Ausgabe 90/April

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

GPL-Berichte aus Rouen und Monaco!
rF'79er in Interlagos und Kyalami
LFS Rookie Cup-Rennen aus Sicht eines Admins
Modellbau: Martin Fass über die Kunst der kleinen Teilchen
MultiBC feiert einjähriges Jubiläum - Martin Bals im Interview
und vieles mehr...

April-Ausgabe

Natürlich war das "Aus für den Rückspiegel" nur ein Aprilscherz, obwohl der Grund mit der Verspätung durchaus zutreffen könnte. Hier ist sie aber nun, die neue Ausgabe. Vor allem "Open Wheeler"-Freunde dürften angesichts des umfangreichen Grand Prix Legends-Teils, der Formel-Berichte von den Live For Speed-Rennen von Fern Bay und der Artikel der rF3- und rF'79er-Liga voll auf Ihre Kosten kommen.
Neu in dieser Ausgabe ist die Kolumne von Andreas "Rühli" Rühl, der ab sofort jeden Monat seine Ansichten zu einem Thema zum Besten gibt. Seine "Debüt-Spalte" findet Ihr auf Seite 31.
Den Schlussteil bildet der erste Teil über das interessante Hobby Modellbau. Martin Fass gibt einen Überblick über die verschiedenen Hersteller und deren Qualität und Preise. Martin Bals beantwortet uns zum einjährigen Jubiläum IPTV-Senders "MultiBC" unsere Fragen zum vergangenen Jahr.

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

GGPLC in Monaco, S. 14

Modellbau, S. 56

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Michael Kohlbecker	Martin Fass
Frank Schreiner	Manfred Leitner
Jörg Kunz	Claudio Callipo
Markus Wurm	Stefan Hartmann
Christian Heuer	Jürgen Michel
Georg Heger	Adriano Fugmann
Marvin Aulmann	Roland Hamela
Gil Ritter	Thomas Ettig
Jonas Steffens	Daniel Linge
Conrad Wegener	

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:
Justus Forschbach in Rouen (simscreens.blogspot.com)

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

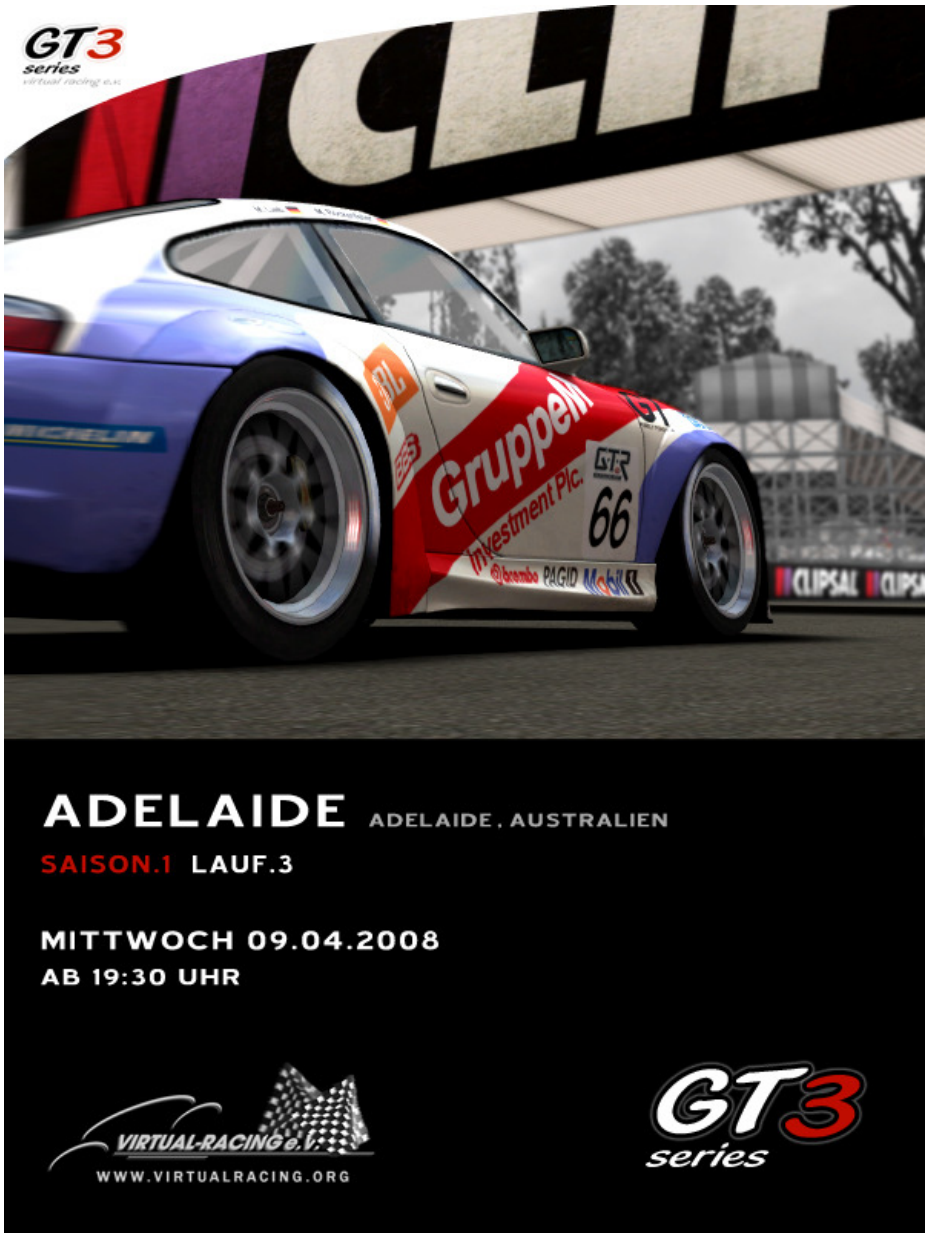
GPL GGPLC Rouen	4
GPL DOM Rouen	9
GPL GPLLP Monaco	11
GPL GGPLC Monaco	14
GPL Fun Cup Monza	18
rFactor rF3 Norisring	21
rFactor rF3 Assen	22
rFactor rF'79 Interlagos	24
rFactor rF'79 Kyalami	26
LFS Rookie Cup Fern Bay Gold	28
LFS Masters Lauf 4 Fern Bay Gold Rev.	30
LFS Masters Lauf 5 Westhill Int'l	32
RaceO7 VRTCC Lauf 4 Pau	35
RaceO7 VRTCC Lauf 5 Brno	38
GTR2 Endurance Series Sebring	41
GTR2 Endurance Series Birmingham	44
GTR2 GT3 Series Laguna Seca	47
GTR2 M3C Kyalami	48
NRO3 ICS Las Vegas	52
NRO3 GNOS Las Vegas	53
NRO3 GNOS Bristol	54

Interviews

M3C Fahrervorstellung Andreas Doppler	50
M3C Fahrervorstellung Robert Graf	51
MultiBC - Martin Bals	58

Background-Storys

Kolumne: Andreas Rühl	31
Hobby: Modellbau	56



GGPLC Lauf 4 in Rouen

BRM dominiert weiter nach belieben!

Der dramatische Kampf um Rang 4 im JFC. Erhart muß sich gegen Fass und Kniest behaupten. Am Ende wird es Fass sein, der sich hinter dem Podium platzieren kann.

Der 4. Lauf der diesjährigen Jubiläumssaison im GGPLC führt das Fahrerfeld nach Rouen les Essarts. Hier sind starke Motoren im Vorteil, da es hier eine der längsten Geraden des GPL-Kalenders gibt. Im Vorfeld dieses Laufes wurde wieder viel getestet, um den optimalen Kompromiss zwischen Beweglichkeit und Topspeed zu finden.

JFC:

Die erste Überraschung gab es keine halbe Stunde vor dem Training. Patrick Marx würde aus nicht verschiebbaren Gründen fehlen, und so eventuell die Führung kampflos verlieren. Allerdings war sein Vorsprung in der Wertung derart komfortabel, dass es ihn nicht allzu stark schmerzen wird. Punkt 8 Uhr Abends begann die Qualifikationsschlacht, zu der 12 Fahrer und 2 Ersatzfahrer angetreten sind. Andreas Wilke sprang für Marx ein, statt Guido Pigorsch fuhr Michael Kohlbecker im Brabham. Für beide galt laut Regelment Trainingsverbot.

Steffen Kriesch und Robert Kniest lieferten sich ein Kopf-an-Kopf-Duell um die Poleposition, das Kniest im Ferrari um lächerliche 7/1000s für sich entschied. Das sind laut Umrechnung keine 20 cm Vorsprung.
Hinter der ersten Reihe stellte sich eine rein österreichische Linie auf. Leitner im Lotus und nur knapp dahinter Fass im Cooper. Sehr stark auch die Vorstellung von Christof Gietzelt, der den zweiten Cooper auf Platz 5 stellte. Erst dahinter die Eagle-Rakete von Erhart und der schnelle Honda von Daniel Stühler. Rookie Bungartz kann mit Rang 8 von sich reden machen, ist er mit seinem Brabham doch um einiges schneller als der Ferrari von Benz und der 2. Eagle von Udo Wagner. Daniel Linge und Dirk Wagner platzieren sich vor den beiden Ersatzfahrern.

Robert Kniest erwischt einen fürchterlichen Start. Er fällt gleich einmal hinter die Top 3-Platzierten zurück und hat noch Glück, nicht noch weiter zurückzufallen. Sein Vorteil ist aber der starke V12 im Heck, der es ihm ermöglicht, den Cooper von Fass auf der langen Geraden zurück zu überholen.
Vorne weg gibt Kriesch den Takt an, der sich gekonnt Leitner vom Hals hält. Der Lotus-Pilot kann zu Beginn sehr gut mit dem schwereren BRM mithalten, muss dann aber doch auch auf die Gesamtwertung denken. Denn wie gesagt, Marx fehlt an diesem Tag.
Fass hat stattdessen seinen Teamkollegen Gietzelt im Genick, der in den ersten Runden an sein Getrieb anklopft. Vorbei kommen ist dagegen aber nicht möglich.
Kaum haben die Pneus Betriebstemperatur erreicht, kann sich Fass von seinem Teammate absetzen und die Jagd auf Kniest aufnehmen. Dieser begeht einige kleine Fehler und kann dadurch zu selten seine Klasse zeigen. Der Cooper bleibt dran.

Von hinten pflügt sich Oberalien Wilke seinen Weg durchs Feld. Für ihn gilt es wichtige Teampunkte zu ergattern. Und das tut er auch. Einen Wagen um den anderen kann er überholen. Wer den satten BRM-Sound von hinten kommen hört, erschaudert vor Respekt. Ohne wirk-

lich seine Reserven auszuschöpfen, ist er relativ schnell auf Platz 3 nach vorne gefahren.
Der härteste Kampf um eine Spitzenplatzierung entbrennt zwischen Kniest, Erhart und Fass. Ein rundenlanges Hetzen und Warten auf einen Fehler des Gegners macht diesen Kampf spannend bis zur letzten Runde. Erhart, bis zu seinem Fehler vor der Spitzkehre auf Rang 4 gelegen, muss sich im Endeffekt sogar noch hinter Gietzelt einreihen. Schade für den Routinier, der immer öfter aufzeigen kann.
Kniest kann zwar immer wieder auf den Cooper von Fass aufschließen, zur finalen Attacke reicht es dann im Finish nicht mehr. Platz 4 für den Österreicher ist mehr als erfreulich, nachdem er im LP so viele Probleme hatte.

Steffen Kriesch gewinnt mit knapp 14 Sekunden Vorsprung auf Leitner, der wiederum 3 Sekunden Distanz auf Wilke behalten kann. Nur Rang 5 für den Ferrari Mann Kniest. Enttäuschend war das Abschneiden der Honda-Piloten. Beide werden zwar noch gewertet, sind aber bei Schwenken der Zielflagge nicht mehr im Rennen. Christof Gietzelt kommt auf Rang 6 ins Ziel. Kohlbecker ist hinter Gietzelt und Erhart auf Platz 8. Alex Bungartz kämpft bis zur letzten Runde mit seinem Brabham, was ihm schlussendlich einen guten 9. Platz bringt.

Ergebnis JFC:

1	Steffen Kriesch	BRM	18 Runden
2	Manfred Leitner	LOT	+13,956s
3	Andreas Wilke	BRM	+17,179s
4	Martin Fass	COO	+31,405s
5	Robert Kniest	FER	+32,364s
6	Christof Gietzelt	COO	+48,310s
7	Michael Erhart	EAG	+1m00,030s
8	M. Kohlbecker	BRA	+1m00,963s
9	Alex Bungartz	BRA	+1m23,225s
10	Udo Wagner	EAG	+2 Runden
11	Dirk Wagner	HON	+2 Runden
12	Daniel Stühler	HON	+4 Runden
13	Wolfgang Benz	FER	+6 Runden
14	Daniel Linge	LOT	DNF

Schnellste Runde:

Andreas Wilke	BRM	1m56,559s

Stand JFC:

1	Patrick Marx	BRM	105 P.
2	Manfred Leitner	LOT	105 --
3	Martin Fass	COO	102 --
4	Robert Kniest	FER	91 --
5	Steffen Kriesch	BRM	72 --
6	Michael Erhart	EAG	67 --
7	Wolfgang Benz	FER	48 --
8	Dirk Wagner	HON	44 --
9	Udo Wagner	EAG	42 --
10	Daniel Linge	LOT	42 --

Die Bremszone nach der Waldgeraden bietet im JRC die beste Chance zum Überholen.

In der Tabelle schieben sich Marx, Leitner und Fass bin auf 3 Punkte zusammen. Der "Fangio"-Cup wird also doch noch einmal spannend.

JRC:

Veni, Vedi Vici - nur so kann man das Auftreten von Andreas Wilke im JRC beschreiben. Auch diesmal siegte der BRM-Fahrer beim GP von Frankreich.

Im Qualifying sicherte sich Michael Schade im Eagle mit einer 1m55.256s überlegen die Poleposition. Auf Platz zwei und drei folgten Wilke und Kohlbecker. BRM-Pilot Marco Saupe Konnte weder das Qualifying fahren noch das Rennen bestreiten. Aus unerfindlichen Gründen Sprang sein BRM einfach nicht an. Trotz unermüdlicher Suche nach dem Fehler und den verzweifelten Versuchen den BRM wieder ans Laufen zu bekommen, man versuchte als letzten Akt der Verzweiflung sogar die russische Methode, das hemmungslose Einschlagen auf den BRM mit einen schweren Schraubenschlüssel, gab der Wagen kein Lebenszeichen mehr von sich.

Das Fahrerfeld kommt gut vom Start weg. Schade, im Qualifying noch überragend, bremst in der zweiten Kurve zu spät und fährt auf die Wiese. Er kann sich aber wieder im hinteren Drittel des Feldes einreihen. Davon profitieren Wilke und Kohlbecker, die die Führung übernehmen, gefolgt von Gawol und Callipo. Kohlbecker nimmt sofort die Verfolgung von Wilke auf, kann aber dessen Tempo nur bis zur Hälfte des Rennens mitgehen. Wilke baute seinen Vorsprung nun kontinuierlich aus und gewinnt das Rennen überlegen mit über acht Sekunden Vorsprung vor Kohlbecker. Schade startete eine rasante Aufholjagd, kämpfte sich Position für Position nach

Kurz bevor der Führende Reinhold von Rauch in die Büsche geschickt wird.

vorne und beendete das Rennen als Dritter und belegt somit zumindest noch einen Podiumplatz. Dennoch war Schade nach dem Rennen äußerst frustriert, dass ihm dieser Fehler in der zweiten Kurve gleich nach dem Start, wie schon zuvor im LP, wieder passierte.
Gawol, lange Zeit auf Platz drei liegend, wehrte sich tapfer dagegen von Schade überholt zu werden. In Runde 13 hatte er aber der geballten Kraft des Eagles und der Entschlossenheit von Schade nichts mehr entgegen zu setzen und musste sich diesem geschlagen geben. Dennoch ist der vierte Platz ein großartiger Erfolg für Gawol und Honda, bedenkt man wie schwierig der Honda zu fahren ist und der Wagen doch recht häufig zu Motorexplosionen neigt. Forschbach, als Ersatzfahrer für Saupe angetreten, fährt vom letzten Startplatz bis auf Platz fünf vor und beweist damit wieder einmal, dass er ein Ausnahmefahrer ist.

Ergebnis JRC:

1	Andreas Wilke	BRM	18 Runden
2	M. Kohlbecker	BRA	+8,665s
3	Michael Schade	EAG	+15,646s
4	Stefan Gawol	HON	+21,490s
5	J. Forschbach	BRM	+23,270s
6	Claudio Callipo	COO	+27,412s
7	Roland Wagner	BRA	+53,715s
8	Mike Schneider	FER	+59,072s
9	Steffen Menz	HON	+1m07,546s
10	O.-M. Lampert	LOT	+1m36,896s
11	Axel Dorner	EAG	+1m36,205s
12	Wolfgang Benz	FER	+1 Runde
13	D. Bonaventura	COO	+1 Runde
14	Robert Kniest	FER	+2 Runden
15	Robert Graf	EAG	DNF
16	Yves Lederle	LOT	DNF

Schnellste Runde:

J. Forschbach BRM 1m55,964s

Stand JRC:

1	Andreas Wilke	BRM	131 P.
2	Michael Schade	EAG	108 --
3	Roland Wagner	BRA	77 --
4	M. Kohlbecker	BRA	75 --
5	Mike Schneider	FER	69 --
6	Claudio Callipo	COO	66 --
7	O.-M. Lampert	LOT	60 --
8	Stefan Gawol	HON	57 --
9	Sietmar Scholz	FER	55 --
10	D. Bonaventura	COO	47 --

JCC:

Das Sturmtief "Emma" konnte den Start zum JCC in Rouen nicht verhindern. Ebenfalls gab es einige Schaulustige, die sich dieses Rennen Sonntag Mittag nicht entgehen lassen wollten.
Zu allererst sei erwähnt, dass BRM wieder haushoch überlegen war. Allerdings kam es bei Rennende zu einem unerwarteten Rennausgang.
Das Training wurde von den Ausnahmekönnern Forschbach und Reinhold dominiert. Alexander Marx (Brabham) und Sören Scharf in seinem Cooper waren fast 2 Sekunden hinter dem BRM-Duo auf Platz 3 und 4. Das sagt einiges über die Kräfteverteilung an diesem Tag aus. Die Honda-Fahrer Plonus und Wöhlk stellten sich vor den Rauch-Brüdern in die 3. Reihe der Startaufstellung.

IM JSC versucht es Jonke innen gegen Hanraths. Die Situation endet nach leichter Berührung in einem Dreher von Hanraths.

Ein unauffälliger Start brachte keine nennenswerten Positionsänderungen. Einzig Ralf Ebert auf Honda muss wegen technischem Defekt aufgeben. Reinhold gelingt es seinen Teamkollegen am Ende der langen Waldgeraden auszubremsen. Damit beginnt eine lange Phase der Positionsabsicherung.
Alexander Marx fällt in Runde 4 einem Motorschaden zum Opfer. Für Brabham ein herber Rückschlag.

Das Rennen war durch Taktik-geplenkel geprägt. Niemand wollte seine gute Position gefährden, indem er versucht über sein Limit zu fahren. Ein Doppelsieg für das Team von BRM schien sowieso schon unter Dach und Fach zu sein. Wäre da nicht Manuel Rauch gewesen.
Oliver Reinhold konnte sein Tempo so forcieren, das Forschbach keinerlei Anstalten machte, um den Sieg kämpfen zu wollen. Platz 1 und 2 hätte beiden geholfen. 2 Runden vor dem Ende liefen sie auf den langsamen Ferrari von Manuel Rauch auf. Genau vor der Vollgas Rechts, die beinahe problemlos zu fahren ist.

Oliver Reinhold beschreibt es so: *"., dann sah ich Manuels Ferrari den Berg hinauf zur Vollgasrechts recht langsam fahren. Er blieb auch links, so dass ich rechts einbiegen konnte. In dem Moment kommt er voll in mich reingezogen und reißt mir ein Rad weg. Das ganze 2,5 Runden vor Schluss. Ich kanns immer noch nicht fassen."*
Ein sicherer Sieg war somit ganz schnell weggeschmissen. Man kann gespannt sein, wie die Rennkommission über den Unfall entscheidet.

Forschabch kommt dadurch zur Ehre, den Lorbeerkranz überstreifen zu dürfen. Platz 2 erbt Scharf, der Plonus kontrolliert hinter sich herzieht. Rang 4 geht an den 2. Cooper von Roland Rauch, der ebenfalls einen Honda im Genick sitzen hat - den von Chris Wöhlk. Der aktuelle LP-Gewinner kann mit seiner Leistung mehr als zufrieden sein, hat er doch den Eagle von Stiepel und den Ferrari von Schulz hinter sich halten können. Der Lotus von Schmitz beendet als 8. das Rennen und bleibt damit in der selben Runde wie das Podium. Platz 9 holt sich Kaul vor Wolfgang Fildan auf Brabham.

JSC:

Das JSC-Rennen in Rouen war ein durchaus abwechslungsreiches, ja fast schon spektakuläres Rennen - jedenfalls für JSC-Verhältnisse.
Klar, dass auch hier die üblichen Verdächtigen auf den vorderen Rängen nach dem Training standen:

Ergebnis JCC:

1	J. Forschbach	BRM	18 Runden
2	Sören Scharf	COO	+17,115s
3	Nils Plonus	HON	+30,888s
4	Roland Rauch	COO	+43,172s
5	Chris Wöhlk	HON	+51,064s
6	Maaki Stiepel	EAG	1m37,537s
7	Oliver Schulz	FER	+1m40,685s
8	H..-J. Schmitz	LOT	+1m42,386s
9	Thorsten Kaul	EAG	+1 Runde
10	Wolfgang Fildan	BRA	+1 Runde
11	Oliver Reinhold	BRM	+4 Runden
12	Manuel Rauch	FER	+5 Runden
13	Carsten Maluche	LOT	+6 Runden
14	Alexander Marx	BRA	DNF
15	Ralf Ebert	HON	DNF

Schnellste Runde:

Oliver Reinhold BRM 1m55,961s

Stand JCC:

1	J. Forschbach	BRM	108 P.
2	Sören Scharf	COO	93 --
3	Nils Plonus	HON	87 --
4	Manuel Rauch	FER	85 --
5	Oliver Schulz	FER	77 --
6	Roland Rauch	COO	73 --
7	H.-J. Schmitz	LOT	67 --
8	Alexander Marx	BRA	66 --
9	Oliver Reinhold	BRM	55 --
10	Thorsten Kaul	EAG	53 --

Ganz vorne erwartungsgemäß Borbely auf BRM mit einer 1m55,900s. Knapp dahinter Moldenhauer (Brabham; 1m56,132s) und als dritter dessen Teamkollege Wurm mit einer 1m56,311s. Als vierter startete Neuendorf (Lotus; 1m56,421s). Zwischen ihm und dem 5. Krohn (Eagle) tat sich dann eine größere Lücke auf. Die weiteren Starter in Reihenfolge: Schatzer (Cooper), Jonke (Eagle), Föller (Honda), Kroeger (Lotus) und Lagler (Eagle) auf Platz 10. Eng war es zwischen Platz 11 (Schmidt auf Cooper), dem 12. Manzella (Lotus) und Hanraths auf Ferrari.
Zwischen ihnen lagen nur ca. 4/10. Als 13. im Feld startete dann der zweite Ferrari mit Kunz. Als Ersatzfahrer trat Gietzelt auf Cooper an.

Das Rennen war geprägt von Schubsereien, als ob Saupe in diesem Grid dabei wäre. Unglücklich endete es für Manzella schon beim Start, als die Lotus-Maschine mit einem spektakulären Feuerball das Zeitliche segnete. Kunz konnte gerade noch ausweichen und Gietzelt schubste dann den liegengebliebenen Lotus etwas an. Zudem blieben mit Neuendorf und Wurm zwei Podiumsverdächtige schon kurz nach der Green Flag auf der "Strecke". Neuendorf hatte den besseren Start und im Positionskampf konnte er sich an Wurm schon nach wenigen Metern vorbei schieben. Wurm

Engel wehrt sich mit Händen und Füßen gegen den drängenden Mühle. Der Cooper Pilot endet an einem Baum. Mühle beendet sein Rennen auf Rang 2.

schubste Neuendorf leicht und beide mussten das Rennen aufgeben.

In Runde 2 schubste dann Gietzelt (er hatte Kunz derweil überholen können) vor Scierie Hanraths an. Beide konnten weiterfahren. Schatzer drehte sich in Runde zwei ohne Fremdverschulden nach Nouveau Monde und verlore einige Plätze. In Runde 3 schließlich konnte er Kunz überholen. Vor Scierie dann das gleiche Spiel wie vorher schon: Kunz unterschätzte den Windschatten hinter Schatzer und rauschte ihm ins Heck. Schatzer konnte weiterfahren, Kunz schied selbstverschuldet aus.

Dann in Runde 5 konnte man einem seltenen Ereignis beiwohnen: Borbely drehte sich vor, na wie kann es anders sein, Scierie raus ins Grüne (allerdings ohne Schubser) und Moldenhauer konnte die Führung übernehmen. Nicht mal unverdient, denn er ließ sich von Borbely nicht abschütteln und konnte im Gegenteil Druck ausüben. Vielleicht war der Dreher ein Ergebnis desselben?
Von da ab war der Weg frei und Moldenhauer konnte stetig den Abstand ausbauen, bis zum Schluss.
Runde 7 kam und Föller ging. Er hatte wohl dem Honda bei seiner Aufholjagd zuviel zugemutet, was dessen Triebwerk mit einer schwarzen Rauchfahne dankte. Soviel zur Haltbarkeit der Flitzer aus Fernost. Und kurz nach dessen Havarie kam dann die unsägliche Scierie. Es wurde mal wieder geschubst. Zum 5. Mal! Diesmal war Jonke der Ausführende und Hanraths zum wiederholten Male der Betroffene. Beide konnten aber weiterfahren. Lagler wiederum hatte sich unaufällig durchs Feld gekämpft und konnte am Ende der Runde 8 den dritten Platz im Feld erobern, den er auch danach bis ins Ziel verteidigte.

Die weiteren Runden waren eher ruhig. Erst 2 Runden vor Ende musste Hanraths seinen wohl etwas in Mitleidenschaft gezogenen Ferrari nach einem Ausrutscher vor, *tataaaaa*, Scierie neben der Strecke abstellen. Sein erster Kommentar dazu: *"...was manche da gestern abgeliefert haben, nicht nur auf mich bezogen, war nicht ggplc-würdig."*
Hanraths wurde letztlich als 10. gewertet. Das Rennen endete mit einem deutlichen Vorsprung von Moldenhauer vor Borbely, der in der Gesamtwertung natürlich deutlich in Führung blieb. Dritter wurde Lagler auf Eagle. Ein weiterer Eagle mit Krohn dahinter vor Kroeger auf 5. Knapp dahinter der dritte Eagle mit Jonke. Dann ein Dreifach-Paket-Cooper mit Schatzer, Schmidt und Gietzelt. Das waren dann auch alle, die das Ziel erreichten. Eine saubere Teamleistung von Eagle und Cooper, die damit 2/3 des Feldes bildeten.

JBC:

Die erste Bestzeit legte Jung im Ferrari vor, der sich dann eigentlich schon gemütlich zurücklehnen wollte. Mühles BRM verdarb ihm die Gemütlichkeit, indem er sich mit 1m56.25s auf die Pole schob. Jung gelang es im nächsten Anlauf den Ferrari noch auf eine 1m55.82s zu

Ergebnis JSC:

1	L. Moldenhauer	BRA	18 Runden
2	Gregor Borbely	BRM	+21,265s
3	Sascha Lagler	EAG	+27,327s
4	Felix Krohn	EAG	+32,512s
5	Andreas Kröger	LOT	+43,298s
6	Klaus Jonke	EAG	+44,916s
7	Oliver Schatzer	COO	+1m21,964s
8	Stefan Schmidt	COO	+1m29,259s
9	Christof Gietzelt	COO	+1m30,376s
10	Hans Hanraths	FER	+3 Runden
11	Timo Föller	HON	DNF
12	Jörg Kunz	FER	DNF
13	Markus Wurm	BRA	DNF
14	P. Neuendorf	LOT	DNF
15	Alfred Manzella	LOT	DNF

Schnellste Runde:

L. Moldenauer BRA 1m57,276s

Stand JSC:

1	Gregor Borbely	BRM	130 P.
2	P. Neuendorf	LOT	101 --
3	L. Moldenhauer	BRA	94 --
4	Felix Krohn	EAG	78 --
5	Oliver Schatzer	COO	71 --
6	Sascha Lagler	EAG	65 --
7	Uli Landgraf	HON	62 --
8	Stefan Schmidt	COO	59 --
9	Klaus Jonke	EAG	59 --
10	Markus Wurm	BRA	57 --

treiben und sich die Pole zurückzuholen. Mühle schaffte trotz aller Bemühungen keine Verbesserung mehr und geht von Platz 2 in das Rennen. Dahinter qualifizieren sich die Cooperboys Beitz und Engel auf den Plätzen 3 und 4. Dann folgen der Eagle von Fingerhut auf 5 und der Lotus von Tschepe auf Platz 6.
Schreiner stellt den einzigen Honda im Grid auf Platz 7, dahinter folgen der zweite Lotus mit Stikkelbroek und der zweite Eagle mit Bonkowski am Steuer.

Der Start und die ersten Kurven verlaufen äußerst gesittet. Jung startet wie bisher immer gut und bleibt vor dem BRM von Mühle. Dahinter reihen sich die folgenden Fahrer in der nahezu gleichen Reihenfolge wie im Qualifying ein. Lediglich der Honda kann vom schwach startenden Lotus von Tschepe profitieren und sich auf den 6. Platz setzen. Auch Stikkelbroeck geht an dem langsameren Teamkollegen vorbei.
Zur allgemeinen Verwunderung steht Mühle bereits in Runde 1 in der Hairpin an den Reifen, ein früher Fehler von einem erfahrenen Mann. Wie sich später herausstellte, hatte er kurzfristige Netzprobleme, die glücklicherweise später nicht mehr auftraten.
Ebenfalls in der ersten Runde versucht Tschepe seinen schwachen Start durch eine spektakuläre Gerade vergessen zu lassen. Leider verpasst er dabei den Bremspunkt und dreht sich schwungvoll nach links außen von der Strecke. Er hat Glück, dass er anschließend weiterfahren kann. In der zweiten Runde startet der nächste Lotus auf der Geraden einen Angriff. Stikkelbroeck versucht am Honda vorbeizugehen. Er zieht auf der Geraden davon, verschätzt sich allerdings wie schon sein Teamkollege an deren Ende im Bremspunkt, gerät außen auf die Wiese und in einen Dreher, was ihm letztendlich die Möglichkeit bietet, sowohl den Honda als auch den Cooper von Fass aus nächster Nähe vorbeifahren zu sehen.

An der Spitze genießt Jung derweil das gute Gefühl, ohne einen BRM im Getriebe unterwegs zu sein. Mühle wühlt sich derweil durch das Feld.
In der 7. Runde überholt Mühle auf der Geraden den an Position 4 fahrenden Cooper von Engel, der anschließend ohne Fremdeinwirkung seinen Cooper in die Bäume steuert. Er selbst bezeichnet seinen Ausfall später als „Anfängerfehler".
Die Hoffnung von Beitz, Mühle nicht so schnell wieder hinter sich zu haben, erfüllt sich nicht. Bereits in Runde 9 muss er den BRM ziehen lassen.
Dahinter hat sich Fingerhut nach dem Ausfall von Engel auf dem 4. Platz etabliert und hat sowohl zum dritten als auch zum fünftplatzierten Honda von Schreiner genügend Zeitpolster, um relativ locker nach Hause zu fahren.

Schreiner fährt mehrmals leicht über dem Limit und muss letztendlich nach dem dritten Ausrutscher in die Wiese den Cooper von Fass passieren lassen. Nur drei Runden später sieht der erstaunte Hondafahrer den Cooper am Ende der Geraden in den Fangzäunen umherfahren.
Ab diesem Zeitpunkt ist für Schreiner das Rennen eine ähnlich angenehme Sache wie für den vor ihm fahrenden Fingerhut. Zuviel Platz nach vorne und genügend Platz nach hinten zum Lotus von Stikkelbroeck.

Dann folgen der Lotus von Schmitz und der aus dem Zaun befreite Cooper von Fass. Dahinter wird das Fahrerfeld durch den dritten von Tschepe gesteuerten Lotus abgeschlossen. Neben dem Cooper von Engel ist zur Hälfte des Rennens leider auch bereits der Eagle von Bonkowski ausgeschieden. Nach einer desolaten 8. Runde gerät der Eagle in der 9. Runde in der Hairpin an die Reifen und kann nicht mehr weiter.
An der Spitze spielen auch dem Führenden Jung die Nerven ab und an einen Streich, da er mehr an den ihm folgenden Mühle als an die restliche Strecke denkt. Trotzdem gelingt es ihm so gute Rundenzeiten zu fahren, dass sich Mühle sich zu sehr unter Druck setzt und in der vorletzten Runde einen strammen Verbremser am Ende der Geraden hinlegt.

So kann Jung einen gelungenen Start-Ziel-Sieg erringen. Ihm folgen der BRM von Mühle und der Cooper von Beitz. Die weiteren Plätze belegen der Eagle von Fingerhut, der Cooper von Fass und die beiden Lotus von Tschepe und Schmitz. Tschepe erobert kampflos den 6. Platz, da dem Pechvogel Schmitz eingangs der letzten Runde der Fordmotor um die Ohren fliegt.
Die beste Rennrunde fuhr Mühle mit 1m56.33s.

Ergebnis JBC:

1	Jens jung	FER	18 Runden
2	Kay Mühle	BRM	+4,423s
3	René Beitz	COO	+9,051s
4	D. Fingerhut	EAG	+39,358s
5	Martin Fass	COO	+59,680s
6	Stefan Tschepe	LOT	+1m25,414s
7	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
8	Frank Schreiner	HON	+5 Runden
9	K. Stikkelbroeck	LOT	+7 Runden
10	T. Bonkowski	EAG	DNF
11	Martin Engel	COO	DNF

Schnellste Runde:

Kay Mühle BRM 1m56,333s

Stand JBC:

1	Kay Mühle	BRM	130 P.
2	Jens Jung	FER	108 --
3	D. Fingerhut	EAG	95 --
4	René Beitz	COO	70 --
5	Martin Engel	COO	67 --
6	Stefan Tschepe	LOT	66 --
7	Frank Schreiner	HON	60 --
8	K. Stikkelbroeck	LOT	48 --
9	T. Bonkowski	EAG	45 --
10	R. Hernandez	BRA	42 --

Michael Kohlbecker, Frank Schreiner, Jörg Kunz, Martin Fass

Die DOM 2008 Story

GP von Frankreich - Rouen

Das wars dann für Forschbach - nach sicherer Führung zwei Runden vor dem Ziel ohne Sprit ausgerollt.

Am 9. März 2008 startete die GPL-DOM in ihre insgesamt fünfte Saison. Andreas Wilke ist angetreten um sich endlich den ersehnten Titel des Deutschen Online Meisters zu erkämpfen. Oliver Reinhold, um seinen Titel zu verteidigen und ein starkes Fahrerfeld rund um Marco Saupe um den beiden die Suppe zu versalzen.

Insgesamt hatten 23 Fahrer für den ersten Lauf der neuen Saison ihre Nennung abgegeben, was zwei Qualivorläufe notwendig machte. Die Besetzung der Grids wurde gelost. Die schnellsten Leute aus beiden Grids würden sich qualifizieren und die Reihenfolge aus den Vorläufen ergab auch gleich die Startaufstellung für den Großen Preis.
Während in Grid B alles einigermaßen rund lief und das Ergebnis auch in etwa der Papierform der angetretenen Fahrer entsprach, brachte der Vorlauf in Grid A schon die Sensation des Wochenendes. Titelverteidger und regierender Onlinemeister, Oliver Reinhold schied bereits in Runde zwei durch einen selbstverschuldeten Unfall aus und verpasste somit den Einzug in den Hauptlauf.
Neben Oliver Reinhold schaffte auch Oliver Schulz den Einzug ins Finale nicht. Sein Weslake Triebwerk war schon am Start spektakulär explodiert.
Weil zwei Fahrer erst gar nicht angetreten waren, waren nach diesen beiden Ausfällen die Plätze für den Hauptlauf vergeben.
Alle anderen neunzehn Fahrer konnten in ihrem Vorlauf über die volle Distanz gehen.
Eindeutiger Sieger der Qualiläufe wurde der schnellste Mann des Tages, Justus Forschbach auf Ferrari. Ihm folgten die beiden favorisierten Brabham Fahrer Marco Saupe und Andreas Wilke. Claudio Callipo auf Lotus, Nartin Engel auf Ferrari, Rene Beitz auf Honda, Manfred Leitner auf Ferrari, Michael Schade auf Honda, Stefan Gawol auf Brabham und Alex Marx auf Cooper vervollständigten die besten Zehn.

Der Grand Prix - sechzig anspruchsvolle, ziemlich genau zwei Minuten lange Runden in Rouen. Das ergibt in Summe zwei Stunden volle Konzentration. Zwei Stunden Kampf gegen die Tücken der Strecke, wovon es in Rouen einige gibt, zwei Stunden Kampf gegen seine unmittelbaren Gegner, wo auch immer im Feld man sich befindet und zwei Stunden Kampf gegen sich selbst. Jeder Ankommer ein Sieger, ein kleiner Meister an Selbstdisziplin.
Für die Grand Prix Distanz braucht man nicht nur Herz und Liebe zum Sim fahren. Nein, das verlangt nach viel Gefühl für sich selbst, den Gegner und vor allem das Auto. Den Grand Prix gewinnt man nicht in den ersten beiden Runden und schon gar nicht in den ersten beiden Kurven. Den Grand Prix muss man sich einteilen, da muss man auch taktisch herangehen, da ist auch Ausdauer gefragt, für Mensch und Maschine.
Das schöne am Grand Prix ist der Pro Modus, die Endgültigkeit eines Unfalles oder Defekts. Und so gilt es auch mit der notwendigen Vorsicht an das Rennen heranzugehen, aber ohne das Rennen letztendlich zu verbummeln. Wer dieses Mittelmaß kennt, den notwendigen Speed und vor allem die notwendige Konstanz mitbringt, sein Material mit viel Gefühl im Grenzbereich aussreizt, den Gasfuß immer noch so kontrolliert einsetzt, dass auch sein treibstoff für die volle Distanz ausreicht, der hat die besten Chancen einen Grand Prix zu gewinnen.
Eine Startkarambolage und zusätzliche Ausfälle in Runde eins machten einen Neustart im Hauptlauf nötig. Mehr als ein Drittel der Fahrer hatte die erste Runde nicht überlebt.
Abbruch und Neustart verzögerten den endgültigen Start immens und die Nervosität vor dem ersten "Großen Preis" seit über einem Jahr wurde dadurch auch nicht eben ver-

ringert.
Aber dann, im zweiten Versuch klappte es doch noch. Sämtliche Fahrer kamen, angeführt von Forschbach unbeschadet aus der ersten Runde zurück. Ihm dicht auf den Fersen folgten die grün-goldenen Brabham von Wilke und Saupe. An dieser Reihenfolge sollte sich bis knapp vor Schluss des Rennens auch nichts mehr ändern. Forschbach drehte mächtig auf und baute unaufhörlich und konstant Runde für Runde ein wenig seinen Vorsprung aus. Ein sicherer Sieg schien nur einmal für einen kurzen Moment in Gefahr, als der zur Überrundung anstehende Manfred Leitner, ebenfalls im Ferrari, kurz vor dem heranstürmenden Forschbach von der Strecke abkam und sich unmittelbar vor dem Auto seines führenden Markenkollegen wieder auf die Strecke drehte. Aber Forschbach schien an diesem Tag unschlagbar. Er meisterte auch diese gefährliche Situation unbeschadet und konnte sein Rennen, abgesehen von einem kleinen Zeitverlust, ohne weiteren Nachteil wieder fortsetzen.

Die Geplänkel und auch zum Teil harten Zweikämpfe gab es naturgemäß im Mittelfeld. Dort, wo der Platz enger wird, aber auch die Fahrer nicht diese hundertprozentige Sicherheit und Konstanz wie die Spitzenfahrer vorweisen können. Sie sind allesamt gut, fair und auch relativ schnell unterwegs. Aber das alleine macht noch nicht den Spitzenfahrer aus, der für sechzig Runden ohne erkennbare Fehler wie ein Uhrwerk seine Runden dreht. Da schleichen sich kleinste und kleine Fehler ein, je Runde zwei bis drei. Fehler, die manchmal ein zwei Zehntel Sekunden kosten können, mitunter aber auch einen Dreher oder Schlimmeres hervorrufen. Hier also, bei den Fahrern, denen nicht diese fast überirdischen Fähigkeiten eines Reinholds, Wilkes, Saupes oder eben auch Forschbachs gegeben sind, hier fand der Kampf um jeden Zentimeter statt, der Kampf um jedes Pünktchen für die Meisterschaftstabelle. Oft auch nur der Kampf ums nackte Überleben. Um einen möglichst herzeigbaren Platz unter den Ankommern.
Am härtesten umkämpft waren die Plätze sieben bis zehn zwischen Manfred Leitner im Ferrari, Rene Beitz im schweren Honda, Michael Schade, der sich ebenfalls für sein erstes Antreten gleich mal für den am schwierigsten zu fahrenden

Wilke - erster Schritt in Richtung Titel 2008? Sieg im ersten Lauf in Rouen

Boliden im Feld entschieden hatte. Für den weißen Wal aus dem Land der aufgehenden Sonne.
Claudio Callipo , der von Startplatz vier nicht richtig in die Gänge kam und nach einem kleinen Zwischenfall bis auf Platz zehn zurückgefallen war kämpfte sich beherzt wieder nach vorne. Am Ende reichte es noch für Gesamtplatz drei. Vielleicht nicht ganz das, was sich der ehrgeizige Claudio erhofft hatte, hatte er doch gleich für sein erstes Rennen die schärfste Waffe, den schnellen Lotus gewählt.
Rene Beitz kämpfte ebenfalls tapfer mit dem unterlegenen Honda, steckte einige Rückschläge auf Grund von kleinen Zwischenfällen auf der Strecke weg und kämpfte sich immer wieder auf die vorderen Plätze zurück, bis ihn in Runde neunundzwanzig ein kapitaler Motorschaden aus dem Rennen warf. In der Gesamtwertung reichte es nur noch für Platz siebzehn.
Neun Runden davor hatte schon das selbe Schicksal Hondafahrer und GPL Wiedereinsteiger Thorsten Kaul ereilt. Auch er konnte den Hondamotor nicht über die Distanz bringen.
Ebenfalls Probleme mit der Haltbarkeit ihres Motors bekamen Andreas Kroeger und Alexander Marx. Ihre Rennen endeten auch vorzeitig in der einunddreißigsten, bezeihungsweise in der neununddreißigsten von sechzig Runden.

Aber das eigentliche Drama dieses Rennabends spielte sich ganz an der Spitze des Feldes ab. Justus Forschbach, überlegener Mann im Ferrari, hatte sich bereits bis Ende des Rennens sicher abgesetzt. Sein Vorsprung schien uneinholbar. Und er machte immer noch Druck. Es schien als ob er an diesem Tag unschlagbar sei. Auch die schnellste Runde des Rennens hatte der Ferrarifahrer schon auf sein Konto buchen dürfen. Es schien sein Tag zu sein.
Doch zwei Runden vor Schluss rollte der Ferrari ganz plötzlich und unerwartet aus. Alles hatte gepasst an diesem Abend - nur der Tank der roten Diva war ein wenig zu klein und der Weg für Andreas Wilke zum ersten Sieg in der DOM 2008 war unerwartet ganz plötzlich wieder frei.

Am 6. April findet die DOM ihre Fortsetzung auf dem Hochgeschwindigkeitskurs von Monza. Man darf auf Oliver Reinholds Antwort auf Wilkes Sieg gespannt sein.

GRAND PRIX LEGENDS - DOM 2008
Ergebnis Lauf 1 - Großer Preis von Frankreich

POS	FAHRER	CHASSIS
1	Andreas Wilke	Brabham
2	Marco Saupe	Brabham
3	Claudio Callipo	Lotus
4	Stefan Gawol	Brabham
5	Martin Engel	Ferrari
6	Christof Gietzelt	Cooper
7	Justus Forschbach	Ferrari
8	Manfred Leitner	Ferrari
9	Peter Neuendorf	Brabham
10	Martin Fass	Honda
11	Michael Erhart	Brabham
12	Michael Schade	Honda
13	Wolfgang Benz	Ferrari
14	Andreas Hesmer	Lotus
15	Alexander Marx	Cooper
16	Andreas Kroeger	Lotus
17	Rene Beitz	Honda
18	Thorsten Kaul	Honda
19	Eli Linge	Brabham

Manfred Leitner

GPLLP im Fürstentum!

Die Könige von Monaco: Hill, Senna, Reinhold

Es lebe der König. Oliver Reinhold und sein BRM vor dem Hotel Mirabeau.

Das Fürstentum Monaco lädt zum ersten Höhepunkt des Jahres: Zum Langstreckenpokal über 42 Runden. Die Favoriten um den Sieg im A-Lauf standen schon fest. Denn wer könnte Oli Reinhold in Monaco schlagen? Im B-Lauf war die Sache nicht so klar. Müller, Kniest, Schulz, oder doch ein Außenseiter?

Ein Höhepunkt einer jeden GPL-Saison ist neben dem Nürburgring der Kurs von Monaco und nur die Besten werden sicher durch das Kurvengeschlängel ins Ziel finden.
Obwohl der Kurs relativ kurz ist, sind die Zeitdifferenzen zu den Rookies sehr hoch. Hier die richtige Linie zu finden, bedarf es eines langen Lernprozesses, der oft durch demotivierende Trainigssessions keine Verbesserung findet. Den richtigen Rhythmus zu finden, ist in Monaco das oberste Ziel, nur so gelingen schnelle Rundenzeiten.

Grid A:

Oliver Reinhold zeigt es am besten vor: Ruhige Lenkbewegungen zeichnen geradezu die Idellinie in den Asphalt. Kein unnötiger Gasstoß lässt den Wagen aus der Balance kommen. Keine Bremsbewegung, die nicht perfekt abgestimmt ist. Viele werden noch Jahrzehnte benötigen, um so fahren zu können. Einige wenige vielleicht nur 5 Jahre. Aber was Oliver Reinhold an diesem Dienstag, den 12. März, in den Straßen des Fürstentums gezeigt hat, grenzt an Perfektion.

Im Training schon allen anderen überlegen, war es nur der Abstand, mit dem er dieses Rennen gewinnen würde.
Wo war der aktuelle GPLLP-Trophy-Champion abgeblieben? Chris Wöhlk versuchte alles um seinen Honda weiter vorne in die Startaufstellung zu pflanzen. Was dabei heraus kam, war geradezu ernüchternd. Satte 2,7 Sekunden Rückstand zeigte ihm die Stopuhr an - eine Ewigkeit. Nur Claudio Callipo verdiente sich den Titel als Herrausforderer - nur 1,2 Sekunden Rückstand nach der 30-minütigen Trainingseinheit.

Keine Überraschungen am Start. Reinhold machte das Tempo und schon zu Beginn war dieses hoch. So hoch, dass ihm niemand folgen konnte. In der Casino-Links strandete Michael Kohlbecker, als er von einem starken Schlenker von Callipo irritiert wurde. Kein guter Start ins Rennen für den Brabham-Piloten.

Ein Fahrer mit Ambitionen dieses Feld aufmischen zu wollen, fehlte aber. Daniel Stühler, der Samurai der GPL-Szene, fehlte auf Grund eines technischen Gebrechens seiner Internetleitung. Im Vorfeld des LP-Laufes war bei ihm die Rede mittlere 1m26. Zeiten abrufen zu können. Und das im Honda! Man kann auf seinen Einsatz im JFC am Freitag gespannt sein, wo er beweisen kann, dass der Honda doch keine Eintagsfliege ist.

Der BRM von Reinhold dreht eindrucksvoll eine schnellste Runde nach der anderen. Wie sich später herausstellt, hatte Reinhold erst durch ein schlechtes TV-Programm bemerkt, das an jenem Abend ein LP-Rennen stattfindet und er für dieses absolut nichts trainiert hatte! Dann kann die Szene ja noch froh sein, dass er an diesem Tag "so schlecht" unterwegs war.
Martin Engel kämpfte in seinem Cooper um eine neue PB, die er allerdings nicht erreichen sollte. Al-

+++++NEWS+++++

Das Team Lotus sucht für den JBC einen willigen Fahrer mit Titelambitionen. Kost und Logie ist frei.
Ihr dürft die "Tussi" jeden Sonntag ab 18 Uhr um die Ecken scheuchen. Bei Interesse kann man sich jederzeit beim Teammanager **Andreas Kröger** melden.

Die **DOM** ruft nach euch. Meldet euch für die ultimative Herausforderung an. Am 6.4. findet der nächste Lauf in Monza statt. Anmeldungen werden im Portal entgegen genommen.

+++++NEWS+++++

lerdings darf nicht verschwiegen werden, dass nur er und Claudio Callipo in der selben Runde wie der Sieger über die Linie kommen. Selbst einem alten Hase wie Marco Saupe gelingt es nicht, eine Überrunung zu verhindern. Ralf Ebert steuert seinen Honda auf Rang 5 und setzt sich so gegen den schnelleren Eagle von Michael Schade durch.
Für Chris Wöhlk endet der Versuch der Titelverteidigung ganz und gar nicht nach seinem Geschmack mit Platz 9.

Ergebnis Grid A:

1	Oliver Reinhold	BRM	42 Runden
2	Claudio Callipo	COO	+38,361s
3	Martin Engel	COO	+1m20,887s
4	Marco Saupe	BRM	+1 Runde
5	Ralf Ebert	HON	+1 Runde
6	Michael Schade	EAG	+1 Runde
7	Michael Erhart	EAG	+1 Runde
8	Sascha Lagler	EAG	+1 Runde
9	Chris Wöhlk	HON	+1 Runde
10	Manfred Leitner	LOT	+2 Runden
11	M. Kohlbecker	BRA	+5 Runden
12	Alexander Marx	BRA	DNF
13	Peter Neuendorf	LOT	DNF

Schnellste Runde:

Oliver Reinhold	BRM	1m25,497s

Grid B:

Es ist schon nicht leicht, eine passable Qualifikationsrunde hinzulegen. Die erste Zwischenzeit top, die zweite sieht auch gut aus und schon fährt wieder ein langsamerer Fahrer vor einem her und hat keine Chance irgendwohin auszuweichen. In Monaco zahlen sich Erfahrung und Geduld aus.
Dies zeigte sich auch in der Qualifikation zum GPLLP am 11.03.2008. Müller stellte seinen Cooper mit 1m27,654s auf die Pole Position. Bei gutem Start bedeutet dies in Monaco schon mindestens die halbe Miete. Dahinter folgten innerhalb 6/10s der Cooper des Österreichers Fass und die Ferraris von Kniest und Schulz.
Auch Koopmann im Cooper und Fugmann im Eagle blieben noch unter 1.29s. Die Plätze 1 bis 6 unter 1.29s, nicht übel für Grid B. Auf den weiteren Startplätzen folgten der Lotus von Lampert, der Lotus von Schmitz und der Honda von Schreiner. Den Abschluss bildeten die Eagle von Jonke und Bonkowski und der Ferrari von Bressler.

Bereits am Start entgleitet Müller der Sieg. Fass zieht seinen Cooper rechts neben Müller und biegt schon als Führender in die erste Kurve ein. Ebenso ergeht es Kniest, der wie Müller auf der linken Seite startete. Vom vierten Startplatz schiebt sich Schulz innen vorbei und belegt hinter Müller nach T1 den 3. Platz.
Koopmann sieht die Überholvorgänge vor sich und hält den Cooper in der Mitte. Im Rückspiegel ist ein wild hin und her zuckender Fugmann im Eagle zu sehen. Die Bergaufpassage zum Casino führt eine erste Vorentscheidung über die späteren Platzierungen herbei. Fugmann setzt sich links neben Koopmann, touchiert mit seinem linken Rad die Leitplanke und gerät dadurch zu weit in die Mitte. Es kommt zur Berührung und Koopmann hat einen schönen Blick über die Bucht von Monaco. Bei der Rückkehr zur Strecke reißen beide auch noch den Lotus von Lampert in das Verderben. Er dreht sich und verliert Plätze an Jonke, Schreiner und Bressler, die zwar langsam, aber ohne Dreher oder Beschädigung die Unfallstelle passieren.

Bonkowski bleibt am Eagle von Fugmann hängen und der Lotus von Schmitz hat eine Berührung mit dem sich befreienden Bonkowski.
Aus diesem ersten Chaos gehen die vier Führenden sowie Jonke und Schreiner als Gewinner hervor, da die Ersten einen schönen Vorsprung herausfahren und die letzten Beiden sich bis auf Platz 5 und 6 schieben, ohne einen Handschlag rühren zu müssen.

Nach diesem Chaos sollte man meinen, die erste Runde hätte genug Unterhaltung geboten. Aber keineswegs. In der Zufahrt zur Virage de la gare kam es zum nächsten Treffen der Kontrahenten.
Eingeleitet wird das Ganze von Bressler, der an 7. Position liegend den Lotus von Lampert im Nacken hat. An der Mirabeau gerät er zu weit nach außen und Lampert zieht rechts neben ihn. In der anschließenden Zufahrt zur Virage de la Gare berühren sich die beiden und der Lotus dreht sich. Ein Blick zur Seite zeigt ihm seinen Teamkollegen Schmitz, der ihm ebenfalls noch einen Schlag versetzt. In das ganze Chaos fährt dann im Schritttempo Fugmanns Eagle hinein und sorgt noch mal für allerlei Durcheinander. Koopmann dreht sich dahinter, weil er bis auf den Gehweg ausweicht. Nur Bonkowski behält die Ruhe und obwohl er einige Male hätte versuchen können, durchzuschlüpfen, wartet er bis sich alles wieder sortiert hat. Gentlemansport, wie er sein soll.
Große Verlierer sind die beiden Lotus. Einer liegt auf dem Überrollbügel und der andere hängt an ihm fest.

Schulz im Ferrari hat in der 3. Runde Schwierigkeiten in der Anfahrt zum Casino und muss Kniest passieren lassen. Müller kann Fass zwar folgen, aber keinen Druck aufbauen. Die drei Verfolger wissen natürlich nicht, dass Fass auf einer Einstopstrategie ist, also noch einmal in die Box muss.
In Runde 8 läuft der Führende auf den Ferrari von Bressler auf. Die ersten Überrundungen beginnen. An der Hafenschikane muss sich Fass eine neue Strategie ausdenken, da er sich in den Strohballen dreht. Zum Glück ohne den Wagen zu beschädigen. Müller und Knies ziehen vorbei. Auch Schulz und Schreiner

Dramatik pur in Lauf B. Kniest fährt mit durchdrehenden Rädern über die Ziellinie. Der Cooper von Fass überquert die Linie aber um 2/10s früher.

sind wieder auf Sichtweite. Ein Stück dahinter folgt der Eagle von Jonke. Ein Fehler in der Haarnadel gibt Fugmann die Möglichkeit sich an Jonke vorbei zu schieben. Auf der Geraden kommt es anschließend zu einer Berührung, da beide sich kurzzeitig zur Mitte orientieren und gegenseitig nicht sehen. Fugmann dreht sich und Jonke wartet, so dass sie hintereinander die Bergaufpassage in Angriff nehmen. Dort dreht sich der Eagle erneut und Fugmann beendet das Rennen. Er hatte von Beginn an Verbindungsprobleme und konnte nur selten alle Fahrzeuge sehen, die vor ihm fuhren. Da dies schon zum Unfall in der 1. Runde geführt hatte, war es wahrscheinlich die richtige Entscheidung aufzuhören, um weitere Gefährdungen auszuschließen. Eine richtige, aber schwere Entscheidung.

In der 11. Runde verschwindet der Honda mitsamt Schreiner sang- und klanglos von der Bildfläche, da er einen Disco hat. Schade um den 5. Platz.
In der 20. Runde dreht sich der Lotus von Lampert hinter dem Casino. Ein eifrig die gelbe Flagge schwenkender Streckenposten macht vor der Kurve darauf aufmerksam. Der führende Cooper von Müller passiert die Unfallstelle ohne Probleme, obwohl Lampert gerade am Rückwärtsrangieren ist. Kniest kann nicht ausweichen, Fass kann nicht mehr bremsen und dreht den Ferrari.
Anschließend wartet Fass sehr fair auf Kniest, der den 2. Platz wieder übernimmt. Lampert hatte keine Chance, den Unfall zu vermeiden, da er die Führenden weder hören noch

Der tragische Held in Grid B, Josef Müller, beim Versuch Alexander Bressler zu überrunden. Dahinter folgen ganz unauffällig Kniest und Fass.

sehen konnte. Der führende Müller, offenbar überrascht vom Fehlen der Gegner, dreht sich in der Hafenschikane und muss Schulz und auch Kniest im Ferrari vorbeilassen. Schulz bleibt vor ihm in der Gazometres hängen. Müller ist der Weg versperrt und Fass geht innen vorbei. Schlauerweise fährt er direkt in die Box, um seinen mittlerweile recht leeren Tank zu füllen. Er verliert dadurch keinen Platz. Allerdings sollte die Benzinfüllung recht knapp berechnet sein.

Zur Hälfte des Rennens sind die Plätze wie folgt verteilt: In Führung Kniest vor Fass, Müller und Schulz. An 5. Position Jonke, der sich einen rundenlangen Kampf mit dem Cooper von Koopmann liefern sollte. An 7. Position der Lotus von Schmitz, gefolgt von seinem Teamkollegen Lampert. Den beiden folgen der Eagle von Bonkowski und der Ferrari von Bressler.
Die Hafenschikane wird für Lampert der Ort der Entscheidung. In Anbetracht eines für ihn nicht gut gelaufenen Rennens beendet er den Lauf nachdem er in den Strohballen eingeschlagen ist. Die Gazometres wiederum wird Jonke zum Verhängnis. In der 27. Runde muss er Koopmann vorbeiziehen lassen. Dieser kann sich auch gleich ein wenig absetzen. Ebenso kann sich der Führende Kniest von Fass und Müller absetzen. Schulz hängt Müller im Getriebe, kommt aber nicht vorbei und auch Fass macht den Cooper so breit wie möglich.

In der letzten Runde bleibt Kniest am Casino stehen und kehrt mit Shift+R in das Rennen zurück. Sieht aus, als sei ihm der Sprit ausgegangen. Hinter ihm tuckert Fass mit dem letzten Tropfen Sprit mit 160 km/h durch den Tunnel. Müller ist zu diesem Zeitpunkt ein Stück weg und weiß nicht, wie nahe er dem Sieg sein könnte.
Kniest muss noch einmal vor der Ziellinie halten, was er fairerweise auch tut. Fass kann sein Glück kaum fassen und gewinnt mit stotterndem Motor den GPLLP-Lauf in Monaco. Kniest rettet vor Müller den 2. Platz. Schulz wird 4., gefolgt von Koopmann und Jonke. Schmitz wird mit dem Lotus 7. Ihm folgen auf dem 8. Platz Bonkowski und als letzter, der die Zielflagge sieht, Bressler mit dem Ferrari. Die schnellste Rennrunde fuhr Fass mit 1m27.496s.

Ergebnis Grid B:

1	Martin Fass	COO	42 Runden
2	Robert Kniest	FER	+0,249s
3	Josef Müller	COO	+1,317s
4	Oliver Schulz	FER	+12,411s
5	Jannis Koopmann	COO	+14,987s
6	Klaus Jonke	EAG	+1 Runde
7	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
8	Thilo Bonkowski	EAG	+3 Runden
9	Alexander Bressler	FER	+4 Runden
10	Otto Lampert	LOT	DNF
11	Frank Schreiner	HON	DNF
12	Adriano Fugmann	EAG	DNF
13	Frank Ehm	BRA	DNF
14	Andreas Wöhlk	COO	DNF
15	Reinhold Neumann	COO	DNF

Schnellste Runde:

Martin Fass	COO	1m27,496s

Martin Fass und Frank Schreiner

GGPLC in Monte Carlo!

BRM baut Führung weiter aus!

Alle Jahre wieder wird um die Wette geflucht. Warum werd' ich nicht schneller? Warum geht das eine und das andere nicht? Das erste Anzeichen, dass wir uns an der Cote d'Azure befinden.

Monte Carlo, so schön in die Umgebung gebettet, lädt zum 4. Lauf der GGPLC ein. Langsam kommen die Teams in die entscheidende Phase. Langsam wird es eng, wenn es um die Punkte geht.
Die favorisierte Truppe von BRM, rund um Teamchef Patrick Marx, erhofft sich von diesem Wochenende einen satten Vorsprung, um sich für die nächsten Rennen ein Polster zu verschaffen.

Im JRC gab es keinen Zweifel. Jedem war an diesem Tag klar, dass Andreas Wilke der beste Mann des Rennens war.

Den ersten Dämpfer für die BRM-Mannen gab es bereits im **JFC**. Der bis dahin Führende Chef himself schied nach einem Unfall sehr früh aus dem Rennen. Da auch Leitner im Lotus und Fass im Cooper strandete, war der Weg für den Ferrari von Robert Kniest frei. Selbst seinen 2 Verfolgern konnte er über die 30 Runden Distanz entgegen halten. Die Ersatzfahrer Wilke (BRM) und Beitz für Cooper, kämpften sich von den letzten Startplätzen auf das Podest.

Damit verlor Erhart zwei wichtige Plätze nach vorne. Er kam hinter Guido Pigorsch auf Rang 5.
Alexander Bungartz, der als Quereinsteiger für Brabham ins Lenkrad greift, konnte sich nach seiner Zielankunft der Groupies nicht mehr erwehren. Bis früh am nächsten Mor-

Ergebnis JFC:

1	Robert Kniest	FER	30 Runden
2	Andreas Wilke	BRM	+2,004s
3	René Beitz	COO	+3,679s
4	Guido Pigorsch	BRA	+34,807s
5	Michael Erhart	EAG	+48,732s
6	Wolfgang Benz	FER	+1 Runde
7	Alex Bungartz	BRA	+1 Runde
8	Dirk Wagner	HON	+2 Runden
9	Udo Wagner	EAG	+2 Runden
10	Martin Fass	COO	DNF
11	Daniel Stühler	HON	DNF
12	Patrick Marx	BRM	DNF
13	Daniel Linge	LOT	DNF
14	Manfred Leitner	LOT	DNF

Schnellste Runde:

Andreas Wilke	BRM	1m26,163s

Stand JFC:

1	Robert Kniest	FER	126 P.
2	Patrick Marx	BRM	113 --
3	Martin Fass	COO	112 --
4	Manfred Leitner	LOT	111 --
5	Michael Erhart	EAG	88 --
6	Steffen Kriesch	BRM	72 --
7	Wolfgang Benz	FER	67 --
8	Dirk Wagner	HON	61 --
9	Guido Pigorsch	BRA	58 --
10	Udo Wagner	EAG	58 --

Das letzte Mal für Kniest durch die Gazometer. Wurde auch Zeit, denn Wilke im BRM kam schon bedrohlich nah heran.

gen wurde ein 7. Platz gefeiert. Honda-Teamchef Daniel Stühler sah das Ziel genauso wenig wie der Lotus von Linge.

Robert Kniest führt den **JFC** jetzt mit 126 Punkten vor Marx mit 113 und Fass mit 112 Zählern an. Leitner bleibt mit nur einem Pünktchen Abstand am Podium dran.

Ein wahres Massensterben überkam den **JRC**. Der Lotus von Manzella überstand nicht einmal die ersten 100 Meter - Motorschaden.
Auch Graf und Merkel waren nicht lange genug im Rennen, um Akzente setzen zu können. Ganz schlimm erwischte es Wagner und Bonaven-tura. Beide verunglückten nach 10 Runden in der Hafenschikane. Mike Schneider und Roland Rauch waren ebenfalls nicht unter den glücklichen Zielankömmlingen.

Andreas Wilke dominierte auch dieses Rennen nach Belieben. Man kann auch nicht mehr hinzufügen. Er ist zur Zeit in Überform und muss gleichzeitig auch wenig Konkurrenz fürchten. Michael Schade war mit 22 Sekunden Rückstand erster Verfolger vor Michael Kohlbecker und Marco Saupe auf BRM. Auch diesmal wurde er leicht touchiert, was aber glücklicherweise nicht in einem Ausfall endete.
Claudio Callipo kam als bester Cooper auf Platz 5, was weit unter seinen Erwartungen war. Mann des Tages war zweifelsohne Thomas Nolden in seinem Ferrari. Mit dem Glück des Tüchtigen erreichte er seine beste Platzierung im GGPLC und wurde 6. Steffen Menz und Otto Lampert folgten knapp dahinter.

Chris Wöhlk setzt sich im JCC schon vom Start weg von Sören Scharf im Cooper ab. Platz 2 ist die bis dahin beste Platzierung eines Honda.

Axel Dorner kam als Letzter in die offizielle Wertung - 3 Runden Rückstand.

Der Tabellenstand bleibt unverändert: Wilke vor Schade und Kohlbecker.

Aufregung gab es im JCC bereits in der ersten Kurve. Polesitter Justus Forschbach löste eine Massenkollision aus, der 5 Piloten zum Opfer fielen. Auch sein Teamkollege Reinhold war involviert, konnte aber weiterfahren. Die Hondas von Plonus und Ebert, der Brabham von Alexander Marx und der Cooper von Roland Rauch wurden zu Altmetall verarbeitet. Die Fahrer hätten sich das Aufstehen in der Früh ruhig sparen können.
Manuel Rauch (Ferrari) profitierte am meisten vom Chaos der ersten Runde, war von ganz hinten schon

Ergebnis JRC:

1	Andreas Wilke	BRM	30 Runden
2	Michael Schade	EAG	+22,648s
3	M. Kohlbecker	BRA	+40,709s
4	Marco Saupe	BRM	+47,272s
5	Claudio Callipo	COO	+47,595s
6	Thomas Nolden	FER	+1m11,546s
7	Steffen Menz	HON	+1m16,134s
8	Otto Lampert	LOT	+1 Runde
9	Axel Dorner	EAG	+3 Runden
10	Manuel Rauch	FER	DNF
11	Mike Schneider	FER	DNF
12	D. Bonaventura	COO	DNF
13	Roland Wagner	BRA	DNF
14	Stefan Gawol	HON	DNF
15	Rainer Merkel	FER	DNF
16	Robert Graf	EAG	DNF
17	Alfred Manzella	LOT	DNF

Schnellste Runde:

Andreas Wilke BRM 1m26,069s

Stand JRC:

1	Andreas Wilke	BRM	166 P.
2	Michael Schade	EAG	138 --
3	M. Kohlbecker	BRA	101 --
4	Claudio Callipo	COO	87 --
5	Roland Wagner	BRA	84 --
6	Mike Schneider	FER	78 --
7	Otto Lampert	LOT	77 --
8	Stefan Gawol	HON	63 --
9	Axel Dorner	EAG	63 --
10	Marco Saupe	BRM	60 --

Kaum in der Startaufstellung, da war's für Lars Moldenhauer im Brabham auch schon wieder vorbei. Motorschaden noch bevor die Flagge fiel.

++NEWS++NEWS++NEWS++

Einige große Teams halten nach jungen Talenten Ausschau. Wer Lust und Laune hat, kann jederzeit im VROC Raum "vr" zum Casting vorsprechen. Probetrainings werden ebenfalls gerne zur Sichtung abgenommen.
Garantiert sind auf jeden Fall faire Zweikämpfe und die Ehre mit den Besten um die Positionen kämpfen zu dürfen. Eine Grunderfahrung ist allerdings Vorraussetzung für einen sicheren Ligabetrieb.

++NEWS++NEWS++NEWS++

Neuendorf war weg. Saupe im BRM und Landgraf auf Honda duellierten sich den ganzen JSC über.

auf Platz 4 nach vorne gespült worden und musste nach einem Zwischenfall in der Hafenschikane mit Endrang 5 sehr zufrieden sein.

Vorne weg gab Forschbach den Ton an. Er zog einige Zeit den Honda von Chris Wöhlk und den Cooper von Scharf hinter sich her, konnte aber im Laufe des Rennen immer mehr Vorsprung herausfahren. Sein Sieg nach knapp 44 Minuten Fahrzeit war doch noch überlegen ausgefallen.

Ergebnis JCC:

1	Justus Forschbach	BRM	30 Runden
2	Chris Wöhlk	HON	+36,982s
3	Sören Scharf	COO	+40,582s
4	Michael Schade	EAG	+48,515s
5	Manuel Rauch	FER	+56,929s
6	Oliver Reinhold	BRM	+1 Runde
7	Oliver Schulz	FER	+1 Runde
8	Alex Bungartz	BRA	+2 Runden
9	H.-J. Schmitz	LOT	DNF
10	Carsten Maluche	LOT	DNF
11	Frank Ehm	BRA	DNF
12	Thorsten Kaul	EAG	DNF
13	Roland Rauch	COO	DNF
14	Alexander Marx	BRA	DNF
15	Nils Plonus	HON	DNF
16	Ralf Ebert	HON	DNF

Schnellste Runde:

Justus Forschbach BRM 1m25,930s

Stand JCC:

1	Justus Forschbach	BRM	143 P.
2	Sören Scharf	COO	119 --
3	Manuel Rauch	FER	106 --
4	Oliver Schulz	FER	95 --
5	Nils Plonus	HON	92 --
6	Roland Rauch	COO	80 --
7	H.-J. Schmitz	LOT	78 --
8	Oliver Reinhold	BRM	74 --
9	Alexander Marx	BRA	72 --
10	Thorsten Kaul	EAG	61 --

Erst mit 37 Sekunden Rückstand trudelte Wöhlk ein und nach weiteren 4 Sekunden Sören Scharf.

In der Tabelle bedeutet das einen weiteren Ausbau von Forschbachs Führung. Plonus verliert duch seinen Ausfall Platz 3 an Manuel Rauch, der aber Boden auf Scharf verliert.

Allerbeste Chancen nach seiner Pole Position hatte Lars Moldenhauer auf Brabham. Der Lange Lackl setzte deutliche Akzente und unterstrich seine Siegambitionen.
Die Zuschauer konnten es kaum glauben, als ihm in der Startaufstellung stehend der Motor hoch ging. So etwas Kurioses sieht man selbst im Fürstentum sehr selten. Damit waren die Karten für den **JSC**-Lauf neu gemischt. Auch Jörg Kunz passierte etwas sehr Seltsames. Als die Freigabe zur Aufstellung kam, konnte er den Startbutton nicht anklicken. Richtig, sein Einsatz scheiterte an der Funktion seiner Maus. Und das geschah alles bevor die Flagge gefallen war.

Danach begann der Horror erst richtig. Innerhalb von nur 3 Runden schied das Eagle-Trio aus. Bis dahin waren alle drei hintereinander im guten Mittelfeld positioniert.
Alexander Marx schied wenig später ebenso aus wie Hans Hanraths, der wirklich gut unterwegs gewesen war. Pechvogel des Rennens war aber sicherlich Timo Föller auf Honda. Auf Platz 2 gelegen explodierte ihm 7 Runden vor Schluss das Triebwerk.

Peter Neuendorf steuerte dadurch seinen Lotus ohne viel Druck von hinten auf die höchste Stufe des Podiums. Marco Saupe konnte noch einen Schlußangriff von Landgraf im Honda abwehren und sich so Platz 2 sichern. Andreas Kröger hatte nach langer Durststrecke wieder ein Topresultat zu verzeichnen und kommt als 4. ins Ziel. Auch für Cooper gibt es eine Erfolgsmeldung. Obwohl Oliver Schatzer bereits am Start ausgefallen war, kämpfte Stefan Schmidt mit Herz und fuhr auf Position 5 über die Linie. Das bedeutete sein bestes Saisonergebnis.

Gregor Borbely verlor durch sein Fehlen die Führung um den JSC. Neuendorf ist der neue Leader und hat nun 6 Punkte Vorsprung auf den Österreicher. Moldenhauer fällt durch sein Missgeschick am Start bis

Ergebnis JSC:

1	Peter Neuendorf	LOT	30 Runden
2	Marco Saupe	BRM	+5,143s
3	Uli Langraf	HON	+7,421s
4	Andreas Kröger	LOT	+1m25,143s
5	Stefan Schmidt	COO	+2 Runden
6	Timo Föller	HON	DNF
7	Hans Hanraths	FER	DNF
8	Alexander Marx	BRA	DNF
9	Felix Krohn	EAG	DNF
10	Sascha Lagler	EAG	DNF
11	Klaus Jonke	EAG	DNF
12	Lars Moldenhauer	BRA	DNF
13	Oliver Schatzer	COO	DNF
14	Jörg Kunz	FER	DNF

Schnellste Runde:

Marco Saupe	BRM	1m27,160s

Stand JSC:

1	Peter Neuendorf	LOT	136 P.
2	Gregor Borbely	BRM	130 --
3	L. Moldenhauer	BRA	102 --
4	Felix Krohn	EAG	89 --
5	Uli Landgraf	HON	88 --
6	Stefan Schmidt	COO	80 --
7	Oliver Schatzer	COO	78 --
8	Sascha Lagler	EAG	75 --
9	Andreas Kröger	LOT	71 --
10	Klaus Jonke	EAG	68 --

auf Rang 3 zurück. Da muss sich die Brabham-Truppe in den nächsten Rennen gehörig anstrengen, um die Wagen technisch up to date zu halten.

Die Zuschauer wurden auch im **JBC**-Lauf nicht enttäuscht. Viel Action und ein übermächtiger Kay Mühle drückten dem Rennen ihren Stempel auf.
Das Triple, Pole Position, Sieg und schnellste Runde, zeigen am deutlichsten die Überlegenheit von Mühle. Allerdings mischte vom Start weg der Ferrari von Jung fleißig mit. Der Commendatore hätte seine Freude mit ihm gehabt. Zumindest bis zu

Der Jungfernflug des Ferrari in der Hafenschikane erinnerte leider sehr an den Unfall von Lorenzo Bandini 1967.

seinem Lorenzo Bandini ähnlichen Crash in der Hafenschikane. Spätestens da war auch klar, das die beiden Cooper von Beitz und Engel keine Chance mehr auf den Sieg hatten.

Dominic Fingerhut verspielte mit seinem Ausfall zu Rennbeginn die Chance auf die Tabellenführung. Die baute Mühle mit seinen jetzt 165 Punkten aus. Moralischer Sieger dieses turbulenten Rennens war eindeutig Frank Schreiner, der seinen Honda trotz aller Schwierigkeiten durch die Häuserschluchten lenkte. Stikkelbroeck erreichte mit Platz 4 sein bestes Saisonresultat und ist für die nächsten Läufe guter Dinge, dieses Ergebnis wiederholen zu können.

In der Teamwertung führt BRM

Ergebnis JBC:

1	Kay Mühle	BRM	30 Runden
2	René Beitz	COO	+31,307s
3	Martin Engel	COO	+35,800s
4	K. Stikkelbroeck	LOT	+1 Runde
5	Frank Schreiner	HON	+1 Runde
6	Stefan Tschepe	LOT	DNF
7	Manfred Leitner	LOT	DNF
8	Jens Jung	FER	DNF
9	Markus Wichmann	FER	DNF
10	D. Fingerhut	EAG	DNF

Schnellste Runde:

Kay Mühle	BRM	1m25,890s

Stand JBC:

1	Kay Mühle	BRM	165 P.
2	Jens Jung	FER	120 --
3	D. Fingerhut	EAG	105 --
4	René Beitz	COO	100 --
5	Martin Engel	COO	93 --
6	Frank Schreiner	HON	81 --
7	Stefan Tschepe	LOT	80 --
8	K. Stikkelbroeck	LOT	71 --
9	Markus Wichmann	FER	47 --
10	T. Bonkowski	EAG	45 --

unangefochten vor der Scuderia Ferrari. Nur knapp hinter den Roten haben die Mannen von Cooper Boden gut gemacht. Die Eagle-Truppe muss sich nach den schwachen Monaco-Ergebnissen vor dem Lotus-Team in Acht nehmen, das Brabham und Honda abgehängt hat.

Teamwertung GGPLC:

1	British Racing Motors	1038 Punkte
2	Scuderia Ferrari	868 Punkte
3	Cooper Car Company	832 Punkte
4	All-American Racers	802 Punkte
5	Team Lotus	770 Punkte
6	Brabham Racing Org.	703 Punkte
7	Honda Racing	669 Punkte

Martin Fass

Da war das Rennen eigentlich schon entschieden: Start zum JBC. Mühle vorne - wer sonst?

Monza ruft - der FunCup kommt!
Windschattenschlacht über zwei Läufe

Zum ersten Mal an diesem Tag bremst der Führende die Parabolica an.

Nach dem turbulenten Wochenende in Goodwood, wo alle Teilnehmer unverrichteter Dinge abreisen mussten, trafen sich die Heroen nun im königlichen Park von Monza.
Diese Traditionsstrecke hat eine lange Geschichte im Motorsport. Das Eröffnungsrennen fand am 3. September 1922 statt und seit 1950 ist die Strecke, mit einer Pause im Jahr 1980, ununterbrochen der Austragungsort des Grand Prix von Italien.

Zum ersten Lauf fanden sich 14 Teilnehmer ein, um die Strecke zu bezwingen.
Auf Pole steht Christoph Gietzelt im Lotus vor Sascha Lagler im Eagle und Peter Neuendorf im Ferrari. Auf Startplatz vier steht Michael Schade im Brabham vor Titelverteidiger Claudio Callipo im Honda. Auf den weiteren Startplätzen folgen Michael Erhart im Brabham, Mario Wilhelm im Cooper, Kay Mühle (BRM), Josef Müller (Cooper), Andreas Oder (BRM), Alex Bungartz (Lotus), Steffen Kriesch (Brabham), Manfred Leitner (Honda) und Stefan Loos (Ferrari).

Lauf 1:

Der Start erfolgt und das Feld setzt sich sogleich in Bewegung und jeder versucht schon auf dem langen Weg zur ersten Kurve Plätze gutzumachen. Da Christoph Gietzelt durch den Server irrtümlich auf Pole gesetzt wurde, lässt er nach T1 und nach der ersten Lesmo einige Kontrahenten passieren. Doch leider schlüpfen mehr Fahrer vorbei, als ihm lieb ist und er hetzt nun Wut entbrannt den Fahrern hinterher.
Manfred Leitner auf Platz 13 liegend saugt sich in Runde 2 auf der langen Start-Ziel-Geraden, an die vor ihm liegenden Josef Müller und Steffen Kriesch an. Er schafft es auch beide vor der „Curva Grande" zu überholen, allerdings ist der Geschwindigkeitsüberschuss so groß, dass sein Heck nicht in der Spur bleiben will und er dreht sich in die Kurve rein. Beide schlüpfen wieder durch und die Reihenfolge ist wie vorher.

Christoph Gietzelt, mittlerweile wieder auf Platz 7, versucht vor der Parabolika noch Mario Wilhelm zu kassieren. Mario liegt in der Kurve innen, bekommt Untersteuern und rutscht etwas nach außen. Unglücklich befördert er Christoph in den Sand, der wiederum drei Plätze dadurch verliert.

Ende der Runde 3 kommt derweil das Spitzentrio auf die Parabolika angeschossen. Michael Schade versucht im Windschatten den auf Platz zwei liegenden Claudio Callipo zu kassieren, bricht aber den Vorgang vor der Parabolika aus Sicherheitsgründen ab. Claudio ist stattdessen auf einen extrem späten Bremspunkt konzentriert und bekommt den Rückzieher nicht mit.
Leider ist der Bremspunkt etwas zu spät und das Heck seines Honda setzt zum Überholen an. Zum Glück wird der Wagen soweit abgebremst, so dass er den Führenden Peter Neuendorf zum Picknick in den königlichen Park nicht mitnimmt. Kurze Zeit später kommt Kay Mühle in seinem schweren BRM durch die Parabolika gepfiffen. Beim Herausbeschleunigen auf die Zielgerade unterschätzt er das massive Drehmoment seines Boliden und dreht sich in die Begrenzung. Vorsichtig versucht er sich wieder einzuordnen, doch das Schicksal nimmt seinen Lauf. Andreas Oder versucht rechts an ihm vorbeizukommen, bleibt aber mit seinem linken Hinterrad hängen, das wiederum abreist. Sascha Lagler, auch in voller Fahrt, rauscht in Kays Heck und sein Eagle fängt sofort Feuer. Claudio hat mittlerweile die Strecke wieder gefunden und kommt mit Vollgas auf die Unfallstelle zu, da Andreas Oder ihm im Heck klebt.
Andreas touchiert Claudio und beide knallen in den gestrandeten BRM von Kay Mühle, wobei Claudio zu einem sehenswerten Höhenflug ansetzt und auf dem Dach liegen bleibt. Nach weiteren Berührungen und Drehern sieht die Strecke wie

ein Trümmerfeld aus. Wie durch ein Wunder müssen nur Claudio und Sascha in die Box und hetzen gemeinsam dem Feld hinterher. Auch Kay Mühle erlebt einen rabenschwarzen Tag. Nach einem Motorplatzer in Runde 5 und anschleißendem Boxenstopp liegt er nun auf dem letzten Platz. In Runde 5 verbremst sich auf Platz zwei Peter Neuendorf beim Anflug auf die Parabolika und fliegt ab. Er verliert zwei Plätze, kann aber diesen Vierten Platz bis ins Ziel tragen.

Ergebnis Lauf 1:

1	Michael Schade	BRA	21 Runden
2	Steffen Kriesch	BRA	+10,049s
3	Michael Erhart	BRA	+10,314s
4	Peter Neuendorf	FER	+24,464s
5	Stefan Loos	FER	+33,523s
6	Mario Wilhelm	COO	+37,348s
7	Sascha Lagler	EAG	+50,943s
8	Claudio Callipo	HON	+51,220s
9	Manfred Leitner	HON	+1m01,383s
10	Christof Gietzelt	LOT	+1m02,807s
11	Josef Müller	COO	+1m15,229s
12	Alex Bungartz	LOT	+1m25,053s
13	Kay Mühle	BRM	+1m28,044s
14	Andreas Oder	BRM	DNF

Schnellste Runde:

Christof Gietzelt	LOT	1m28,246s

Christoph Gietzelt erwischt heute einen schlechten Tag. Es wollte einfach nichts funktionieren. In Runde 10 dreht sich sein Teamkollege Alex Bungartz in der Lesmo und bleibt auf der Ideallinie liegen. Christoph versucht auszuweichen, landet aber in den Büschen. Zwei Runden später dreht sich Alex in der Curva Grande. Christoph wählt erneut die falsche Seite und crasht erneut mit Alex. Diesmal kommt er aber schneller auf die Strecke zurück und am Ende soll es nur der 10. Endrang werden.

Unterdessen ist Claudio Callipo bemüht Schadensbegrenzung zu betreiben und arbeitet sich Stück für Stück nach vorne. Mittlerweile auf Platz acht liegend läuft er auf seinen Honda-Kollegen Manfred Leitner auf. In Runde 14 saugt er sich heran und da Manfred zur Zufahrt der Parabolika die Innenlinie versperrt, versucht Claudio ihn außen herum zu überholen. Es gelingt ihm und es geht hinaus auf die lange Gerade. Manfred hat aber nicht abreisen lassen und saugt sich nun in seinem Windschatten heran und kommt auch als erster in die Curva Grande an. Doch er driftet etwas nach außen und Claudio versucht nun die Situation auszunutzen und sticht innen hinein. Da bekommt Manfred wieder Grip und zieht nach Innen, da er Claudio im toten Winkel nicht sieht. Es kracht und beide fliegen ab. Gottlob ohne Schäden und beide können weiterfahren. Manfred in Front und Claudio dahinter. Sascha Lagler kann die Situation aber ausnutzen und setzt sich zwischen die Hondas. Einige Runden später kann er auch Manfred kassieren und nistet sich auf Platz 7 ein. In Runde 17 schnappt sich auch Claudio Manfred. Diesmal aber endgültig. Er setzt sich schnell ab und jagt nun Sascha im Eagle. Er hängt rundenlang im Sekundenabstand dahinter, doch es fehlt etwas an Power, so dass am Ende der 6. Platz herauskommt. Alle anderen fahren kontrolliert und ohne Ausrutscher das Renen zu Ende und es siegt ein stark fahrender Michael Schade auf Brabham. Das Podium komplettieren Steffen Kriesch und Michael Erhart. Beide auch auf Brabham. Auf Platz 4 bis 6 kommen Peter Neuendorf, Stefan Loos und Mario Wilhelm. Hinter Lagler, Callipo und Leitner kommt der arg gebeutelte Christoph Gietzelt ins Ziel, mit dem Trost, die schnellste Runde gedreht zu haben. Dahinter reihen sich Josef Müller, Alex Bungartz, Kay Mühle und Andreas Oder ein.

Callipo presst sich im ersten Lauf innen am Cooper von Müller vorbei.

Lauf 2:

Der zweite Lauf begann mit einem großen Problem. Die Startreihenfolge sollte laut Reglement in umgekehrtem Zieleinlauf des ersten Laufes starten. Leider spielte das System uns einen Streich und setzte die Teilnehmer wahllos in die Startaufstellung. Größte Pechvögel dieser Aktion waren Andreas Oder, Kay Mühle, Alex Bungartz und Josef Müller, die weit in das hintere Feld gesetzt wurden. Nutznießer waren Sascha Lagler, Peter Neuendorf und Michael Schade, die sich auf den Plätzen drei bis fünf fanden, anstatt auf 9, 12 und 15. Martin Fass verstärkte das Feld, nachdem er im ersten Lauf nicht dabei sein konnte. Daher konnte er auch mit seinem Lotus von der Pole aus starten. Direkt dahinter wurde Christoph Gietzelt platziert. Beide im bärenstarken Lotus jagten natürlich dem restlichen Feld auf und davon und machten den Sieg unter sich aus. Das Monza eine sehr offene und relative einfache Strecke ist und der zweite Lauf bekanntlich immer unfallärmer ist als der erste, bewahrheitete sich auch diesmal und das Rennen verlief relativ ereignisarm.

In der Anfangsphase versuchte Andreas Oder seinen schlechten Startplatz zu verbessern und gab alles in seinem BRM. Immerhin konnte er sich von Startplatz 11 auf Position acht setzen. Am Ende der dritten Runde saugt sich Michael Erhart an und kann sich innen vorbeischieben. In seinem Sog kommen auch Stefan Loos im Ferrari und Steffen Kriesch vorbei, wobei Steffens Brabham mit seinem Hinterrad leicht das Vorderrad von Andreas berührt und er daraufhin in das Kiesbett befördert wird. Als Letzter hetzt er nun dem Feld hinterher. In Runde vier kann Claudio Callipo, auf Platz fünf liegend, an Kay Mühle vorbeiziehen, da er sich am Ausgang der Lesmo 2 fast in der Hecke verfangen hat und dementsprechend nicht voll beschleunigen kann. Allerdings macht zwei Runden später Callipo bei der Einfahrt in die Lesmo 1 einen fatalen Fehler und dreht sich um 360°. Damit kann Mühle wieder vorbeigehen und Schade, der direkt dahinter war,

gleich mit. Callipo macht sich wieder auf die Verfolgung.
In Runde 10 kommt Peter Neuendorf beim Anbremsen der Parabolika links auf die Wiese und dreht sich in die Büsche. Von seinem sicheren dritten Platz wird er nun bis auf Platz acht durchgereicht.

Nachdem Claudio Callipo in Runde 16 an Michael Schade vorbeigehen konnte, legt er sich drei Runden später Mühle zurecht und lässt sich auf der langen Start-Ziel-Geraden anziehen. Mühle versucht durch verschiedene Linien Callipo abzuschütteln, dies gelingt ihm aber nicht und Callipo kann seinen Honda knapp vor der Curva Grande vor Mühle platzieren. Doch Mühle lässt nicht locker und schiebt sich beim Anbremsen zur Lesmo 1 rechts neben Callipo. Eiskalt bleibt Callipo auf dem Gas und beide gehen nebeneinander durch die Lesmo im Zentimeterabstand. Callipo schafft es tatsächlich sich außen an Mühle vorbeizuquetschen und bremst die Lesmo 2 als Erster an. In den letzten zwei Runden lässt er sich nun diesen dritten Platz nicht mehr nehmen. Im weiteren Feld sind zwei Pärchen auch sehenswert. Zum einen duellieren sich rundenlang Stefan Loos und Steffen Kriesch im Sekundentakt. Am Ende hat Loos mit vier Sekunden die Nase vorne und überquert auf Platz 7 den Zielstrich. Das Gleiche galt für Michael Erhart und Mario Wilhelm. Hier setzte sich Erhart auf Platz 10 mit drei Sekunden nach dem Zieleinlauf durch. Dazwischen auf Platz 9 kommt Sascha Lagler in seinem Eagle mit nicht einmal einer Sekunde hinter Kriesch. Peter Neuendorf konnte sich im Verlauf des Rennens wieder von Platz 8 bis auf Platz 6 vorarbeiten.

Die Lotus von Fass und Gietzelt biegen im 2. Lauf als erste in die Lesmos ein. Am Ende wird es ein Start/Ziel Sieg von Fass werden.

An der Spitze konnte Martin Fass einen doch ungefährdeten Sieg einfahren und Gietzelt kam mit einem Respektabstand von 8 Sekunden hinter Fass ins Ziel. Und auch diesmal mit der schnellsten Runde.
Das Podium ergänzt Callipo mit deutlichem Abstand von einer halben Minute. Die Top fünf komplettieren Kay Mühle auf vier und Schade knapp dahinter. Josef Müller, Alex Bungartz, Manfred Leitner und Andreas Oder bilden die hinteren Ränge. Immerhin gab es auch im zweiten Lauf keine Ausfälle zu verzeichnen.
Den Tagessieg erringt mit zwei fehlerfreien Läufen Michael Schade. Platz zwei und drei gehen an Steffen Kriesch und Christoph Gietzelt. Die Streckenwahl für den April hat Josef Müller.

Ergebnis Lauf 2:

1	Martin Fass	LOT	21 Runden
2	Christof Gietzelt	LOT	+8,301s
3	Claudio Callipo	HON	+31,525s
4	Kay Mühle	BRM	+32,492s
5	Michael Schade	BRA	+32,977s
6	Peter Neuendorf	FER	+37,732s
7	Stefan Loos	FER	+38,650s
8	Steffen Kriesch	BRA	+42,907s
9	Sascha Lagler	EAG	+43,738s
10	Michael Erhart	BRA	+54,382s
11	Mario Wilhelm	COO	+57,598s
12	Josef Müller	COO	+1m17,910s
13	Alex Bungartz	LOT	+1m20,419s
14	Manfred Leitner	HON	+1m29,654s
15	Andreas Oder	BRM	+1 Runde

Schnellste Runde:

Christof Gietzelt	LOT	1m27,794s

Tabelle Fun Cup:

1	Micheal Schade	18 P.
2	Claudio Callipo	18 --
3	Phil Hagenbauer	12 --
4	Peter Neuendorf	12 --
5	Kay Mühle	12 --
6	Michael Erhart	12 --
7	Steffen Kriesch	11 --
-	Andreas Oder	11 --
9	Christof Gietzelt	10 --
10	Mario Wilhelm	10 --
11	Daniel Stühler	9 --
12	Sascha Lagler	7 --
13	Martin Fass	6 --
14	Felix Krohn	4 --
15	Manfred Leitner	2 --
16	Justus Forschbach	1 --
-	Josef Müller	1 --
18	Alex Bungartz	0 --
19	Otto Lampert	0 --
20	Stefan Loos	0 --

Claudio Callipo

Rundenlanger Kampf zwischen Sascha Lagler und dem Lotus von Bungartz.

Rauch erfolgreich in Nürnberg
Das erste Abtasten der Protagonisten

Die erste Kurve im ersten Lauf

Die Qualifikation
Raus aus der Box, 1. Haarnadel. Hoppeln, hoppeln, hoppeln, scharf (scharf!) bremsen, runterschalten, links einlenken und rausbeschleunigen und wieder hoppeln, hoppeln. Danach das Schöller-S, eine schnelle 4-3-Gang-Kombi, rausbeschleunigen und auf die 2. Haarnadel zu, hoppeln, hoppeln... Gut, das hatten wir schon!

Viel mussten sich die 20 Fahrer nicht merken, die sich zum Eröffnungsrennen eingefunden haben. Fünf Sekunden trennen den ersten vom letzten Platz bei gleichen technischen Vorrausetzungen. Martin Krampe schiebt sich hier mit 15 Tausendstelsekunden vor Roland Rauch. Das in diesem Zusammenhang viel zitierte Schamhaar einzubringen, bringt hier gar nichts, denn das würde da nicht reinpassen.

Es wurde viel an den Flügeln gespielt und probiert, um den goldenen Mittelweg auf dieser Strecke zu finden. Das war ein richtiger und wichtiger Schritt! Aber was vermutlich wirklich entscheidend an diesem Abend sein sollte, war die Temperatur des Motors. Hat man da kein Auge drauf, verglüht das Triebwerk schlicht unter Rennbelastung.

Der Sprint
21 Runden liegen vor dem Feld und nur eine einzige Kurve 1, wo 20 Fahrer drauf zu rasen und irgendwie durch müssen. Passiert ist mal gar nichts. Ein wirklich vorbildliches Verhalten aller Fahrer, ein großes Lob an das Feld!
Pole-Mann Krampe erwischt einen echt miesen Start und verliert in der ersten Runde gleich 2 Plätze. Erst in Runde 15 kann er sich Platz 2 wiederholen und muss Roland Rauch bei der Zieleinfahrt zuschauen.
Das Duell des Sprints findet etwas weiter hinten statt, zwischen 4 (Bonaventura) und 5 (Koch). Innerhalb von 21 Runden auf fünf Überholmanöver zu kommen, an dessen Ende sich Bonaventura durchsetzen kann, das ist die F3! Einfach geil!

Der Hauptlauf
Die ersten 8 aus dem Sprint tauschen im Rennen die Startplätze, so dass am Anfang viele Überholmanöver zu sehen sind.

Während der 43 Runden wurde schnell klar, wo das eigene Setup seinen Haken hat. Nacheinander fielen etliche auch sehr gute Fahrer aus. Abgefahrene Flügel und natürlich Überhitzung des Motors war meist die Ursache.

Bei so einem langem Rennen spielt die Konzentration eine große Rolle. Sebastian Schmalenbach konnte damit am Norisring am besten umgehen und wies den Rest des Feldes in die Schranken. Die Abstände am Ende sind im Hauptlauf deutlich größer als im Sprint und so folgt auf Rang 2 mit 8 Sekunden Abstand Roland Rauch und 13 Sekunden später Christian Koch.

Die Fahrer der Rennen sind ganz klar Roland Rauch und Sebastian Schmalenbach, die sich in beiden Rennen auf dem Treppchen positionieren konnten. Was das allerdings wert ist, werden erst die nächsten Rennen zeigen.

Die Einstandsrennen der F3 sind gelungen. Jeder hatte seinen Spaß an den kleinen Flitzern. Sogar die Ausfallquote ist gegenüber den Sichtungsrennen gesunken. Mit Falk Kelbassa hat sich ein neuer Fahrer gefunden, der in seinem Eröffnungsrennen gleich mal ordentlich Feuer gemacht hat.

POS	Name	Punkte
1	Roland Rauch	19
2	Sebastian Schmalenbach	16
3	Christian Koch	12
4	Martin Krampe	11
4	Daniele Bonaventura	11

Punktewertung Norisring

Daniel Linge

Ein Franzose sorgt für Aufsehen
Schnecken muss man erstmal fangen

Qualifikation
Kurz vor dem Rennen gab es einen Eintrag im Forum, ein bis dato unbekannter Fahrer fragte, ob er an dem Rennen teilnehmen darf. Er schrieb auch etwas von Erfahrung im F3 Bereich. Gut, wer schreibt das nicht, um mal eben ein Rennen ohne Lizenz und ohne Beitragsquittung zu fahren.
Nach den ersten Runden war klar: Der Kerl versteht keinen Spaß und wer sich mit ihm messen will, muss jenseits der zweistelligen Zahlen aufstehen. Irgendwann gegen 4.00 Uhr oder so! Nur zum Vergleich, das Feld pendelt sich auf diesem Pfannkuchen von Strecke bei 2:02 min bis 2:08 min ein. Meister Bruno Bergeon schleudert eine 2:01 hin und lässt Elmar Erlekotte nach einem Schiedsrichter rufen! So kann das nicht sein, krallt sich der Kerl das Auto vom Elmar und ist dann auch noch drei Zehntel schneller! Da kann man schon mal blass werden vor Neid. Zum Glück, denken einige, hat der Kerl keine Lizenz und müsste vom Server gestoßen werden. Wurde jedoch nicht gemacht, denn wer so viel Talent und Können einbringt, der ist hier sehr gerne gesehen.

Noch etwas anderes verdient hier Beachtung und tiefe Würdigung. In einer Simulation, die schon mal gerne "Untot" genannt wurde, vermelden wir in Assen ein volles Grid. Wir waren ausverkauft! Toll, was Daniele und Ralf hier auf die Beine gestellt haben.

Der Sprint
Wie schlagen sich Krampe und Rauch, die Sieger vom Norisring hier im holländischen Assen? Schauen wir kurz rein in den Lauf. Bergeon beschließt kein Mensch mehr zu sein und fährt einsam ein Rennen vorne Weg. Ein klassischer Start-Ziel-Sieg.

Bergeon vor Erlekotte - Siamesische Zwillinge

Immerhin hat er die Freundlichkeit nach dem Rennen noch etwas von deutlichem Druck seitens Elmar zu murmeln. Der bedankt sich artig dafür und muss feststellen, dass der zweite Platz hier der erste sein muss.
Roland Rauch wiederholt seine Leistungsfähigkeit im Sprint und fährt den dritten Platz ein, profitiert hier aber von einem sehr unglücklichen Sebastian Schmalenbach, der von Platz 6 ein sehr gutes Rennen bis auf 3 fährt, nur um dann auf Platz 8 durchgereicht zu werden. Traurige Geschichten gibt es halt in jedem Rennen.

Bemerkenswert im Lauf 1: Gerold Pfeiffer, der sich aus jedem Dilemma raushält und mit konstanter Leistung das Rennen zu Ende fährt.

Der Hauptlauf
Unserem Franzosen (Bruno) war nicht ganz klar, dass die ersten Acht die Plätze tauschen. Das haben die Orgas gut gemacht, die Regeln nur auf Deutsch zu verfassen. Nach einer Startkollision mit Verlust des Frontspoilers durfte der auf 8 startende Bergeon in der ersten Runde seiner Boxencrew guten Tag sagen und sich hinten wieder einreihen. Das Aufatmen vorne war aber nur von kurzer Dauer. Denn was dann geschah, nennt man unter Landwirten "Pflügen"! Von 8 auf 16 und wieder auf 3! Podium am Ende! Wenn ich einen Hut getragen hätte, ich hätte ihn gezogen. So war ich eben nur neidisch.

Aber die als Favoriten geltenden Schmalenbach und Rauch durften ihrer ihrer Rolle gerecht werden und fuhren im Hauptlauf auf die Plätze eins und zwei. Wobei Roland Rauch einen sensationellem Start hingelegt hat und mal eben Platz 5 bis 1 bügelt und dann sein Rennen auf 1 beendet. Auch dafür ein dickes "Grats" von meiner Seite. Die Fahrer, die durchgekommen sind, profitierten von den vielen Ausfällen, was auch daran lag, dass die Auslaufzonen in Assen anscheinend aus einer Art Superleim bestehen. Einmal im Sand, kommt man nur noch mit brennenden Getriebe wieder raus. Fliegende Spoiler und freundschaftlich gemeinte Stubbser machten das Leben hier vielen unnötig schwer. Ein wunderschöner Abend, der für einige Alteingesessene wohl das Streichergebnis dieser Serie bedeutet, ging damit zu Ende.

Daniel Linge

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

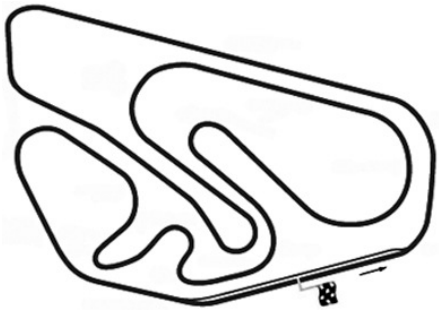
Torsten Bührle, Telefon: +49 7225 79174

Steinmetz triumphiert

... und übernimmt die Tabellenführung in Interlagos

Arrows-Pilot Martin Steinmetz entscheidet Lauf 2 der rF1 1979 Meisterschaft klar für sich und ist damit neuer Tabellenführer. Hagen Tröger muss sich mit 72 Tausendsteln Rückstand dem Zweitplatzierten Uli Landgraf geschlagen geben.

Auf der historischen, knapp acht Kilometer langen Rennstrecke von Interlagos fand Lauf zwei der rF1 1979 Meisterschaft statt. Seit dem Umbau



Interlagos bis zum Umbau 1990: 7.874 km ultraschneller Asphalt

der Strecke 1990 hat sich deren Charakter gänzlich gewandelt. Eine ultraschnelle Strecke war Interlagos damals: Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 189,9 km/h wurde von Uli Landgraf in der schnellsten Rennrunde erreicht!
Nach der Qualifikation sah es wie die Fortsetzung der Ereignisse von Buenos Aires aus: Reto Bobst sicherte sich im Renault wieder die Poleposition. Doch bereits in der ersten Runde musste er nach einem zu späten Bremspunkt Markus Hardt und Dirk Wenzel ziehen lassen. An

Die Spitze der 21 gestarteten Boliden kurz nach dem Start

derselben Stelle und nur drei Runden später drehte er sich bei 160 Sachen infolge einer Curbberührung. Beim Versuch, verlorene Plätze wieder gut zu machen, übertrieb es der Renault-Pilot, zerstörte sich beim Kontakt mit der Leitplanke die Aufhängung und verlor den Heckflügel. Kaum zurück auf der Strecke, drehte der Wagen sich beim Beschleunigen erneut und machte damit genau die Lücke zu, die sich Dirk Wilke ausgesucht hatte, um an dem Hindernis vorbei zu kommen.
Dass Wilke nach diesem Unfall noch die Zielflagge sehen würde, glaubte zu dem Zeitpunkt wohl kaum einer der Zuschauer, war Wilke doch durch einen Aufhängungsschaden an der Hinterachse kaum mehr in der Lage, geradeaus zu fahren. Doch der Tyrrell-Fahrer hielt tapfer durch und beendete das Rennen mit Platz neun auch noch in den Top Ten! Dass er am Ende neun Runden Rückstand hatte, ist dabei nur eine

Sieger nach 267 Kilometern: Martin Steinmetz im Arrows A2Mk2

kurzlebige Randnotiz: Die Punkte gibt's selbstverständlich für die Platzierung, nicht für die gefahrenen Rennrunden.
Ebenfalls in die Top Ten, genauer: ganz nach oben, schaffte es Martin Steinmetz. Was er dann nach dem Rennen mit einer gehörigen Portion Understatement kommentierte: "Mein Rennen war, dank der Ausfälle an der Spitze, ein einziges nach Hause schaukeln."
Profitiert hatte Steinmetz zwar von den Ausfällen der beiden vor ihm gestarteten Dirk Wenzel und Markus Hardt, und als Axel Dorner nur sechs Runden vor dem Ziel und als engster Verfolger durch einen PC-Freeze einen äußerst bitteren Ausfall hinnehmen musste, brauchte Steinmetz seinen Boliden tatsächlich "nur" noch nach Hause fahren. Und doch hatte er selbst mit Platz vier in der Qualifikation und sehenswerten Überholmanövern im ersten Renndrittel die Grundlage für seinen verdienten Rennsieg gelegt.

Uli Landgraf sicherte sich nach einem äußerst packenden Zweikampf mit Hagen Tröger mit gerade einmal 72 Tausendsteln Vorsprung den zweiten Platz. Der Shadow-Pilot hatte Tröger das ganze Rennen über mit einem Abstand von maximal eineinhalb Sekunden verfolgt. Einmal profitierte er von einem zu späten Bremspunkt Trögers und konnte eine Runde lang die freie Aussicht nach vorne genießen, ehe er den Ferrari von Hagen Tröger wieder vor sich hatte. Doch in der letzten Runde bremste sich Landgraf mit einem astreinen Manöver vorbei und blieb dort lange genug, nämlich genau bis zur Ziellinie!
Ferrari-Pilot Hagen Tröger war nach seinem sehr starken Rennen also nur der dritte Platz vergönnt, und

Uli Landgraf bremst sich nach fast 34 Runden Verfolgung am Ende der letzten Runde an Hagen Tröger vorbei

nach so vielen Runden, in denen er Landgraf problemlos hinter sich halten konnte, war das sicherlich eine kleine Enttäuschung. Doch fand Uli Landgraf nach dem Rennen genau die passenden Worte für Tröger: "Mörderrennen von dir!"

Als Bester aus einer genialen Kampfgruppe im Mittelfeld war Ulf Truschkat im McLaren hervorgegangen, dicht gefolgt von Andy Wilke im Ensign. Die beiden waren die letzen Verbliebenen einer ganzen Gruppe im Mittelfeld, bestehend aus bis zu sechs Fahrern, die sich regelmäßig gegenseitig überholten und dabei den Zuschauern begeisternden Rennsport boten.

Truschkat und Wilke hörten mit dem Überholen erst zwei Runden vor Schluss auf, nachdem sie in den vier vorhergegangenen Runden jeweils am Ende der längsten Geraden die Positionen getauscht hatten! Mit seiner persönlich schnellsten Rennrunde setzte sich Truschkat weit genug von Wilke ab, um einen Konter in der letzten Runde zu verhindern.
Ebenfalls in der Gruppe vertreten waren Daniele Bonaventura, Auftaktsieger Florian Kirchhofer sowie Roland Rauch und Kay Hesky. Während Bonaventura als sechster die Zielflagge sah, schieden die anderen drei nach Motorschaden bzw. Unfällen aus.
Mit dem Hinweis ‚finished' war zu guter Letzt noch der Name Marco Saupe auf den Ergebnislisten versehen: auf Position sieben beendete er sein Rennen, das ein sehr einsames war: "Im Rennen haben sich alle, die in meiner Nähe waren verabschiedet. (Ich) konnte kaum die Konzentration behalten."

Text: Jonas Steffens
Bilder: Martin Steinmetz

Three wide im Mittelfeld: Florian Kirchhofer, Ulf Truschkat und Daniele Bonaventura

Zweiter Sieg für Kirchhofer

Tröger neuer Spitzenreiter in der Meisterschaft

Florian Kirchhofer siegt nach dem Auftaktrennen auch in Kyalami. Dirk Wenzel beendet eine zwei Rennen dauernde Ausfallserie mit dem zweiten Platz, während Hagen Tröger mit dem zweiten dritten Rang in Folge die Tabellenführung übernimmt.

Für Lauf drei der VR rF1 1979 Meisterschaft verließ der Formel1-Tross Südamerika in Richtung Südafrika Der historische Kurs von Kyalami lie-

Das Streckenlayout von Kyalami

fert den passenden Rahmen, doch die Streckenführung mit einer der längsten Vollgasanteile aller 1979 gefahrenen Strecken ist eine weitere Herausforderung - nicht nur ans fahrerische, sondern vor allem an die Geduld der starken Fahrer in ihren teils deutlich untermotorisierten Boliden.
Das größte Starterfeld aller bisherigen Rennen fand sich in Kyalami ein, 25 Vollblutrennfahrer wollten auf der Höhe von 2.000 m über NN den Besten küren.

Nach bereits zwei Polepositionen stand Reto Bobst wieder in der ersten Reihe, musste sich diesmal aber seinem Renault-Markenkollegen Florian Kirchhofer knapp geschlagen

25 Boliden kurz vor dem Start zum dritten Grand Prix der Saison 2008...

geben. Erst mit der letzten seiner neun gezeiteten schnellen Runden war es Kirchhofer geglückt, eine starke Qualifikationsserie Bobsts zu beenden.

Das Ende im Rennen kam dann für Reto Bobst viel zu früh: Bereits in Runde drei drehte er sich, und der hinter ihm fahrende Hans-Bodo Kohl hatte keine Chance, auszuweichen. Die daraus resultierende Kollision bedeutete das vorzeitige Rennende für beide Fahrer. Kohl waren damit nach seinem sensationellen sechsten Qualifikationsplatz im Fittipaldi alle Chancen genommen, im Rennen abermals aufzutrumpfen.

Der von der Poleposition gestartete Kirchhofer ließ sich von den Geschehnissen hinter ihm nicht aus der Ruhe bringen, sein Sieg war zu keiner Zeit gefährdet. Zwar ließ Dirk Wenzel auf dem Weg zu seiner ersten Zielankunft 2008 den Renault auf den langen Geraden nie außer Sichtweite, und er konnte sein Tem-

... und kurz danach

po zum Ende hin nochmals forcieren, doch der Abstand betrug auch am Ende des 70 Runden langen Rennens "komfortable" 2.7 Sekunden.

Wie schon in Interlagos erlebte Hagen Tröger die Siegerehrung auf dem dritten Podestplatz. Nachdem ihm in Brasilien Uli Landgraf eine bessere Platzierung in der letzten Runde wegschnappte, ließ diesmal Tröger die Gegner in den Zweikämpfen hinter sich. Die Windschattenduelle mit Jonas Steffens und Markus Hardt wurden nach dem Rennen von allen Beteiligten als äußerst fair beschrieben und die Zuschauer in der Crowthorne Corner waren allesamt begeistert von der gebotenen Action.

Jonas Steffens, Hagen Tröger und Markus Hardt boten den Zuschauern im ersten Renndrittel packende Action

Für Steffens und Hardt endete das Rennen trotz recht guter Leistungen enttäuschend: Von den Plätzen zehn und elf gestartet, machten die beiden zu Beginn des Rennen einige Plätze gut, doch Lotus-Pilot Markus Hardt wurde ein Motorschaden sieben Runden vor dem Ende zum Verhängnis, und das Rennen von Arrows-Fahrer Jonas Steffens fand nach einem CTD ein jähes Ende.
Besser machte es Michael Ode. Wie der Rennsieger ebenfalls für Renault im Einsatz, kam er nach dem Start von Rang 13 schnell bis Platz acht vor, und von dort arbeitete er sich langsam aber stetig bis auf Platz vier vor. Nebenbei fuhr er mit 01:10.916 die schnellste Rennrunde.

Das von vielen Ausfällen geprägte Rennen beendeten nur drei weitere Fahrer: Kay Hesky brachte seinen Brabham auf Rang fünf ins Ziel, gefolgt von Sebastian Kunze im Rebarque und Daniele Bonaventura im Wolf. Bonaventura hatte bei einem frühen Unfall mit Ralf Klein seinen Frontflügel verloren und war zudem mit beschädigter Aufhängung unterwegs. Für Klein bedeutete der Unfall, bei dem er Bonaventura aufgefahren war, das Aus. "Hab ich einen Hals" war der erste Kommentar des Wolf-Piloten nach dem Rennen und in der Folge entbrannte eine lebhafte Diskussion über den richtigen Bremspunkt für Kurve eins, sah sich doch Daniele Bonaventura durch den Unfall um eine mögliche Podiumsplatzierung gebracht. Von Startplatz fünf gestartet, hatte er in diesem Rennen tatsächlich alle Chancen dazu, sein Wolf lief jedenfalls sehr flott in Kyalami. Mit einer Runde Rückstand erreichte Bonaventura schließlich das Ziel auf dem siebten Rang und betrieb damit zumindest erfolgreiche Schadensbegrenzung.

So steht Daniele Bonaventura zurzeit auf Platz drei in der Meisterschaft vor Martin Steinmetz, der noch als Tabellenführer nach Kyalami gereist war. Ohne gewerteter Runde im Quali vom letzten Startplatz ins Rennen gegangen, machte er in den ersten zwei Runden viele Plätze gut, wurde dann aber von Kay Hesky abgeschossen. Während das Rennen von Steinmetz damit durch Defekt beendet war, konnte Hesky sein Rennen auf Platz fünf beenden.

Trotz bereits zwei Rennsiegen Kirchhofers gibt es bisher keine klaren Favoriten auf die Meisterschaft. Enttäuschend blieben bisher die Leistungen des Team Ensign mit den Fahrern Saupe, Rauch und Andy Wilke. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie die drei auf den nächsten sehr anspruchsvollen Strecken zurechtkommen werden, weiter geht's in Long Beach.

Text: Jonas Steffens
Bilder: Jonas Steffens, Hagen Tröger

Wenzel, Bonaventura und Klein finden die Lücke zwischen umher fliegenden Trümmern und havarierten Fahrzeugen

Gerade Kurven und Unterholmanöver

Fern Bay Gold - Ein Rennen aus Admin-Sicht

Der Rookie-Cup gastiert in Fern Bay Gold und das mit dem Formula-BMW. So sieht es also aus, wenn unerfahrene Fahrer in schnellen Autos über enge Pisten eiern.

Schon beim Training in der Woche war das Gemecker groß. Die Fahrer beschwerten sich über die fehlenden Überholmöglichkeiten und das schwierige Schaltverhalten des kleinen Formelflitzers.

Ulli Kratochwil haderte mit seinen Rundenzeiten und Andreas Rühl blies Trübsal über die traurige Aussicht, bis zum Renntag kaum mehr als 650 Runden Training absolvieren zu können. Auch die Sorge, Jan Esper könnte während der Fahrt plötzlich einschlafen, war wieder allgegenwärtig.
Fabian Schneider predigte unterdessen unablässig, man müsse die Kurven "gerade fahren" und schürte die Überzeugung, Rühlis Training sei ohnehin umsonst, da mindestens die Hälfte des Feldes in der ersten Kurve ausscheiden würde. Nur böse Zeitgenossen würden zwischen diesen beiden Aussagen einen Zusammenhang sehen.

Fern Bay ist ein Kurs mit ganz besonders kurvigen Kurven und läge irgendwo im sonnigen Süden, wenn er denn real sein würde. Wir hätten angenehme 25° C bei sonnigem Himmel und man würde Paradiesvögel zwitschern hören und leckere Kokosmilch trinken. Da wir aber nur eine Sim fahren, hat es geregnet und war kalt.

Grid 1

Bei der Anfahrt auf die erste Kurve verbremste sich Christian Wilms und sorgte damit für leichtes Durcheinander am Start. Einige Kurven später produzierte Myron Zehner geschockte Gesichter. Bei der Anfahrt auf die Regenwurmkurve vergaß er das Bremsen völlig und verfehlte Stefan Jedich und Andreas Rühl nur um wenige Zentimeter.
Der befürchtete Massencrash blieb aber dennoch aus. So blieb vielen Fahrern nichts anderes übrig als ohne fremde Hilfe die schönen Picknickwiesen aufzusuchen und die Leitplanken auf ihre Sicherheit hin zu überprüfen.

Die Spitze bestehend aus Fabian Schneider, Timo Dell und Johannes Rose konnte sich schon frühzeitig vom Rest des Feldes absetzen. In der Verfolgergruppe lieferten sich Falk Kelbassa, Andreas Kausch, Veit Ritter und Stefan Flemming einen erbitterten Kampf um die Positionen. In Runde 7 verbremste sich Flemming nach der Brücke und traf Ritter an der Hinterachse. Obwohl beide Fahrzeuge unbeschädigt blieben, verlor Ritter durch diesen Unfall den Anschluss an die Verfolgergruppe.

An der Spitze hatte Timo Dell mit immer kälter werdenden Reifen zu kämpfen. Er verlor mehr und mehr an Boden und der riesige Vorsprung von über 20 Sekunden gegenüber der Verfolgergruppe schmolz zusehends zusammen. In Runde 32 schließlich - eine Runde vor Schluss - wurde er von der Verfolgergruppe geschluckt.

Im Mittelfeld führten die "Flügel" an den kleinen Formelwagen zu einigen Missverständnissen. So punktete Jörg Bauer im zweiten Renndrittel mit einem ganz besonders ausgefeilten Überholmanöver. Er nahm die Gunst der Sekunde war, um Horst Kausch, der durch seine zaghaften Flugversuche vom Renngeschehen weitgehend abgelenkt war, zu über … nein, zu unterholen.

Mir selbst fiel unterwegs plötzlich ein, dass ich noch etwas Dringendes zu erledigen hatte. In Runde 10 nutzte ich deshalb die Gelegenheit und tarnte meinen Ausfall gekonnt als missglücktes Ausweichmanöver und schob die Schuld nach dem

Horst Kausch lässt Jörg Bauer "unten" passieren

Rennen einem anderen Fahrer in die Schuhe.

Ähnliches versuchte an diesem Abend auch Stefan Alfons in Grid 2, stellte sich dabei allerdings weit weniger geschickt an. Sein lustiger Überrundungsversuch mit anschließender Kabarett-Einlage wird im Forum jedenfalls zweifellos noch ein Weilchen in Erinnerung bleiben.

Gewonnen hat dann übrigens auch jemand. Ich glaube es war Johannes Rose. Zweiter wurde Fabian Schneider, der durch die kurvigen Kurven tatsächlich ziemlich gerade durchgekommen ist. Der dritte Platz ging an Andreas Kausch.

Innen ist Platz für zwei querstehende Sattelschlepper, aber Stefan Alfons will unbedingt außen vorbei

Grid 2

Der Start in Grid 2 verlief noch problemloser als in Grid 1. Einzig Jochen Hackel verlor nach dem Kontakt mit einem Reifenstapel in der Schikane die Kontrolle. Sein Auto wurde dadurch aber nicht beschädigt. Der Massencrash blieb aber leider trotzdem nicht aus.

Christian Büttner kam auf Platz 9 liegend bei der Anfahrt auf die GSL-Kurve aufs Grün und verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug. Sein Verfolger Martin Schubert konnte nicht mehr bremsen und streifte Büttner am Heck. In die querstehenden Wagen krachten dann Kurth, Mathias Kausch, Junchen, Lackmann, Klieber, Müller, Weber, Wiemers und Brell. Einzig Reno Sauermann konnte dem Unfall mit viel Glück entgehen. Müller und Kausch mussten das Rennen daraufhin aufgeben. Es folgten ihnen Sauermann (Disco), Büttner, Schubert, Brell und Hackel.

An der Spitze konnte sich Marcel Mund zunächst vom Rest des Feldes absetzen. Ihm folgten mit einigem Abstand Stefan Alfons und Ulli Kratochwil. In Runde 8 drehte sich Mund ausgangs der Schikane und verlor die Führung an Alfons. Zwei Runden später verunfallte Alfons dann auf kuriose Weise. Nach der Schikane lief er auf den langsam fahrenden Karlisch auf. Karlisch versuchte Alfons innen passieren zu lassen, doch Alfons wollte unbedingt außen vorbei. Es kam zum Kontakt zwischen den beiden. Alfons verlor die Kontrolle und schleuderte gegen die Leitplanke. Trotz beschädigter Hinterradaufhängung konnte er das Rennen fortsetzen.

Der Rest des Rennens verlief eher unspektakulär. Das Feld zog sich, begünstigt durch den schweren Unfall in der ersten Runde, mittlerweile über die ganze Strecke. Zweikämpfe waren kaum noch zu beobachten. Für eine letzte Kuriosität sorgte noch Marcel Mund. Auf Platz zwei liegend blieb er unmittelbar vor der Ziellinie stehen und wurde aus dem Rennen genommen.

Die ersten drei Plätze machten die Fahrer, die am Massencrash nicht beteiligt waren, unter sich aus. Gewonnen hat in diesem Grid Ulli Kratochwil vor Jürgen Hecker. Dritter wurde ein Fahrer der die Frechheit besaß, es unprofessionell zu finden, dass nach dem Rennen keine News-Meldung im Portal erschienen ist und der genau deshalb hier nicht genannt wird.

Das nächste Rennen ist übrigens wieder in Fern Bay und wieder mit einem Formelfahrzeug. Da es dazu vermutlich keinen Rennbericht geben wird, schlage ich vor diesen hier einfach nochmal zu lesen. Außer den Podestplätzen, wird sich ohnehin nichts ändern.

Anfahrt auf die Schikane - Jochen Hackel vor Christian Büttner

Interview mit Volker Dudziak

RS: Volker, du hast das Grid2 administriert, kannst du zwei, drei Worte zum Rennen sagen?
VD: Ja, äh hömma...
RS: Vielen Dank.

Bericht: Stefan Hartmann
Christian Heuer
Bilder: Stefan Hartmann

Drescher im Aufwind

4. Rennen der LFS-Masters 8 in Fern Bay

Maikl Drescher kann das vierte Saisonrennen auf dem Kurs von Fern Bay Gold Reverse vor Danny Messing sowie Patrick Marx und Fabian Schneider für sich entscheiden. Für das erste VR-Rennen mit dem brandneuen Formel BMW finden sich 29 Teilnehmer ein.

Marc Wühler, kann kurz vor Schluss an Michael Wirtz vorbei gehen und sich so sein erstes Top 10 Ergebnis der Saison sichern.

Die Qualifikation hat es bereits in sich. Besonders die enge Schikane kurz vor Ende der Runde macht einigen Piloten zu schaffen, aber auch sonst erweist sich der BMW als deutlich zickiger gegenüber dem ähnlich anmutenden FOX.

Am Start kann Maikl Drescher gleich das Gewusel hinter ihm nutzen, um sich abzusetzen. Patrick Marx, von Position 2 ins Rennen gegangen, kann das Tempo aufgrund von Trainingsmangel nicht mitgehen.
5 Positionen weiter hinten gibt es nach 500 Metern bereits das erste Opfer. Markus Wurm übersieht nach einem Fahrfehler, dass sich Dieter Schmid bereits neben ihn gesetzt hat. Es kommt zur Kollision, Wurm prallt zurück, wird in die Leitplanke geschleudert und muss ein Rennen beenden. Damit ist er nicht das einzige "Opfer" des 15 Runden langen Sprints. 7 Piloten sehen nicht die Zielflagge.
Während Drescher seinen Vorsprung auf mehrere Sekunden vergrößtert, geht es dahinter deutlich enger zu. Timo Dell hängt direkt im Getriebe von Marx, und hat seinerseits Danny Messing groß in den Rückspiegeln.

Jan "The Roof" Esper machte seinem Namen alle Ehre und beendet sein Rennen nach einem Fast-Überschlag - viele anderen tun es ihm gleich.

Doch durch den geringen Abtrieb, den die meisten Piloten bei ihren Fahrzeugen eingestellt haben, gibt es kaum Windschatten und dementsprechend auch wenige Überholmanöver. Lediglich die Zielgerade stellt sich als geeignet heraus.

Durch die zahlreichen Ausfälle sowie konstante Leistung gelingt es dieses Mal auch Fahrern, die sonst eher im Mittelfeld zu finden sind, weiter nach vorne zu kommen. So kann Marc Wühler beispielsweise sein erstes Top 10-Ergebnis der Saison einfahren, das er im Hauptrennen sogar noch verbessern kann. An vorderster Stelle steht mit Maikl Drescher jedoch ein alter Bekannter. Eine kuriose Strategie wählt Fabian Schneider, der sich in der letzten Runde bis auf die achte Position zurückfallen lässt, um fürs Hauptrennen die Pole zu haben.

Sonstiges

Pole Position	Maikl Drescher kann sich nach langer Durststrecke seine erste Pole sichern.
Highest Climber	Mit 21 Positionsgewinnen gehen die 3 Bonuspunkte klar an Markus Wurm.
Trainingsrunden	Mit 763 Runden (2671 km) kann Andreas Rühl die meisten Runden auf der Kombination aufweisen.

Haarscharf: In Runde 4 streift Patrick Marx ganz leicht das Heck von Maikl Drescher, der seinen Boliden nur ganz knapp abfangen kann.

Diese nutzt Schneider auch dementsprechend, um die Führung in einen Sieg umzumünzen. Dahinter geht es wieder mal enger zu. Besonders zu Beginn von Runde 4, als Patrick Marx in T1 ins Schlingern gerät und beim Wiederauffahren auf die Strekke Maikl Drescher streift, der seinen Boliden nur durch sofortiges Gegenlenken einfangen kann.
Anderen gelingt das nicht. Falk Kelbassa setzt vor T5 zu einem optimistischen Überholmanöver gegen Magnus Randy an. Es kommt zur Kollision. Kelbassa kann seinen Boliden abfangen, Randy gelingt dies nicht. Quer steht er auf der Fahrbahn, es kommt zur Kettenreaktion. Zunächst muss Michael Galuschka aufs Gras ausweichen und berührt die Leitplanke so ungünstig, dass sein linkes Vorderrad abknickt. Andreas Rühl bemerkt das Fahrzeug von Randy zu spät, bei ihm bleibt es jedoch bei Positionsverlusten. Erneut ist die Ausfallrate sehr hoch. Thomas Busack, Michael Galuschka, Andreas Rühl und Falk Kelbassa müssen nach dem Sprint auch im Main ihre Fahrzeuge abstellen. Insgesamt beenden 9 Fahrer ihr Rennen vorzeitig.
Andere Fahrer profitieren von den vielen Ausfällen und Ausritten ihrer Mitfahrer. So kann Markus Wurm 21 Positionen gutmachen, Manfred Wurm 10, Matthias Draschl und Dominic Fingerhut 9 bzw. 7. Letzterer kann in diesem Rennen übrigens sein bestes Saisonergebnis einfahren.

Gesamtsieger wird am Ende Maikl Drescher, der sich mit 91 Punkten 4 Handicappunkte schnappt und sich in der Tabelle weit nach vorn katapultiert. Zweiter wird Danny Messing mit 85 Punkten. Platz Drei teilen sich Patrick Marx und Fabian Schneider mit jeweils 83 Punkten.

Markus Wurm

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Sprint FE3R FBM

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	1	Maikl Drescher	20:26.730
2.	2	Patrick Marx	+0:05.200
3.	5	Timo Dell	+0:05.710
4.	4	Danny Messing	+0:05.810
5.	3	Florian Kirchhofer	+0:06.520
6.	7	Dieter Schmid	+0:18.820
7.	9	Christian Niehaves	+0:22.580
8.	8	Fabian Schneider	+0:23.420
9.	11	Lutz Ludwig	+0:27.040
10.	16	Marc Wühler	+0:39.280

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Hauptrennen FE3R FBM

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	1	Fabian Schneider	46:33.040
2.	5	Danny Messing	+0:01.930
3.	8	Maikl Drescher	+0:02.500
4.	3	Dieter Schmid	+0:06.050
5.	7	Patrick Marx	+0:14.910
6.	13	Dominic Fingerhut	+0:28.680
7.	2	Christian Niehaves	+0:32.680
8.	29	Markus Wurm	+0:34.410
9.	10	Marc Wühler	+0:53.840
10.	19	Matthias Draschl	+1:19.490

LFS Masters Saison 8
Punktestand nach 4 von 10 Rennen

Pos	+/-	Fahrer	Punkte
1.	-	Fabian Schneider	335
2.	+3	Maikl Drescher	332
3.	+1	Danny Messing	318
4.	-1	Christian Niehaves	310
5.	-3	Markus Wurm	293
6.	+2	Dieter Schmid	271
7.	+4	Patrick Marx	238
8.	-	Guido Muddemann	226
9.	-2	Andreas Rühl	213
10.	+2	Dominic Fingerhut	201

Andreas Rühl

E-Sport gehört die Zukunft?

Es gibt ja einige unter uns, die für unser Hobby großartige, vielleicht sogar goldene Zeiten anbrechen sehen wollen – und das seit Jahren, wie ich boshaft anmerken will. Auf jeden Fall jedoch verdient der E-Sport größere Aufmerksamkeit, hört man zuweilen. Sponsoren werden gesucht und umgarnt, so recht anbeißen will keiner.

Das könnte daran liegen, daß die virtuelle Rennfahrerei ein unbedeutendes Randphänomen ist, das allenfalls ein paar Spinner interessiert. „Aber", wird nun der Sportskamerad mit der rosa Brille fürs E-Sport-Business einwenden, „es gibt ja noch viel unbedeutendere Sportaktivitäten, wie zum Beispiel die Brieftaubenzucht, das organiserte Murmel-Spiel oder das Fingehakeln!" Richtig!
Aber verglichen mit der virtuellen Rennfahrerei ist der Brieftaubensport eine Massenveranstaltung. Der Bundesverband der Brieftaubenzüchter teilt mit, daß sage und schreibe 64.000 organisierte Brieftaubensportfreunde allein in Deutschland ihrem gefiederten Hobby nachgehen.

Okay, aber was ist zum Beispiel mit den Murmelspielern? Da erfährt man, daß allein bei den Deutschen Meisterschaften im Murmelspiel 2007 24 Mannschaften aus 11 Vereinen am Turnier teilnahmen (also mehr als 11 GPL-Grids). Fakt ist: Es gibt mehr Murmelspielvereine in Deutschland als virtuelle Rennligen. Und auch die Zahl der Aktiven dürfte mindestens etwa gleich hoch sein.
Aber keiner der Klicker-Freunde ist bislang meines Wissens auf die Idee gekommen, seine Murmelspielerei per „Live-Stream" der Öffentlichkeit aufzunötigen.
Erst recht in ihrer kleinen Brauchtumsecke verharren die Fingerhakler. Wieviele Verrückte diesen Sport betreiben, weiß ich nicht (aber es gibt überregionale Meisterschaften in Frauen-, Jugend- und anderen Klassen). Vorsichtig hochgerechnet sind es womöglich weniger, als die VR zahlende Lizenznehmer hat. Mit anderen Worten: Der virtuelle Rennsport in Deutschland dürfte ungefähr zwischen Fingerhakeln und Murmelspiel anzusiedeln sein.

Klar darf man weiter träumen von Sponsoren, Fernsehübertragungen oder echten Boxenludern. Vorerst jedoch sollten wir auf dem Boden bleiben und mißtrauisch bleiben gegenüber all jenen, die uns die Mär von der großen Zukunft des E-Sports erzählen.

meint

Euer Rühli

Doppelsieg in Westhill

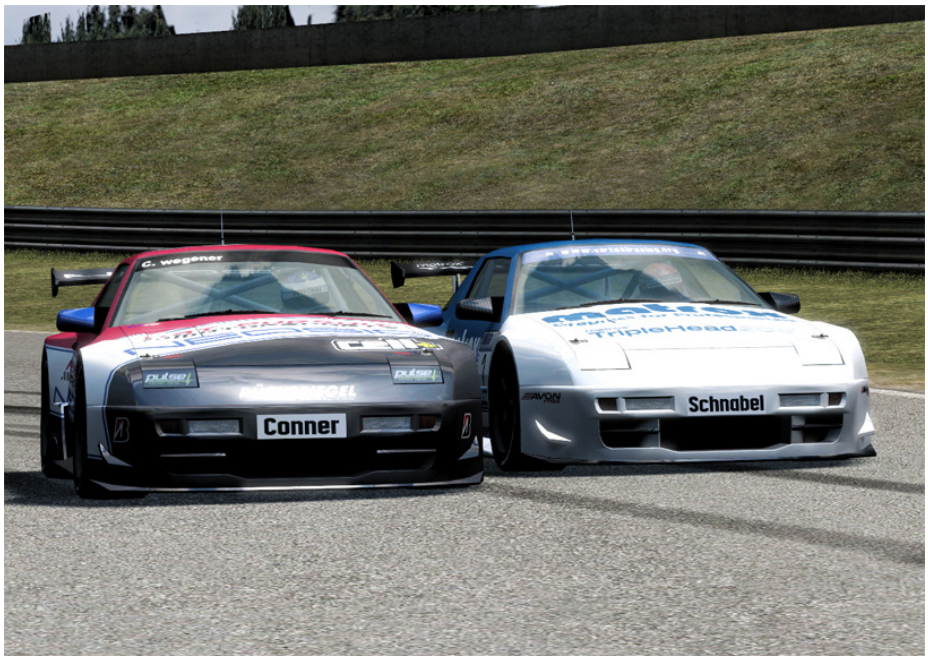
5. Rennen der LFS-Masters 8 in Westhill

Saisonhalbzeit. Der fünfte Lauf der LFS Masters 8 powered by Matrox führt die 29 Starter auf den 5,2 km langen Traditionskurs von Westhill Int. Mit zwei Siegen meldet sich Markus Wurm nach dem für ihn eher bescheidenen 4. Rennen zurück, Zweiter wird Conrad Wegener, Dritter Christian Niehaves.

Durch eine Kettenreaktion, ausgelöst durch Maikl Drescher, bricht zur Mitte der ersten Runde das Chaos aus. Rennende für Wolfgang Schmid.

Mit dem XRR steht das bis dato schnellste Fahrzeug der Saison an. Im Vorfeld geäußerte Bedenken lösten sich schnell in Luft auf, der als zickig geltende Bolide stellte sich auf dem flüssigen Bergkurs als kontrollierbar heraus.

In der Qualifikation kam dann die wohl größte Sensation des Rennabends. Mit Conrad Wegener, Dieter Schmid und Markus Wurm fahren 3 Piloten die Polezeit von 1:31.32. An den Start gehen die drei in der oben genannten Reihenfolge.
Der Start verläuft zunächst sehr gesittet, bis es zur so genannten "Wurstnasenschikane" geht. Dort fährt Maikl Drescher auf den vor ihm fahrenden Claudio Ferrera auf. Die leichte Berührung reicht aus, um den XRR aus der Ruhe zu bringen. Es entsteht eine Kettenreaktion, der Danny Messing nicht mehr ausweichen kann. Sein Bolide hebt ab und schlägt genau vor Wolfgang Schmid wieder auf. Dieser kippt nun ebenfalls um und kann, anders als Messing, sein Rennen nicht mehr fortsetzen. Großes Pech für Schmid, es ist schließlich nicht sein erster unverschuldeter Ausfall!
Vorn übernimmt Markus Wurm nach 5 Runden die Führung. Zwei Runden später hat er durch einen Fehler von Conrad Wegener bereits 5 Sekunden Vorsprung, die er nach 13 Sprintrunden in einen Sieg umwandeln kann. Zweiter wird Dieter Schmid, Dritter Conrad Wegener.



Millimeterarbeit: Im Sprint übernimmt Markus Wurm mit diesem knappen Überholmanöver die Spitze und kann sich durch Wegeners Fehler absetzen.

Das Hauptrennen setzt gegenüber dem Sprint noch einen drauf. Die empfindlichen Slicks kommen jetzt noch als weiterer Faktor hinzu. Besonders der vordere rechte Reifen muss einiges aushalten. Nichtsdestotrotz dauert es nur wenige Runden, bis Markus Wurm und Conrad Wegener wieder an der Spitze sind.

Sonstiges

Pole Position	Conrad Wegener, Dieter Schmid und Markus Wurm fahren die gleiche Polezeit. Da Wegener als erster fuhr, starter er von vorn.
Highest Climber	18 Überholmanöver bescheren Falk Kelbassa die 3 Bonuspunkte für den Highest Climber.
Trainingsrunden	Nur 537 Runden (2792 km) reichen Andreas Rühl für die meisten Runden auf der Kombination. Damit hat er zur Saisonhalbzeit bereits 15914 km hinter sich gebracht.

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Sprint WE1 XRR

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	3	Markus Wurm	20:04.440
2.	2	Dieter Schmid	+0:05.220
3.	1	Conrad Wegener	+0:06.260
4.	4	Lutz Ludwig	+0:12.250
5.	8	Christian Niehaves	+0:14.850
6.	5	Florian Kirchhofer	+0:18.350
7.	10	Guido Muddemann	+0:18.940
8.	11	Maikl Drescher	+0:21.760
9.	14	Fabian Schneider	+0:25.120
10.	7	Dominic Fingerhut	+0:29.780

LFS Masters Saison 8
Ergebnis Hauptrennen WE1 XRR

Pos	Start	Fahrer	Zeit
1.	8	Markus Wurm	44:46.580
2.	7	Conrad Wegener	+0:03.040
3.	4	Christian Niehaves	+0:26.180
4.	1	Maikl Drescher	+0:26.640
5.	2	Guido Muddemann	+0:27.310
6.	24	Falk Kelbassa	+0:28.430
7.	5	Lutz Ludwig	+0:28.920
8.	3	Florian Kirchhofer	+0:47.630
9.	25	Andreas Rühl	+0:48.350
10.	9	Fabian Schneider	+0:58.880

LFS Masters Saison 8
Punktestand nach 5 von 10 Rennen

Pos	+/-	Fahrer	Punkte
1.	-	Maikl Drescher	400
2.	-	Fabian Schneider	399
3.	-	Christian Niehaves	392
4.	-	Markus Wurm	388
5.	-	Danny Messing	323
6.	-	Dieter Schmid	303
7.	-	Guido Muddemann	302
8.	-	Conrad Wegener	282
9.	-	Andreas Rühl	263
10.	-	Patrick Marx	238

Da viele ihrer Konkurrenten mit Strafgewichten beladen sind, haben sie recht leichtes Spiel. Wurm hat jedoch den Vorteil von 9 Sekunden, die er Wegener voraus ist. Es entbrennt ein Fernduell, in dem die schnellste Runde mehrmals den Besitzer wechselt.

Gegen mitte des Hauptrennens nutzt Niehaves eiskalt die Möglichkeit, nach einer gelben Flagge zwischen Drescher und Muddemann vorbeizugehen.

Dahinter geht es deutlich enger zu. Maikl Drescher auf Position 3, mit 40 kg Zusatzgewicht einer der schwereren im Feld, wehrt sich entschieden gegen Guido Muddemann und Christian Niehaves. Erst ein Ausritt von Lutz Ludwig am Ende der Wurstnasenschikane verschafft dem Dritten im Bunde, Christian Niehaves, die Gelegenheit, mit einem mutigen Überholmanöver zwischen seinen beiden Konkurrenten hindurchzuschlüpfen.
Das Hauptrennen fordert erneut einige Opfer. Vier Piloten müssen frühzeitig die Segel streichen, unter anderem aufgrund der Kiesbetten, aus denen der heckgetriebene XRR nicht wieder herauskommt.

An der Spitze lässt Markus Wurm nichts anbrennen und holt sich nach 29 Runden auch den zweiten Sieg des Abends, obwohl Conrad Wegener den Vorsprung bis zum Ende auf drei Sekunden zusammenschmelzen konnte. Dritter wird mit bereits 26 Sekunden Rückstand Christian Niehaves, knapp gefolgt von Maikl Drescher und Guido Muddemann.

Markus Wurm

Im Interview: Dom Fingerhut

RS: Du musstest Dein Rennen im Main aufgeben. Woran lag es?
DF: An persönlichem Unvermögen. Nach dem 3. Dreher an diesem Abend (1x Sprint, 2x Main) habe ich meinen XRR ins Kiesbett eingegraben. Das ärgert mich auch jetzt noch unheimlich. Ohne diese Dreher wäre es das mit Abstand beste Saisonrennen geworden. Ich konnte ohne Probleme die Zeiten der Spitzenfahrer mitgehen. Das gabs schon lange nicht mehr.

RS: Denkst Du, dass der XRR zu schwer für eine Liga ist, in der nur ein Auto gefahren wird?
DF: Nein, überhaupt nicht. Vielleicht hätte sich der ein oder andere Fahrer für den FXR entschieden, weil er einfacher zu fahren ist, aber das ist ja hier die Masters und da müssen die Fahrer auch mit allen Fahrzeugen vernünftig umgehen können. Mit dem richtigen Setup hat es ja auch bei fast allen gut funktioniert.

RS: Auf einer Skala von 1 bis 10, wie bewertest Du diese Kombination, und warum?
DF: Schwer zu sagen. Der XRR ist sicherlich etwas schwieriger zu fahren als einige andere Wagen. Die Strecke an sich ist nicht besonders schwer. Die Schwierigkeit war bei dem Rennen vor allem, auch den kleinsten Fehler zu vermeiden, da der XRR da nur sehr sehr wenig verzeiht. Außerdem musste man höllisch auf die Reifen achten. Insofern würde ich der Kombination eine 7 oder 8 geben.

RS: Du stehst derzeit auf Position 12 in der Meisterschaft. Wo siehst Du Dich denn am Ende?
DF: Vor der Saison wäre ich mit P12 zufrieden gewesen. Es haben sich diesmal noch mehr schnelle Fahrer angemeldet, als in der Vorsaison. Da aber einige wieder abgesprungen sind und ich im letzten Rennen gesehen habe, dass ich auch mal in den Top10 mitmischen kann, ist die Top10 mein Ziel. Allerdings darf ich mir dafür aber keinen Ausfall mehr erlauben.

RS: In welchem kommenden Rennen rechnest Du Dir noch viele Punkte aus?
DF: Ehrlich gesagt habe ich mir die nächsten Kombis noch gar nicht weiter angeschaut. Aber es kommt ja sowieso immer anders, als man denkt. Ich hätte zum Beispiel nicht damit gerechnet, mit dem XRR so gut klar zu kommen. In der Vergangenheit war ich meistens vor allem mit den Fronttrieblern stark, aber das XFG-Rennen war diese Saison mein Schwächstes bisher.

Vielen Dank für das Interview!

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.

Gaida übernimmt die Führung

Die VRTCC zu Gast in den Straßenschluchten von Pau

Nach dem Rennen in Spanien zog die VRTCC gen Norden in die südfranzösische Stadt Pau. Hier wartete eine völlig neue Herausforderung auf die Fahrer. Fuhr man in Valencia noch auf einer klassischen Rennstrecke, so galt es in Frankreich, die WTCC-Tourenwagen durch enge Straßenschluchten ohne Auslaufzonen zu bewegen. Hier war ein 100%-Job gefragt.

Bereits im Vorfeld demonstrierte die BMW-Mannschaft von HPM, dass man sich offensichtlich hier pudelwohl fühlte. Andreas Gaida setzte schon bei den Trainings zu dem Event mit einer 01:20.447 eine Duftmarke. In der Qualifikation am Renntag gelang es Gaida zwar nicht ganz, diese Zeit erneut in den Asphalt zu brennen, aber mit einer 01:20.636 war er nur unwesentlich langsamer. Komplettiert wurde die erste Startreihe zudem von Teamkollege Sacha LeStrange.

Aber obwohl zu Rennen 1 fliegend gestartet wurde und Gaida die Pace vorgab, kamen beide HPM-Piloten nicht gut weg, und Florian Strauß konnte sich bereits in Turn 2 innen an den beiden HPM-BMWs vorbei quetschen. Allerdings rückte Gaida das alte Kräfteverhältnis in Runde 3 wieder zurecht und überholte Strauß außen in Turn 3, nachdem dieser zunehmend Probleme hatte, seinen BMW ohne Driften um die Kurven zu bewegen. LeStrange stellte dann in Runde zehn die Startreihenfolge vollends, indem er ebenfalls an Strauß vorbei ging. Gaida und LeStrange fuhren in dieser Reihenfolge dann auch ihr Rennen zu Ende. Strauß musste das Plätzchen auf dem Podium am Ende noch Andreas Tübel überlassen und sich selber sogar nur mit Platz 6 begnügen.

In Rennen 2 zeigten Gaida und LeStrange dann aber doch noch, dass sie wissen, wie man startet, und fuhren sich von 7 und 8 kommend

Das Feld macht sich auf ins Rennen.

Kurzinterview mit Andreas Gaida

RS: Andreas, erst einmal Herzlichen Glückwunsch zum Lauf- und Eventsieg in Pau und zur Übernahme der Gesamtführung. Hat dich das selber überrascht oder hattest du das fest im Visier?

AG: Um ehrlich zu sein, hatte ich das auch so geplant. Mit Martin und René waren die zwei größten Konkurrenten nicht in Grid 1 angetreten, in der Vorbereitung merkte ich, dass mir die Strecke liegt und ich gut zurecht kam. Daher war die Pole Pflicht, und dann wollte ich eigentlich ein entspanntes Rennen ins Ziel fahren. Hat leider nicht ganz so geklappt...

RS: Im Vorfeld auf Pau hattest du ja auch schon die schnellste Zeit gesetzt. Offensichtlich bereitest du dich gut vor. Ist das der Schlüssel zum Erfolg gewesen?

AG: Nicht ganz richtig, ich habe mich dieses Mal gut vorbereitet, weil ich wusste, worum es ging und mir die Strecke Spaß machte. Für die vorherigen Rennen hatte ich nicht halb so viel trainiert. Motivation zum Training ist aber auch mein Teamkollege Sacha LeStrange, mit dem ich auch abseits der virtuellen Strecken befreundet bin und mit dem ich mich gerne am Wochenende zum "Online-Frühstück" auf der nächsten Strecke treffe.

RS: Bis jetzt konnte noch kein Spitzenreiter die Führung über das kommende Event verteidigen. Deine Chancen stehen jedoch nicht schlecht, da einige harte Konkurrenten wie René in Grid 2 fahren werden. Was rechnest du Dir aus? Liegt dir Brno?

AG: Brno an sich liegt mir schon seit GTR-2 recht gut. In RACE allerdings komme ich nicht so gut klar, bin im Rennen meist zu langsam und kämpfe mit starkem Reifenver-

schleiß. Die 45 kg Strafgewicht machen es mir da nicht leichter. Ich hoffe auf ein Top-5-Resultat.

RS: Du hast jetzt mit 45 kg eine richtig fette Zuladung. Spürt man das stark? Wo ist der Effekt am stärksten? Unmittelbar bei den Bremswegen, Kurvengeschwindigkeiten etc. oder eher auf die Distanz beim Verschleiß?

AG: Ja, ich finde die 20 kg aus Pau spürte man nur wenig, aber die 45 kg machen es schwer. Mein Setup liegt vom Handling her gut, aber nach wenigen Runden habe ich schon mit starkem Reifenverschleiß zu kämpfen und das Risiko, Fehler zu machen, steigt deutlich an. Außerdem bleibt man auf den langen Geraden, besonders am letzten Bergauf-Stück, geradezu stehen. Auf dem Stück nehmen mir die Fahrer mit den leichteren Autos fast 2 Zehntel pro Runde ab.

RS: Vier Events sind vorbei. Ein kleines Resümée von dir bis hierher? Größtes Pro und größtes Kontra der bisherigen Saison?

AG: Curitiba mochte ich nicht, und die Rennen liefen auch nicht gut, wenn man die Cutting-Strafen, die Pole-Sperre und den verpassten Sieg betrachtet. Zandvoort war keine Freude. Im Mitteldfeld gegen die Fronttriebler zu kämpfen, war extrem hart. Hier hieß es, den Schaden zu begrenzen. In Valencia war das Ergebnis besser als erwartet, wobei auch hier deutlich wurde, wie schwer es für die BMWs ist, einen Fronttriebler zu überholen. Pau war etwas turbulent aber doch noch erfolgreich. Insgesamt macht´s mir bisher viel Spaß. Wir haben ein tolles Fahrerfeld, ein gutes Format, der Live-Stream hebt die Qualität der Liga auf ein neues Niveau, und ich hoffe, dass man sich für nächste Saison etwas in Richtung "Streichresultat" einfallen lässt, da ich jetzt schon traurig werde, wenn ich an mein verpasstes Rennen im Mai und den damit zwangsweise verbundenen Abstieg in Grid2 denke.

Phil Hildebrandt wird gejagt vom FR Club.

bis Turn 2 bereits auf Platz zwei und drei vor. Vor ihnen fuhr wie in Rennen eins erneut Strauß. Diesmal gelang es Strauß sogar, diese Führung bis in Runde 15 zu halten, aber auch dieses Mal verließ ihn der Grip auf der Hinterachse. So schlüpften LeStrange und Gaida, die bereits in Runde zwölf nach einem Verbremser von Gaida die Plätze getauscht hatten, und auch noch Tübel an ihm vorbei. Auf diesen Positionen kamen die ersten drei dann auch vier Runden später über die Linie.
Nach diesem Zieleinlauf teilen sich Gaida und LeStrange somit den Eventsieg. Zudem machen beide in der Gesamtwertung einen großen Sprung nach vorne. Nachdem der vor Pau noch führende Waschkowski und sein Teamkollege Neubauer einen rabenschwarzen Tag erlebten und beide sogar absteigen müssen, Meister Hiddel gleich gar nicht am Start war und Erlekotte mit Eventplatz sechs zwar ein gutes, aber eben kein überragendes Ergebnis nach Hause fuhr, konnte Gaida die Führung in der Gesamtwertung übernehmen. LeStrange konnte von Platz sieben auf Position vier vorklettern. Bisher konnte noch kein Fahrer die Position des Gesamtführenden über das nächste Event retten, allerdings stehen die Chancen dieses Mal nicht schlecht, da schon Mal drei der härtesten Konkurrenten, die Fahrer von Sim Racing Equipment 1, in Brno in Grid 2 starten müssen.

Natürlich gab es wie immer auch in den beiden anderen Grids Rennaction pur. In Grid 2 gab der in Valencia auf Grund technischer Probleme unglücklich abgestiegene Chevy-Pilot Martin Thiemt von RS Racing den Ton an. Mit einer 01:21.274 holte er sich hier vor Teamkollege Robert Hyna und OTC-BMW-Pilot Jörg Spindler die Pole. Das Ziel Aufstieg bzw. Wiederaufsteig direkt vor Augen spulten die drei ihre Runden ab und kamen auch in dieser Reihenfolge ins Ziel. In Rennen zwei sah dann naturgemäß das Unternehmen Laufgewinn etwas schwerer aus, aber immerhin gelang es Thiemt auch hier, bis auf Platz zwei vor zu fahren, was auch wichtig für die Teampunkte war. Spindler gelang es, seinen 3. Platz zu wiederholen. Den Laufsieg holte sich ein weiterer Valencia-Pechvogel: Reinhard Hiebl konnte seinen 2. Startplatz, der aus Platz sieben in Lauf eins resultierte, in einen Sieg ummünzen. Damit gelang Thiemt, Hiebl, Spindler und Hyna der Aufstieg. Zu den Vieren gesellte sich noch Andre Neumann, der in Curitiba ebenfalls bereits einmal Grid 1-Luft geschnuppert hatte.

In Grid 3 war Holger Wawrzyniak der schnellste Mann in der Qualifikation, aber bereits in der Einführungsrunde ließ ihn die Technik im Stich. So konnte Tim Voss als Führender das Rennen eröffnen und diese Führung auch bis ins Ziel behaupten. Auf dem Podium gesellten sich Gil Ritter

Thiemt jagt Hiebl durch die Straßen von Pau.

und Christian Hauck zu ihm. Wie schon in Grid 2 gelang mit Voss auch in Grid 3 dem Gewinner des ersten Laufs ein zweiter Platz im zweiten Lauf. Hauck, der ja vor ihm gestartet war, gelang sogar der Laufsieg. Dritter wurde Gerhard Lehmann. Hier schafften Voss, Hauck, Lehman, Held und Ritter den Aufstieg.

In der Teamwertung brachten die Pau-Rennen auch einen Wechsel in der Führung. Nach der Abwesenheit zweier der BMW-Piloten von Sim Racing Equipment lag die ganze Verantwortung bei Waschkowski und Neubauer. Beide erlebten aber ein Debakel und müssen zusammen mit Teamkollegen Hiddel in Brno die etwas kleineren Grid 2-Brötchen backen. Das bedeutet für Sim Racing Equipment 1 nicht nur den Verlust der Führung in der Meisterschaft, sondern auch einen Rückstand, der in Brno voraussichtlich noch größer werden wird. Als absoluten Gewinner dieses Renntages kann man dagegen die Mannen von Hot Pursuit Motorsports rund um Gaida und LeStrange bezeichnen. Neben dem Doppelsieg und der Übernahme der Führung in der Einzelwertung nimmt das Team auch die meisten Punkte in der Teamwertung mit aus Pau und erklimmt somit auch die Spitze der Gesamtwertung. Die Markenkollegen von Over The Clock nutzten ebenfalls die Schwäche von Sim Racing Equipment 1 aus und schoben sich auf Platz zwei der Gesamtwertung vor. Beste FWD-Mannschaft des Tages war das Seat-Team WORF mit seinen Fahrern Fürstner und Schillag. Beim Team RS Racing 1 konnte man durch Thiemts Top-Platzierung in Grid 2 und Krockers gute Rennen in Grid 1 den Schaden begrenzen und sogar die Krone des besten FWD-Teams von DTMR 2 zurück erobern.

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

BERLET.de Elektrofachmärkte

Aktueller Stand bei den Berlet Performance Preisen

Der Berlet Performance Preis
Ein Einkaufsgutschein zu 150,-€

Jeder Fahrer, der im Grid 1 einen Einzellauf gewinnt, bekommt ein Los. Außerdem bekommt der Eventsieger noch ein Los, falls er keinen der Einzelläufe gewonnen hat. Insgesamt kann es so maximal 33 Lose aus 11 Events. Am Ende gewinnt eins dieser Lose den Gutschein.

Florian Waschkowski	2x
Valentin Neubauer	1x
René Hiddel	1x
Elmar Erlekotte	1x
Sacha LeStrange	2x
Andreas Gaida	2x

Der Berlet Team Performance Preis
Ein Einkaufsgutschein zu 200,-€ (oder 4 x 50,-)

Jedes Team, das einen Eventsieg einfährt, erhält 1 Los. Insgesamt gibt es so 11 Lose. Am Ende gewinnt eins dieser Lose den bzw. die Gutscheine.

SimRacing Equipment 1	2x
Hot Pursuit Motosports	2x

Tim Voss auf dem Weg zum Laufsieg im ersten Rennen von Grid 3

Thiemt holt ersten FWD-Sieg

Die VRTCC macht Station im tschechischen Brno

Zwischen den beiden Straßenkurs-Rennen in Pau und Porto gab es in der VRTCC am 17. März ein kurzes Intermezzo auf einer regulären Rennstrecke. Das tschechische Brno ist dabei sogar fast eine Nummer zu groß für die WTCC-Fahrzeuge. Hier galt es, den Schwung durch die weiten Kurven mit auf die langen Geraden mitzunehmen.

Uwe Kriebel fährt souverän den Laufsieg im 2. Rennen ein.

Bedingt durch die Abwesenheit der kompletten BMW-Mannschaft von Sim Racing Equipment in Grid 1 bot sich Martin Thiemt von der RS Racing Chevy-Truppe die Chance, in der Qualifikation ganz nach vorne zu fahren. Die härtesten Konkurrenten auf die Pole, die Piloten von HPM, waren alle mit heftiger Zuladung "gesegnet". So holte sich Thiemt mit einer 2:10.419 nur mit einem Wimpernschlag von 0.052 Sekunden die Pole vor dem 40kg schwereren Andreas Gaida. Dritter und damit bester Seat-Pilot wurde Tomislav Vladovic vom Team DTMR.

In dieser Formation beendeten die drei erstplatzierten der Qualifikation dann auch das Rennen. Zwar konnte Gaida gerade in den letzten Runden Druck auf Thiemt ausüben, aber auch wenn die Strecke sehr breit ist, bot sie für die Tourenwagen doch wenige Überholmöglichkeiten. Die Extra-Kilos taten sicher auch ihren Teil dazu bei. Festzuhalten ist noch, dass Thiemt der erste FWD-Fahrer der Saison ist, der einen Grid 1-Laufsieg für sich verbuchen konnte und sich somit ein Los für den Berlet Performance-Preis sichert.

In Lauf 2 nutzte dann Uwe Kriebel die Gunst der Stunde. Nach P7 in Lauf 1 konnte er von P2 starten und schon nach dem Start die Spitzenposition übernehmen. Diese gab er in Folge nicht mehr ab und fuhr den Sieg souverän nach Hause. Beachtlicher hingegen ist der Start von Gaida, der von P7 auf P3 vorschoss. Allerdings musste er diese Position in Runde 7 an Hiebl abgeben, der sich im Verlauf des Rennens sukzessiv von Startplatz fünf nach vorne gearbeitet hatte. Für Thiemt hingegen brachte das 2. Rennen wenig Erfreuliches. Nach mehreren Kontakten konnte er von Position acht startend das Rennen nur als 15. beenden.

Andreas Gaida konnte so mit einem zweiten und einem dritten Platz in Brno erneut den Eventsieg einfahren. Er baut damit auch seine Führung in der Gesamtwertung aus und hat jetzt auf seinen Teamkollegen Sacha LeStrange einen Vorsprung von 51 Punkten. Dieser hat sich eher still und leise mit einem 11. und ei-

Martin Thiemt führt das Feld an.

nem 8. Platz von Gesamtrang 4 auf Platz 2 der Meisterschaft vorgeschoben. Der Preis des Erfolges sind in diesem Fall aber noch mehr Extra-Kilos. Gaida wird mit 60 kg Zuladung durch die Straßen von Porto jagen, bei LeStrange sind es immerhin 50 kg. Dazu kommt, dass die Truppe um Meister Hiddel wieder in Grid 1 sein wird, und diese Fahrer sind durch den Grid 2-Ausflug fast ohne Gewicht unterwegs.

Das Renngeschehen im 2. Grid wurde ganz klar von der BMW-Mannschaft von Sim Racing Equipment dominiert. Nachdem Hiddel wegen urlaubsbedingter Nichtteilnahme und Waschkowski und Neubauer wegen Rennpech in Pau absteigen mussten, nahm man zusammen mit dem schon seit geraumer Zeit am Aufstieg scheiternden Struck zu viert den Wiederaufstieg in Angriff. Hiddel brannte für die Pole dabei mit einer 2:09.358 eine Fabelzeit in den Asphalt. Hinter ihm reihten sich die oben erwähnten Teamkollegen Struck, Neubauer und Waschkowski ein. Der Meister ging das Rennen dann allerdings etwas zaghaft an und musste erst alle 3 Kollegen passieren lassen, stellte dann aber schnell wieder die richtige Hackordnung her. So war der Zieleinlauf am Ende identisch mit der Startaufstellung.

In Lauf zwei gab es dann Mal wieder eine Demonstration für die Chancenlosigkeit der frontgetriebenen Autos beim stehenden Start: Hiddel konnte bereits in Sektor eins bis auf Position drei vorfahren und beendete Runde eins, nachdem ihn Kollege Waschkowski durchgewinkt hatte, bereits als Zweiter. Wie schon in Rennen eins zeigte sich Neubauer noch als der härteste Gegner, aber in Runde sechs war dann Schluss mit lustig, und Hiddel übernahm erneut die Führung.

Pechvogel des 2. Rennens war Waschkowski, der in Rennen eins noch Vierter geworden war. Er kollidierte bereits in Runde eins mit Teamkollegen Struck und verlor viele Plätze. Für ihn bedeutet das den verpassten Aufstieg und einen ziemlichen Dämpfer für seine Meisterschaftsambitionen, wenn nicht gar das Aus.

Der Vollständigkeit halber sei noch angemerkt, dass mit Michael Wollenschein ebenfalls ein Sim Racing

Phil Hildebrandt wird gejagt vom FR Club.

Kurzinterview mit Martin Thiemt

RS: Martin, herzlichen Glückwunsch zum ersten Laufsieg und dazu noch zum ersten eines FWD-Fahrers. Ist Brno eine FWD-Strecke, lag sie dir speziell so gut oder wo lag der Schlüssel zum Erfolg?
MT: Vielen Dank, hat ja doch länger gedauert, als ich mir persönlich zu Beginn der Saison vorgestellt hatte. Dass es gerade in Brno geklappt hat, verdanke ich wohl eher dem Umstand, dass das BMW-Lager fast geschlossen in Grid 2 antrat. Unter normalen Umständen hätte ich hier keine Chance auf einen Podestplatz gehabt. Brno mit seiner Streckencharakteristik ist in bayrischer Hand.
RS: Zum Rennende des ersten Laufes hat Andreas Gaida ziemlich gedrückt, du hast aber die Nase vorne behalten. Lag das auch an dem doch deutlichen Gewichtsunterschied?
MT: Naja, die BMW-Leute haben über den Winter einfach einen besseren Job gemacht. Diese Art von Strecken kommen den Hecktrieblern einfach zu Gute. Andreas war mit 40 kg mehr nur einen Wimpernschlag im Quali hinter mir. Auch die Trainingsläufe hatten die wahre Stärke der BMWs schon gezeigt, so dass es für mich hieß: Sauber durchkommen ohne Fehler zu machen, dann hast du eine Chance.
RS: Im Gegensatz zu Lauf eins mit Pole und Sieg könnte man das zweite Rennen durchaus als Katastrophe bezeichnen. Woran lag es?
MT: Das war so ein typischer Lauf, den man direkt abhakt. Rangeleien im vorderen Mittelfeld durch Startposition acht im 2. Lauf, keine Chance zu überholen und ein Ausritt ins Kiesbett sind hier mein Resümée. Wie gesagt, Mund abputzen und auf nach Porto.
RS: Durch deinen Totalausfall in Valencia ohne Punkte und dem dadurch bedingten Ausflug in Grid 2 hast Du viele Punkte verloren. Nun hast Du Dich zurückgemeldet. Rechnest Du Dir noch was aus? Gibt es ein Saisonziel?
MT: Saisonziel ist schwer zu sagen. Die Gesamtwertung ist definitiv abgeschrieben, aber ein paar Laufsiege sollen es schon noch sein. Von den noch ausstehenden Strecken könnte uns das auch noch in die Hände spielen. Porto und Macau als Stadtkurse mit dem verwinkelten Layout wie auch Monza als Highspeed-Track stehen da ganz oben auf meiner Liste.
RS: Du bist zwar nicht der bestplatzierte, aber sicher unbestritten der schnellste FWD-Fahrer und hast ja jetzt auch als erster Nicht-BMW-Fahrer einen Lauf gewonnen. Wie schätzt du generell das Kräfteverhältnis zwischen den BMWs und den Fronttrieblern ein bezogen auf Race-07 aber auch auf die Fahrersituation in der VRTCC ein?
MT: Schwieriges Thema, bei dem ich mich jetzt sehr unbeliebt machen kann. Ich denke aber, dass mir alle zustimmen werden, wenn ich sage, dass der BMW in geübter Hand DAS Auto ist. Schon alleine der Startvorteil beim stehenden Start in Lauf 2 macht in einer so engen Liga wie der VRTCC einen enormen Vorteil aus. Zur Fahrersituation ist es natürlich jedem frei gestellt, welches Auto er wählt, so auch mir. Ich muss aber sagen, dass ich nicht wirklich am Anfang der Saison darüber nachgedacht habe, mich in eine Heckschleuder zu setzen. Die Frontkratzer sind hier das Salz in der Suppe, und wenn ich den Jungs diese noch ein wenig versalzen kann, dann passt das schon. Ich bin aber guter Dinge, dass dort für die 2. Saison mit Race07 von organisatorischer Seite noch etwas nachjustiert wird und sich bei diesem heiklen Thema ein Kompromiss finden wird. Es wäre sehr schade, wenn es hier in Zukunft einen zweiten BMW Markenpokal gibt, denn wer ernsthaft um die Meisterschaft fahren will, muss momentan mit bayrischer Kraft unterwegs sein.

Equipment-Fahrer auf dem dritten Podestplatz stand - wenn auch einer vom zweiten Team. Neben den vier BMWs von Hiddel, Neubauer, Wollenschein und Struck ist Michael Endres vom Team DTMR der einzige FWD-Fahrer, der den Aufstieg geschafft hat.

Auch in Grid 3 gab ein BMW den Ton an, allerdings diesmal einer vom Team HPM. Phil Hildebrandt meldete sich nach zwei Events Pause und dem damit verbundenen Abstieg bis ins dritte Grid mit einer 2:10.262 im Qualifying zurück.

Diese erste Startposition wandelte er auch direkt in einen Sieg um. Auf die Plätze kamen mit Thorsten Gehb und Sascha Siegert ebenfalls BMWs, die damit ihre Startpositionen auch 1:1 in das Rennergebnis ummünzten. Von den Dreien gelang im zweiten Lauf allerdings nur Hildebrandt die Wiederholung des Rennergebnisses. Hildebrandt holte sich diese Position bereits in Runde 1, wobei das Gros der Positionsgewinne wie üblich bei de BMWs schon beim Start erledigt wurde. Auf die Plätze kamen dann mit Fabian Kluge und Peter Sorian immerhin ein Chevy und ein Seat.

Vielleicht ist es in der Teamwertung nach fünf Rennen noch etwas früh, von einer Vorentscheidung zu sprechen, aber die Truppe von Hot Pursuit Motorsports rund um den Gesamtführenden Gaida hat mittlerweile schon einen spürbaren Vorsprung. Auf OverTheClock sind es schon 91 Punkte und auf den wohl härteren Konkurrenten Sim Racing Equipment sogar schon 178. Der gemeinschaftliche Ausflug von Sim Racing Equipment 1 ins zweite Grid hat doch ziemlich starke Folgen, und es ist fraglich, ob man das noch Mal ausgleichen kann. Zwar ist Sim Racing Equipment 1 wieder mit drei Fahrern im ersten Grid, aber die Mannen von Hot Pursuit Motorsports präsentieren sich derzeit in einer bestechenden Form. Aber wer weiß, in Porto kann viel passieren.

Die Chevy-Mannschaft RS Racing 1 kann die Position des besten FWD-Teams weiter behaupten, spürt aber den Atem der SEAT-Fraktion im Nacken. Team DTMR 2 trennen nur 22 Punkte von der Schokoladen-Truppe.

Das Rennen im tschechischen Brno war nur eine kurze Atempause für die Fahrer, die es nicht eng mögen. Schon beim nächsten Event geht es zurück auf einen engen Stadtkurs. Für die VRTCC gilt es, das erste Mal den Stadtkurs von Porto zu meistern. Hier wird gerade die letzte Schikane für viele Fahrer über Erfolg oder Niederlage entscheiden.

Bilder: Sascha Siegert
Text: Gil Ritter, Thomas Ettig

BERLET.de Elektrofachmärkte

Aktueller Stand bei den Berlet Performance Preisen

Der Berlet Performance Preis
Ein Einkaufsgutschein zu 150,-€

Jeder Fahrer, der im Grid 1 einen Einzellauf gewinnt, bekommt ein Los. Außerdem bekommt der Eventsieger noch ein Los, falls er keinen der Einzelläufe gewonnen hat. Insgesamt kann es so maximal 33 Lose aus 11 Events. Am Ende gewinnt eins dieser Lose den Gutschein.

Florian Waschkowski	2x
Valentin Neubauer	1x
René Hiddel	1x
Elmar Erlekotte	1x
Sacha LeStrange	2x
Andreas Gaida	2x
Martin Thiemt	1x
Uwe Kriebel	1x

Der Berlet Team Performance Preis
Ein Einkaufsgutschein zu 200,-€ (oder 4 x 50,-)

Jedes Team, das einen Eventsieg einfährt, erhält 1 Los. Insgesamt gibt es so 11 Lose. Am Ende gewinnt eins dieser Lose den bzw. die Gutscheine.

SimRacing Equipment 1	2x
Hot Pursuit Motosports	3x

Meister René Hiddel nutzt einen Verbremser von Daniel Struck, um in Führung zu gehen.

Endurance Series

Das sechste Rennen auf der ehemaligen Militärbasis

Das sechste Rennen der ES fand auf dem ehemaligen Militär-Flughafengelände statt. Das erste Rennen fand hier 1950 statt, allerdings auf einem 8,3 Kilometer langen Kurs, der zwei Startbahnen nutzte. 1983 wurde auf einem verkürzten 7,6 Kilometer langen Kurs gefahren.

1984 bis 1986 betrug die Länge nach dem Umbau im Boxenbereich 7,82 Kilometer. Danach wurde die Nord-Süd-Startbahn ausgelassen und durch ein neues Asphaltstück ersetzt, so dass die Länge auf 6,6 Kilometer schrumpfte. Ab 1991 wurden die Kurven 8 und 9 sowie das Karus-sell wieder entfernt.
Die Länge verringerte sich auf 5,9 Kilometer. Ende 1995 wurde die Fangio-Schikane verlegt. Da-durch verkürzte sich der Kurs auf 5,7 Kilometer. 1997 wurden Ein- und Ausfahrt der Ulmann-Geraden (vor der Zielkurve) neu angelegt, was den Kurs auf 6 Kilometer verlängerte.

Ende 1998 erfolgte der bis dato letzte Umbau. Die Haarnadelkur-ve (Kurve 5) wurde in eine S-Kurve umgebaut. 2001 wurde der Belag von Kurve 1 bis Kurve 10 erneuert.

Diese Infos haben alle Fahrer im Nachhinein verdient, denn es ist ein wunderbarer Kurs und er lieferte den Zuschauern ein fantastisches Rennwochenende mit viel Aktion und wenigen Ausfällen.

Freitag

Die Poleposition sicherte sich Daniel Struck (Ferrari 575) vor Rene Cremer (Porsche GT2) und Fabian Kluge (Viper GTS-R). Mit dem Ferrari 575 war Struck sogleich als Sieger in diesem Rennen vorprogrammiert.
Die Einführungsrunde musste um eine weitere Runde verlängert werden, denn die Nervosität trieb Reinhard Hiebl in einen Frühstart und dabei schob er auch noch Christian Heuer über die Startposition hinaus. Beide Fahrer legten einen kurzen Strafstop ein und dann gab das Pacecar das Rennen frei.

Freitag - Vorne die Ruhe und am Endes des Feldes schon Probleme

Gleich zu Beginn wurde Rene Cremer das Kiesbett auf der letzten Geraden zu Start/Ziel zum Verhängnis und er musste den kleinen Ausritt mit drei vorzeitigen Platzverlusten akzeptieren.

Nur eine Runde später brannte Daniel Struck mit seinem Ferrari schon die schnellste Rennrunde in den Asphalt. Kein Problem für ihn.

Udo Katheder tat es Rene Cremer gleich und rasselte mit seinem Porsche RSR ebenfalls an gleicher Stelle ins Kiesbett. Für den nachfolgenden Verkehr bestand keine Gefahr, aber vier Positionen musste er dadurch einbüßen.

Zur Zufriedenheit aller Zuschauer und anwesenden Rennkommissare verlief das Rennen bis hierher prächtig. Alle Piloten schienen ausreichend vorbereitet und nach nur wenigen Positionsveränderungen begann Fabian Kluge mit der durstigen Viper die anstehenden Boxenstopps einzuleiten.

Nachdem sich alle Fahrer wieder in ihren Positionen eingefunden hatten gab es wieder rundenlange Kämpfe um die Positionen zu sehen. Nicht ein Zentimeter wurde auf der Strecke dem Kontrahenten kampflos überlassen. Den überaus begehrten Top10-Platz fochten zur Renn-hälfte Thomas Tegen (Porsche RS), Wolfgang Fildan (ebenfalls Porsche RS), Peter Kubin (Mosler) und Fa-bian Kluge untereinander aus.

Ansonsten hatten sich die anderen Fahrer nur um ihre Linie zu kümmern und verhinderten gekonnt Flüchtigkeitsfehler. Diese konnten auf diesem Kurs schnell eine verheerende Wirkung nach sich ziehen,

denn Auslaufzonen waren rar.

In den letzten zehn Runden waren die ersten drei Plätze in sicherer Hand und um Platz 4 begann ein harten Fight zwischen Chergo Zelfo und Sören Schuster (beide auf der Viper CC). Letztendlich konnte sich Schuster gegen Zelfo durchsetzen und als erster Fahrer, nach dem Podium, die Ziellinie passieren.

Jürgen Michel konnte sich im BMW M3 nur wenige Runden vor Schluss nicht mehr gegen den Druck von Rene Cremers Porsche wehren und musste ihm den 2. Platz überlassen.

Der Gewinner des unglaublichen Rennens war wie schon angekündigt Daniel Struck im Ferrari 575. Er war nicht aufzuhalten und mit drei Runden Vorsprung überquerte er als Sieger die Ziellinie. Rene Cremer und Jürgen Michel trennten am Ende nur 3,5 Sekunden.

Das 2h-Rennen schrieb erstmals Geschichte seit Start der ES, denn alle Fahrer kamen (nahezu) unbeschadet ins Ziel. Die Verantwortlichen waren unsagbar Stolz auf die Leistung alle Fahrer. Doch sollte dieses positive Ergebnis auch auf Sonntag übertragbar sein?

Sonntag - Die ersten Bilder der neuen TV-Kamera auf der Zielgeraden

Sonntag

Nach dem Qualifikationslauf stand der schon bekannte Florian Strauß im Maserati mal wieder ganz vorne. Reinhard Frey versuchte es, aber er konnte mit seinem Ferrari nur die zweitbeste Zeit fahren. Diesen beiden folgten dann schon mit etwas mehr Abstand die beiden Corvette-Piloten Georg Heger und Wolfgang Trinckauf.

Der Rennstart verlief dieses Mal regelkonform und die Fahrer legten sofort los. Für beschleunigten Puls sorgte Benjamin Frögel bei seinem Teamchef schon in der zweiten Runde, denn ausgangs der Schikane (Kurve 6/7) übersteuerte sein BMW M3 und er küsste leicht die Leitplanke zur Rechten. Der Einschlag endete zum Glück nur mit etwas Lackabrieb, aber drei Platzverluste musste er dennoch hinnehmen.

Auch in diesem Rennen legte der voraussichtliche Treppchenanwär-ter schon sehr früh die Bestzeit für den Rennverlauf fest. Florian Strauß ließ den Maserati förmlich um den Kurs fliegen und ließ in Runde 6 die nicht mehr geschlagene Bestzeit auf der Streckenanzeige aufblinken.

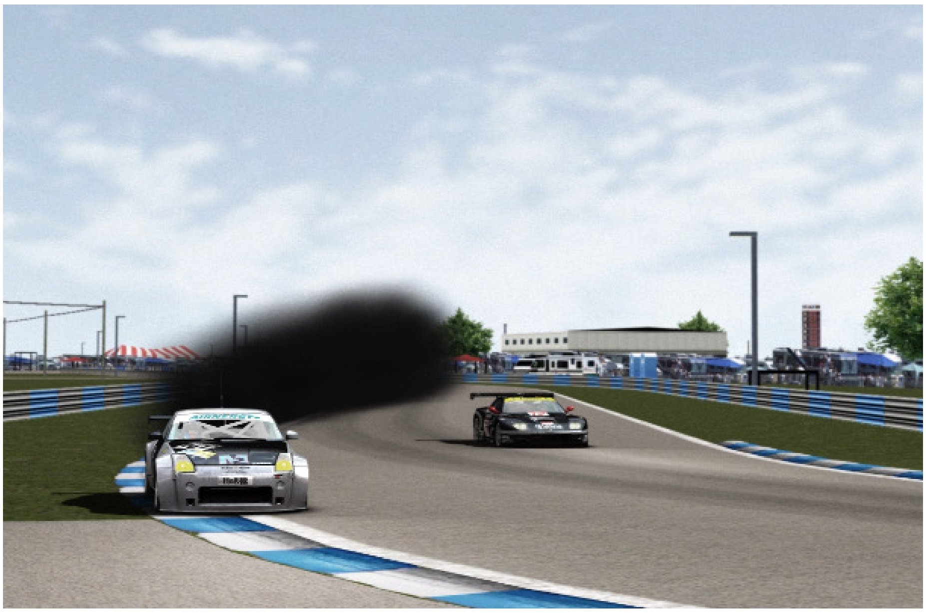
Währenddessen lieferten sich im hinteren Feld Axel Dorner und Christian Ulrich (beide im Gillet Vertigo unterwegs) einen filmreifen Kampf um Position 16.

Zum Ende der ersten Boxenstopps kam es auch zum ersten ungewollten Ausfall. Adriano Fugmann, zu diesem Zeitpunkt auf Platz 8 liegend, steuerte seinen Porsche GT3-RSR an die Box und erlitt dort einen Disconnect. Ein ärgerlicher Ausfall für "Sim Racing Equipment"!

Den ersten richtigen Ausfall an diesem Rennwochenende, das war er dann auch, hatte das "Flautz Racing Team" zu verzeichnen. Wolfgang Trinckauf jagte mit seiner Corvette C5R Ulrich Dönnicke im Porsche GT2 hinterher. Nach der langen Geraden war er ausgangs Kurve 17, der letzten Kurve vor Start/Ziel, zu schnell und somit zu weit draußen. Dabei touchierte er leicht die Mauer und wurde sogleich unsanft von jener abgestoßen. Dieser Schlenker beförderte ihn direkt in die beginnende Spitze der Boxenmauer und zerstörte den Wagen sofort.

Kurze Schrecksekunde beim Team "Safety-Cars" in Runde 51. Reinhard Frey verließ kurze Zeit ungewollt die Strecke... kehrte aber unbeschadet ins Rennen zurück.
Sein Verfolger Florian Strauß übernahm dadurch zwar kurzzeitig die

Wolfgang Trinckauf schleuderte mit seiner Corvette in die Boxenmauer



Oliver Häckers Motor löst sich unter den Augen seines Teamkollegen auf

Führung des Rennens, aber nur zwei Runden später war die Ordnung für Reinhard Frey wieder hergestellt.

Anders hingegen sorgte Oliver Häcker nur wenige Runden später für das gleiche Team für sorgenvolle Gesichter. Nach knapp über zwei Stunden Rennzeit gab urplötzlich der Motor des Nissan 350Z seinen Geist auf. Ein ebenfalls ärgerlicher und vor allem unerwarteter Ausfall der für fehlende Kilometer sorgte.

Das 3h-Rennen ging in die Schlussphase und nur noch wenige Positionswechel waren im Feld zu verzeichnen. Der Sprit reichte für Ulrich Dönnicke zum Ende hin aber nicht ganz und so musste er vor Rennende doch noch mal an die Box und nachtanken. Dadurch verlor er zwei liebgewonnene Plätze.

Nach der abgelaufenen Rennzeit überquerte Reinhard Frey als Sieger die Zielline. Seinen Vorsprung hatte er auf Florian Strauß nach dem kleinen Ausritt wieder auf über 1 Minute ausbauen können. Diesen beiden Fahrern folgte als letzter Podiumsplatz Georg Heger. Er überquerte ca. 30 Sekunden später die Zielline. Alle folgenden Fahrer hatten schon vier Runden und mehr Rückstand hinnehmen müssen, waren aber sicherlich dennoch glücklich das Ziel erreicht zu haben.

Das letzte Rennen dieses Events endete somit mit einem unfreiwilligen Disconnect und zwei Ausfällen. Für die Verantwortlichen zwar kein Grund die Sektkorken knallen zu lassen, aber froh waren sie dennoch, denn erstmal war neben den zwei Unfällen mehr Rennaktion geboten. Ob es nun an dem schönen Strecke verlauf oder dem Endspurt und dem damit verbundenen Willen noch viel zu punkten lag - egal, es war erstmals ein klasse Event.

Und bekanntlich wird immer zum Schluss abgerechnet. Dem Tabellenpfleger sei Dank ist es uns auch dieses Mal möglich einen kurzen Blick zu riskieren.

Wertung im Überblick

In der Gesamttabelle hat das Team "GTR Admin Racing" weiterhin die Führung inne und den Vorsprung auf die beiden hartnäckigen Verfolger-Teams "Flautz Racing" und "Over The Clock" mittlerweile auf über 400 km ausgebaut. Beide Teams können rein rechnerisch noch mit dem Titel rechnen.

Die beiden Verfolger trennen hingegen nur rund 100 km und keines der Teams darf sich in den letzten beiden Rennen einen Ausfall oder dergleichen leisten, denn nicht weit entfernt warten drei weitere Teams (Xtreme Racing Project, Four Fighters Racing und Kluge Motorsport) die sich einen Platz auf dem Podium vorstellen können. Zwischen diesen drei Teams liegen sogar nur 60 km Differenz. Spannender kann es kaum werden.

Nicht ganz so gut läuft die Saison bisher für die verbleibenden drei Teams (Sim Racing Equipment, Die Fahrgemeinschaft und Safety-Cars). Die fahrerische Leistung ist vorhanden, aber durch diverse Aus- und Unfälle fehlen ihnen wichtige Kilometer und nur die zählen am Ende.

Doch beachtlich ist ihr Wille weiterhin mitzufahren; auch wenn sich der Eindruck immer mehr verstärkt das Fahrerprobleme herrschen. Der Wurm ist zwar drin, aber wird eben einfach mitgeschluckt.

Für das kommende Rennen werden die Vereinigten Staaten verlassen und die Teams treten zur erneuten Kiloemterhatz im fast sonnigen England an. Das Essen kann man dort vergessen, also sollten die Teams nicht ihre Köche vergessen.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Martin Steinmetz

Die Belohnung nach 3h - Reinhard Frey siegt mit seinem Ferrari 575

Endurance Series

Das siebte Rennen bot allen Gästen viel Spannung

Das siebte und zugleich vorletzte Event der ES fand auf dem "Birmingham Long Circuit" statt. Eine schöne in der Natur gelegene Rennstrecke die von den Fahrer höchste Konzentration aufden 3,7 Kilometern fordert.

Den knackigen Kurven folgten nur kurze schnelle Geraden und ließen einen Fahrer auch nur kurz durchatmen. Ein Abstecher neben die Strecke konnte schnell mit einem Ausfall enden oder einen Pflichtstop in der Box bedeuten, denn weite Auslaufzonen gab es hier nicht. Von allen Fahrer war also höchste Konzentration gefordert und jeder Kilometer zählte mittlerweile.

Wie schon nach dem Sebring-Event prognostiziert kam es im Vorfeld zu einem Fahrerschwund bei einigen Teams. Sicherlich auch, weil das Rennen am Osterwochenende stattfand und der eine oder andere Fahrer anderweitig verhindert war. Natürlich ärgerlich für das bevorstehende Ende der ersten Saison.

Freitag

Die Poleposition sicherte sich Daniel Struck mit nur unglaublichen 0,4 Sekunden Vorsprung auf Reinhard Frey. Zwischen den beiden Fahrern, die einen Ferrari 575 pilotierten, sollte es spannend werden. Die zweite Startreihe eröffnete Reinhard Hiebl im Maserati MC12. Ihm saßen zwei Corvette C5R im Nacken; gefahren von Georg Heger und Ulf Truschkat.

Noch bevor das Pacecar die 17 Fahrer zur Einführungsrunde führen konnte gab es den ersten ungewollten "Ausstieg" aus dem Rennen.

Anm. d. Red.: In den zwei Minuten der Startaufstellung ist es jedem Fahrer möglich durch erneutes Verlassen der Startaufstellung einen "besseren" Motor für das anstehende Rennen zu erhalten. Dieser Wert wird in Prozent angegeben und wechselt unregelmäßig zwischen 80 und 100 Prozent. Ist die Zeit abgelaufen oder das Starterfeld bereits voll kann diese Funktion nicht mehr ohne Folgen genutzt werden.

Dies nutzte auch Georg Heger mit seiner Corvette C5R und hatte dabei das volle Starterfeld übersehen. Jedenfalls brachte ihm der letzte Druck auf die ESC-Taste wieder von der Startaufstellung zurück in die Box, aber da das Feld bereits voll war konnte er nicht mehr am Rennen teilnehmen. Pech für ihn und sein Team "Xtreme Racing Project". Der Fahrerausfall bzw. keine Teilnahme am Rennen kosteten dem Team viele Kilometer und wiesen noch einmal eindrucksvoll auf das o.g. Risiko hin.

Somit wurden nur noch 16 Fahrer vom Pacecar einmal um den Kurs geführt bevor der Rennkommissar das Rennen für alle Piloten frei gab.

Das Fahrerfeld sortierte sich schnell anhand der Qualifikation und drehte die ersten Runden sicher um den malerischen Kurs.

Der erste Schock folgte für das Team "Over The Clock" prompt und schon sehr früh. Reinhard Hiebl, im Maserati auf einem sicheren dritten Platz unterwegs, warf ein Disco aus dem noch jungen Rennen. Ein schwerer Schlag für das Team für die Gesamt- und GT1-Wertung.

Ausgangs Kurve 1 hatte nur wenige Runden später Steffen Menz die Konsequenzen für einen zu starken Gasfuß zu tragen. Er beschleunigte zu stark und prallte frontal in die links gelegenen Leitplanken. Der danach nötige Boxenstop kam dem auf Platz 9 liegenden Menz gar nicht recht, aber der Mosler MT900R musste gerichtet werden. Erst Heger, dann dieser Vorfall. Pech für das Team "Xtreme Racing Project".
Einen weiteren Platz in den Top10

Ausgangs Kurve 1 kam Menz ins schlingern und landete in der Leitplanke

räumte circa zehn Runden später Marco Wust für die nachfolgenden Kontrahenten. Schon im M3-Cup letztes Jahr gab es genau an der gleichen Stelle genau den gleichen Ausfall. Die Rede ist von der letzten Kurve vor der Start/Ziel-Geraden.

Ist man an dieser Stelle zu früh auf dem Gas, dann kommt man unweigerlich auf das Grün und diesem folgt in unmittelbarer Nähe ein Reifenstapel. In besagten Stapel ausgedienter Pkw-Schlappen rauschte Wust hinein und sein BMW M3 fing sofort Feuer. Somit hatte das Team "Kluge Motorsport" nur noch einen Piloten im Rennen.

Steffen Menz war derweil in weiteren Verlauf wieder auf dem Vormarsch und bevor die regulären Boxenstopps anfielen hatte er sich zwei Positionen zurückerobert. Es dauerte zwar noch ein paar Runden, aber er konnte sich danach auf Platz 8 vorschieben. Wo wäre er wohl schon ohne den Zwischenfall gewesen?

Viele Positionsveränderung gab es im letzten Renndrittel nicht zu verzeichnen. Menz hatte es nicht leicht Andre Keidel im Morgan auf Distanz zu halten und Jörg Spindler mischte mit seinem Porsche GT3 RSR auch noch mit.

In Runde 65 verewigte sich Daniel Struck derweil in der Streckenstatistik. Mit einer 1:18,008 Minuten markierte er erst zum Rennende die schnellste Rennrunde in diesem Event. Nur eine Runde zuvor hatte er dazu schon angesetzt; war aber nur kurz aufgehalten worden.
Den letzten rennentscheidenden Positionskampf lieferten sich Jürgen Michel (BMW M3) und F. Waschkowski (Mosler MT900R). Diesem rundenlangen spannenden Zweikampf folgte dann nach 84 Runden das Ende des Rennens.

Die Nacht kam und Wust sorgte für eine kl. Lichtquelle neben der Strecke

Daniel Stuck hatte wieder ein fehlerfreies Rennen abgeliefert und Reinhard Frey, in den letzten 20 Runden, sogar noch in Rundenrückstand geschickt. Zu den beiden Fahrern gesellte sich Ulf Truschkat als Dritter auf das Podium.

Zusammengefasst war dieses Rennen spannend vom Anfang bis zum Ende. Zu verzeichnen gab es zwei "echte" Ausfälle und eine unglückliche Nicht-Teilnahme.
Auch im zweiten Event sollte sich der osterliche Fahrerschwund leider bemerkbar machen. Das Team "Die Fahrgemeinschaft" hatte nur Jan Frischkorn am Start und das Team "Safety-Cars" war gar nicht in der Startaufstellung zu finden. Sehr schade für beide Teams.

Für diesen Frühstart mußte Fugmann eine harte Strafe einstecken

Sonntag

Bereits am Freitag war ein Fahrer noch vor der Einführungsrunde "fertig". Auch am Sonnatg geschah dies. Adriano Fugmann hatte sich mit der Viper GTS-R die Polposition vor Florian Strauß im Mosler MT900R und der Porsche-Armada gesichert. Doch lange sollte er nicht daran Freude haben.

Noch vor dem Rennstart rutschte ihm der Fuß vom Kupplungspedal und er legte einen Frühstart hin. Für die Fahrer hinter ihm wäre es eine Stop&Go-Strafe gewesen, aber er als Glanzlicht der Startaufstellung bekam dafür eine Disqualifikation und durfte sogleich im Kommandostand von "Kluge Motorsport" Platz nehmen und das Rennen von dort aus enttäuscht verfolgen.

Den nahezu sicheren Sieg hatte er sich damit vermiest. Die anderen Fahrer im Feld hat das Grollen der Viper bestimmt gefehlt. Zudem war nun ein Fahrer weniger im Starterfeld und nach der folgenden Einführungsrunde wurde nur noch für 14 Fahrer die grüne Flagge geschwenkt. Erstmals ein negativer Rekord in Sachen Starterfeld für die ES.
Der Rennstart erfolgte dennoch und

Strauß zeigte den Zuschauern eine andere Art die Schikane zu fahren

die ersten Runden blieb es ruhig. Die Fahrer tasteten sich langsamer um den Kurs und selektierten den Kontrahenten. Die ersten Kämpfe gab es um die Position 10-13. Mark Jung (Porsche GT3 Cup), Wolfgang Trinckauf (Porsche GT3 RS), Bernard Bram (Mosler MT900R) und Torsten Bührle (Nissan 350Z) schenkten sich keinen Zentimeter der Rennstrecke.

Einmal den Atem anhalten musste das Team "Over The Clock", denn ihr Topfahrer Florian Strauß, in Führung liegend, kam in der Schikane quer und rutschte mit seinem Mosler MT-900R ins Kiesbett. Er kam zwar ohne Schaden wieder heraus, musste aber zwei Platzverluste hinnehmen und eilte sogleich den verlorenen Positionen hinterher.

Einen nahezu sicheren Platz in den Top5 musste Ingo Held im Porsche GT3 RSR, am Start für das Team "Sim Racing Equipment" ungewollt abgeben. Noch im ersten Renndrittel warf ihn ein Disco aus dem Rennen. Ansonsten gab es bis zu den ersten Pflichtboxenstopps kaum Veränderungen im Feld.

Doch nach den Stopps waren kurze Zeit später mächtig enttäuschte Gesichter in der Boxengasse zu sehen. Auch dieses Mal war wieder das vorherige Team von einem Disco betroffen. Ihr letzter Fahrer im Feld, Torsten Bührle im Nissan 350Z, entfernte sich durch Geisterhand aus dem Rennen. Unglaubliches Pech!

Nahezu gleichzeitig gab es einen "echten" Ausfall im Feld, wenn man es so nennen will/darf. Das Pech überkam Bernard Bram. Seit dem Start des Rennens hatte er sich sicher und konstant nach vorne gearbeitet, der Boxenstopp war in einer Bestzeit erfolgt und dann warf ihn eine kleine Unkonzentriertheit aus dem Rennen.

Der Fahrer des Teams "Four Fighters Racing" ließ Ulrich Dönnicke, jener überrundete ihn, bilderbuchhaft passieren. Doch direkt nach der letzten Kurve kam er mit den rechten Reifen neben die Strecke und den Reifenstapel inklusive Folgen kennt man schon aus dem Freitagsrennen. Unabwendbarer Einschlag - Ende!

Auch "alle schlechten Dinge sind drei" könnte man meinen. Nach gut 2/3 der Renndistanz erwischte es Martin Steinmetz. Der Fahrer des Teams "Over The Clock" war der dritte Pilot der einen Disco erlitt. Somit war der sichere 8. Platz futsch und nur noch 10 Fahrer waren insgesamt im Rennen.

Nach dem zweiten Boxenstoppprozedere gab es nur noch vereinzelt Änderungen in den Platzierungen zu beobachten. Udo Katheder hatte mit seinem Porsche GT3 RSR die Führung übernommen und konnte sie bis zum Rennende verteidigen. Strauß schrieb sich kurz vor Schluss noch mit der schnellstens Rennrunde, 1:23,220 Minuten, in das Streckenbuch.

Wertung im Überblick

In der aktuellen Gesamtwertung ist "GTR Admin Racing" weiterhin vorne. Mit etwas Abstand folgen dann "Flautz Racing" und "Over The Clock". Letzteres Team hat durch die Ausfälle viele Kilometer eingebüßt und nun "Four Fighters Racing" und auch noch "Xtreme Racing Project" am Heck kleben. Der Kampf um Platz 3 wird sich also erst im kommenden Finalrennen entscheiden.

Wie spannend es in den einzelnen vier Klassen ist zeigt ein Blick in die aktuelle Wertung; Seite 2. Da geht es teilweise wirklich nur um wenige Kilometer und um diese kleinen Distanzunterschiede können sich die Teams im Finalrennen in Le Mans / Frankreich, hoffentlich weiterhin fair, streiten. Die ES-Leitung und auch der RS hofft das dies nicht durch Disconnects entschieden wird.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Martin Steinmetz

Bram ließ Dönnicke sicher passieren und fiel danach unglücklich aus

Erlekotte siegt beim Auftakt

Das erste Rennen der neuen Serie in Laguna Seca

Erster Stopp der neuen Rennserie war in Laguna Seca, Kalifornien. Es ging heiß her in der neu eingeführten PreQualy; viele bekannte Fahrernamen waren in Grid1 vertreten. Doch auch ein paar neue Fahrer haben den Sprung ins erste Grid gewagt bzw. meistern können.

Kaum hatte die Qualifikation in Grid 1 begonnen, waren auch schon die ersten Regelverstöße zu entdecken. Ob Absicht oder eine Regelunkenntnis sei dahingestellt, Valentin Neubauer hatte sich via ESC unnötigerweise in die Box zurückgebeamt. Geschickt war dies nicht, denn genau in dem Moment fuhr hinter ihm ein Reko-Mitglied.
Die Pole sicherte sich Daniel Struck nach nur 5 Runden. In einer schier unglaublichen Zeit mit 1:23,350 Minuten umrundete er den Kurs. Ihm folgte auf Platz 2 Elmar Erlekotte.

Die Stunde null war angebrochen und die Spannung war kaum auszuhalten. Die Motoren drehten hoch und die Tribünen begannen zu vibrieren. Keiner der Zuschauer sah jetzt woanders hin.

Nach kurzer Zeit schwenkte der Rennkommissar die Flagge und es ging los. Am Start konnten zwei Viper-Piloten (Neubauer und Fugmann) gleich ihre PS-Überlegenheit nutzen und schoben sich nach vorne. Jetzt mussten die Fahrer nur noch zeigen, dass sie ihre Autos auch über 90 Minuten im Griff haben, denn ein kleiner Fehler konnte auf dieser schnellen Strecke schnell einen Platzverlust oder Schlimmeres bedeuten.

Das Rennen dirigierten von Beginn an Struck und Neubauer. Erlekotte konnte nur mit viel Anstrengung folgen und dahinter spielte Fugmann in Jarno-Trulli-Manier den Blocker. Florian Strauß kam zwar heran, aber nicht an ihm vorbei. Schon in Runde 3 schied ein Podiumsanwärter aus - Neubauer musste seine Viper leider frühzeitig abstellen. Neubauer war mit dem rechten Hinterreifen von der Strecke gekommen und der unabwendbare Dreher folgte prompt. Korrekturversuche blieben ergebnislos und die nahende Mauer zerstörte seinen Wagen.

Elmar Erlekotte und folgende Fahrer bedankten sich insgeheim für den Platzgewinn. Fugmann schnupperte schon seinen ersten Podestplatz, doch Strauß klebte ihm am Heck.

Daniel Struck hatte durch den Ausfall Neubauers einen leeren Rückspiegel und somit freie Fahrt. Bis zum regulären Boxenstopp sah es gut für ihn aus, doch ein kleiner Fehler nach seinem Stopp ließ ihn hinter Erlekotte zurückfallen.

Weiter hinten im Feld gab es sehr viele Zwei- oder gar Dreikämpfe um die angestrebten Postionen. Fugmanns Boxencrew weigerte sich zuerst seinen Wagen aufzutanken und so musste er das Feld von hinten aufrollen und ließ dabei die Reifen qualmen.

Das Rennen gewann am Ende verdient Elmar Erlekotte. Das erste GT-3-Rennen für alle, aber der erste Sieg ist nun mal etwas Besonderes. Ihm folgten Florian Strauß und der letzte Podiumsplatz wurde an Gabriel Fürstner vergeben.

Viele Fahrer konnten sich durch die zahlreichen Ausfälle, insgesamt 7 an der Zahl, über bessere Platzierungen am Ende und somit mehr Punkte in der Meisterschaft freuen. Insgesamt bot das Rennen den Zuschauern schöne Überholmanöver. Das nächsten Rennen ist in Road America und wird sicherlich genau so spannend.

Bericht: Adriano Fugmann
Christian Heuer
Bilder: Adriano Fugmann

Gespannt warteten alle Fahrer auf den Rennstart in Laguna Seca

2. Rennen Kyalami Grid1

Blut, Schweiß und Tränen

Ein sehr turbulentes und spannendes Rennen wurde uns in Südafrika/Kyalami geboten, bei sommerlichen Temperaturen und ohne Regen. Viele Ausfälle und Unfälle zeichneten dieses Rennen aus.

Eine sehr schwierige Strecke mit zum Teil nicht einsehbaren Kurven und sehr kurzen Geraden wurde uns da zum Fraß vorgeworfen. Für die einen das Größte, für die anderen eine Katastrophe.

Das Rennen war geprägt von zahlreichen Abflügen und Unfällen, die das Feld kräftig durcheinanderwürfeln sollten. Viele waren auf der Suche nach ihren Bremspunkten, die ihnen dann oft prompt von ihren Vordermännern "mitgeteilt" wurden.

Es war auch sehr schwierig eine passende Abstimmung zu finden, da es sehr wellig und auch sehr unübersichtlich war. Kurzum eine Strecke mit Charakter.

Der Start: Im vorderen Feld sehr professinell ausgeführt, im hinteren Feld mit reichlich Lackaustausch und etwas Kaltverformung.

Georg Heger wird hier verfolgt von Klaus Neumann, im Hintergrund lauert der spätere Sieger Elmar Erlekotte (hier Platz 3, 4 u. 5).

Einen folgenschweren Fehler beging

Ergebniss Kyalami Grid 1

Pos	Name	Runden	Status
1	Elmar Erlekotte	54	Finished
2	Reinhard Hiebl	54	Finished
3	Martin Steinmetz	54	Finished
4	Björn Habermehl	54	Finished
5	Florian Waschkowski	54	Finished
6	Waldemar Pittel	54	Finished
7	Jan von Merkatz	54	Finished
8	Andre Neumann	53	Fuel
9	Mark Jung	53	Finished
10	Christian Heuer	53	Finished
11	Robert Graf	53	Finished
12	Jürgen Michel	53	Finished
13	Georg Heger	53	Finished
14	Thorsten Kaul	52	Finished
15	Steffen Menz	52	Finished
16	Uwe Berger	41	Suspen.
17	Stephan Appelt	33	DNF
18	Thomas Schultze	32	DNF
19	Florian Strauß	14	DNF
20	Frank Fehnders	14	DNF
21	Andreas Doppler	4	Accide.
22	Ingo Held	2	DNF
23	Klaus Neumann	0	DQ
23	Reinhard Frey	0	DNF

auch Reinhard Frey, er ist leider gar nicht erst "richtig" angetreten, er wurde in der Startaufstellung disqualifiziert.

Zitat Reinhard Frey:
Ich bin scheinbar zu blöd. Weil ich nicht mit 92% Motor losfahren wollte, habe ich nochmal <ESC> gedrückt. Nur leider dabei übersehen dass ich der letzte Fahrer war. Also "DNF".

Mann muss dazusagen, dass der Prozentwert des Motors den momentanen Zustand des Aggregats wiederspiegelt, der teilw. stark variiert, wenn man ins Auto einsteigt, dann versucht man es halt nochmal...

Schönes Einordnen in der Zielschikane - sicheres Überholen war allerdings fast nirgends möglich.

Massencarambolage ausgelöst durch Mentz' (12) Dreher. Großes Chaos, Strauß und Merkatz (3) können noch gerade so passieren, Michel (23) und Pittel (81) benutzen Mentz zum massiven Geschwindigkeitsabbau, wobei Michel nicht nur sein Front, sondern auch seinen Heckspoiler lassen musste.

Dadurch, dass nun die sehr guten Fahrer aufgerückt sind, hat sich in der Tabelle einiges getan. Dazu die Turbulenzen im Rennen und schon sieht es etwas anders aus auf den Rängen.
Wahrscheinlich wird es sich erst nach dem nächsten Rennen etwas einpendeln, da jetzt jeder schön langsam da ist, wo er hingehört.

Fazit: Die Leistungsdichte ist jetzt schon enorm hoch, das wird wohl eine sehr spannende Saison werden.

Text & Fotos Jürgen Michel

FOXCONN

Gesamtwertung Grid 1
stand nach zwei Rennen

M3 Cup

Position	Vorher	Name	Gesamtpunkte	Positionsp.	Bonuspunkte	Strafpunkte	Strafgewichte	Anzahl Rennen	T1	T5	T10
1	3	Elmar Erlekotte	469.0	389.0	80.0	0.0	45.0	2	1	2	2
2	1	Florian Waschkowski	462.0	382.0	80.0	0.0	40.0	2	1	2	2
3	6	Martin Steinmetz	448.0	368.0	80.0	0.0	30.0	2	0	1	2
4	5	Björn Habermehl	447.0	367.0	80.0	0.0	30.0	2	0	2	2
5	17	Reinhard Hiebl	433.0	353.0	80.0	0.0	20.0	2	0	2	2
6	9	Jan von Merkatz	428.0	348.0	80.0	0.0	15.0	2	0	0	2
7	7	Jürgen Michel	422.0	342.0	80.0	0.0	0.0	2	0	0	1
8	12	Mark Jung	418.0	338.0	80.0	0.0	5.0	2	0	0	1
9	24	Waldemar Pittel	411.0	331.0	80.0	0.0	10.0	2	0	1	2
10	4	Steffen Menz	405.0	345.0	60.0	0.0	0.0	2	0	1	1
11	23	Robert Graf	400.0	320.0	80.0	0.0	0.0	2	0	0	0
12	25	Christian Heuer	400.0	320.0	80.0	0.0	0.0	2	0	0	0
13	20	Georg Heger	400.0	320.0	80.0	0.0	0.0	2	0	1	1
14	22	Andre Neumann	388.0	328.0	60.0	0.0	5.0	2	0	1	2
15	15	Thorsten Kaul	384.0	324.0	60.0	0.0	0.0	2	0	0	0
16	28	Guenther Mannel	380.0	300.0	80.0	0.0	0.0	2	0	1	2
17	29	Gabriel Fuerstner	372.0	312.0	60.0	0.0	0.0	2	1	1	1
18	13	Uwe Berger	362.0	322.0	40.0	0.0	0.0	2	0	0	0
19	14	Florian Strauß	354.0	314.0	40.0	0.0	0.0	2	1	1	1
20	31	Peter Wyder	354.0	294.0	60.0	0.0	0.0	2	0	1	1
21	18	Thomas Schultze	352.0	312.0	40.0	0.0	0.0	2	0	0	0
22	33	Christian Schultze	346.0	306.0	40.0	0.0	0.0	2	0	1	1
23	8	Reinhard Frey	346.0	312.0	40.0	0.0	0.0	2	0	0	1
24	19	Andreas Doppler	343.0	303.0	40.0	0.0	0.0	2	0	0	0

M3 Cup-Fahrervorstellung
Andreas Doppler und Robert Graf

Bis zum Sommer stellen sich alle Grid1-Fahrer der laufenden Saison vor. Dieses Mal sind Andreas Dopller und Robert Graf an der Reihe.

1. Name (Spitzname): Andreas Doppler

2. Fahrzeug (Team): BMW M3 CUP #8 Advan

3. Alter: 32

4. Beruf: Projektbetreuung in einer Druckerei

5. Nationalität: Österreich

6. Wie lange fährst Du GTR: 3 Jahre

7. Wie lange bist Du bei VR dabei (ca.) und wie lange fährst Du schon Ligarennen im Allgemeinen: seit Anfang 2006 bei VR, Ligarennen ebensolange, hab im PC-Junior Cup begonnen, danach Endurance-Junior Series, Porsche Cup und M3 Cup

8. Dein größten Erfolge: Sieg in Magny-Cours im Porsche Junior-Cup 2006

9. Lieblingsstrecke: Magny-Cours

10. Welchen Track magst Du gar nicht: Oschersleben

11. Welches Rennen war für Dich das schwerste in der letzten Saison: Road America im M3-Cup, weil etwas kränklich, ansonsten alles gleich, oder auf seine eigene Art schwer

12. Gibt es einen Fahrer, den Du besonders erwähnen möchtest? Warum? (Fairness, Fahrduell, usw.): Nein

13. Wie rechnest Du Dir deine Chancen bei der neuen Saisonmeisterschaft aus: ich denke, ich kann im guten Mittelfeld mithalten

Andreas Doppler

14. Was machst Du sonst noch, als Hobby, außer Sim-Rennen fahren: DVD-Sammlung, mein Hund (Labrador-Jerry)

15. Bereitest Du Dich auf das Rennen vor? Wenn ja wie: ich versuche zum einen, in offline-Rennen Konstante Runden zu fahren, trainiere mit langsameren / schnelleren Fahrzeugen das überrunden oder überrundet werden, und natürlich trainiere ich ein wenig auf Qualy zu fahren, wobei ich eigentlich kein Hotlaper bin

16. Der Event läuft. Was darf nun auf keinen Fall bei dir persönlich fehlen: was zu trinken

17. Welche Verbesserung würde Dir gefallen: alles OK so wie es ist!

Georg Heger

M3 Cup-Fahrervorstellung
Andreas Doppler und Robert Graf

Bis zum Sommer stellen sich alle Grid1-Fahrer der laufenden Saison vor. Dieses Mal sind Andreas Dopller und Robert Graf an der Reihe.

1. Name (Spitzname): Robert Graf (Pontiac51)

2. Fahrzeug (Team): BMW M3 CUP

3. Alter: 33

4. Beruf: Informatiker

5. Nationalität: Österreich

6. Wie lange fährst Du GTR: 2 Jahre

7. Wie lange bist Du bei VR dabei (ca.) und wie lange fährst Du schon Ligarennen im Allgemeinen: 3 Jahre

8. Dein größten Erfolge: Doppelsieg in Donington im Porsche Junior Cup 2006, Vizemeister in der Classic Endurance 2007

9. Lieblingsstrecke: Aktuell ist das Birmingham

10. Welchen Track magst Du gar nicht: Stadtkurse

11. Welches Rennen war für Dich das schwerste in der letzten Saison: Sebring, ich musste einen beschädigten Wagen ins Ziel tragen und mich richtig wehren.

12. Gibt es einen Fahrer, den Du besonders erwähnen möchtest? Warum? (Fairness, Fahrduell, usw.): Franz Finzinger, er hat mir sehr bei den Setups geholfen und ist auch persönlich ein sehr netter Typ, auf und neben der Rennstrecke.

13. Wie rechnest Du Dir deine Chancen bei der neuen Saisonmeisterschaft aus: Gesamt möchte ich aufs Podest, aber die Konkurrenz ist diese Saison um einiges stärker als letzte. Ich hoffe diese Saison die Top10 halten zu können

Robert Graf

14. Was machst Du sonst noch, als Hobby, außer Sim-Rennen fahren: Der virtuelle Flugacker wird auch des öfteren von mir besucht, oder man ballert mit Freunden in Armed Asssault. Praktisch ist dann noch der Pontiac Firebird 76 in meiner Garage, da wird auch heftig geschraubt.

15. Bereitest Du Dich auf das Rennen vor? Wenn ja wie: Beim Trainingsrennen sondiere ich die Lage um dann in 2-3 2-stündigen Sessions das Setup und die Streckenkenntnis zu verbessern.

16. Der Event läuft. Was darf nun auf keinen Fall bei dir persönlich fehlen: Handschuhe, Kopfhörer und eine Dose Red Bull für den Boxenstopp

17. Welche Verbesserung würde Dir gefallen: Ich wünschte es gäbe einen Weg mehr Fahrzeuge auf den Server zu bringen.
Viele Grüße und bis bald mal wieder auf der Strecke.

Georg Heger

Nascar-ICS @ Las Vegas

Justin Roberts dominiert den 3. ICS Lauf 2008

Hallo Racefans! Nevada, Hitze, Glücksspiel, Staub, NASCAR! Diesmal war die ICS-Truppe in Las Vegas zum 3. Lauf der Saison 2008. Und es gewann ein Amerikaner: Justin Roberts war eine Klasse für sich. Roberts fühlte sich fast konkurrenzlos im topmodernen Vegas-Oval, würde es da nicht Stephan Peters geben.

Der Amerikaner Justin Roberts gewinnt sein zweites ICS-Rennen

Qualifikation

In der Qualifikation hatte der junge Schweizer Gabriel Stöhr - wie auch später im Practice - die Nase vorne und konnte sich knapp vor Justin Roberts seine erste Pole Position in der ICS sichern.

Rennen

Die 170.000 Zuschauer allerdings hatten da auch noch den schnellen Stephan Peters sowie David Washington mit auf der Rechnung bei der Frage nach dem Sieger.

Gleich nach dem Start verlor Gabriel Stöhr seine Führung und Stephan Peters konnte sich für kurze Momente an den Begeisterungswellen der Zuschauer erfreuen.

Dann übernahm für 53 Runden Justin Roberts die Führung. Mit einer kurzen Unterbrechung durch Steve Smith. Weitere Führungsrunden von Roberts folgten. Einzig Stephan Peters konnte dem Amerikaner Druck machen und übernahm für fünf und später noch mal für fast 20 Runden die Führung.

Ab der 116. Runde konnte sich Justin Roberts an der Spitze behaupten. Einzig beim Pitten gab es nochmals kurze Führungswechsel.

Gabriel Stöhr konnte sich ebenfalls immer im vorderen Bereich aufhalten, jedoch verlor er gegen Ende des Rennens seinen dritten Platz an Dave Washington.

"Mr. ICS", Florian Kirchhofer, war das gesamte Rennen über zwar im vorderen Feld zu finden, aber er hatte an diesem herrlichen Samstag Abend keine Chance, sich richtig nach vorne zu bringen.

Ähnlich erging es auch Jörg Kormany: Immer vorne dabei, aber aus der Sicht der Zuschauer ohne Biss.

Thomas S. war der erste Ausfall des Tages. Bereits nach Runde 16 mussten seine Mechaniker einpacken, nachdem ihn der Amerikaner AJ Shoemaker mit einem riskanten Überholversuch in die Mauer beförderte.

So gewann Roberts vor Peters und Washington. Stöhr wurde verdienter vierter vor King, Grasser und Kruse.

Erst auf den Plätzen 8 und 9 folgten die beiden Mitfavoriten Kormany und Kirchhofer.

Zusätzlich zum Sieg holte sich Justin Roberts auch die schnellste Runde des Rennens. Stephan Peters setzte mit der zweitschnellsten Zeit ein Zeichen für die Zukunft.

In der Gesamtwertung liegt nun Kirchhofer knapp vor Kormany. Dritter ist Peters.

P.S.: Viele 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 der ICS ist das **Dodge Challenger 500** am Samstag, 3. Mai 2008. Ein Nachtrennen auf dem Darlington Raceway.

Roland Hamela

Pos.	Fahrer	Preisgeld
1.	F. Kirchhofer	394.285
2.	J. Kormany	389.785
3.	S. Peters	365.031
4.	K. Dunn	350.215
5.	S. Smith	337.397

Stand in der Meisterschaft

Bayer setzt sich durch

Erster Saisonsieg des GNOS-Meisters

26 Fahrer traten zum vierten Lauf der 2008er GNOS-Meisterschaft an, bei dem 134 Runden auf dem Programm standen. Nachdem 12 Gelbphasen das Rennen nahe an die 2-Stunden-Marke heranführte, gab es auf den Top-Positionen einige Überraschungen und ein enges Finish.

Chaos in Runde 1: Jonke (links) platzt beim Start der Motor, rechts die Folgen des Zusammenstoßes von Gravemeyer und Kuyumji

Während in Training und Happy Hour George Kuyumji den Ton angab, setzte Matthias Bayer sich in der Qualifikation knapp vor Kuyumji und Gabriel Stöhr durch und startete somit zum dritten Mal in Folge von der Pole Position. Sönke Gravemeyer erzielte mit Platz 4 sein mit Abstand bestes Qualifikationsergebnis, hinter ihm standen die zeitgleichen Piloten Marvin Aulmann und Stephan Peters.

Für Gravemeyer war die Freude über den guten Startplatz jedoch nur von kurzer Dauer, denn schon in T1 der ersten Runde fand er sich nach einer Berührung mit George Kuyumji in der Mauer wieder. Strafteilung, entschied die ReKo.
Nach dem Restart in Runde fünf sortierte sich das Feld schnell und es gab nur wenige spannende Positionskämpfe. Nach nur etwas mehr als drei Umläufen unter Grün gab es dann eine Schrecksekunde für das Feld und weitere Arbeit für den Fahrer des Pace Cars: George Kuyumjis Computer stürzte ab, was dazu führte, dass sein bis dahin an Position drei platzierte Wagen auf der Frontstraight führerlos ins Infield abbog und von dort wiederum sich drehend wieder auf die Strecke trudelte. Obwohl er mitten im dichten Feld auf die Strecke zurück rutschte, erwischte es hierbei keine anderen Fahrzeuge und alle anderen konnten ihr Rennen nach drei Yellow-Runden unbeschädigt fortsetzen. In dieser Phase teilte sich das Feld in mehrere kleine und große Draftgruppen auf, in denen die Fahrer einander um die Strecke folgten, während Leader Bayer das Geschehen weiter unter Kontrolle behielt. Schon im 25. Umlauf wurde das Feld aber wieder vom Pace Car eingebremst, nachdem Markus Wurm sich im Kurvenausgang verschätze und so hart gegen die Mauer prallte, dass David Danzewitz hinter ihm nicht mehr ausweichen konnte. Die Yellow nutzten ausnahmslos alle Fahrer zum Pitten und so ging es dann auf frischen Reifen in den weiteren Rennverlauf.

Nachdem weitere Gelbphasen das Feld mehrmals erneut einbremsten, etablierte sich an der Spitze ein Führungstrio bestehend aus Matthias Bayer, Gabriel Stöhr und David Kirsch.

Erste Taktikspielchen gab es nach 90 Runden, als sich fünf Fahrer gegen einen Boxenstopp entschieden und lieber Plätze auf der Strecke gut machten. Für vier dieser Fahrer ging ihre Entscheidung auf, als die ersten Piloten mit frischen Reifen es bis zur nächsten Yellow in der 103. Runde es nicht schafften, sich nach vorne zu arbeiten. Diesmal stoppten dann aber mit Ausnahme von Peter Neuendorf alle Fahrer, was dazu führte, dass Neuendorf nun das Tempo nicht mehr mitgehen konnte und bei Auslösen der nächsten Gelbphase nur noch sechster war. In dieser Yellow zogen dann hauptsächlich Fahrer außerhalb der Top 5 frische Reifen auf, um sich für die letzten 10 Runden zu rüsten.
Nach der erneuten Freigabe des Rennens in Runde 124 war es dann der gerade noch zurückgereichte Neuendorf, der sich vom 8. Platz aus schnell nach vorne arbeitete und schon in der 129. Runde dicht hinter dem Führenden Thomas Nolden und dem zweiten Bayer war. Nun ergriff Bayer die Initiative und überholte Nolden, während Neuendorf ihm sofort folgte. Nun waren noch 5 Umläufe zu fahren, in denen Bayer auf alten Reifen die Führung verteidigen musste. Dies gelang ihm letztlich, indem er fehlerfrei fuhr, Neuendorf keine Überholmöglichkeit bot und sich so zu seinem ersten Saisonsieg über die Runden rettete.

Marvin Aulmann

Kirchhofer hält Stöhr hinter sich
Erstaunlich grünes Rennen in Bristol

Mit dem "Bullring" in Bristol stand in der GNOS der erste Short Track des Jahres an. Die 22 Fahrer erwarteten wie üblich auf dieser Strecke 250 Runden voll von engen Duellen, aber mit wenigen Überholmöglichkeiten. Mit nur 10 Yellow Flags verlief das Rennen unverhältnismäßig "grün".

Im Qualifying fuhr George Kuyumji die schnellste Zeit und beendete mit seiner Pole Position die drei Rennen andauernde Pole-Serie von Matthias Bayer, der mit nur 0,003 Sekunden Rückstand als zweiter ins Rennen ging. In der zweiten Startreihe platzierte sich der Trainingsschnellste Conrad Wegener vor Marvin Aulmann. Florian Kirchhofer komplettierte die Top 5.

Kuyumji führt das Feld in die erste der 250 Runden

Polesitter George Kuyumji verteidigte seine Pole Position und führte die ersten beiden Rennrunden an, bis es zum Crash kam: Conrad Wegener täuschte auf der Frontstraight einen Überholversuch an, wodurch sich Kuyumji verunsichern ließ und zunächst weit oben in den Turn fuhr, dann aber wieder nach unten zog, wo Wegener jedoch die gerade entstandene Lücke ausnutzen wollte. Das Ergebnis waren die erste Gelbphase, ein verbeultes Heck an Kuyumjis Chevrolet und 40 Strafpunkte für ihn.

Beim folgenden Restart kurze Zeit später zeigte Wegener, dass der Sieg nur über ihn gehen würde, indem er sofort dem Rest des Feldes um einige Wagenlängen davon zog. Etwas weiter hinten gab es einige enge, aber faire Kämpfe um Positionen, bis die nächste Yellow, ausgelöst durch einen Dreher Peter Gess, das Feld in Runde 13 erneut einbremste. Nachdem das Rennen wieder freigegeben wurde, zeigte sich dann das alte Bild: Leader Wegener fährt einsam vorneweg, dahinter folgen dicht hintereinander Matthias Bayer und Florian Kirchhofer, ab dem Ende der Top 5 gibt es enge Duelle. Dies setzte sich bis Runde 40 fort und einige Fahrer verloren bereits eine Runde, als sich Thilo Bonkowski dreht und damit Yellow Nummer 3 herausbringt.

Auch dieses Mal war den Fahrern auf Grund des schwierigen Überholens

Big One in Runde 107: 14 Wagen sind verwickelt

Wegener dreht sich in Führung liegend

eine gute Position auf der Strecke jedoch wichtiger als frische Reifen und so entschieden sich nur wenige von ihnen für einen Boxenstopp. Das selbe Bild zeigte sich auch während der nächsten Unterbrechung im 68. Umlauf. Genauso wenig änderte sich in der Folge etwas an der Führung Wegeners.
Erst in der 99. Runde war es dann so weit und viele Fahrer gingen an die Box, genauso blieben 5 Piloten aber weiterhin auf der Strecke. Hierdurch war Florian Kirchhofer nun der neue Leader. Kurz darauf kam es dann, begünstigt durch die enge Strecke, zu einem Massenunfall auf der Frontstraight, in den insgesamt 14 Fahrer verwickelt wurden. Glücklicherweise entstanden an den meisten Stock Cars jedoch relativ geringe Schäden. Im hinteren Feld mussten nach dem Restart einige Top-Piloten nun ihre durch den Crash verlorenen Positionen mühsam wieder gut machen, an der Spitze dagegen profitierte Conrad Wegener, indem er auf Platz 3 vorgespült wurde und schon in der Restartrunde Denis Terze überholen und somit auf 2 vorrücken konnte. Der Jagd auf Leader Kirchhofer stand somit nichts mehr im Weg. Als Wegener schon kurz darauf an Kirchhofers Heck dran war, hatte dieser mit seinen alten Reifen nichts entgegenzusetzen und musste den ersten Platz hergeben.
Bis zur in Runde 211 ausgelösten Gelbphase gab es zwei weitere Unterbrechungen, diese hatten allerdings auf die Spitze wenig Einfluss: Es führte weiterhin Wegener vor Kirchhofer und auch dahinter lagen Thomas Nolden, Denis Terze und Gabriel Stöhr schon seit geraumer Zeit auf Top-5-Positionen.

Jetzt nahm das Rennen eine radikale Wende: Wegener entschied sich als einziger Leadlapper gegen einen Boxenstopp und hatte beim Restart die versammelte und mit frischen Reifen ausgestattete Meute hinter sich. Unter diesem Druck machte er in Turn 2 der Restartrunde einen Fehler, drehte sich ins Infield und war damit aus dem Kampf um den Sieg ausgeschieden. Glück hatte er hierbei noch, dass er keine Yellow Flag auslöste.
Florian Kirchhofer erbte die Führung und musste diese in den verbleibenden 34 Umläufen, in denen bis zur vorletzten Runde keine Yellow ausgelöst wurde, gegen den bis dahin unauffällig fahrenden Gabriel Stöhr und gegen Thomas Nolden verteidigen, die ihm dicht auf den Fersen waren. Nach einigen weiteren Umläufen fiel Nolden ab und musste seine Sieghoffnungen begraben, Stöhr jedoch ließ nicht locker und gönnte Kirchhofer keine Verschnaufpause, denn jeder Fehler seinerseits hätte Stöhr eine Möglichkeit zum Überholen und damit wahrscheinlich den Sieg eingebracht.
Weiterhin entstand hinter den beiden Führenden zunächst ein Zweikampf um Platz 3 zwischen Nolden und Terze, den David Kirsch etwas später zu einem Dreikampf erweiterte. Letztlich blieb dieser aber genauso wie das Duell um die Führung ohne Positionswechsel und so konnte Kirchhofer seinen ersten GNOS-Sieg im Jahr 2008 einfahren!

Die GNOS bleibt auch weiterhin spannend, denn nach 5 Saisonrennen konnte immer noch kein Fahrer 2 Läufe für sich entscheiden.

Marvin Aulmann

Kirchhofer mit Stöhr im Nacken - Kirchhofer behält die Nerven und siegt

Hobby? Modellbau!

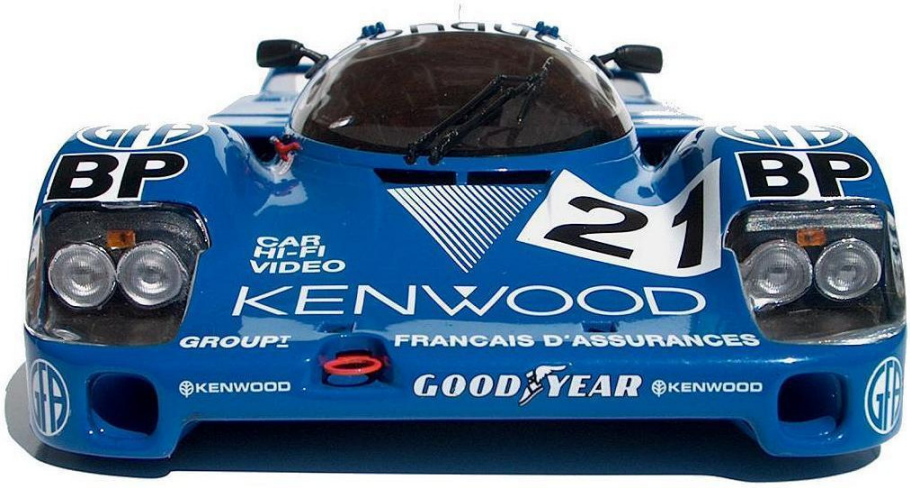
Der Traum vom eigenen Rennwagen

Wer träumt nicht davon, im Besitz eines Ferrari 275GTB, eines Lamborghini Gallardo oder gar eines Lotus 49 zu sein?
Die kleine Welt des Modellbaus ermöglicht dies, ohne dass man selbst ganz tief ins Geldbörsel greifen muss. Schauen wir uns mal ein wenig um.

Ein Modell der Spitzenklasse. Der Ferrari 126C2 von 1982 im 1:8 Bigscale.

Oft kommt es durch einen Querschläger, ein Missverständnis mit Nachwirkung. Ein Zufall, der die weiteren Lebensjahre bestimmen wird.
Ich selbst habe schon relativ früh begonnen, Modellbausätze zusammenzusetzen, meist für wenig Geld im kleinen Maßstab. Zuerst Schiffe, dann Straßenautos, später kam die Faszination für Motorräder dazu. Sehr oft von Tamiya, dessen Modellbausätze jedem Fan mit dem Kopf nicken lässt.

Tamiya ist eine der Topmarken, wenn es um qualitative Arbeit bei Kunststoffmodellen geht. Die Bausätze haben über ihre Breite meist die selben Maßstäbe. Bei Autos wird meist ein Maßstab von 1:24 gebaut. Tamiya bietet dazu noch die Formel 1-Serie in 1:20, welche wirklich schon recht detailliert ist. Die Königsklasse der Kunststoffmodellbausätze ist eindeutig der Maßstab 1:12. Hier zeigt sich der Unterschied am deutlichsten, hier war Tamiya der Vorreiter. Aus Japan kamen die Klassiker der Modellbau-Geschichte. Jetzt in einer Neuauflage in den Handel gebracht, kommen die Japaner mit ihrer 1:12 Formel 1-Serie nicht mehr zum Nachproduzieren.
Die Liste der Modelle liest sich wie die Meldeliste des alljährlichen „Festival of Speed in Goodwood".
Lotus 49, Honda RA273, Ferrari 312B, Ferrari 312T, Renault RE20, Lotus 78, Brabham BT44 und viele Leckerbissen mehr. Dazu kommen noch der Porsche 934RSR, der Tyrrell P34 oder der Porsche 910.
Die Qualität der Spritzlinge und die Passform derer sind außerordentlich gut. Kein Arbeitsschrit,t der durch eine komplizierte Anleitung unklar wäre. Die Decals sind eine Augenweide und es ist ein Vergnügen, diese an die endgültige Position zu setzen.
Ein hohes Maß an Geschicklichkeit vorausgesetzt, bieten diese Modelle Langzeitspaß beim Bauen und noch viel mehr Freude beim Betrachten in der Vitrine.



Der Kenwood-Porsche 956 von Minichamps im Maßstab 1:18.

Wer sich allerdings etwas schwer tut, aus vielen Einzelteilen ein Ganzes zu bauen, sollte lieber auf Fertigmodelle ausweichen. Auch derer gibt es viele. Aber Vorsicht, nicht alle können die gleiche Qualität bieten. Man kann wie fast überall in mehrere Klassen unterscheiden. Die absolute Oberklasse, die hohe Mittelklasse, die Mittelklasse selbst, die untere Mittelklasse und die No-Go-Klasse.

In der No-Go-Klasse findet man die Billigsten der Billigen. Kaufhausware für Kinder, um damit einen Crash nachzuspielen, für mehr aber auch nicht zu gebrauchen. Für einen Sammler nicht einmal die Bewegung zum Lesen der Etikette wert.
In der unteren Mittelklasse wird man hier und da einen Zufallsblick werfen. Hersteller sind hier Quartzo, Solido, Maisto, Burango, UT, um nur einige zu nennen. Schöne Modelle,

aber nicht mit der Detailfreude wie bei den teureren Modellen.

In der Mittelklasse wird es schon interessanter. Hersteller wie Pauls Art-Minichamps, Hot Wheels-Mattel und AutoArt. Hier findet man schon öfter die Qualität, die man sich gerne in die Vitrine stellt. Minichamps ist sowieso eine der ersten Anlaufstellen, wenn es um Modelle im Maßstab 1:43 und 1:18 geht. Besonders der Kleinmaßstab ist bei Sammlern sehr beliebt, da hier schon sehr viele Details sichtbar sind. Von 1:87 oder 1:64 hat der Modelleisenbahner mehr.

Die noch erschwingliche obere Mittelklasse stellt für mich persönlich die attraktivste Palette an Modellen. Das Preis/Leistungsverhältnis ist hier deutlich spürbar. Ein Auto in dieser Klasse wird unter 100€ nur sehr schwer zu bekommen sein, wobei ein Sammlerstück schon mal gut das Dreifache kosten kann. Angebot und Nachfrage sind hier direkter spürbar als beispielsweise auf der Wall Street. Hersteller wie Exoto, Carousel, CMC und BBR beherrschen den Markt.

Wer das nötige Kleingeld für die Oberklasse hat, darf sich freuen, denn hier findet man die beste Qualität. So gibt es auch nur wenige Hersteller, die die Kundenwünsche befriedigen können. Die Preise sind genauso exklusiv wie die Modelle selbst. Eine geringe Auflage von nicht einmal 50 Stück garantieren dem Kunden absolute Exklusivität.

Heutzutage ist es mit Hilfe des Internets überhaupt kein Problem mehr, Waren aus der ganzen Welt zu beziehen. Die meisten Onlineshops garantieren eine Lieferzeit ab Bestellung in 3-7 Tagen. Wer auf ein Schnäppchen hofft, ist bei Ebay richtig. Hier gibt es wirklich alles, was das Sammlerherz begehrt. Alle Maßstäbe, jede Rennserie, jede Art von Zubehör kann hier ersteigert werden. Doch einen kleinen Nachteil hat diese Online Versteigerung auch, die meisten Verkäufer sind privat und daher von jeden Garantieansprüchen ausgenommen.

Egal ob Bausatz oder Fertigmodell, der Traum von eigenen Rennwagen ist heute leichter zu verwirklichen denn je. Wer Interesse hat, wird auch in unserem Forum gerne beraten.

Mehr zum Thema Modellbau gibtes in der nächsten Ausgabe des *Rückspiegels*.

Martin Fass

Ein Highlight für Jedermann. Exotos Porsche 934RSR. Die Reifen kann man bei diesem Modell abnehmen und einen Blick auf die Bremsanlage werfen.

Spitzenklasse im Kleinformat. Hier der Lotus 49 (1967) im Maßstab 1:8. Laut Hersteller ist der Preis nur auf Anfrage.

Modellbautipps:

Zu allererst sollte man die Kunststoffspritzlinge in Seifenwasser legen, um die bei der Erzeugung entstehenden Fette von den Teilen zu waschen. Brecht die Teile niemals vom Rahmen ab, sondern schneidet sie am besten mit einem kleinen Seitenschneider ab. Feilt und schleift die Schneidekante danach ab. Falls ihr hässliche Presskanten verschwinden lassen wollt, benutzt Modellbaukitt. Ähnlich wie KFZ-Kitt wird dieser aufgetragen und nach dem Trocknen abgeschliffen. Benutzt zum Schleifen zuerst gröberes Schleifapier und dann nochmals ein feineres, damit nach dem Bemalen keine Kratzer zu sehen sind.
Für die Bemalung empfehlen die meisten Profi-Modellbauer Acryl-Modellbaufarbe. Diese ist nach mehreren Schichten gleichmäßig verteilt und vor allem so dünn, dass die Details der zu bemalenden Teile nicht verschwinden.
Für große Flächen (Karrosserien) empfiehlt der Profi die Airbrush-Pistole oder die Spraydose. Viele Hersteller von Bausätzen haben diese ebenfalls im Sortiment.
Lest die Beschreibung vor jedem Arbeitsschritt sorgfältig durch. Jeder Fehler, der zu spät bemerkt wird, kann nur noch sehr schwer behoben werden.
Benutzt immer den dazu vorgesehenen Kleber. Hier gilt dasselbe wie für die Farbe. Experimentiert lieber vorher mit Industriekleber oder Farbe an einem unnötigen Spritzling.
Erkundigt euch zur Sicherheit in den unzähligen Internetforen.

Weitere Tipps gibt es in der nächsten Rückspiegel-Ausgabe.

MultiBC feiert Geburtstag

Martin Bals spricht über 2007, bisherige Erfolge und die Zukunft

Seit über einem Jahr gibt es nun MultiBC und das offene Konzept von Martin Bals wird von vielen Ligen positiv angenommen. Mehrere Live-Streams pro Woche und ständig steigende Zuschauerzahlen sprechen für sich. Zum Jubiläum sprach Martin mit dem Rückspiegel über das Jahr 2007, neue Ideen, "game-TV.com" und zukünftige Streams.

Martin Bals

Alter: 41
Wohnort: Niederkassel
Beruf: IT-Manager bei T-Systems
Lenkrad/Pedale: DFP/VPP3
Monitor: 37" BenQ

RS: Hallo Martin! Vor etwa einem Jahr wurdest Du schon einmal im Rückspiegel interviewt (Ausgabe #77, S. 59). Damals stellte Dir Andreas Gaida die Fragen und Du hattest gerade Deine ersten Live-Übertragungen hinter dir. Gestreamt wurden vorerst nur die Rennen des VR M3 Cups. Heute gibt es praktisch keine Woche mehr ohne Live-Stream powered by "MultiBC", alle größeren Ligen in Deutschland und teilweise auch Europa nehmen Deinen Service in Anspruch. Wie verlief dieses erste Jahr aus Deiner Sicht und wie bist Du überhaupt auf den Namen "MultiBC" gekommen?
Martin Bals: Hallo Conner, es war ein turbulentes, aber tolles Jahr. Die ersten Monate ab April 2007 waren schwierig und mit viel Lehrgeld in technischer wie finanzieller Hinsicht verbunden. Tobias Schlottbohm kennt die Story bestimmt noch, als ich 35 Minuten vor Beginn einer Übertragung ein Winupdate auf dem Gameserver im RZ (Anm. d. Red.: Rechenzentrum) durchgezogen habe und der Rechner nicht mehr vom Reboot hochkam. Also fix 19:25 Uhr im RZ angerufen und es war tatsächlich noch jemand da. Danach ins Auto gesprungen, über die Autobahn hingerast und um 20:00 Uhr hatte ich die Kiste wieder im Zugriff und Tobias hatte schon mal ohne mich bei mir daheim angefangen zu moderieren. Es gibt Phishingattacken, explodierte Netzteile und defekte Softwarereleases, die einen wahnsinning gemacht haben. Dann gab es aber auch die schönen Seiten des Livestreamings. Was ich an tollen Leuten in diesem einen Jahr kennen gelernt habe, ist unglaublich. Der Grund dafür liegt auf der Hand: SIM-Racer. Die SIM-Racer sind und müssen etwas Besonderes sein. Denn um Sim-Racing zu betreiben, musst du gut drauf sein. Du musst zuverlässig sein, sonst bist du nach ein, zwei Rennen raus aus einer Serie. Du musst dich mit deinem PC auskennen, also sind SIM-Racer nicht doof und du musst Respekt vor anderen haben, sonst ist SIM-Racing auch nix. Ich glaube, das ist ein Grund für den Erfolg von multiBC, die Community. Also vielen Dank an alle, die Sim-Racing fördern und damit auch multiBC, denn multiBC gehört zum SIM-Racing.

RS: Arbeitest Du alleine an "MultiBC" oder erhältst Du mittlerweile Hilfe?
Martin Bals: Genau vor einem Jahr ist mein Arbeitskollege Axel Freischütz als Partner hinzugekommen. Er ist ein echter Linux-Spezialist und Tüftler und ist das Herz der Netzwerktechnik im Hintergrund, während ich sozusagen für den Frontendbereich zuständig bin. Das heißt für unseren Gameserver, Mediaserver und den Produktionsserver sowie für die Homepage.

RS: Du rüstest Deine Server immer wieder mit Neuerungen auf. Seit neuestem gibt es nun die Möglichkeit per Overlay-Steuerung (Werbe-)Logos und Grafiken über dem eigentlichen Stream einzublenden. Was für zusätzliche Tools, die vor allem die Unterhaltung für die Zuschauer steigern, sind noch geplant bzw. was wünscht Du Dir?
Martin Bals: Ah, das ist ein tolles Thema, die Zukunft. Ich werde bei mir daheim im Keller ein kleines Studio einrichten. Dort werde ich mir via SKYPE-Video Gesprächspartner auf meinen 37" Bildschirm holen und uns beide mit einer Kamera während unserer Gespräche zum RZ senden. Dort wird das dann in Live-übertragungen eingeblendet. Natürlich können mich auch Leute besuchen und dann mit mir zusammen im Studio sich über dies und das unterhalten.
Also wird auf kurz oder lang sozusagen echtes TV möglich. In Dinslaken beim Ruhrpotttreffen haben wir dies ja schon getestet, aber es war noch nicht so erfolgreich (lacht). Auch Replays sind ein wichtiges Feature. Daher werden wir im RZ wieder umbauen und zwei neue Rechner einsetzen. Leider kann man nur bei rFactor und NR03 richtig gute Replays produzieren. LFS kann dies nur bedingt und GTR2 sowie Race07 sind nicht geeignet. Außerdem bin ich gerade an Poker und WOW (Anm. d. Red.: World of Warcraft) dran. Wenn ihr bei VR Spezies für eines der Themen habt, bitte schnell bei mir melden. Ich glaub da geht was!

RS: Natürlich machst Du die Live-Streams nicht nur aus Spaß an der Freude, sondern Du möchtest ja auch, dass es sich finanziell lohnt. Zahlt es sich bisher aus oder sind die Ausgaben auch nach einem Jahr noch höher als die Einnahmen?
Martin Bals: In 2007 haben wir schwer drauf gezahlt. Wer in unsere Preisliste schaut, sieht, dass wir für einen Appel und ein Ei übertragen und die Ligen recht gut Sponsoren finden. Ich hoffe, dass wir 2008 die

Betriebskosten decken. Die Investitionskosten bzw. meinen Zeitaufwand und noch viel schlimmer, mein Opfer, fast nicht mehr zu fahren, werden nicht entlohnt. Ich bin aber optimistisch, dass wir mit den Werbemitteln, die wir in 2008 aufbauen (Homepagewerbung und Einblendungen in Streams) und den steigenden Zuschauerzahlen 2008 bzw. spätestens 2009 ins Positive kommen.

RS: Beim VR-Ruhrpotttreffen hast Du die "Konkurrenz" von "game-TV.com" in Person von Mika Radmer kennengelernt. Siehst Du Euch als Konkurrenten oder ist das nur durch die Community entstanden?
Martin Bals: Mit Mika habe ich schon vorher hier und da Kontakt gehabt. Per TS und PN haben wir festgestellt, dass wir uns gut verstehen. Game-TV und multiBC wollen, dass sich Livestreaming von der Community für die Community entwickelt. Die Wege sind unterschiedlich, das Ziel ist das gleiche. Da es keinen Verdrängungswettbewerb gibt, weil der Markt erst noch entsteht, denke ich, dass wir uns gut ergänzen.

RS: Du hattest vor, das Kartrennen beim Treffen live ins Internet zu streamen, was dann aber scheiterte. Wie sieht es mit einer Live-Übertragung von Pottenstein aus bzw. bist Du dieses Jahr wieder mit dabei?
Martin Bals: Ich bin in Pottenstein wieder mit dabei, ja. Eine Live-Übertragung wird aber nicht möglich sein, da dort im Tal kein UMTS oder ähnliches möglich ist. In Dinslaken war ich zu blauäugig und habe nicht genug getestet, wir werden es aber wieder probieren!

RS: Nun hat "game-TV.com" letztes Jahr alle laufenden Kooperationen mit dem Virtual Racing e.V. abgebrochen und überträgt zur Zeit nur die "Live For Speed"-Rennen der "Gamestar Liga". Siehst Du den momentan Zustand und Dein Konzept, dass die Ligen selber für ihre Übertragung verantwortlich sind, als einen Erfolg bzw. Sieg gegenüber "game-TV.com" im IPTV-Simracing-Bereich an?
Martin Bals: Nunja, jedes Jahr bringt was Neues. 2007 war multiBC im Bereich SIM-Racing GAME-TV einen Schritt voraus. Wer weiß, was dort demnächst aus dem Hut gezaubert wird. Wir haben aber auch noch ein, zwei Pfeile im Köcher, die wir schon am Vorbereiten sind.

RS: Wo liegen Deiner Meinung nach die Vorteile von "MultiBC"?
Martin Bals: Unsere Plattform ist leicht zu bedienen, als ob man sein Game/seine SIM zu Hause steuert.

RS: Was war bisher Dein größter Erfolg für "MultiBC"?
Martin Bals: Es gibt ein paar verschiedene Ligen und Serien, die alle ihre Stärken haben und bei den Streams ausspielen. Nicht multiBC ist für die Erfolge der einzelnen Events verantwortlich, sondern die Community. Wir stellen die Plattform

Das MultiBC-Logo entworfen von Chergo Zelfo

und je besser die funktioniert, umso einfacher ist es für euch eine tolle Übertragung zu bieten. Ohne die Moderatoren und Techniker eurer Liga, also Torsten Brandt, Robert Graf, Tobi Schlottbohm, Marcus Jirak und Rainer Merkel ect. gebe es das alles nicht. Ihr bestimmt was geht.

RS: Welche Rennkonzepte kommen Deiner Meinung nach besonders bei den Zuschauern an? Welche Serie hatte bisher die meisten Zugriffe?
Martin Bals: Verrückt und bisher ist keine Logik zu erkennen. Die 3H am Samstag von racersleague.com, eure VRTCC oder die 12H Sebring bzw. 6H von Bathurst haben tolle Zuschauerzahlen. Unter 300 Zuschauer ist kein Event mehr. Die 12H von Sebring hatten 1400 und war dieses Jahr damit die Nummer 1. Letztes Jahr mit der Vorstellung des DTM-MOD hatten wir über 1500 Zuschauer in drei Stunden. Sogar 15 Leute aus Kobe (Japan) waren dabei. Teilt man die Zahl durch 4 ist man wieder bei den 350 Zuschauern. Da wir nun schon 10 bis 15 Events im Monat hatten, knacken wir im März die 10.000.

RS: Wie sehen Deine Ziele 2008 aus und wo möchtest Du mit "MultiBC" einmal stehen?
Martin Bals: Die Zuschauerzahlen sollen je Event Ende des Jahres über 600 liegen. Es wäre außerdem toll, wenn es viele gäbe, die unsere Plattform für ihre eigenen Ideen nutzen würde. Games, Präsentationen, Konferenzen, Sportveranstaltungen ect. Also ein TV-Sender, wie zum Beispiel BBC (multiBC: hiermit ist auch unser Name erklärt).

RS: In der März-Ausgabe letzten Jahres hast Du gesagt, dass Du Dir auch vorstellen könntest, mal ein Poker-Match zu streamen. Siehst Du das immer noch so und gab es in der Richtung schon Versuche?
Martin Bals: Ich hab schon Full-Tilt Poker auf dem Gameserver und es funktioniert auch. Ich brauch nur zwei Moderatoren, die was zu dem Geschehen sagen und die Spieler sollten alle gemeinsam in TS oder auf SKYPE-Konferenz sein, damit hier gegeseitig noch mehr Action ist. Fertig ist ein Livestream zum virtuellen Poker (egal welche Software), ich brauche nur nen paar Leute, die davon Ahnung haben. Also meldet euch!

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?
Martin Bals: Immer her mit den guten Ideen! Ich klaue nichts, sondern fördere, was ihr mit unserer Plattform anstellen wollt.

Überall, wo ihr einen 600K-Upload bekommt, könnt ihr einen Livestream via WEBCAM (SKYPE z.B.) produzieren und wenn ihr wollt mit den Fähigkeiten unseres Servers mischen sowie veredeln oder aber auch stumpf nur das senden, was ihr habt. Wir machen daraus dann einen fetten Livestream für alle. Aber KEINE PXXXO (lacht)!
Macht Werbung für uns!

RS: Vielen Dank, dass Du Dir Zeit genommen hast und weiterhin viel Erfolg!

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 ber 40 angemeldeten Teilnehmern auf die ber 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 Kârften zu gelangen.

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