Ausgabe 89/März

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Die LFS Masters powered by Matrox in Blackwood und Aston

Rückblick auf die VRTCC powered by Berlet in Zandvoort und Valencia

Die Story der GPL DOM 2008

Fünf NRO3-GNL-Aufsteiger im Interview

und vieles mehr...

Die März-Ausgabe

Mit reichlich Verspätung "liegt" die März-Ausgabe des Rückspiegels nun vor Euch. Wir bitten die Verspätung zu entschuldigen und hoffen, dass Ihr trotzdem Euren Spaß habt.
Den Hauptteil machen wieder die Berichte über die Rennen des vergangenen Monats aus. Die LFS'ler kommen mit den Artikeln zu den Masters Läufen 2 und 3 voll auf ihre Kosten. Genauso die RaceO7-Fraktion, für die sich als neuer Schreiber Thomas Ettig gefunden hat. Auf die GTR-Fahrer warten Berichte aus dem M3 Cup und der Endurance Series sowie die Fahrervorstellungen von Markus Selinger und Reinhard Frey. Daniel Linge hat sich dem ersten rF3-Sichtungsrennen in rFactor angenommen und die GPL-Redakteure sorgen mit ihrem großen Engagement wiedereinmal für viel Lesestoff für ihre gleichgesinnten GPL-Freunde. Manfred Leitner beleuchtet zudem genauer die Story rund um die GPL DOM 2008. Für die Stockcar-Fahrer standen vier Aufsteiger und eine Aufsteigerin der German Nascar League für ein Interview parat und zu guter Letzt berichtet Rainer Merkel über seine Expedition ins Ungewisse.

Viel Spaß mit der neuen Ausgabe!
Eure **Rückspiegel**-Redaktion
redaktion@virtual-racing.org

GPL-Berichte ab Seite 13

rF3-Sichtungsrennen, S. 41

www.HESKO.com

RÜCKSPIEGEL

Monatliches Magazin herausgegeben vom Virtual Racing e.V.

Herausgeber:
Virtual-Racing e.V.
Chefredakteur:
Conrad Wegener, wegener@virtual-racing.org
stellvertretender Redakteur:
Jürgen Nobbers, nobbers@virtual-racing.org
Erscheinungsweise:
Einmal monatlich als downloadbare PDF-Datei

Das Titelbild zeigt:
Andreas Rühl in Aston (Markus Wurm)

Anschrift:
Virtual-Racing e.V.
Werdegangstrasse 4
85413 Hörgertshausen
Deutschland
e-mail: redaktion@virtual-racing.org
www.virtual-racing.org

Hinweis:
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.

Inhaltsangabe

Rennberichte

LFS Masters 8 Lauf 2 Blackwood	4
LFS Masters 8 Lauf 3 Aston	6
RaceO7 VRTCC Lauf 2 Zandvoort	8
RaceO7 VRTCC Lauf 3 Valencia	11
GPL GGPLC Watkins Glen	13
GPL GPLLP Silverstone	17
GPL GGPLC Silverstone	20
GPL GPLLP Rouen	27
GTR M3C Sebring Finale	31
GTR Endurance Series Laguna Seca	35
rFactor rF3 Sichtungsrennen	41
rFactor rF1'79er Buenos Aires	42
NRO3 ICS North Carolina	44
NRO3 GNOS Chicagoland	45
NRO3 DOM Chicagoland	47
NRO3 Rookie Cup Kansas	48

Interviews

M3C Fahrervorstellung Markus Selinger	39
M3C Fahrervorstellung Reinhard Frey	40
NRO3 GNL-Aufsteiger David Danzewitz	49
NRO3 GNL-Aufsteiger Klaus Bartling	50
NRO3 GNL-Aufsteiger Roman Schmid	51
NRO3 GNL-Aufsteiger D. Strathausen	52
NRO3 GNL-Aufsteiger M. Drügemöller	54

Background-Storys

GPL : Die DOM 2008-Story	25
Die Expedition von Rainer Merkel	55

Eure Designs, Bilder und Videos im Rückspiegel!

Ihr habt einen besonders schönen Wagen gepaintet, einen Screenshot speziell nachbearbeitet oder ein cooles Simracing-Video erstellt? Ihr wollt das Euer Kunstwerk von möglichst vielen Gleichgesinnten gesehen wird? Dann schickt uns Eure Arbeiten an redaktion@virtual-racing.org und wir veröffentlichen sie im Rückspiegel!

Langsam, voll und eng

2. Rennen der LFS-Masters 8 in Blackwood

Das erste Rennen setzte er noch aus, im zweiten kann Timo Dell dafür richtig durchstarten und seinen ersten Saisonsieg einfahren. Zweiter auf dem Klassikkurs Blackwood wird Maikl Drescher gefolgt von Danny Messing.

Diskussionsstoff: Die Berührung zwischen Conrad Wegener (li.) und Tobias Kurth sollte später im Forum für böses Blut sorgen.

Nach dem schnellen LX6 wird die Geschwindigkeit beim zweiten Lauf mit dem XFG ein wenig gedrosselt. Das Fahrerfeld dreht dafür richtig auf: Alle 32 Stammpiloten sind am Start, um es beim vermutlich engsten Rennen der Saison richtig krachen zu lassen.

Christian Niehaves, der bereits beim Training am Montag gewinnen konnte, holt sich die Pole. Von dieser hat er im Sprint aber zunächst nichts. Zwar kommt er gut weg, doch in Runde zwei trifft er die entscheidende Kurve auf die Gegengerade nicht optimal, was auf dieser Kombination einem Fehler gleich kommt. Sofort ist Maikl Drescher zur Stelle und setzt sich neben Niehaves, der keine Chance hat, sich zu wehren, als Drescher beim Anbremsen auf die Schikane an ihm vorbei geht.

Auch Wolfgang Schmid hat eine Runde zuvor an dieser Stelle keine Chance, als Patrick Tessarek in voller Konzentration auf seinen Vordermann das Bremsen vergisst und Schmids Rennen durch einen Auffahrunfall vorzeitig beendet. Ein weiterer Unfall zwischen Conrad Wegener und Tobias Kurth sollte in der Nachbesprechung für manch unfreundliches Wort sorgen. Zum Hergang: Wegener, der durch einen Fehler in der Qualifikation von weit hinten starten muss, rechnet nach der ersten Split nicht mit dem frühen Bremspunkt von Kurth, und erwischt ihn so ungünstig am Heck, dass sich dieser rausdreht und 6 Positionen verliert.

Niehaves holt sich in Runde 3 die Führung an gleicher Stelle zurück, und gibt diese nun nicht mehr ab. Souverän, wenn auch nur mit etwas mehr als einer Sekunde Vorsprung, verweist er Drescher und Dell auf die hinteren Podiumsplatzierungen.

Dominic Fingerhut beendet spektakulär sein Rennen. Auch für den dahinter fahrenden Theo Laas wird das Hauptrennen nach nur 20 Runden vorbei sein.

Das Hauptrennen ist geprägt von

Sonstiges

Pole Position	Christian Niehaves sichert sich mit einer 1:35.27 (WR: +0.45) die Pole vor Maikl Drescher.
Highest Climber	3 Zusatzpunkte holt sich Matthias Draschl für 8 gutgemachte Positionen im Hauptrennen.
Trainingsrunden	Mit 747 Runden (2465km) kann Andreas Rühl die meisten Runden auf der Kombination aufweisen.

Fabian Schneider lässt Conrad Wegener in der letzten Runde nicht genügend Platz. Da keiner nachgibt, kommt es erwartungsgemäß zur Kollision.

mehr Überholmanövern, aber auch Ausfällen. Die ersten 10 der 29 Runden führt Markus Wurm das Rennen an, doch dann kommt Timo Dell mit großen Schritten näher. Auf der Gegengeraden, die sich immer mehr als beste Überholmöglichkeit herauskristalisiert, übernimmt er die Spitze, nur um eine Runde später den Konter zu erfahren. Doch dann beendet Dell mit einem finalen Zug den Wechsel und setzt sich ab. Als Teamkollege Drescher in Runde 23 auf Position zwei vorfährt, ist Dell schon über alle Berge und auf dem Weg zum Gesamtsieg.

Eng wird es dahinter im Kampf um Position drei. Als Guido Muddemann kurz davor ist, in den 3-wide mit Danny Messing und Markus Wurm zu gehen, es sich aber in letzter Sekunde anders überlegt, nutzt Niehaves die Gelegenheit, um aus Muddemanns Windschatten Messing und Wurm anzugreifen. In letzter Sekunde schmeißen beide die Tür zu, so dass es beim sicheren 2-wide in der Schikane bleibt.

Zu eng wird es in der letzten Runde zwischen Fabian Schneider und Conrad Wegener. Wegener kommt deutlich besser auf die Gegengerade, und geht innen neben Schneider, der ihm aber immer mehr den Weg abschneidet. Keiner der beiden Piloten will nachgeben, als es auf die Schikane zugeht, und so kommt es zur Kollision, wodurch Wegeners Rennabend endgültig unter schlecht abgestempelt werden kann. "Conner und Fabian sind zu doof.", kommtentiert Schneider das Geschehen. Noch schlechter läuft es für Theo Laas, Sieger des ersten Laufes. Sein Rennen endet in Runde 20 nach einem Überschlag. Er folgt den Beispielen von Tessarek, Fingerhut und Fischer, die ihre Rennen ebenfalls auf diese Weise beenden.

Markus Wurm

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Sprint BL1R XFG

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	1	Christian Niehaves	20:50.020
2.	2	Maikl Drescher	+0:01.240
3.	3	Timo Dell	+0:02.170
4.	5	Danny Messing	+0:05.670
5.	4	Guido Muddemann	+0:07.350
6.	8	Fabian Schneider	+0:08.490
7.	7	Andreas Rühl	+0:10.440
8.	6	Markus Wurm	+0:11.000
9.	13	Dieter Schmid	+0:11.580
10.	11	Patrick Marx	+0:11.930

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Hauptrennen BL1R XFG

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	6	Timo Dell	46:27.080
2.	7	Maikl Drescher	+0:05.090
3.	5	Danny Messing	+0:08.330
4.	1	Markus Wurm	+0:09.540
5.	8	Christian Niehaves	+0:11.450
6.	4	Guido Muddemann	+0:12.070
7.	10	Patrick Marx	+0:13.280
8.	2	Andreas Rühl	+0:15.900
9.	3	Fabian Schneider	+0:16.370
10.	12	Conrad Wegener	+0:16.840

LFS Masters Saison 8
Punktestand nach 2 von 10 Rennen

Pos	+/-	Fahrer	Punkte
1.	+1	Markus Wurm	164
2.	+3	Maikl Drescher	162
3.	+3	Christian Niehaves	159
4.	-1	Fabian Schneider	155
4.	-1	Patrick Marx	155
6.	+1	Danny Messing	154
7.	-	Guido Muddemann	147
8.	+1	Dieter Schmid	126
9.	-	Conrad Wegener	125
10.	+3	Andreas Rühl	124

Im Gespräch: **Timo Dell**

RS: Was war für Dich die beste Szene im Rennen?
TD: Ganz klar das Hupkonzert mit Markus auf der langen Gegengeraden. Es ging dort um die Führung. Mit dem Fuß voll auf dem Gas und mit der Hand voll auf die Hupe!

RS: Auf einer Skala von 1 (leicht) bis 10 (schwer), wie bewertest Du diese Kombination, und warum?
TD: Schwer zu sagen, Fahrzeug und Strecke sind leicht zu fahren, aber wiederum ist es im Rennen schwer am Limit zu fahren, da jeder kleine Fehler gnadenlos bestraft wird. Eine 5 würde ich der Kombi geben.

RS: Wie erklärst Du Dir, dass es bei den langsamen Fahrzeugen häufig zu Unfällen kommt?
TD: Liegt wohl eher an bestimmten Fahrern als an den "langsamen" Fahrzeugen.

RS: Das erste Rennen musstest Du aussetzen, rechnest Du trotzdem noch mit einer guten Meisterschaftsplatzierung?
TD: Das Streichergebnis ist weg. Damit sind die Voraussetzungen für die Meisterschaft schonmal eine wenig minimiert worden. Aber in einer so frühen Phase der Meisterschaft kann man eigentlich noch keine Prognosen abgeben. Es wird noch viel passieren im Meisterschaftskampf.

RS: Letzte Frage: Wann sehen wir Dich denn in der Quali mal wieder neben der Strecke?
TD: Aston ist lang und hat viele Kurven. Bei Bet and Win stehen die Quoten gut, was meinen Abflug angeht.

Vielen Dank für das Interview!

Schneider ist der Beste!

3. Rennen der LFS-Masters 8 in Aston

Mit 97 Punkten gewinnt Fabian Schneider den dritten Lauf der LFS Masters powered by Matrox. Zweiter auf dem 8,0 km langen Kurs von Aston Grand Touring wird knapp Andreas Rühl vor Markus Wurm. Enttäuschend sind hingegen die Teilnehmerzahlen.

Pech in T1: In beiden Rennen wird Conrad Wegener in der engen ersten Kurve aufs Gras gedrängt und verliert wertvolle Positionen.

Nur 28 Fahrer sind beim dritten Lauf mit dem XRT am Start. Glück haben hier natürlich die beiden Wartelistler Lutz Ludwig und Falk Kelbassa, die prompt einspringen.

Die Qualifikation entscheidet Fabian Schneider souverän für sich, und auch der Start verläuft reibungslos, so dass Schneider zügig in Richtung Sieg fährt. Dahinter wird es deutlich enger. Besonders die erste Kurve des langen GT-Kurses sorgt für Chaos. Größter Pechvogel ist hier wohl Conrad Wegener. In beiden Läufen wird er unverschuldet ins Abseits befördert und verliert wertvolle Positionen. Auch Tobias Kurth bekommt einen kräftigen Schlag aufs Heck und wird bis auf die letzte Position durchgereicht.

Um Position zwei entbrennt ein enger Kampf. Danny Messing wehrt sich mit Händen und Füßen gegen Maikl Drescher, der mit allen Mitteln versucht vorbeizugehen, die durch geschickte Manöver Messings aber nicht von Erfolg gekrönt sind. Auch Guido Muddemann und Timo Dell sind dem Duo dicht auf den Fersen, doch auch ihr Zweikampf muss ohne Überholmanöver auskommen. Überhaupt zeichnet sich in beiden Rennen ab, dass die Möglichkeiten für saubere Überholmanöver trotz der Streckenlänge recht rar gesät sind.

Gegen Ende des Sprints muss Messing gegen Drescher zur Wehr setzen.

Der Großteil des Hauptrennens wird von Andreas Rühl dominiert. Vom Start weg profitiert er von den Zweikämpfen seiner Verfolger, so dass er sich schnell einen mehrsekündigen Vorsprung herausfahren kann. Lediglich Fabian Schneider kommt Runde um Runde weiter nach vorn. In Runde 10, als er mit Christian Niehaves und Markus Wurm die direkten Verfolger Rühls bereits hinter sich gelassen hat, steht schließlich der Führungswechsel an, den Rühl ohne große Gegenwehr über sich ergehen lässt, um nicht zuviel Zeit zu verlieren. Das gelingt ihm auch hervorragend, denn Platz zwei hinter Schneider

Sonstiges

Pole Position	Mit Ankündigung erfuhr sich Fabian Schneider mit einer 3:13.890 die Pole.
Highest Climber	8 gewonnene Positionen bescheren Tobias Kurth im Hauptrennen 3 Zusatzpunkte.
Trainingsrunden	Mit 390 Runden (3120km) kann Andreas Rühl die meisten Runden auf der Kombination aufweisen.

Andreas Rühl führt das Hauptrennen die ersten 10 Runden an.

kann er - wenn auch knapp - nach Hause fahren.
Ein interessantes Trio bilden auch Danny Messing, Dieter Schmid und Timo Dell. Nachdem Messing in Runde 4 im "Motodrom" zu weit aufs Gras kommt, verliert er Positionen. Doch Messing lässt sich davon nicht aus der Ruhe bringen und dreht zum Ende hin nochmal auf. In Runde 10 geht er an Schmid, und eine Runde später am mit knapp 50 kg Strafgewicht beladenen Dell vorbei, und kann sein Rennen so auf Position 6 beenden.
Überhaupt ist das komplette Rennen gezeichnet durch starke Grüppchenbildung. So sind Lutz Ludwig und Dom Fingerhut, Thomas Busack und Manfred Wurm sowie Claudio Ferrera und Werner Reichert fast durchgängig eng beieinander, doch auch hier ist die Überholmanöverarmut erkennbar.

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Sprint AS6 XRT

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	1	Fabian Schneider	19:38.570
2.	2	Danny Messing	+0:09.260
3.	3	Maikl Drescher	+0:09.980
4.	4	Guido Muddemann	+0:10.580
5.	7	Timo Dell	+0:11.330
6.	9	Christian Niehaves	+0:11.780
7.	11	Markus Wurm	+0:12.360
8.	6	Andreas Rühl	+0:15.150
9.	5	Conrad Wegener	+0:20.730
10.	8	Falk Kelbassa	+0:22.050

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Hauptrennen AS6 XRT

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	8	Fabian Schneider	45:53.700
2.	1	Andreas Rühl	+0:06.290
3.	2	Markus Wurm	+0:07.020
4.	3	Christian Niehaves	+0:08.310
5.	5	Guido Muddemann	+0:10.300
6.	7	Danny Messing	+0:18.000
7.	4	Timo Dell	+0:19.090
8.	11	Dieter Schmid	+0:19.810
9.	9	Conrad Wegener	+0:23.680
10.	3	Maikl Drescher	+0:30.430

LFS Masters Saison 8
Punktestand nach 3 von 10 Rennen

Pos	+/-	Fahrer	Punkte
1.	+3	Fabian Schneider	252
2.	-1	Markus Wurm	244
3.	-	Christian Niehaves	238
4.	+2	Danny Messing	233
5.	-3	Maikl Drescher	232
6.	+1	Guido Muddemann	226
7.	+3	Andreas Rühl	205
8.	-	Dieter Schmid	192
9.	-	Conrad Wegener	191
10.	+2	Timo Dell	164

Einen schwachen Racecharakter beweist Falk Kelbassa im Hauptrennen. Nach einem sehr optimistischen Überholmanöver gegen Dieter Schmid gerät er am Ende der ersten Runde aufs Grün und beendet sein Rennen. Ziemlich schwache Leistung!

Einen schwachen Reifensatz hat Florian Kirchhofer erwischt, dem in der letzten Runde des Hauptrennens beide Hinterreifen platzen. Beim Versuch, im ersten Gang bis ins Ziel zu humpeln, geht ihm zu allem Überfluss wie schon im Sprint noch der Sprit aus.

Den Gesamtsieg schnappt sich Fabian Schneider mit der Fast-Maximalpunktzahl von 97 Punkten. Lediglich die Highest Climber-Punkte fehlen zur vollen Punktzahl. Auch die Tabellenführung geht nach dieser Leistung an Schneider. Zweiter im Rennen wird Andreas Rühl mit 81 Punkten, Markus Wurm mit einem Punkt weniger Dritter.

Markus Wurm

Im Gespräch: **Andreas Rühl**

RS: Welche Szene aus dem Rennen ist Dir noch besonders in Erinnerung?
AR: Als sich bei mir in Lap 1 im Main in der Schikane beim Einlenken das Lenkrad vom Schreibtisch löste und ich das Teil wegen schweißnasser Hände auf der Geraden nicht richtig festschrauben konnte. Ansonsten waren beide Rennen für mich arm an Höhepunkten.

RS: Standardfrage: Auf einer Skala von 1 (leicht) bis 10 (schwer), wie bewertest Du diese Kombination, und warum?
AR: 5. Fast alle Kurven sind mit dem XRT recht leicht zu fahren. Was stört ist, dass der Kurs schlicht keinen Rhythmus hat. Daher eine 5 statt einer 4.

RS: Du bist dieses Mal Dein wohl bestes Masters Rennen gefahren. Wann sehen wir Dich wieder dort vorn?
AR: Es war vielleicht nicht mein bestes Rennen, aber das beste Resultat bis jetzt. Es war aber auch viel Glück dabei und denkbar günstige Umstände. Von daher rechne ich in der Saison nicht mit einer Wiederholung unter die Top 3.

RS: Und wo sehen wir Dich am Ende der Meisterschaft?
AR: Mein Ziel am Anfang der Saison war die Startnummer 11 zu verteidigen. Jetzt kann ich schon mal leicht Richtung Top 10 schielen. Allerdings fehlten bei dem Rennen auch 2 Stars.

RS: Über 10.000km hast Du in den drei bisherigen Rennen bereits hinter Dich gebracht. Wie viele peilst Du zum Saisonende an?
AR: hm. So wenig km erst? ;-) Ehrlich gesagt, ich strebe da gar nichts an. Ich muß soviel üben, weil ich sonst gar kein Rennen beenden könnte. Vielleicht wird das ja auch besser. Aber 30.000km könnten es schon werden.

RS: Falls Du noch etwas loswerden möchtest hast Du nun die Gelegenheit dazu.
AR: Aus gegebenen Anlass möchte ich mich bei Fabian Schneider vom TSO-Team bedanken, der mir wertvolle Tipps gerade für diese Strecke gegeben hat.

Vielen Dank für das Interview!

Erlekotte übernimmt die Führung

VRTCC Event in Zandvoort bringt Spannung in die Meisterschaft

Am 4. Februar fand das VRTCC-Event in Zandvoort statt, und in vielerlei Hinsicht war dieser zweite Lauf der aktuellen Meisterschaft etwas Besonderes. Fast das halbe Feld war mit einer Qualifikationssperre belegt, multiBC streamte die Rennen das erste Mal und ermöglichte damit Interessenten eine Live-Übertragung der Extraklasse und mit Elmar Erlekotte übernahm ein Rookie die Führung der Meisterschaft.

Waschkowski fährt vor Kuhn zum Laufsieg im ersten Rennen

Die strikte Handhabung der Cutting-Regel in Curitiba brachte vielen Fahrern nicht nur Strafpunkte ein, sondern verdammte sie bei der Qualifikation in Zandvoort auch zum Zuschauen. Darunter fanden sich so prominente Fahrer wie der amtierende Meister René Hiddel oder die Speerspitze des FWD-Lagers, Martin Thiemt. So nutzte BMW-Fahrer Florian Waschkowski die Gunst der Stunde und setzte sich vor Chevy-Piloten Peter Kuhn und Markenkollegen Uwe Kriebel mit einer Zeit von 1:47.862 auf Pole.

Waschkowski ließ dann auch im Rennen nichts anbrennen und nutzte seine Pole Position in souveräner Manier, um seinen ersten Laufsieg einzufahren. Auch Kuhn hielt im Kielwasser von Waschkowski seine zweite Position bis ins Ziel und zeigte damit deutlich, dass im Gegensatz zu Curitiba auf dieser Strecke auch mit den Fronttrieblern zu rechnen sei. Nur Kriebel konnte seine gute Perfomance aus der Qualifikation nicht in ein entsprechendes Rennresultat ummünzen, da er am Start in einige Rangeleien verwickelt wurde und dabei nach zunächst mehreren Positionen in einem unglücklichen Zweikampf auch noch sein Auto verlor, womit er ohne Splitter chancenlos war und sich im Ziel mit Platz 21 zufrieden geben musste. Das Podium komplettierte hingegen mit Sacha LeStrange ein anderer BMW-Pilot.

Lauf 2 hätte eigentlich ein gutes Rennen für Sven Eckhardt werden können, denn nach Position acht im ersten Rennen ging er nun von Startplatz eins aus ins Rennen. Aber bereits kurz nach dem Start, der ja im zweiten Lauf stets aus stehender Position durchgeführt wird, hatte sich die Hecktriebler-Meute schon über den Seat von Eckhardt

Kurzinterview mit Elmar Erlekotte

RS: Elmar, du bist neu in der VRTCC, und schon beim 2. Event fährst du einen Laufsieg ein und führst die Gesamtwertung an. Hast du damit gerechnet?

EE: Definitiv nein. Ich hatte gehofft, mich in den Top10 halten zu können. Dass es momentan so gut läuft, hatte ich nicht erwartet.

RS: Was war der Schlüssel zum Erfolg? Lag dir die Strecke?

EE: Nein, nicht wirklich. Denke aber mit viel Training ein halbwegs passables Set-up gefunden zu haben.
Der Schlüssel zum Erfolg waren die Qualisperren vieler Favoriten und der optimale Startplatz in Lauf 2 - das muss man ganz klar so sagen.

RS: Der Nachteil ist, dass du mit 30 kg Zuladung auch mit Abstand der Schwerste in Spanien sein wirst. Spielt das in Valencia eine große Rolle?

EE: Ganz klar. Eine große Rolle. Werde sehr kämpfen müssen. Ob das reicht, um im 1. Grid zu bleiben, wird man sehen. Besonders meine Qualischwäche macht mir Sorgen.

RS: Du bist jetzt klar zu den Meisterschaftsaspiranten zu zählen. Wen zählst du persönlich zum Kreis Deiner Mitbewerber?

EE: Auch wenn das jetzt wieder als Tiefstapeln aufgefasst wird: Zähle mich nicht zu den Meisterschaftsaspiranten. Habe z.B. auf P10 50 Punkte Vorsprung. Der kann nach einem Event schon weg sein, sollte ich Absteigen sind locker 100 Pkt. futsch.

Zu den Favoriten: Ui, wer ist das in Grid 1 nicht. Es wird sehr viel auf Glück ankommen. Glück, in keinen Unfall verwickelt zu werden (gerade auf kommenden Stadtstrecken wie Pau oder Porto). Glück, von Fehlern anderer zu profitieren. Hört sich unschön an, ist aber bedingt durch sehr eingeschränke Überholmöglichkeiten in dieser Serie einfach so. Favoriten sind daher neben den SimRacing Equipment-Fahrern nach momentanem Stand für mich noch alle, die <100 Pkt. Rückstand haben. Das sind mehr als 20 Fahrer. Stell mir die Frage in 2 Monaten nochmal, dann geb ich dir eine präzisere Aussage. Eins kann man jedoch jetzt schon klar festhalten: René wird es so schwer wie nie haben.

Eckhardt vor Struck und Thiemt

gestürzt. Eckhardt verlor allein in der ersten Runde elf Plätze, konnte aber zumindest diesen 11. Platz dann nach Hause fahren. Den Startvorteil des BMWs ausnutzend war Elmar Erlekotte einer der ersten, die sich nach dem Start an Eckhardt vorbei quetschten, und er gab diese Führung fortan auch nicht mehr ab. Erlekotte fuhr so seinen ersten Laufsieg in der VRTCC ein.

Noch beachtlicher war jedoch der Start von LeStrange, der von Position sechs startend bereits in der ersten Kurve mit einem großen Satz auf die zweite Position nach vorne vorfuhr und bis kurz vor Rennende auch drauf und dran war, Erlekotte den Sieg streitig zu machen. Zwei Runden vor Schluss gab er sich nach einer spektakulären Bremseinlage, bei dem er den Wagen vor Kurve 1 mehr als quer stellen musste, um nicht abzufliegen, mit dem guten zweiten Rang aber zufrieden. Für LeStrange bedeutete diese erneute Topplatzierung im zweiten Lauf auch gleichzeitig, dass er das Gesamtevent für sich entscheiden konnte, was allerdings für ihn im folgenden Event auch die meisten Zusatzkilos bedeuten wird.

Das Podium des zweiten Laufs komplettierte Tomislav Vladovic im Seat des Team DTMR, was den ersten Podiumsplatz eines Seats in Grid 1 bedeutete. Vladovic konnte somit bereits in seinem ersten Event in Grid 1 nach seinem Aufstieg in Curitiba seinen ersten Podiumsbesuch feiern.

Ebenfalls sei noch angemerkt, dass der Meister der beiden Vorsaisons seine liebe Mühe in Zandvoort hatte. Zu den 20 kg Zuladung kam ja für ihn, wie für viele andere seiner Mitstreiter, auch noch die Qualifikationssperre hinzu. So standen für ihn am Ende unterm Strich ein 9. und ein 10. Platz und damit 142 Punkte zu Buche. So verlor Hiddel auch seine Führung in der Meisterschaft an Erlekotte und hat nun 24 Punkte Rückstand auf diesen. Dazwischen schob sich sogar noch Teamkollege Waschkowski, der 10 Punkte hinter Erlekotte liegt. Einziger Trost für Hiddel dürfte sein, dass Erlekotte mit 30 kg immerhin 5 kg mehr zu tragen hat als er selber und das er natürlich in Valencia die Qualifikation wieder mitfahren kann. Das gilt allerdings auch für viele der anderen Topfahrer wie Neubauer, Gaida und Thiemt, die in Zandvoort

Kurzinterview mit Heinz Höferer

RS: Hallo Heinz, dich kann man wohl den Aufsteiger schlechthin nennen. Eingestiegen in Grid 3 und nun schon für Valencia in Grid 1. Warum hat es in der Preseason nur für Grid 3 gereicht?

HH: Ganz einfach, ich hab nicht dafür trainiert. Team Austria hat mich zum Chevy überredet, das Team hat sich dann aber leider aufgelöst.
Kam direkt aus dem Weihnachtsurlaub zurück und hab direkt zum Preseason-Event den Chevy zum ersten Mal gestartet.

RS: Was waren die Schlüsselelemente deines Zandvoort-Rennens, dass Dir der Aufsteig in Grid 1 gleich gelang?

HH: Ich denke man muss ehrlich sein: Die Quali-Sperre vieler guter Fahrer kam mir schon sehr entgegen. Ansonsten hatte ich einen wirklich perfekten Tag und auch das nötige Glück, mich aus jedem Unfall raushalten zu können.

RS: Jetzt bist du in Grid 1. Wie siehst du deine Chancen in Valencia und darüber hinaus?

HH: Ich hab die Zeiten der bisherigen Rennen analysiert und gestehe, auch wenig Angst zu haben gleich wieder abzusteigen. Die Leistungsdichte in Grid 1 ist enorm hoch. Da ich normalerweise kein guter Qualifier bin, wird es in den Rennen sicher sehr hart, die nötigen Platzierungen zu erreichen.

RS: Warum fährst Du noch ohne Team? Haben inzwischen schon Teams angeklopft?

HH: Team Austria gibt's nicht mehr, Anfragen aber auch noch keine. Mittlerweile wird's schwierig, da ich wirklich Probleme habe, dem Chevy ein ordentliches Setup zu verpassen. Für Zandvoort hab ich ein wirklich gutes im Internet gefunden.

Höferer auf der Jagd nach Rauch

Hildebrandt bremst sich in der Tarzan Bocht an Schnabel vorbei

ebenfalls unter Wert geschlagen wurden.
Nicht weniger spannend ging es in Grid 2 zu. Hier wurden die ersten drei Plätze im Qualifying von Chevy-Piloten gestellt. Die erste Startreihe bildeten dabei die Ritter Sport-Autos von Dominic Hyna und David Krocker. Hynas Pole-Zeit war eine hervorragende 1:48.164. Position drei ging an den Privatfahrer Heinz Höferer.

Wie in Grid 1 konnte im ersten Lauf auch hier der Polesitter seine Startposition in einen Sieg umsetzen. Und auch der Einlauf auf den Plätzen zwei und drei war identisch mit der Startreihenfolge, allerdings wurden hier im Rennverlauf die Plätze einige Male getauscht. Von diesem Spitzentrio konnte im zweiten Lauf allerdings nur Höferer seinen Erfolg wiederholen, als er entsprechend von weiter hinten startend nach einer grandiosen Fahrt erneut auf Position drei ins Ziel kam. Höferer gelang somit nach seinem Aufstieg aus Grid 3 in Curitiba nun der direkte Aufstieg ins erste Grid. Sowohl Hyna als auch Krocker wurden hingegen unschuldig in Startunfälle verwickelt, so dass beide weit zurück fielen. Der Rennsieg ging in diesem Lauf an Phil Hildebrandt, der damit nun endlich den Aufstieg ins erste Grid unter Dach und Fach gebracht hat. Auf P2 kam Ralf Laurinowski auf Seat ins Ziel.
Laurinowski verspielte aber erneut durch Strafen seinen Aufstieg ins erste Grid. Bei den automatischen Sichtungen der Startphase machte die Rennkommission Laurinowski in beiden Läufen als Verursacher von Unfällen aus. Laurinowski zog nicht zuletzt wegen diesen Vorfällen den persönlichen Schluss, die Liga zu verlassen.

Bester Fahrer des dritten Grids war an diesem Renntag Chevy-Pilot Marius Schulz. Die Pole sicherte sich zwar Peter Sorian von HP Racing Dortmund, aber nach Position drei in der Qualifikation konnte Schulz hinter Ingo Wille im ersten Lauf Zweiter werden und dieses Ergebnis mit dem Laufsieg im zweiten Rennen sogar noch einmal steigern. Dritter im ersten Lauf wurde Polesitter Sorian. Im zweiten Lauf reihten sich Thilo Borgmann und Dirk Bobrowski hinter Schulz ein.

Trotz der bereits beschriebenen Probleme Hiddels konnte sein Team SimRacing Equipment seine Führung etwas ausbauen. So hat man nun auf die Markenkollegen von Over The Clock rund um Erlekotte einen Vorsprung von 15 Punkten. Auf Platz drei liegt mit HPM ebenfalls ein BMW-Team. Platz vier bis acht machen dann die FWD-Teams von RS Racing, DTMR und WORF unter sich aus, wobei RS Racing 1 noch Kontakt zu HPM hält, ihrerseits aber schon ein kleines Polster auf DTMR 2 haben.

Da neben dem erwähnten Ausstieg Laurinowskis auch noch Martin Steinmetz die Liga verlässt, werden mit Jens Klein-Altstedde und Oliver Haecker in Valencia zwei neue Fahrer ins Ligageschehen eingreifen. Zufällig sind auch noch beide vom selben Team. So wird die Seat-Abteilung von Lion Racing Lipsia nun endlich auch auf Punktejagd in der Teammeisterschaft gehen.

Abschließend sei noch angemerkt, dass das Zandvoort-Rennen das erste Event der aktuellen Saison war, das durch Unterstützung von Berlet und SimRacing Equipment mittels Übertragungstechnick von multiBC als Livestream übertragen wurde. Kommentiert wurde das Geschehen dabei von Torsten Brandt und Phillip Kampschulte. Zwar gab es noch einige kleinere technische Probleme, aber insgesamt kann die Übertragung als großer Erfolg angesehen werden, was auch die positive Resonanz bei den Fahrern zeigte.

Künftig werden alle neun verbleibenden Rennen der Meisterschaft übertragen. Dazu wird weiter an der Verbesserung des Angebotes gearbeitet. So haben die Teams z.B. die Möglichkeit, sich selber mit kurzen Video-Einspielern vorzustellen.

Bilder: Martin Steinmetz, Sascha Siegert
Text: Gil Ritter, Thomas Ettig

Schulz geht auf dem Weg zum Laufsieg an Sorian vorbei

Waschskowski übernimmt Spitze

Nach Valencia erneut Führungswechsel in der VRTCC

Nach den beiden Auftritten in Brasilien und in Holland gastierte die VRTCC beim dritten Event in Spanien. Erneut gab es dabei einen Wechsel an der Spitze. Mit Florian Waschkowski führt nach Elmar Erlekotte aber erneut ein Rookie die Wertung an. Aber auch in den beiden anderen Grids gab es jede Menge Rennaction.

Dreikampf in der letzten Kurve zwischen Hiddel, Gerrits und Kuhn (l. n. r.)

Zum 3. Event der Saison machte sich der VRTCC-Tross auf in den Süden in das spanische Valencia. Dort galt es zweimal 13 Runden auf dem Circuit Ricardo Tormo zu absolvieren. Bestens vorbereitet zeigte sich dabei Chevy-Pilot Martin Thiemt, der im Qualifying die schnellste Runde fuhr. Damit hätte die Pole das erste Mal an einen FWD-Fahrer gehen können, jedoch schied Thiemt kurz vor Ende der Quali-Session mit technischen Problemen aus. Reinhard Hiebl, der Thiemts Pole geerbt hatte, ging es jedoch nicht viel besser. Ihm versagte die Technik noch in der Einführungsrunde ebenfalls den Dienst.

So konnte BMW Pilot Valentin Neubauer als Führender ins Rennen starten - dicht gefolgt von seinen Markenkollegen René Hiddel und Andreas Gaida. Gaida gelang es fortan immer besser auf den vor ihm fahrenden und um einiges schwerer beladenen Hiddel Druck zu machen, bis es ihm dann in Runde zehn gelang, besser auf die Start-/Zielgerade zu kommen, um in der ersten Kurve außen am Meister vorbeizugehen. Schon eine Runde später konnte er dann auch noch die Führung von Neubauer übernehmen und fuhr somit seinen ersten Laufsieg der 3. Saison vor Neubauer und Hiddel ein.

Im 2. Lauf konnte sich dann Florian Waschkowski bereits seinen 2. Laufsieg sichern. Nachdem er in Zandvoort bereits einmal ganz oben auf dem Treppchen stand, gelang ihm das im zweiten Lauf in Valencia von 4 startend erneut. Das brachte ihm bedingt durch seinen sehr guten 5. Platz in Lauf 1 auch den Eventsieg in Valencia und die Übernahme der Gesamtführung ein. Auf die weiteren Podestplätze kamen der amtierende Vizemeister Uwe Kriebel und Seat-Pilot Gabriel Fürstner.

Hiddel konnte im zweiten Lauf immerhin noch 5. werden und so den Schaden begrenzen. Er verliert auf Waschkowski nur 6 Punkte in der Gesamtwertung und liegt jetzt mit 20 Punkten Rückstand und 5 kg weniger auf Platz 2. Der Gesamtführende nach Zandvoort, Elmar Erlekotte dürfte mit seinem Renntag nicht ganz so zufrieden sein. Mit Platz 13 und 10 rutscht er auf Platz 3 der Gesamtwertung ab. Er hat zwar nur 23 Punkte Rückstand auf den Führenden, aber seine Verfolger Neubauer und Gaida liegen ihrerseits nur 16 Punkte hinter ihm.

In Grid 2 gab Absteiger Florian Strauß das Tempo vor. Seine 1:40.967 aus dem Qualifying lag dabei auf dem Poleniveau von Grid 1. Dicht gefolgt wurde er dabei vom

Florian Strauß gewinnt vor Dominic Hyna Lauf 2

zweiten prominenten Absteiger Daniel Struck. Beide beendeten so im Formationsflug auch das Rennen, wobei sich Struck als Ausgleich für die verpasste Pole mit der schnellsten Rennrunde immerhin noch einen Schönheitspreis holte. Dritter wurde DTMR-Seat-Pilot Michael Endreß, der von Position vier ins Rennen gegangen war und diesen Platz von Markenkollegen Sebastian Schillag bereits in Runde eins übernahm.

In Rennen 2 zeigte dann Florian Strauß auf sehr eindrucksvolle Art und Weise, dass er zurück ins erste Grid gehört. Er holte sich erneut den Laufsieg, obwohl er anders als noch in Lauf 1 von acht starten musste. Allerdings machte er die meisten Plätze davon schon beim Start gut, als er sich vor allem an den FWD-Kollegen vorbei katapultierte. Aufs Treppchen begleiteten ihn der Chevy-Pilot Dominic Hyna und Seat-Mann Ingo Wille. Beide haben neben Strauß damit auch den Aufstieg geschafft. Den beiden Piloten, die noch im ersten Lauf neben Strauß auf dem Podest standen, erging es wesentlich schlechter. Struck wurde nur 16. und Endres gar Letzter, wodurch beide den Aufstieg verpassten.

Auch in Grid 3 gab ein Absteiger den Ton an. Jörg Spindler, der nach guter Preseason den weiten Weg von Grid 1 nach Grid 3 in nur 2 Events zurückgelegt hatte, schickte sich an, den Weg zurück nach oben anzutreten. Nachdem er sich die Pole gesicherte hatte, tauschte er zwar im Rennverlauf zweimal die Positionen mit Torsten Schmitt, konnte das Rennen aber am Ende doch für sich entscheiden. Dritter wurde Dirk Bobrowski auf Seat, der damit bester FWD-Fahrer hinter den beiden BMW-Piloten wurde. Spindler und Schmitt unterstrichen auch im zweiten Lauf ihre Aufstiegsambitionen und konnten auf Platz zwei bzw. drei vorfahren. Lediglich Torsten Baggendorf auf Seat war im zweiten Lauf nicht vom BMW-Duo einzuholen.

In der Teammeisterschaft ist es nicht weniger spannend als in der Einzelwertung. Hier liefern sich das aktuelle Meisterteam HPM von Kriebel, Gaida, Hildebrandt und Le-Strange einen harten Kampf mit der ersten Abteilung von Sim Racing Equipment mit Hiddel, Waschkowski, Struck und Neubauer. In Valencia behielt dabei SRE diesmal mit 2 Punkten die Nase vorne. Nach Eventsiegen steht es somit 2:1 für SRE, was sich in der Gesamtwertung in einem Vorsprung von 41 Punkten niederschlägt. Das dritte BMW-Top-Team, Over the Clock, verliert zwar etwas an Boden, ist aber mit 82 Punkten Rückstand auf SRE und 41 auf HPM noch im Geschäft. Wesentlich schlechter erging es da den Mannen von Ritter Sport Racing. Nach dem Totalausfall des Toppiloten Thiemt verliert man nicht nur den Anschluss an die BMW-Teams, sondern auch den Platz als bestes FWD-Team an die Seat-Piloten von DTMR 2.

Weiter geht es schon am 3. März auf dem engen und kniffligen Stadtkurs von Pau, und auch diesmal wird das Rennen wieder per Live-Stream von multiBC übertragen. Der Stream startet um 20:30 Uhr mit der Übertragung der Qualifikation.

Bilder: M. Steinmetz, S. Siegert, T Schmitt
Text: Gil Ritter, Thomas Ettig

Zu viel Trafic in Turn 12 (Sonntag, Voss und Neumann)

Kurzinterview mit F. Waschkowski

RS: Florian, es sind 3 Events der VRTCC Saison gelaufen und du führst die Wertung an. Dein Einstieg in die VRTCC könnte man als gelungen bezeichnen, oder?

FW: Ja, ich bin mit den Ergebnissen bisher sehr zufrieden. Allerdings muss man auch sagen, dass die Cuttinggeschichte zu Beginn der Saison in Curitiba, viele schnelle Leute zurückgeworfen hat. Auch technische Probleme, wie bei Martin Thiemt und Reinhard Hiebl in Valencia sind mir bisher erspart geblieben.

RS: Du bist ja in der VR kein unbeschriebenes Blatt und kannst auf Erfolge z.B. im GTR-Bereich zurückblicken. War der Umstieg auf Race einfach für dich? Was ist der größte Unterschied?

FW: Von allen Autos, mit denen ich bisher im Wettbewerb gefahren bin, haben die WTCC-Fahrzeuge das größte Leistungsgewicht. Das erfordert einen runden Fahrstil mit dem man viel Schwung durch die Kurven mitnehmen kann, ohne die Reifen zu schnell zu verschleißen. Daran musste ich mich am Anfang gewöhnen. Da GTR und Race aber dieselbe Basis besitzen, ist die Umstellung nicht so schwierig, da man die Controllereinstellung beispielsweise fast 1:1 übernehmen kann.

RS: Die härteste Konkurrenz befindet sich im eigenen Team. Meinst du, dass du die Saison hindurch René Paroli bieten kannst?

FW: Das wird sich zeigen. Ich hoffe einfach, viele Punkte für mein Team und mich zu sammeln. Im Moment fahr ich eher für die Teamwertung. Da ich auf vielen Strecken auch noch nie mit den WTCC-Autos gefahren bin, kann ich keine Prognosen für den Rest der Saison machen.

RS: Wie ist das bei Rennsituationen mit Teamkollegen? Gibt es da Rücksichtnahmen oder fährt jeder sein Rennen?

FW: Zunächst Mal fährt natürlich jeder sein eigenes Rennen. Ich persönlich würde aber im Zweikampf mit einem Teamkollegen nicht alles daran setzen, nach vorne zu kommen oder vorne zu bleiben. Das liegt aber auch daran, dass ich eher ein defensiver Fahrer bin. Ich lasse jedem den Raum, den er braucht, aber einem Teamkollegen vielleicht noch einen paar Zentimeter mehr.

RS: Auf welche Strecke im verbleibenden Kalender freust Du Dich am meisten und warum?

FW: Brands Hatch wird sicher ein tolles Rennen. Eine sehr anspruchsvolle, schnelle Strecke. Ich bin zwar dort bisher nur das Race-of-Champions des Porsche-Cups '06 gefahren, das war aber ein echtes Highlight. Aber auch auf die Stadtkurse in Pau und Macau freue ich mich.

GGPLC at the Glen!

Siegen, stürzen oder Defekt vortäuschen!

Die Schonfrist im GGPLC ist eindeutig vorbei. Die Laufsieger aus Südafrika müssen hier zeigen ob man auch in Zukunft mit ihnen rechnen muß. Wer kann seine Form halten? Wer kann sich steigern? Oder wer baut rapide ab? Antworten zu diesen Fragen werden im Osten der USA beantwortet.

Keine lange, nicht einmal eine spektakuläre Strecke scheint sie zu sein. Der große Preis der USA in Watkins Glen. Rundenzeiten knapp über 65 Sekunden zeigen doch klar, das es sich hier um einen **"Mickey Maus Kurs"** handeln muß. Oder vielleicht doch nicht? Im offiziellen GPL Driversguide wird Glen als der einfachste Kurs für Anfänger beschrieben. Wenige Kurven, viel Vollgasanteil. Doch jeder Fahrer mit nur ein wenig Erfahrung wird Glen ganz und gar nicht als Nasenbohrer Strecke sehen.
Die **Esses**, sehr schwer zu dosieren, da man das durchdrehen der Räder am Kurvenausgang verhindern sollte. Der **Loop**, eher schlecht als Recht als gleichmäßige Kurve bezeichnet, jagd jedem Piloten einen Schrecken ein, der den Bremspunkt vor der Kuppe verpasst hat.
Big bend, nach einer sehr langezogenen Links kommend, muß man hart, aber dennoch mit sehr viel Gefühl in diese Rechtskurve driften. Zum Abschluß einer perfekten Runde sollte man **The "90"** lieber nicht zu spät anbremsen, da die Bremszone sehr wellig ist, und der Wagen hier sehr leicht ausbrechen kann.
Aber abgesehen von diesen Passagen ist Watkins Glen ein leichter Kurs.

JFC:

Patrick "Pat" Marx hatte sich und dem Team BRM einiges zu beweisen. Selbst hatte er sich als nicht würdig bezeichnet in einem BRM sitzen zu dürfen.
Nach 30 Minuten Training stand er dennoch auf Rang 1. Lächerliche 2/1000s vor Manfred Leitner, der nach seinem Kyalami Maleur in Runde 1 einiges wiedergut machen wollte. Platz 3 belegte Ferrari Mann Kniest. Michael Erhart, Steffen Kriesch und Martin Fass bildeten den Verfolgerpulk. Das Ferrariduo Benz und Aulmann konnten ihre roten vor Linge, Dirk Wagner im Honda, Udo Wagner auf Eagle und dem Neuling Wolfgang Fildan im Brabham setzen. Gawol und Moldenhauer starteten als Ersatzfahrer ohne Zeit aus der letzten Reihe.

In der ersten von 33 Runden kommt es zum ersten Duell zwischen Kriesch und Fass. Der Österreicher kann zuerst vorbei gehen, gibt dann aber dann doch vorsichtshalber nach. Marx ist von Anfang an nicht zu holen. Nichts kann ihn an diesem Tag vom Sieg abhalten. Dahinter fährt Leitner einer seiner stärksten Rennen seiner Karriere. Kniest ist lange nicht in der Lage den Lotus zu attackieren. Erst nach Halbzeit schafft es der Ferrari Pilot am Lotus vorbei zu gehen und schnell an Boden zu gewinnen.
Auf Platz 4 fährt Kriesch nur so dahin. Eigenartigerweise fehlt ihm die Möglichkeit von sich aus Druck aus zu üben. Fass erkennt das und setzt zur Jagd an.

Kniest im Ferrari überholt Leitner im Lotus. Hier ist gut zu sehen, wie stark der Loop wirklich abfällt.

Michael Erhart tut sich in der Anfangsphase des Rennens ein wenig schwer. Ein kleiner Fehler zu Beginn wirft ihn hinter den Cooper von Martin Fass zurück. Einmal auf Touren gekommen, kann er dann aber schnell aufholen.
Als der Österreicher Fass immer weiter Boden auf Kriesch gut macht, und ein direkter Kampf immer wahrscheinlicher wird, begeht der BRM Pilot einen Fehler. Er verliert bei einem Dreher in den Esses knapp 10 Sekunden, und muß seine Chancen auf das Podium begraben.

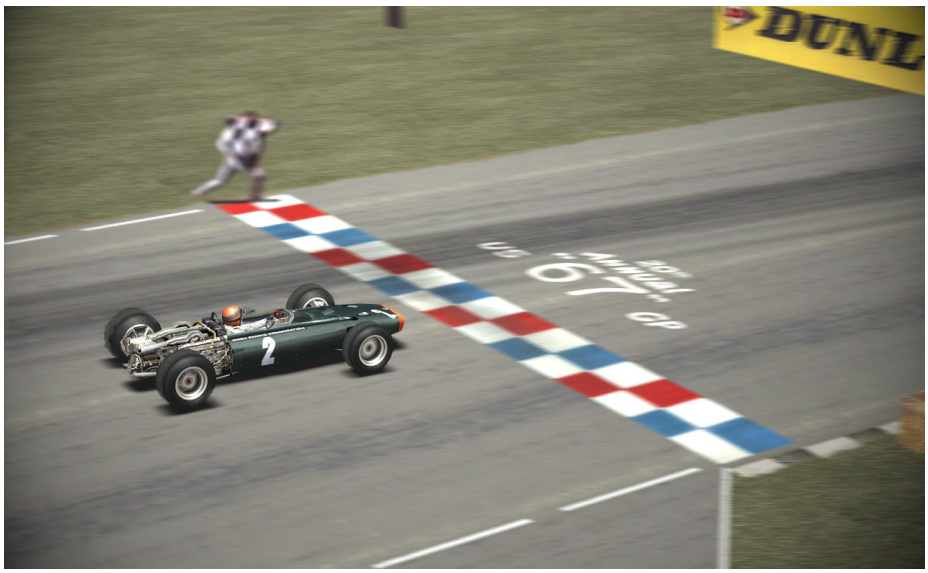
2 Autos pflügen sich zur selben zeit

ihren Weg durchs Feld. Lars Moldenauer im Brabham fährt ein ruhiges, aber dennoch flottes Rennen. Er wird es auf Rang 7 beenden, was dem Team wichtige Punkte bringt. Ein anderer "durchs Feld Schleicher" ist Stefan Gawol. Mit seinem Honda ist er bereits auf Platz 6, als ihm 10 Runden vor Schluß der Motor um die Ohren fliegt.
Genau in diesem Abschnitt des Rennens kommt auch Erhart wieder näher an Fass heran. Schon zum Überholvorgang bereit, dreht sich der Eagle von der Piste. Gekonnt kann er ihn abfangen, zu einem Kampf um Platz 4 reciht es nicht mehr.

Marx siegt eindrucksvoll mit Respektsabstand vor Kniest, Leitner, Fass und Erhart. Kriesch nur auf 6 vor Moldenuauer, der sogar die schnellste Runde des Rennens dreht(1m04.935s) und Benz.

JRC:

Hier ist das Kräfteverhältnis ausgeglichener. Michael Schade(Eagle), Michael Kohlbecker auf Brabham, und Andreas Wilke im BRM setzten sich gegenseitig unter Druck.
Das zeigt sich auch im Training. Schade auf Pole, mit Minimalvorsprung auf Kohlbecker, dahinter lauernd schon Wilke. Eine starke Vorstellung gab Gawol im Honda, der Rang 4 belegt. Wer hätte gedacht, das der Wal derart agil sein kann? Axel Dorner und Marco Saupe belegen Platz 5 und 6.
Claudio Callipo, wegen dem im letzten Rennen verursachtet Startcrash, bei dem er Saupe torpediert hatte, muß von ganz hinten starten.
Callipo kann seinen Augen kaum glauben, als er Dorner, Scholz und den BRM von Saupe in der Leitschiene kleben sieht. Kaum 100 Meter hinter ihnen sitzt die Rennleitung verblüfft bei ihren Zigarren und ihren Gläsern mit Whiskey.
Dei 3 Hauptakteure ziehen kontrolliert ihre Bahnen, und können sich immer mehr vom restlichen Feld absetzten. Steffen Menz, Teamkollege von Gawol, kommt von seinem 12. Startplatz ganz gut weg, zollt aber im Laufe des Rennens Tribut. Nach 14 Runden ist er schon 2 Mal neben der Strecke, als ihm wenig später auch noch der Motor verlässt. Mit Rauchzeichen will er aber noch so lange wie möglich im Rennen bleiben, und so vergehen noch 4 Runden, bis der Motor seinen Lebensatem ausgehaucht hat.
Callipo indes peitscht seinen Cooper immer weiter nach vorne. Mehr als ein 6. Platz wird es aber leider nicht werden. Rainer Merkel, Ferrari Pilot aus Leidenschaft feiert mit Mike Schneider eine Doppelankunft. Schneider beendet auf Rang 4 das Rennen, und zieht Merkel im Windschatten eine lange Zeit des Rennens hinter sich her. Platz 5 für den Don.
Sehr gute Ergebnisse lieferten auch die Rookies im Feld ab. Robert Graf steuert seinen Eagle auf Platz 9, Daniele Bonaventura kommt zum ersten Mal in seiner GPL Karriere ins Ziel- Rang 10. Gratulation von allen Beteiligten dafür.



Der BRM Von Justus Forschbach sieht als erster die Ziellinie im JCC. Heute konnte ihm niemand etwas entgegen setzten.

Startkollison im JRC. Saupe wird in die Luft katapultiert, während Dorner in den schuldlosen Scholtz rutscht. Die Reko wird sich der Sache annehmen.

JCC:

Sonntag Mittag, strahlender Sonnenschein über der Strecke. Einige wenige tummeln sich in der Boxenstraße. Eher geisterhaft geht es zu, zu so früher Stunde.
Der JCC lädt zum Frühshoppen ein.

Von Müdigkeit war überhaupt keine Spur, als sich die Wagen in Bewegung setzten. Forschbach, der neue Stern am BRM Himmel, zeigte früh im Training was möglich war. Aber gegen einen super schnellen Manuel Rauch im Ferrari war kein Kraut gewachsen. Auch Oliver Reinhold mußte einsehen, das mehr als Rang 3 nicht drin war. Alex Marx auf Brabham und Nils Plonus im Honda führten die Verfolgergruppe an, in der sich noch Roland Rauch(Cooper), Roland Wagner (Brabham) und Sören Scharf im 2. Cooper befanden.

Der Start verlief sehr erfreulich für BRM. Beide Renner konnten Rauch überrumpeln. Leider hielt die Euphorie nicht lange an, denn Reinhold patze gleich zu Beginn im **Big bend**. Für ihn endete das Rennen wenig später nach Kollision mit Schmitz´s Lotus.
Roland Rauch war nach 3 Runden Schachmatt gesetzt. Damit ist der Sieger von Kyalami in der Tabelle weit zurück gerutscht.
Auch die Brabhamtruppe verbuchte einen Totalausfall. Alex Marx kam gerade einmal 1200 Meter weit. Teamkollege Maaki Ehm zerstörte am Start seine Kupplung. Wenig später erwischte es beide Eagle´s von Kaul uns Stiepel.
Diese Vorfälle ließen das Feld drastisch schrumpfen. Sören Scharf erbte so Platz 3. Oliver Schulz auf Ferrari versuchte zu folgen, mußte aber einsehen, das eine Zielankunft wichtiger ist, als mit Risiko um einen besseren Platz zu kämpfen. Ralf Ebert sichert sich mit einer beherzten Fahrt Rang 6, und ist bis zum jetzigen Zeitpunkt der einzige Honda pilot, der das Ziel gesehen hat. Plonus, lange auf Platz 3 gelegen, verdirbt die Technik den Tag. Trotz extrem materialschonender Fahrweise quittiert sein Aggregat den Dienst. Schade für ihn und das Team.

Gegen Ende des Rennens versuchte Manuel Rauch den BRM von Forschbach noch zu überholen, baute im entscheidenden Moment immer kleine Fehler ein. 3 Runden vor Schluß beendete er seine Ambitionen und war dennoch mit Platz 2 zufrieden.
Eine Tragödie gab es etwas weiter hinten im Feld. Oliver Schulz kalkulierte seine Spritmenge zu knapp, und rollte knapp nach der Ziellinie ohne Benzin aus. Leider kostete ihn dieser Irrtum einen sicheren 4. Platz. Roland Wagner sagte danke und schlug eiskalt zu.

14 Wagen nahmen die 33 Runden in Angriff, aber nur 6 sahen das Ziel. Das reicht nicht für einen neuen Rekord, da es im JSC der 14. Saison gerade einmal 4 Wagen ins Ziel schafften.

JBC:

Sonntagabend, und uns fehlen noch 2 Rennen. Im JBC ging es enger zu als von Experten eingeschätzt. Jens Jung stellte seinen Ferrari mit einer Zeit von 1m04.808s auf die Pole Position. Dominic Fingerhut, auch kein unbeschriebenes Blatt, stellte seinen Eagle ebenfalls in Reihe 1. Erst dann der große Favorit auf den Cupsieg Kay Mühle. Sein BRM war auf Platz 3 gut aufgehoben. Denn hinter ihm stritten sich Hernandez (Brabham), René Beitz und Martin Engel, beide im Cooper, und Thilo Huber um die Plätze 4 bis 7. Honda Pilot Schreiner kam im Training nicht über Rang 8 hinaus.

Näher wird er dem Ferrari von Jung(18) im JBC nicht mehr kommen. Mühle im BRM als erster Verfolger.

Bonkowski und Wichmann zerstörten ihre Wagen gleich in den **Esses**. Keine 400 Meter waren da gefahren. Immerhin mehr als die beiden Lotus´ von Lederle und Leitner. Beide fielen schon am Start technischen Problemen zum Opfer.

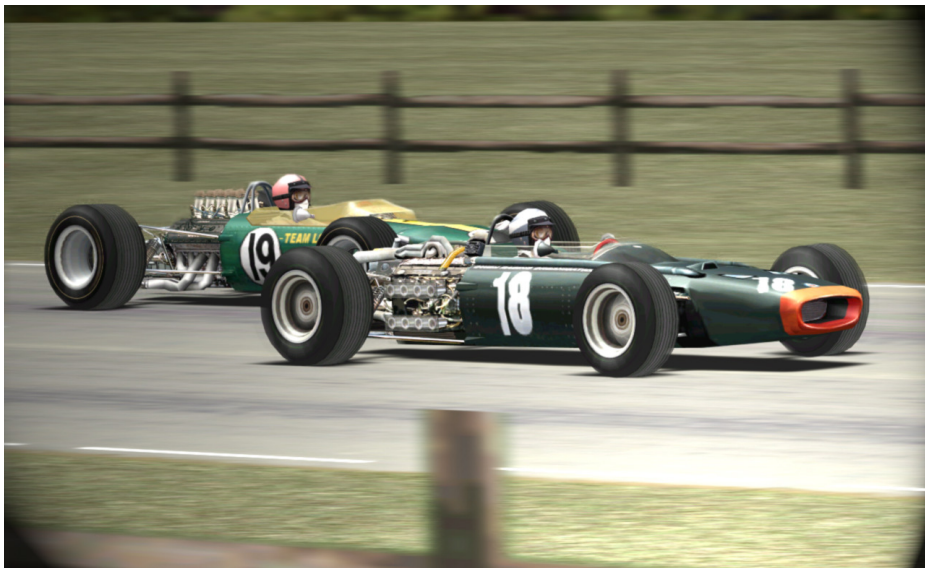
Vorne weg gab Jung den Takt an. Kay Mühle konnte zwar folgen, überholen konnte er den schnelleren Ferrari aber zu keinem Zeitpunkt.

Ein enttäuschendes Ergebnis gab es für das Cooper Team. Beitz, der sich schon auf Platz 3 nach vorne gekämpft hatte, scheidet ebenso aus, wie Teamkollege Engel, der bereits nach 13 Runden zu Fuß zu den Boxen zurück kehren muß.
Ein abgeklärtes Rennen fährt Frank Schreiner. Mit dem Wissen, das der Hondamotor hier Schwierigkeiten haben könnte, und schon etliche Teamkameraden Motorschäden hatten, fuhr er bedacht und ohne Risiko Platz 5 nach Hause.
Jung gewinnt mit gut 2 Sekunden Vorsprung vor Mühle, nach dem Motorschaden von Kyalami, und 35 Sekunden vor Fingerhut. Stefan Tschepe schleicht sich fast unentdeckt auf Rang 4 nach vorne. Der Lotus Fahrer ging jedem Problem geschickt aus dem Weg und sorgt für einen versöhnlichen Ausgang dieses Rennens. Gratulation dazu. Auf Platz 5 folgt Schreiner, und noch als gewerteter, Rene Beitz auf Rang 6. Auch in diesem Rennen herrschte eine hohe Ausfallsquote, was den Tabellenstand etwas durcheinander wirbelt.

JSC:

Vor dem letzten Rennen des Wochenendes des GGPLC´s wurden beinahe Wetten auf den Sieger angenommen. Die beste Quote hätte Gregor Borbely inne gehabt. Peter Neuendorf wäre kein ernst zu nehmender Gegner gewesen, und auch Fingerhut und Moldenhauer waren quotenmäßig weit hinter dem Österreicher.

Die sogenannten Exterten schauten ziemlich überrascht, als der längste aller VR Mitglieder, gut 2m Körpergröße, Lars Moldenhauer auf der Pole Position stand. Das hatte ihm niemand zugetraut, obwohl von seiner Leistung im LP mehr zu erwarten war. Borbely auf BRM war sichtlich geschockt. Denn mit Gegenwehr hatte er nach dem Kyalami Rennen, das er ohne viel Konkurrenz gewann, nicht gerechnet. Markus Wurm, Brabham Teamkollege von Moldenhauer, bezwang Neuendorf und Landgraf, der überraschend schnell im Honda war.
Eine hartnäckige Gruppe bildete sich um Klaus Jonke. Seine Zeit reichte



Die rennentscheidende Szene im JSC: Neuendorf kommt besser aus dem Loop, und überholt Borbely innen. Lotus feiert seinen ersten Saisonsieg.

für Platz 6, wo er Andreas Kröger(Lotus), Altmeister Hans Hanraths(Ferrari), Hondola Timo Föller und Oliver Schatzer im Cooper hinter sich ließ. Das Eagle Geschwader Lagler und Krohn setzten sich gegen Kunz, Manzella und Stefan Schmidt durch.

In der Anfangsphase ging es wie in jedem anderen Cup Rennen des Wochenendes rund. Kröger kam nicht einmal zurück zu den Boxen. Kein guter Saisonstart für den JSC dritten von Saison 14. Keine 3 Runden später verabschiedeten sich Sascha Lagler und der Polemann Moldenhauer aus dem Rennen- ein Ausfall der absolut nicht notwendig gewesen wäre. Borbely kann den "langen Lars" geschickt am Start austricksen und überholt den Brabham zügig. Da der BRM aber schwer tut auf die optimale Reifentemperatur zu kommen, hat der Brabham eine höhere Kurveneingangsgeschwindigkeit. Moldenhauer läuft daher zu dicht im **Loop** auf Borbely auf, wählt den Notausgang, und schlägt hart in der Barriere ein. Für ihn kann das nur eine Lehre sein, eine solche Situation in den kommenden Läufen anders zu lösen.

Borbely jedenfalls, profitiert durch den Ausfall seines schnellsten Kontrahenten, und zieht nur Peter Neuendorf hinter sich her. Alle anderen Gegner haben andere Sorgen.
Markus Wurm, Runde 7, Ausfall nach Unfall. Timo Föller, ebenfalls Runde 7, Motorschaden. Alfred Manzella, Runde 16, technische Probleme.
Dieses Rennen ist deshalb spannend, da Neuendorf ein taktisch geniales Rennen fährt. 14 Runden lässt er Borbely die Bahn frei schaufeln. Den leichten Ölfilm von der Ideallinie weg kratzen. Ständig auf einen Fehler hoffend drehen beide Runde um Runde im Formationsflug. Borbely weiß zu diesem Zeitpunkt offenbar, das gegen den starken Lotus selbst ohne Fehler kaum eine Chance besteht.

Neuendorf kommt in der 14. Runde um das Quäntchen Speed schneller aus dem **Loop**. So schnell, das er froh ist, genügend Platz zum überholen zu haben. Borbely macht auch keine großen Anstalten, den Lotus blockieren zu wollen. Damit ist das Rennen entschieden. Borbely versucht vergebends nachzusetzen, merkt aber schnell, das heute der Tag von Neuendorf und seinem Lotus ist.

Weiter hinten geht es dafür 33 Runden lang um "Alles oder Nichts". Schatzer, der seinen Cooper zeitweilig um Platz 4 bewegt, kann sich den Eagle von Jonke nur kurz vom Hals halten. Auf der langen Geraden zur **Big bend** bleibt dem Cooper nur das nachsehen. Hanraths, lange GPL ferngeblieben überrascht mit einer tadellosen Leistung. Rang 3 und die Gewissheit, noch lange nicht zum alten Eisen zu gehören.
Schönheitsfehler am Rande- durch ein Missverständnis beim Überrunden, verwechselt Schmidt die Ferraris von Kunz und Hanraths. Er lässt einen vermeitlich schnelleren Ferrari durch, merkt aber erst auf der Ziellinie, das es sich um Jörg Kunz gehandelt hat. Damit schenkt ihm der Österreicher einen guten 8. Rang.

5 spannende, aber auch ausfallsreiche Läufe sind zu Ende. In 2 Wochen trifft sich die VR Elite im Englischen Silverstone, das bekanntlich zu den beliebteren Strecken im Kalender gehört. Der offizielle Sponsor des GGPLC, **FOXCONN**, sorgt für die Überführung von Mensch und Maschine. Auf eine weiter ereignisreiche Saison, und auf spannende Zweikämpfe, euer-

Martin Fass

Teamwertung GGPLC:

1	British Racing Motors	400 P.
2	Scuderia Ferrari	378 --
3	All-American Racers	322 --
4	Cooper Car Company	319 --
5	Brabham Racing Org.	303 --
6	Team Lotus	295 --
7	Honda Racing	289 --

Stand JFC:

1	Patrick Marx	BRM	70 P.
2	Martin Fass	COO	53 --
3	Robert Kniest	FER	47 --
4	Manfred Leitner	LOT	45 --
5	Michael Erhart	EAG	42 --
6	Wolfgang Benz	FER	32 --
7	Dirk Wagner	HON	30 --

Stand JCC:

1	J. Forschbach	BRM	65 P.
2	Manuel Rauch	FER	51 --
3	Sören Scharf	COO	45 --
4	Roland Rauch	COO	43 --
5	Nils Plonus	HON	38 --
6	Oliver Schulz	FER	38 --
7	H.-J. Schmitz	LOT	34 --

Stand JRC:

1	Andreas Wilke	BRM	61 P.
2	Michael Schade	EAG	52 --
3	Roland Wagner	BRA	41 --
4	M. Kohlbecker	BRA	38 --
5	Otto Lampert	LOT	35 --
6	Dietmar Scholz	FER	34 --
7	Stefan Gawol	HON	34 --

Stand JBC:

1	Kay Mühle	BRM	65 P.
2	D. Fingerhut	EAG	49 --
3	Jens Jung	FER	43 --
4	R. Hernandez	BRA	42 --
5	Frank Schreiner	HON	38 --
6	Rene Beitz	COO	35 --
7	Martin Engel	COO	32 --

Stand JSC:

1	Gregor Borbely	BRM	65 P.
2	P. Neuendorf	LOT	65 --
3	Klaus Jonke	EAG	40 --
4	Uli Landgraf	HON	39 --
5	Oliver Schatzer	COO	35 --
6	Felix Krohn	EAG	34 --
7	L. Moldenhauer	BRA	33 --

GPLLP in Silverstone!

Neuendorf und Engel zeigen ihre Klasse

Peter Neuendorf und sein Lotus 49A. Ein unschlagbares Duo in Silverstone.

Des einen Freud, des anderen Leid. Silverstone spaltet wie keine andere Strecke die Gemüter. Lange Zeit im Klinsch mit Brands Hatch um den Großen Preis von Großbritannien, konnte sich nur der Flugplatzkurs in der Nähe von London durchsetzen. Allerdings erst, als er bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt wurde. Der flair der Originalstrecke wird so nie wieder einzufangen sein.

Grid A:

Eine großartige Besetzung in Grid A versprach schon im Vorfeld ein tolles Rennen. Da hatten sich mit Gregor Borbely, Chris Woehlk, Justus Forschbach, Marco Saupe, Peter Neuendorf, Michael Schade und Claudio Callipo einige der allerschnellsten GPL Fahrer in Silverstone eingefunden.
Wie knapp es wirklich zuging, wurde allen schon im Qualifying klar. zwischen dem ersten und dem zwölften Platz gab es noch nicht einmal eine Sekunde Zeitdifferenz.
Schnellster Mann im Qualy war Callipo. Mit einer Zeit von 1.26.597 setzte sich der Ferrarifahrer mit etwas mehr als zwei Zehntel eigentlich überraschend klar gegen seinen Teamkollegen und GPL-Heimkehrer Chris Woehlk durch. Auf den Plätzen folgten die BRM`s von Borbely und Forschbach. Knapp dahinter der Lotus vom immer besser in Fahrt kommenden Peter Neuendorf.
Der Start begann mit einem Knalleffekt. Callipo verhaute den Start total und schleuderte vor dem Feld über die Strasse was eine Massenkarambolage auslöste. Neben dem Verursacher selbst, entkamen mit Borbely, Neuendorf, Saupe, Scharf und Gawol insgesamt sechs Fahrer diesem Chaos und konnten sich natürlich vorne absetzen. Am schlimmsten erwischte es Woehlk, Kohlbecker, Leitner und Schade, deren Autos völlig zerstört wurden und die durch das notwendig gewordene resetten einen Strafboxenstopp absolvieren mussten und somit von Beginn an dem Feld hinterhereilen durften.
Noch schlimmer erwischte es Martin Fass und Balz Hösli. Beide beendeten mit technischen Problemen, möglicherweise durch diesen Crash ausgelöst, vorzeitig ihre Rennen.

Beim Studium des Replays von diesem unglückseeligen Vorfall, fielen mir einige bemerkenswerte Dinge auf, die Stoff für einen eigenen Artikel hergeben und mit Sicherheit in der nächsten Ausgabe des Rückspiegels von mir beschrieben werden.

Gregor Borbely konnte sich zunächst an die Spitze des Feldes setzen. Ihm folgten Callipo und Peter Neuendorf, der sofort begann auf Callipo Druck auszuüben. Dadurch, dass die beiden in einen Zweikampf verwickelt waren, konnte sich Borbely zunächst ein klein wenig Luft vor seinen Verfolgern schaffen. Neuendorf scheint überhaupt in der Form seines Lebens zu sein und schien an diesem Tag wild entschlossen einen Sieg im Langstreckenpokal nach Hause zu fahren. Er war über die volle Distanz des Rennens aggressiv und fehlerfrei unterwegs. Auch Callipo erfing sich von seinem Missgeschick bald und unter dem Druck von Neuendorf, begann das Kampfduo sich langsam an Borbely heranzukämpfen. Der bewegte seinen BRM am Limit, war jedoch nicht ganz so sicher, wie man es von ihm gewohnt ist unterwegs und so konnten der Ferrari und der Lotus in Runde sieben auf den BRM aufschließen.
Die vehemmenten Attacken, die unser rasender Saarländer daraufhin auf den führenden Österreicher startete, endeten schon in Runde acht mit einem Dreher des Ferraripiloten in der Woodcote vor Start und Ziel.
Somit wurde Neuendorf, der bis dahin in Lauerstellung war plötzlich erster Verfolger des BRM Piloten. Und dieser hatte an diesem Tag nicht vor, diese Chance nicht zu nutzen.
Drei Runden später war es soweit. Neuendorf kam etwas besser aus

Woodcote auf die Start-Zielgerade. Die Power der acht Cosworthzylinder und das leichtere Kampfgewicht des Lotus waren natürlich zusätzlich hilfreich und so gelang es Neuendorf vor einem begeisterten Publikum auf den Tribünen, seinen Lotus neben den BRM zu platzieren um diesen am Ende der Geraden gekonnt auszubremsen.
Von da an ließ Neuendorf keinen Zweifel mehr aufkommen, dass er und sein Lotus an diesem Tag und auf dieser Strecke, außer durch einen technischen Defekt, nicht mehr zu schlagen waren.
Vorweg - der Lotus hielt und Neuendorf fuhr einen beeindruckenden Sieg nach Hause.
Borbely schaffte es zwar als einziger, am Lotus dran zu bleiben, aber es reichte nicht um nochmal richtig Druck auf den Führenden ausüben zu können. Am Ende passierte der BRM rund zwei Sekunden hinter dem Lotus die Ziellinie. Ein sicherer zweiter Platz war die Belohnung und stellt natürlich, die Unterlegenheit seines Autos gegenüber dem Lotus in Betracht ziehend auch eine Glanzleistung dar.

Die spannendsten Kämpfe spielten sich im Mittelfeld und am Ende des Feldes ab.
Da war zunächst einmal ein sehenswerter Zweikampf zwischen Lotusfahrer Leitner und Eagle Fahrer Schade ab Runde eins. Schade folgte dem Lotus sogar nach Runde eins im selben Abstand in die Box und beide verließen diese auch, so als ob der Lotus und der Eagle durch ein unsichtbares Band miteinander verbunden wären. Wöhlk und Kohlbecker, ebenfalls durch einen Strafstopp gebremst, bilden zu diesem Zeitpunkt den Abschluss des Feldes.
In Runde fünf führt ein Angriff von Schade auf Leitner in der Abbey zu einem Fehler von Schade, wodurch er auch noch hinter Wöhlk zurückfällt.

Das Rennen verläuft ab dem Mittelfeld sehr abwechslungs- und ereignisreich. Kaum ein Fahrer, der nicht über mehrere Runden keinem Druck ausgesetzt ist. Kein Fahrer, der nicht seinerseits hin und wieder auf seinen Vordermann Druck ausüben kann. Rennfahren in Reinkultur. Jeder findet an diesem Abend seinen Gegner und es bleibt kaum einmal Zeit für den Einzelnen um sich zwischendurch mal ein wenig zu entspannen.

Am Anfang des Chaos: Callipo rechts vorne schrammt nach seinem schweren Fehler die Bande entlang und Forschbach (8) rutscht quer durchs Feld und erwischt voll den Ferrari von Wöhlk (15), wodurch die Massenkarambolage nicht mehr zu verhindern ist. Borbely und Neuendorf im Lotus halten sich auf der linken Straßenseite schadlos.

Da bilden sich richtige Kampgruppen um die Plätze hinter dem Podium. Und es gibt zahlreiche Positionswechsel und Zwischenfälle.
Kohlbecker versus Leitner gegen die rote Laterne dauert rundenlang und endet in der fünfzehnten Runde mit einem Dreher des Brabhams in Woodcote. Das Auto schlägt wie eine Bombe in die Mauer zu den Boxen ein und bleibt gegen die Fahrtrichtung stehen. Worauf Kohlbecker aufgibt.
Leitner gegen Sascha Lagler im Eagle über fast zwei Drittel der Distanz endet leider auch in einem Zwischenfall, was Lagler weit zurückwirft.
Saupe auf BRM versus Scharf auf Cooper. Rundenlanges Duell, bis Saupe leider einen bei ihm selten vorkommenden Motorschaden am BRM erleidet und weit zurückfällt.
Mit großem Rückstand beendet Saupe dennoch das Rennen.
Gawol gegen Forschbach, Lagler gegen Kriesch um einige zu nennen. Gekämpft wird an diesem Abend überall und zu jeder Zeit.
Steffen Kriesch ist durch ein Missgeschick der letzte der Fahrer, die das Rennen vorzeitig beenden. Etwa zur Halbzeit resetet Kriesch seinen BRM auf der Strecke - dies geschah wohl zum Zwecke eines taktischen Tankstopps. Um nicht allzuviel Zeit dadurch zu verlieren begeht Kriesch, wahrscheinlich durch die kalten Reifen einen Fehler und crasht schwer. Danach gibt er in Runde 18 leider auf.
Durch Zwischenfälle in den allerletzten Runden wurden dann Stefan Gawol und Soeren Scharf noch ans Ende des Feldes zurückgeworfen und verlieren einen besseren Platz im Mittelfeld.

Ergebnis Grid A:

1	Peter Neuendorf	LOT	41 Runden
2	Gregor Borbely	BRM	+2,509s
3	Justus Forschbach	BRM	+15,355s
4	Chris Wöhlk	FER	+45,798s
5	Michael Schade	EAG	+45,971s
6	Claudio Callipo	FER	+1m12,320s
7	Manfred Leitner	LOT	+1m29,545s
8	Stefan Gawol	HON	+1m31,817s
9	Sascha Lagler	EAG	+1 Runde
10	Sören Scharf	COO	+2 Runden
11	Marco Saupe	BRM	+2 Runden
12	Steffen Kriesch	BRM	DNF
13	M. Kohlbecker	BRA	DNF
14	Martin Fass	COO	DNF
15	Balz Hösli	LOT	DNF
16	Jannis Koopmann	FER	DNF

Schnellste Runde:

Justus Forschbach BRM 1m27,031s

Grid B:

Zur großen Überraschung hatte sich ein verlorener Sohn wieder eingefunden. Chris Gietzelt kehrt zur VR zurück und sollte gleich ein gutes Rennen abliefern.

Bereits in der Qualifikation zeichnete sich ein enger Kampf um die Spitze ab. Die ersten vier Fahrer befanden sich innerhalb von 4/10 Sekunden. Die Pole Position konnte sich Ebert im Honda mit einer bemerkenswerten Zeit von 1.27.749 erobern. Ihm folgten Schulz im Ferrari, Engel im Cooper und in 4. Position Erhart mit dem Eagle. Zu aller Überraschung startet von der 5. Position bereits Rookie Bungartz, der sein erstes und gleich sehr gutes

Martin Engel führt vor Oliver Schulz(Ferrari) in 2. Rennen von Silverstone. Chris Wöhlk war hier bereits eine Runde zurück.

Online-Rennen fuhr. Dann folgten der erste Lotus mit Kröger und zwei weitere Honda mit Stühler und Schreiner. Insgesamt nahmen 16 Fahrzeuge das Rennen in Grid B auf. Vom Ende des Feldes startete Andreas Wöhlk, der keine gewertete Zeit hatte.

Der Start verlief, wie fast immer, sehr gesittet. Ebert gelang es, den Honda vor dem Ferrari von Schultz zu halten, dahinter folgten Engel und Erhart. Zu Kröger riss direkt eine kleine Lücke auf. Bereits in Turn 4 verspielte Erhart seine Podiumschancen indem er mit dem rechten Hinterrad auf die Wiese geriet und sich unversehens hinter einem links neben der Strecke befindlichen Geländer neu orientieren musste. Er fand sich nach einiger Sucherei am letzten Platz wieder und begann eine sehenswerte Aufholjagd.
In Runde 2 schob sich der Cooper von Engel an Schultz vorbei und die Positionen für spannende Kämpfe waren bezogen. Schulz bezeichnete später das Race als sein „..geilstes überhaupt", was eigentlich zur Schilderung des Rennverlaufs schon genügen könnte.
In der 5. Runde schiebt sich Kröger an Schulz vorbei und kann sich zwei Runden am errungenen Platz erfreuen, bevor er ebenfalls in Kurve 4 zunächst die Strecke und dann einige Plätze verliert.
Bis zur 22. Runde gelingt es Ebert den empfindlichen Honda Motor vor dem schwächlichen Cooper Motor von Engel zu halten. Dann verabschiedet sich wieder einmal ein Hondamotor in Silverstone. Hinter T 4 muss Ebert sowohl Engel als auch Schultz vorbeiziehen lassen und mit Shift+R und prall gefülltem 100 Liter Tank das Rennen wieder aufnehmen. Die weiteren Plätze gegen Mitte des Rennens werden gehalten von Kröger, dem gleichmäßig fahrenden Bungartz, dahinter der verlorene Sohn Gietzelt, dicht gefolgt von Stühler, den er kurz zuvor aufgrund eines Fehlers des Hondafahrers überholen konnte.
Auf Platz 8 Erhart, dem es nach langem Kampf und einem erneuten Dreher doch noch gelungen war am Honda von Schreiner vorbeizugehen. Dieser hatte ihm allerdings durch einen Ausflug in die Wiese in T 4 den Weg freundlich geöffnet.
Dann folgten Schmitz im Lotus, Woehlk im Cooper und die Kampfgruppe Benz, Wurmstein, Maluche und Bonkowski, denen später Engel noch einmal begegnen sollte. Linge hatte bereits in der 17. Runde seinen Lotus mit Problemen an der hinteren Radaufhängung abgestellt. Ihm fehlte auf dem Weg zum mittlerweile erreichten zweiten Vaterglück wohl auch ein wenig die Konzentration.

Ebert verliert durch den absolvierten Boxenstop keinen Platz, reiht sich allerdings mit weitem Abstand wieder auf Platz 3 ein. Währenddessen gelingt es Engel den schnellen Ferrari von Schultz auf Abstand zu halten und einen Vorsprung herauszufahren. In Runde 39 fährt er auf Benz im Ferrari und Wurmstein im Eagle auf. Beide sind 2 Runden vor Schluss in ihren eigenen spannenden Kampf um Platz 12 verwickelt und bemerken den Führenden im Eifer des Gefechts nicht. Zirka eine dreiviertel Runde wird er aufgehalten bevor Benz die 12. Position erreicht hat und beide Kämpfer nach Bemerken der Situation sofort Platz machen. Schultz holt zwar 3,5 Sekunden in einer Runde auf, Engel beendet jedoch nach 41 Runden den GPLLP Lauf in Silverstone als Sieger. Dicht gefolgt von Schultz im Ferrari und Ebert, der trotz Motorplatzer und vollem Tank den 3. Platz halten konnte. Auf den weiteren Plätzen folgen der tapfere Ehrhardt im Eagle und dann schon Rookie Bungartz vor dem Heimkehrer Gietzelt, der sein Glück kaum fassen konnte.

Die schnellste Rennrunde fuhr Schultz mit 1.27.970, Aufsteiger des Rennens war Woehlk, der von Startplatz 16 auf Platz 10 vorfuhr.
Sollte ein Fahrer des Tages vorgeschlagen werden, so müssten sich zwei Fahrer diesen Titel teilen: Zum Ersten Chris Gietzelt, der in einer provisorisch aufgebauten Rennumgebung nach monatelanger Weltreise gleich wieder in die Top 6 fährt und zum zweiten Alex Bungartz, der als Rookie in seinem ersten Rennen äußerst konstant, schnell und umsichtig auf Platz 5 landet. Zwei Fahrer, einer neu, einer wieder da, beide aber sicherlich eine Bereicherung für die Saison.

Manfred Leitner, Frank Schreiner
Fotos: Martin Fass

Ergebnis Grid B:

1	Martin Engel	COO	41 Runden
2	Oliver Schulz	FER	+3,873s
3	Ralf Ebert	HON	+43,234s
4	Michael Erhart	EAG	+46,693s
5	Alex Bungartz	FER	+1m17,289s
6	Christof Gietzelt	COO	+1 Runde
7	Andreas Kröger	LOT	+1 Runde
8	Daniel Stühler	HON	+1 Runde
9	Frank Schreiner	HON	+1 Runde
10	Andreas Wöhlk	COO	+1 Runde
11	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
12	Wolfgang Benz	FER	+2 Runden
13	K.-H. Wurmstein	EAG	+2 Runden
14	Carsten Maluche	LOT	+2 Runden
15	Thilo Bonkowski	EAG	+4 Runden
16	Daniel Linge	LOT	DNF

Schnellste Runde:

Oliver Schulz FER 1m27,970s

Lauf 3 in Silverstone!

BRM Dominanz in allen Cups spürbar!

Emotionen lagen in der Luft. Unbehagen, wenn nicht gar ein Groll gegen eine der Traditionsstrecken im GPL Kalender. Hausgemacht für Lotus und Eagle, und gehasst von Cooper und Honda. Silverstone, in der Nähe von London vermittelt wie keine andere Piste den drang nach Automobilrennsport.

Auf dem Gelände einer ehemalige RAF Basis werden Mensch und Motoren zu Höchstleistungen gezwungen. Von den Vollgasprofis geschätzt, liegt der relativ einfache Kurs nicht jedermann. Langsame Ecken und schnelle Geraden wechseln sich rythmisch ab. Hier findet vom 15.2. bis zum 17.2 der 3. Lauf zur diesjährigen Jubiläumssaison des GGPLC statt.

Der 3. Sieg in Folge für Patrick Marx und BRM im JFC. Ist er schon der erste JFC Champion?

BRM beherrschte die ersten 2 Rennen nach belieben. Aber wie schlägt die Konkurrenz zurück? Wartet man doch lieber auf Ausfälle, um so wichtige Plätze für die Tabelle gut zu machen?

JFC:

Freitag Abend, nicht viel los, so möchte man meinen. Einige Piloten testen noch Möglichkeiten ihre Boliden um einige Zehntel Sekunden schneller zu machen.
Aber Punkt 8 Uhr Abends ist Schluß mit lustig. Taten mußten folgen.

Mit ein wenig Anlauf ist es wieder Patrick Marx der diesem Cup den Stempel aufdrückt. Kniest im roten Ferrari kommt immer besser in Form. Die muß er als Favorit auf den Titel aber auch bald zeigen, denn Manfred Leitner, Falco Fan aus Überzeugung, bietet mit Rang 3 im Training eine Leistungsteigerung, die sich nach dem Glen Rennen abgezeichnet hatte. Platz 4 für den 2. BRM Steffen Kriesch, der nur wenig Vorsprung auf den ersten Cooper von Martin Fass aufweisen konnte. Michael Erhart stellte sein Eagle Geschoß auf Platz 6, und verwies so den neuen Fahrer von Team Cooper, Christof Gietzelt, auf Rang 7.
Stühler mühte sich mit seinem Honda auf Position 8 ab, konnte aber Brabham eine Lektion erteilen, indem er Guido Pigorsch hinter sich halten konnte. Benz, Linge Wagner und Neuzugang Fildan musste vorerst in den hinteren Startreihen Platz nehmen.

Robert Kniest wollte seiner Erfahrung nicht nachgeben, das die erste Kurve eines Rennens immer mit Vorsicht genommen werden sollte. Sein Dreher platzierte ihn an das Ende des Feldes. Vorne weg war Marx ohne Konkurrenz auf und davon. Leitner und Kriesch konnten zwar lange folgen, die Chance auf eine Attacke war allerdings zu keinem Zeitpunkt gegeben.
Fass auf Rang 4 versuchte den Abstand zu Kriesch möglichst gering zu halten, war aber auch gezwungen taktisch zu fahren. Ein Platz unter den Top 5 war ihm lieber, als ein Ausrutscher, der wichtige Punkte kosten könnte.
Gietzelt, Weltreisender und fanatischer GPL Fahrer, fuhr lange Zeit auf einem sicheren 5. Platz, musste seiner langen Pause allerdings Rechnung zollen. Kniest konnte den Cooper einholen, und setzte sich mit

etwa 20 Sekunden Abstand hinter Fass fest.

Michael Erhart, bei den letzten Veranstaltungen mit ansteigender Form aufgefallen, musste nach 3 Runden zu Fuß in die Boxen zurück- Motorschaden bei seinem Westlake Motor. Damit war er der erste Ausfall des Rennens. Wolfgang Benz verbuchte ebenfalls einen ärgerlichen Ausfall. Wolfgang Fildan musste seinen Brabham ebenfalls frühzeitig abstellen. Für seine junge Karriere darf das aber kein Grund sein, den Kopf in den Sand zu stecken.

Eigentlich waren die Positionen bezogen, doch der Technikteufel schlug in der letzten Runde erbarmungslos zu. Steffen Kriesch im BRM war nach seinem Fehlen in Kyalami bereit auf die Spitze aufzuschließen, war aber nicht auf einen Motorschaden gefasst. Erbost über die Fähigkeiten seiner Mechaniker bewegte er den BRM mit letzter Kraft er ins Fahrerlager zurück. Auch Daniel Stühler, Honda Pilot und Schüler Kriesch´s, zeigte mit Rauchzeichen die Schwächen seines Honda Aggregats auf. Er konnte das Rennen ebenfalls beenden.

Marx siegt ohne wirklich gefordert worden zu sein, vor einem überschäumenden Leitner auf Lotus, und dem 2. Österreicher auf dem Podest, Martin Fass auf Cooper. Kniest kann sich doch noch auf Platz 4 halten, wobei er Gietzelt im Cooper mit Glück auf Rang 5 verweist. Pigorsch im Brabham fährt sicher auf Platz 6, vor Kriesch und Stühler im Honda.

Ergebnis JFC:

1	Patrick Marx	BRM	24 Runden
2	Manfred Leitner	LOT	+9,208s
3	Martin Fass	COO	+24,603s
4	Robert Kniest	FER	+42,851s
5	Christof Giezelt	COO	+51,826s
6	Guido Pigorsch	BRA	+57,709s
7	Steffen Kriesch	BRM	+1m42,376s
8	Daniel Stühler	HON	+1m57,827s
9	Daniel Linge	LOT	+1 Runde
10	Udo Wagner	EAG	+1 Runde
11	Wolfgang Benz	FER	DNF
12	Wolfgang Fildan	BRA	DNF
13	Michael Erhart	EAG	DNF

Schnellste Runde:

Patrick Marx	BRM	1m27,358s

JRC:

Im Qualifying des JRC dominierten die BRM bei ihrem Heimrennen. Andreas Wilke auf Pole und Marco Saupe sicherten sich mit 26.8er Zeiten die erste Startreihe vor Michael Schade (Eagle) und Claudio Callipo (Cooper).
Der Start verlief glatt, und die Fahrer sortierten sich zunächst auch in dieser Reihenfolge ein. Wilke konnte sich schon bald vorn absetzen, da die Verfolger hinter dem zweiten BRM festhingen.

Erst in der siebten Runde gelang es Schade den BRM von Saupe auszubeschleunigen. Dietmar Scholz, der sich in der Zwischenzeit an Callipo vorbeigeschoben hatte, wollte versuchen hinterherzuziehen, doch verlor er seinen Ferrari ausser Kontrolle und büsste mit einem Dreher wertvolle Zeit ein.
Hinter der Spitzengruppe gingen trotz der kühlen Temperaturen reihenweise die Motoren ein. Egal ob Weslake, Ferrari, Maserati, Repco oder Honda; fast kein Team blieb verschont.
Während sich Wilke weiter absetzen konnte und Schade ungefährdet auf Platz zwei lag, kamen dahinter enge Kämpfe zwischen Saupe, Callipo und Scholz um den letzten Podiumsplatz und zwischen Schneider und Wagner um die folgenden Positionen auf.

Andy Wilke beendete sein perfektes Wochenende aus Pole, Fastest Lap und Sieg nach 24 Runden, 11 Sekunden vor Michael Schade. Dritter wurde Marco Saupe, der zum ersten mal in dieser Saison weiter kam als bis zur ersten Kurve. Callipo konnte sich knapp gegen den in der letzten Runde angreifenden 'Doc' Scholz behaupten und Rang 4 einfahren. Schneider und Wagner folgten eng zusammen, aber mit grösserem Abstand nach vorn. Rainer Merkel sorgte für den dritten Ferrari im Ziel, und Yves Lederle kam zum ersten mal in seiner GGPLC Karriere in die Wertung.

Ergebnis JRC:

1	Andreas Wilke	BRM	24 Runden
2	Michael Schade	EAG	+11,757s
3	Marco Saupe	BRM	+17,143s
4	Claudio Callipo	COO	+18,905s
5	Dietmar Scholz	FER	+19,333s
6	Mike Schneider	FER	+50,054s
7	Roland Wagner	BRA	+50,367s
8	Rainer Merkel	FER	+1m15,909s
9	Yves Lederle	LOT	+2 Runden
10	Otto Lampert	LOT	+5 Runden
11	Daniel Stühler	HON	+6 Runden
12	Axel Dorner	EAG	DNF
13	M. Kohlbecker	BRA	DNF
14	Thomas Nolden	FER	DNF
15	Steffen Menz	FER	DNF
16	D. Bonaventura	COO	DNF
17	Robert Graf	EAG	DNF

Schnellste Runde:

Andreas Wilke	BRM	1m27,308s

Andreas Wilke(BRM) ist schon am Start nur noch von hinten zu sehen. Seine Favoritenrolle wird immer mehr bestätigt.

JCC:

Totale BRM Dominanz im "Jim Clark Cup". Forschbach vor Teamkollegen Reinhold und Honda Pilot Plonus. Die ersten 3 nach dem Training konnten gelassen in das Rennen starten. Aber auch Alex Marx und Manuel Rauch waren nicht weit von der Spitzengruppe weg. Die Cooper Boys Roland Rauch und Sören Scharf hatten mit gut einer Sekunde Rüchstand schon nichts mehr zu lachen. Honda Pilot Ebert führt die Verfolgermeute an, in der sich noch Thorsten Kaul, Oliver Schulz, und

Carsten Maluche befinden. H.-J. Schmitz kommt mit seinem Lotus nur auf den 12 Platz. Erst danach stellen sich die Ersatzfahrer in der Startaufstellung auf.

Am Start werden Roland Rauch und Ralf Ebert in eine Kollision verwickelt, die für beide das Aus bedeutet. Rauch kostet das wichtige Punkte für den Kampf um den Cupsieg.
Das restliche Feld sortierte sich brav ein und verfolgte im großen und ganzen ein Ziel. Ankommen um jeden Preis. Da Silverstone leider sehr Motoren mordend ist, blieb der Technikteufel auch in diesem Heat nicht im Keller. Forschbach, Tabellenleader in Diensten ihrer Majestät, muß so weiter hart kämpfen um an der Cupspitze zu bleiben.

Dominic Fingerhut griff als Ersatzfahrer ins Lenkrad und musste deshalb als Letzter das Rennen starten. Bereits auf Platz 9 nach vorne gekämpft, kostete ihn ein kleiner Fehler ein Top Resultat. Nach einem Dreher rutschte er so unglücklich in den Begrenzungwall, das sein Eagle auf den Rücken gedreht wurde.
Auch Ehm fiel einem technischen Defekt zum Opfer.
So kam es schließlich, das Oliver Reinhold, nach verpatztem Saisonstart, seinen ersten Saisonsieg feierte. Alexander Marx nützte Geschickt den missglückten Start von Plonus aus, der mit dem behäbigen Honda sehr schlecht von der Linie kam. Manuel Rauch bestätigte mit Rang 3

Lars Moldenhauer und Peter Neuendorf sitzen Borbely im JSC mächtig im Genick. Im Finish kann der Österreicher aber zulegen. Die Konkurrenz nicht.

Ergebnis JCC:

1	Oliver Reinhold	BRM	24 Runden
2	Alexander Marx	BRA	+4,281s
3	Manuel Rauch	FER	+23,321s
4	Nils Plonus	HON	+27,961s
5	Oliver Schulz	FER	+40,176s
6	Thorsten Kaul	EAG	+47,591s
7	Sören Scharf	COO	+1m01,422s
8	Carsten Maluche	LOT	+1m29,425s
9	H.-J. Schmitz	LOT	+2 Runden
10	Dominic Fingerhut	EAG	+10 Runden
11	Frank Ehm	BRA	+10 Runden
12	Justus Forschbach	BRM	DNF
13	Roland Rauch	COO	DNF
14	Ralf Ebert	HON	DNF

Schnellste Runde:

Justus Forschbach	BRM	1m27,325s

Auch ein BRM hält nicht ewig. Das mußte Forschbach schmerzhaft feststellen. Reinhold holt so JCC-Saisonsieg Nummer 1 . Balsam auf seine Wunden.

seine gute Leistung, und führt jetzt sogar in der Cup-Gesamtwertung.
Auf Rang 4 beendet Plonus das Silverstone Wochenende als bester Honda Pilot.
Ferrari Mann Schulz wird als 5. angewunken, und setzt sich so gegen Fahrer wie Kaul im Eagle, Scharf auf Cooper und Maluche im besten Lotus durch.

JSC:

Das JSC Rennen im britischen Silverstone stand (wieder mal) im Zeichen des BRM Fahrers Borbely. Im Qualy konnte er sich knapp vor dem Brabham von Moldenhauer behaupten. Dritter wurde Neuendorf auf Lotus. Alle drei Fahrer blieben unter 1:27.000. Die Startplätze 4-6 belegten Krohn (Eagle), Schatzer (Cooper) und Lagler (Eagle).

Das Rennen verlief dann ähnlich ruhig wie im ersten Treffen in Kyalami. Auch der Start war relativ sauber. Lediglich zwischen Hanraths und Lagler kam es zu einer Berührung in T1, woraufhin beide zwar weiterfahren konnten aber einige Plätze einbüssten. Borbely kam dann als Führender das erste Mal an S/F vorbei, woran sich auch im gesamten Rennen nichts mehr ändern sollte.
In Runde zwei kam es dann zu den einzigsten Ausfällen in diesem Rennen. Zunächst kam Kunz in T2 etwas weit nach rechts auf die Wiese, was die rote Diva mit einem nervösen Hinterteil quittierte.

Der Honda von Frank Schreiner rollt im Hintergrund aus, Fass und Wichmann ziehen so ungehindert vorbei.

Dadurch kam der Ferrarifahrer letztlich dann nach links von der Strecke ab und mähte einen Zaun nieder.
Glücklicherweise standen dort keine Streckenposten. In der gleichen Runde wurde Föller von Schatzer leicht ange"saupt"woraufhin sich der Honda überschlug. Zum Glück unverletzt entstieg Föller dem Wrack mit erhobener Faust. Schatzer konnte weiterfahren verlor aber auch einiges an Boden.

Ansonsten war es ein ruhiges Rennen. Hanraths kam durch seine Erfahrung wieder weiter nach vorne. Einzig Lagler musste gegen Mitte des Rennens nach einem Ausrutscher in T1 einige Plätze hergeben und kam danach auch nur noch bis auf Platz 10 vor.

Der Zieleinlauf der ersten drei im Rennen war dann letztlich wieder dem Qualy recht ähnlich, nur das Neuendorf und Moldenhauer nach stetigem Schlagabtausch die Plätze tauschten. Man of the Race war wohl Landgraf auf Honda, der als Ersatzfahrer von ganz hinten bis auf Platz 4 kam.
Krohn auf Eagle kam als 5. ins Ziel und Wurm auf Brabham als 6. aus welchem ein gutes Teamergebnis für Brabham resultierte. Dahinter Schatzer (Cooper), Hans Hanraths (Ferrari), Kröger (Lotus) und Lagler (Eagle), der die TopTen komplettierte. Der dritte Lotus mit Manzella am Steuer landete auf Platz 11 und 12. Und letzter des Feldes mit 1 Runde Rückstand wurde Schmidt auf Cooper.

Vor dem Start gab es wohl aufgrund eines Kommunikationsproblemes im Team Eagle zu Problemen bei der Frage wer als Ersatzfahrer antreten sollte. Erhart und Schade wollten gentlemanlike jeder dem anderen den Vortritt lassen, weshalb letztlich keiner von beiden wieder rechtzeitig in der Startaufstellung erschienen. Gentlemann hin oder her... das kostete wertvolle Teampunkte.
Zum Glück stand der Eagle ganz hinten, so dass er beim Start nicht im Weg war. Einer der Mechaniker hatte dann das Privileg den Wagen in die Box fahren zu dürfen.

Ergebnis JSC:

1	Gregor Borbely	BRM	24 Runden
2	Peter Neuendorf	LOT	+9,861s
3	L. Moldenhauer	BRA	+10,950s
4	Uli Langraf	HON	+21,718s
5	Felix Krohn	EAG	+25,164s
6	Markus Wurm	BRA	+37,273s
7	Oliver Schatzer	COO	+41,284s
8	Hans Hanraths	FER	+51,278s
9	Andreas Kröger	LOT	+53,477s
10	Sascha Lagler	EAG	+58,597s
11	Alfred Manzella	LOT	+1m06,133s
12	Stefan Schmidt	COO	+1 Runde
13	Timo Föller	HON	DNF
14	Jörg Kunz	FER	DNF
15	Michael Erhart	EAG	DNF
16	Michael Schade	EAG	DNF

Schnellste Runde:

Peter Neuendorf	LOT	1m27,303s

JBC:

17.02.2008, 18.10 Uhr. Silverstone, sonniges Wetter. Die Qualifikation für den Jack Brabham Cup ist in vollem Gange. Leider nur 10 der 15 gemeldeten Fahrer des Cups kämpfen um die wichtigen Startplätze. Mühle gelingt es erneut einen BRM auf die Pole zu stellen, leicht versetzt neben ihm startet Jung, der obwohl besser fahrend als in allen Trainings vorher, den Ferrari nur hinter Mühle platzieren kann. Auf Platz 3 Fingerhut mit dem Eagle und dahinter bereits Engel mit dem ersten Cooper. Es folgen der zweite Cooper mit Beitz am Steuer, dessen Rennen recht kurz sein sollte, die beiden Lotus von Tschepe und Stikkelbroek und der einzige Honda im Feld, gesteuert von Schreiner auf Platz 8.
Dahinter folgen Wichmann im Ferrari, Bonkowski im Eagle und ohne Trainingszeit Martin Fass im dritten Cooper.

Als die Flagge fällt gelingt es Mühle den BRM vor dem Ferrari von Jung zu halten, Engel und Beitz schieben ihre Cooper an dem schwach startenden Eagle von Fingerhut vorbei. Damit hat Cooperfahrer Engel bereits das erste Ziel des Rennens erreicht. Es wäre sicherlich erheblich schwieriger gewesen, mit dem Cooper auf der Strecke am Eagle vorbeizugehen.
Beitz gerät beim Anbremsen in T 1 in Probleme und kann – zum großen Erstaunen von Fingerhut – den Cooper nicht auf der Strecke halten. Er biegt quer über die gesamte Strecke nach links ab und beendet sein Rennen bereits nach 100 Metern. Es ist der erste glückliche Moment des Rennens, dass der Cooper nicht zurück auf die Strecke rutscht und somit kein anderer Fahrer in den Unfall verwickelt wird. Bereits in der ersten Runde legen Mühle und Jung einen Vorsprung von 2 Sekunden auf den folgenden Engel vor. Nach der etwas heiklen Startphase etablierte er sich jedoch sicher auf Platz 3.

Dahinter kämpft sich der Cooper von Fass durch das Feld. 2 lange Runden versucht Schreiner, den Cooper hinter dem Honda zu halten. Dabei vergisst er vollständig alle guten Vorsätze, die er zur Motorschonung gefasst hatte. Der Honda allerdings vergisst keine Drehzahlspitze und so muss Schreiner den Boliden bereits nach 4 Runden in einer durchaus beachtlichen Rauchwolke abstellen.
Stikkelbroek schiebt seinen Lotus an

Fingerhut vorbei auf den 4. Platz, als dieser gerade einen kleinen Ausflug in die Wiese unternimmt, kann sich aber dieses Platzes nur eine Runde erfreuen, dann ist der Eagle wieder vorbei. Fingerhut erkennt frühzeitig, dass er an diesem Tag aufgrund einiger Konzentrationsschwächen lieber den 4. Platz nach Hause fährt, als auf Gedeih und Verderb dem enteilten Cooper von Engel zu folgen. Das Team Eagle wird es ihm danken. In der 12. Runde beendet Fass seinen Vorwärtsdrang und zieht an Stikkelbroek vorbei auf den 5. Platz, den er bis zum Schluss behalten wird.

Dahinter Tschepe im zweiten Lotus auf Platz 7 und Wichmann im Ferrari auf Platz 8. völlig unzufrieden mit seiner eigenen Fahrleistung folgt auf Platz 9 Bonkowski im zweiten Eagle, der ausgerechnet im JBC mehr als sonst mit seinen Nerven kämpft.

Ab der 16. Runde schmilzt der Vorsprung des führenden BRM vor dem Ferrari von 3,4 s auf 1,7 s. Trotz Reifentemperaturen von über 140 kann Mühle den ersten Platz bis ins Ziel halten. Jung hat noch eine Schrecksekunde als ausgerechnet dann ein Überrundeter vor ihm fährt als er gerade seine Sitzposition verbessern will. Nur das plötzliche laute Motorengeräusch rettet Ferrari den zweiten Platz. Mit sich und seinem Wagen zufrieden beendet er den Lauf auf dem 2. Platz. Im Ziel hat er noch für eine Runde Sprit im Tank.
Das Podium wird vervollständigt durch den Cooper von Engel, der ein einsames aber gutes Rennen abliefert. Dahinter bleiben die Platzierungen unverändert.

Mit nur 9 Fahrzeugen im Ziel brachte der JBC in Silverstone BRM wieder ein Stück weiter nach vorne in der Gesamtwertung, Ferrari hält den Anschluss und Honda kämpft um's Überleben. Fahrer des Tages wurde Fass, der den sicherlich nicht übermotorisierten Cooper von Platz 11 auf Platz 5 fuhr. Die schnellste Rennrunde steuerte Jung mit 1.27.198 bei.

Jörg Kunz, Frank Schreiner, Marco Saupe, Martin Fass

Ergebnis JBC:

1	Kay Mühle	BRM	24 Runden
2	Jens Jung	FER	+1,767s
3	Martin Engel	COO	+26,539s
4	D. Fingerhut	EAG	+38,051s
5	Martin Fass	COO	+1m00,225s
6	K. Stikkelbroeck	LOT	+1m20,979s
7	Stefan Tschepe	LOT	+1m26,064s
8	Markus Wichmann	FER	+1m29,991s
9	Thilo Bonkowski	EAG	+4 Runden
10	Frank Schreiner	HON	DNF
11	René Beitz	COO	DNF

Schnellste Runde:

	Jens Jung	FER	1m27,198s

Das Team der Herzen kann seine Erfolge des Vorjahres noch nicht wiederholen. Doch erst jetzt geht es an die Cooper-Strecken.

Tabellenstand JFC:

1	Patrick Marx	BRM	105 P.
2	Martin Fass	COO	79 --
3	Manfred Leitner	LOT	75 --
4	Robert Kniest	FER	70 --
5	Michael Erhart	EAG	49 --
6	Wolfgang Benz	FER	41 --
7	Steffen Kriesch	BRM	37 --
8	Daniel Linge	LOT	36 --
9	Guido Pigorsch	BRA	35 --
10	Daniel Stühler	HON	30 --
11	Dirk Wagner	HON	30 --
12	Udo Wagner	EAG	27 --
13	Marvin Aulmann	FER	25 --
14	Christof Gietzelt	COO	21 --
15	Wolfgang Fildan	BRA	9 --

Tabellenstand JRC:

1	Andreas Wilke	BRM	96 P.
2	Michael Schade	EAG	82 --
3	Roland Wagner	BRA	59 --
4	Dietmar Scholz	FER	55 --
5	Mike Schneider	FER	52 --
6	Claudio Callipo	COO	47 --
7	M. Kohlbecker	BRA	45 --
8	Otto Lampert	LOT	45 --
9	Rainer Merkel	FER	42 --
10	Marco Saupe	BRM	37 --
11	D. Bonaventura	COO	35 --
12	Stefan Gawol	HON	34 --
13	Axel Dorner	EAG	33 --
14	Robert Graf	EAG	28 --
15	Yves Lederle	LOT	26 --
16	Steffen Menz	HON	17 --
17	Thomas Nolden	FER	13 --

Tabellenstand JCC:

1	Manuel Rauch	FER	77 P.
2	Justus Forschbach	BRM	73 --
3	Sören Scharf	COO	63 --
4	Nils Plonus	HON	61 --
5	Alex Marx	BRA	60 --
6	Oliver Schulz	FER	59 --
7	Roland Rauch	COO	50 --
8	H.-J. Schmitz	LOT	50 --
9	Oliver Reinhold	BRM	46 --
10	Ralf Ebert	HON	40 --
11	Thorsten Kaul	EAG	37 --
12	Carsten Maluche	LOT	23 --
13	Frank Ehm	BRA	22 --
14	Dirk Müssener	BRA	14 --
15	Maaki Stiepel	EAG	14--

Tabellenstand JSC:

1	Gregor Borbely	BRM	100 P.
2	Peter Neuendorf	LOT	95 --
3	Uli Landgraf	HON	62 --
4	L. Moldenhauer	BRA	59 --
5	Felix Krohn	EAG	55 --
6	Oliver Schatzer	COO	53 --
7	Markus Wurm	BRA	50 --
8	Hans Hanraths	FER	43 --
9	Stefan Schmidt	COO	42 --
10	Klaus Jonke	EAG	40 --
11	Alfred Manzella	LOT	40 --
12	Sascha Lagler	EAG	39 --
13	Timo Föller	HON	35 --
14	Jörg Kunz	FER	30 --
15	Andreas Kröger	LOT	27 --

Tabellenstand JBC:

1	Kay Mühle	BRM	100 P.
2	Jens Jung	FER	73 --
3	Dominic Fingerhut	EAG	72 --
4	Martin Engel	COO	58 --
5	Frank Schreiner	HON	48 --
6	Stefan Tschepe	LOT	47 --
7	René Beitz	COO	44 --
8	R. Hernandez	BRA	42 --
9	K. Stikkelbroeck	LOT	37 --
10	Markus Wichmann	FER	36 --
11	Thilo Bonkowski	EAG	35 --
12	Thilo Huber	BRA	11 --
13	Dirk Wessendorf	LOT	7 --

Teamwertung GGPLC, Saison 15:

1	British Racing Motors	619 Punkte
2	Scuderia Ferrari	569 Punkte
3	Cooper Car Company	485 Punkte
4	Team Lotus	473 Punkte
5	All American Racers	471 Punkte
6	Brabham Racing Org.	439 Punkte
7	Honda Racing	389 Punkte

Die DOM 2008 Story

Die Ouverture

Die Vielfalt der Chassis ist einer der Reize der DOM

Am Sonntag, dem 9. März 2008 wird ein neues Kapitel in der Geschichte von GPL in der VR aufgeschlagen. Die Deutsche Online Meisterschaft kehrt nach einem Jahr der Absenz in der Jubiläimssaison zurück.
Und wie!

Die DOM ist wohl die allergrößte Herausforderung im GPL Online-Racing überhaupt und es war das Anliegen einiger Fahrer hier, wieder eine DOM zu veranstalten. Und es macht mir besondere Freude einen kleinen Vorgeschmack auf die kommende Saison bieten zu können.

Was macht die DOM zur besonderen Herausforderung?
Nun, erstmals die volle Grand Prix Distanz und zweitens die Tatsache, dass jeder Fahrer jedes Chassis in einem der sieben Läufe gefahren haben muss. Vor der Saison festgelegt, welches Rennen er in seinem Lieblingschassis und welches in seinem Hasschassis bestreiten wird.
Und erfreulicherweise auch die Tatsache, dass es gelungen ist, wieder ein wirklich hochkarätiges Fahrerfeld für die Saison 2008 zu rekrutieren.
Fünf von sechs Fahrern, die in den vergangenen Saisonen in der Gesamtwertung auf dem Stockerl stehen durften, sind heuer wieder mit von der Partie. Die Titelverteidiger Oliver Reinhold und Marco Saupe. Justus Forschbach, Dritter der ersten Saison ebenso wie er dritte der Saison 2005, Martin Engel. Natürlich auch Andreas Wilke, der ewige zweite, der sicher alles versuchen wird um diesmal den ersehnten Titel vielleicht doch noch einzufahren. Der einzige Titel wahrscheinlich, der Wilke in seiner Sammlung noch fehlt. Er schaffte das Kunststück, den titel viermal hintereinander knapp zu verfehlen.
Einzig der Gesamtmeister der ersten saison 2004, Uli Landgraf konnte für die heurige Saison nicht mehr begeistert werden.

Insgesamt haben bis jetzt mehr als zwanzig gute bis sehr gute Fahrer ihre Saisonnennung abgegeben und die Startliste der Fahrer für das erste Rennen in Rouen, am kommenden Sonntag verspricht jetzt schon eine mehr als spannende Veranstaltung.

Da sind extrem gute Leute dabei, die darauf brennen, sich auch einmal in Onlinerennen über die volle Renndistanz der 1967er Meisterschaft zu beweisen.
Volle Distanz, das heißt Überwindung um nicht vorzeitig aufzugeben. Da beginnt das Sitzfleich zu rebellieren, da beginnen die Gedanken zu schweifen - irgendwohin und dabei gilt es die Konzentration um gar keine Umstände zu verlieren.
100 Runden in Monaco, hundertmal die Hafenschikane, hundertmal den Casinoberg rauf, hundertmal der Tunnel, unzählige Male Schalten, unzählige Bremsmanöver auf der allerletzten Zacke - das ist brutal. Das macht uns zu echten Racern, das macht unser Spiel zur Simulation!
Jeder der ins Ziel kommt, ist schon ein kleiner Sieger - denn nirgends ist es weniger selbstverständlcih, sein Auto nicht zu zerstören als in der DOM, denn auch die anderen Strecken haben es in sich.
Rouen, Nürburgring, Spa, Monza, Mexico und Silverstone werden die Schauplätze spannender Rennen und Zweikämpfe sein.
Nerven werden bei vielen harten Zweikämpfen blank liegen.
Schon die Qualifiaktionsrennen um die Teilnahme und um die Startaufstellung für den Hauptlauf werden an Spannung kaum zu überbieten sein.
Und jeder einzelne im Fahrerfeld ist für die eine oder andere Überraschung gut. Der Pro-Modus schon in den Vorläufen birgt Brisanz. Da hat keiner der Teilnehmer sein Ticket für den Hauptlauf schon von Beginn an sicher in der Tasche.

2003 wurde die DOM mit großer Begeisterung ins Leben gerufen und

mit großem Erfolg durchgeführt. Ein riesengroßes Starterfeld und viele spannende Rennen auf den beliebtesten aber auch schwierigsten Originalkursen folgten.
In dieser ersten Saison wurde der Titel von Uli Landgraf noch eindeutig, mit fast 100 Punkten Vorsprung auf Wilke gewonnen.

Was danach folgte war Spannung pur bis zu den allerletzten Rennen. Und zwar in allen drei restlichen Saisonen. 2004 trennten den ersten und den zweiten nur vier Punkte. 2005 waren es mit 6 Punkten schon wieder ein wenig mehr und 2006 stellte diesnbezüglich den Höhepunkt dar. Den deutschen Online Meister Reinhold trennten zu Ende der Meisterschaft lediglich zwei mikrige Pünktchen vom zweiten Wilke.
Das berühmte Blatt Papier.

Leider war 2006 aber auch ein sehr trauriges Jahr für GPL in der VR. Andere, modernere Sims drängten vehemmend nach vorne und kosteten der GPL viele Fahrer, die einfach nur mal was anderes, ausprobieren wollten. Nach etlichen Jahren mit ihrer geliebten Sim dem Reiz des Neuen erlegen waren. So schrumpfte auch das Fahrerfeld der DOM, was im Starterfeld zum letzten entscheidenden Rennen in Mexico seinen absoluten Tiefpunkt fand. Lediglich sieben Fahrer waren angetreten um Reinhold und Co bei ihrem Kampf um den bislang letzten Deutschen Meistertitel in dieser Disziplin zu begleiten. Um diesen Fahrern den würdigen Rahmen für ihren Titel zu geben.
Für mich persönlich bildete dieses bislang letzte Rennen einer GPL-DOM das absolut traurigste Rennen meiner GPL-Karriere. Und das ganz bestimmt nicht, weil ich in diesem Rennen einen absolut schlechte Leistung ablieferte und sogar vorzeitig ausschied, sondern, weil sich das Ende der DOM an diesem Tag mehr als deutlich abzeichnete.
Ja, mehr noch. Für mich war das auch in weiterer Folge irgendwie schon das Ende von GPL in der VR als solches.

Andererseits galt es Ideen zu entwickeln um die Sim noch eine Weile witer am Leben zu erhalten. Es hatten sich nämlich schon im Jahr 2006 auch einige sehr engagierte neue fahrer gefunden, deren herz an GPL hing und die es galt auch in der VR zu halten.

Brabham gegen Lotus.

Ich rief damals den FunCup mit großem Erfolg ins Leben und schwor mir,angesichts dieses Erfolges die DOM 2007 wieder zu veranstalten. Notfalls selbst.
Es schien mir nämlich absolut, dass es immer noch genügend gute Leute gab, die gut und gerne GPL fuhren. Gut und vor allem begeistert genug uum für dieses Vorhaben geeignet zu sein.
Nun, diese Leute standen mit mir in den Startlöchern. Doch es war sicher um ein Jahr zu früh. Die brauchten absolut noch Zeit.

FunCup war eine Sache. Recht nett und 2007 auch mit zunehmendem Erfolg gekrönt. Aber eine DOM war eine andere. Das setzt ein hochkarätiges Fahrerfeld voraus, welches außer viel Begeisterung auch noch das entsprechende Können und Durchhaltevermögen vorzuweisen hatte. Ein GP-Rennen in voller Distanz besteht man nicht mit Herzblut allein. Da sind adann auch noch andere Eigenschaften gefragt.

Es wurde im Jahr 2007 keine DOM veranstaltet. Mangels geeignter und interessierter Fahrer in ausreichender Zahl. Es blieb bei einigen eher hilflosen Versuchen im Forum genügend leute zu begeistern. Wahrscheinlich musste das so sein.

Immerhin gelang es mit dem FunCup und der neu geschaffenen Rookiewertung, Begeisterung zu schaffen. Neue Leute anzulocken. Leute die heute sehr gute Leistung abrufen können.
Leute, die zusammen mit den anderen, alten GPL-Größen und einem Gastfahrer ein sicherlich würdiges und hochkarätiges Feld für eine DOM abgeben.
Leute, von denen ich mir sicher bin, dass sie der SIM GPL, aber vor allem auch der GPL Gemeinde hier bei der VR so verbunden sind, dass sie bis zum Ende der Saison die härteste aller Meisterschaften mit großer Begeisterung durchfahren und somit eine tolle Meisterschaft mit sieben spannenden Rennen in der Jubiläumssaison möglich machen werden.

Es lebe die DOM 2008!

Manfred Leitner

Die Sieger der GPL-DOM seit 2004

Saison 2003:
1. Platz Uli Landgraf
2. Platz Andreas Wilke
3. Platz Justus Forschbach

Saison 2004:
1. Platz Oliver Reinhold
2. Platz Andreas Wilke
3. Platz Marco Saupe

Saison 2005:
1. Platz Marco Saupe
2. Platz Andreas Wilke
3. Platz Martin Engel

Saison 2006:
1. Platz Oliver Reinhold
2. Platz Andreas Wilke
3. Platz Marco Saupe

Spannung in Rouen!

Chris Wöhlk gewinnt hauchdünn die Trophy!

Leitner kommt vom Gras mähen auf den Asphalt zurück und verliert so Platz 4. Martin Engel im Hintergrund kann trotz PS Manko mithalten.

Willkommen zum 3. Lauf der "Didier-Pironi-Trophy" auf einer der kontroversesten Strecken im GPL Kalender. Rouen les Essarts , die über die umliegenden Landstrassen führende Strecke ist nicht sehr beliebt. Ja oft geradezu gehasst. Heute, nach dem Bau einer Autobahn, erinnert wenig an die ruhmreichen Zeiten die diese Rennstrecke verbindet. Allerdings auf ewig mit dem Tod von Jo Schlesser 1968 verbunden.

Da Rouen den Auftakt für die DOM Saison 2008 bildet, war das Interesse groß im LP zu starten. Auch bietet das LP Rennen ein gutes Training für die anstehenden GGPLC Läufe.
Eines sei schon verraten: Es wurden 2 spannende, und vor allem ereignisreiche Rennen, die über 32 Runden gefahren wurden.

Grid A:

Michael Schade wird wohl der tragische Held dieses Renntages sein. Seine Pole Position Zeit war allen anderen weit überlegen. Er steuerte seinen Eagle auf eine Glanzzeit von 1m55,272s. Damit konnte er Justus Forschbach und Chris Wöhlk schon über 6/10s abnehmen. Stefan Gawol gelang mit seinem Honda eine super Trainingssession, was für Platz 4 in der Startaufstellung reichte.
Einzig Manfred Leitner blieb weit hinter seinen Erwartungen zurück. Normalerweise waren 1m56er Zeiten keine Seltenheit bei ihm, aber diese waren im Training reine Wunschvorstellung. Nur Rang 9 für den sympathischen Österreicher.

Sehr diszipliniert streifte das Feld nach dem Start richtung Haarnadel. Zwar bog der ein oder andere ab, aber im großen und ganzen kam es zu keinem Chaos. Nur die Gestrandeten waren höchst Prominente. Polesitter Schade flog ebenso ab wie Saupe im BRM. Wer hätte das gedacht? Auch Fass war unter den Unglücklichen.
Das gab schon in der ersten Runde sehr viel Arbeit an den Boxen. Die Szene erinnerte an einen NASCAR Boxenstop unter Gelb.

Vorne weg gab Wöhlk den Ton an. Denn sein größter Kontrahent, Forschbach, mußte aus Hardware technischen Gründen aufgeben. Danach galt es für Chris Wöhlk seinen Ferrari kontrolliert über die Distanz zu bringen. Michael Kohlbecker und Peter Neuendorf waren die einzigen, die halbwegs mit den Rundenzeiten des Leader mithalten konnten.
Eine spannende Gruppe bildete sich im Laufe des Rennens hinter den Podiumsplätzen. Gawol, Leitner im Lotus und Martin Engel im Werks-Cooper blieben immer in Sichtweite zueinander. Ein Fahrfehler Leitner´s ermöglichte es Gawol erst kutz vor Schluß Platz 4 zu erobern.

In der ersten Hälfte des Rennens entbrannte auch ein Duell, eher eine Gratwanderung zum erlaubten, zwischen Claudio Callipo, Andreas Kröger und Martin Fass. Später kam noch Michael Schade dazu, der nach sehr vielen kleinen Fehlern fast bis ganz nach hinten durchgereicht wurde. Zwischen beiden Cooper Piloten kam es mehrmals zum Kontakt. Fass verbog sich in diesem Duell derart das Auto, das ein kontrolliertes fahren kaum mehr möglich war. Seine Fahrt endete Zwei Runden vor Schluss in einem Überschlag.

Chassispunkte im GPLLP:

BRM-1,3 Bonuspunkte
Honda-1,2 Bonuspunkte
Cooper-1,2 Bonuspunkte
Brabham-1,1 Bonuspunkte
Ferrari-1,1Bonuspunkte
Eagle-1,0 Bonuspunkte
Lotus-1,0 Bonuspunkte

Die Bonuspunkte werden mit den Rennergebnissen multipliziert, und ergeben so das Endergebnis jedes Laufes.

Marco Saupe war weit unter Wert geschlagen. Zu einem Interview war er bis zu Redaktionsschluß nicht bereit.

Chris Wöhlk gewinnt durch grandiose Fahrtechnik überlegen vor Michael Kohlbecker und Peter Neuendorf. Das sichert ihm hauchdünn den Sieg in der **"Didier Pironi Trophy"**. Es setzt sich nur um 0,2 Punkte gegen Martin Engel durch, der dieses Rennen hinter Stefan Gawol und Manfred Leitner auf Rang 6 beendet. Gawol kann Leitner esrt in der letzten Runde überholen, als der Lotus Pilot einen Fehler begeht.Platz 7 ging an Michael Erhart, der über die gesamte Distanz ein beherztes Rennen fuhr und sich so gegen Steffen Kriesch(BRM) durchsetzen konnte. Michael Schade war auf Platz 9 schwer geschlagen. Er konnte nur noch die schnellste Runde des Rennens für sich verbuchen. Für mehr hat es leider nicht gereicht.

Ergebnis Grid A:

1	Chris Wöhlk	FER	32 Runden
2	M. Kohlbecker	BRA	+8,812s
3	P. Neuendorf	LOT	+12,243s
4	Stefan Gawol	HON	+40,825s
5	Manfred Leitner	LOT	+41,974s
6	Martin Engel	COO	+44,605s
7	Michael Erhart	EAG	+1m28,792s
8	Steffen Kriesch	BRM	+1m31,761s
9	Michael Schade	EAG	+1m40,891s
10	Claudio Callipo	COO	+1m41,366s
11	Andreas Kröger	LOT	+1 Runde
12	Marco Saupe	BRM	+1 Runde
13	Martin Fass	COO	+2 Runden
14	Ralf Ebert	HON	DNF
15	J. Forschbach	BRM	DNF

Schnellste Runde:

Michael Schade EAG 1m56,024s

Mit erhobener Hand überfährt Chris Wöhlk als Gewinner der Didier Pironi Trophy die Ziellinie in Rouen.

Grid B:

Es war einmal in fernen Tagen, aber doch nicht all zu lange her, 1967 des Jahres in uns Köpfen zum Langstreckenpokal in Rouen der Liebe Frankreichs.
Nur die Fahrer mit eisernen Mutes, kühlem Verstandes und einem warmen, liebevollem Herzen, erfüllt von Grand Prix Legends, begaben sich zum entscheidenden Training für die Startaufstellung auf die Strecke, als die Streckenfreigabe erteilt wurde.

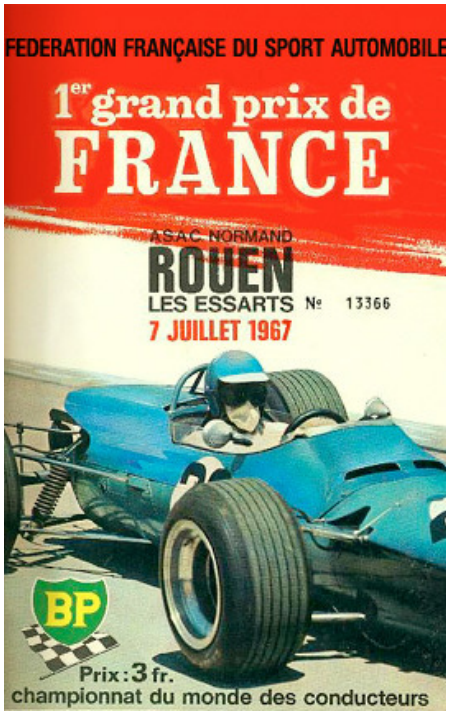
Viele Teams versuchten ihr Glück aber bei einem da wußten alle: Dieses Team, aus dem Land der aufgehenden Sonne hat zwei ihrer ehrenvollsten Fahrer im Aufgebot, die mit den hochgezüchtesten Motoren die weit und breit, so sagt, man die meiste Leistung entfalten können, an den Start gingen. Da mir die Ehre übertragen wurde eines dieser Fahrzeuge zu fahren werde ich nun berichten was sich zugetragen hat.
Rouen, die Strecke, wellig und schnell, kurvig und viel Geraden. Sie ist wie die Liebe für das Rennfahrerherz gemacht. Da fahren sie um Bestzeit und ich habe ihn getreten, meinen Wagen, den Honda, in der Hoffnung auf eine gute Startposition. Es war nicht einfach, der Honda hat sein Eigenleben des öfteren gezeigt und man wußte wenn man nicht Herr des Wagens ist, ist der Wagen Herr von einem.

Die Regeln im GPLLP:

Gefahren wird über eine Distanz, die ziemlich genau 60 Minuten Rennzeit erreicht. Ein **30 minütiges Training** bestimmt die Startaufstellung für maximal 19 Starter. Bei mehr Meldungen wird automatisch ein 2. oder 3. Grid aufgestellt.
Gefahren wird im **Intermediate Modus**, welcher einen Fahrzeugreset erlaubt. Nach einem Wiedereinstieg muß laut Regelment ein **Boxenstop** eingehalten werden, bei dem alle **4 Räder zum Stillstand** kommen müssen.
Wer 2 oder mehr Resets in einer Runde benötigt, braucht dann nur einen Boxenstop einzulegen.
Gewertet wird nach **Chassispunkten**, wobei das schwierigste Chassis die meisten Bonuspunkte erhält. Somit sind auch langsamere Fahrer nicht benachteiligt.
Die Wertung der Rennen erfolgt nach Zusammenlegung aller Grids, durch die Berechnung der Rennzeit jedes einzelnen Fahrers.
Jede Trophy des Jahres 2008 beinhaltet **4 Rennen**.

Sascha Lagler hat in seinem Eagle das Rennen im Griff. Müller(Cooper), Stühler im Honda und Otto Lampert können die Pace nicht halten.

Aber ich habe ihn kontrolliert mit den Füßen und mit den Händen. Über die Wellen von Rouen bin ich geflogen. Jeden Zentimeter ausgenutzt und die Gegner in wilden Manövern überholt um die eine Zeit zu fahren, die Zeit für das Podium der Startaufstellung.
Der Honda war im schlingern, wehrte sich uns spuckte, die Reifen waren am qualmen und der Motor war so heiß wie eine Bratpfanne, aber mit kühler Hand geführt war sie da die Zeit die für das vordere Feld langte!



Vom Startplatz zwei bei dem sinken der grünen Flagge dem Honda die Sporen gegeben. Die Reifen brennten sich in den Asphalt und ich konnte mich hinter dem schnellen Eagle als Zweiter behaupten, dicht gefolgt vom Feld.

Und dann fing es an. Der Wagen fuhr wie von selbst, von Geisterhand geführt. Zwischen den anderen hin und her. Ich war Zuschauer und beobachtete selbst mein Können. Es waren einige Kämpfe zu Beginn, aber das Rennen ist lang und so sollte es auch dann sein.
Ja ich flog, wie in Trance über die Strecke. Ich hatte Grip wo ich keinen haben konnte. Ich hatte Sicherheit wo sonst der Wagen so schlingerte das ein Abflug fast das Normalste war. Ich fuhr das Rennen meines Lebens! Und nicht gegen andere die auch die schwere Arbeit leisten mußten wie in einem BRM zu sitzen. Nein ich fuhr gegen die Eagles und Lotus´, die Marken namens Cooper und gegen die roten Ferraris.

Zweiundreißig Runden. Es waren die schönsten Runden in meinem Leben. Nach Monaten hartem Training, war es da. Das Gefühl alles unter Kontrolle zu haben, die Gegner, den Wagen, die Strecke und sich selbst. Und ich weiß, es war nicht das Ende, es war der große Anfang der mich weiter zu dieser fantastischen traumhaften Rennserie festhalten wird.
Ja, hier zu fahren, das ist etwas ganz besonderes und das im Kopf, das gibt einem Vertrauen und Mut, Hoffnung und Glück und vor allem Freude. Und so kam es das ich mit dem schweren Honda aufs Podium gefahren bin. Ich wurde rot, als mir ehrvolle Würdigungen meiner Fahrt zugerufen wurden, besonders von den Fahrern selbst.

Rookie Jannis Koopmann schlägt sich in Grid B hervorragend. Platz 4 ist sein bisheriger Karrierehöhepunkt.

An einem Tag, da hat man den Tag des Lebens und ich weiß den kann jeder haben. Es heißt nicht zu gewinnen, aber zu siegen über sich und die Strecke, den Wagen und das Blut was kocht.
Zu fühlen die Liebe der Fahrer die mit einem das Leid des langen und harten Trainings begleiten und die Erfolge miterleben. Auch wenn man alleine in einem Rennwagen sitzt so fährt man doch hier, 1967 in unseren Köpfen zusammen ein Rennen und jeder hat Teil am fahren des anderen.

Wir alle sind GPL, wir sind das Herz und die Seele, die Liebe und das Glück. Und es wird so sein bis die fernen Tage, die noch nicht geschrieben sind es in die Ewigkeit rufen.

Martin Fass, Daniel Stühler

Ergebnis Grid B:

1	Sascha Lagler	EAG	32 Runden
2	Josef Müller	COO	+16,802s
3	Daniel Stühler	HON	+18,772s
4	Jannis Koopmann	COO	+21,846s
5	Andreas Wöhlk	COO	+38,797s
6	O.-M. Lampert	LOT	+45,442s
7	Oliver Schulz	FER	+1m29,460s
8	Stefan Tschepe	LOT	+2m00,473s
9	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
10	Thilo Bonkowski	EAG	+1 Runde
11	Daniel Linge	LOT	+2 Runden
12	Yves Lederle	LOT	+2 Runden
13	Frank Schreiner	HON	+5 Runden
14	Martin Ruh	BRA	+6 Runden
15	Wolfgang Benz	FER	DNF

Schnellste Runde:

O.-M. Lampert LOT 1m58,699s

Endstand Didier Pironi Trophy:

1	Chris Wöhlk	161,4 P.
2	Martin Engel	161,2 --
3	Michael Schade	156,0 --
4	Stefan Gawol	155,6 --
5	Marco Saupe	139,8 --
6	Oliver Schulz	132,2 --
7	Ralf Ebert	131,6 --
8	Michael Erhart	129,0 --
9	Sascha Lagler	129,0 --
10	Andreas Wöhlk	123,6 --
11	Claudio Callipo	123,2 --
12	Justus Forschbach	119,3 --
13	Peter Neuendorf	117,0 --
14	Manfred Leitner	113,2 --
15	Martin Fass	99,2 --
16	Hans Josef Schmitz	98,0 --
17	Daniel Stühler	90,0 --
18	Steffen Kriesch	87,9 --
19	Gregor Borbely	85,5 --
20	Frank Schreiner	80,4 --

SIMRACING EQUIPMENT

THE RIG

- Item-Alustranggusssystem
- hochflexible Verbingungstechnik
- stufenlose Verstellmöglichkeit für Sitzaufnahme, Lenkradaufnahme, Monitoraufnahme usw.
- Klemmhebelgelenk mit 180 Grad Verstellmöglichkeit
- Stellfüße für optimale Standfestigkeit und Ausrichtung
- Lenkradhalterung in Höhe und Winkel stufenlos verstellbar
- Zur Erweiterung müssen immer nur Nutensteine eingelegt werden und das neue Bauteil mit den beiliegenden Inbusschrauben verschraubt werden.
  Z.B. Erweiterung auf drei Monitore, Halterung für Zusatzdaten Monitor, Headsethalter
- Werkzeug liegt dem Basic Rig bei (Inbus Kugelkopf lang und Inbus Kugelkopf Schraubendreher)
- Abmaße:
  Länge: ca. 155 cm
  Breite: inkl. ausgeklappter Tastatur und Mousehalterung ca. 140 cm
  Breite: inkl. eingeklappter Tastatur und Mousehalterung ca. 120 cm

Preise

Rig Basic: 1249 €
Halterungen für den zweiten und dritten Monitor inkl. Aufnahmen: 149 €
Halterung für Datenmonitor inkl. Aufnahme: 119 €
Headsethalter: 19 €
Alle Preise inkl. 19% MwSt. zzgl. Versandkosten.

VIRTUAL-RACING e.V.
bis zu 20% Rabatt
für Beitragszahler

Torsten Bührle, Telefon: +49 7225 79174

7. M3C-Rennen Sebring

Wer wird Herbstmeister beim Nachtrennen?

Ein Nachtrennen wie aus dem Lehrbuch. Jetzt ging es ums Ganze. Wer wird Herbstmeister? Gewonnen hatte Florian Waschkowski. Herbstmeister wude Martin Steinmetz, der über die ganze Saison tolle Leistung zeigte. Die Saison 2007/2008 hat ihren verdienten Herbstmeister gefunden.

Vizemeister wurde Florian Waschkowski und auf Position 3 unser Neuzugang Franz Finzinger. Wie aus der Gesamtwertung erkennbar ist, wurde es am Ende noch mal ziemlich knapp.

Die Dunkelheit machte den Fahrern hier weniger zu schaffen. Die Strecke war gut beleuchtet, bis auf ein paar Passagen, die relativ gut zu meistern waren. Neben ein paar ganz engen Kurven hat die Strecke schöne mittelschnelle und zwei ganz schnelle Links- und Rechtskurven. Die langen Geraden führen zu einem Problem, was sich besonders auf die Geschwindigkeit auswirkte.

Verdienter Herbstmeister: Martin Steinmetz.

Einige Fahrer bevorzugen Hügel, die das Fahren interessanter machen. In Sebring ist die Strecke topfeben, was eine besondere Herausforderung an das Setup stellte. Besonders wenn das Strafgewicht ins Konto fällt. Man hat eigentlich nur zwei Möglichkeiten. Entweder man fährt mit relativ wenig Flügel, was eine weiche Hinterachse, also auch eine höhere Bodenfreiheit bedeutet, oder die Hinterachse muss härter abgestimmt werden, damit eine niedrigere Fahrwerkshöhe realisiert werden kann.

Einige hatten deswegen im Rennen große Probleme, die Pace der Spitzengruppe mitzugehen. Hier hat sich das Strafgewicht doppelt bemerkbar gemacht. Die letzten beiden Rennen z.B. gewann Georg Heger, der hier aber nicht den Hauch einer Chance hatte.

Franz Finzinger konnte zum Glück

Der Start verlief mit ein paar Auffahrunfällen relativ gut.

Ergebniss Finalrennen Grid 1

Pos.	Start	Name	Runden	Status
1	1	F. Waschkowski	43	Running
2	5	Martin Steinmetz	43	Running
3	7	Steffen Menz	43	Running
4	16	Robert Graf	43	Running
5	9	Thomas Schultze	43	Running
6	12	Björn Habermehl	43	Running
7	14	Christian Heuer	43	Running
8	21	Michael Popp	43	Running
9	22	Markus Selinger	42	Running
10	13	Georg Heger	42	Running
11	20	Franz Finzinger	42	Running
12	6	Ingo Held	42	Running
13	19	Carsten Maluche	42	Running
14	17	Frank Fehnders	42	Running
15	18	Thorsten Kaul	41	Running
16	10	Peter Wyder	40	Running
17	23	Günther Chladek	40	Running
18	15	Joerg Wuff	36	DNF
19	8	Uwe Berger	9	Accident
20	3	Waldemar Pittel	27	Engine
21	2	Gabriel Fuerstner	20	DNF
22	4	Guenther Mannel	1	DNF

noch auf P 11 fahren, was ihm den dritten Platz in der Gesamtwertung sicherte. Florian Waschkowski dominierte dieses Mal das Rennen. Waldemar Pittel erlitt einen Motorschaden, was wohl auf das Bremsen beim Runterschalten beruhte. Einige machten auch unangenehme Bekanntschaft mit der Mauer, was meist mit einem Ausfall des Rennens gleichkam.

Die Rennfahrer machten bereits Andeutungen, dass die nächste Saison mit noch mehr Motivation gefahren wird. Die Jagd ist eröffnet. Ob sich Steinmetz wieder durchsetzen kann, werden wir bald erfahren.

Fazit: Wir gratulieren dem verdienten Herbstmeister Martin Steinmetz, der mal wieder bewiesen hat, dass keine Meisterschaft in der ersten Kurve zu gewinnen ist. Nur gleichmäßiges Abrufen der Leistungsfähigkeit mit besonnenem Fahren im Zweikampf kann zu diesem Ergebnis führen. Alle freuen sich auf die neue Frühjahrssaison, die am 17.02.08 in Sepang als 1. Punkterennen starten wird.

Michel (Start Nr. 23) sticht durch die Menge, wie durch ein Wunder ohne Unfall. Das Bild täuscht, denn ihm sind nach dem Startauffahrunfall buchstäblich die (Front)Lichter ausgegangen.

Sauberes Überholen am Ende der langen Geraden

Text: Georg Heger
Fotos: Jürgen Michel

Endstand M3 Cup Grid 1

Position	Vorher	Name	Gesamtpunkte	Positionsp.	Bonuspunkte	Strafpunkte	Strafgewichte	Anzahl Rennen	T1	T5	T10
1	1	Martin Steinmetz	1565.0	1285.0	280.0	0.0	90.0	7	1	5	6
2	5	Florian Waschkowski	1521.0	1301.0	220.0	0.0	75.0	7	2	5	5
3	3	Franz Finzinger	1513.0	1233.0	280.0	0.0	50.0	7	0	2	5
4	4	Björn Habermehl	1511.0	1236.0	280.0	5.0	50.0	7	0	1	6
5	6	Robert Graf	1487.0	1227.0	260.0	0.0	30.0	7	0	2	6
6	2	Gabriel Fuerstner	1461.0	1241.0	220.0	0.0	25.0	7	0	4	4
7	8	Steffen Menz	1439.0	1199.0	240.0	0.0	55.0	7	1	3	5
8	9	Georg Heger	1419.0	1224.0	200.0	5.0	50.0	7	2	3	5
9	10	Markus Selinger	1386.0	1166.0	220.0	0.0	5.0	7	0	0	3
10	7	Jürgen Michel	1363.0	1173.0	200.0	10.0	0.0	7	0	3	4
11	13	Frank Fehnders	1268.0	1118.0	180.0	30.0	0.0	7	0	0	1
12	12	Uwe Berger	1258.0	1118.0	140.0	0.0	0.0	7	0	0	1
13	11	Waldemar Pittel	1256.0	1136.0	120.0	0.0	0.0	7	0	2	3
14	18	Michael Popp	1215.0	1095.0	120.0	0.0	5.0	7	0	0	3
15	14	Guenther Mannel	1209.0	1089.0	120.0	0.0	0.0	7	0	1	1
16	20	Christian Heuer	1204.0	984.0	220.0	0.0	10.0	6	0	1	3
17	15	Joerg Wuff	1202.0	1082.0	120.0	0.0	0.0	7	0	0	1
18	19	Ingo Held	1199.0	1019.0	180.0	0.0	20.0	6	0	2	3
19	17	Peter Wyder	1194.0	1059.0	140.0	5.0	0.0	7	0	2	2
20	21	Günther Chladek	1162.0	1062.0	100.0	0.0	0.0	7	0	0	0
21	16	Reinhard Frey	1043.0	908.0	140.0	5.0	10.0	6	0	0	4
22	27	Thomas Schultze	1030.0	870.0	160.0	0.0	15.0	6	0	2	5
23	25	Thorsten Kaul	1028.0	868.0	160.0	0.0	0.0	6	0	3	5
24	28	Carsten Maluche	1002.0	842.0	160.0	0.0	0.0	6	0	2	3

1. Rennen Sepang

Gentlemens, please start your Engines

Endlich, das erste Rennen der 2. Saisonhälfte wurde gestartet. Nach der langen Winterpause wurde es auch mal wieder Zeit, dass ein bisschen Action einkehrt.

Das Einteilungsrennen verlief ja schon ein bisschen turbulent, da einige potenzielle Siegfahrer danach aus der zweiten Reihe, sprich Grid 2, starten mussten.
Da wurde auch gleich noch ein neues Wettervorhersage-System eingeführt. Jedem Teilnehmer wird der Wetterbericht einen Tag vor dem Rennen in der Gridmail und im Forum mitgeteilt, d. h. nach dieser Vorhersage wird dann auch das Wetter im Rennen nach größter Wahrscheinlichkeit stattfinden - das es dann auch tatsächlich so tat. Wenn man sich auf diese Wettervorhersagen in der Realität auch so verlassen könnte, wäre die VR-Wetterfee eine reiche Frau.

Eine beeinduckende Kulisse, ein tolles Spektakel, wenn die Meute losgelassen wird, die Motoren heulen und die Nerven zum Zerbersten zittern. Der Start in die neue Saison 2008.

Die erste Kurve nach dem Start. "Mords" Gedränge, aber ohne größeren Zwischenfall, zumindest in den vorderen Reihen.

Es waren dieses Mal auch einige neue und vorallem sehr schnelle Gesichter am Start.

Ergebniss Rennen Sepang Grid 1

Platz	Name	Runden	Status
1	Florian Waschkowski	43	Finished
2	Rene Hiddel	43	Finished
3	Elmar Erlekotte	43	Finished
4	Steffen Menz	43	Finished
5	Björn Habermehl	43	Finished
6	Martin Steinmetz	43	Finished
7	Jürgen Michel	43	Finished
8	Reinhard Frey	43	Finished
9	Jan von Merkatz	43	Finished
10	Oliver Kreis	43	Finished
11	Marco Wust	43	Finished
12	Mark Jung	43	Finished
13	Uwe Berger	42	Finished
14	Thorsten Kaul	42	Finished
15	Klaus Neumann	42	Finished
16	Thomas Schultze	42	Finished
17	Andreas Doppler	42	Finished
18	Ingo Held	42	Finished
19	Robert Graf	42	Finished
20	Gabriel Fuerstner	41	Finished
21	Christian Schultze	34	Engine
22	Markus Selinger	32	DNF
23	Thomas Althaus	1	DNF

Die Leistungsdichte ist außerdem auch extrem hoch geworden im ersten Grid, da wird es noch sehr spannend werden.

Das Rennen verlief im Allgemeinen sehr fair, bis auf ein paar kleinere Zwischenfälle. Das da nicht mehr passiert ist, kann man wahrscheinlich der breiten Strecke verdanken, die überall reichlich Platz für allerlei Schabernack ließ. Die Reifenwahl sollte auch eine Rolle mitspielen, da der Verschleiß auf der Vorderachse doch sehr hoch war.

Im Bildvordergrund Steinmetz, der in der 1. Saisonhäflte Führende. Wird er seinen Platz verteidigen können? Bei dieser beindruckenden Konkurrenz wird eres nicht leichter haben.

Beim nächsten Rennen wird es noch interessanter werden, da die Top-Piloten aus dem vermurksten Einteilungsrennen mit am Start sein werden, wie z.B. Hiebl, Strauß und Heger, die ganz klar Grid 2 dominiert hatten. Sie werden die Leistungsdichte in Grid 1 nochmal etwas höher schrauben, und ihren Gegnern höchstwahrscheinlich den Schweiß auf die Stirn treiben...

Waschkowski in Führung liegend wird verfolgt von einem Rudel hungriger Wölfe.

Fazit:
Zitat Mentz: *Wenn ich gewußt hätte, das ich ganz gut dabei bin, hätte ich geübt.*

Dem ist wohl nichts mehr hinzuzufügen...

Jürgen Michel

Gesamtwertung M3 Cup Grid 1

Position	Vorher	Name	Gesamtpunkte	Positionsp.	Bonuspunkte	Strafpunkte	Strafgewichte	Anzahl Rennen	T1	T5	T10
1	0	Florian Waschkowski	240.0	200.0	40.0	0.0	25.0	1	1	1	1
2	0	Rene Hiddel	234.0	194.0	40.0	0.0	20.0	1	0	1	1
3	0	Elmar Erlekotte	229.0	189.0	40.0	0.0	20.0	1	0	1	1
4	0	Steffen Menz	225.0	185.0	40.0	0.0	15.0	1	0	1	1
5	0	Björn Habermehl	222.0	182.0	40.0	0.0	15.0	1	0	1	1
6	0	Martin Steinmetz	219.0	179.0	40.0	0.0	10.0	1	0	0	1
7	0	Jürgen Michel	216.0	176.0	40.0	0.0	10.0	1	0	0	1
8	0	Reinhard Frey	214.0	174.0	40.0	0.0	5.0	1	0	0	1
9	0	Jan von Merkatz	212.0	172.0	40.0	0.0	5.0	1	0	0	1
10	0	Oliver Kreis	210.0	170.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	1
11	0	Marco Wust	208.0	168.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
12	0	Mark Jung	206.0	166.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
13	0	Uwe Berger	204.0	164.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
14	0	Florian Strauß	202.0	162.0	40.0	0.0	0.0	1	1	1	1
15	0	Thorsten Kaul	202.0	162.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
16	0	Klaus Neumann	200.0	160.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
17	0	Reinhard Hiebl	199.0	159.0	40.0	0.0	0.0	1	0	1	1
18	0	Thomas Schultze	198.0	158.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
19	0	Andreas Doppler	196.0	156.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
20	0	Georg Heger	196.0	156.0	40.0	0.0	0.0	1	0	1	1
21	0	Ingo Held	194.0	154.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
22	0	Andre Neumann	194.0	154.0	40.0	0.0	0.0	1	0	1	1
23	0	Robert Graf	192.0	152.0	40.0	0.0	0.0	1	0	0	0
24	0	Waldemar Pittel	192.0	152.0	40.0	0.0	0.0	1	0	1	1

Endurance Series

Das fünfte Event an der schönen Westküste der USA

Nach dem vierten Event im der heißen Wüste Dubais waren die neun Teams an die schöne Westküste der USA nach Laguna Seca gereist.

Der "Laguna Seca Raceway" liegt wunderschön eingebettet in Monterey Peninsula, Kalifornien. Der offizielle Streckensponsor ist der Autohersteller "Mazda". Bis 1996 wurde diese Rennstrecke drei Mal umgebaut und hat seitdem die Länge von 3,58 Kilometern. Vor allem bekannt ist die Strecke durch ihren "Korkenzieher" - unvergessen das Überholmanöver in der letzten Runde von Alex Zanardi im Jahre 1996.

Am Freitag hatten sich nur 17 Fahrer zum Rennstart eingefunden. Abgängig war Sven Münchrath, Ersatzfahrer für das Team Safety-Cars. Er konnte aufgrund eines falschen Paßwortes nicht teilnehmen. Ärgerlich!

Die Poleposition sicherte sich Florian Strauß auf dem Maserati MC12 mit einer 1:26. Nur wenige tausendstel dahinter, auf Platz 2, Daniel Struck im Ferrari 575 GTC. Mit schon zwei Sekunden Abstand und mehr platzierten sich Georg Heger (Corvette C5-R), Rene Cremer (Porsche GT2) und Ulf Truschkat (Corvette C5-R).

Start

Das Wetter war zu Beginn des Rennens gar nicht kalifornisch; es regnete aus vollen Kübeln. Nichtsdestotrotz ging es an den Start und nach der Einführungsrunde gab das Pacecar das Rennen frei.

Gleich in der ersten Runde rutschte der erste Pilot auf der nassen Fahrbahn weg und landete im Kies. Der fünftplatzierte Ulf Truschkat verbremste sich bei Kurve 8, dem Korkenzieher, und mußte vorerst vier Platzverluste akzeptieren.

Im "Korkenzieher" wirbelte Ulf Truschkat gleich zu Beginn herum

In der gleichen Runde gab Bernard Bram (Mosler MT900R) nach Kurve 10 Fabian Kluge (Viper GTS-R) einen Schubser und beförderte ihn ins Kiesbett. Dieser steuerte sogleich die vor ihm liegende Box an und ließ sein Gefährt vom vielen Kies befreien; ein Schaden schien nicht entstanden zu sein.

Die beiden führenden Fahrer Strauß und Struck liefen in Runde 4 auf den aus der Box kommenden Kluge auf. Strauß kam zwischen Kurve 2 und 3 noch schnell vorbei. Struck versuchte es außen in Kurve 3 und war zu schnell. Aus dem Kiesbett kam er wieder raus, aber vier kostbare Plätze kostete ihn dieser Versuch.

Marco Grontzki hätte in Runde 7 fast seinen BMW M3 weggeworfen. Beim Anbremsen zum Korkenzieher rutsche er nach links weg, streifte die Mauer und wäre beinahe in die Seite von Florian Waschkowskis Mosler MT900R gerauscht.

Sein tiefer flacher BMW stand danach aber so unglücklich das ihm der nötige Bodenkontakt für alle Reifen fehlte. Nach viel Arbeit am Schalthebel konnte er sich zwar wieder befreien, aber mußte anschließend fünf Plätze wieder aufholen.

Kein Disco-Feeling

Der Schock für das Team "Sim Racing Equipment" kam in Runde 9. Zuerst hatte ihr Fahrer Florian Waschkowski Glück bei Grontzkis Verbremser und dann ereilte ihn unverhofft ein Disconnect. Seine Worte dazu waren nicht jugendfrei.

Nur eine Runde später schon der nächste Zwischenfall. Udo Katheder kam mit seinem Porsche GT3 aus Kurve 3 zu weit heraus und die rutschigen Curbs ignorierten sein Gasspiel und Abfangversuche mit Ignoranz. Ein kurzer Tanz und er knallte in die linke Betonmauer. Der Einschlag war hart, der Schaden groß und so mußte er ungewollt einen erforderlichen Extrastop einlegen.

Nach gut 45 Minuten Rennzeit verließ anscheinend Chergo Zelfo im Gillet Vertigo kurzzeitig die Konzentration. In Kurve 9, rein zufällig auch noch als "Rainey Curve" betitelt, kam er zu weit nach rechts und rutsche ins Kiesbett. Sein Schwung war aber zu groß und er beschädigte sich noch die Frontpartie am Reifenstapel. Seine flinke Boxencrew stand zum Glück sofort bereit.

Bedingt durch seinen früheren unfreiwilligen Boxenaufenthalt holte Udo Katheder im Porsche GT3 nach und nach wieder auf und in Runde 30 lief er auf Andre Keidel im Morgan Aero 8 auf. Auf der Gerade zwischen Kurve 5 und 6 ging er problemlos vorbei und die Kurve 6 mußte er dann im spitzen Winkel nehmen. Dabei rutschte er zwar etwas über die Curbs, aber der Geschwindigkeitsverlust war gering. Keidel hingegen unterschätzte diesen aber dennoch und beschleunigte zu forsch aus der Kurve heraus und berührte Katheder am Heck. Daraufhin rutschte Katheder chancenlos in die nahe linke Mauer und zog sich einen mächtigen Aufhängungsschaden zu.

A. Keidel schubste U. Katheder in die Mauer und floh (fast) unerkannt

Nicht reparabell

So mußte er wieder die Box ansteuern und dieses Mal war es für seine Crew nicht mehr möglich den Schaden zu beheben und das Team "Four Fighters Racing" hatte nur noch einen Fahrer im Rennen.

Der Kampf um Platz 10 sorgte beim Team "Die Fahrgemeinschaft" in Runde 33 für schlechte Stimmung. Axel Dorner ließ mit seinem Gillet Vertigo für Marco Grontzki beim Anbremsen auf Kurve 8 innen ausreichend Platz, aber dieser Streckenabschnitt war für den BMW-Fahrer schon einmal mit Problemen verbunden. Er rutschte Dorner direkt in den Wagen und hebelte ihn imposant aus. Beide Kontrahenten landeten im Kiesbett und konnten glücklicherweise mit nur geringem Blechschaden weiterfahren.

Nahezu zeitgleich schlugen die Teamchefs von Florian Strauß und Daniel Struck die Hände über ihren Köpfen zusammen. In Runde 42 lagen beide Fahrer dicht zusammen und hofften auf einen Fehler des anderen.

Axel Dorner wurde von Marco Grontzki auf die unfeine Art "ausgehebelt"

Die Kurve 6 bescherte beiden das Gewünschte. Beim Anbremsen stellte sich der Ferrari 575 GTC von Daniel Stuck quer und er rutschte weit ins Kiesbett. Zum Glück touchierte er die Reifenstapel nur leicht.

Florian Strauß hingegen hatte die Augen anscheinend mehr im Rückspiegel beim abfliegenden Struck, als auf der Strecke. Ihm ging jedenfalls direkt nach der Kurve die Strecke aus und er gab der Streckenbegrenzung einen seitlichen Klapps. Dieser hatte aber schlimme Folgen, denn sein Reifen hinten Rechts war platt und der Weg zur Box gestaltete sich überaus schwer.

Der Zwischenfall in Runde 33 war für Axel Dorner und sein Team schon aufreibend. Doch in Runde 52 war sein Rennen dann urplötzlich vorbei. Er hatte sich wieder um fünf Positionen nach vorne gekämpft und war guter Dinge, doch ein Disconnect warf auch ihn aus dem Rennen. Enttäuschend nachdem er schon 2/3 des Rennens hinter sich hatte.

Collision

Um Runde 60 herum wurde es laut in der Box vom Team "Xtreme Racing Project" und bevor das Tor geschlossen wurde sah man noch diverse Schraubenschlüssel und andere Sachen durch die Luft fliegen. Was war passiert?!

Der zweitplatzierte Georg Heger war mit seiner Corvette auf den auf Platz 10 liegenden Chergo Zelfo aufgelau-

Diesen schönen (Ein-)Blick hatten die Zuschauer auf den "Korkenzieher"

fen und wollte ihn passieren. Dabei wurde ihm die Kurve 6 zum Verhängnis. Die lange Gerade zuvor reichte nicht zum überholen aus und er kam auf die Curbs. Die Corvette war nicht abzufangen und er rutschte nicht gerade sanft in die nahe Mauer. Ein Schaden an der Aufhängung war die Folge und der war ebenfalls nicht reparabell.

Neben den bisherigen vielen negativen Rückblicken nun auch einmal etwas positives. Florian Strauß war nach seinem Fehler immer noch schnell unterwegs, wenn auch nicht mehr in Führung liegend, aber in Runde 73 war er der Schnellste - 1:26,071 Minuten wurden von keinem anderen Fahrer unterboten.

Wenige Runden später waren die 2 Stunden Rennzeit abgelaufen und nach 79 Runden sah Daniel Struck mit zwei Runden Vorsprung als erster Fahrer die schwarz-weiß-karierte Flagge. Der Kampf um die beiden anderen Plätze auf dem Podium wurde erst auf den letzten Metern entschieden! Elmar Erlkotte hatte zum Schlußsprint Ulf Truschkat am Auspuff kleben und mit unglaublichen 0,5 Sekunden Abstand überquerten beide Fahrer die Ziellinie.

Das war das Rennen am Freitag. Aufgrund des Wetters kam es zu vielen Problemen auf der Strecke, denn fast jeder Fahrer erforschte einmal die Weiten des Kiesbetts.

Nach einem Tag Pause und strategischen Überlegungen stand am Sonntag das zweite Event an. Es sollte Spannend werden und auch wieder regnen!

Die Poleposition sicherte sich Jürgen Michel im Ferrari 575 GTC mit einer 1:28.205 Minuten. Nur knapp hinter ihm folgten schon Peter Kubin im Porsche GT2 und Steffen Menz im Mosler MT900R.

Start

Das Pacecar führte die Fahrer zum 3h-Rennen, wie gewohnt, noch einmal um den Kurs und dann erfolgte der Start zum nächsten Regenrennen, denn der Wettergott war anscheinend immer noch mies gelaunt.

Nach dem Start gab es die ersten Positionsveränderungen im hinteren Feld. Kurt Heinlein kam mit seinem Gillet Vertigo im Korkenzieher in Schwiergkeiten und Otto Lampert hatte mit seinem BMW M3 zu kämpfen. Vorerst einfache Platzgewinne für die Verfolger.

Den ersten Lackaustausch vollzogen die beiden Führenden Jürgen Michel und Peter Kubin in Runde 6. Beim Anbremsen zum Korkenzieher war Kubin etwas spät auf der Bremse und drehte Michel. Der Verursacher wartete aber "gentlemen-like" und beide Piloten verloren vorerst ihre Führungspositionen.

Nahezu ähnlich gestaltete sich der Kontakt zwei Runden später zwischen Christian Ulrich (Porsche GT3) und Otto Lampert. Letztegenannter Fahrer war ebenfalls zu spät auf der Bremse und es kam zum Kontakt inklusive Dreher. Zum Glück für beide Fahrer auch ohne Schaden.

Torsten Brandt bekam in Runde 15 Probleme in Kurve 3. Seine Viper CC übersteuerte und er drehte sich ins Kiesbett raus. Auch er kam ohne Schaden davon und konnte weiterfahren. Doch nicht mehr lange...

In Runde 22 schien ihm der Streckenverlauf nicht mehr so richtig bekannt zu sein. Kurve 6 hat nahezu 90 Grad und geht nach links weg. Torsten Brandt sah irgendwie eine weitere lange Gerade und rasselte schnurstracks durch das Kiesbett in den Reifenstapel. Hier endete nach dem imposanten Einschlag das Rennen für ihn.

Mehrere Platzverluste mußte auch Kurt Heinlein nach einem kurzen Ausritt in Runde 46 hinnehmen. Direkt nach Kurve 2 war er zu forsch mit dem Gas und drehte sich in die linke Mauer. Dabei beschädigte er sich die Front und mußte zum Richten an die Box.

Mit Vollgas war T. Brandt auf dem Weg ins Verderben (Totalschaden)

Nur eine Runde später dann der Schock für das Team "Safety-Cars". Otto Lampert geriet seinen BMW M3 in Kurve 9 leicht auf den rechten Seitenstreifen und rutschte sofort weg. Dem Kiesbett folgte der Reifenstapel und in diesem zerstörte er sich leider die vordere Aufhängung. Neben dem "Ausfall" von Münchrath hier der zweite Wagen der nicht ins Ziel kam.

Negative Erlebnisse

Dieses Gefühlserlebnis mußte auch fast das Team "Sim Racing Equipment" in Runde 61 durchmachen, aber sie hatten Glück. Ingo Held, zu diesem Zeitpunkt auf Platz 3, kam genau wie Lampert auf den Seitenstreifen und rutschte in den Reifenstapel. Doch sein Frontschaden am Porsche GT3 konnte in der Box noch behoben werden.

Man möchte meinen alle Fahrer kennen den Streckenverlauf, aber das stimmt nicht ganz. Zumindest, wenn man die Einfahrt zur Box mitzählt. Sein Team erwartet ihn zum normalen Boxenstopp und Sascha Kappl stellte seinen Porsche GT3 mit beschädigter Front ab. Bei der Einfahrt war er viel zu schnell und rutschte direkt vor der Ampelanlage geradeaus in die Mauer. Das hätte auch schlimm enden können.

Man(n) macht alles richtig und steuert sein Gefährt sich um den Kurs und dann versagt das Triebwerk. So erging es Reinhard Hiebl vom Team "Over The Clock". In Runde 78 mußte er seinen Mosler MT900R vor Kurve 3 nach zwei Stunden Betriebszeit auf dem Seitenstreifen abstellen.

Mit diesen Rauchzeichen kündigte Reinhard Hiebl seinen Ausfall an

Der Knall muß bis zu seiner Boxencrew hörbar gewesen sein. Am Ende von Runde 86 kam Wolfgang Trinckauf beim Anbremsen der letzten Kurve vor Start/Ziel auf den Seitenstreifen und rutschte in die Boxenmauer. Leider nicht innen sondern von außen und so mußte er mit dem lädierten Gillet Vertigo einmal um den Kurs humpeln. Positiv für die Kontrahenten: Er behinderte niemanden. Negativ für ihn: Der Schaden war leider nicht reparabell.

Für das letzte Ertönen der Boxenfanfare sorgte Kurt Heinlein. In Runde 91 war er der dritte Fahrer nach Lampert und Held, der die ominöse Kurve 9 nicht meisterte. Er schlug ebenfalls frontal in dem Reifenstapel ein und erst mit viel Mühe kam er aus dem Kiesbett wieder heraus. Bei der Einfahrt in die Box blieb er noch am Ampelmast hängen und spätestens da war ihm ein größerer Aufhängungsschaden bewußt. Dieser konnte natürlich nicht mehr behoben werden. Der letzte ärgerliche Ausfall in diesem ebenfalls verregnetem Rennen.

Nach 3h und 117 Runden überquerte Jürgen Michel als Sieger die Ziellinie. Peter Kubin folgte als zweiter und einziger Fahrer mit gleicher Rundenzahl. Steffen Menz, im Mosler MT900R, wurde Dritter und hatte schon +2 Runden Rückstand.

Somit war das Rennwochenende für alle Teams gelaufen. Dieses Mal gab es im Ranking der einzelnen Klassen sowie der Gesamttabelle merkliche Änderungen. Ein Protest wurde seitens der Rennkommission abgelehnt.

Jürgen Michel war trotz Dauerregen im Ferrari 575 GTC nicht zu schlagen

Team-Standings

GTR Admin Racing	7692 km
Flautz Racing	7513 km
Over The Clock	7115 km
Xtreme Racing Project	6956 km
Kluge Motorsport	6917 km
Four Fighters Racing	6916 km
Sim Racing Equipment	6906 km
Die Fahrgemeinschaft	6582 km
Safety-Cars	6581 km

Das 6. Rennen Ende Februar mußte aufgrund von technischen Schwierigkeiten abgebrochen werden. Alle Teams sprachen sich für ein Ersatzrennen in "Sebring" aus. Von dort wird im nächsten RS berichtet.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Martin Steinmetz

M3 Cup-Fahrervorstellung
Markus Selinger und Reinhard Frey

Bis zum Sommer stellen sich alle Grid1-Fahrer der laufenden Saison vor. Dieses Mal sind Markus Selinger und Reinhard Frey an der Reihe.

1. Name (Spitzname): Markus Selinger (Seli)

2. Fahrzeug: BMW M3 Cup

3. Alter: 34

4. Beruf: Wirtschaftsinformatiker

5. Nationalität: Deutscher

6. Wie lange fährst du GTR: seit Oktober 2006

7. Wie lange bist du bei VR dabei (ca.) und wie lange fährst du schon Ligarennen im Allgemeinen: Bin seit Herbst 2006 bei VR angemeldet und im Januar 2007 die ersten Ligarennen gefahren. Bevor ich zur VR kam hatte ich keine Erfahrung mit Online-Rennen.

8. Dein größten Erfolge: 2 Siege im GNL Rookie-Cup ;-) & 9. Platz Herbstmeisterschaft M3-Cup 2007/2008

9. Lieblingsstrecke: Watkins Glen

10. Welches Rennen war für dich das schwerste in der letzten Saison: Laguna Seca

11. Gibt es einen Fahrer, den Du besonders erwähnen möchtest? Warum? (Fairnis, Fahrduell, usw.): Uwe Berger, weil er ein absolut fairer Fahrer ist und lieber ein paar Plätze verschenkt als sich einen unfairen Vorteil zu verschaffen.

12. Wie rechnest du dir deine Chancen bei der neuen Saisonmeisterschaft aus: Wird bestimmt schwer für mich wieder in Grid 1 zu kommen. Falls ja, sollte es gut möglich sein meinen Top10-Rang in der Gesamtwertung zu verteitigen.

Markus Selinger

13. Was machst du sonst noch, als Hobby, außer Sim-Rennen fahren: Sport (Ski, Rad, Laufen), Pokern, Perfect-Draft, Slot-Cars.

14. Bereitest du dich auf das Rennen vor? Wenn ja wie: Ja, ich brauch immer ewig, um mich auf eine neue Strecke einzustellen, da heißt es immer nur "Nach dem Rennen ist vor dem Rennen" und dann muss ich fahren, fahren, fahren.

16. Der Event läuft. Was darf nun auf keinen Fall bei dir persönlich fehlen: Flüssignahrung und mein Race-Shirt.

17. Welche Verbesserung würde Dir gefallen: Ich finde es gut, wie es ist.

Georg Heger, Jürgen Michel

M3 Cup-Fahrervorstellung
Markus Selinger und Reinhard Frey

1. Name (Spitzname): Reinhard Frey, Spitzname: Katastrophski. Ist eine "lange Geschichte" wie es dazu kam. Die Kurzfassung: In den alten GP-2 Zeiten duellierte ich mich "im "Hot-Seat"-Modus mit einem Kumpel, der mir aufgrund meiner Fahrweise diesen Spitznamen zukommen ließ. Bleibt hängen ;-)

2. Fahrzeug: BMW M3 CUP
Ich fahre wieder den Oase-Bad BMW mit der Nummer 60. Einem Team gehöre ich nicht an, ich sehe mich als einsamen Kämpfer.

3. Alter: noch 38

4. Beruf: IT-Testmanager/Test-engineer

5. Nationalität: Österreich

6. Wie lange fährst du GTR: seit es am Markt ist

7. Wie lange bist du bei VR dabei (ca.) und wie lange fährst du schon Ligarennen im Allgemeinen: Ich glaube 2001/2002 habe ich in der VR in der NASCAR Sektion angefangen, davor war ich ca. ein halbes Jahr bereits bei ESCORS aktiv.

8. Dein größten Erfolge: Da muss Platz für zwei Dinge sein :-) Einerseits der Sieg bei meinem VR-Debutrennen in Texas im (damals) Busch-Cup und ein Sieg im (ebenfalls damals) Winston Cup in Atlanta steht noch zu Buche. Das
Besondere daran, ein gewisser Volker Hackmann war auch am Start.

9. Lieblingsstrecke: Bei GTR: Oschersleben. Schade, dass sie die erste Kurve so verunglimpft haben.

10. Welchen Track magst du gar nicht: Barcelona. Einfach nur langweilig.

11. Welches Rennen war für dich das schwerste in der letzten Saison: Birmingham war eindeutig das schwierigste Rennen, allerdings auch das schönste. Sehr tolle Strecke.

Reinhard Frey

12. Gibt es einen Fahrer, den Du besonders erwähnen möchtest? Warum? (Fairnis, Fahrduell, usw.): Arnulf Köhler und Uwe "Mama" Berger müssen hier einfach erwähnt werden. Arnulf mag nicht die schnellsten Runden in den Asphalt brennen, hält sich aber beständig in der höchsten Klasse und ist ein Muster an Fairness. Und ohne Uwe und seine Setuphilfe würde ich teilweise sehr alt aussehen.

13. Wie rechnest du dir deine Chancen bei der neuen Saisonmeisterschaft aus: Sehr begrenzt. Mein Ziel ist es in die Top-10 zu kommen und natürlich beständig die Rennen in den Top-10 zu beenden.

14. Was machst du sonst noch, als Hobby, außer Sim-Rennen fahren: Seit einem Jahr fliege ich virtuell mit dem Microsoft FS-9 durch die Welt. Neben Billard versuche ich noch das Maximum an schönen Bildern aus meiner "SLR zu quetschen. Da bin ich allerdings noch in der "bloody beginners""-Phase. Rennbilder wird man von mir allerdings nicht zu sehen bekommen, meine Motive laufen nicht so schnell davon.

15. Bereitest du dich auf das Rennen vor? Wenn ja wie: Eigentlich nur bei unbekannten, neuen Add-On Kursen werden schon vor dem Renntag mal ein paar Runden trainiert. Auf Standard-Kursen genügt eigentlich das freie Training.

16. Der Event läuft. Was darf nun auf keinen Fall bei dir persönlich fehlen: Ich bin weder abergläubisch noch habe ich ausgefallene Rituale. Hauptsache das Telefon klingelt nicht während des Rennens.

17. Welche Verbesserung würde Dir gefallen: Die Autos sollten wieder ein wenig mehr "Bums" aushalten, aber ich glaube das ist bereits in Arbeit oder sogar schon geschehen.

18. Sonstiges (welche Frage würdest Du noch gerne in dieser Abfrage beantworten): Nach meiner Traumfrau? *gg*

LG Reinhard

Georg Heger, Jürgen Michel

rFactor-EuroF3

Die Sichtungsrennen der neuen Rennserie

Servus erst einmal. Man muss die neue Rennserie an sich nicht groß erklären. Es ist der kleine Bruder der Formel1 und das Sprungbrett für junge talentierte Fahrer in die Königsklasse des Motorsports. Kurz: Euro F3!

Innerhalb von VR wird im rFactor-Bereich eine aktuelle Formelserie ausgetragen. Einfach cool, denn schon im letzten Jahr wurde viel über eine kleine Formelserie im Forum diskutiert. Nun ist sie da.

Zwei verschiedene Rennen werden an einem Event gefahren. Ein Sprintlauf und ein längerer Sprintlauf. So zumindest könnte man es kurz und knapp umschreiben.

In der langen Variante werden die Fahrer nicht um einen Boxenstopp herumkommen, was die Rennen mit Sicherheit spannend halten wird.

Um den Umgang mit den kleinen Biestern kennen zu lernen und um neuen Fahrern bzw Einsteigern, die noch keine rFactor Lizenz besitzen, die Möglichkeit zu bieten eine solche zu ergattern wurden drei Sichtungsrennen vorgenommen. Den Auftakt machte der A1-Ring in Österreich, gefolgt vom Flughafenkurs Snetterton und mit dem Abschluß in Brands Hatch wurde noch ein Sahnehäubchen draufgesetzt.

Wie fahren sich die Rennwagen?

Erster Eindruck, nicht langsam! Ich dachte bisher immer, die Mini-Bolidos fahren sich wie ein 50-Kubik-Roller, der nur zwei Zustände kennt. Vollgas und kein Gas. Aber falsch gedacht.

Lässt man es ruhig angehen, scheint der Grip unendlich zu sein. Die beiden Spoiler lassen extrem kurze Bremswege zu oder zwingen den Fahrer vor einer Kurve nur zum runterschalten. Wird man dann aber langsam unruhig, weil der Polesitter schon fünf Sekunden schneller ist, dann wird es ungemütlich. Die Wagen haben einen kleinen Grenzbereich, in dem Sie sicher und schnell unterwegs sind. Verlässt man diesen hockt man schnell im Grün und der Spoiler ist weg.

Bewegt man sich aber sicher im besagten Grenzbereich ... Ho ho, da geht die Luzie ab! Man rollt wie auf Schienen, das Gefährt macht es fast von alleine. Bei diesen Wagen braucht es Rythmus, dann kommt der Spaß von ganz alleine.

18 Teilnehmer fanden sich insgesamt zu den 3 Rennen ein. Die Leistungsdifferenz zwischen den Fahrern ist, wie in allen Serien von VR, sehr hoch, aber insgesamt würde schon ein interessantes Grid entstehen. Bleibt zu hoffen, dass sich diese auch regelmäßig zusammenfinden.

Persönlich hatte ich das Vergnügen, Daniel Tuerk in Brands Hatch beim Fahren über die Schulter zu schauen und es war eine Freude. Er knallt da mal eben 1:19 Minuten hin und läßt in seiner ersten Quali wirklich jeden anderen Kontrahenten stehen. Die emotionalen Kommentare im Teamspeak während des Trainings lassen auf einige Einträge im Forum hoffen. Zu den Rennen an sich kann man noch gar nicht viel sagen, außer: So lange man fährt, macht es tierisch Spaß. Die Ausfallquote ist leider noch sehr hoch, aber mit längerer Erfahrung wird sich das auch geben.

Alle interessierten Leser, mit einem gültigen rFactor auf der Festplatte, sollten sich den öden Montagabend mit der Teilnahme selbst versüßen. Die Sichtungsrennen, an denen ich teilgenommen habe, haben extrem viel Spaß gemacht.

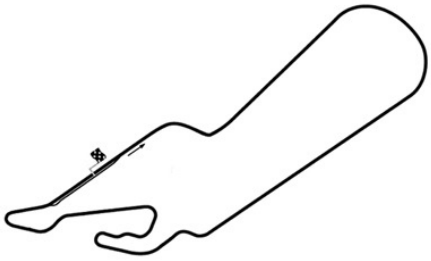
Bericht: Daniel Linge
Christian Heuer
Bilder: Daniel Linge

Nach und nach tasten sich die Fahrer an den Grenzbereich heran

Saisonauftakt bei den 79ern
Renault dominiert in Buenos Aires

Es gibt ein Novum im rFactor-Bereich der VR: Zum ersten Mal geht man mit einer Modifikation in eine zweite Saison. "Grand Prix 1979" der Modschmiede Grand Prix Classics wird diese Ehre zuteil.

Die Formel1-Saison 1979 wird hier simuliert, und damit ein äußerst interessantes Jahr in der Königsklasse. Im Jahr zuvor hatte Mario Andretti, auch dank seines Lotus 79, das Feld ohne echte Konkurrenz dominiert. Der Grund: Sein Lotus nutzte als erstes Fahrzeug den so genannten "groundeffect" (Bodeneffekt), durch den im Optimalfall ohne konventionelle Flügel, und damit zu einem Bruchteil des Luftwiderstands, Anpressdruck erzeugt werden kann. 1979 mussten also alle Teams mit dieser Technik nachziehen, wollte man konkurrenzfähig sein, und so konnte man einige der skurrilsten, aber auch schönsten Fahrzeuge der Formel1-Historie in eben diesem Jahr bestaunen.
Doch zurück zur Liga: Das Reglement des GPC (Grand Prix Championship) ist im Vergleich zur ersten Saison nahezu unverändert geblieben. Das wohl markanteste Merkmal der Liga: Um allen Fahrern Chancengleichheit gewähren zu können, werden den Teilnehmern vor der Saison Fahrzeuge zugeteilt, so dass die stärksten Fahrer in den schwächeren Fahrzeugen auf Punktejagd gehen und umgekehrt.
Nur kleine Anpassungen ans Reglement wurden vorgenommen, die aber den Anspruch ans fahrerische Können und die Konzentrationsfähigkeit aller teilnehmenden Fahrer keineswegs verringern. Die Saison wird als Meisterschaft mit zwei Halbjahres- und einer übergreifenden Gesamtwertung ausgetragen, und man startet mit nur noch einem Grid. Da es seit der zweiten, überarbeiteten Version der Modifikation alle Strecken der Saison 1979 in ihrem originalen Layout gibt, finden die Rennen auf den Originalschauplätzen des realen Vorbilds, der Formel1-Saison 1979, statt.
Zum Saisonauftakt fand man sich daher im argentinischen Buenos Aires ein, auf einer Strecke, die einen anspruchsvollen Mix aus äußerst langen Geraden und einigen sehr engen und langsamen Kurven bietet. Im Qualifying kam damit Renault-Pilot Reto Bobst am Besten zurecht, der sich die Pole-Position sicherte und damit das Team Arrows mit seinen Fahrern Martin Steinmetz und Jonas Steffens hinter sich ließ.



Buenos Aires: Enge Kurven, lange Geraden

Das über eine Distanz von 42 Runden ausgetragene Rennen sollte eine eindrucksvolle Vorstellung der Renaults und ihren Piloten Bobst und Kirchhofer werden. Letzterer machte mit einem fantastischen Start drei Plätze gut und fuhr damit gleich auf Platz drei vor, nur den goldfarbenen Arrows von Steinmetz zwischen sich und seinem Markenkollegen. In Runde vier spielte er dann die Motorenleistung seines Renaults aus und setzte sich am Ende der Start-Ziel-Geraden vor Martin Steinmetz. Bobst wiederum baute seinen Vorsprung auf Platz zwei kontinuierlich aus, bis ihm in der vorletzten Runde ein folgenschwerer Fehler unterlief: Ein Dreher reichte, um Kirchhofer nicht nur aufschließen, sondern sogar vorbeiziehen lassen zu müssen.

Start zum ersten Grand Prix 2008: Reto Bobst im Renault vor Team Arrows mit Martin Steinmetz und Jonas Steffens

Bobst rettete den zweiten Platz, während Kirchhofer den Saisonauftakt für sich entscheiden konnte - überraschend für ihn, wie er nach dem Rennen bekanntgab: "Um Platz 6 hätte ich eher erwartet, da gerade am Anfang und Mitte des Rennens einige schneller waren als ich." Seinen 42-ründigen "Hotlapcontest" hätte er dabei fast bitter verloren: "[Ich] war noch nie so sehr am Limit über eine dermaßen große Zeisspanne. Den Rauchzeichen in der Auslaufrunde nach zu urteilen war's mein Turbo auch."
Neben den beiden Renault-Piloten stand Axel Dorner auf dem Podium. "[Ich] freue mich riesig über den dritten Platz" sagte er nach dem Rennen in der Pressekonferenz. Er brauchte nur acht Runden mit seinem Brabham, um sich von Startplatz acht bis auf Platz drei vorzuarbeiten. Dieser war durch seine konstant guten Rundenzeiten nie in Gefahr - bis er vier Kurven vor Schluss ein Curb unsauber erwischte und beinahe die Kontrolle über seinen Boliden verloren hätte! Mit nur 37 Hundertsteln einer Sekunde Vorsprung verteidigte er aber seinen verdienten Podestplatz vor Arrows-Pilot Steinmetz.
Auf den Plätzen fünf und sechs kamen die Ferraris mit Hagen Tröger und Robert Kniest ins Ziel. Während Tröger mit den konstantesten Rundenzeiten aller ins Rennen gegangenen Fahrern überzeugte, startete Kniest die größte Aufholjagd des Rennens. Ohne gewertete Rundenzeit im Qualifying nur von Platz 23 ins Rennen gegangen, fuhr er in nur neun Runden auf Platz 10 vor und erarbeitete sich von dort einen sehr guten sechsten Platz.
Ein turbulentes Rennen erlebte Dirk Wilke: Vom fünften Platz gestartet, fiel er zu Beginn des Rennens zurück. Eine Berührung mit Tröger im Zweikampf um Platz sechs führte zu einem Dreher, der ihn bis auf den 14. Platz zurückwarf. Von da an ging es aber wieder aufwärts, und er kämpfte sich bis auf den siebten Platz zurück.
Hinter ihm kam Roland Rauch auf dem achten Rang ins Ziel. Zwar nicht ganz da, wo sein Name normalerweise in den Statistiken auftaucht, aber angesichts der Tatsache, dass er mit seinem Ensign einen hoffnungslos unterlegenen Wagen fährt - im Topspeed fehlten locker 20 km/h im Vergleich zur Konkurrenz - eine durchaus respektable Leistung. Immerhin 20 Sekunden hatte er am Ende auch Marco Saupe abgenommen, der mit identischem Material auf den elften Platz fuhr.
Zwischen diesen beiden erreichten Daniele Bonaventura im Wolf und Neueinsteiger Roberto Dalfino für Alfa die Top Ten. Während Bonaventura eine bessere Platzierung durch zwei Dreher im ersten Renndrittel verschenkte, war der Alfa-Pilot nach frühzeitigem Feindkontakt mit verzogener Aufhängung stark gehandicapt unterwegs.
Die Zielankunft nach 42 anstrengenden Runden konnten zu guter Letzt noch Bernard Bram und Uli Landgraf feiern. Neueinsteiger Bram kam im Brabham BT48 mit Alfa 12-Zylinder-Power noch nicht ganz so gut zurecht, wie er es sich gewünscht haben mag. Landgraf war als Ersatzfahrer eingesprungen und sah sich kurz vor Beginn des Rennens gezwungen, in einen Fittipaldi umzusteigen. Er war von einem Engagement durch Shadow ausgegangen, doch die Rennleitung legte ein Veto ein, und so waren sämtliche Testrunden für die Katz. Als wäre das nicht ärgerlich genug, verschätzte sich Landgraf zu Beginn des Rennens in Kurve eins und zog sich durch einen Ausritt ins Kiesbett einen Aufhängungsschaden zu. "Immerhin lag das krumme Auto in dem schnellen Bogen besser als das unkrumme", scherzte er bereits kurz nach dem Rennen.

Viele enttäuschte Hoffnungen gab es damit nach dem ersten Rennen, in dem nur knapp die Hälfte der Gestarteten auch die Zielflagge sah. Am bittersten war wohl der Ausfall des Vorjahresmeisters Andy Wilke, dem schon am Start ein Streckenbug eine Disqualifikation bescherte. Aber auch Christian Ulrichs Ausfall durch einen Dreher, sechs Runden vor Schluss auf Platz 5 liegend, war einer der ganz ärgerlichen Sorte.

Jonas Steffens

D-Zug in Buenos Aires: Ralf Klein vor Roberto Dalfino, Daniele Bonaventura, Roland Rauch und Robert Kniest

Folgenreicher Dreher: Reto Bobst gibt in der vorletzten Runde die Führung an Florian Kirchhofer ab

Nascar-ICS @ North Carolina

Jörg Kormany gewinnt den 2. ICS Lauf

Hallo Racefans. Diesmal hatte Jörg Kormany die Nase vorne. Der Serienstar Flo Kirchhofer hatte mit einer EOLL-Strafe Pech und Andy Kröger belegte einen tollen 2. Platz! Stephan Peters auf Platz 3.

Qualifikation

In der Qualifikation des ersten Nachtrennens der Saison konnte sich noch Keith Dunn mit seinem Heimvorteil - er kommt ja aus North Carolina, genauer gesagt aus Asheboro - durchsetzen. Knapp vor Kormany und Peters sicherte er sich seine erste Pole in der ICS. Es folgten Helge Gravemeyer und Marco Wust vor weiteren 24 Fahrern (in Summe haben also 29 Fahrer das Rennen in Angriff genommen).

Rennen

Gleich nach dem Start konnte der Mann aus den USA, Keith Dunn, die Spitze übernehmen. Jedoch bereits in der 7. Runde war die Siegfahrt des Amerikaners zu Ende, denn es kam Jörg Kormany und setzte sich vor seine Nase. Kormany sollte es in dem Moment schon geahnt haben, denn er gewann dieses Rennen. Keiner der Verfolger konnte den Mann aus Krefeld gefährden. Jörg Kormany sicherte sich auf eine tolle Art und Weise seinen insgesamt 3. Sieg in der ICS. Falls Kormany in dieser Saison weitere Rennen mitfährt, wird er sicher eine Bank für den Gesamtsieg.

Andy Kröger, als 14. gestartet, konnte sich auf seine unnachahmliche Art auf den 2. Platz am Ende des

Jörg Kormany gewinnt das erste Nachtrennen der ICS-Saison 2008

Rennens vorschieben. Kröger, meist bekannt als Fels in der Brandung, hatte ein tolles Rennen mit immerwährendem Drang nach vorne. Falls er auch in Las Vegas starten wird - was seine Rennfans nach dem tollen zweiten Platz alle hoffen - dann wird er sicher wieder ein Sieganwärter sein.

Stephan Peters belegte einen fantastischen 3. Platz und war im Rennen nie schlechter als auf Position 4 gelegen. Der Mann aus Bottrop entwickelt sich langsam zu einem Star der ICS. Großes Rennen von Peters!

Florian Kirchhofer kam als Vierter ins Ziel und blieb seinem Motto treu: Wenn schon Podium, dann ganz oben! Stellt sich jetzt aber auch die Frage: Wie weit geht Kirchhofer? Lässt er sich mal als Drittplatzierter zurückfallen?

Helge Gravemeyer wurde Fünfter und Marc van Brakel toller Sechster, so sollte der weitere Einlauf heißen.

Keith Dunn wurde schließlich 7. vor Wiley King und Thomas S.

Marko Wust erreichte als 10. die Ziellinie.

21 der 29 Starter sahen die karrierte Flagge und konnten sich einer stolzen Summe an Preisgeld erfreuen.

Florian Kirchhofer sollte nicht leer ausgehen: Er drehte die schnellste Runde des Rennens.

Jörg Kormany konnte sich 229 Runden in Führung halten. Er ist damit der Fahrer mit den meisten Führungsrunden (717) in der Serie.

Weitere interessante Statistiken zu den Rennen der ICS kann man auf Roland Hamelas Homepage www.rolandhamela.de unter dem Sidemenü-Punkt "Statistiken" finden.

Das nächste Rennen ist das Aaron's 499 am Samstag, 5. April 2008 auf dem Talladega-Superspeedway.

Roland Hamela

Pos.	Fahrer	Money
1.	F. Kirchhofer	276428
2.	J. Kormany	263071
3.	J. Leemann	253261
4.	H. Gravemeyer	241875
5.	K. Dunn	240215

Stand in der Meisterschaft

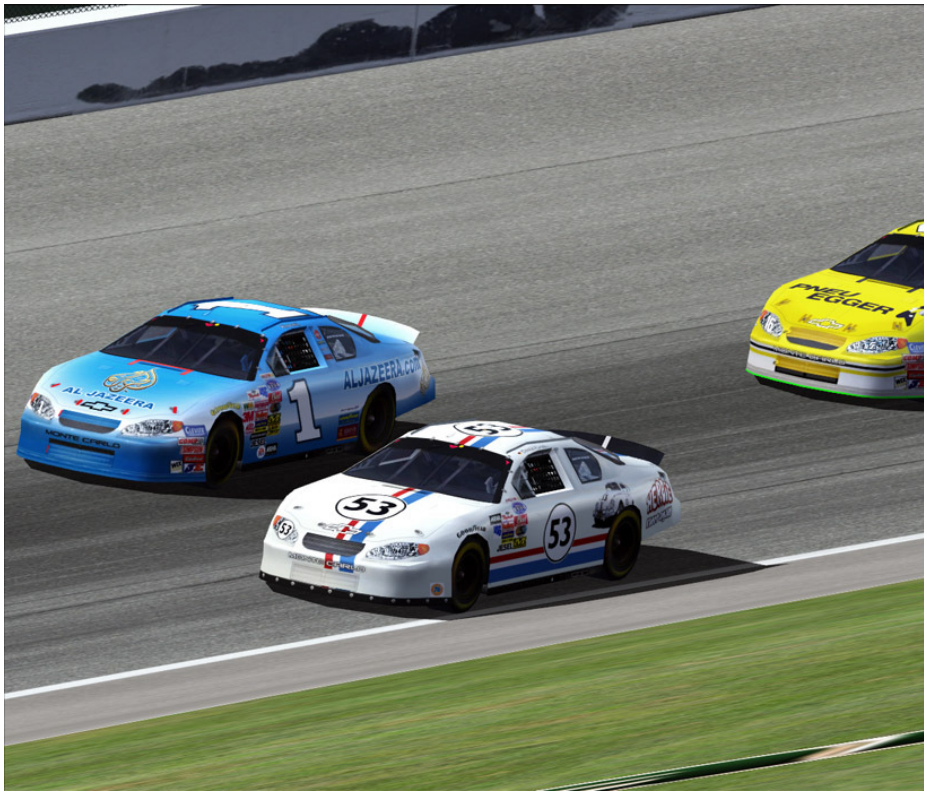
Chicagoland: Kuyumji gewinnt!
Erster GNL-Sieg des Brainsquad-Fahrers

Bei sonnigem Wetter stürzten sich 30 Fahrer in die 134 Runden auf dem 1.5-Meilen-Oval. Sieger George Kuyumji führte lange Zeit, eroberte nach einem späten Stopp jedoch erst in der vorletzten Runde die Spitze zurück.

Rennstart in Chicagoland

Schon in der Trainingssession zeigte Kuyumji, dass mit ihm zu rechnen ist: er fuhr die Bestzeit vor Conrad Wegener und Mike Müller.
In der Qualifikation war es dann jedoch GNOS-Meister Matthias Bayer, der seinen Dodge auf die Pole Position stellte. Gabriel Stöhr startete neben ihm, während die zweite Reihe von den "Hot Pursuit Motorsports"-Teamkollegen Conrad Wegener und Marvin Aulmann besetzt wurde. Letzter der Top 5 war Yves Queisert.

Unter den ersten 10 Fahrern verlief der Start relativ ruhig, am Ende des Feldes wurde jedoch schon in Turn 1 die erste Gelbphase ausgelöst, als Thilo Bonkowski die Kontrolle über seinen Ford Taurus verlor und in Peter Gess' Dodge herein rutschte. Nach dem Restart in Runde 5 reihten sich große Teile des Feldes dann wie an einer Perlenschnur hintereinander auf. Positionsverschiebungen gab es nur vereinzelt, so z.B. übernahm Gabriel Stöhr in Runde 7 die Führung von Matthias Bayer, ab der 9. Runde jedoch begann dann George Kuyumji sich von Position 6 aus nach vorne zu arbeiten und überholte einen Wagen nach dem anderen, so dass er schon 6 Umläufe später die Führung übernahm.
Kurz darauf wurde das Feld von der 2. Yellow eingebremst, ausgelöst durch einen Warp verursachten Crash Mike Müllers, bei dem die anderen Fahrer glücklicherweise allesamt Müllers über die Backstraight kreiselndem Wagen ausweichen konnten, so dass niemand anderes Schaden nahm. Diesmal nutzten die meisten Fahrer die Gelbphase für einen Boxenstopp, während 4 Piloten auf Sprit und frische Reifen verzichteten und lieber auf der Strecke Positionen gutmachten.
Somit führte Markus Wurm das Feld zum Restart und konnte die Führung auch noch einige weitere Runden halten, da noch in der Restartrunde Harald Pecl in Probleme kam. Roland Hamela hatte keine Chance, dem stark verlangsamenden "Golden Oreo"-Chevrolet auszuweichen: Yellow Nummer 3. In Runde 29 ist es dann Bayer, der Wurm die Führung abnimmt, diese allerdings schon kurz darauf wiederum Kuyumji überlassen muss. Bis zur nächsten Gelbphase in Runde 40 hat sich das Feld schon in viele kleine und größere Gruppen aufgeteilt, in denen sowohl zusammen gedraftet als auch um Positionen gekämpft wurde. Nicht mehr dabei war zu diesem Zeitpunkt Conrad Wegener, dessen Motor seinen Dienst quittierte.
Bei den Stopps unter Gelb konnte dann wiederum Bayer den Vorteil seines nahe des Endes der Boxengasse gelegenen Pit Stalls nutzen und ging den Restart als Erster an. Nach 4 weiteren Yellows in den Runden 48, 72, 79 und 100 näherte sich das Rennen langsam aber sicher dem Ende und die Fahrer begannen, aggressiver um Positionen zu kämpfen. Zu diesem Zeitpunkt kristallisierte sich eine dreiköpfige Spitzengruppe bestehend aus Kuyumji, Stöhr und David Kirsch heraus, welche zu jeder Zeit von Bayer, Aulmann und Queisert dicht verfolgt wurde.
Richtig spannend wurde es dann in Runde 120: Der Großteil der Fahrer nutzte eine weitere Gelbphase für einen Boxenstopp, 6 Fahrer entschieden sich jedoch dafür, auf der Strecke zu bleiben. Ein spannendes Finish war somit garantiert.
Unmittelbar nach dem Restart konnten Kirsch, Bayer, Aulmann und Florian Kirchhofer, die alle keinen Stopp einlegten, einen kleinen Vorsprung auf die Verfolger herausfah-



Kuyumji übernimmt outside die Führung von Kirsch und siegt

ren, wurden aber schnell von Stöhr und Kuyumji mit ihren frischen Reifen eingeholt. Vor allem Kuyumji zeigte sich beeindruckend, als er nach einem nicht optimalen Stopp innerhalb von zwei Runden vier Wagen überholte. In Runde 126 kam es für Kirchhofer dann zur Katastrophe: Aus Turn 2 heraus setzte sich Stöhr neben ihn, während Kuyumji wiederum innen neben Stöhr ging und somit den 3-wide eröffnete. Es war offensichtlich, dass bei so wenigen verbleibenden Runden niemand mehr zurückstecken wollte. Eingangs Turn 3, Kirchhofer wähnte nur Stöhr, nicht aber Kuyumji neben sich, kam es dann zur Berührung und Kirchhofer landete mit einem harten Aufprall in der Mauer, während die anderen Beteiligten keinen Schaden davontrugen. Rennunfall, entschied die Reko. Die resultierende Yellow stellte die Nerven der Fahrer erneut auf eine harte Probe.
Schon in der Restartrunde schafften es Kuyumji und Stöhr an Aulmann und Bayer vorbei, so dass sie mit 3 verbleibenden Runden nur noch Kirsch vor sich liegen hatten. Doch auch einige Plätze weiter hinten machten Stephan Peters und Yves Queisert Druck auf die Fahrer mit alten Reifen. Allerdings schaffte es nur Queisert, noch Positionen gut zu machen.
An der Spitze setzte sich Kuyumji in der vorletzten Runde außen neben Kirsch, schaffte es letztlich vorbei und fuhr seinen ersten GNL-Sieg heim!
Stöhr folgte ihm und wurde Zweiter. Kirsch verlor wie in Daytona erst kurz vor Ende des Rennens die Führung und wurde Dritter, hinter ihm platzierten sich Queisert und Bayer.

Marvin Aulmann

RACE STATISTICS

TIME OF RACE	1 hour, 40 minutes, 41 secs
AVERAGE SPEED	119.779
LEAD CHANGES	18 among 9 drivers
CAUTIONS	10 cautions for 39 laps
MARGIN OF VICTORY	0.337 seconds

TOP 5 FAHRER

Kuyumji führte die meisten Runden und beendete ein starkes Rennen mit seinem ersten GNL-Sieg.

Kirsch verzichtete auf einen Pitstopp und musste am Ende noch Kuyumji und Stöhr vorbei lassen.

Queisert konnte seine frischen Reifen nutzen und vor Rennende noch einige Positionen gut machen.

Stöhr war fast das gesamte Rennen in den Top 5, nur Kuyumji musste er sich geschlagen geben.

Matthias Bayer fuhr meist unauffällig in den Top 5, verlor zum Ende hin mit alten Reifen aber Plätze.

GRAND NATIONAL OPEN SERIES
Gesamtwertung (nach 2 von 20 Rennen)

TOP 10	FAHRER	PUNKTE
1	George Kuyumji	355
2	David Kirsch	-5
3	Marvin Aulmann	-25
4	Matthias Bayer	-30
5	Stephan Peters	-83
6	Gabriel Stöhr	-83
7	Daniel Bloch	-93
8	Peter Neuendorf	-110
9	Andreas Kröger	-114
10	Thomas Busack	-119

GRAND NATIONAL OPEN SERIES
Chicagoland, Rennen 2, 5. Februar 2008

ZIEL	START	FAHRER
1	6	George Kuyumji
2	2	Gabriel Stöhr
3	11	David Kirsch
4	5	Yves Queisert
5	1	Matthias Bayer
6	4	Marvin Aulmann
7	10	Stephan Peters
8	17	Thorsten Schulz
9	12	Andreas Kröger
10	14	Thomas Link
11	15	Peter Neuendorf
12	16	Klaus Jonke
13	9	Florian Kirchhofer
14	21	Thomas Busack
15	28	Thomas Nolden
16	27	Peter Gess
17	18	Daniel Bloch
18	13	Johannes Stark
19	30	Marco Wust
20	23	Markus Wurm

GRAND NATIONAL OPEN SERIES
Schnellste Runden

POS	FAHRER	ZEIT
1	George Kuyumji	28.951
2	David Kirsch	28.987
3	Marvin Aulmann	29.003
4	Gabriel Stöhr	29.015
5	Matthias Bayer	29.050
6	Stephan Peters	29.087
7	Mike Mueller	29.094
8	Yves Queisert	29.095
9	Thorsten Schulz	29.098
10	Florian Kirchhofer	29.128

GRAND NATIONAL OPEN SERIES
Führungsrunden

FAHRER	RUNDEN	ZEIT
George Kuyumji	77	46:21.859
Matthias Bayer	21	18:54.420
David Kirsch	13	13:27.611
Markus Wurm	9	4:14.259
Gabriel Stoehr	8	3:55.055
Marco Wust	2	2:41.897
Stephan Peters	2	2:25.167
Michael Raetz	1	1:23.122
Klaus Jonke	1	56.576

GRAND NATIONAL OPEN SERIES
Start-Ziel-Vergleich

FAHRER	Start	Ziel	Delta
Thomas Nolden	27	15	12
Thorsten Schulz	17	8	9
Marco Wust	28	19	9
David Kirsch	11	3	8
Thomas Busack	21	14	7
George Kuyumji	6	1	5
Frank Ehm	29	24	5
Thomas Link	14	10	4
Peter Neuendorf	15	11	4
Klaus Jonke	16	12	4
Stephan Peters	10	7	3
Andreas Kroeger	12	9	3
Markus Wurm	23	20	3
Peter Fischer	25	23	2
Yves Queisert	5	4	1
Daniel Bloch	18	17	1
Gabriel Stoehr	2	2	0

Schöffman siegt überraschend
Die DOM in Chicagoland

Am 7. Februar hieß es "Start frei!" zur dritten Runde der Deutschen Online Meisterschaft powerd by Cooler Master. Zum Rennen wollten erneut über 40 Fahrer starten, doch bereits nach der Pre Quali mussten 9 von ihnen den Heimweg antreten. Den "Glücklichen" stellten sich dann im Rennen unwirtliches Wetter und eine daraus resultierende hohe Yellow Flag-Anzahl entgegen. Nach über 2 Stunden war das Rennen beendet und es gab einen nicht ganz alltäglichen Überraschungssieger.

Schöffmann in der letzten Runde - die Meute dahinter

Bewölkt und nur 40° Fahrenheit. Die Stockcars hatten also Power im Überfluss. Leider kamen einige Fahrer damit nicht klar, so dass es zu insgesamt 14 Unterbrechungen, also 52 Runden unter gelber Flagge kam. Das Ganze wurde noch durch einen 8 Meilen starken Wind aus Südwesten gewürzt.

Bereits nach 11 Runden kam es zur ersten Unterbrechnung. Michael Reumel im Chevy mit der #185 verlor als Erster gegen das Wetter. Er wurde loose und parkte seinen Wagen rückwärts in Turn 2. Yves Queisert konnte nichtmehr ausweichen und besiegelte damit den Ausfall von Michael.

Kaum später, in Runde 19, war es wieder der Lowe's-Chevy mit der Nummer 20, der für Aufsehen sorgte. Nach einem Wallride von Turn 1 in Turn 2 schnellte er nach unten und löste so, ohne weiteren Schade anzurichten, die 2. Unterbrechung aus.

Ein letztes Mal war Yves dann beim darauf folgenden Restart in Runde 23 verwickelt. Er berührte Bernhard Riedler am Quaterpanel und schickte ihn in die Wand der Front Straight.

Zwei weitere Opfer forderte der Wallride in Runde 31. Jens Ebert geriet in Kurve 4 an die Wand und kam erst auf der Frontstraight wieder davon los. Unglücklicherweise half ihm dabei aber #19, Torsten Brandt. Er konnte nichtmehr ausweichen und musste fortan mit Motorschwierigkeiten kämpfen.

Kaum nach dem Restart der letzten Yellow kam es zu einem Big One auf der Backstraight. Der bereits überrundete Horst Schumann erwischte den in den Top 10 liegenden Kay Mühle und löste dabei ein Chaos in Turn 3 und 4 aus.

Nun folgte aufgrund weiterer Gelbphasen eher wenig Rennaction. Bis zum Finish unter gelb in Runde 161 gab es 8 weitere Unterbrechnungen. So gab es weitere "Wetteropfer", 2 Motorplatzer und "diverse" Geplänkel auf und neben der Strecke.

Nach der vorletzen Caution in Runde 156 sollte das Rennen noch einmal frei gegeben werden. Doch dazu kam es nicht. Beim Restart von Runde 161 berührte Marvin Aulmann Andreas Ühlein auf der Frontstraight und löste erneut einen Massenunfall aus.

Vorne an der Spitze gab es dennoch einen Kampf bis zu Ziellinie. Durch eine "etwas andere" Boxentaktik vom Polesitter und Favoriten Volker Hackmann, konnte Robert Schöffmann in der #85 seinen ersten Sieg einfahren. Leicht wurde es ihm auf den letzten Metern dabei allerdings nicht gemacht.

Florian Nelamischkies

Rookie Cup in Kansas

Koopmann gewinnt nach fehlerfreier Leistung

Nur 18 Fahrer traten beim 4. Lauf des Rookie Cups an. Vor dem Rennen wurden wieder GNL-Lizenzen verteilt, so dass man mit einem kleineren Feld rechnen musste. Mit sieben Yellow Flags sah man das bis dato beste Rennen der Rookies, die vorher in Daytona, North Carolina und in Chicagoland regelmäßig über 10 Yellow Flags verursacht haben.

Schultze kann Koopmann (#84) nicht bezwingen

Roman Schmid, Danilo Strathausen Klaus Bartling, Uwe Vollbrecht, David Danzewitz und Melanie Drügemöller erhielten vorab die begehrte GNL-Lizenz, die zum Start in der GNOS oder der Deutschen Online Meisterschaft der GNL berechtigt. Für Melanie Drügemöller geht eine lange Leidenszeit zu Ende, die schon im Jahre 2006 den Rookie Cup für sich entscheiden konnte, jedoch erhielt sie nie die Lizenz. Weitere Fahrer stehen nun kurz vor einer Lizenz, wie zum Beispiel Ricardo Krause, Marc Wieneke oder auch Jannis Koopmann, der den Lauf in Kansas für sich entscheiden sollte. Markus Selinger und auch Marcel Dietrich sind bei den Rookie Cup-Admins eher negativ aufgefallen, so dass sie noch weit enfernt von einer Lizenz sind. Diesmal mit von der Partie war die #2, Stefan Chedor, der nach zwei gelben Rennen eine Rennsperre aufgebrummt bekommen hatte, so dass er in Kansas wieder startberechtigt war. Nachdem im Practice die DOM- und HPM-Fahrer Tobias Schlemo und Marvin Aulmann das Geschehen dominierten, konnte Harry Scharf sich im Qualyfiyng mit einer Zeit von 30.178 Sekunden an die Spitze des Feldes platzieren. Die erste Reihe komplettierte Jannis Koopmann vor Kluge Motorsport-Fahrer Christian Schultze, dessen Vater in der DOM fährt. Nicht ausnutzen konnte diese Situation Harry Scharf. Schon in der 6. Runde drehte er sich von der Strecke, löste eine Yellow Flag aus und fiel zurück. Zu allem Überfluss war Scharf in der Box zu schnell. Elf Runden später war dann auch für ihn Schluss, nachdem er wieder eine Yellow Flag verursacht hatte. Diesmal jedoch war er mit Ricardo Krause kollidiert. Die fälligen Strafpunkte erntete widerum Harry Scharf, dessen Rennen nach diesem Vorfall wegen einem Plattfuß beendet war. In Lap 27 war hingegen Stefan Chedor in einen Unfall verwickelt. Daniel Jost, ein alter Rookie Cup-Hase, kollidierte mit Chedor, so dass die 3. Gelbphase ausgelöst wurde. Nach dem Rennen wurde Daniel Jost mit 40 Strafpunkten bestraft. In Runde 40 löste Marcel Dietrich die 4. Yellow Flag aus und 5 Runden später stand der Restart an. Während im vorderen Teil des Feldes noch alles glatt ging, versuchte Heinz mit seinem pinken Telekom-Stockcar außen an Kluge vorbeizugehen. Diese Aktion führte jedoch zu einem Crash, in den mehrere Fahzeuge verwickelt waren. Vorne hingegen drehte Koopmann seine Runden und ließ keine Zweifel an seiner Qualität aufkommen. Nur Christian Schultze konnte ihm phasenweise Paroli bieten. Einmal wurde es noch spannend, als Christian Schultze sich nach einem kleinen Fehler Koopmanns auf der outside line kurzzeitig auf Rang eins setzen konnte. Jedoch war dieser Angriff nicht von Erfolg gekrönt, so dass Koopmann weiterhin das Feld anführen konnte. Im Laufe des Rennens gab es noch 3 weitere gelbe Flaggen, die von Borchert und Stefan Chedor verursacht worden waren. Schließlich gewann Koopmann sein zweites Rookie Cup-Rennen vor Schultze. Das Podium komplettierte der Russe Dmitriev, dicht gefolgt von Feldt und Müller. Zwischen fünf Fahrern wechselte sechs Mal die Führung und es wurden 29 der 81 Runden unter Gelb gefahren. In der Gesamtwertung konnte Jannis Koopmann seine Führung weiter ausbauen, der alle Rennen der Saison in den Top Five beenden konnte.

Fabian Kluge

David Danzewitz

Die GNL-Aufsteiger im Interview

Alter: 21
Wohnort: Köln
Beruf: Zivildienstleistender
Lenkrad/Pedale: Microsoft Side Winder Precision Racing Wheel

RS: Hallo David! Nach nur 10 Rennen im GNL Rookie Cup hast Du die GNL-Lizenz erhalten. Glückwunsch! Wenn Du jetzt zu Deinen Anfängen zurückschaust, wo lagen Deine größten Schwierigkeiten?

David Danzewitz: Das größte Problem war definitiv anfangs die mangelnde Car Control. Ich habe den Wagen in unbedrängten Situationen verloren, oft weil ich kein richtiges Feingefühl für das Gas hatte. Restarts sind dann schon mal mit einem Spin geendet. Außerdem bin ich in den ersten Rennen stellenweise zu ungeduldig und aggressiv gefahren, wodurch ich mich und auch Andere in die Bredouille gebracht habe.

RS: Wie groß war die Frustration nach Misserfolgen? Hattest Du Tage, an denen Du kurz davor warst, alles hinzuschmeißen?

David Danzewitz: Nein, ich habe nicht daran gedacht aufzuhören. Misserfolge habe ich durch eigene Fahrfehler erlebt. Ich war sauer auf mich selbst, wenn ich mal wieder den Wagen zwei Runden vor Schluss weggeworfen habe. Das hat mir aber gezeigt, dass es nicht so einfach ist mal eben 70 oder 100 Runden abzuspulen. Es braucht einige Zeit bis man sich an das Handling gewöhnt hat.

RS: Wie hast Du Dich auf die Rookie Cup-Rennen vorbereitet?

David Danzewitz: Die beste Vorbereitung ist natürlich das Training auf der Strecke. Mit jeder gefahrenen Runde lernt man die Strecken besser kennen und bekommt ein Gefühl für sie. In Trainingsrennen kann man sehr schön das Draften in Gruppen üben.

Danzewitz' Debüt in Kansas

RS: Gibt es etwas, das Du am Rookie Cup-System ändern würdest?

David Danzewitz: Nein, überhaupt nicht. Ich denke der Rookie-Cup bietet, so wie er im Moment ist, einen reibungslosen, schnellen und professionellen Einstieg in die Welt des Online Racing. Anfänger können hier viele wichtige Erfahrungen sammeln. Auch das Strafensystem ist meiner Meinung nach angemessen und eventuelle Zwangspausen regen zum entspannten Fahren an. So war es jedenfalls bei mir.

RS: Wie sehen Deine Ziele für die ersten Rennen aus?

David Danzewitz: Ich habe mir vorgenommen die ersten Rennen mit dem Feld mit zu schwimmen und recht defensiv zu fahren. Das wichtigste ist zunächst, dass ich unbeschadet die Rennen zu Ende fahren kann und keine Strafpunkte kassiere.

RS: Wie bist Du auf Virtual Racing aufmerksam geworden und wann fiel bei Dir die Entscheidung, Dich für den GNL Rookie Cup anzumelden?

David Danzewitz: Bei mir fiel als erstes die Entscheidung mich für das Online Racing anzumelden. Auf der Suche nach einer Liga bin ich ziemlich schnell auch Virtual Racing gestoßen. Der professionelle Auftritt hat mich sofort überzeugt.

RS: Auf dem Kansas Motor Speedway bist Du bei sehr schwierigen Bedingungen Dein erstes DOM-Rennen gefahren. Du wurdest 33. von 40 Fahrern mit sieben Runden Rückstand, bist aber immerhin straffrei ins Ziel gekommen. Wie war dieser Einstieg für Dich? Hattest Du es Dir einfacher vorgestellt?

David Danzewitz: Nein, einfacher sicher nicht. Ich habe mir schon gedacht, dass es ein hartes Rennen werden wird. Die Wetterbedingungen waren sehr schwierig. Der Wagen lag sehr loose auf der Strecke und ich musste ihn ein paar Mal abfangen, um einen Dreher zu verhindern. Trotzdem hat es mir viel Spaß gemacht. Die Kollegen waren rücksichtsvoll und ein paar Überholmanöver meinerseits waren auch drin. Es hätte durchaus ein besseres Ergebnis werden können, wenn ich nicht auch noch Verbindungsprobleme gehabt hätte, aber insgesamt kann ich für das erste Rennen zufrieden sein.

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

David Danzewitz: Ich möchte mich bei allen Leuten bedanken, die mir gute Tipps gegeben und meine Fragen geduldig beantwortet haben. Ohne Hilfe hätte ich bestimmt nicht so schnell die GNL-Lizenz bekommen.

RS: Vielen Dank, dass Du Dir Zeit genommen hast und viel Erfolg in der Deutschen Online Meisterschaft und der Grand National Open Series.

Conrad Wegener

Bisherige DOM-Rennen

#	Rennen	Platz	Runden	SP
4	Kansas	33/40	154/161	-
5	Pocono	nicht teilgenommen		
6	California	15/40	150/150	-
7	Las Vegas	nicht teilgenommen		

Klaus Bartling

Die GNL-Aufsteiger im Interview

Klaus Bartlings DOM-Debüt auf dem Kansas Motor Speedway lief nicht wie geplant. Ein zu übersteuernder Wagen zwang ihn bereits in Runde eins zur Aufgabe.

Alter: 41
Wohnort: Blomberg (Kreis Lippe)
Beruf: CNC Fräser
Lenkrad/Pedale: Saitek R440

RS: Hallo Klaus! Du bist der einzige der letzten Aufsteiger, der schon einmal im Besitz der GNL-Lizenz war. Da hat es Dich doch nicht gewundert, dass Du nach nur drei Rennen im GNL Rookie Cup wieder aufgestiegen bist, oder doch?

Klaus Bartling: Doch, es hatte mich etwas gewundert, dass es so schnell ging.

RS: Was waren die Gründe für Deine Auszeit? Immerhin warst Du ein knappes Jahr inaktv.

Klaus Bartling: Ich musste leider auf das Raten von Ärzten eine Reha machen und dann kamen auch noch sehr viele private Sachen dazu, so dass ich mich nicht hätte konzentrieren können beim Fahren. Und ein Umzug stand bei mir auch noch an.

RS: Hast Du Dich trotz Erfahrung auf die Rookie Cup-Rennen vorbereitet oder ist NR03-Fahren wie Fahrrad fahren, das man sprichwörtlich nie verlernt?

Klaus Bartling: Eigentlich verlernt man so etwas ja nicht, aber es war schon ein mulmiges Gefühl wieder an den Start zu gehen.

RS: Gibt es etwas, das Du am Rookie Cup-System ändern würdest?

Klaus Bartling: Nein, ich würde nichts ändern, denn so wie es ist, sollte es bleiben.

RS: Wie sehen Deine Ziele für die ersten Rennen aus?

Klaus Bartling: Sauber durchkommen, ohne viele SP (Anm. d. Red.: Strafpunkte) zu bekommen und dann langsam hocharbeiten.

RS: Wie bist Du damals anno 2004 auf Virtual Racing aufmerksam geworden? Was war für Dich damals der Knackpunkt, Dich für die GNL anzumelden?

Klaus Bartling: Ich habe damals bei Rennen zugeschaut, die der Sohn von meiner Ex gefahren ist (Björn Struckmeier, #510), da hatte mich das Fieber gepackt und ich war wie infiziert und musste sofort los mit das Spiel und ein Lenkrad holen.

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

Klaus Bartling: Ich kann nur sagen, auch ich habe nach langer Abwesenheit den Sprung zurück ins Renngeschehen gewagt und werde dieses mal nicht so schnell aufgeben.

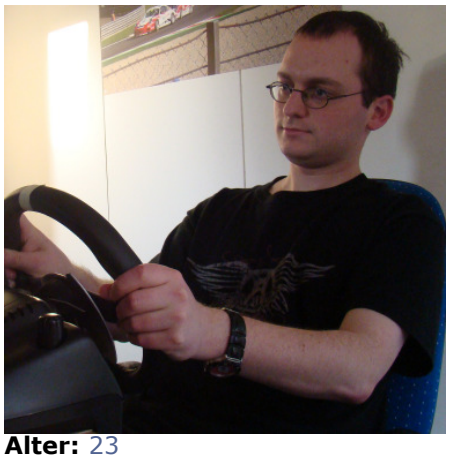
RS: Vielen Dank, dass Du Dir Zeit genommen hast und viel Erfolg in der Deutschen Online Meisterschaft.

Conrad Wegener

Bisherige DOM-Rennen

#	Rennen	Platz	Runden	SP
4	Kansas	40/40	1/161	-
5	Pocono	Pre Qualy: Ende		-
6	California	38/40	102/150	40
7	Las Vegas	nicht teilgenommen		

Roman Schmid
Die GNL-Aufsteiger im Interview



Alter: 23
Wohnort: Zofingen (Schweiz)
Beruf: Einkäufer/Disponent
Lenkrad/Pedale: Logitech G25

RS: Hallo Roman! Nach insgesamt 16 Rennen im GNL Rookie Cup ist es dann so weit, Du hast die GNL-Lizenz erhalten. Glückwunsch!
Wenn Du jetzt zu Deinen Anfängen zurückschaust, wo lagen Deine größten Schwierigkeiten?

Roman Schmid: Vielen Dank erstmal. Ich war positiv überrascht, als mein Name ganz groß im Lizenz-Thread stand. Bei meinem ersten Rennen (Infineon) im Mai letzten Jahres bin ich erstmal ziemlich hinterher gefahren. Bei 5 Sekunden Rückstand im Training war ich mir nicht ganz sicher, ob ich die richtige Wahl getroffen hatte. Ich kam dann mal auf die Idee, mein Saitek-Lenkrad durch ein G25 zu ersetzen - diese Entscheidung war goldrichtig.
Ich habe auch früh genug begriffen, dass es darum geht, möglichst konstant und fehlerfrei durchzufahren, als auf Biegen und Brechen eine Topplatzierung einzufahren. Ich kann unterstreichen, was oft im Forum gepredigt wird: "Der Speed kommt von selbst!"

RS: Wie groß war die Frustration nach Misserfolgen? Hattest Du Tage, an denen Du kurz davor warst, alles hinzuschmeißen?

Roman Schmid: Ich glaube eine meiner Stärken ist, dass ich, selbst wenn etwas mal nicht so läuft wie es soll, relativ locker bleiben kann. Allerdings war das erste Rennen in Pocono für mich der reinste Horror, da habe ich mich wirklich noch einmal gefragt, ob ich das wirklich will. Der 5. Platz im folgenden Rennen in Indianapolis hat mich dann wieder frisch motiviert.

RS: Wie hast Du Dich auf die Rookie Cup-Rennen vorbereitet?

Roman Schmid: Training, Training, Training. Nach dem Rennen ist vor dem Rennen. Ich begann meistens am nächsten Tag mit den Trainings für die kommende Strecke. Longruns hatten immer Vorrang, ich muss mich jetzt daran gewöhnen, dass ich noch durch die Qualy-Mühle muss.

RS: Gibt es etwas, das Du am Rookie Cup-System ändern würdest?

Roman Schmid: Ich bin der Meinung, dass die Admins und die Reko einen guten Job machen.

RS: Wie sehen Deine Ziele für die ersten Rennen aus?

Roman Schmid: Ich will eigentlich so weiterfahren wie im Rookie Cup, also ruhig und besonnen. Die Resultate kommen dann automatisch. Ausgelernt habe ich ja noch lange nicht. Jetzt kommt die ganze Setupschrauberei mit dem "Real Fixed Weather", aber ich glaube auch das werde ich in den Griff bekommen.

RS: Wie bist Du auf Virtual Racing überhaupt aufmerksam geworden und wann fiel bei Dir die Entscheidung, Dich für den GNL Rookie Cup anzumelden?

Roman Schmid: Begonnen habe ich mein Sim-Racing Hobby in einer kleinen rFactor-Liga. Als dann ein deutscher Sender begonnen hat, die NASCAR-Serie zu übertragen (war eine schöne Zeit), wurde ich mit dem Virus angesteckt. Ich wollte Ovalrennen fahren und so habe ich mir die Virtual Racing-Community ergoogelt. Die Sim habe ich mir dann bei Ebay ersteigert.

RS: Du bist seit gut einem Monat beim Team "PSRacing.de". Hast Du durch das Team Fortschritte gemacht und kannst Du das "in-einem-Team-sein" anderen Fahrern empfehlen?

Roman Schmid: Ich glaube mein Wechsel zu PSRacing ist das beste, das mir bei der VR passiert ist. Ich finde es macht einfach mehr Spaß, wenn man miteinander via Teamspeak Strategien und Pläne schmieden kann. Wenn man ausfällt, hilft man seinen Kollegen, die noch weiter auf der Strecke sind.
Auf diesem Wege möchte ich mich bei Ole Seyen und Stephan Peters bedanken, die Uwe Vollbrecht und mich durch den Verkehr im Rookie Cup gelotst haben.

RS: Gabriel Stöhr freut sich schon wie Bolle, dass nun endlich wieder ein weiterer Schweizer seit zwei Jahren in der DOM fährt. Was sagst Du dazu?

Roman Schmid: Ich freue mich natürlich, dass ich nicht der einzige Schweizer in der GNL bin. Mit Fabian Casula ist ja auch ein weiteres Schweizer-Talent im RC unterwegs.
Sobald ich allerdings hinter dem Lenkrad sitze, spielt die Nationaltät der Gegner keine Rolle mehr.

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

Roman Schmid: Ich möchte mich vor allem bedanken. Ich fühle mich richtig wohl in der VR Community und ich hoffe, dass das lange Zeit so bleibt.

RS: Vielen Dank, Roman.

Bisherige DOM-Rennen

#	Rennen	Platz	Runden	SP
4	Kansas	nicht teilgenommen		
5	Pocono	Pre Qualy: Ende		
6	California	nicht teilgenommen		

Danilo Strathausen

Die GNL-Aufsteiger im Interview

Alter: 25
Wohnort: Blankenburg
Beruf: selbstständig
Lenkrad/Pedale: Logitech G25

RS: Hallo Danilo! Nach 22 Rennen im GNL Rookie Cup hast Du die GNL-Lizenz erhalten. Glückwunsch! Wenn Du jetzt zu Deinen Anfängen zurückschaust, wo lagen Deine größten Schwierigkeiten?

Danilo Strathausen: Ja, danke. Wenn ich ehrlich bin, kam der Aufstieg für mich ziemlich überraschend, da ich ja in der Wintersaison bei 2 Rennen kurze Aussetzer hatte. Aber wenn man das erst mal sacken lässt und zurückblickt auf die letzten 22 Rennen, dann muss ich sagen, dass ich echt happy bin, das ich nun in der DOM fahre. Meine größten Schwierigkeiten lagen darin, erstmal auf hohem Niveau fahren zu können und gleichzeitig aber auch absolute "Car Control" haben zu müssen, da es ja doch einen ziemlich großen Unterschied macht, gegen Offline-Gegner zu fahren oder gegen echte.
Eine weitere große Schwierigkeit am Anfang war es die Strecken kennen zu lernen und dafür gute Setups zu bauen. Aber da gab es ja für jeden Rookie etwas. Gott sei Dank, dass es einen Volker, Andreas oder für viele Neueinsteiger einen Ulli gibt.

RS: Wie groß war die Frustration nach Misserfolgen? Hattest Du Tage, an denen Du kurz davor warst, alles hinzuschmeißen?

Danilo Strathausen: Am Anfang habe ich mich oft über mich selbst geärgert, als ich einen Unfall hatte. Klar, das ist heute noch so, aber als ich ganz neu dabei war, wusste ich ja es lag an mir. Heute sind ja jedoch auch mal andere dran Schuld und selber weiß ich ja, dass meine Kontrolle über das Fahrzeug gut genug ist, um es auf der Strecke zu halten. Was natürlich auch frustrierend war am Anfang, war die Tatsache, dass es Strecken gab, wo man wirklich nichts "reißen" konnte, weil der Fahrstil für diese bestimmte Strecke nicht der richtige war, ich es doch immer irgendwie geschafft habe, relativ gut auszusehen, was das Ergebnis anbelangt.
Ich war aber nie an dem Punkt angekommen, wo ich gesagt hätte, dass ich kein Bock mehr habe. Ich habe es hingenommen, wenn ich einen Rückschlag erlitten habe und einfach weiter gemacht. Ich sagte mir immer, meine Zeit wird noch kommen und den ersten Schritt habe ich ja jetzt getan.

RS: Wie hast Du Dich auf die Rookie Cup-Rennen vorbereitet?

Danilo Strathausen: Ich weiß, dass es einen Herrn Kormany oder Herrn Gravemeyer nicht freuen wird, aber ich habe mich eigentlich immer erst am Rennabend vorbereitet. Das liegt aber nicht daran, dass ich keinen Bock hätte, sondern es lässt sich für mich schwer einrichten, jeden Tag zu trainieren, weil ich mit Marcel zusammen eine eigene Firma habe und da bleiben manche Sachen leider auf der Strecke.
Mein Glück ist, dass ich nicht lange brauche, um mich auf eine Strecke einzustellen.

RS: Gibt es etwas, das Du am Rookie Cup-System ändern würdest?

Danilo Strathausen: Ja, eine Sache hätte ich und das wäre der Wegfall der Tabelle, weil man ja doch immer guckt wo man steht und dann natürlich versucht, auf Biegen und Brechen in den Rennen Positionen gut zu machen. Es wird ja gesagt, dass es nicht auf die Plätze ankommt, um aufzusteigen, sondern auf fehlerfreies Fahren. Solange es aber diese Tabelle gibt wird das nicht passieren, da ich ja genauso war.

RS: Wie sehen Deine Ziele für die ersten Rennen aus?

Danilo Strathausen: Meine Ziele sind am Anfang sich fürs Rennen zu qualifizieren und meine Fähigkeiten zu erweitern, was Setupeinstellungen betrifft, da in der DOM mit realem Wetter gefahren wird und es als Rookie eine ziemlich große Herausforderung ist, mit realem Wetter zu fahren.
Wenn sich das dann eingepegelt hat, ist es mein Ziel, mich regelmäßig zu qualifizieren und natürlich Erfahrungen zu sammeln.

RS: Wie bist Du auf Virtual Racing aufmerksam geworden und wann fiel bei Dir die Entscheidung, Dich für den GNL Rookie Cup anzumelden?

Danilo Strathausen: Das war glaube ich, als ich letztes Jahr eine Liga zum Fahren gesucht habe und es eigentlich nur zwei Möglichkeiten gab; entweder GNL oder GNC.
Da mir persönlich die Organisation von GNL besser gefallen hat, habe ich mich für die VR entschieden.
Die Entscheidung fiel mir relativ einfach im Rookie Cup zu fahren, weil das ganze "Drumherum" gepasst hat, wie z.B. der feste Terminkalender, die Möglichkeit zur Teambildung und natürlich die Hoffnung dann irgendwann nach erfolgreichem Rookie Cup-Abschluss in der Deutschen Online Meisterschaft mitzufahren.

Bisherige DOM-Rennen

#	Rennen	Platz	Runden	SP
4	Kansas	Pre Qualy: Ende		-
5	Pocono	39/40	1/100	-
6	California	29/40	146/150	-
7	Las Vegas	nicht teilgenommen		

Danilo Strathausen bei seinem ersten kurzen DOM-Auftritt in Pocono: Ein Unfall in der ersten Runde beendete sein Rennen frühzeitig, nachdem er eine Woche zuvor noch an der Pre-Qualifikation scheiterte.

RS: Zusammen mit Marcel Dietrich hast Du "Incognito Racing" gegründet und mit Markus Selinger auch schon einen dritten Fahrer im Team. Wie sehen Eure Ziele für die Zukunft aus?

Danilo Strathausen: Das oberste Ziel für unser Team ist langfristig in der VR vertreten zu sein. Ich sage jetzt VR, weil ja Markus im M3 Cup mitfährt und ich auch schon mit rFactor geliebäugelt habe.
Das Nascar da an oberster Stelle kommt, ist klar, aber mein Wunsch wäre jetzt noch, dass wir alle in der DOM fahren. Ich denke, dass dies nur noch eine Frage der Zeit sein wird.
Was noch zu erwähnen wäre, ist, dass wir vielleicht noch mehr Fahrer einstellen können, denn jeder weiss, das Nascar ein Teamsport ist und es Strecken gibt, wie z.B. Daytona, wo man als Einzelgänger ziemlich aufgeschmissen ist, wenn man keinen Teamkollgen hat.

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

Danilo Strathausen: Als erstes möchte ich mich noch mal recht herzlich bei den Admins Jörg Kormany, Sönke Gravemeyer und dem ausgetretenen Uwe Berger bedanken.
Ich hoffe, ich kann euch beweisen, dass ihr keine Fehlentscheidung getroffen habt. Den anderen Mitaufsteigern wünsche ich alles Gute und wir sehen uns "on track". Mein Schlusswort möchte ich an alle "noch-Rookies" und kommenden Rookies richten. Selbst wenn ein Tiefschlag nach dem andern kommt, lasst die Köpfe nicht hängen und hört immer auf das, was die Admins oder die Reko sagen. Ich weiß wovon ich rede, denn ich wurde oft eines Besseren belehrt, weil ich auf mein Recht gepocht habe und dann eingesehen habe, dass ich im Unrecht war.
Also bis dann Leute und keep Racing.

RS: Vielen Dank, dass Du Dir Zeit genommen hast und viel Erfolg in der Deutschen Online Meisterschaft und der Grand National Open Series.

Conrad Wegener

Nordschleifen-Wandertag '08
Woll'n wir noch 'ne Runde?

Am 26. April findet die fünfte Ausgabe des alljährlichen VR-Nordschleifen-Wandertags statt. Um 10:00 Uhr ist Treffpunkt beim Getränkemarkt Schmitz am Kirchweg 4 in Nürburg, ehe es dann mit den bereits über 40 angemeldeten Teilnehmern auf die über 20 Kilometer lange Reise geht.
Fest eingeplant sind dieses Mal drei Rastplätze: Adenauer Forst, Klostertalkurve und Schwalbenschwanz.

Am späten Nachmittag geht es im "Hotel zur Burg" ans verdiente Essen, um wieder zu Kärften zu gelangen.

Nordschleifen-Wandertag: Wer nicht mitgeht, ist selber Schuld.

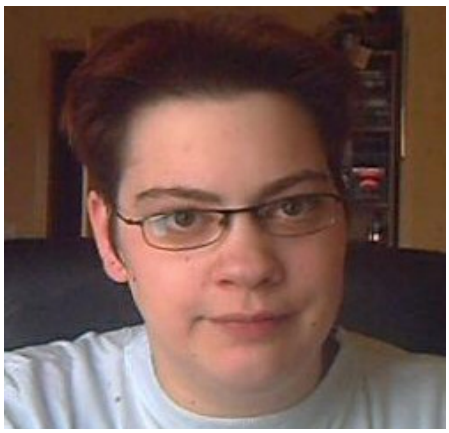
Links:
Trailer 2008:
http://www.youtube.com/watch?v=IpILmZA7FNk

Bilder:
http://www.vrnw.pillezone.de/

Video von Patrick Marx:
http://www.vrnw.pillezone.de/video/Ringwanderung_05.wmv

Melanie Drügemöller

Die GNL-Aufsteiger im Interview



Alter: 30
Wohnort: Warendorf/Einen
Beruf: Hausfrau & Mutter/Lageristin
Lenkrad/Pedale: Logitech Momo Racing

RS: Hallo Melanie! Nach insgesamt 36 Rennen im GNL Rookie Cup hast Du die GNL-Lizenz erhalten. Glückwunsch! Wenn Du jetzt an Deine Anfänge denkst, wo lagen Deine größten Schwierigkeiten?

Melanie Drügemöller: Dankeschön. Oh je, meine Anfänge na auf jeden Fall ertsmal das passende Setup finden , dann Linie fahren und Carkontrol.

RS: Wie groß war die Frustration nach Misserfolgen? Hattest Du Tage, an denen Du kurz davor warst, alles hinzuschmeißen?

Melanie Drügemöller: Groß vor allem, wenn man sich gut vorbereitet hatte und dann durch blöde Fehler sein Rennen versaut! Mehrere Tage hatte ich nicht, es gab nur eine gewisse Zeit, wo ich kurz davor war, alles hinzuschmeißen und das war in der Winterpause!

RS: Wie hast Du Dich auf die Rookie Cup-Rennen vorbereitet?

Melanie Drügemöller: Im ersten Jahr war ich in einem Team, mit den Jungs hab ich viel trainiert und auch oft die Sierra-Server besucht, um mich auf die anstehenden Rennen vorzubereiten.

RS: Gibt es etwas, das Du am Rookie Cup-System ändern würdest?

Melanie Drügemöller: Ein klares Nein!

RS: Wie sehen Deine Ziele für die ersten Rennen aus?

Melanie Drügemöller: Na überhaupt ins Ziel zu kommen ;) und nicht zu viele Fehler zu machen.

RS: Warum hast Du Dich ausschließlich für die GNOS entschieden? Ist Dir die DOM zu stressig?

Melanie Drügemöller: Für die GNOS habe ich mich erstmal aus privaten und beruflichen Gründen entschieden. Die DOM wäre mir nicht zu stressig , aber ich selbst bin der Meinung, dass ich dafür rein fahrtechnisch noch nicht so bereit bin, um an den Start zu gehen.
Ich warte lieber noch. Kann aber sagen, ich werde irgendwann noch dazu stoßen- ;)

RS: Wie bist Du auf Virtual Racing aufmerksam geworden und wann fiel bei Dir die Entscheidung, Dich für den GNL Rookie Cup anzumelden?

Melanie Drügemöller: Das kam alles durch mein damaliges Team. Wir hatten nach einer neuen Nascar Racing Liga gesucht und die VR über Google gefunden. Die Entscheidung war dann sehr schnell getroffen, uns für den Rookie Cup anzumelden. Nur bin ich vom Team nach dem ersten Jahr 2006 als Einzige übergeblieben, was sehr schade war.

RS: Vor kurzem stellte Painter Florian Schmelz Dein GNL-Design vor: Ein Chevy mit "Spedition Mußmann" als Hauptsponsor. Warum der Wechsel von "Playgirl" zu "Spedition Mußmann"?

Melanie Drügemöller: Durch die neue Regelung, was die Cars und Sponsoren angehen, hatte ich mir Gedanken gemacht und mich entschieden, hier bei mir nach einem Sponsor zu suchen. Mußmann ist die Firma, für die mein Mann arbeitet und sein Chef war von der Idee begeistert und gab mir schnell seine Zustimmung! Vor allem als er dann das Auto sah, war er mehr als begeistert und interessiert sich immer mehr dafür, was ich/wir hier am PC treiben.

RS: Als Frau gehörst Du im Bereich Simracing zu einer Minderheit. Hat Dich das jemals am Fahren gehindert?

Melanie Drügemöller: Nein, es ist zwar schade, dass so wenig Frau fahren, aber da kann man nichts machen. Mir macht es so oder so Spaß!

RS: Euer "Team Zockerbude" ist ein Multigaming-Clan, aus wie vielen Fahrern besteht die NASCAR-Fraktion?

Melanie Drügemöller: Wir sind mit mir bisher 5 aktive Fahrer. 2 Fahrer fahren bei uns zur Zeit nur die Trainings mit.

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

Melanie Drügemöller: Ja, ich möchte mich bei allen Zuständigen in der VR und besonders bei den Rookie Cup Admins bedanken, für die ganze Mühe und Arbeit, die da hinter steckt! Es war zwar bei mir eine sehr lange Zeit, die ich im Rookie Cup verbracht habe, aber sie war toll und ich habe viel gelernt.
Ich hoffe für die Zunkunft, dass die VR so bleibt wie sie ist, freue mich auf mein drittes VR-Jahr und auf Pottenstein! Danke, Gruß Mel

RS: Vielen Dank, dass Du Dir Zeit genommen hast und viel Erfolg in der Deutschen Online Meisterschaft und der Grand National Open Series.

Conrad Wegener

Die Expedition

Es gibt Zeiten im Leben, da muss man mal über den eigenen Schatten springen. Ich zum Beispiel habe höllische Angst vor exotischen Tieren wie Schlangen, Spinnen usw. Dies ist auch der Grund dafür, dass ich nur in umliegendes Ausland wie Italien, Spanien ect. in den Urlaub fahre.
Ich habe also meinen ganzen Mut zusammengenommen und mich für eine Reise ins Ungewisse entschieden. Nach der sehr intensiven Verabschiedung von meiner Familie, niemand wusste ja, ob wir uns jemals wiedersehen, ging es ab zum Münchner Franz-Josef-Strauß Flughafen.
Nachdem ich alle Hürden, die so ein Auslandsflug beinhaltet, wie Visum, Impfpass und verschiedene andere Dinge, glorreich hinter mich gebracht hatte, ging ich heroisch in Richtung Airbus. Eigentlich finde ich es klasse, wenn man fremde Kulturen kennenlernen sowie für einen Mitteleuropäer bizarre Landschaften erleben kann. Selbstverständlich wollte ich auch die lokalen Essgewohnheiten studieren und mich selber ausschließlich mit landestypischen Nahrungsmitteln ernähren, auch auf die Gefahr hin, dass mein Magen rebellieren würde. Aber auch er soll ab und an mal über seinen Schatten - der ja sehr groß ist - springen.
Dank der heutigen Luftverkehrsmittel dauert so ein Flug ja nicht sehr lange und schon stand ich, weit weg von Zuhause, mit leichtem Heimwehgefühl im Bauch am Ziel meiner Reise: "Das also ist Düsseldorf", dachte ich mir, sieht gar nicht so schlimm aus wie in meinem Reiseführer beschrieben. Da mein Touristenführer Christian Hauck sich verspätete, hatte ich Zeit, um mich etwas umzuschauen. Was ich sofort bemerkte, war, dass der durschnittliche Düsseldorfer ca. 1.65 m groß und arabischer Abstammung zu sein scheint.
Christian kam dann doch noch und wir fuhren in Richtung Dortmund, wo ich für die nächsten zwei Tage untergebracht wurde. Auf die Idee nach Dortmund zu fahren, kamen aber just im selben Moment noch ein paar Hunderttausende. Dieses Phänomen, dass alle dahin fahren gingen, wo auch wir hin wollten, hielt tatsächlich meine komplette Expeditionsdauer an!
Schön finde ich, dass man hier im Ruhrpott alle Stämme sofort an ihrer Farbgestaltung erkennen kann. So gibt es an Derbytagen, und das waren hier welche (naja, eigentlich haben die ja fast nur Derbys), nur zwei Sorten von Geschäften in Dortmund: Die, die total gelbschwarz dekoriert sind und die, die das gelb-schwarze Zeugs verkaufen. Was ich besonders lustig finde, ist, dass jeder Ruhrpottstamm für sich beansprucht, die beste Currywurst zu produzieren. Seit meinem Besuch an Bochums "Grönemeyer" Currywurststand weiß ich wenigsten woher Herbert seine Stimme hat, hihi. Ne, schmeckt lecker!

Christians bevorzugter Fußballverein zu erraten, ist also nicht sonderlich schwer, vor allem wenn man bedenkt, dass man die 500 m Zone rund ums Zahnpastastadion (Signal-Iduna) eigentlich nur in Notsituationen verlassen durfte. Völlig überrascht war ich, als ich Christians Frau kennenlernen durfte. Sie war ganz normal! Ich habe damit gerechnet, dass er eine Asiatin und eine Afrikanerin bei sich wohnen hat - gelb-schwarz eben. Aber nein, ihm langt es, dass sie in ihren blonden Haaren ein paar schwarze Strähnchen hat.
Zusammen mit Oliver Häcker, der ebenfalls auf einem Survivaltrip im Ruhrpott weilte, sowie Peter Neuendorf, der aus der Region stammt, verbrachten wir den Abend.
Nicht aber ohne Peters "Stein und Bein"-Schwur, dass er kein Schalker sei. Das war für Christian Voraussetzung, nur deshalb ließ er sein Springmesser Zuhause.

Am nächsten Tag war es dann soweit: Ruhrpotttreffen! Die einzig friedliche Veranstaltung im Pott, wo alle verfeindeten Stämme teilnehmen dürfen. Selbst ein Rudel Schwaben war eingeladen. Als dieser dann bei Christian eingetroffen war, ging es an vielen Wanderdünen vorbei, Richtung Nordsee, nach Dienstlacken oder so ähnlich.

Da wurde mir dann auf einem Blick klar, warum dieses Land Probleme mit der Entwicklung und der Wirtschaft hat. Riesige Fabrikhallen, wo bei mir Zuhause Hunderttausende von Arbeitern tolle Autos bauen würden, da stapeln die hier Reifen und fahren mit Go-Karts zwischen drin rum und zahlen noch dafür! Da kann ja nix gehen...

Langsam trafen dann virtuelle Rennsportler aus allen Teilen dieses Ruhrpottes ein, um zwischen den Reifen ihren Schnellsten zu ermitteln. Nur als eine Kölner-Fraktion eintraf, wurde mir gesagt, dass ich mich mit meinem Hinterteil nicht all zu weit weg von der Mauer entfernen sollte, da wisse man nie... Aber es stellten sich alle Kölner als hetero heraus bzw. hatten sich sehr gut im Griff.
Später dann fuhren wir in eine Gaststätte, da konnte ich mich mal intensiv mit den Eingeborenen unterhalten. Sind ja richtig nette Leute, diese Ruhrpottindianer! Nach so ein, zwei Stunden, in denen ich mir meine Apfelsaftschorle selber zusammenbasteln musste, konnte ich anhand der Sprache schon 3-4 Leute einem Stamm zuordnen. Außerdem dachte ich mir, dass z.B. Volker Duzsszszsziak einem Volk angehören muss, das in einem fruchtbaren Teil des Pottes liegen muss, während Ulrich Dönnicke eher aus einer Wüstenregion zu kommen scheint.
Egal, denn es kam der Höhepunkt meiner Reise, das "Speisenkarten-Bingo".
Da wird nicht wie bei mir Zuhause ein Wiener Schnitzel mit Pommes und Salat oder ein Schweinebraten mit Knödel bestellt, nein, da bestellt man Nummern!
Ich wollte dann ein 135 mit viel 17, etwas 12 und wenig 23. Immer wenn ein Essen fertig war, kam die

Bedienung in unseren Saal und schrie "166" oder "zweimal die 144". Wenn man glaubt, dass die eigene Zahl an der Reihe ist, dann schreit man "hier" und lässt sich überraschen. Knapp daneben macht dann schon mal aus einem Zwiebelrostbraten ein Jägerschnitzel. Aber was soll's.
Den größten Schock aber bekam ich, als ich dann ein Bier bestellte. Scheinbar ist Bier hier rationiert, weil die Bedienung mit einem Reagenzglas zurückkam, es mir auf den Tisch stellte und ein "Bitteschön" folgen ließ. Ärger bekam ich dann, als ich zu ihr sagte, dass es sich wohl um ein Missverständniss handele und ich nicht erst eine Probe bräuchte, sondern das sie mir direkt ein richtiges Glas hätte bringen sollen.
Als man sich dann allmählich auf den Rückweg nach Dortmund (nähe Stadion) machte, kam Christian nachts um 3 Uhr noch auf die Idee, uns den gesamten Ruhrpott zeigen zu müssen. Anders ist seine Routenwahl, die völlig konträr zu der Dame aus dem Navi war, nicht zu erklären. Den Tag darauf verbrachte ich dann bei Neuendorfs, wo ich mit viel Gastfreundschaft empfangen wurde. Peter bestand darauf, dass wir etwas essen, das zu seiner Region passt und deshalb gingen wir zum Griechen. Ich aß ein leckeres 212 mit vieeel 23 und es war mir wurscht, was nachher die Leute neben mir im Flieger sagten.
Leider sprang die Stimmung im Hause Neuendorf sehr schnell um (das Ergebnis des Derbys sickerte durch) und es wurde Zeit, das Weite zu suchen.
Eine Frechheit war aber dann meine Behandlung am Düsseldorfer Flughafen, die haben mich strengsten gefilzt! Dachten die, ich wolle Elfenbein schmuggeln?
So ging meine Expedition zu Ende. Ich habe viele nette Menschen kennengelernt und Spaß gehabt.
Nun hat mich die Abenteuerlust gepackt und ich hab schon Pläne fürs nächste Jahr, da geht's dann nach Sachsen.

Rainer Merkel

BERLET Elektrofachmärkte

RACING TOUR 2008

Berlet sucht den schnellsten Fahrer NRW's

Zeig' uns dein Talent in einem professionellen Rennsimulator!

Wer fährt die schnellste Runde?
Besuche eine unserer Filialen und nutze die Chance auf tolle Preise. Michael Schumacher war gestern – wir suchen den neuen Champion.

03.–26.04.08

Termine und weitere Infos unter www.berlet.de

BERLET.de Elektrofachmärkte

Logitech

PLACE2RACE.DE

CineStar Der Filmpalast.

VIRTUAL-RACING e.V.