen.

In der dritten Runde macht Claudio Callipo einen leichten Fehler am Flugplatz, der Reinhold ein leichtes Überholmanöver bietet. Dann zeigt der Maserati Motor von Saupe auf einmal seine schlechte Seite- Motorschaden und Shift/ reset. Und mit kalten Reifen ist der Cooper sehr schwer beherrschbar. Reinhold schlüpft kampfflos durch- Führung in der vierten Runde.

Callipo will diese Chance nutzen, und setzt Saupe sofort unter Druck. Leider endet dieser Kampf in einem Dreher von Callipo.

An der Spitze fährt Reinhold einem grandiosen Sieg entgegen, den ihm niemand mehr nehmen kann. Ralf Ebert, auf gutem Weg die Trophy für sich zu entscheiden, versucht noch Saupe zu knacken- aber der Trophy willen lieber aufgibt.

Im Finish setzt sich Martin Engel gegen Manfred Leitner durch, die Stefan Gawol hinter sich lassen können.

**Grid B:** In allerletzter Minute knallte Michael Schade eine Grid- A würdige Pole Zeit hin. 8:06.569. Damit stand sein Ferrari in der beliebten ersten Reihe. Gietzelt im Honda auf Position 2 war mit



**Gietzelt (11), Schade (10), Hösli (15), Schreiner (8) und Erhart (2)**

8:24.765 schon 18 Sekunden zurück. Michael Erhart konnte seinen Eagle auf Platz 3 vorfahren. Dann ein größerer Abstand zu Hösli (Lotus), Schreiner (Ferrari), dem Neuling Karl-Heiz Wurmstein auf Lotus und Niko Tanew der den Brabham gewählt hat. T. Bonkowski hatte die letzte gezeitete Zeit inne. Ohne Zeit, da 30 Minuten oft zu wenig Trainingszeit sind, Wagner (Honda), Trinckauf mit dem Lotus, Wöhlk wie immer im Cooper und Fass, der mit seinem Eagle, der von ganz hinten starten musste.

Die erste Reihe ist deshalb am Ring so beliebt, da man dem Chaos in Kurve 1 entfliehen kann. Schade lässt sich beim Start von der Ideallinie verdrängen und lässt Gietzelt den nötigen Platz um als erster auf die Gegengerade biegen zu können. Dahinter ordnen sich Hösli, Schreiner und Erhart ein. Dann das Chaos. Gleich alle drei Eagles müssen kurz das Asphaltband verlassen, was ein kleines Durcheinander zur Folge hat. Zufahrt Nordkehre- Hösli schiebt

Schade ins Gras, der seinen Ferrari gekonnt abfängt.

Martin Fass, bereits am Flugplatz auf Position 4 gelegen, geht am Schwedenkreuz zu viel Risiko kommt ganz leicht aufs Gras, was eine Kollision mit Hösli auslöst. Beide überschlagen sich - somit dauert es sehr lange bis S/R angewendet werden kann. Hösli, der natürlich nicht begeistert ist, jagt dem Feld hinterher und muss, genauso wie Fass, seinen Übermut mit einem erneuten Fehler bezahlen. Beide geben noch vor "Kallenhard" auf.

Gietzelt, im Honda sicher und schnell unterwegs, setzt sehr hart in der "Fuchsröhren-Senke" auf. Ein Dreher ist nicht zu verhindern. Schade erbt die Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgibt. Nur einige wenige Fehler werden Schade schockieren, was einen ungefährdeten ersten GPLLP Sieg bedeutet. Tanew, immer mit letztem Einsatz unterwegs passiert ein Missgeschick im Karussell. Er dreht sich, und schafft es durch die Steigung der Steilkurve nicht, schnell wieder ins Renngeschehen einzugreifen. Tanew: "Nach geschlagenen 45(!) Sekunden zeigte mein Bolide wieder in die richtige Richtung, und ich konnte meine Fahrt auf Platz 8 zurückgefallen, fortsetzen. Ich ärgerte mich noch ein wenig, dass ich nicht shift/r gemacht hatte, das hätte deutlich weniger

Zeit gekostet. Wenig später durfte ich das dann tun, da ich von der Strecke abgekommen war. Auch die Runden 2-4 verliefen äußerst durchwachsen, sodass ich nach jeder Runde meine Mechaniker in der Box besuchen durfte." Stand nach 2 Runden: Schade mit einer Bestzeit von 8:14.42; Schreiner im Ferrari auf 2 und Andi Wöhlk im Cooper mit einer Zeit von 8:14.37. Wo war Gietzelt abgeblieben. Disconnect, was eine sehr gute Platzierung verhindert. Schade für ihn. Runde 3: Frank Schreiner hebt am Flugplatz zu hoch ab, was bei der Landung die Funken sprühen lässt- er muss ins Gras. Dadurch kommt Wöhlk relativ leicht auf Rang 2 nach vorne. Michael Erhart, ein treuer Eagle Fahrer ist bereits auf Position 3, als er bei "Wehrseifen" in die Sträucher einschlägt. Da er sich nicht selbst befreien konnte, war S/R unvermeidlich. Der eben erkämpfte



**Schade im Karussell**

Rang war somit wieder verloren. Bis zur Flagge ist es ein ständiger Kampf gegen die Strecke. Überall verlangt der Kurs nach Fahrfehlern. Sieg holt sich derjenige, der weniger Fehler macht. Heute war das Michael Schade der mit einem Vorsprung von 1m39.404s Wöhlk auf Platz 2 verweist. Das hätte auch locker für Grid A gereicht. Rang 3 geht an Schreiner und Position 4 an Michael Erhart. Tanew wieder mit Zielankunft auf 5, dahinter schon Rookie Wurmstein. Genauso wie Trinckauf, der seine Feuertaufe am Ring besteht. Bonkowski kommt als holt sich als achter die letzten Bonuspunkte für eine Zielankunft.

Ralf Ebert holt seinen zweiten Trophy Sieg im GPLLP. Gawol muss sich mit Platz 2 begnügen. Michael Schade sichert sich mit seinem Laufsieg Rang 3. Steffen Kriesch fällt nach seinem Malheur auf Rang 9 zurück. Callipo beendet seine Rookielaufbahn mit Rang 4. Gratulation dazu.

*Martin Fass*



**Andi Wöhlk (Cooper- Maserati) am Flugplatz**

# GGPLC in Monza

## Was bitteschön war denn hier los?



**Monza steht auf dem Programm und ich mache mir so meine Gedanken – hier wird es sicherlich ein wenig anders aussehen, was die Podiums-namen betrifft. Cooper wird bestimmt ein wenig Boden verlieren. Ebenso wie Gawol im JRC. Im JSC muss Kohl wieder eine gute Leistung abrufen, aber Kriesch könnte den Eagle an einem guten Tag wieder auf P1 abstellen? Und Ferrari, die gibt's ja auch noch... Letztlich traue ich meinem alten Teamchef, Kröger, einen Sieg zu! Und Merkel könnte mal was reisen?**

### JRC

Stefan Gawol dominiert den Cup und braucht in Monza nur eine solide Leistung abrufen. Denke mal,

dass Oliver Reinhold und Andreas Wilke vor dem Brabham-Fahrer ins Ziel kommen. Rainer Merkel legt bestimmte Zeiten um die 1,28 an den Tag. Hm? Tip auf Sieg? Ich weiß nicht. Mick wäre da noch und die beiden Michaels. Schade könnte bestimmt auf's Podium fahren und Erhart wird immer schneller – 1,28,3 fuhr er im GPLLP.

Auf jeden Fall wird es spannend. Und ich selber komme in Monza überraschend gut zu recht, was den Honda betrifft. Immerhin Grid A im GPLLP – hoffe sogar die Coopers von Marco Saupe und René Beitz hinter mir zu halten. Und da wäre noch der Herr Leitner, ihm im Heck zu kleben und nervös zu machen wär' doch mal was?

Sören Scharf, mein Teamkollege, ist das erste Mal in Reichweite. Maerte Gabriel und Claudio Callipo, meine Gegner in den meisten Rennen bisher, hoffe ich hinter mir zu lassen. Felix Krohn? Das wird schwer, der kann den Eagle an einem guten Tag auch fliegen lassen! Wolfgang Benz wäre da noch. Er fährt bestimmt wieder extrem konstant und wird von dem einen oder anderen Fehler seiner Mitstreiter profitieren – bitte nicht von meinem.

Qualifikation! So ganz schlecht waren meine Ahnungen nicht! Schade holt die Pole, gefolgt von Wilke und Merkel. Dahinter Chapman und Erhart. Eine Zehntel trennen die ersten vier Fahrer und Wilke hat sicherlich die beste Leistung geboten, relativ zu seinem Chassis gesehen. Dann Gawol und Reinhold, Leitner folgt und dann schon die beiden Hondas.

Sören sitzt direkt vor mir. Und hinter mir steht mit einer tausendstel Sekunde Rückstand Marco, der im Cooper über sich hinauswächst. Wahnsinn. Krohn, Gabriel, Beitz, Callipo und Benz – so lautet der Rest des Starterfeldes.

Platz 10 in der Qualy – endlich die Leistung auf die Strecke gebracht, wie schon die ganze Woche. GPLLP ohne Blessuren überstanden, Pro Training am Freitag bestens gefahren. Ebenso die Qualy gerade – das muss doch gut gehen heute. Der Motor muss einfach halten! Und mit vielleicht einem Ausfall oder Dreher vorne vielleicht Platz 9 oder 8 drin?

Start! Komme mittelmäßig bis schlecht weg. Schau ständig nach links, wer alles vorbeizieht – streife den Zaun rechts – ganz toll! Zum



JRC Monza - Lesmo 1 in R1 – Blechgewühle im gesamten Feld

Glück ist der Wagen unbeschadet. Ich bin Letzter. Curva Grande – Lesmo 1 – ich bremsen mich an Wolfgang vorbei und dann sehe ich einen Blechberg vor mir.

Schaffe es den Wagen fast zum stehen zu bringen und bin ganz innen – nur Marco wird vor mich geschoben. Ich fahre über das Gras und bin schnell und heil aus dem Unfall herausgekommen.

Was war passiert? Ganz vorne touchieren sich die beiden BRM von Wilke und Reinhold. Reinhold dreht sich in die Planken und Wilke auf der Strecke. Gawol bremsen mit all seinem Können, zieht den Wagen heil an beiden BRM vorbei und nimmt die Verfolgung von Schade und Merkel auf.

Hinter Gawol kam Erhart auf Lesmo 1 zu. Bei ihm war schon weniger Platz, vor allem hinter ihm. Erhart muss ebenso heftig bremsen und versucht nach innen zu ziehen. Nur Chapman kommt an der einzig freien Stelle unbeschadet vorbei. Seine Verfolger können den Unfall erst später sehen und haben nicht mehr genügend Platz für die ebenfalls heftigen Bremsmanöver: Leitner, Scharf, Saupe, Beitz, Callipo, Gabriel. Alle werden irgendwie verknäueln. Krohn und Benz sind auch mit drinnen. Nur ich hatte verdammt Glück.

Leitner kommt nach letztem Geschubse schnell wieder auf die Piste, vor ihm fährt gerade Wilke wieder an und hinter ihm darf ich mich über Rang 7 wundern. Nun, einen Crash zu erleben ist nie schön – in diesem Fall bin ich auf P7 vorgespült worden und der Wagen ist noch voll in Takt – die Chance muss ich jetzt nutzen und vergessen ist der schlechte Start.

Der Unfall bedeutet wie durch ein Wunder nur für drei Fahrer das Aus. Reinhold, Callipo und Erhart sind die Leidtragenden, besonders Erhart wird sich über seinen ersten Ausfall in Saison 13 ärgern, zumal Podiums Chancen vorhanden waren. Krohn hatte Verbindungsprobleme und gab an der Unfallstelle auf. Kein Rennabbruch, denn alle anderen fahren weiter.

An der Spitze eine klasse Kampf zwischen Merkel und Schade. Fast 5 Runden kämpfen beide im Wechselspiel um die Führung ehe



JRC Monza - Rainer Merkel (Lotus) und Michael Schade (Ferrari) im fight um P1

Ausgangs Parabolica Merckels V8 in Brand gerät. In Führung liegend ausgefallen. Rainer ist untröstlich, wurde er doch erneut um eine Chance für seinen ersten GGPLC Sieg gebracht.

Bahn frei für Schade heißt es nun – aber nur für 3 weitere Runden. Dann kann sich Gawol, der als Dritter aus R1 kam, erneut den Rauch (nicht den Roland) aus den Augen wischen, diesmal sind es italienische Verbrennungsprodukte. Schade ausgefallen – was für ein Pech an der Spitze.

Stefan Gawol auf Platz 1 – und das in Monza – er wollte eigentlich frei nehmen diese Wochenende, doch die Teamleitung verwehrt ihm diesen Wunsch. 13 Runden muss er jetzt durchhalten. Chapman verfolgt ihn, kommt aber nicht wirklich nahe genug, doch noch für einen Ferrari-Sieg zu sorgen! Im Gegenteil, fünf Runden vor Ende fällt Chapman zurück und kann sich gerade vor

Wilke halten, der ihm bis zum Ziel im Getriebe hängt.

So dann auch das Podium: Stefan Gawol zum 5. Mal auf P1. Mick Chapman auf Platz 2 und Andi Wilke holt Platz 3.

Dahinter Leitner, der zur Rennmitte mit mir um Platz 5 und 6 kämpft. Nach Ausfall Schades sogar 4 und 5, aber ich komme nicht wirklich an ihn heran und kann nur auf Fehler hoffen. Aber eigentlich bin ich schon überglücklich mit dieser Position und fahre extrem liebevoll, aber schnell mit dem Japaner.

Dennoch: Runde 14 – Bumm, Zack, Aus, Ende – Motor steht. Kein Verschalter, nix, Drehzahl nie über 11.000 laut Schleppezeiger, warum also? Platz 9 wird es am Ende, Sören ist auch ausgefallen.

Mit meiner Ahnung für das Rennen hätte ich Haus und Hof verspielen können! Außer bei Wolfgang Benz,



JRC Monza - Mick Chapman (Ferrari) und Andi Wilke (BRM) im fight um P2

solide ins Ziel und Platz 8 eingefahren. Und die Coopers? Unfassbar: Platz 5 und 7 in Monza. Das Team fährt weiter und weiter der Meisterschaft entgegen. Beitz auf Rang 5 und Saube auf Platz 7, dazwischen Gabriel. Alle Fahrer sind nach Lesmo 1 in R1 äußert rund und konstant gefahren, nur Leitner und Chapman hatten kleinere Probleme.

Monza hat gezeigt, dass im JRC alles möglich ist. Gawol, Wilke und Saube haben unter sich und zu den Podiumsverfolgern jeweils große Punkteabstände gebracht. Dennoch wird hier noch nicht das letzte Wort gesprochen sein. Wo bleibt der erste Ferrari-Sieg, und wo das erste Podium für Eagle? Wir werden sehen...

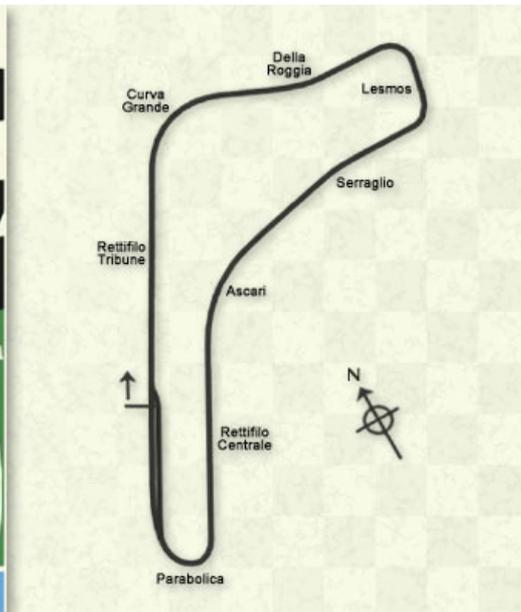
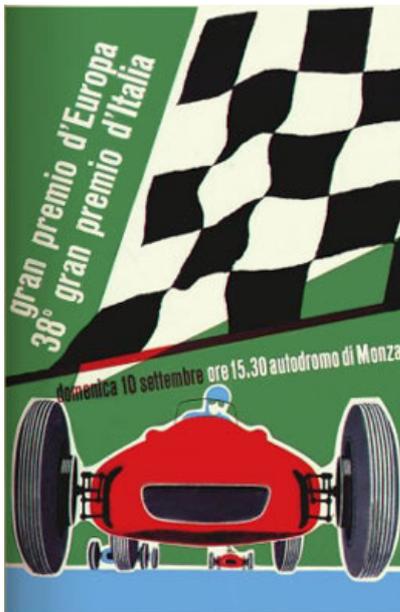
## JSC

Vorab: den JSC plagt das „Nichtantrete-Fieber“, eine böse Krankheit, die im GPL Bereich von Zeit zu Zeit ausbricht, aber im großen Ganzen keine bleibenden Schäden hinterlässt.

In Monza traf man auch nur 12 der 19 Stammfahrer an – über die bisherige Saison gesehen sind fast 30% der möglichen Renneinsätze ausgelassen worden, so auch in Monza. Drei Ersatzfahrer gaben sich die Ehre, Manfred Leitner, Mick Chapman und auch ich wollte dem japanischen Biest seine letzte Chance geben. Es muss doch mal alles normal gehen!?

Der Blick auf die Tabelle des JSC verrät uns, dass Hans-Bodo Kohl seinen BRM nicht ganz so leicht in Führung hält, wie sich der ein oder andere das vielleicht gedacht hatte. Die Überraschung schlechthin ist Kay Mühle, der es schafft, den Cooper direkt an Kohls Fersen zu heften. Hätte wenn und aber, ja das hört man oft, wenn es um die Platzierungen geht. Steffen Kriesch kann ein Lied davon singen. Das gesamte erste Saisondrittel lief bei ihm denkbar schlecht und so schaut er nun seit Snetterton und seinem ersten Sieg etwas wehmütig zum Podium hoch.

Aber in Monza, da muss noch einmal so eine Spitzenleistung her, denkt er sich bestimmt. Dazu ein Martin Fass, der im Eagle wohl die



Rolle des Zweitschnellsten zusammen mit Erhart aus dem JRC einnimmt.

Qualifikation! Und so kommt es auch. Kriesch überragend auf Pole vor Fass, Dritter Andreas Kröger, der seinen Lotus auch auf selbigen Platz im Cup hält. Dann Rollentausch im BRM Team, Thomas Horn vor Kohl. Dahinter die Teamleader von Cooper, Mühle und Uli Landgraf reihen sich sogar vor den Brabhams von Martin Engel und Peter Neuendorf ein. Die beiden werden in ihrer innigen Zweisamkeit von Hans Hanraths Ferrari gestört. Jörg Kunz und Stefan Schmidt komplettieren die Qualy – es folgen die drei Ersatzfahrer.

Rennstart! Nervosität pur, aber das Feld setzt sich gut in Bewegung bis, ja bis in Serraglio ein wunderschön anzusehender Blechhaufen gebildet wird. Entgegen meiner Neigung, auf solche Rudelbildung direkt zuzusteuern, bremsen ich leicht und fliege wie Tom Cruise bei Tage des Donners durch die Unfallstelle! Platz 4 und nach der Parabolica Platz 3! Wahnsinn – so und nun weiterfahren – eine Runde folgt, ehe klar wird, dass so ein Unfall einen Neustart mit sich ziehen würde.

Ok – Start 2 – Startunfall noch vor der Curva Grande. Ein Freudenfest für Crashbild-Liebhaber. Es folgt der dritte Neustart.

Dritter Start. Das Fahrerfeld reißt sich zusammen und auch der JSC schafft es in Monza einen Wertungslauf zu absolvieren. Runde 1 Parabolica. Kriesch bremst ziemlich früh und zwingt Kohl zum Ausweichen, welches er mit Ausflug in die Hecke beendet, Rennende für Kohl, was für eine Tragik! Damit ist Kohl seiner Führung im JSC kaum mehr sicher.

Fass geht schon zu Rundenbeginn an Kriesch vorbei und übernimmt für 2 Runden Platz 1, ehe Kriesch wieder seine normale Reisegeschwindigkeit gefunden hat. Hieran sollte sich auch nicht viel ändern! Kriesch gewinnt ungefährdet vor Fass, der sich von Kröger nicht aus der Ruhe bringen lässt. Doppelerfolg für Eagle! Das lässt hoffen, für Kriesch alleine und für die Teamwertung.

Dahinter schon wieder 2 Cooper! Wahnsinn was die „kleinen“ Flitzer in Monza zeigen, bzw. vielmehr, was ihre Fahrer mit ihnen veranstalten. Mühle und Landgraf auf Platz 4 und 5, Landgraf erbt allerdings seine Position von Horn,

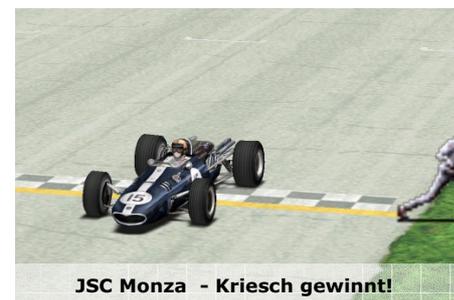


JSC Monza - zweiter Rennstart - „mittendrin statt nur dabei“



JSC Monza - Anbremsen zur Parabolica – Hans-Bodo Kohl rutscht auf´s Gras

Monza – Honda – Gietzelt = Ausfall soviel steht fest! Zumindest im GGPLC. Aber Hans-Bodo hatte sicherlich viel mehr Pech! Die beiden Brabhams – Engel und Neuendorf touchieren in R2 eingangs der Curva Grande als Neuendorf Engel überholen will. Eigentlich ist er schon vorbei, rutscht aber leider beim Anbremsen leicht nach außen und das Desaster ist perfekt, beide fallen aus. Kunz läuft durch die Restarts die Zeit an diesem Abend davon. Er muss vorzeitig quittieren und Chapman rattert nach Bande und Gietzelt-Einschlag noch eine Runde weiter, ehe er aufgibt.



JSC Monza - Kriesch gewinnt!

als beide im Zweikampf eine Berührung haben (zumindest per Warp), Horn zurückfällt, aber am Ende 8. wurde.

Hinter den beiden Coopers kam Leitner ins Ziel, der Hanraths noch einholen konnte. Zuvor kämpfte Leitner mit Chapman, der bei diesem Kampf in der Ascari die Bande berührte und als Pinball auf die Strecke zurückkam.

Zielsicher suche ich mir die günstigste Stelle aus, reduziere die Geschwindigkeit genau soweit, dass ich Mick volle Breitseite erwische. Ja – so was kann ich gut!

Dann – der Honda Motor hat nur noch 90% Leistung – und zwar für 5 Runden, die ich extrem langsam fahre. Thomas überholt in dieser

Rennphase. 2 Runden und die letzten Meter der drittletzten Runde sind es noch für mich – Parabolica: Stumm – Ruhe – selbst die Hinterachse dreht sich nicht mehr, so dass ich herrlich dem Quietschen der Reifen lauschen kann, doch halt da ist noch was zu hören: leise und dann immer lauter höre ich etwas Blaues, während mein Wagen auf der Ideallinie zum Stehen zu kommt.

Ich schließe die Augen und sage Aua, das wird wehtun! Aber mein Rückenmark hat während dessen ESC gedrückt. Steffen ist auf die Hundertstel genau durch mich durch gefahren, während ich von der Strecke verschwand. Was wäre das für ein Drama geworden...

Was für ein Wochenende in Monza!

Gawol siegt! Cooper baut die Führung in der Teamwertung aus. Bei Ferrari und Honda liegen die Nerven blank. Eagle befindet sich im Aufwind, der mit einem Ankommer von Erhart gar großartig geworden wäre. Bei Brabham mischt sich ein wenig Frust dazu. Drei Ausfälle und ein Rennsieg lassen sich schlecht vereinen. Und BRM? Die müssen derzeit Federn lassen, leider. Zwei Ausfälle und zwei Ankommer. Zu wenig um den Cooperboys, die gleich aus fünf Ankommern auswählen dürfen.

Und Honda? Nun ja – das Team kämpft gegen den Abstieg bzw. die rote Laterne. Hoffentlich können im JSC ein paar Punkte eingefahren werden. Lotus bewegt sich eher auf der Sonnen- als auf der Schattenseite. Wäre Merkel angekommen, dann sicher auf dem Podium. Und hätte es vielleicht für Platz 3 in der Teamwertung gereicht. Auf jeden Fall ein machbares Ziel für die Lotussis, da man bei Brabham auch nicht immer mit vollem Erfolg rechnen darf.

Es folgt der Ring! Und die Unvorhersagbarkeit überhaupt!



JSC Monza - Christof Gietzelt visiert den dreirädrigen Mick Chapman an

C.Gietzelt



# Nürburgring und die GGPLC

## Reinhold siegt, keine Frage - aber Mühle auch!



**Nach Monza zog der GGPLC-Tross in die Eifel – nicht zum wandern sondern zum Rennen fahren. Neben der Rennstrecke jedoch machte eine große Gruppe Wanderer auf sich aufmerksam und schaffte es sogar, den ein oder anderen unentschlossenen Fahrer aus dem Cockpit in die Wanderstiefel zu locken.**

**Im JRC wir die Luft wieder etwas dünner an der Spitze. Und in im JSC wechselte die Führung. Bedenkt man die zwei Streichresultate in dieser Saison so ist in beiden Cups noch nichts entschieden. Nur der Teampokal tendiert zusehends in Richtung Cooper**

### JRC

Im JRC wurden 14 Fahrer gezählt, Michael Erhart (Eagle), Maerte Gabriel und Rainer Merkel (beide Lotus) fuhren keine Qualifikationsrunde. Merkel hatte sogar einen Schwächeanfall ☹ vor Rennstart erlitten, der ihm das Einsteigen in

sein Cockpit verwehrte – kein Rennstart für ihn.

Die Qualifikation entschied Olli Reinhold für sich. Denkbar knapp allerdings, denn Reinhold ließ die Sub-Acht dieses Mal um 8 Hundertstel aus, und so fuhr sein BRM-Teamkollege Andreas Wilke mit nur einer halben Sekunde Rückstand auf Startplatz 2. Dritter war Marco Saupe (Brabham). Cupleader Stefan Gawol schien keine passende Runde mit seinem Brabham in der Qualifikation absolvieren zu können. Startplatz 11 für ihn.

Monza-Rennens. Damit fiel er hinter Saupe zurück, der Zweite wurde und so den Abstand zu Wilke in der Cup-Wertung verringerte.

Startplatz 4 und auch zum Rennende Platz 4 hatte Claudio Callipo im Brabham inne. Callipo bot eine Leistung, die man eigentlich von seinem Teamkollegen Gawol erwartete. Beeindruckend waren vor allem die ersten drei Runden, in denen Callipo auf Platz 3 und später Platz 2 fuhr (Wilke passierte er bei dessen Stop&Go-Strafe). Ein Ausritt Ende Runde 3 warf ihn hinter Saupe und Wilke zurück. Dennoch war er mit Platz 4 äußerst zufrieden.



JRC Nürburgring - René Beitz (Cooper) verfolgt Sören Scharf (Honda)

Das Rennen wurde von Reinhold souverän dominiert (keine Angst liebe Leser – Olli hat auch diesmal ein Sub-Acht im BRM hingelegt ☺), alles andere wäre eine Überraschung geworden, von denen es aber in dieser Saison bereits einige gab. Wilke musste einen Pflichtboxenstop abhalten, bedingt aus dem Reko-Urteil bezüglich des

Sören Scharf stellte seinen Honda zum zweiten Mal in dieser Saison auf Rang 5 ab. René Beitz fuhr im Cooper 5 Runden im Windschatten Scharfs, konnte aber nicht überholen, so dass Platz 6 für ihn resultierte. Beide Fahrer profitierten in der letzten Runde vom Pech Manfred Leitners, der seinen Lotus kurzzeitig neben der Strecke bewegte. Für Leitner Platz 7.

Dahinter überquerte Gawol die Ziellinie. Die ersten 3 Runden lag er sogar hinter Christof Gietzelt (Honda) und Erhart auf Platz 11. Erhart und Michael Schade (Ferrari) fielen aus. Gietzelt lies Gawol in Runde 4 passieren, im Irrglauben, dass Gawol wesentlich schneller unterwegs sei. Irrtum für Gietzelt, der Gawol eineinhalb Runden hinterherfuhr und einen guten 8 Platz verschenkte. Platz 9 - und das als Ankommer - bleibt aber als Trost für ihn.



JRC Nürburgring - Oliver Reinhold (BRM) springt zum Sieg - Flugplatz

Gabriel bewegte sich, ungeachtet der Ausfälle vor ihm, nicht besonders schnell, aber sehr konstant über den Nürburgring. Platz 10 für den Lotusfahrer. Mit Rennausfall dahinter: Schade, Erhart und Mick Chapman, der bereits in Runde 1 abbrechen musste. Ferrari damit wieder ohne Erfolg.

Wirft man einen Blick auf die Cup-Wertung und berücksichtigt dabei die 2 Streichresultate in dieser Saison, so kann man zu diesem Zeitpunkt sagen, dass Gawol (205 Pkt.) einen gesunden Vorsprung von ca. 40 Punkten hat, vor seinen 3 Verfolgern. Saupe wäre mit 165 Pkt. (bei 41 Pkt. Streichwert) derzeit Zweiter vor Wilke, der 2 von seinen 6 dritten Plätzen als Streicher einbringen muss. 52 Punkte sind das momentan, so dass er mit 164 Punkten einen Zähler hinter Saupe rangiert.

Gewinner des Wochenendes ist Reinhold. Ihm werden bisher 5 und 0 Punkte (Nichtteilnahme) abgezogen, so dass er mit 159 Punkten in absoluter Schlagdistanz zu Platz 2 und 3 liegt. Reinhold darf sich allerdings keinen Ausfall mehr erlauben, will er ernsthaft um Platz 2 oder auch mehr kämpfen.

Danach entsteht eine größere Lücke zu Chapman, Scharf, Erhart, Beitz und Merkel, die auf den einstelligen Plätzen im Cup liegen.

## JSC

Erneut von mangelnder Teilnahme heimgesucht: der JSC! In der letzten Saison, Saison 12, wurden nur 10% der möglichen Einsätze nicht wahrgenommen, und es waren 19 Fahrer im Cup vertreten. 19 Fahrer sind es auch in dieser



Saison, 6 davon durfte man in der Qualifikation am Nürburgring beobachten. Hinzukamen 4 Ersatzfahrer.

Ungeachtet der quantitativ schwachen Konkurrenz fuhr Kay Mühle mit seinem Cooper auf Pole und gewann auch sein erstes Rennen in der GGPLC – Gratulation Kay! Dahinter belegte wie am Vortag Marco Saupe als Ersatzmann Platz 2, und überholte Jörg Kunz (Ferrari), Olli Reinhold (BRM), Martin Fass (Eagle) und schließlich auch Martin Engel (Brabham).

Engel wurde Dritter und war sichtlich zufrieden mit den eingefahrenen Punkten, denn in Monza hatte er noch ganz andere Erfahrungen machen müssen. Fass wurde Vierter und legte in den letzten beiden Runden ein fast zeitsynchrones Verhalten wie Engel an den Tag, betrachtet man sich den Race-History-Graph mit dem Analyse-Tool.

Michael Schade, Ferrari-Ersatzfahrer, findet seinen Frieden mit

der GGPLC und kommt ins Ziel! Platz 5 für ihn und ein wenig Balsam auf die Ferrari-Wunden des Teams die von Strecke zu Strecke scheinbar immer wieder aufreizen, denkt man an die vielen Ausfälle des Teams im gesamten Saisonverlauf.

Rennausfälle: Reinhold, als Ersatzmann für Hans-Bodo Kohl unterwegs, aufgrund Verbindungsprobleme, Kunz mit Unfall, ebenso Felix Krohn, der den Ersatz für Steffen Kriesch im Eagle-Team gab. HaJo Schmitz wollte die Lotusehre hochhalten. Leider gelang ihm dies nicht. Ausfall auch für ihn.

Besondere Erwähnung bedarf es allerdings für Udo Wagner, der als Neueinsteiger in der GGPLC in das Cockpit von David Schneider einstieg. In der Qualifikation reichte es leider nicht für eine gewertete Runde. So startet Wagner von Platz 7 aus. Fünf Runden steuerte er den schwer zu fahrenden weißen Wal durch den Eifelwald und wird sich ebenso wie das Team über seinen Ankommer und die wertvollen Punkte für das Team gefreut haben.

Im Chat konnte man sich ein Bild über die Spannung und Freude in den letzten Minuten Wagners Rennen sowie Zielankunft machen:

<C.Gietzelt> Hammer, dass Udo "noch" fährt finde ich - super :)  
 <S.Scharf> hoffentlich kommt er durch  
 <S.Scharf> der 6. Platz ist ihm sicher  
 <C.Gietzelt> Punkte... :)  
 <S.Scharf> gibt satte 19 Punkte  
 <C.Gietzelt> die „5“ sind noch nicht sicher :)  
 <S.Scharf> wenn er ankommt  
 <C.Gietzelt> :)

<C.Gietzelt> besser als ich je war :(  
 <S.Scharf> erstmal muss er ankommen  
 <C.Woehlk> wie lange fährt er schon?  
 <C.Gietzelt> 3 bis 4 Monate  
 <C.Gietzelt> oder weniger  
 <S.Scharf> jetzt hat er noch mal fast 4  
 Minuten Zeit für die 4. Runde und dann kann  
 er den Rest im Schrittempo fahren

**Die ersten Fahrer sind im Ziel angekommen, und Udo befindet sich im ersten Viertel seiner letzten Runde.**

<C.Gietzelt> JSC - die müssen jetzt 6 bis 7  
 Minuten still sein :)  
 <R.Beitz> lol  
 <S.Scharf> stark, der Udo  
 <C.Gietzelt> oh oh  
 <C.Gietzelt> er hängt  
 <S.Scharf> neeeee  
 <C.Gietzelt> puhh  
 <S.Scharf> soll jetzt keinen Mist mehr bauen,  
 gelappt werden kann er nicht mehr  
 <C.Gietzelt> Mann, bin ich aufgeregt

<O.Reinhold> oh, das war wohl ein Dreher  
 oder?  
 <C.Gietzelt> egal  
 <C.Gietzelt> er fährt  
 <C.Gietzelt> :)  
 <S.Scharf> fährt er noch? ich kann's nicht  
 sehen  
 <C.Gietzelt> jo  
 <S.Scharf> wo ist er denn schon  
 <C.Gietzelt> gleich Döttinger  
 <Olli\_Reinhold> Schwalbenschwanz  
 <C.Gietzelt> wenn jetzt der Motor....  
 <S.Scharf> mach keinen quatsch  
 <C.Gietzelt> gleich  
 <C.Gietzelt>  
 jaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa  
 <C.Gietzelt> geil  
 <S.Scharf> jeeeeeahhhhhhhhhh  
 <S.Scharf> jippiieeeee  
 <C.Gietzelt> oberkrass  
 <C.Gietzelt> ich fass' es nicht  
 <S.Scharf> Party in der Honda-Box  
 <C.Gietzelt> \*anstoss\*  
 <C.Gietzelt> Mann, ist das geil  
 <S.Scharf> fette 19 Punkte nur für's  
 Ankommen  
 <C.Gietzelt> superfett

Große Freude also bei Team Honda:  
 endlich wieder einmal 3 Ankommer  
 an einem Wochenende.

Kay Mühle übernimmt mit seinem  
 Sieg die Führung im JSC. Auch hier  
 kann man die Tabelle mit Berücksichtigung  
 der beiden Streichresultate betrachten,  
 um zu dem Ergebnis zu kommen, dass  
 Mühle zwar führt (165 Pkt.), aber Kohl  
 nur 9 Punkte Rückstand hat. Allerdings  
 muss Kohl seine nahezu schwarz-weiße  
 Ergebnisliste verändern, will er Platz 1  
 holen. Für ihn hieß es bisher Sieg oder  
 Ausscheiden, und eine Nichtteilnahme  
 steht zu Buche. Kohl muss nun in den  
 verbleibenden 4 Rennen ankommen und  
 das ganz weit vorne.

Hinter den beiden folgt Andreas  
 Kröger (Lotus) mit 135 Punkten.  
 Kröger muss ebenfalls fahren und



weit vorne ankommen, möchte er  
 seinen 3. Platz behaupten. Seine  
 Verfolger heißen Horn (118 Pkt.)  
 und Engel (117 Pkt.) Engel und  
 Kröger haben bereits eine Nicht-  
 teilnahme. Nur Mühle ist bisher  
 immer angetreten und hat daher  
 die besten Karten.

Die Teamwertung wird mehr und  
 mehr von Cooper dominiert. Das  
 Team bringt erstens jedes  
 Wochenende mindestens 4 Fahrer  
 an den Start und zweitens kommen  
 auch fast immer 4 ins Ziel. Die  
 eingefahrenen Plätze werden zudem  
 immer besser. Streichresultate gibt  
 es keine - somit profitiert man bei  
 Cooper natürlich auch von den  
 Nachlässigkeiten der Kontrahenten.

Allerdings weiß man bei Cooper  
 auch, dass BRM, derzeit mit 115  
 Pkt. im Rückstand, mit einem  
 starken Saisonfinale den Spieß noch  
 herumdrehen kann. Daher wird man  
 sicherlich extrem gut vorbereitet  
 sein, was die kommenden Strecken  
 betrifft.

BRM muss aber auch hinter sich  
 schauen! 25 Pkt. Abstand zum  
 Team Brabham, bei denen neben  
 einem starken Gawol auch ein  
 Callipo die richtige Gangart für sein  
 Aggregat gefunden zu haben  
 scheint. Mit Engel und Neuendorf  
 kommen fast immer sichere Punkte  
 dazu.

Lotus bewegt sich derzeit im  
 Niemandsland. Luft nach oben wie  
 nach unten. Dies scheint wohl so zu  
 bleiben. Eventuell noch Platz 3?

Um die rote Laterne streiten sich  
 die Fahrer von Eagle, Honda und  
 Ferrari. Die Roten hätten sicherlich  
 das Potential, schnell da unten  
 wegzukommen, würden sie ihre  
 Fahrer ins Ziel bringen und zwar

häufiger als bisher. Bei Eagle  
 konnte man mit den Erfolgen von  
 Kriesch den letzten Platz abgeben.  
 Und Honda muss auf Glück und  
 Einsätze von Patrick Marx oder  
 Gregor Borbely hoffen, um am Ende  
 nicht als großer Verlierer dazustehen.

**C.Gietzelt**

### GGPLC Saison 13

#### JRC Cupwertung nach 8 von 12 Rennen (ohne Streichergebnisse)

1	Stefan Gawol	Brabham	245
2	Andreas Wilke	BRM	216
3	Marco Saupe	Cooper	206
4	Oliver Reinhold	BRM	164
5	Mick Chapman	Ferrari	138
6	Soeren Scharf	Honda	121
7	Michael Erhart	Eagle	113
8	Rene Beitz	Cooper	109
9	Rainer Merkel	Lotus	101
10	Maerte Gabriel	Lotus	99
11	Manfred Leitner	Lotus	96
12	Michael Schade	Ferrari	91
13	Claudio Callipo	Brabham	84
14	Christof Gietzelt	Honda	80
15	Felix Krohn	Eagle	53
16	Wolfgang Benz	Ferrari	38
17	Herbert Kulha	Eagle	29

#### JRC Cupwertung nach 8 von 12 Rennen (ohne Streichergebnisse)

1	Kay Mühle	Cooper	191
2	Hans-Bodo Kohl	BRM	161
3	Andreas Kroeger	Lotus	138
4	Martin Engel	Brabham	124
5	Thomas Horn	BRM	118
6	Stefan Schmidt	Cooper	111
7	Steffen Kriesch	Eagle	104
8	Peter Neuendorf	Brabham	93
9	Patrick Marx	Honda	83
10	Martin Fass	Eagle	81
11	Uli Landgraf	Cooper	77
12	Gregor Borbely	Honda	76
13	Hajo Schmitz	Lotus	71
14	Hans Hanraths	Ferrari	60
15	Oliver Schulz	Eagle	60
16	Jörg Kunz	Ferrari	58
17	Udo Wagner	Honda	19
18	Oliver Barz	Ferrari	17
19	George Kuyumji	Brabham	16

Seit Ihrer Gründung in 1992, hat **Cooler Master** viel für die Forschung & Entwicklung, Herstellung und Marketing von Kühlkörpern für Computer getan. Die Firma hat nun eine Vielzahl an Kühlkörpern für verschiedene Kühllösungen auf Lager. Wir kooperieren mit Intel und AMD bei der Entwicklung von CPU Kühlkörpern, und beide Firmen haben unsere Produkte zertifiziert und empfehlen diese an ihre Kunden und andere Firmen weiter. Darüber hinaus werden unsere CPU Kühlkörper auch von namenhaften Computerfirmen verwendet. Diese sind zum Beispiel: IBM, HP, NEC, Packard Bell, Medion und Fujitsu Siemens. Unsere Produktlinie beinhaltet Kühlkörper für CPUs, Chipsets und Festplatten. Wir produzieren auch Gehäuselüfter, Gehäuse und spezielle Kühllösungen für Industrie PC's und andere Peripheriegeräte.

**Cooler Master** ist auch 2007 der offizielle Sponsor der Deutschen Online Meisterschaft der Virtual Racing German Nascar League. Am Ende der DOM-Saison gewinnen die ersten drei der DOM-Gesamtwertung, der Rookie of the Year, der Sieger der Fair Play-Wertung und fünf ausgeloste Fahrer mit mindestens 75 % absolvierten Rennen eine schicke **Cooler Master**-Komponente wie z.B. eine CPU-Kühlung, ein Gehäuse, ein Netzteil oder eine Wasserkühlung. Dazu gibt es für jeden Gewinner eine **Cooler Master**-Mütze sowie ein **Cooler Master**-Schlüsselband.

THE ULTIMATE THERMAL SOLUTION



GNL Deutsche Online Meisterschaft powered by

**[www.coolermaster.de](http://www.coolermaster.de)**  
Expand Your Imagination

# NASCAR-DOM-Rückblick

## Wilke siegt in California und Richmond



### Thiemt im Pech - Wilke gewinnt erstes DOM-Rennen 2007

Am fünften April ging es zum zehnten Rennen auf den California Speedway in Fontana, Kalifornien. Eine Pre-Qualifikation fand aufgrund zurückgehender Teilnehmerzahlen nicht statt.

Bei bewölktem Wetter, 76° Fahrenheit und sieben Meilen Wind aus Südwesten fuhr Volker Hackmann seine sechste Pole Position ein. Mit großem Abstand qualifizierten sich dahinter Torsten Eberius, David Kirsch und Conrad Wegener.

In California mussten 150 Runden gefahren werden. Der Start verlief sauber, nach vier Runden schoss Patrick Ratajczak jedoch Wolfgang Kogler ab und beendete dessen Rennen.

In Runde neun wurde der erste Restart geschwenkt und es folgte eine erste kleine Grünphase.

Nach 23 Runden kamen sich Denis Terze und Rico Schwartz in Kurve eins zu nah und Schwartz wurde in die Mauer gedrängt, wo er, als er



### Ratajczak beendet Koglers Rennen in Runde 4 - die erste Yellow Flag

sich wieder lösen konnte, fast Claudio Ferrera rammte, der mit 160 mph an ihm vorbeiraste. Zum ersten Mal fuhren alle Fahrer an die Box und ließen sich von ihren Boxencrews versorgen. Das Rennen wurde in Runde 27 neugestartet.

Sechs Runden später war es wieder Ratajczak, der die Unterbrechung auslöste. Ein simpler Unforced ausgangs T4 brachten ihm 30 Strafpunkte und die Schmach der anderen Fahrer. Nach einem erneuten Boxenstop, wobei dieses Mal viele Fahrer draußen blieben, führte Stefan Lippert das gesamte Feld zum Restart.

Doch so richtig sollte kein Rennen aufkommen. Martin Kolibal, einer derjenigen, die bei der vorherigen

Caution nicht in der Box waren, wurde langsam durchgereicht. In Runde 45 ausgangs Kurve zwei setzten sich Bayer innen und Wegener außen neben Kolibal. Mit Überschuss fuhren beide neben ihn, als dieser immer weiter nach außen zog und Wegeners Linie kreuzte. Kolibal und Wegener fingen sich an zu drehen und trafen dabei auch noch Kirsch, der aber ohne Schaden weiterfahren konnte. Den vermeintlich Schuldigen Kolibal erwischte es dabei am schlimmsten. Doch er war nach der Yellow-Auswertung gar nicht der Schuldige. Wegener soll hier einen Fehler begangen haben. "Irgendwann wieder mit Martin aneinander geraten, wobei ich noch weiter rechts gar nicht mehr fahren konnte - es sprühten schon die Funken", so dessen Schilderung nach dem Rennen.

Restart Runde 49: George Kuyumji vor Hackmann und Lippert. Nach einer Runde war Hackmann wieder erster.

Wieder nur kurz durften die Fahrer das haben, warum sie überhaupt fahren: Spaß. Michael Schymura und Robert Schöffmann gerieten in Kurve vier aneinander und Schöffmann flog in die Mauer. Er gesellte sich zu Ratajczak (Getriebe) und Mike Müller (unbekanntes Problem), die ebenfalls schon ausgeschieden waren. Klaas Pollert schnappte sich unter gelb eine Leadlap und in Runde 73 wurde das Rennen erneut



### Wegener und Kolibal schießen sich in Runde 45 ab - Wegener war Schuld...

neugestartet.

Nur vier Runden später schoss Hartmut "good luck from mömlingen/germany" Lüschen Stefan Schrader ab und beendete dessen Rennen. Wieder fuhren einige Fahrer in die Box, andere blieben aber auf ihren alten Reifen auf der Strecke. Zu diesem Zeitpunkt die richtige Entscheidung, denn nur acht Runden nach dem erneuten Restart trafen Christian Heuer und Klaas Pollert aufein-

Mauer.

Wieder nur wenige Runden nach dem Restart in der 127. Runde, fuhr Torsten Eberius so dicht auf Gabriel Stöhr auf, dass er ihn ausgangs Kurve zwei wegschob. Stöhr war nach dem Rennen "sehr enttäuscht, dass er den eventuellen Top 5-Platz nicht nach Hause bringen konnte." Das "wäre der erste Top 5-Rang seit dem Aufstieg in die DOM 1 gewesen... Den hatte ich jetzt ein paar mal in

ne Führung an Wilke. Statt dem ersten Sieg nach seinem Comeback, wurde es nur der sechste Platz. Heuer, der die elfte und letzte Caution auslöste, war wenig erfreut: "Platz zehn sicher in der Tasche und dann kommt so ein blinder Überflieger!" Gemeint war Kolibal, der ihn anschließend als "ungeduldiger Rambo" titulierte - das Grid harmoniert miteinander!

Das Rennen endete unter gelb und Wilke gewann vor Wegener, Bayer, Terze und Schulz sein erstes DOM-Rennen 2007. Die Top 10 vervollständigten Thiemt, Kuyumji, Kiel, Schwartz und Ferrera.

Die meisten Führungsrunden (71) und die schnellste Rennrunde (27,029 s im 39. Umlauf) gingen an Hackmann. Highest Climber, wurde, trotz des Freezes, Thiemt mit 26 gewonnenen Plätzen. Insgesamt wurden 430 Strafpunkte verteilt, 26 Fahrer (von 35) sahen die Zielflagge und zwischen zehn Fahrern gab es 16 Leadchanges.



**Runde 69: Das Aus für Schöffmann (#469) nach Kontakt mit Schymura (#24)**

ander. Pollert wurde in T4 loose und Heuer schoss ihn daraufhin ab. Heuer und das Brainsquad Werksteam waren an diesem Abend sowieso ein Thema für sich. Im späteren Rennverlauf gab es nämlich einen weiteren Unfall.

Unter gelb gab es jedoch noch eine weitere kuriose Szene. Lippert fuhr beim Einfahren in die Box neben Hackmann und drehte ihn um. Hinter den beiden wollten jedoch 25 weitere Fahrer in die Box fahren und es bildete sich ein riesen Stau vor der Boxeneinfahrt, der sich erst nach und nach auflöste. Obwohl Hackmann schwer beschädigt wurde und durch diesen Vorfall "nur" als elfter ins Ziel kam, legte er keinen Protest gegen Lippert ein.

An der Spitze war nur Martin Thiemt, der ab diesem Zeitpunkt das Geschehen bestimmte.

Von der 93. bis zur 116. Runde gab es wieder mal eine etwas längere Grünphase, bis Uwe Berger Axel Ziganki in Kurve eins abschoss. Eine Woche später trat Berger zurück.

Nach einem weiteren Boxenstop, wurde das Rennen 30 Runden vor Schluss neugestartet.

Doch die neunte Unterbrechung ließ nicht lange auf sich warten. Terze konnte zwei Runden nach dem Restart seine Linie nicht halten und schickte Florian Kirchhofer in die

Griffweite, aber immer hatte jemand noch was dagegen", so der Schweizer. Bei dem Unfall erwischte es auch wieder Kirsch, der diesmal mehr Schaden davontrug.

13 Runden vor Schluss wurde zum letzten Mal die grüne Flagge geschwenkt. An der Spitze führte Thiemt vor Andreas Wilke und Conrad Wegener. Thiemt konnte sich, wie in alten Zeiten, vor seinen Verfolgern behaupten und schien wie



**Lippert dreht Hackmann und sorgt für Chaos in der Boxeneinfahrt**

der sichere Sieger festzustehen. Doch in dem Moment, als das Duell "Heuer vs. Brainsquad Werksteam" das zweite Mal stattfand, verschwand Thiemt durch einen Computer-Freeze im Gras und verlor sei-

lege Andreas Wilke. Von den Plätzen drei und vier starteten Mike Müller (-0,060 s) und Gabriel Stöhr (-0,133 s).

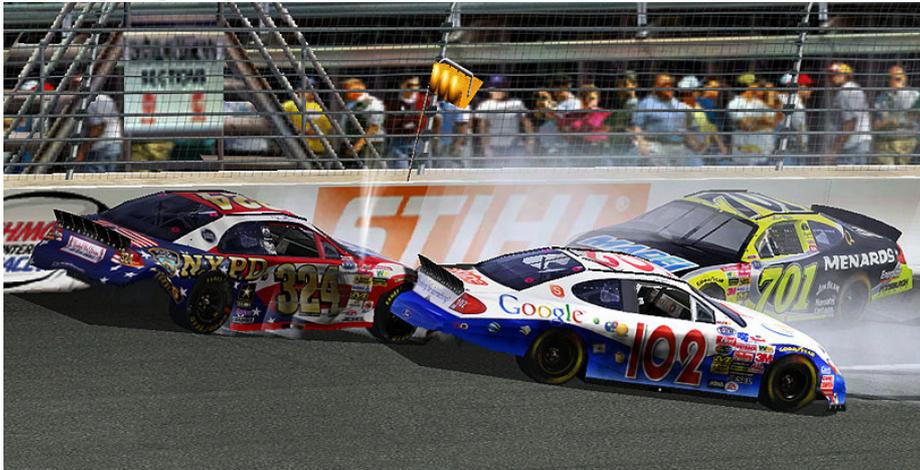
Das Wetter war, bis auf den Wind, fahrerfreundlich: clear, 70° F,



**Raetz (l.) drängt erst Scheurer ab und schubst dann Hackmann in die Mauer**

Southwest 20 mph. Die Renndistanz fürs Rennen waren 240 Runden. Der Start verlief zunächst überraschend problemlos. Nach 18 Runden setzte Michael Raetz zu einem Überholmanöver an Michael Scheurer an, schickte diesen aber in die Mauer. Während Scheurer verkehrtherum zur Strecke stehend nach einer Möglichkeit zum Wenden suchte, wurde er noch von Peter Gess gerammt und sah später noch seinen DIHL-Teamkollegen Matthias Bayer auf sich zurutschen. Bayer wurde von Stefan Lippert abgeschossen, der nicht mehr schnell genug reagieren konnte, als

dessem ersten, umstrittenen "Nextel Cup Series"-Sieg in Talladega auswählte, schmückte nicht länger diesen Platz, sondern von nun an das "Target"-Logo. Die Gelbphase nutzte nur ein kleiner Teil des Feldes. Müller übernahm vor Lippert und Florian Kirchofer die Führung und dirigierte das Feld in den Restart in Runde 23. Martin Kolibal hatte mit großen Motorproblemen zu kämpfen, nachdem er in Runde elf bereits mit Raetz aneinander geriet (ob Raetz auch ihn in die Mauer schob ist nicht bekannt), und bremste zudem die Kurven sehr früh an. So bildete sich hinter ihm



**Herbstrieth (m.) dreht Heuer in Runde 41 - Kniep ohne Ausweichmöglichkeit**

Bayer abbremste. Lippert entschuldigte sich nach dem Rennen: "Ein dickes Sorry an Matthes und die Mitbetroffenen der Kollision in der ersten Yellow Flag. Ich habe sofort nach dem Ausrufen der Yellow Flag voll den Anker geworfen, es hat aber nicht mehr gereicht. Das war wohl eine Millisekunde zu spät." Dagegen leistete sich Raetz einen weiteren Bock: Beim Versuch sich zurückzurunden, ließ er alles andere als Vorsicht walten und schickte auch Leader Hackmann in die Außenmauer. Wie schon in California, verzichtete Hackmann aber auch hier auf einen Protest, änderte aber seinen Avatar: Brian Vickers, den er nach

auf der Innenbahn eine lange Schlange, an der alle versuchten vorbeizukommen. In Runde 28 verlor er dazu noch die Kontrolle über seinen Ford Taurus, was für große Schwierigkeiten bei den Hinterherfahrenden bedeutete. "War ein kurzes Race. In Runde 27 verliert jemand vor mir seinen Wagen, mein Vordermann und ich bremsen, ein anderer schiebt mich an - frontal in die Mauer der Boxeneinfahrt.", sagte Schymura enttäuscht nach seinem Aus. Nur kurz nach dem Restart in der 31. Runde löste Nils Herbstrieth die dritte Unterbrechung aus. Er drehte Christian Heuer eingangs der dritten

Kurve. "Sorry dafür. Deine Anbremspunkte waren aber auch arg konservativ. Ich war vorher kurz in der Mauer und hatte grad wieder Gas gegeben... und schon hing ich drauf.", äußerte sich Herbstrieth. Lippert blieb, von den vorherigen Nichtpittern, als Einziger weiterhin draußen. In der folgenden Grünphase wurde er so immer weiter nach hinten gereicht. Hackmann konnte Wilke, trotz seines Schadens, hinter sich halten.

In der 101. Runde musste Jörg Kormany, als er Torsten Brandt überrundete, etwas verlangsamen und wurde dabei von seinem "Hot Pursuit Motorsports"-Teamkollegen Bernhard Riedler angeschoben und gedreht. Riedler hatte zudem schon einiges hinter sich, nachdem sein vierter Gang brach und er diesen in der Box reparieren lassen musste. Unschuldiger Dritter im Bunde war Brandt, der von Kormany sich drehendem Dodge Intrepid getroffen wurde und beide mit schwerem Schaden aufgeben mussten. "Bernhard, Jörg und ich haben dann an der Outside-Wall gekuschelt, was mein Motor mit eifersüchtigen Blinksignalen im Cockpit und meine Crew mit Arbeitsverweigerung quittierte... und das ein paar Runden vor Halbzeit, was für den Strafpunkteabbau wichtig gewesen wäre...", seufzte ein enttäuschter Brandt. Der Unfall zwischen den Teamkollegen wurde zum Wohle der Teamstimmung als Rennunfall gewertet.

In der 107. Runde ging es weiter. Hackmann führte immer noch vor Wilke und dem neuen Dritten Wegener. 23 Runden blieb es grün, bis Stöhr einen Überholversuch an Lippert für Position vier versuchte. Stöhr kam zwar auch an Lippert vorbei, aber nur, indem er ihn abschoss. Caution Nummer fünf. Beim Boxenstop machte Thomas Böttcher einen Platz gut und war nun Dritter hinter Hackmann und Wilke.

In der 151. Runde war es soweit, Wilke übernahm nach einem Fahrerfehler von Hackmann die Führung und setzte sich sofort ab. Diese Phase des Rennens war zudem die längste unter grün. Fast 71 Runden wurde keine gelbe Flagge geschwenkt. Mit abbauenden Reifen wurden außerdem die Überrundungen immer schwieriger, trotzdem lief alles sehr fair ab.

Nach 164 Runden war Lipperts Rennen beendet. Nachdem er praktisch die gesamte erste und zweite Kurve im Drift durchfuhr, verlor er ausgangs T2 doch noch seinen Pontiac

Grand Prix und endete in der Mauer. Sein Glück, dass keine Yellow Flag ausgerufen wurde.

In der 213. Runde endete die Grünphase mit der sechsten Unterbrechung. Bei der Übrerrundung von "RSM"-Teamchef Christoph Kiel wurde Thorsten Schulz etwas langsamer, worauf Torsten Eberius nicht mehr reagieren konnte und ihn umdrehte. Die Rennkommissare entschieden auch hier auf "Rennunfall", womit alle Beteiligten sicherlich einverstanden waren. In der Leadlap befanden sich nur noch acht Fahrer. Wilke führte das Feld zum Restart in Runde 219.

Nur zwei Runden später sorgte "Brainsquad Werksteam"-Fahrer George Kuyumji für die siebte gelbe Flagge. Ausgangs der zweiten Kurve wurde er loose und zog in die Linie von Müller, der in dem Moment zum Überholer ansetzte. Mit einem harten Einschlag in die Innenmauern



**3-Wide in Richmond: Terze (#383), Riedler (#246) und Kniep (#701)**

Runden innerhalb einer halben Sekunde um den Kurs rasten. In der 235. Runde fuhr Kirchhofer mit 21,446 Sekunden die schnellste Rennrunde und bedrängte zwei Runden vor Schluss Rico Schwartz um P8. In der vorletzten Runde konnte er sich knapp neben knapp neben Schwartz setzen, der ihn aber

dafür noch einmal richtig eng. Durch die neue RBTL-Regel darf in den letzten zehn Runden auf das Überholverbot bei gelber Flagge verzichtet werden, so dass man nochmal die Möglichkeit bekommt, die eigene Platzierung zu verbessern. So blieben alle Fahrer auf dem Gas. Hackmann konnte sich dabei noch innen neben Wilke und Wegener außen neben Hackmann setzen. Nach der Überquerung der Ziellinie und der "Einfrierung" der Positionen betrug die Differenz zwischen dem Sieger Wilke und dem Dritten Wegener gerade einmal 14 Hunderstel! Hackmann lag dazwischen mit neun Hunderstel. Dahinter platzierten sich Böttcher (mit seinem besten DOM-Ergebnis), Stöhr, Schrader, Müller, Kirchhofer, Schwartz und Eberius. Hackmann führte die meisten Runden (123, Wilke 90, Müller 22, Lipfert 5) und Terze wurde mit 20 Platzverbesserungen Highest Climber. 25 Fahrer sahen das Ziel, 36 Runden wurden unter gelber Flagge gefahren und zwischen vier Fahrern wechselte vier Mal die Führung.

*Conrad Wegener*



**Yikes! Schrader (m.) und Stöhr (r.) kommen haarscharf an Schwartz vorbei**

verabschiedeten sich beide von ihren bisherigen Rängen. Müller machte sich im Nachhinein Vorwürfe: "Sorry George, für den Schubser. Ich konnte auch durch die Cockpit-Sicht nicht erkennen, dass Dennis outside an Dir vorbei wollte. Ich war einfach zu nah dran, schätze ich mal. Ich wollte halt schnell an den Lappern vorbei, um den Thomas vor mir noch zu schnappen. Bin ansonsten zufrieden, ärgere mich aber den Top 5-Platz weggeschmissen zu haben, und das mit 20 to go... und dann noch Strafpunkte." Am Ende kassierte aber Kuyumji die vollen 40 Strafpunkte.

Der letzte Restart erfolgte in der 225. Runde. Hackmann setzte Wilke ordentlich unter Druck, konnte ihm aber, dank fehlender Leistung, nicht gefährlich werden. Dafür kam Wegener auf drei immer näher, so dass die drei Führenden in den letzten

blockt, beide kollidierten und die achte und letzte Gelbphase auslösten. Obwohl Kirchhofer bereits mit der "Nase" neben Schwartz war, erhielt er die Strafe. An der Spitze wurde es im Kampf um den Sieg



**Sehenswertes Finish nach 240 Runden: Wilke vor Hackmann und Wegener**

# Die GNL-GNOS in Kalifornien und North Carolina

Keine Rennentscheidung bis zur letzten Runde im sonnigen Fontana und ein Reifenkrimi in der Heimat der NASCAR in Charlotte.



In beiden Rennen werden die Führenden der Gesamtwertung Conrad Wegener und Matthias Bayer in Unfälle verwickelt und verlieren wichtige Punkte im Kampf um die Meisterschaft. Dahinter schließen die Verfolger weiter auf und die Spitzenreiter rücken wieder etwas enger zusammen.

## California Speedway

Beim Teilnehmerfeld ist ein gewisser Schwund zu sehen. So sind diesmal nur 23 Fahrer an den Start gegangen. Im Qualifying konnte sich Conrad Wegener (37.645) gegenüber David Kirsch (+0.066), Matthias Bayer (+0.095), Torsten Eberius (+0.247) und Mike Müller (+0.251) durchsetzen. Damit gingen die Führenden der Gesamtwertung auch in diesem Rennen vorne im Feld an den Start.

Schon ab der ersten Runde an wird um jeden Zentimeter gekämpft. Matthias Bayer verliert dabei aus-



Müller platzt der Motor nach 20 Runden unter grün - Caution #1

gangs Turn 4 fast seinen Wagen und kann nur knapp einen Dreher verhindern. Dadurch verliert Bayer einige Positionen. Währenddessen werden an der Spitze weiter die Positionen gewechselt. Torsten Eberius und David Kirsch können zunächst an Conrad Wegener vorbeiziehen. Wenig später versucht Wegener zu kontern. Dies gelingt ihm aber nicht und Kirsch übernimmt kurz darauf die Führung, als er in Runde 14 an Eberius vorbeigeht. Aufgrund technischer und gesundheitlicher Probleme muss Gabriel Stöhr bereits nach zehn Runden seinen Wagen in der Box abstellen und aufgeben.

In der Verfolgergruppe, bestehend

aus Kirchhofer, Terze, Bayer, Link, Gravemeyer, Schulz, Jonke und Pecl, wird ebenfalls hart um jeden Platz gekämpft. Rundenlang fahren Matthias Bayer und Thomas Link im 2-Wide um die Strecke. In Runde 20 dann die erste Rennunterbrechung. Mike Müller geht eingangs Turn 3 der Motor hoch und er kann einen Dreher nicht mehr vermeiden. Glücklicherweise werden keine anderen Fahrzeuge in den Zwischenfall involviert. Das Feld fährt zum Reifenwechsel und Auftanken geschlossen in die Boxengasse.

Restart in Runde 24. Conrad Wegener hat wieder die Führung übernommen. Dahinter reihen sich Kirsch, Kirchhofer, Eberius, Kröger und Bayer ein. Während sich die Spitzengruppe leicht vom restlichen Feld absetzen kann haben einige Fahrer im hinteren Teil besonders Schwierigkeiten mit Turn 2. Roland Hamela steht dort am Kurvenausgang quer, auch Jürgen Nobbers hat stark zu kämpfen und stellt danach vorsichtshalber seinen Wagen in der Garage ab. Martin Kniep dreht sich an der Stelle nun schon zum zweiten Mal, löst dabei aber keine Gelbphase aus.

Nach einem rundenlangen Duell zwischen Torsten Brandt und Sönke Gravemeyer geraten beide ausgangs Turn 4 aneinander. Dabei berührt



Gravemeyer schiebt Brandt aus dem Weg



### Kirchhofer mit einer Harakiri-Aktion gegen Kuyumji und Wegener

Gravemeyer Brandts Heck und dreht ihn um. Die nächste Gelbphase wird ausgerufen. Bis auf Georg Kuyumji fahren wieder alle Fahrer an die Box. In Runde 37 dann der Restart. Zunächst kann sich Kuyumji behaupten, wird dann aber zwei Runden später von Kirchhofer und Wegener in die Mangel genommen. Dabei schiebt es Kirchhofer von der unteren Linie leicht nach oben und er trifft dabei Kuyumjis Heck. Dieser dreht sich und reißt Wegener mit ins Verderben. Weiter hinten im Feld geraten noch Denis Terze und Harald Pecl aneinander. Pecl verabschiedet sich dabei in die Mauer und Martin Kniep kann den trudelnden Fahrzeugen nur noch mit einer Vollbremsung und anschließendem Dreher ausweichen.

In Runde 44 der Restart. An der Spitze ist nun Florian Kirchhofer vor Eberius, Kirsch, Kröger, Bayer, Schulz und Link. Diese Gruppe kann sich wenig später vom restlichen Feld absetzen. Kirsch beginnt Kirchhofer zu attackieren und beide fahren zwischenzeitlich rundenlang Tür

an Tür. Knapp 30 Runden später kann sich Kirsch endlich durchsetzen und geht an Kirchhofer vorbei. Geschickt nutzt Bayer aber die Situation und kann wiederum an



### Kniep dreht sich und löst die letzte von vier Gelbphasen in California aus

Kirsch vorbeigehen. Bayer übernimmt nun die Führung und kann sich kurz darauf auch etwas absetzen. Kirchhofer eröffnet nun unter Grün die Serie der Boxenstopps.

greift Torsten Eberius an und kann sich durchsetzen. Terze übernimmt damit zum ersten Mal in diesem Rennen die Führung. Diese wärt aber nicht lange denn Bayer und Kirchhofer machen von hinten Druck und gehen in Runde 119 an Terze vorbei. Dahinter kann sich Schulz gegenüber Kirsch durchsetzen. Kurz darauf können Terze und Schulz gemeinsam an Kirchhofer vorbeiziehen. In der letzten Runde dann doch noch ein Fehler von Terze, ausgangs Turn 4, und Schulz kann im letzten Moment noch außen an ihm vorbeiziehen.



### Spannende Fights zwischen 5-6 Fahrern in den letzten 10 Runden

Matthias Bayer fährt hier, mit den meisten Führungsrunden, seinen zweiten Saisonsieg ein. Dahinter schaffen es Thorsten Schulz und Denis Terze auf Platz zwei und drei. Gefolgt von Florian Kirchhofer, David Kirsch und Andreas Kröger. Somit ist

ist es wieder etwas enger an der Spitze der Gesamtwertung geworden. Die nächsten Rennen versprechen also Spannung pur und locken hoffentlich wieder mehr Fahrer auf die Rennstrecke.

## Lowe's Motor Speedway

Insgesamt 25 Fahrer haben sich heute Abend in Charlotte eingefunden um den 7. Lauf der Grand National Open Series zu bestreiten. Gefahren werden 200 Runden auf dem 1,5 Milen langen Quad-Oval, mit bis zu 24° überhöhten Kurven. Im Qualifying konnte sich David Kirsch gegenüber Torsten Eberius (+0.046), Gabriel Stöhr (+0.073), Mike Müller (+0.100), Florian Kirchofer (+0.117) und Conrad Wegener (+0.138) durchsetzen.

Vom Start weg kann Kirsch seine Spitzenposition behaupten und sich schon zu Beginn leicht absetzen. Unterbrochen wird die Fahrt das erste Mal in Runde 5. Durch einen Fahrfehler beginnt sich Georg Kuyumji zu drehen und der nachfolgende Mike Müller kann nicht mehr ausweichen und schiebt ihn von der Strecke. Dahinter trifft es noch Harald Pecl, der aber nach einem perfekten 360 seine Fahrt zügig fortsetzen kann. Der Restart erfolgt kurz darauf in Runde 9. Weiter hinten kommt Pecl mit dem Schaden am Heck schlecht zurecht und verliert ausgangs Turn 4 den Wagen und schlägt hart in die Mauer ein. Um weitere Zwischenfälle zu vermeiden fährt Pecl zur Sicherheit an die Box und gibt auf. Das Ganze bleibt für alle weiteren Fahrer ohne Folgen.

Während sich David Kirsch an der Spitze wieder leicht absetzen kann, geraten Christoph Brockert und



### Der Start in Charlotte - 200 Runden sind zu absolvieren

Thomas Nolden, weiter hinten im Feld, aneinander. Brockert touchiert dabei ausgangs Turn 4 die Mauer, prallt zurück und Nolden kann nicht mehr ausweichen. Beide drehen sich quer über die Wiese. Pech für die beiden Fahrer, da hier keine Gelbphase ausgerufen wird. Wenig später berührt auch Martin Kniep ausgangs Turn 4 unsanft die Mauer. Danach gerät er auf die Wiese und verliert die Kontrolle über seinen Wagen. Dem trudelnden Wrack können Kröger, Jonke und Brandt nur mit viel Glück ausweichen. Diesmal gibt es Gelb und das Feld fährt geschlossen in die Box.

Restart in Runde 25. Kirsch ist weiterhin an der Spitze gefolgt von Eberius, Stöhr, Kirchofer, Wegener und Bayer. Diese sechs Fahrer können sich auch kurz darauf vom restlichen Feld deutlich absetzen. In Runde 35 geht Gabriel Stöhr an Torsten Eberius vorbei. Wenige Runden später machen sich die Spätfolgen von Noldens Unfall bemerkbar. Sein Motor setzt, nach kleinen Rauchzeichen, in Runde 39 komplett aus und

Thomas muss sein Auto abstellen. Beim folgenden Boxenstopp verpasst Matthias Bayer seinen richtigen Platz an der Box und kann nur zwei Reifen wechseln lassen. Dadurch muss er eine Runde später nochmal pitten und rutscht damit ans Ende des Feldes. Stephan Peters versucht in dieser Phase eine etwas andere Strategie und fährt nicht an die Box. Er übernimmt nun die Führung und sichert sich fünf Bonuspunkte, fährt aber mit schlechteren Reifen als der Rest des Feldes.

Kurz nach dem Restart in Runde 44 kann er dem Druck der nachfolgenden Fahrer schon nicht mehr standhalten und wird schnell nach hinten durchgereicht. Die nächste Rennunterbrechung gibt es, nachdem Torsten Brandt und Thomas Link aneinander geraten sind. Wieder gibt es Gelb. Das Feld bleibt diesmal draußen und sortiert sich kurz darauf für den Restart in Runde 50. Kirsch hat nun wieder die Führung übernommen. Dahinter folgen Kirchofer, Eberius, Wegener und Terze. Bereits zwei Runden später attackiert Conrad Wegener. Er setzt sich auf der Frontstrecke neben Torsten Eberius. Dabei berühren sich beide leicht und Torsten rauscht mit hoher Geschwindigkeit in die Mauer. Zwar kann er Schlimmeres verhindern, verliert dadurch aber einige Positionen. Für Wegener und den Rest des Feldes bleibt dies ohne Folgen.

Die nächste Gelbphase wird durch einen Unfall zwischen Sönke Grave-meyer und Klaus Jonke ausgelöst. Dies nutzt die Spitzengruppe um an die Box zu fahren und frische Reifen aufziehen zu lassen. Kurz nach dem Restart in Runde 59 wieder eine Rennunterbrechung. Die Spitzengruppe bleibt draußen. Fünf Runden



Müller kann Kuyumji nach einem Quersteher nicht mehr ausweichen



nicht mehr gehen und verlieren am Ende knappe fünf Sekunden auf den Führenden Conrad Wegener. Dieser fährt ungehindert seinen dritten Saisonsieg nach Hause und baut damit seine Tabellenführung in der Gesamtwertung weiter aus. Dahinter kommen David Kirsch (+3.344), Thomas Link (+4.969), Stephan Peters (+5.383), Andreas Kröger (+17.067) und Florian Kirchhofer (+17.505) ins Ziel. In zwei Wochen erwartet die Fahrer das Tri-Oval des Pocono Raceway und das Team des Rückspiegel wird wieder exklusiv davon berichten.

David Kirsch

### Der Gesamtführende Bayer wird von Lüschen abgeräumt

später der erneute Restart. Matthias Bayer ist weiterhin der Führende, gefolgt von Stöhr, Peters, Kirsch, Terze, Kirchhofer und Wegener. Es dauert nicht lange und die Fahrer mit den frischeren Reifen beginnen sich wieder nach vorne zu arbeiten. Nur zehn Runden später hat Kirsch erneut die Führung übernommen. Ihm folgen kurz darauf Kirchhofer und Wegener. Während Denis Terze noch gut mithalten kann wird Matthias Bayer langsam aber sicher nach hinten durchgereicht. Wie aus dem Nichts taucht Thomas Link hinter der Spitzengruppe auf. Er kann recht schnell die Lücke auf den Viertplatzierten Terze schließen und geht letztlich in Runde 98 an ihm vorbei. Weiter vorne legt sich Conrad Wegener Florian Kirchhofer zurecht, überholt ihn und schließt nun langsam auf den Führenden David Kirsch auf.

In Runde 111 schickt Stephan Peters den Wagen von Denis Terze in die Mauer. In der folgenden Gelbphase nutzen alle Fahrer die Gelegenheit zum Reifenwechsel und Auftanken. Kurz nach dem Restart beginnt Wegener direkt Druck auf Kirsch auszuüben und setzt sich schonmal daneben. Zunächst kann Kirsch aber dagegenhalten. Dahinter stürmt Gabriel Stöhr nach vorne. Zuerst überholt er Florian Kirchhofer und wenig später auch Conrad Wegener. Allerdings kann er nicht auf Kirsch aufschließen. So muss er abreißen lassen und wird kurz darauf wieder von Wegener und Kirchhofer kassiert. Das Trio bestehend aus Wegener, Kirchhofer und Link kommen den Heck von Kirsch nun immer näher. Doch kurz bevor Wegener einen Angriff starten kann gibt es die nächste Rennunterbrechung. Schön öfter hatte es heute in Turn 3 ge-

kracht. Diesmal gerieten Hartmut Lüschen und Matthias Bayer unglücklich aneinander. Leidtragender war hier das Heck von Bayers Wagen, das nach einem Dreher und dem folgenden Einschlag in die Mauer stark deformiert wurde.

Als sich das Feld nach den Boxenstopps wieder sortiert hat wird in Runde 153 die Grüne Flagge geschwenkt. An der Spitze führt weiterhin Kirsch vor Wegener, Link, Peters, Kröger und Müller. Nur wenige Runden später setzen sich die ersten vier Fahrer vom restlichen Feld ab. Es folgt ein langer Reifenpoker. Gute 20 Runden verändert sich nichts an der Reihenfolge. Kirsch fährt weiter-



### Wegener (r.) geht kurz vor Ende an Kirsch vorbei und gewinnt

hin an der Spitze, dicht gefolgt von Wegener, Link und Peters. In Runde 180 spielt Wegener seine Stärke aus und geht mit scheinbar besseren Reifen an Kirsch vorbei. Zunächst kann Kirsch folgen, aber der Abstand zu Wegeners Heck wird von Runde zu Runde immer größer. Auch Link und Peters können die Pace

# Nascar-ICS @ Phoenix

Rennen 4/12 vom 7.4.2007

## Uwe Berger siegt in der Wüstenschlacht von Phoenix



Am 7. April schickte die ICS ihre Fahrer in die Wüste von Arizona. Besonders erfreulich war zu sehen, dass deutlich mehr Fahrer und Teams dem Aufruf zum Wüstenrennen Folge leisteten und so das Kräftemessen zwischen den US-Drivern und denen aus Europa besonders spannend war.

Es ging über 188 Runden, was immerhin 60% der realen Distanz entspricht, der sich unsere realen Vorbilder auf dieser Strecke zu stellen haben. Das Wetter war gut, keine Wolken und kein Wind, daraus folgend eine Bullenhitze in den Autos, was wohl die eine oder andere Gelbphase erklären und vielleicht auch entschuldigen konnte. Insgesamt 10 dieser Gelbphasen, für 40 Runden hinter dem Pacecar waren eigentlich noch im Rahmen. Das Rennen verlief fair, aber auch ziemlich aggressiv in den Zweikämpfen, die schon sehr früh im Rennen ausgefochten wurden, was eigentlich eher im letzten Renndrittel typisch wäre.

Auf die Qualifikation brauchen wir nicht unbedingt eingehen, denn der Startplatz spielte für die zu absolvierenden 188 Runden eine eher untergeordnete Rolle.

Das Rennen bekam sieben Führungswechsel mit sieben verschiedenen Fahrern geboten. Mike Smith, ein Fahrer aus den USA, hatte dabei die meisten Führungsrunden auf sein Konto bringen können.

Das Rennen selbst verlief eigentlich relativ unspektakulär. Das Feld

hatte sich schnell geordnet. Besonders nachdem es in der sechsten Runde die erste Gelbphase zu vermeiden gab und das Feld sich danach in Singelfile zum Restart einordnen musste.

sondern auch eine Menge Gefühl im Gasfuß, und der kleinste Fehler in den engen Kurven entscheidet hier permanent über Sieg und Niederlage.



**Nach 188 Runden fährt Uwe Berger als 1. über die Ziellinie**

Nach zwei Stunden und zwei Minuten bekam Uwe Berger als erster die schwarz-weiß karierte Flagge zu sehen.

Thomas S. erreichte den zweiten Platz und Stephan Peters konnte sich Position 3 sichern.

Leider sammelte dieser ein paar Strafpunkte während des Rennens, so dass die Freude über den dritten Platz nicht überschwänglich war. Manchmal klappt es eben nicht, und der 7. April war für Stephan Peters ein solcher Tag.

Aber für die ICS-Fahrer heißt es nach vorne schauen, denn mit dem nächsten Rennen, dem **Goody's Cool Orange 500** in Martinsville (Sa., 5. Mai 2007) kommt es zu einem echten Knaller.

Die Rennen auf dem Traditions-Shorttrack erfordern nicht nur Speed,

Auch die Enge in der Boxengasse macht diesen Event zu einem Klassiker welcher eine wahre Taktikschlacht erwarten lässt.

*Bericht: Stephan Peters*

**XNSRL**

Goody's COOL ORANGE 500

INTERNATIONAL CUP SERIES

[www.ics.xnsrl.com](http://www.ics.xnsrl.com)

[www.xnsrl.com](http://www.xnsrl.com)

**MARTINSVILLE SPEEDWAY**

Sat., 5th May 2007, 12:00 pm EST = 18:00 MEZ

[www.virtual-racing.org](http://www.virtual-racing.org)

[www.gnc.vo-racing.de](http://www.gnc.vo-racing.de)

NASCAR Racing 2003 SEASON

# Geburt eines NASCAR – Fans

## Roland Hamela über die Faszination NASCAR

von Roland Hamela

### Prolog

Es war einmal vor langer Zeit in einer weit, weit entfernten Galaxis... ach nein, das ist eine andere Geschichte... diese Geschichte spielt in einem sonnigen Staat der USA. Genauer, im Jahre 1949 in Florida, am Strand von Daytona Beach, an dem Atömchen gerade seiner Lieblingsbeschäftigung nachgeht. Glückselig und zufrieden schaut Atömchen den Adlern beim Fliegen zu und überlegt derzeit, in was es sich diesmal manifestieren könne. Es hat schon so viel erlebt in seinem Leben. Doch was es nicht wissen kann, diesmal wird es einen Spezialauftrag geben, einen Auftrag, der erst Jahre später zur Vollendung kommen wird.

### Episode I – Der erste Kontakt

Als Atömchen so schön in der Sonne liegt, bemerkt es, dass etwas mit dem Boden nicht stimmt. Leichte Vibrationen sind zu spüren und ein entferntes dumpfes Grollen ist zu hören. Schnell werden aus den Vibrationen Erschütterungen, die immer wilder und immer heftiger werden und das Grollen kommt näher und näher. Aber irgendwie ist ein sehr schönes Grollen.

schön ruhig hier, außer ein paar Liebespärcchen und spielenden Kindern. Nur heute, heute ist alles anders auf dem dritten Planeten im System der Sonne.

Angeregt durch die starken Vibrationen fängt das Sandkorn plötzlich an zu schwanken und Atömchen hat alle Mühe sich festzuhalten. Das Grollen wird durch ein infernalisches Donnern abgelöst und das Beben wird schlimmer und schlimmer... sollten etwa die Dinosaurier wieder auf die Erde zurückgekehrt sein? Die Frage erledigt sich von selbst. Mit unglaublicher Geschwindigkeit nähert sich die Herde, viele bunte Dinger mit vier schwarzen sich drehenden Füßen. Sie nähern sich und sind unglaublich laut, unglaublich schnell, und sie machen einen Wind, der alles mit sich reißt, was nicht fest am Boden ist.

Und so kommt es, dass Atömchen hoch in die Luft gewirbelt wird, nur um zu sehen, was es nicht versteht. Aber es ist so begeistert, dass sich das, was es da sieht und hört für den Rest seines Lebens fest einbrennt und es hat nur einen Gedanken: "Ich muss das alles weitergeben. Ich muss neues Leben finden, um meine Sehnsucht nach dieser Herde erleben und verstehen zu können".

Als nächstes spürt Atömchen nur, dass es erneut hoch gewirbelt und vom Wind weit über das Meer geblasen wird. Auf einmal ist alles sehr still um Atömchen. Es weiß, es ist im Wasser. Zu oft war es in seinem Leben schon ein Fisch oder gar Wasser selbst gewesen. Aber diesmal ist alles anders, nichts wünscht sich Atömchen mehr, als dahinter kommen, was es eben erlebt hat. So treibt Atömchen langsam und behäbig im warmen Wasser des Golfstromes dahin.

### Episode II – Die dunkle Bedrohung

Auf einmal wird es unruhig im Wasser. Ein ständiges auf und ab unterbricht das langsame leise Treiben. Das Wasser beginnt zu Tosen. Atömchen wird sogar in die Luft gewirbelt. Beim Hochfliegen erkennt es die Küste... Irland. Hier war es vor langer Zeit ein Grashalm dicht an der Küste. Es erinnert sich schnell an den starken Wind, der so stark war, wie der Wind der lärmenden Herde in Daytona. Es wird an Land gespült, und tut was es kennt, es verwandelt sich in einen Grashalm und wächst kräftig in einem festen Grasbüschel in seinen Gedanken dahin. Da es sehr gesprächig ist, wissen bald alle Grashalmkollegen von seinem Erlebnis. So gehen einige Jahre



Atömchen hält es nicht länger aus und beschließt auf einen höher gelegenen Punkt zu gehen, um besser sehen zu können, was es auf sich hat mit dem Beben und Grollen. Schnell springt es auf einen großen Hügel und schaut sich um. Ja, das ist ein toller Platz, auf einem Sandkorn am Strand von Daytona Beach. Eigentlich ist es ja immer

Atömchen hat Glück und wird zurück an den Strand getrieben. Sofort klettert es wieder auf ein Sandkorn und hält Ausschau nach der Herde. Natürlich kommt sie wieder, der Sound noch schöner, das Vibrieren der Erde noch leidenschaftlicher, die sich drehenden Füße noch näher.

dahin, wachsen, verwesen, Wiedergeburt und wieder wachsen, verwesen.

An einem sonnigen Sonntag, gibt es eine Wende im Dahinwachsen. Lautes Geschrei ist zu hören, von Kindern, die am Küstenrand spielen. Die Mütter sind wie immer aufgeregt und warnen ängstlich vor den steilen Klippen. Die Väter

Auf der Suche nach dem speziellen Ausgang, trifft Atömchen auf eine Gruppe von Jungspunden, die Atömchen sofort mitziehen: "Komm mit, wir kennen den Weg". Immer tiefer geht es in das Wesen, in dem es seit kurzer Zeit wohnt. Wieder dringen Rufe von außen in das warme Innere: "Gratulation, du hast gewonnen", ruft eine dunkle Männerstimme, "viel Spaß heut' Nacht". "Das hört sich gut an", meint eines der Atome, die sich gut auskennen, "wir müssen uns bald bereitmachen". Kurze Zeit später steht Atömchen wieder am Start, "Los, Anzug an", ruft eine markdurchdringende Stimme. Jetzt oder nie. Atömchen hat gelernt, wenn es dieses Rennen gewinnen kann, dann hat es die Chance sich zu manifestieren, es wird dann selbst atmen, riechen und fühlen können, mit seinen eigenen Augen sehen und seinen eigenen Ohren hören.

Erneut dringen Laute von draußen ins Innere, es sind nur wirre Worte, ohne Sinn, nur Gestammel, bis es endlich losgeht. Es ist ein hartes

Rennen, zuerst eine lange Gerade entlang. Tausende sind an den Start gegangen. Atömchen weiß, es muss sich seine Kräfte einteilen. Der betörende Duft von Maiglöckchen lenkt die Spitzengruppe in die richtige Richtung. Schließlich weitet sich die Rennstrecke, viele haben schon aufgegeben. Atömchen schaltet nun auf Reserve, noch zwei sind vor ihm, es holt alles aus sich heraus und mit großer Anstrengung und ein wenig Glück schafft es Atömchen durch das große pulsierende Schleusentor. Ein großer weißer Raum liegt dahinter, Atömchen weiß, dass es am Ziel ist, gewonnen hat und sofort beginnt es sich zu teilen.

Die Tage vergehen, Atömchen hat sich gut eingelebt in diesem gemütlich warmen Wasserraum. Schon oft hat es die warmen Töne der Stimme des Wesens gehört, in dem es ist. Und Atömchen lernt schnell. Es weiß, es ist auf dem besten Weg ein "Mensch" zu werden, das ist der Spezialauftrag. Noch nie war es ein Mensch, jetzt soll alles anders werden. Die

Erinnerung an den sonnigen Strand von Florida ist das erste, was in die große weiße Masse einzieht, die man Gehirn nennt. Dieser tolle Raum bietet eine Vielfalt von Möglichkeiten: denken, träumen, in die Ferne schweifen und sich erinnern. Nach der Erinnerung an die rollenden Füße, die über das Land rollten, beschließt Atömchen sich von nun an Roll Land zu nennen. Roll Land fühlt sich wohl, in diesem großen Raum, doch da ist auch der Wunsch, diese rollenden Füße wieder zu sehen. So beschließt Roll Land: "Ich muss hier raus", und beginnt vorsichtig an die Wände des Raumes zu klopfen, zuerst zart, dann etwas heftiger. Irgendwann wird das Klopfen erhört und langsam begibt er sich auf den Weg ins Freie. Der erste Blick mit den eigenen Augen, ein schöner Raum, und viele Menschen stehen da: "Es ist ein Junge!". Dann fällt sein Blick auf die hübsche Frau, die auf dem Bett liegt und mit weicher, warmer, liebender Stimme sagt: "Roland, soll er heißen".

**The End**



# Andre Rohloffs Gedanken über die PreQualifikation in der Nascar - D.O.M.

Ich mache mir Sorgen um die Zukunft der DOM bzw. um Nascar in der VR ganz besonders.

Das Einführen der Prequali mag eine gut gemeinte Entscheidung gewesen zu sein, dessen Konsequenzen aber nicht so wirklich gesehen wurden oder sagen wir mal, man hat nicht daran denken können das es so rapide den Bach runter geht. In der DOM gibt es, laut Datenbank, 69 gemeldete Fahrer, wovon 9 Fahrer noch gar nicht angetreten sind, und mehr als 50% der Fahrer grade mal auf 6 Events kommen von 11 absolvierten Rennen. In den letzten Rennen gab es nicht einmal mehr die Prequali, weil die Anmeldungen für die Rennen quasi in den Keller gefallen sind. Dies mag mehrere Gründe haben, zum einen gab es immer und in jeder Saison einen Rückgang der Teilnehmer, aus zeitlichen Gründen, oder sie hatten keine Lust mehr, sie waren satt vom Nascar fahren und aufgrund ihres Tabellenstandes waren Fahrer demotiviert und haben Nascar den Rücken zugekehrt. Alles Gründe warum es Jahr für Jahr einen

stetigen Rückgang im Nascarbereich gab und gibt. Okay vergessen wir nicht das wir eine Sim fahren die nun schon ein paar Jahre auf den Buckel hat, irgendwann ist der Reiz verloren.

In dieser Saison ist der Rückgang an Fahrern aber enorm, waren zu Anfang der Saison noch fast 60 Fahrer da, wovon sich knapp 40 Fahrer in der Prequali um die letzten 20 freien Plätze des Hauptrennens kämpfen mussten, so ist es nun in jüngster Zeit ein leichtes ins Hauptrennen zu kommen und das ganz ohne Prequali, denn in den letzten Rennen bekam man nicht einmal mehr die 40 Fahrer fürs eigentliche Rennen zusammen.

Für mich persönlich ein Grund für diesen Rückgang an Fahrern ist die Prequali, sie ist, sagen wir es mal so, eine wahre Motivationsbremse. Ich habe vor kurzen mal zu jemanden gesagt, diese Regel ist eine „Aschenputtelregel“ sie sortiert die schlechten von den guten Fahrern aus.

Es gibt Fahrer die haben einen Heidenspaß am Nascar, sie sind nicht schnell,

gehören nicht zu den Topfahrern, doch sie lieben was sie tun. Dadurch dass sie aber nicht so schnell sind, scheiterten sie an der Prequali, kamen nicht ins Rennen und bekamen daher Null Punkte.

So was demotiviert, man darf nicht fahren, man bekommt null Punkte und gewisse Ziele die man sich für die Saison setzt, sind aussichtslos verloren. Dazu kommt, man bezahlt Geld aber man bekommt nichts dafür. Ärgerlich. Die DOM ist bzw. war das Aushängeschild der VR, die Regel der Prequali bringt die DOM, unbestritten, zu einem Leistungsstarken Grid, wohl dem Leistungsstärksten was es auf dem Markt von NR 2003 gibt. Dies geschieht aber, aus meiner Sicht, auf den Rücken derer die aufgrund ihrer Leistungskurve nicht mithalten können.

Sicher gibt es jetzt Stimmen die sagen, na und, ich schaffe die Prequali, dann sollen sich die anderen halt mehr Anstrengen. Und was ist wenn sie sich nicht mehr anstrengen können???

In der VR gibt es so was wie Stammkunden, diese sind schon lange dabei, nicht

schnell, bezahlen ihr Geld, konnten nicht fahren, weil sie den Anforderungen nicht entsprachen und nun sieht man sie weniger bis gar nicht mehr in der DOM. Ich denke mal, diese Personen werden sich auch überlegen in der nächsten Saison Geld auszugeben, es in den Kamin zu feuern wäre derselbe Effekt. Ist es das was die VR will? Will man wirklich auf Kosten eines unglaublichen starken Fahrerfeldes in der DOM, Leute verlieren die schon Jahrelang hier sind und die VR mit zudem gemacht hat was sie nun ist? Nein ich denke nicht.

Fahrer die in der Prequali gescheitert sind, hätten irgendwie noch um Punkte fahren müssen, sollen. So hätte man doch in der Tabelle etwas vorzuweisen gehabt und stehe nicht nackt da.

Im Nachhinein sagt es sich leicht, man hätte zwei Divisionen behalten sollen, so hätte jeder in der Tabelle der DOM seine Pünktchen gemacht. Aufgrund der sinkenden Fahrerzahl hat man sich zu einer Division mit einer Prequali entschieden, ich mache den Verantwortlichen keinen Vorwurf, die haben es gut gemeint und sich auch Gedanken gemacht, leider konnten sie nicht vorausahnen, was die Zukunft bringen wird.

Wenn man sich nun nach 11 Rennen die Fahrerzahlen

anschaut, dann finde ich das sehr alarmierend. Wie sieht das Grid in 10 Rennen aus? Wie viele werden noch gehen?

Berechtigte fragen finde ich, wenn man, wie schon erwähnt, die Fahrer noch dazuzählt, die aus verschiedenen anderen Gründen, die nichts mit der Prequali zu tun haben, Nascar den Rücken zudrehen werden.

Wird am ende der Saison nur noch das Grid aus „Aliens“, „Aliens in Ausbildung“ und ein paar „Ich habe Spaßfahrer“ bestehen? Ist am Ende der Saison das Fahrerfeld auf knapp 30 gesunken? Weis man nicht, wenn aber ja, dann ist es der größte Rückgang an Fahrern den es wohl bis jetzt gegeben hat. Das kann einfach nicht das Interesse der VR sein.

Meine Sorge, besser gesagt, meine Angst, besteht darin, das Nascar vielleicht nicht mehr lange da sein wird. Vielleicht noch nächstes Jahr, aber für 2009 wäre ich sehr skeptisch.

Es wird sicher einige geben die das hier lesen und sagen, na ich gehöre zu denen die immer dabei waren bei den Rennen, ich hab spaß, was geht mich das an?

Sicher, was geht die das an? Spätestens aber wenn man irgendwann über die Zukunft von Nascar spricht, und man sich fragt, macht eine Liga noch Sinn mit einer Handvoll Fahrer, geht es auch denen

was an, die jetzt nur über meine Worte lächeln.

Ich weis auch, dass wenn dieser Brief es in die Öffentlichkeit schafft, ich mit Sicherheit Kritik einstecken muss, okay damit werde ich leben können.

Wenn auch manche vielleicht denken, Geil, das ist doch ein Hammergrid, die Rennen sind spannend, alle liegen jetzt sehr dicht beieinander, soviel spaß hat es noch nie gemacht, die sollten daran denken, dass die Auslese der Prequali viele Opfer gefordert hat, nur damit die DOM der VR das stärkste Grid aller Zeiten am Start haben kann.

Ich werde zu den „Ich habe Spaß Fahrern“ gehören und die DOM weiterhin besuchen, bis zum Schluss, aber ich denke leider mit Wehmut an die, die das Nascarfahren in der VR aufgegeben haben oder aufgeben werden, weil sie durch eine, gut gemeinte aber im nachhinein schlechte Regel ausgegrenzt wurden.

Um eins klarzustellen, ich mache den Verantwortlichen keinen Vorwurf, sie haben es gut gemeint und konnten nicht ahnen was daraus entstehen wird, aber meine bescheidene Meinung und somit der letzte Satz in diesen Sorgenbriefchen ist.....

Die Prequali ist im Begriff die DOM zu zerstören.

*In diesem Sinne  
Andre Rohloff*

# Es kann DOCH jeden treffen!

## 6. Rennen der VR-LFS Masters in Blackwood

Von Markus Wurm



Der 6. Masters Lauf war einer der LFS-Klassiker schlechthin. Blackwood mit den GTR's, wenn auch mit einer kleinen Einschränkung. Der FZR wurde aus dem Feld genommen, um XRR und FXR, die ansonsten ein Schattendasein fristen, 18 Runden im Sprint und 42 Runden im Hauptrennen zu bewegen. Sieger war am Ende André Rech vor Dieter Schmid und Guido Muddemann.

Entgegen erster Vermutungen war der XRR am Abend nicht stark in der Überzahl. Elf der 19 Fahrer entschieden sich für den allradgetriebenen FXR. Die Pole fuhr mit Conrad Wegener jedoch ein XRR Pilot ein. Startplatz zwei sicherte sich mit Guido Muddemann ebenfalls ein XRR Pilot, gefolgt von Dieter Schmid im FXR.

Am Start konnte Schmid seinen Beschleunigungsvorteil voll und ganz ausspielen. Guido Muddemann konnte er ausbeschleunigen und an Conrad Wegener kam er in T1 innen vorbei. Auch Maikl Drescher überholte an gleicher Stelle Guido Muddemann. Dahinter brach jedoch Chaos aus. Fabian Schneider leitete sein Bremsmanöver auf T1 extrem spät ein und erwischte Andreas

Goritschnig am Heck. Goritschnig konnte seinen Wagen zwar abfangen, musste jedoch das komplette Feld vorbeilassen, um

gegen Schmid an, der seinerseits aber dagegen hielt und – mit kleinem Lackaustausch – die Führung behalten konnte. Drescher



Chaos am Start zum Sprint: Schneider wird gedreht, und auch Draschl wird auf die Hörner genommen.

sich wieder einsortieren zu können. André Rech konnte dem ebenfalls ins Trudeln geratenen Schneider nicht mehr ausweichen und erwischte ihn ebenfalls am Heck. Matthias Draschl, der sein erstes Masters-Rennen in dieser Saison bestritt, rechnete etwas weiter hinten im Feld nicht mit einem derart frühen Bremspunkt seines Vordermanns Stefan Hartmann, und wich mit quietschenden Reifen auf die Wiese aus. Dort bekam er seinen FXR jedoch nicht zum stehen, und schoss Hartmann, der gerade durch T1 fuhr, im rechten Winkel in die Beifahrertür. Dieser rutschte seinerseits in Magnus Randy, der die äußere Linie durch die erste Kurve gewählt hatte. Randy wurde bis in die Streckenrandbegrenzung geschleudert. Alles in allem ein desaströser Start.

An der Spitze setzte Wegener zum Konter

hatte durch das Gerangel des Spitzenduos ein leichtes, um sofort an Wegener ranzufahren und einen Angriff zu starten. Mit Hilfe der Kampflinie konnte Wegener jedoch die Führung in T1 behaupten und da Drescher wild rutschend durch die angrenzende Schikane fuhr, kam sogar Koemmlinger an die Streithähne heran und konnte Drescher nach der Geraden überholen. Drescher, der die verlorene Position schnellstmöglich zurückerobern wollte, bremste T1 daraufhin etwas übereifrig an und schoss Koemmlinger ab. Beide fielen daraufhin ins Mittelfeld zurück.

Randy machte sich unterdessen auf den Weg dorthin. Von der Kollision am Start ans Ende zurückgeworfen, eroberte er nun Position um Position zurück, konnte in Runde 3 zunächst an Martin Wille und eine weitere Runde später an Werner Reichert vorbeigehen.

In den folgenden Runden gab es den spannendsten Zweikampf, an den Positionen fünf und sechs, zwischen Stefan Hartmann und Danny Messing. In Runde 6



Drescher schießt Koemmlinger ab.

mischten sich auch Markus Wurm und Maikl Drescher ein. Letzterer überholte Stefan Hartmann in T1 und bog vor Hartmann in die Schikane ein. Hartmann, der so keine freie Sicht auf die Straße hatte, blieb dort am Curb hängen und schlug am rechten Streckenrand in die Bande ein.

Auch am Ende des Felds wurde nun kräftig um die rote Laterne gefahren. Matthias Draschl, Werner Reichert und Martin Wille fuhr in der Reihenfolge dicht beieinander, wobei sich jedoch keiner der FXR Piloten in einer Angriffsposition befand. In der Kolonne davor, bestehend aus Borsch, Dudziak, Randy und Schneider sah das schon ganz anders aus. Der klar schnellere Schneider fuhr regelmäßig an seinen Kontrahenten vorbei, wurde dann allerdings durch selbstverschuldete Fehler zurückgeworfen. Interessant wurde es, als in Runde 8 Andreas Goritschnig am Quartett dran war. Durch geschicktes Ausnutzen des Windschattens konnte er auf der Geraden sowohl Schneider als auch Borsch überholen. In der kommenden Runde konnte er auch Randy, der daraufhin von Schneider erneut in die Bande geschickt wurde, überholen.

Conrad Wegener blieb in Runde 10 an den ghassten Curbs der Schikane hängen. Er fiel dadurch bis auf Platz sieben zurück.

An Position vier erlitt auch Messing nun Positionsverluste. In Runde 10

konnten sowohl Wurm als auch Drescher am weißen FXR vorbeigehen.

Doch Messing gab nicht auf, und konnte in Runde 11 den Windschatten ausnutzen, um Drescher wieder zu kassieren. Eine weitere Runde später gelang ihm das jedoch nicht mehr, und Drescher war vorbei. In der gleichen Runde gelang es auch Goritschnig, mit Volker Dudziak am letzten des

Quartetts vorbeizugehen. Conrad Wegener patzte ebenfalls erneut, verlor aber dieses Mal nur eine Position. Die Fehler häuften sich jedoch in den kommenden Runden, sodass Rainer Reitberger und Stefan Hartmann ebenfalls vorbeigehen konnten. Auch Andreas Goritschnig gelang eine Runde später ein Überholversuch, doch am Ende der langen Geraden geriet er aufs Grün und drehte sich. Das schien den dahinter liegenden Wegener jedoch so zu irritieren, dass er seinen Wagen ebenfalls wegwarf. Neben zahlreichen Positionsverlusten waren auch Wegeners Reifen nun fast geschmolzen. In der folgenden Runde drehte er sich erneut, und fand sich dann auf dem letzten Platz wieder. Während Dieter Schmid einem souveränen Sieg vor André Rech und Guido Muddemann



Wegener heizt mit zahlreichen Drehern seine Reifen auf.

entgegenfuhr, musste Markus Wurm seinen vierten Platz hart verteidigen. In der vorletzten Kurve setzte Drescher zum Überholversuch an, den er in der letzten Kurve erfolgreich zuende brachte. Auf Platz sechs erreichte Marco Koemmlinger das Ziel, gefolgt von Danny Messing, Stefan Hartmann, Rainer Reitberger und Wolfgang Schmid. Fabian Schneider wurde Elfter, Zwölfter Volker Dudziak. Auf Platz 13 erreichte Magnus Randy das Ziel, gefolgt von Andreas Goritschnig und Matthias Draschl. Werner Reichert, Martin Wille, Dieter Borsch und Conrad Wegener gingen ohne Punkte aus.

Am Start zum Hauptrennen büßte Guido Muddemann erneut Plätze ein. Dieter Schmid, André Rech und Danny Messing zogen vorbei. Markus Wurm konnte am Ende der Geraden an Marco Koemmlinger vorbeigehen. Conrad Wegener machte ebenfalls Positionen gut, sechs an der Zahl. Diese Aufholjagd sollte sich in den folgenden Runden fortsetzen.

In T1 – wo auch sonst – zeigte sich Koemmlinger in Runde zwei überrascht von Wurms frühem Bremspunkt. Beim starken Verzögern brach sein Heck aus, er bog innen aufs Gras und schoss auf der anderen Seite der Wiese wieder auf die Strecke – direkt in Drescher, der gerade vorbeifuhr. Beide fielen ans Ende des Feldes zurück, und begannen gleich mit ihrer Aufholjagd. Bei einem Überholmanöver gegen Magnus Randy schob Marco Koemmlinger Magnus Randy in einige Reifenstapel am Streckenrand. Randy rutschte zurück auf die Strecke und erwischte Drescher, der noch weiter zurückfiel. Guido Muddemann verlor weiterhin Positionen. Zunächst zog in der



Schmid und Rech übernehmen nach Wurms Dreher die Spitze.

SAMSTAG

**23. JUNI 2007**

**11.00 - 23.00 UHR**

VIRTUAL-RACING & V.

**Live and  
Speed**

VIRTUAL-RACING.ORG PRÄSENTIERT

**12H**  
**KYOTO RING NATIONAL**  
**IRF KLASSE**

# Das Glück muss man erobern

## 7. Rennen der VR-LFS Masters in Aston

Von Markus Wurm



**Letzte Saison wurde er aufgrund von fehlendem Interesse ausgelassen. Doch die Mehrheit der Fahrerschaft zeigte sich im nachhinein enttäuscht über das Fehlen des FO8. Prompt wurde er wieder mit ins Programm aufgenommen und sorgte für eines der spannendsten Rennen der Saison, das Maikl Drescher, nicht ohne das in der Überschrift angedeutete Quentchen Glück, vor Fabian Schneider und Marco Koemmlinger souverän für sich entscheiden konnte.**

Die Überraschung des Tages ereignete sich schon in der Qualifikation, Conrad Wegener legte eine weltrekordnahe 2:19.26 hin. Da konnte selbst der zweitplatzierte Maikl Drescher nur noch staunen. Platz Drei schnappte sich Andreas Goritschnig. Fabian Schneider komplettierte die zweite Startreihe. Der Start zum Sprint lief dieses Mal etwas anders ab als gewohnt. Durch den installierten W10-Patch wurde die Startprozedur geändert, die nun auch Fehlstarts ermöglichte. Guido Muddemann und Martin Wille machten von diesem neuen Feature gleich mal Gebrauch und erteten so eine Durchfahrtsstrafe. Conrad Wegener legte dafür einen guten Start hin und konnte die Führung halten – zumindest bis zur ersten Kurve. Am Ausgang dieser Schikane geriet Wegener leicht aufs Gras und konnte so erst später aufs Gaspedal steigen als die Konkurrenz, in diesem Falle Maikl Drescher und Andreas Goritschnig, die sofort an Wegener vorbeigingen. Auch Fabian Schneider setzte sogleich zum Angriff an und konnte sich in Turn Vier erfolgreich vor Wegener setzen. Im hinteren Mittelfeld lief der Start etwas chaotischer ab. Matthias

Draschl erwischte den leicht rutschenden Stefan Hartmann am Heck und drehte sich. Einen kleinen Stuppser von Danny Messing leitete André Rech an Wolfgang Schmid weiter, der sich ebenfalls drehte. Vorn leitete Conrad Wegener bereits die ersten Gegenangriffe auf Fabian Schneider ein. Markus Wurm und Dieter Schmid konnten rasch aufschließen und als Conrad Wegener mit schmutzigen Reifen in die letzte Kurve ging und seinen Boliden nur wild driftend unter Kontrolle halten konnte, witterte Wurm seine Chance und stieg aufs Gas. Wenige Sekunden später fand er sich in der Mauer und auf dem zehnten Platz wieder. Bereits eine Runde später befand sich Wurm an fast gleicher Stelle hinter Stefan Hartmann, der in der vorletzten Kurve mit dem linken Hinterrad aufs

Muddemann stritten sich um die Positionen zwölf bis 14. Dazu gesellte sich André Rech, der mit einem grenzwertigen Überholmanöver zu Beginn von Runde drei an Schmid vorbeiging. Muddemann und Rech, die klar schneller als ihre beiden Kontrahenten waren, machten aus dem Quartett jedoch schnell zwei Duos, als sie den beiden Fahrern davonzogen. An der Spitze führte Drescher mit zweisekündigem Vorsprung vor Goritschnig und weiteren zwei Sekunden vor Wegener und Schneider. Wegener konnte sich die dritte Position übrigens zu Beginn von Runde drei zurückholen. Eine Runde später drehte sich Dieter Schmid an der gleichen Stelle wie zuvor Stefan Hartmann. In Runde sechs lief der Kampf zwischen Koemmlinger und Wurm



**Drescher und Goritschnig können zu Beginn des Sprints an Wegener vorbei gehen.**

Gras geriet und sich wenige Meter vor Wurm drehte. Das Feld hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits ziemlich weit auseinander gezogen. Zwei spannende Dreikämpfe lockerten das Geschehen allerdings auf. Messing, Koemmlinger und Wurm kämpften zu Beginn von Runde drei um die Plätze sechs bis acht. Borsch, Wolfgang Schmid und

zur Höchstform auf. Auf Start/Ziel kam Wurm zunächst im Windschatten vorbei, doch konnte Koemmlinger den Windschatten seines neuen Vordermanns ausnutzen, um erfolgreich zu kontern. Wurm gab jedoch nicht auf und setzte bei der Anfahrt auf Turn zwei erneut zum Angriff an. Parallel ging es bis Turn vier, wo Koemmlinger die innere Linie hatte

und so vorn blieb. Zwei Runden später, als sich Fabian Schneider mit einem Dreher bereits ins

Rennen fortsetzen. Andreas Goritschnig setzte in Turn zwei ebenfalls zu einem Angriff an. In

Koemmlinger und Wurm gingen rechts vorbei. Andreas Goritschnig entschied sich dahinter für die linke Seite. Ein fataler Fehler, da der Randstein dort seinen Wagen komplett aus der Balance brachte. Beim Abfangversuch schoss Goritschnig nach rechts – geradewegs in Messing hinein. Während Goritschnig mit leicht beschädigter rechter Seite davonkam, war Messings linke Aufhängung komplett demoliert. Es sollte übrigens nicht das letzte mal sein, dass Hartmann und Messing im Rennverlauf ihre Aufhängungen zerstören.



vordere Mittelfeld verabschiedet hatte, versuchte es Wurm erneut auf Start/Ziel und blieb dieses Mal lange genug hinter Koemmlinger, um ihm keinen Konter zu ermöglichen. In der gleichen, also der achten Runde passierte Rainer Reitberger auch das Unmögliche. Ein harter Einschlag in die Wand in Kurve sechs brachte seinen linken Vorderreifen, der eigentlich noch genügend Profil aufwies, zum Platzen. Reitberger fiel bis auf den letzten Platz zurück. Auch Messing patzte eine weitere Runde später, jedoch ohne Folgeschäden. Seine Verfolger Wurm und Koemmlinger waren jedoch vorbei.

Drescher, der ein fehlerfreies Rennen ablieferte, siegte nach neun Rennrunden mit 3.53 Sekunden vor Andreas Goritschnig und 4.58 Sekunden vor Conrad Wegener. Dahinter platzierten sich Markus Wurm, Marco Koemmlinger und Danny Messing. Dieter Schmid, Fabian Schneider, Stefan Hartmann und Matthias Draschl vervollständigten die Top10. Guido Muddemann, Wolfgang Schmid, André Rech, Magnus Randy und Dieter Borsch schnappten sich die letzten Punkte. Martin Wille und Rainer Reitberger blieben ohne Punkte.

Der Start zum Hauptrennen lief nicht viel gesitteter ab als der zum Sprint. Fehlstarts gab es zwar dieses Mal keine. Dafür packte Fabian Schneider gleich das Brechisen aus und schoss an Dieter Schmid vorbei ins Heck von Maikl Drescher. Beide konnten die Dreher jedoch abfangen, und so mit etwas größerem Abstand das

Kurve vier hatte er die Nase vor Conrad Wegener, der, hätte er den Fuß nicht vom Gas genommen, sogar ins Kiesbett geschossen wäre. In Turn fünf erwischte es Stefan Hartmann, der mit einem falschen Setup unterwegs war. Sein Bolide

Auch Koemmlinger geriet in der nächsten Kurve auf den inneren Curb und geriet leicht ins Rutschen. Wurm kam vorbei und übernahm die Spitze. Zu Beginn von Runde zwei überholte Wegener den vor ihm liegenden Koemmlinger aus dem Windschatten. Auch Schneider konnte Drescher in der letzten Kurve überholen und entwischen. Nach zwei Dritteln der folgenden



setzte dort auf den eigentlich flachen Curbs auf und bog in Richtung Leitplanke ab. Dort wurde er hochgeschleudert und landete wieder auf der Strecke. Matthias Draschl konnte nicht mehr ausweichen, und krachte frontal in Hartmann hinein.

Eine Kurve später geriet auch Messings aufs Grün, konnte den Wagen aber gerade noch abfangen.

Runde gelang Drescher trotz rüpelhafter Gegenwehr Schneiders jedoch der Konter. In den folgenden Runden zog sich das Feld an der Spitze immer näher zusammen. Wegener war zwar schneller als der führende Wurm, trotz mehrerer Angriffe kam er jedoch nicht vorbei. Das Duo Drescher-Schneider kam ebenfalls immer näher an den drittplatzierten Koemmlinger.

Auch Schmid, Muddemann und Goritschnig dahinter bildeten ein interessantes Trio, in dem niemand die Oberhand gewann, was wohl zum Teil an den Beschädigungen an Goritschnigs Fahrzeug lag. Ebenso das Trio Wolfgang Schmid, Magnus Randy und André Rech, in dem Rech wohl der schnellste war, durch zahlreiche Fehler jedoch immer wieder zurückfiel. Einer der Fehler bedeutete schließlich das Aus für ihn. In Runde fünf wollte Rech in Turn vier innen an Randy vorbeigehen. Dabei geriet Rech innen auf den Curb und rutschte nach außen auf Randy zu. Dieser bemerkte ihn zu spät und konnte nicht mehr bremsen, es kam zur Kollision und beide flogen ins Kiesbett. Randy konnte sich gerade so noch befreien, Rech steckte jedoch fest. Für ihn war das Rennen gelaufen. Das war es auch für Stefan Hartmann in Runde sieben, als er frustriert aufgab.

In Runde acht startete Wegener einen weiteren Angriff auf Wurm. Wegener kam zunächst vorbei, wurde allerdings von Wurm auf Start/Ziel. Auch in der folgenden Runde setzte sich Wegener mehrmals neben Wurm, kam jedoch



Rech und Randy geraten aneinander: Das Aus für Rech.

dann ebenfalls, doch er traf Wurm am linken Hinterrad, sodass sich beide drehten. Drescher hatte nun einen komfortablen Vorsprung von fast zehn Sekunden und Schneider und Koemmlinger waren ebenfalls an den beiden vorbei.

Zur gleichen Zeit entdeckte Koemmlinger, dass seine Force-Feedback Einstellungen viel zu niedrig eingestellt waren. Nachdem er diese hochgesetzt hatte, lief es für ihn auch deutlich besser. Dennoch kam Wurm an ihn heran

In Runde 14 schließlich drehte sich Schmid, verlor aber nur eine Position. Wurm ereilte das gleiche Schicksal, nachdem er bis in die letzte Runde an den zweitplatzierten Schneider herangefahren war, sich dann aber zur Hälfte der letzten Runde drehte. Drescher konnte das Rennen ohne große Gegenwehr gewinnen. Zweiter wurde Fabian Schneider, Dritter Marco Koemmlinger. Auf Platz vier erreichte Conrad Wegener das Ziel, gefolgt von Markus Wurm und Guido Muddemann. Andreas Goritschnig, Dieter und Wolfgang Schmid und Matthias Draschl vervollständigten die Top10. Elfter wurde Martin Wille vor Magnus Randy, Dieter Borsch, Danny Messing und Rainer Reitberger. Die beiden Ausfälle Stefan Hartmann und André Rech blieben ohne Punkte.



Wegener überholt Wurm, doch bald übernimmt Drescher die Spitze.

nicht vorbei. Dafür kam Drescher schnell an die beiden Streithähne heran. Zu Beginn von Runde elf war es dann soweit und Drescher konnte an Wegener vorbeigehen. In derselben Runde konnte er auch Wurm überholen. Das wollte Wegener gegen Ende der Runde

und zu Beginn der 15. Runde auch erneut vorbei. Wegener konnte ebenfalls an Koemmlinger herangefahren, doch nicht überholen. Das galt auch für Dieter Schmid, der zwar rundenlang in Muddemanns Getriebe hing, jedoch nicht überholen konnte.

Den Tagessieg schnappte sich mit zwei Siegen und 305 Punkten natürlich Maikl Drescher, gefolgt von Fabian Schneider mit 235 Punkten und Marco Koemmlinger und Conrad Wegener, die sich Rang drei mit je 230 Punkten teilen. In der Meisterschaft führt Drescher nun mit 1780 Punkten, was mit 275 Punkten Vorsprung vor dem zweiten Marco Koemmlinger fast ein komplettes Masters-Rennen ausmacht. Auf Rang drei befindet sich Markus Wurm (1415) Punkte, auf vier Andreas Goritschnig (1215) Punkte und auf fünf Guido Muddemann (1075). Bei drei verbleibenden Rennen ist die Frage um den Sieger zwar schon fast geklärt, dahinter könnte es, nicht zuletzt aufgrund des Streichresultates, noch einmal spannend werden.

# GPS Oulton Park

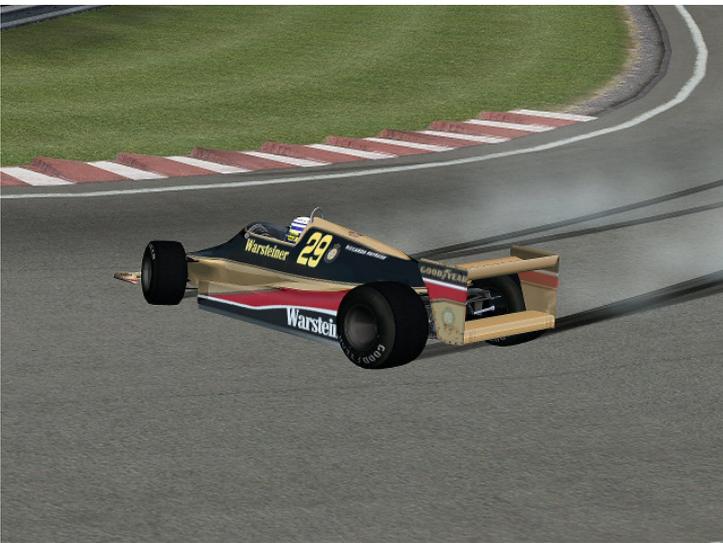
Am 8.04. stand der 6. Lauf der rF1-1979 im Sonntagsgrid auf dem Programm. Das Rennen fand in Oulton Park statt, eine anspruchsvolle, hügelige Strecke in England. 19 Fahrer gingen bei diesem Rennen an den Start, in der Meisterschaft führte zu diesem Zeitpunkt Karsten Deschler vor Piet Debelder und Klaus Wember.

Die Pole Position konnte sich Ralf Klein auf Ligier, mit einer phantastischen 1:19.604 sichern, knapp gefolgt von Karsten Deschler auf Lotus. Mit schon mehr als 0,5 Sekunden Rückstand kam Jens Jung im Tyrrell auf Platz 3. Das Rennen war geprägt von harten, aber fairen Zweikämpfen, ob jetzt um Position 1 oder 10 spielte keine Rolle. Nach 1 Stunde und 23 Minuten konnte Karsten Deschler einen Sieg feiern, wodurch er seinen Vorsprung in der Meisterschaft weiter ausbauen konnte. Dahinter folgten Jonas Steffens (Brabham), Ralf Klein (Ligier) auf Platz 2 und 3. Von den 19 gestarteten Fahrern sahen nur 11 die Zielflagge.

In der Meisterschaft führt weiterhin Karsten Deschler mit 320 Punkten vor Piet Debelder (240 Punkte) und Klaus Wember (234 Punkte). Der nächste Lauf findet in Monaco statt, für einige Fahrer ein Highlight der Saison, für andere einfach nur ein Albtraum.

## Impressionen vom Rennen







# VR Supercars

## Big One in Queensland!

Zum bereits siebten Lauf der VR Supercars Serie ging es ins heiße Queensland, Australien. In Queensland herrschte zu dieser Zeit die tropische Sommerzeit, es war ein Wettrennen der Teams um sich auf diese Situation einzustellen. Ausgetragen wurde das Carline 400 und heiß sollte es auch auf der Piste zugehen.



In der Qualifikation konnte erneut Marco Saupe trotz einer Menge Strafgewicht die Pole ergattern. Es war zudem das erste mal in der noch Jungen Season der Fall das alle Fahrer die anwesend waren innerhalb einer Sekunde waren. Die dichte des Feldes sollte auch für Spannung im Rennen sorgen. Und so ging es heiß in den Sprintlauf über 20 Minuten.

Sauberer Start mit viel Wheelspin bei allen Piloten und so schieben sie die schwerfälligen PS-Monster durch die ersten zwei sehr schnellen

Spielball zwischen den heran fliegenden Wagen. Viele Autos mussten nach dem Chaos mit beschädigten Karossen und



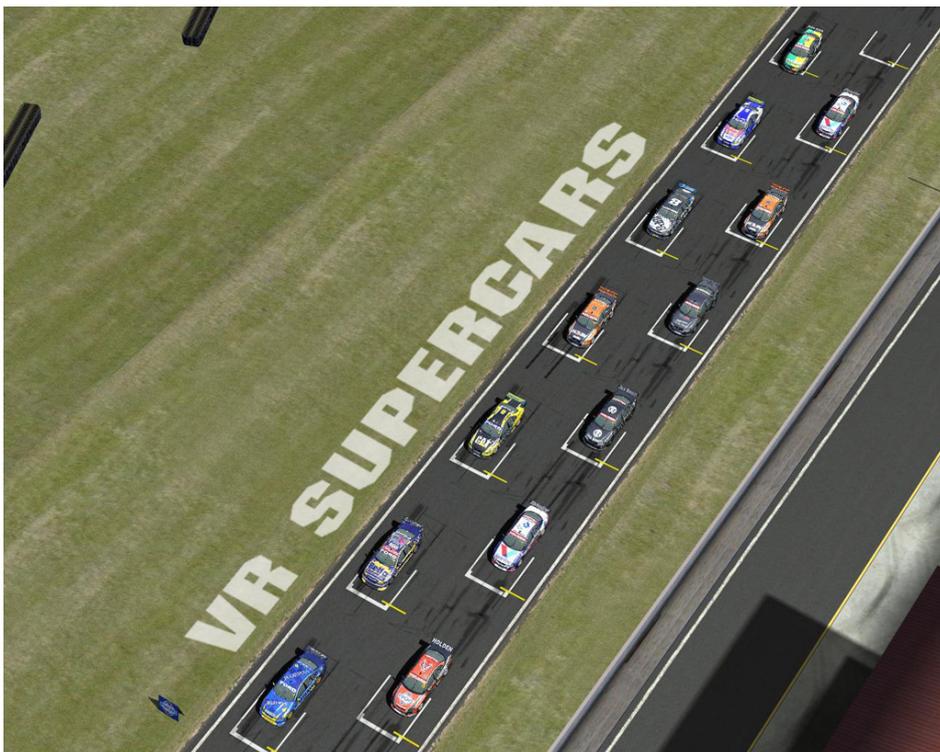
Turns. In T2 wird Marco Saupe auf P1 liegend am Heck erwischt, dadurch wurde er quer zur Strecke gedreht und war nun nur noch

Aufhängungen kämpfen. Dennoch wurden die Zähne zusammengebissen und um jede Position, um jeden Zentimeter gekämpft. Martin Steinmetz konnte dem Unfall unversehrt entfliehen und entschied den Sprint nach konstanter Fahrt für sich. Nach ihm kamen Roland Rauch und Reto Horat an. Die Top5 komplettierten Alex Hummler und Bernard Bram.

Es folgte das Hauptrennen über 60 Minuten.

Uli Landgraf kommt kurz vor dem Start mit einem Brötchen in der Hand kauend in die Pitlane gestürzt und schwingt sich gerade noch rechtzeitig in seinen Holden V8.

Die ersten zehn Fahrer starten in umgekehrter Reihenfolge vom Sprint-Zieleinlauf. Die Piloten gingen am Start abgeklärter zur Sache und so folgten über das Rennen verteilt immer wieder spannende Positionskämpfe mit teilweise bis zu 5 Fahrzeugen.





Alex Hummler (P3) der Runde um Runde nach einer Lücke zum durchschlüpfen suchte. Für beide Fahrer endete das Gerangel in der Wiese und so schoben sich Landgraf, Saue, Bram und Steinmetz die ebenfalls Bumper to Bumper fuhren auf die vorderen Plätze.

Insgesamt wieder ein extrem spannender und aufregender Lauf zur VR Supercars Serie. Im Gesamtklassement liegt weiterhin Marco Saue knapp vor Daniele Bonaventura der schon beim nächsten Rennen in Oran Park die Führung übernehmen will.

von  
Alex Hummler  
u. Patrik Krakau

Hier wurde an nichts gespart, vor allem nicht am Lack!. Nach ca. 50% Renndistanz herrschte Hektik in der Boxengasse da alle Piloten zum Reifenwechsel und Nachtanken ihre Pitcrews ansteuerten.

nach den Stops sicher auf P1 halten und sollte seinen Platz bis zum Rennende behalten.

Daniele Bonaventura konnte sich

Dahinter entbrannte in den letzten 10 Runden ein erbitterter Fight zwischen Roland Rauch (P2) und



# Das VPP BMW Werksteam dominiert in Curitiba



Am 23. April stand die 5. Runde des VR TCC am Programm. Im südbrasilianischen Curitiba fand das erste von zwei Südamerika-Rennen statt. In der Vorbereitung zeigte Grid 1 Neuling Martin Thiemt mit den schnellsten Runden auf. Somit wurde er bereits vor seinem ersten Auftritt im höchsten VR TCC Grid als einer der Favoriten gehandelt. Ebenfalls hohe Erwartungen wurden in die BMW Fahrer gesteckt.

(Startposition 4) und René Hiddel (Startposition 8), die sofort das Kommando im Feld übernahmen. Die beiden Fahrer konnten bis zum Ende des Rennens einen beachtlichen Vorsprung von guten 15 Sekunden herausfahren und feierten somit einen ungefährdeten Doppelsieg vor dem Gesamtführenden Ralf Laurinowski (Alfa/DTMRacer I).

Rene Hiddel (Sieger): "Tja was soll ich sagen... Ein Rennabend nach Maß und ein sehr schönes Rennergebnis fürs Team..."

Ralf Laurinowski (Alfa/5. Platz): "...bin ich glücklich... mit miesen

bin froh hier so gut abgeschnitten zu haben. Glückwunsch an Herrn Hiddel... und seinen Teamkameraden... unschlagbar hier diese beiden...."

Michael Endres (Alfa/6. Platz): "Das war wieder Racing vom anderen Stern!"

Tomislav Vladovic (Alfa/8. Platz): "Das war Racing vom feinsten... hart aber fair, so wie Motorsport eben sein sollte, danke Jungs für diese genialen Fights!"

In Grid 2 gaben ebenfalls die BMW Piloten den Ton an. So konnte Uwe Kriebel vor Edgar Ostermann den



Erich Pach macht Michael Nepp die Tür zu und bezahlt dafür mit einem Abflug

Das Qualifying wurde dann von den BMWs dominiert. René Hiddel (VPP BMW Werksteam) holte sich die Poleposition mit einer Fabelzeit von 1:23.501. Lediglich seinem Teamkollegen Marko Hartikainen gelang ebenfalls eine Quali-Zeit unter 1:24.

Im 1. Rennen ließ Hiddel von Anfang an nichts anbrennen und fuhr einen Start/Ziel Sieg nach Hause. Zweiter mit knapp 10 Sekunden Rückstand wurde der im Vorfeld heiß gehandelte Aufsteiger Martin Thiemt (Seat/Fantastic Four Racing) Komplettiert wurde das Podium durch Valentin Neubauer (Honda/Samu-Rice).

Das 2. Rennen begann mit einem Katapultstart der VPP BMW Werksfahrer Marko Hartikainen

Trainingszeiten und einem schlechten Gefühl im Quali dann noch auf Platz 9... In Lauf 1 dann mit Platz 7 hinter Peter Kuhn zufrieden gewesen. Im Lauf 2 dann von der guten Startposition profitiert, und Platz 3 geholt... Ich

ersten Lauf für sich entscheiden. Platz 3 belegte mit Markus Trützscher ein Fahrer mit dem H im Kühlergrill. In Rennen 2 hatte dann Kriebel aber Pech, als er bei einem Startunfall abgeräumt wurde. Ostermann hingegen fuhr wieder



Traumstart der beiden VPP Werks-BMWs von Hartikainen und Hiddel





**Doppelsieg für VPP im 2. Lauf – Hartikainen gewinnt vor Hiddel**

ein perfektes Rennen und konnte sich so den Sieg holen. Platz 2 belegte Seat Fahrer Michael Fiedler. Trützschler kam erneut auf Platz 3 ins Ziel.

In der Tageswertung siegte ganz klar Hiddel vor Hartikainen und

Neubauer. An die Spitze der Tabelle schob sich aber ein anderer. Tages-Fünfter Laurinowski eroberte nicht zuletzt, weil Kuhn in Curitiba nicht die Form der ersten Rennen zeigte und auf Platz 3 zurückfällt, die Tabellenspitze. Auf Platz 2 schiebt sich mit 8 Punkten Rückstand

Neubauer. Wenn Hiddel weiter in dieser bestechenden Form auftritt, dann sind seine 66 Punkte Rückstand zur Spitze bis zum Saisonende zu knacken.

In der Teamwertung hat das VPP Werksteam 186 Punkte aus Curitiba mitgenommen und schiebt sich damit ganz dicht an die beiden Spitzenteams, Samu-Rice und DTMRacer I. Diese beiden haben nach Curitiba die Plätze getauscht, so dass jetzt wieder das Alfa Team in Front liegt. Alle 3 Teams trennen nur 17 Punkte. Etwas aufpassen muss die Seat Fraktion von Fantastic Four Racing. Der Rückstand auf Platz 3 beträgt inzwischen schon 55 Punkte. Aber mit den beiden Top Piloten Kuhn und Thiemt ist der Kampf noch nicht verloren.

*Text: Gil Ritter und Michael Nepp  
Fotos: Michael Nepp*



**T1 in Runde 1 von Rennen 2 von Grid 2 – Als hätten sie es einstudiert...**

Pos	Name	Punkte Gesamt	Fahrzeug	Gesamtwertung									
				Platz	Fahrer	Punkte	Diff	Anz. Rennen	Wins	T5	T10	Fahrzeug	
1	Rene Hiddel	97	BMW 320si E90	- 1 (1)	Ralf Laurinowski	327	-	8	2	4	8	Alfa Romeo 156	
2	Marko Hartikainen	89	BMW 320si E90	- 2 (2)	Valentin Neubauer	319	-8	8	0	6	7	Honda Accord Euro R	
3	Valentin Neubauer	83	Honda Accord Euro R	- 3 (3)	Peter Kuhn	318	-9	8	2	3	8	SEAT Leon	
4	Martin Thiemt	80	SEAT Leon	- 4 (4)	Michael Endres	285	-42	8	0	4	5	Alfa Romeo 156	
5	Ralf Laurinowski	79	Alfa Romeo 156	- 5 (5)	Timo Dell	279	-48	8	1	3	6	Honda Accord Euro R	
6	Michael Endres	76	Alfa Romeo 156	- 6 (6)	Sascha Moenig	263	-64	8	0	3	5	BMW 320si E90	
7	Sascha Moenig	69	BMW 320si E90	- 7 (7)	Rene Hiddel	261	-66	7	3	7	7	BMW 320si E90	
8	Tomislav Vladovic	68	Alfa Romeo 156	- 8 (8)	Tomislav Vladovic	259	-68	8	0	2	6	Alfa Romeo 156	
9	Peter Kuhn	68	SEAT Leon	- 9 (9)	Marko Hartikainen	246	-81	8	1	4	4	BMW 320si E90	
10	Michael Jahn	57	Alfa Romeo 156	- 10 (10)	Michael Jahn	216	-111	8	0	1	3	Alfa Romeo 156	
11	M. Luisetto	57	Alfa Romeo 156										
12	Ingo Wille	53	SEAT Leon										
13	Andreas Perenthaler	52	BMW 320si E90										
14	Thomas Kroll	52	Alfa Romeo 156										
15	Edgar Ostermann	52	BMW 320si E90										
16	Uwe Kriebel	47	BMW 320si E90										
					<b>Pos Team</b>			<b>Marke</b>	<b>MON</b>	<b>MAG</b>	<b>OSC</b>	<b>CUR</b>	<b>Gesamt</b>
					1 DTMRacer I			Alfa	163	121	168	155	607
					2 SAMU-RICE			Honda	157	163	155	129	604
					3 VPP BMWWerksteam			BMW	90	160	154	186	590
					4 Fantastic Four Racing			Seat	117	137	138	143	535
					5 Whitys Online Racing Friends			Alfa	137	112	130	114	493

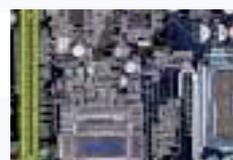


Pixelquelle.de

## Für Leistungshungrige



- NVIDIA GeForce 8800 GTX
- 768MB GDDR3 High-Speed Speicher
- 128 Stream Prozessoren mit 1.35GHz
- NVIDIA GigaThread™ Technologie
- NVIDIA Lumenex™ Engine
- NVIDIA Quantum Effects™ Technologie
- Microsoft DirectX10
- ShaderModel 4.0
- OpenGL 2.0
- Microsoft Windows Vista™ Ready
- Inklusive 3D Game Pad
- Inklusive Restore IT v7.0
- Inklusive Virtual Drive Prov 10.0



Mainboards



Grafikkarten



Gehäuse

[www.foxconnchannel.com](http://www.foxconnchannel.com)

**FOXCONN**  
THE ART OF MORE

Alle genannten Preise sind Unverbindliche Preisempfehlungen in Euro inkl. MwSt. Es gelten die AGBs unserer Partner. Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten. Verfügbarkeit nur solange Vorrat reicht.

**ALTERNATE** **ATELCO** **AYOO**

computer  
universum.net

**e-bay**

**CONRAD**

**MIX**

**Norsk-IT** **ready4**

# Team-DTMR

## Ein Team stellt sich vor



### Wie genau setzt sich Euer Team in der VRTCC zusammen ?

Da in der VRTCC nur maximal 4 Fahrer in einem Team sein dürfen, haben wir vor der Saison die stärksten Fahrer in Team DTMR1 aufgenommen. Günther, der erst später zur VR dazu stieß und ich bilden Team DTMR2. Das Auto für Team eins war direkt klar, weil alle drei unbedingt den Alfa fahren wollten. Günther und ich suchten uns den Wagen aus mit dem wir am besten klar kamen, das war Seat.

#### Fahrer des „Team-DTMR“

Ralf Laurinowski aus Hannover  
Michael Endres aus Nürnberg  
Karl Maier aus Wien  
Günther Gasta aus Wien  
Uwe Heintz aus Homburg-Saar

### Wie genau entstand das Team ?

Wir gehörten vorher allen dem Team „ClubmanGT“ an, welches ein reines Konsolenteam war. Damals entschloß sich der Co-Leader Michael Jahn das Team „cGT“ auf den PC-Bereich zu erweitern. Zu diesem Schritt waren wir allerdings noch nicht bereit und ich gründete zusammen mit Michael Haidorf unser eigenes Team.

Da wir damals nur mit dem Game „DTM-Racedriver“ unterwegs waren stand der Name auch schnell fest – „DTMRacer“, mittlerweile „Team-

DTMR“. Außerdem hatten wir gute Kontakte zu der Firma „Infosys GmbH“, die unser erster Sponsor wurde.

### Wie kam es zum Wechsel von Konsole zu PC ?

Nachdem "DTM-Racedriver3" im Konsolenbereich sehr viele Schwachpunkte hatte und es sonst nichts vergleichbares auf der Konsole gab, war der Schritt unumgänglich. Natürlich merkten wir auch, daß es eine sehr große Umstellung von der Playstation2 zum PC ist, da die Spitze im PC-Bereich wesentlich breiter ist als noch auf der Konsole. Plötzlich

waren keine Podiumsplätze mehr drin sondern wir fanden uns im Mittelfeld wieder ein. Schnell fanden wir mit dem [www.German-Gamers-Club.de](http://www.German-Gamers-Club.de) einen Partner der uns sowohl einen TeamSpeak-Server als auch einen Server in WTTTC und rFactor zur Verfügung stellte.

### Wer ist Euer Sponsor und wie unterstützt er Euch genau ?

Unterstützt werden wir in erster Linie von der Firma „Infosys GmbH“ und einem Renault Autohaus. Durch die Hilfe unserer Sponsoren ist es uns möglich die Startgelder für Online-Ligen wie zum Beispiel von VR für unsere Fahrer komplett zu übernehmen. Außerdem werden die



Kosten für unsere Homepage und die Anschaffung von Team-Shirts darüber finanziert. Da diese Mittel natürlich begrenzt sind, können wir in unser Team auch nur 10- 12 Fahrer aufnehmen. Momentan haben wir wieder 2 Plätze frei und sind schon auf der Suche nach neuen Fahrern die zu uns passen.

### **Was muß ein Werber mitbringen um einsteigen zu können ?**

In erster Linie kommt es uns drauf an, daß er ins Team paßt. Die Schnelligkeit auf der Strecke spielt da keine große Rolle. Wir legen Wert auf einen sauberen Fahrstil und auf ein gutes Miteinander. Darüber hinaus ist es uns wichtig, daß die Leute sich aktiv an unserer Homepage und in unserem Forum beteiligen. Momentan haben wir mit Fabian Schneider und Michael Fiedler zwei Gastfahrer im Team. Diese sind auch in RACE unterwegs und wir würden beide gerne ins Stammteam aufnehmen.

### **In welchen Ligen seid Ihr noch erfolgreich unterwegs ?**

Außer in der VR sind noch einige unserer Fahrer in der Langstreckenmeisterschaft ([www.langstreckenmasters.de](http://www.langstreckenmasters.de)) und in der Playstation-Liga unterwegs. In der Langstreckenmeisterschaft konnte unser Fahrer Ralf Laurinowski den ersten Lauf im BMW-Cup gewinnen und in der Playstation-Liga steht Karl Maier in Gran-Turismo momentan auf Rang 3 der Liga. Zusätzlich neben VR und

der LSM bestreiten Ralf Laurinowski und Michael Endres noch die DTM-Liga von rFactor auf [www.virtual-racer.de](http://www.virtual-racer.de).

### **Wie sieht die Team-Aufteilung aus, wer hat das „sagen“ ?**

Geleitet wird das Team eigentlich von Michael Haidorf und von mir (Uwe Heintz). Da Michael aber eine eigene Firma hat und einen Großauftrag im Ausland angenommen hat, bleibt eigentlich seit ca. einem halben Jahr alles an mir hängen. Ich denke aber, daß sich dieser Zustand bald wieder ändert und Michael dann wieder seine Aufgaben übernimmt. Meine Aufgaben sind dann Sponsorenbetreuung, das Sichten von neuen Fahrern und Michael ist für die Homepage und alles was dazugehört zuständig.

Was die motorsportliche Leistung angeht, so konnten wir uns nach dem Schritt auf den PC direkt verstärken. Mit Michael Endres und Ralf Laurinowski stießen zwei Fahrer zu uns die menschlich sehr gut in Team passen und dazu noch sehr schnell auf der Strecke unterwegs sind.

### **Welche Ziele sind für die laufende Saison gesteckt ?**

Teamintern legen wir unseren Schwerpunkt auf die VRTTC. Wo wir zum einen mit Ralf Laurinowski und auch Michael Endres zwei Fahrer haben die bei der Einzelwertung ein gewichtiges Wort mitreden können. Ralf liegt derzeit auf dem wohlverdienten Rang 1 und Michael

auf Rang 5 in der Gesamtwertung dieser Serie. In der Teamwertung stehen wir auch auf Platz 1, vor VPP.

Was allerdings bei der starken Konkurrenz nicht einfach sein wird. Auch in der DTM-Liga von rFactor wollen wir auf dem Podium vertreten sein. In der Playstation-Liga ist unser Ziel ein Platz in den Masters (ersten 8 Plätze am Saisonende), da wir dort jedoch nur mit Karl Maier vertreten sind, wird dies umso schwerer. Momentan liegt er mit Rang 3 in GT sehr gut. In der VR hatte Karl leider keinen guten Einstand und versucht genauso wie Günther Gasta den Aufstieg in Grid 1. Was allerdings bei dem starken Feld in Grid 2 sehr schwer wird.

### **Was erwartet Euer Sponsor. Sind Ziele vorgegeben ?**

Gott sei dank haben wir da keinen Druck. Unsere Sponsoren lassen uns freie Hand was die Ziele angeht. Allerdings wird als Gegenleistung zum Beispiel am Tag der offenen Tür von uns ein PC aufgestellt an dem Besucher virtuelle Rennluft schnuppern können und sich selbst mal am Steuer versuchen dürfen.

### **Trefft Ihr Euch auch im privaten Leben oder bleibt es virtuell ?**

Im Moment ist in dieser Hinsicht nicht wirklich viel geplant, da unsere Mitglieder in ganz Deutschland und Österreich verstreut sind. Allerdings wurde schon einmal in Auge gefasst sich an einem Rennwochenende auf dem Nürburgring oder Hockenheimring zu treffen. Aber konkret steht da noch nichts fest.

### **Was möchtet Ihr abschließend den Lesern noch mitteilen ?**

Wir möchten uns vor allem bei den Mitgliedern von VR herzlich für die freundliche Aufnahme bedanken. Es war für uns eine große Umstellung von der Konsole auf den PC und hat den einen oder anderen Fahrer mit Fragen zur Liga bombardiert. Diese wurden immer sehr freundlich und schnell beantwortet. Dafür ein herzliches Dankeschön von [www.team-dtmr.de](http://www.team-dtmr.de)

Bericht: Christian Heuer  
Bilder: „Team-DTMR“



# Team Samu-Rice

Für das bekannte Team gehen folgende Fahrer an den Start:

**Markus Trützscher**, 26 Jahre, wohnhaft in Aachen, Onlineracer seit 2002

**Michael Putscher**, 32 Jahre, wohnhaft in Wolfratshausen, Onlineracer seit 2003

**Valentin Neubauer**, 21 Jahre, wohnhaft in Schwäbisch Hall Onlineracer seit 2005

**Timo Dell**, 24 Jahre, wohnhaft in Dinslaken, Onlineracer seit 2003

Wir schreiben das Jahr 2007, die erste Saison der VRTCC steht vor der Tür. Valencia ist der Ort an dem die Ausscheidungsrennen für die Grids gefahren werden. Michael Putscher und Timo Dell haben bereits Verhandlungen mit dem Honda-JAS-Team begonnen. Nach einigem Papierkram und Geldangelegenheiten war es nur noch reine Formsache, bis die zwei Fahrer das Team übernahmen. Von nun an mussten die zwei nach neuen Fahrern Ausschau halten.

Zum einen stach direkt Markus Trützscher ins Auge. Dieser hatte bereits den Sprung in Grid 1 geschafft. Nicht gerade begeistert vom Seat fackelte er nicht lange als er das Angebot von seinem langjährigen Freund Michael bekam von nun an im Honda Team aktiv zu sein. Als nächstes willigte Fabian Schneider den Vertrag bei den Samu-Rice ein. Leider musste der Vertrag wegen einiger Lizenzgründe wieder gelöst werden. Michael und Timo schafften während der Verhandlungsphase ebenfalls den Sprung in Grid 1.

Es wurde ein wenig ruhig auf dem Fahrermarkt, doch eines Tages klingelte das Telefon in der Zentrale der Samu-Rice. Es stellte sich Valentin Neubauer vor, mit der 10. schnellsten Zeit ebenfalls in Grid 1 gelandet wurde er direkt von Timo Dell ins Team geholt. Wie sich

später heraus stellen sollte ein wahrer Glückgriff. Die Harmonie im Team stimmte vom ersten Tag an und auch die Performance auf der Strecke zeigte nach den ersten beiden Rennen, dass die Jungs am Steuer des Accords das Potential haben die Konstrukteursmeisterschaft ins Land des Lächelns zu holen.

Leider konnte Markus Trützscher nicht am ersten Rennen in Monza teilnehmen. Was für ihn den Fall in Grid 2 bedeutete. Dort schlägt er sich bisher recht ordentlich und es wird nicht mehr lange dauern bis er in dem Grid wieder zu finden ist, in den er eigentlich hingehört. Doch auch ohne Markus Unterstützung schafften es Valentin, Michael und Timo einige Podestplätze einzufahren.

wohl weiter oben zu finden wäre. Bleibt abzuwarten ob die Saison aus Sicht der Samu-Rice weiterhin so gut verläuft und ob sie sich weiterhin an der Spitze der Teamwertung behaupten können!

Hier noch ein paar Statements der einzelnen Fahrer.

Michael Putscher:

„Bis zum Erscheinen von RACE gab es für mich nur eine Racing-Simulation, Live for Speed (LFS). Dort hatte ich genau die richtige Mischung zwischen Komplexität, Realität, optischer Aufmachung und toller Community gefunden. Es hat perfekt gepasst. Mittlerweile darf ich mich Teammanager eines sehr erfolgreichen Teams nennen, das zählt mehr als alles andere.“



Beim ersten Rennen von Magny Course wurde das Treppchen komplett von den Samu-Rice. belegt. Ein guter zweiter Lauf brachte sogar den Gesamtsieg für das Team und für Fahrer Michael Putscher. Die Top Ten ist nach zwei Rennen von allen drei Grid1-Honda-Piloten besetzt. Timo Dell auf Platz 1, auf Platz 4 Valentin Neubauer und auf Platz 7 folgt schon Michael Putscher der mit ein bisschen mehr Glück in Italien

Zu RACE bin ich gekommen, weil ich die reale WTCC für die derzeit spannendste Rennserie halte. Und deshalb wollte ich das unbedingt auch mal selber probieren. Und RACE fährt sich wirklich fast genau so, wie man sich es vorstellt, wenn man ein WTCC-Rennen im Fernsehen anschaut. Dafür nehme ich auch die kleinen Unzulänglichkeiten in Sachen Multiplayer-Handling auf mich.



Valentin Neubauer:  
 „Ich begann meine Rennsim-Karriere damals mit GP2 und einem uralten Joystick. Nach und nach habe ich dann die EA-F1-Spiele gespielt ... jedoch immer im Single-Player-Modus, da ich lange Zeit gar kein Internet hatte. Mit GTR begann dann für mich quasi eine neue Ära, der Ehrgeiz kam schnell als ich zum ersten Mal gegen reale Gegner

worauf ich direkt von Timo auf SAMU-RICE aufmerksam gemacht wurde. Für mich ein Jackpot! Markus, Timo und Michael waren mir auf Anhieb sympathisch und fahrtechnisch kann ich bei SAMU-RICE auf jeden Fall noch einiges dazulernen. Sauschnell sind die Burschen.“

Timo Dell:

„Schon als kleiner Junge war ich vom Rennsport fasziniert und da führte natürlich kein Weg an den Rennspielen vorbei. Damals war es noch auf Konsolen mit dem Joypad und dem ewigen Versuch die Bestzeiten zu knacken. So ähnlich mache ich das seit nun gut 4 Jahren gegen menschliche Kontrahenten!

Warum Honda? Drei Gründe ... 1) Hier habe ich die besten Team-Mates. Mit Markus, Timo und Valentin bin ich von Anfang an super klar gekommen. 2) Der Sound und das Design des Honda sind meiner Meinung nach am besten und aggressivsten. 3) Im Honda kann man gewinnen, im Seat oder Alfa nur verlieren.“

gefahren bin und von da an war ich gefesselt!

Mit GTR2 (was ich für ziemlich gelungen halte) ging es dann weiter bis ich mir nach langem zögern RACE zulegte. Es war dann aber auf jeden Fall die richtige Entscheidung, denn die Rennen sind an Spannung und Ausgeglichenheit kaum zu überbieten.

Als Käufer jeder Rennsimulation fand sich an dem Erscheinungstag von RACE selbige Simulation auf meiner Festplatte ein. Von den engen Positionskämpfen und dem puren Nervenkitzel, Stoßstange an Stoßstange mehrere Runden zu fahren, wurde ich sofort gefesselt. Die super organisierte Saison von VR konnte ich mir einfach nicht entgehen lassen.

Markus Trützscher:

„Meine Online-Karriere hat bei VR mit GPL angefangen. Ich bin 2003 und 2004 im JSC gefahren. Habe mich dann aber immer mehr auf LFS konzentriert und 2003 mit Alex Fischbock mein eigenes Rennteam "Pedal To The Metal" gegründet, das nun mit zu den ältesten und nach wie vor erfolgreichen Teams der LFS-Szene gehört.“

Zu den VR kam ich dann erst Anfang des Jahres, weil ich hörte dass hier RACE ins Programm aufgenommen wird. Mittlerweile bin ich von Spiel und Community echt begeistert.

Das wir ein so super Team auf und neben der Strecke auf die Beine stellen konnten lässt die Motivation noch mehr in die Höhe schießen. Danke an meine Teamkollegen.“

Ok, ich kannte überhaupt niemand hier, deshalb bot ich mich im Forum einfach mal als Teamkollege an,

Bericht: Christian Heuer  
 Bilder: Team „Samu-Rice“

Nach zahlreichen Saisons in der EPS und EAS bin ich nun etwas LFS-müde geworden und suchte nach Abwechslung. Auch wenn ich vorher immer mal wieder kleine Ausflüge in Richtung ISI-Games gewagt hatte, bin ich immer wieder zu LFS zurückgekehrt. Race hat mich dann aber auf Anhieb gefesselt, trotz seiner zahlreichen Unzulänglichkeiten und trotz Steam. Das Racing ist wahnsinnig eng, die Fahrzeuge nicht übertrieben motorisiert und somit leicht beherrschbar und doch schwierig am Limit zu bewegen.

Der Gang zum Honda-Team war dann nur noch Formsache, schließlich kenn ich Michael schon seit Jahren und Timo auch schon eine Weile. Valentin war dann ein echter Glücksgriff - vier quasi gleich schnelle Fahrer auf so einem Niveau - das gibt es selten!“



# Alle Sieger des Monats: April

## Grand Prix Legends



### GPLLP:

Monza (10.04.07): Ralf Ebert (Grid A)/Marco Saupe (Grid B)  
Nürburgring (24.04.07): Olli Reinhold (Grid A)/Michael Schade (Grid B)



### GGPLC:

Monza (14./15.04.07): Stefan Gawol (JRC)/Steffen Kriesch (JSC)  
Nürburgring (28.04./29.04.07): Olli Reinhold (JRC)/Kay Mühle (JSC)

## Nascar



### Deutsche Online Meisterschaft:

California (05.04.07): Andreas Wilke  
Richmond (12.04.07): Andreas Wilke  
Lowe's (19.04.07): Volker Hackmann  
Dover (26.04.07): Philipp Hildebrandt  
Pocono (03-05.07): Volker Hackmann



### Grand National Open Series:

California (03.04.07): Matthias Bayer  
Lowe's (17.04.07): Conrad Wegener  
Pocono (01.05.07): Florian Kirchofer



### Rookie Cup:

California (02.04.07): Stephan Peters  
Richmond (09.04.07): Stephan Peters  
Lowe's (16.04.07): Oliver Häcker  
Dover (23.04.07): Chergo Zelfo  
Pocono (30.04.07): Markus Wurm



### GNL/GNC Truck Series

Martinsville (04.04.07): Volyka Csaba  
Lowe's (18.04.07): Florian Kirchofer  
Michigan (02.05.07) Florian Schmelz



### GNL/GNC Historic Series

North Wilkesboro (11.04.07): Matthias Wien

## Live For Speed



### Masters:

Blackwood GP (11.04.07): Sprint: Dieter Schmid, Main: André Rech  
Aston GT Rev. (25.04.07): Sprint: Maikl Drescher, Main: Maikl Drescher



### Langstreckenpokal:

Aston GT Rev. (15.04.07): Markus Wurm  
Kyoto Long GP Rev. (29.04.07): Andreas Goritschnig



### Rookie Cup:

Aston GT Rev. (17.04.07): Stephan Ruschen  
Fernbay Rallycross Rev. (02.05.07): Björn Zielke

## rFactor



### rF1:

Oulton Park (06./08.04.07): Andreas Wilke (GPF)/Karsten Deschler (GPS)  
Monaco (20./22.04.07): Marco Saupe (GPF)/Ralph Weiland (GPS)  
Dijon (04./06.05.07): Andreas Wilke (GPF)/Roberto Hernández (GPS)

### Supercars:

Oran Park (16.04.07): Sprint: Uli Landgraf, Main: Reto Horat  
Bathurst 500 (23.04.07): Marco Saupe

## GTR2



### M3 Cup:

Donington (15.04.07): Daniel Struck (Grid1)/Georg Heger (Grid2)/Elmar Erlekotte (Grid3)/Andre Neumann (Grid4)  
Oschersleben (29.04.07): Daniel Struck (Grid 1)/Georg Heger (Grid2)/Elmar Erlekotte (Grid3)/Dirk Wessendorf (Grid4)



### Porsche Cup:

Zhuhai (11.04.07): R1 Thomas Tegen (Grid 1)/R2 René Hiddel (Grid1), R1 Alex Link (Grid2)/R2 Torsten Kilp (Grid2)  
Hockenheim (25.04.07): R1 Thorsten Steinhilber (Grid 1)/R2 René Hiddel (Grid1), R1 Andre Neumann (Grid2)/R2 Sven Liborius (Grid2)

### Autoform Virtual Racing Series:

Dubai (04.04.07): R1 René Hiddel/R2 René Hiddel  
Zhuhai (18.04.07): R1 Roland Rauch/R2 Philipp Hildebrandt  
Hockenheim (02.05.07): R1 René Hiddel/R2 René Hiddel



### Friday Night Series:

Dijon (06.04.07): Oliver Kreis  
Brno (20.04.07): Ulrich Dönnicke  
Barcelona (04.05.07): Thomas Tegen

## GT Legends



### Classic Masters:

Oran Park (12.04.07): René Hiddel (Grid1)/Björn Fietz (Grid2)  
Silverstone (26.04.07): René Hiddel (Grid1)/Björn Fietz (Grid2)



### Classic Endurance:

Nürburgring (21.04.07): Thomas Tegen

## RACE



### VRTCC:

Curitiba (23.04.07): R1 René Hiddel (Grid1)/R2 Marko Hartikainen (Grid1), R1 Uwe Kriebel (Grid2)/R2 Edgar Ostermann (Grid2)

Namen in blau: Erster Sieg in dieser Serie

77 Sieger im Monat Februar  
26 mit ersten Sieg in einer Serie

