Ausgabe 91/Mai

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Die Gewinner der Berlet Racing Tour!
VRTCC in Porto und Anderstorp
Modellbau: Martin Fass über die Kunst der kleinen Teilchen
NASCAR-Berichte über DOM, GNOS und RC
und vieles mehr...

Für große Aufregung...

... sorgte die erste Kolumne von Andreas Rühl in der letzten Ausgabe. Ohne hier auf den Inhalt einzugehen, möchten wir allen Lesern noch einmal ans Herz legen, dass Ihr auch die Möglichkeit habt, Leserbriefe an uns schicken könnt, um eine andere Meinung als die des Kolumnisten im Rückspiegel, und nicht nur im Forum, zu vertreten. Aber trotz der regen Diskussion, die im Forum geführt wurde und bei der sprichwörtlich die Fetzen flogen, gibt es in dieser Ausgabe keinen Leserbrief und somit keine andere Meinung von einem der "Aufreger", mit der man hätte zeigen können, dass es nicht alle Simracer so sehen wie Herr Rühl. Schade. "Rühlis" neue Kolumne gibt es in dieser Ausgabe übrigens auf Seite 37.

Neben den vielen Rennberichten über die bekannten Serien dürften vor allem die letzten Seiten interessant sein. Neben Martin Fass' Modellbaubericht Teil II schreibt Michael Bräutigam über die "Berlet Racing Tour 2008", die in den letzten Wochen im Ruhrgebiet ausgetragen wurde, und präsentiert die glücklichen Gewinner.

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

LFS Rookie Cup in Aston Cadet Rev., S. 31

Finale der GTR2 Endurance Series in Le Mans, S. 33

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Gil Ritter	Thomas Ettig
Martin Fass	Marco Saupe
Manfred Leitner	Claudio Callipo
Stefan Hartmann	Christian Heuer
Jürgen Michel	Georg Heger
David Kirsch	Jonas Steffens
Andreas Rühl	Michael Bräutigam
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:
(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

Race07 VRTCC Lauf 6 Porto	4
Race07 VRTCC Lauf 6 Anderstorp	7
GPL GPLLP Limerock	11
GPL GGPLC Limerock	13
GPL GPLLP Monza	16
GPL GGPLC Monza	18
GPL DOM Monza	22
GPL GPLLP Nürburgring	24
GPL GGPLC Nürburgring	26
LFS RC Aston Cadet Rev.	31
GTR2 Endurance Series Le Mans	33
GTR2 M3C Daytona	36
GTR2 M3C Mid-Ohio	38
GTR2 Friday Night Series - F1 1988	40
NR03 RC Texas	44
NR03 DOM Texas	46
NR03 RC Phoenix	48
NR03 DOM Phoenix	49
NR03 RC Talladega	51
NR03 DOM Talladega	52
NR03 RC Richmond	54
NR03 GNOS Richmond	56
rFactor rF'79 Long Beach	57
rFactor rF'79 Jarama	59

Interviews

M3C-Fahrervorstellung Björn Habermehl	42
M3C-Fahrervorstellung Christian Heuer	43

Sonstiges

Kolumne: Andreas Rühl	37
Hobby: Modellbau Teil II	61
Berlet Racing Tour 2008	63

Events

Race07: F-3000 Monza	10

Thiemt holt ersten FWD-Eventsieg

Beim VRTCC-Auftritt in Porto zeigt der Chevy-Pilot keine Nerven

Nach Pau stand mit Porto bereits der zweite Stadtkurs auf dem Programm der VRTCC. Schon im Vorfeld wurde schnell klar, dass hier nicht Cutting-Probleme wie in Pau den Fahrern Kopfschmerzen bereiten würden, sondern vielmehr die letzte Schikane der Strecke ein ernst zu nehmendes Problem darstellte. Aber auch sonst bot die Strecke genug knifflige Stellen, die ein vorzeitiges Rennende bedeuten konnten. Dennoch fühlten sich viele Fahrer in Porto auf Anhieb wohl.

Nach mehr oder weniger langen Ausflügen ins zweite Grid meldete sich in Porto ein Großteil der Sim Racing Equipment-Mannschaft rund um Meister René Hiddel in Porto im ersten Grid zurück. Allerdings setzte im Training - wie schon in Brno - mit Martin Thiemt ein Fahrer aus dem FWD-Lager die Akzente. Thiemt vom RS Racing Team fuhr im Qualifying mit einer 2:00.574 die schnellste Zeit. Zweiter wurde mit zwei Zehnteln Rückstand Daniel Struck vom angesprochenen BMW-Team. Meister Hiddel hingegen fuhr nur einen äußerst enttäuschenden 17. Startplatz ein, und auch der Meisterschaftsführende Andreas Gaida von Hot Pursuit Motorsport dürfte mit Startplatz zwölf nicht vollends zufrieden gewesen sein. Teamkollege Sacha LeStrange zeigte, wie es besser ging und konnte von Startplatz drei aus ins Rennen gehen.

Thiemt gelang es wie schon in Brno, seine Pole auch in einen Sieg umzumünzen. Hilfreich für den Piloten des frontgetriebenen Chevrolets war dabei sicher der fliegende Start im ersten Rennen. Struck setzte seine Startposition ebenfalls in die entsprechende Endplatzierung um, konnte dabei aber Thiemts Sieg zu keiner Zeit gefährden und kam gute sieben Sekunden nach diesem ins Ziel.

Ganz anders erging es da LeStrange. Ihm wurde besagte Schikane in der 5. Runde zum Verhängnis. Den von LeStrange geerbten dritten Platz fuhr Thomas Ettig nach Hause. Allerdings sollte es im zweiten Rennen mit einem weiteren Ausfall noch dicker für LeStrange kommen, wodurch er sogar absteigt und seine Meisterschaftschancen einen herben Dämpfer erfahren.

Grid 1 Race 2: Hiddel fährt einen Start/Ziel-Sieg ein

Grid 1 Race 1: Struck im Sog von Thiemt

Beachtlich ist, dass es Hiddel von Platz 17 startend immerhin gelang, auf den für den zweiten Lauf so wichtigen achten Platz vorzufahren. Die daraus resultierende Pole Position im zweiten Rennen münzte Hiddel mit all seiner Routine in einen Rennsieg um und sorgte damit doch noch für ein versöhnliches Rennergebnis für ihn.

Lange Zeit konnte ihm bei seiner Fahrt zum Sieg der Seat-Pilot Gabriel Fürstner folgen. Allerdings warfen ihn zwei Unfälle in Runde sieben bzw. acht bis auf Platz 13 zurück. In die Bresche sprang Markenkollege Tomislav Vladovic vom Team DTMR, der damit nach zuvor zwei dritten Plätzen sein drittes Podium und

zudem sein bestes Saisonergebnis einfuhr. Als Fahrer des zweiten Durchganges kann man aber erneut Thiemt bezeichnen. Nach dem Start, wo er auf Grund seines Sieges in Lauf 1 als Achter losfuhr, konnte er bis zum Ziel bis auf Position drei vorfahren. Dabei war Thiemt sogar in Unfälle verwickelt, und sein Chevy lag kurzzeitig einmal auf dem Dach. Eine Strecke wie Porto macht solche Geschichten möglich.

Klar ist, dass Thiemt damit auch den Eventsieg einfuhr und damit den ersten für einen FWD-Fahrer. Platz 2 der Eventwertung teilen sich Vladovic und Hiddel. Der Meisterschaftsführende Gaida erwischte ein für seine Verhältnisse eher unterirdisches Wochenende. Immerhin konnte er nach seinem unfallbedingten Ausfall in Rennen 1 noch einen 9. Platz einfahren, so den Abstieg verhindern und erst einmal die Führung der Meisterschaft behaupten, wenn auch der Vorsprung geringer geworden ist.

LeStrange steht zwar noch auf der zweiten Position, muss aber in Schweden im zweiten Grid kleinere Brötchen backen. Diese Position wird er also bald verlieren. So schiebt sich plötzlich mit Vladovic ein Fahrer in den Kreis der Favoriten, den wohl zuvor keiner auf der Rechnung hatte. Des Weiteren bleibt abzuwarten, ob Thiemt und Hiddel, die ja jeweils eine Nullnummer auf dem Konto haben, doch noch angreifen können, nach dem nun auch einige andere Favoriten Federn lassen mussten.

Im 2. Grid gab Brno-Absteiger Peter Kuhn den Ton an. Er holte sich nach der Pole gleich beide Laufsiege und marschiert damit direkt ins erste Grid zurück. Aufs Podium gesellten sich im ersten Lauf mit Roland Rauch und Andreas Tübel ebenfalls zwei Absteiger. Beiden gelang es anders als Kuhn jedoch nicht, im zweiten Rennen ebenfalls nach ganz vorne zu fahren. Tübel kam aber immerhin auf sechs und sichert sich damit wie Kuhn den direkten Wiederaufstieg.

Die Plätze zwei und drei im zweiten Lauf belegten Gil Ritter und Thorsten Leistenschneider, die damit auch Ihren Aufstieg perfekt machten. 5. Aufsteiger ist Mirko Hempel auf Alfa Romeo, womit in Anderstorp zumindest wieder ein Fahrzeug dieses

Kurzinterview mit Tomislav Vladovic

RS: Tomi, Zweiter der Porto-Eventwertung (1x Sechster, 1x Zweiter), auf jeden Fall dein bestes Saisonergebnis. Wie kam es? Lag dir die Strecke?

TV: Ich hatte Mal Zeit zum Trainieren, war relativ häufig vor dem Event auf der Strecke. Und da ein Paar der stärksten Fahrer (Thiemt, Kuhn etc.) oft on waren, konnte ich sehr gut sehen, wo ich Zeit liegen lasse.

RS: Der Start in die Saison war ja nicht ganz optimal. Nur Grid 2 nach der Preseason. Das Potenzial ist ja da, warum lief es damals nicht?

TV: Es gab mehrere Dinge, die dazu geführt haben. Zum einen, dass ich von Alfa auf Seat umgestiegen bin. Die Umstellung hat doch ein bisschen länger gedauert als erwartet. Aber das größere Problem war mein altes DFP, das ausgerechnet zu dem Zeitpunkt seinen Pedalbug haben musste, was ich auch erst nach dem Rennen gemerkt habe.

RS: Direkter Aufstieg beim ersten Event und seitdem gute bzw. sehr gute Ergebnisse, wenn wir vielleicht mal Valencia und das zweite Pau-Rennen auslassen. Das scheint deine Saison zu sein.

TV: In Valencia hatte mich meine Firewall während des 2. Rennens auf den Desktop geschickt, und in Pau wurde ich ja gleich zum start in die Mauer geschickt... leider...

RS: Du bist jetzt auf Position drei der Gesamtwertung. Wenn man es genau nimmt, sogar auf zwei, denn Sacha muss in Schweden in Grid 2 kleinere Brötchen backen. Du bist also ganz klar ein Meisterschaftsaspirant. Dich hat doch neben den Hiddels, Gaidas und Thiemts keiner auf dem Plan gehabt. Wie ist das so, als Underdog da ganz oben mitzumischen? Hast Du vielleicht doch Geschmack gefunden und träumst ein wenig vom Titel?

TV: Geschmack hab ich ja von Anfang an daran gefunden, nur waren damals die Aliens noch über 1 Sek. weg. Ich hätte damals nie gedacht, dass ich Mal so nah rankommen würde. Freut mich riesig, aber Meisterschaft... ist noch ein sehr

Tomislav Vladovic

weiter weg dahin... Aber es wird nicht meine letzte Saison bei der VRTCC sein, und wer weiß, wer weiß...

RS: Es gibt immer wieder Fahrer, die zumindest öffentlich behaupten, dass ihnen die 60 Minuten vor dem Event als Vorbereitung reichen. Wie bereitest Du dich auf einen VRTCC Wertungslauf vor? Wie viel Zeit steckst du in das Training?

TV: Sehr unterschiedlich. Teilweise komme ich erst direkt vor dem Event zum Fahren. Manchmal, wie in Porto, hab ich die Möglichkeit, täglich ein paar Runden zu drehen. Muss mich da jedoch leider nach meinen Schichten richten…

RS: Letzte Frage: Du bist VRTCC-Pilot seit der ersten Saison, also einer der Stammpiloten. Offensichtlich fährst du gerne hier. Was würdest du vielleicht aber dennoch ändern oder dir anders wünschen?

TV: Ich denke, alle Änderungswünsche, die während der Saison auftreten, werden ja meist alle für die folgende Saison umgesetzt... wünsche... ganz klar Mal den Meistertitel...

Grid 2 Race 2: Kuhn geht an Ritter vorbei

Herstellers im Stream zu bewundern sein wird.

Ein Bild, das sich schon bei den oberen beiden Grids bot, zeigte sich auch im dritten Grid. Polesitter Marius Schulz setzte seine Startposition souverän in die entsprechende Endposition um. Auf die restlichen Podiumsplätze kamen Torsten Baggendorf und Sascha Siegert.

Schulz machte es im zweiten Durchgang wie im ersten und fuhr auf der Position ins Ziel, von der er gestartet war, allerdings war das in diesem Fall nur P8. Aber auch diese Position reicht für den Aufstieg. Besser machten es da Siegert und Baggendorf, die auf eins und zwei ins Ziel kamen und somit natürlich auch den Aufstieg perfekt machten. Dritter im zweiten Lauf wurde Matthias Saalschmidt.

Nachdem in der Einzelwertung das erste Mal ein Eventsieg durch einen FWD-Fahrer eingefahren wurde, gelang dieses für die Chevy-Mannschaft von RS Racing 1 auch auf der Teamebene. Mit zwei Punkten Vorsprung sicherte man sich diesen Sieg vor der wieder erstarkten BMW-Mannschaft von Sim Racing Equipment. Auf Platz drei konnte sich mit Team DTMR ebenfalls ein FWD-Team fahren.
Rabenschwarz war der Tag dagegen für den Führenden der Teamwertung, HPM. Gaida und LeStrange blieben unter ihren Möglichkeiten, und Kriebel konnte nicht antreten. Ebenfalls nicht antreten konnte das halbe OTC-Team, wodurch man Platz zwei in der Teamwertung an Sim-Racing Equipment 1 abgeben musste. Zudem hat sich RS Racing 1 auf zwölf Punkte herangerobbt und ist damit zur Zeit nicht nur bestes FWD-Team, sondern schnuppert auch schon an einem Podiumsplatz in der Gesamtwertung. Und die Chancen dafür stehen nicht schlecht, denn die OTC-Fahrer, die in Porto nicht am Start waren, müssen in Schweden erst mal ins zweite Grid. Aber auch HPM ist beim nächsten Event nur noch mit einem Fahrer im ersten Grid. Da wird die Frage sein, wie viel man von den 114 Punkten Vorsprung über dieses Event retten kann.

Text: Gil Ritter, Thomas Ettig
Fotos: Sascha Siegert

Grid 3 Race 2: Siegert sichert sich nach seinem Raketenstart den Sieg.

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	2x
Elmar Erlekotte	1x
Sacha LeStrange	2x
Andreas Gaida	2x
Martin Thiemt	2x
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
RS Racing 1	1x

multibc

"Mr Top-10" holt ersten Eventsieg

Peter Kuhn siegt beim VRTCC-Event in Anderstorp

Die VRTCC befindet sich mit Rennen 7 nun mitten in der 2. Saisonhälfte, und langsam gilt es, die Positionen für den Endspurt zu beziehen. Mit Anderstorp stand dazu eine äußert breite und großzügige Rennstrecke zur Bewältigung an. Viele der Kurven lassen sich hier auch zu zweit durchfahren. Spannende Duelle sollten hier also wieder an der Tagesordnung sein.

Das erste Grid wurde dabei aber von monsunartigen Regenfällen überrascht. Nachdem die Qualifikation, in der Daniel Struck mit einer 1:36.474 die schnellste Runde ablieferte, noch im Trockenen stattfand, öffnete der Himmel pünktlich zu Rennbeginn alle Schleusen. Offensichtlich kam dieser Wetterumschwung für viele Piloten zu überraschend, denn viele standen mit ihren profillosen Reifen in der Aufstellung und damit auf verlorenem Posten. Schon in der Einführungsrunde wurde klar, dass an vernünftiges Fahren so nicht zu denken war, so dass viele schon vor dem fliegenden Start in die Boxengasse einbogen, um auf Regenreifen zu wechseln.

Einer von denen, die von Anfang alles richtig gemacht hatten und der auch bei dem Wetter die Nerven behielt, war Peter Kuhn. Von Position drei gestartet konnte Kuhn bereits in Runde drei die Führung übernehmen und auch erst einmal ausbauen.

Aber es gab noch einen Fahrer, der noch besser mit den Bedingungen zurecht kam, und das war Markenkollege Martin Thiemt. Nach einer total durchwachsenen Qualifikation musste Thiemt weit unter Wert geschlagen von Position zwölf aus ins Rennen gehen, aber schon in Runde vier war er auf zwei vorgefahren und nahm fortan die Verfolgung von Kuhn auf. Dessen Vorsprung schmolz schnell dahin und in Runde neun stellte Thiemt dann mit einem sauberen Überholmanöver den Endstand des ersten Laufes her, den er vor Kuhn gewann. Beachtlich ist auch noch der dritte Platz von Benjamin Förtsch. Von neun gestartet entpuppte auch er sich als Regenspezialist.
Der Meisterschaftsführende Andreas Gaida betrieb derweil Schadens-begrenzung und brachte seinen sehr schweren BMW von Startplatz zehn immerhin auf Platz acht nach vorne und erarbeitete sich damit die ideale Startposition für Rennen 2.

Auch im 2. Rennen goss es in Strömen, aber diesmal waren alle Fahrer darauf eingestellt, und nach den ersten 13 Rennrunden auch mit den Bedingungen angefreundet. Gaida nutzte souverän seine erste Startposition und konnte sich schnell etwas absetzen. Verfolgt wurde er dabei von Andreas Tübel, der diesen Platz in Runde eins von Michael Wollenschein geerbt hatte.

Gut ins Rennen kamen auch die beiden Top-Chevy-Piloten des ersten Rennens, Thiemt und Kuhn. Thiemt fuhr schnell bis auf vier vor, aber dann kam das, was man bei ihm so häufig im 2. Rennen beobachten kann: Es unterlief ihm ein kleiner Schnitzer. Dieser kleine Ausritt ins Grün warf in weit zurück, und es gelang ihm an Ende nur ein 6. Platz. Schwacher Trost dürfte hier sein,

Grid 1 Rennen1: Thiemt überholt Kuhn bei der Anfahrt auf die Hansen.

Grid 2 Race 1: LeStrange vor Erlekotte, Kimmes und Kriebel.

dass er mit einer 1:46.115 die schnellste Rennrunde fuhr. Besser machte es da Kuhn, der auch in Rennen 2 den 0-Fehler-Job ablieferte. So konnte er sich immerhin bis auf drei vorarbeiten und so neben Gaida und Tübel das Podium komplettieren.

Mit diesem zweiten und dritten Platz holte sich Kuhn den Eventsieg vor Thiemt und Tübel/Gaida. Zudem macht er auch bedingt durch Schwächeperioden direkter Konkurrenten einen großen Sprung auf Platz zwei der Gesamtwertung. Diese führt nach wie vor Andreas Gaida mit einem Vorsprung von 97 Punkten an. Allerdings ist klar, dass Gaida ein Rennen aussetzen muss. In Kombination mit dem damit verbundenen Abstieg kann Gaida seine Meisterschaftsambitionen wahrscheinlich jetzt schon begraben, so dass Peter Kuhn wohl derzeit Meisterschaftsaspirant Nummer eins ist.

Wie so oft standen die Rennen im 2. Grid unter dem Zeichen der Grid 1-Absteiger. Dieses Mal waren es vor allem die weiß-roten BMWs des HPM-Teams. Einzige Ausnahme bildete hier der Polesitter Phil Hildebrandt, der in Porto noch knapp den Aufstieg verpasst hatte. Hildebrandt ließ dann bei trockenen Bedingungen auch keine Diskussionen aufkommen und fuhr einen sauberen Start-Ziel-Sieg ein. Am Ende trennten ihn knapp acht Sekunden von Teamkollegen Sacha LeStrange. Dritter wurde mit Elmar Erlekotte ebenfalls ein Grid 1-Stammfahrer und BMW-Pilot.

Wie schon so oft, gelang es Hildebrandt auch in Anderstorp nicht, zwei saubere Rennen am Stück nach Hause zu fahren. Nach Platz eins im ersten Rennen hätte er für den Aufstieg Startplatz acht eigentlich nur noch nach Hause fahren müssen. Aber schon in Runde eins war wieder alles vorbei, und Hildebrandt fiel nach einem Fehler im Karussell weit zurück. Hildebrandt beendete vorzeitig das Rennen und im Anschluss auch die Meisterschaft. Er wird fortan nicht mehr antreten.

Besser machte es da Hildebrandts Teamkollege Uwe Kriebel. In Rennen eins noch auf fünf ins Ziel gekommen, arbeitete er sich an Rauch, Dohrmann und Kimmes vorbei und entschied den zweiten Lauf für sich. Dohrmann und Rauch kamen hinter ihm auf die Plätze. Mit diesen Rennergebnissen sicherten sich Kriebel, LeStrange, Erlekotte, Rauch und Dohrmann den Aufstieg ins erste Grid, wo sie die Plätze von Vladovic, Hempel, Wille, Ettig und Neubauer einnehmen.

Das erste Rennen des 3. Grids konnte Peter Sorian für sich entscheiden, nachdem er sich in der Qualifikation noch knapp Dominic Hyna geschlagen geben musste. Dieser musste aber bereits vor dem Start wegen technischer Probleme aufgeben, so dass Sorian von Anfang an die Führung inne hatte. Allerdings musste er diese bis zuletzt vor Dirk Bobrowski verteidigen. Dritter wurde Christian Semba. Anders als Sorian, der von Startplatz acht kommend im 2. Rennen bis zum Ziel auf der selben Position hängen blieb, arbeitete sich Bobrowski im zweiten Lauf von Position sieben zum Sieg vor. Aufs Podium gesellten sich dabei Michael Theuerkauf und Jens Klein-Altstedde zu ihm. Aber auch dieser 8. Platz reichte Sorian nach dem Sieg in Lauf 1 zum Aufstieg. Mit ihm wechseln Bobrowski, Theuerkauf, Semba und Klein-Altstedde das Grid. Im Gegenzug müssen in Oschersleben Borgmann, Baggendorf, Held, Hiebl und Waschkowski in Grid 3 antreten.

In der Teamwertung ist RS Racing 1 erneut das beste Team gewesen. Nach Porto holt sich das Team auch in Anderstorp den Eventsieg. Ganz klar kommt hier die fast komplette Abwesenheit von HPM und OTC im ersten Grid und das Schwächeln von SRE zum Tragen, aber auch die FWD-Konkurrenz von DTMR und WORF konnte erneut geschlagen werden. Still und leise nutzt aber auch ein anderes Team die Schwäche der drei großen BMW-Teams, um sich nach vorn zu schleichen: Die Mannen vom FRC rund um Toppilot Andreas Tübel nehmen 293 Punkte aus Schweden mit. Für HPM sind es immer noch 284, und ab Oschersleben tritt man auch wieder zu dritt im ersten Grid an, so dass immer noch alle Zeichen auf Titelverteidigung stehen.

Text: Gil Ritter, Thomas Ettig
Bilder: Sascha Siegert, Peter Kuhn

Grid 3 Race1: Sorian in der Sonderlackierung des HP Racing Teams.

Peter Kuhn

Kurzinterview mit Peter Kuhn

RS: Peter, erst einmal Glückwunsch zum Eventsieg. War es der Regen, oder wo siehst Du die Gründe für deinen Erfolg?

PK: Vielen Dank, ich habe mich auch sehr über den Eventsieg gefreut. Ich hatte eigentlich ein gutes Qualyset, was mich bewusst im Bereich Top 5 platzieren sollte, was auch gelang. Aber fürs Rennen wäre max. P10 gewesen. Der Regen kam mir also wie gerufen. Durch meine runde Fahrweise konnte ich mir, obwohl ich kein Regenset hatte, einen kleinen Vorsprung erarbeiten, den nur Martin Thiemt aufholen konnte.

RS: Es ist kein Geheimnis mehr, dass du ein Fahrer bist, der sehr viel Zeit in die Rennvorbereitung steckt. Was denkst du, wie viel Stunden in die Vorbereitung für ein Event fließen?

PK: Puh, das ist wirklich schwer zu sagen. Liegt mir ein Kurs, dann brauche ich nicht sehr viel Zeit an sich zu investieren. Es ist mehr der Spaß am Fahren, was mich dann trotzdem immer wieder dazu bringt, die ein oder andere Runde mehr zu fahren.

RS: Du hast Dir den Beinamen "Mr. Top Ten" erarbeitet bzw. du praktizierst Understatement in Perfektion. Wie kommt das? Ist das eine Taktik? Du bist die dritte Saison dabei und fährst immer vorne mit. Mangelndes Selbstvertrauen kann es ja kaum noch sein.

PK: Nein, ich versuche auch immer in den Rennen mein Bestes zu geben, weiß aber auch, dass ich nicht zu den Aliens gehöre und daher etwas kleinere Brötchen backen muss. Es nützt nix, wenn man vor den Rennen schreibt, das ein Rennsieg im Bereich des Möglichen liegt, und man nachher doch eines besseren belehrt wird. Von daher gehe ich im Vorfeld pessimistisch (manche sagen auch tiefstapeln dazu *grins*) an die Sache, und versuche dann mit Leistung zu glänzen.

RS: Du kommst aus der Flugsimulatorszene, bist jetzt aber eine feste Größe hier. Mal abgesehen vom Gegenstand der jeweiligen Simulation, aber was unterscheidet diese beiden Szenen?

PK: Im Prinzip unterscheiden sich die Genres kaum voneinander. Wenn man gut sein will, muss man sehr viel Zeit investieren. In Luftkampfsimulationen ist die "situational awareness" sehr wichtig. Man muss also immer wissen, was um einen herum passiert. Das konnte ich recht gut in die Rennsimulation übertragen, was mir schon das ein oder andere geschickte Überholmanöver gelingen ließ.

RS: Gibt es etwas, was du dir in Saison 4 anders wünschst?

PK: Andere Strecken wäre eine feine Sache, bei denen mehr Überholmöglichkeiten vorhanden sind. Die Stadtkurse sind ja ganz schön und machen auch Spaß, aber sie bieten nicht so viel Rennaction. Vielleicht findet ja die ein oder andere Addon-Strecke seinen Platz in Saison 4. Einen Punkt hätte ich noch. Auch wenn mich manche dafür steinigen würden, wünschte ich mir ein bisschen mehr "get real", in dem man endlich die "Autokupplung" vom Dedicated Server verbannt.

green MOTORSPORT CONCEPT

BERLET Elektrofachmärkte

SPECIAL-EVENT

F-3000 @ ITA/MONZA 12.05.2008

MAT-GRAFIX GRAPHIC SOLUTIONS & MORE WWW.MAT-GRAFIX.COM

HP Racing

VIRTUAL-RACING e.V.

BERLET Elektrofachmärkte

GPLLP at Lime Rock MC

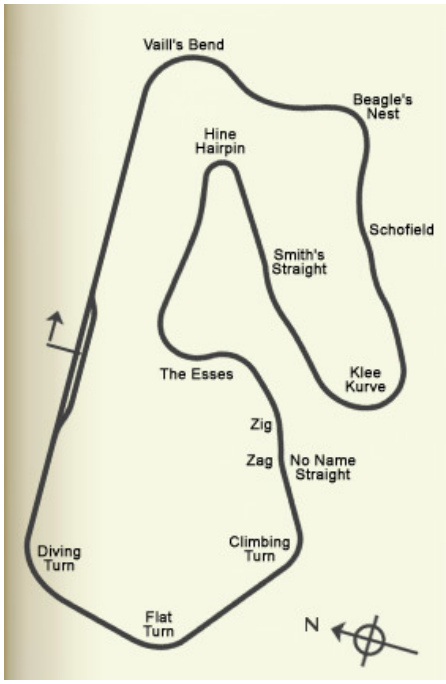
Borbely und Jonke triumphieren in ihren Grids!

Mit erhobener Faust überquert Gregor Borbely als Sieger die Zielline.

Der 2. Lauf zur "Michele Alboreto Trophy" führte die gemeldeten Teinehmer auf den Lime Rock Park- Mountain Curcuit. Selten, fast zu selten im Kalender genannt, bietet der Kurs eine abwechslungsreiche Berg- und Talfahrt. Ein passendes Setup zu finden ist hier ebenso schwer, wie die passende Idealllinie.

Grid A:

Selten sind so viele Favoriten gestrandet, wie auf diesem Addon-Track. Niemand, der nicht mindestens einmal neben der Strecke war, keiner ohne vermeidbare Fehler.



Aber gerade das machte den A-Lauf des LPs so spannend.
Oliver Reinhold konnte jedenfalls nicht seine Pole Zeit erklären, da in den vorangegangen Trainings keine allzu guten Zeiten aufscheinten. Seine Freude währte allerdings nur bis zur ersten Kurve. Denn da wollte Kohlbecker geradewegs durch ihn durchfahren. Auf dem vorletzten Platz ging der BRM-Pilot wieder ins Rennen.

Von da an konnte niemand mehr Gregor Borbely stoppen. Obwohl Michael Schade mit seinem Eagle schnellere Rundenzeiten fahren konnte, war es die Konstanz, die den Österreicher unschlagbar machte.
Der Cooper-Pilot Martin Engel lieferte ebenfalls eine große Talentprobe ab. Obwohl er gegen Ende der 36 Runden mächtig Druck vom aufholenden Reinhols bekam, blieb er cool genug, um die 0,5 Sekunden Vorsprung über die Linie zu retten.
Claudio Callipo war zeitweise mehr neben als auf der Strecke, verlor viel Zeit durch Ausrutscher und konnte das Rennen nur als 10. beenden. Cooper-Teamchef Beitz verlangte nach diesem Rennen eine Wiedergutmachung für den GGPLC. Man wird sehen, inwieweit die Motivationskurse gefruchtet haben.

Eine kuriose Geschichte berichtete Justus Forschbach. In jedem Rennen immer ganz vorne zu finden, war es mit dem BRM-Fahrer aus Leidenschaft bereits am Start zu Ende. Abgelenkt, versäumte er es vor dem Schließen der Boxen auf seinen Startplatz zu fahren.

GPL Langstreckenpokal
Grid A

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Gregor Borbely	BRM	36 Runden
2	Nichael Schade	EAG	+8,89s
3	Martin Engel	COO	+19,08s
4	Oliver Reinhold	BRM	+18,50s
5	Marco Saupe	BRM	+42,72s
6	Manfred Leitner	LOT	+50,14s
7	Guido Pigorsch	BRA	+1m16,21s
8	Peter Neuendorf	LOT	+1m16,37s
9	Michael Erhart	EAG	+1m28,14s
10	Claudio Callipo	COO	+1 Runde
11	Chris Wöhlk	HON	+1 Runde
12	Robert Kniest	FER	+1 Runde
13	Felix Krohn	EAG	DNF
14	Michael Kohlbecker	BRA	DNF
15	Ralf Ebert	HON	DNF
16	Justus Forschbach	BRM	DNS

Schnellste Runde:
Peter Neuendorf LOT 1m38,840s

Grid B:

Durch eine Nennung in der letzten Minute rutschte der Österreicher

Klaus Jonke mit seinem Eagle in den B-Lauf. Zuerst war der Ärger groß, aber im Verlauf des Trainings wich dieser der Zufriedenheit über eine hervorragende Pole Zeit.
Markenkollege Lagler stand Gewehr bei Fuß als die Startfahne fiel. Leider stand er den Tick zu lange und so verlor er schon auf dem Sprint zur ersten Kurve einen wichtigen Platz.

Die eindeutig überlegene Marke an diesem Dienstag im März war Cooper. Nicht nur die Stammfahrer vertrauten auf den 12-Zylinder-Maserati, sondern auch der Rookie Jannis Koopmann. Sein Training war nicht gerade berauschend abgelaufen. Im Rennen wuchs er allerdings über sich hinaus. In einer unvergleichlichen Fahrt sicherte er sich nach 36 Runden Platz 2, noch vor einem wieder erstarkten Gietzelt. Martin Fass kam gar nicht mit der Strecke zurecht. Obwohl er im Qualy seine absolute personal best time in den Asphalt brannte. Nach einigen Fehlern und einem langwierigen Zweikampf mit Kröger (Lotus) beendete er sein Rennen auf Rang 4.
Team Honda musste eine Niederlage eingestehen. Weder Stühler noch Schreiner konnten die Honda-Power ausreizen. Beide werden im Laufe des Rennens überrundet und müssen sich persönlich vor dem Kaiser verantworten - wenn das mal gut geht.

Überraschend stark zeigt sich Christof Gietzelt, der für den JFC-Lauf am Freitag aufzeigen konnte. Ohne wirklich Gefahr zu laufen von der Piste abzukommen, fightete er das ganze Rennen über mit Fass, später mit Müller und Koopmann. Seine Speed hat er in den letzten Rennen auch wieder gefunden. Das macht ihn für die nächsten LP-Läufe zum gefürchteten Gegner.
Die Enttäuschung des Rennens lieferte eindeutig Steffen Kriesch. Gefeiertes Alien und Vorbild für so manch jungen Fahrer, kommt er über Platz 8 nicht hinaus. So sehen jedenfalls keine Gewinner aus.
Jonke holt sich einen verdienten Sieg, muss aber mit dem Eagle das Bonusmanko hinnehmen. Die 4 Cooper-Boys hinter ihm holen so mehr Gesamtpunkte als der Sieger selbst.

Martin Fass

GPL Langstreckenpokal
Grid B

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Klaus Jonke	EAG	36 Runden
2	Jannis Koopmann	COO	+19,88s
3	Christof Gietzelt	COO	+20,55s
4	Martin Fass	COO	+37,68s
5	Josef Müller	COO	+41,59s
6	Andreas Kröger	LOT	+1m01,62s
7	Alex Bungartz	BRA	+1 Runde
8	Steffen Kriesch	BRM	+1 Runde
9	Daniel Stühler	HON	+1 Runde
10	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
11	Frank Schreiner	HON	+1 Runde
12	Thilo Bonkowski	EAG	+5 Runden
13	Carsten Maluche	LOT	DNF
14	Sascha Lagler	EAG	DNF
15	Andreas Wöhlk	COO	DNS
	Schnellste Runde:		
	Klaus Jonke	EAG	1m39,532s

Eine Tortur für die Stoßdämpfer. Leitners Lotus zeigt wie hart das Material beansprucht wurde.

Nach Freundschaft sieht das nicht aus: Gietzelt und Koopmann kämpfen rundenlang um jeden Zentimeter Asphalt - Koopmann behält die Oberhand.

GGPLC in Lime Rock!

Halbzeitfeier auf dem Addon-Track

Beinahe Halbzeit. Für diese Saison, wo alle Originalstrecken im Programm sind, musste ein Addon-Track gewählt werden. Nach einer Umfrage aller Teilnehmer wurde Lime Rock Park-Mountain Curcuit in die Liste der Austragungsorte genommen.

Leider ist diese Berg- und Talbahn nicht sehr oft im Rennkalender zu finden. Verdient hätte sie es allemal. Einige knifflige Kurven verlangen den Fahrern 100 % Konzentration ab. Ständig muss man aufpassen, die Linie nicht zu überstrapazieren. Was passiert, wenn diese Regel nicht befolgt wird, sah man am GGPLC-Wochenende vom 28.3 bis zum 30.3.2008.

Gietzelt (Cooper) schießt völlig übers Ziel hinaus. Pigorsch freut die Tatsache, dass ein Gegner weniger im JFC Lauf zu bekämpfen ist.

Zu Beginn der Saison stand Patrick Marx schon fast als sicher geglaubter Sieger des **JFC** fest. Sein Ausfall in Monaco und seine Nichtteilnahme in Rouen ließen seinen Vorsprung drastisch schrumpfen. Auch hier in Lime Rock war "Pat" verhindert, was den Weg für seine Konkurrenten frei machen konnte.

Zuerst sei ein Blick auf Christof Gietzelt geworfen. Als sehr guter 4. im Training, übte er immer wieder Druck auf den Brabham von Pigorsch aus. Das Podium schon in Griffweite, überschätzte er einen Bremspunkt, was ihn sehr viel Zeit kosten sollte. Erst auf Rang 10 wieder auf der Strecke schied er wenige Runden später endgültig aus.
Auch Alexander Bungartz war einer derjenigen, die kurz unkonzentriert waren. In der steil abfallenden Rechtskurve **Klee Bend** verlor er seinen Brabham und riss sich ein Vorderrad ab. Damit blieb einzig Guido Pigorsch für Team Brabham, der ein ausgezeichnetes Rennen fuhr, aber gegen Schade im Eagle nichts ausrichten konnte. Ihm blieb ein stolzer 4. Platz.

Michael Schade führt nach dem Start das Feld an. Am Ende muss er sich dem BRM von Wilke im JRC geschlagen geben.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Juan Manuel Fangio Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Robert Kniest	FER	24 Runden
2	Oliver Reinhold	BRM	+7,76s
3	Michael Schade	EAG	+27,06s
4	Guido Pigorsch	BRA	+29,87s
5	Martin Engel	COO	+30,08s
6	Manfred Leitner	LOT	+30,68s
7	Michael Erhart	EAG	+41,94s
8	Steffen Kriesch	BRM	+44,88s
9	Daniel Stühler	HON	+1m05,42s
10	Wolfgang Benz	FER	+1 Runde
11	Marvin Aulmann	FER	+1 Runde
12	Dirk Wagner	HON	+1 Runde
13	Daniel Linge	LOT	+2 Runden
14	Christof Gietzelt	COO	+8 Runden
15	Alex Bungartz	BRA	DNF

Schnellste Runde:
Oliver Reinhold BRM 1m38,668s

Geheimtipp Kniest erfüllte sein Soll bereits im Training. Poleposition für den Ferrari-Piloten, der jetzt den nötigen Biss auf die Meisterschaft hat. Nach 24 Runden Renndistanz trudelte er fast entspannt als Sieger über die Ziellinie. Man kann trotzdem nur hoffen, dass es jetzt kein Alleingang von Kniest wird, der die Spannung im **JFC** zerstören würde.
Manfred Leitner auf Lotus tat sich einigermaßen schwer und kommt im Rennen nicht über Rang 6 hinaus. Im Training war er noch voller Hoffnung, mit Platz 2 eine Chance auf den Sieg zu haben.

In der Tabelle führt jetzt Kniest mit Respektsabstand vor Leitner und Marx.

Im Westen nichts Neues. Das trifft wohl am ehesten auf den **JRC**. Andreas Wilke dominiert hier nach Belieben. Die Mannschaft um Michael Kohlbecker war allerdings vor dem Rennen voller Hoffnung, dass der Brabham-Pilot zumindest die nach dem Training um ihm liegenden Eagles von Schade und Axel Dorner beschäftigen könne. Als ihm eine Runde vor Schluss der Sprit ausging, war von Verständnis wenig zu sehen. Ein Mann seines Kalibers sollte in der Benzinkalkulation schon etwas mehr Erfahrung haben. Zu seiner Verteidigung wurde verlautbart, dass er kurz vor Rennbeginn vom Server geschmissen wurde und er durch den dadurch entstehenden Stress völlig die Spritanzeige vergessen habe. Das kostete ihm sehr wichtige Punkte, da ja nur ein Streichresultat zur Verfügung steht.
Team Eagle freute sich nach knapp 40 Minuten Fahrtzeit über Platz 2 und 3, was die bis dahin beste Teamleistung im **JRC** bedeutete.
Gar nicht rund läuft es zur Zeit für Marco Saupe. Vor der Saison als Geheimfavorit genannt, kommt er mit dem BRM nicht wirklich ganz nach vorne. Ihm fehlt zu den Spitzenplätzen zwar nicht viel, aber diese Zeitdifferenz ist sehr schwer wett zu machen. Für Saupe endet das Lime Rock-Wochende auf Rang 4, wo er nur lächerliche 3/10s hinter Dorner ins Ziel kam. BRM verspricht sich für die nächsten Rennen eine bessere Teamleistung, da es in 2 Wochen nach Monza geht.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Andreas Wilke	BRM	24 Runden
2	Michael Schade	EAG	+14,64s
3	Axel Dorner	EAG	+31,98s
4	Marco Saupe	BRM	+32,05s
5	Roland Wagner	BRA	+38,74s
6	Dietmar Scholz	FER	+55,64s
7	Thomas Nolden	FER	+1m19,00s
8	Otto Lampert	LOT	+1m33,20s
9	Michael Kohlbecker	BRA	+1 Runde
10	Mike Schneider	FER	+11 Runden
11	Steffen Menz	HON	DNF
12	Felix Krohn	EAG	DNF
13	Rainer Merkel	FER	DNF
14	Yves Lederle	LOT	DNF

Schnellste Runde:
Andreas Wilke BRM 1m38,596s

Oliver Reinhold und hinter ihm die Meute . Plonus und Ebert in den Hondas sind die ersten Verfolger. Plonus scheidet aber später unglücklich aus.

In der Gesamtwertung führt Wilke überlegen mit 205 Punkten vor Schade und Kohlbecker, der wie schon erwähnt Punkte hergeschenkt hat.

Ein ähnliches Szenario spielt sich im **JCC** ab. Oliver Reinhold scheint sich vom Rouen-Crash völlig erholt zu haben und drückt dem **JCC** erneut seinen Stempel auf. Schneller als die Polizei erlaubt, kurvt er um die Berg- und Talpiste, setzt eine grandiose Trainingsbestzeit und eilt dem Feld vom Start weg auf und

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jim Clark Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Oliver Reinhold	BRM	24 Runden
2	Ralf Ebert	HON	+58,90s
3	Maaki Stiepel	EAG	+1 Runde
4	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
5	Carsten Maluche	LOT	+1 Runde
6	Justus Forschbach	BRM	+5 Runden
7	Manuel Rauch	FER	+7 Runden
8	Thorsten Kaul	EAG	+7 Runden
9	Frank Ehm	BRA	DNF
10	Nils Plonus	HON	DNF
11	Chris Wöhlk	HON	DNF
12	Oliver Schulz	FER	DNF

Schnellste Runde:
Oliver Reinhold BRM 1m38,581s

davon. Nur Nils Plonus auf Honda kann folgen, er wird aber Opfer eines Verbindungsfehlers und ist wegen dem Verslust des 2. Platzes sofort abgereist.
Tabellenführer Forschbach kann nur auf ein durchwachsenes Wochenende zurückblicken. Ein Jump-Start, eine Kollison und dann noch ein Dreher verhindern einen Platz auf dem Podest. Trotzdem kann er seine Führung weiter ausbauen, da Manuel Rauch ebenfalls patzt. Von der Strecke abgekommen, versucht er wieder auf die Piste zurückzukehren, unterschätzt aber die steile Böschung und landet auf dem Überrollbügel. So ein Fehler bestraft der Herrgott sofort.
Da hilft selbst die härteste Selbstkritik nichts. Hier hat er den wichtigen Anschluss an die Spitze verpasst. Denn von hinten drückt Reinhold jetzt gewaltig nach vorne.

Die BRM-Dominanz setzt sich auch im spannenden **JSC** fort. Gregor Borbely lässt wie seine Teamkollegen auch hier nicht wirklich etwas anbrennen, holt sich die Pole Position und kontrolliert von Beginn an

das Rennen. Überraschend stark zeigt sich Felix Krohn auf Eagle-Westlake. Zwar im Training gut eine Sekunde hinter dem BRM, reißt er nicht so deutlich ab, wie die BRM-Gegner der vorangegangenen Läufe. Nur 8 Sekunden nach 14 Runden sprechen für die gute Leistung des Eagle-Teamchefs.
Eagle-Teamkollege Jonke durfte sich auch schon mit einem Podestplatz anfreunden, unterliegt aber seiner Konstanz und muss Peter Neuendorf im Lotus ziehen lassen.
Der Pechvogel des Abends war sicher Uli Landgraf, der sich mit seinem Honda einiges vorgenommen hatte. Durch die verstopften Anfahrtsstraßen zur Strecke kam er um ein paar Minuten zu spät ins Fahrerlager, als die Boxenausfahrt schon gesperrt war.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Gregor Borbely	BRM	24 Runden
2	Felix Krohn	EAG	+8,44s
3	Peter Neuendorf	LOT	+9,00s
4	Klaus Jonke	EAG	+20,87s
5	Markus Wurm	BRA	+23,97s
6	Christof Gietzelt	COO	+35,78s
7	Jörg Kunz	FER	+1 Runde
8	Carsten Maluche	LOT	+1 Runde
9	Timo Föller	HON	+5 Runden
10	Hans Hanraths	FER	+10 Runden
11	Andreas Kröger	LOT	+11 Runde
12	Sascha Lagler	EAG	+11 Runden
13	Stefan Schmidt	COO	DNF
14	Michael Kohlbecker	BRA	DNF
	Schnellste Runde:		
	Markus Wurm	BRA	1m39,055s

Borbely und Neuendorf liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen um den JSC-Gesamtsieg. Nur 3 Punkte trennen die Streithähne, was noch auf eine spannende Restsaison hoffen lässt.

Nein, dieses Bild stammt nicht vom Nürburgring. Martin Engel und Kay Mühle in Lime Rock. Im JBC ist noch alles offen.

Cooper verliert deutlich an Boden. Kein anderes Team hat so wenig Fahrereinsätze an diesem Wochende wie die sympathische Truppe um René Beitz.
Das zeigt sich auch im **JBC**. Jens Jung, Ferraris heißestes Eisen um einen Cup-Sieg, wollte Boden auf BRM-Mann Mühle gutmachen. Koste es, was es wolle. Und es lief gar nicht mal so schlecht.
Jung katapultierte sich souverän an die Pole Position, Mühle steckte sogar noch hinter Engel im Cooper auf Platz 4 fest. Dominic Fingerhut startete als 2. in ein äußerst spannendes Rennen, das am Ende den Ferrari um lächerliche 0,5 Sekunden vorne sah. Für den Eagle von Fingerhut blieb als Trost die schnellste Runde zu verbuchen, was ihm aber den Sieg vor Augen nicht trösten kann.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jack Brabham Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Jens Jung	FER	24 Runden
2	D. Fingerhut	EAG	+0,54s
3	Martin Engel	COO	+9,43s
4	Michael Erhart	EAG	+41,88s
5	René Beitz	COO	+50,90s
6	Stefan Tschepe	LOT	+1m00,49s
7	Frank Schreiner	HON	+1m16,92s
8	Karl Stikkelbroeck	LOT	+1m57,65s
9	Yves Lederle	LOT	+2 Runden
10	Kay Mühle	BRM	+9 Runden
11	Markus Wichmann	FER	DNF
	Schnellste Runde:		
	D. Fingerhut	EAG	1m39,021s

Martin Engel beweist mit Platz 3 Konstanz und arbeitet sich immer weiter in der Tabelle nach oben. Mühle scheidet nach 9 Runden vorzeitig aus dem Rennen und macht dadurch die Saison wieder spannend.

In der Teamwertung verliert Cooper 2 Plätze und findet sich jetzt auf Rang 5 wieder. BRM ist jetzt bereits 150 Punkte vor der Scuderia und nicht viel weiter dahinter kann Eagle aufholen. Lotus hat zwar noch ein paar Pünktchen Vorsprung vor Cooper, den werden die Jungs aber in Monza ausbauen können. Honda ist weiterhin hinter Brabham Letzter und muss sich langsam Sorgen machen. Man bleibt doch ein wenig hinter den Erwartungen zurück.

Martin Fass

Jens Jung beim knappen Zieleinlauf vor Fingerhut, dem nur 0,5 Sekunden auf einen Sieg im JBC fehlen.

Doppelsieg für Austria!

Fass fährt 1. GPLLP Sieg vor Leitner ein!

Schauplatz Curva Grande. Fass driftet vorne weg. Schade will sich innen an Neuendorf vorbeiquetschen, und berührt den Lotus.

Monza verpflichtet. Normalerweise. Doch diesmal war selbst ein Ebert nicht mit einem Lotus gemeldet. Der GGPLC wirft seine Schatten voraus und lässt die Fahrer lieber trainieren, als sich mit überlegenem Material zu bekämpfen. Nichtsdestotrotz ging es in beiden heats um alles oder nichts.

Bei schönstem Rennwetter, nicht eine dunkle Regenwolke war zu sehen, lieferte sich das Feld im A-Lauf eine wahre Trainigsschlacht. Nie war es so eng wie diesmal. Nicht einmal 1,3 Sekunden Abstand waren vom 1. bis zum 14. der Startreihe.
Dass es wohl immer wieder zu Reibereien am Start geben wird, scheint in Monza ein ungebrochenes Gesetz zu sein.
Michael Schade glaubt eine Lücke in der Curva Grande entdeckt zu haben, und löst damit einen Massencrash aus, der die meisten Favoriten um den Sieg zum Opfer fallen. Martin Fass im Lotus kommt ein bisschen besser als der Polesitter Neuendorf vom Fleck, und kann durch den Crash schnell an Boden gewinnen.
Das jetzt Leitner, ebenfalls auf Lotus, auf Rang 2 ist freut den Österreicher umso mehr, da jetzt 2 Ösis auf den Podestplätzen liegen.
Immer noch besser als das Schicksal vom Schweizer Hösli. Der Lotus Pilot kam nicht einmal vom Boxenplatz weg, da ihm seine Internet Verbindung einen Streich spielte.

Claudio Callipo darf ruhig als Verlierer dieses Monza-Laufes dargestellt werden. Schon lange hat er sich in der Rennszene einen Namen gemacht, aber diesmal arbeitete alles gegen ihn. Im Ferrari bot er eine ausgezeichnete Trainingsshow, belegte Rang 4. Aber im Rennen brachte er nichts zu stande. Seine Aufgabe nach 14 Runden war dennoch unverständlich, da seine Chancen auf einen Spitzenplatz der Gesamtwertung damit hinfällig wurden.

Anders als im DOM-Rennen kommt Oliver Reinhold gar nicht in Fahrt. In den Startcrash verwickelt verliert er komplett die Konzentration und muss zu Ende des Rennens sogar eine Überrundung über sich ergehen lassen.

Der Höhepunkt dieses Rennens ergibt sich gegen Halbzeit, als Michael Schade (Eagle) und Peter Neuendorf auf Manfred Leitner aufschließen. Ein rundenlanger Fight um Position 2 lässt dann sogar noch Michael Erhart im Eagle eingreifen, der allerdings als großer Verlierer aus diesem Kampf aussteigt.
Schade und Neuendorf entscheiden die Rangelei mit Leitner unter sich, crashen wiederholt in der Curva Grande und überlassen Leitner so den größten Erfolg seiner VR-Karriere.

An der Spitze fährt Fass einen ungefährdeten Premierensieg nach Hause und feierte seinen ersten Sieg.

GPL LANGSTRECKENPOKAL
Grid A, Monza

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Martin Fass	LOT	41 Runde
2	Manfred Leitner	LOT	+37,184s
3	Michael Schade	EAG	+47,595s
4	Peter Neuendorf	LOT	+53,995s
5	Justus Forschbach	BRM	+1m10,446s
6	Michael Erhart	EAG	+1m20,528s
7	Oliver Reinhold	BRM	+1 Runde
8	Michael Kohlbecker	BRA	+1 Runde
9	Robert Kniest	FER	+1 Runde
10	Andreas Kröger	LOT	+1 Runde
11	Ralf Ebert	HON	+1 Runde
12	Chris Wöhlk	HON	+1 Runde
13	Claudio Callipo	FER	DNF
14	Balz Hösli	LOT	DNF

In Grid B war das Rennen die meiste Zeit über ein Duell zwischen Martin Engel (Ferrari) und Marco Saupe (BRM). Die beiden, die auf weniger autoabhängigen Strecken üblicherweise in Grid A zu finden sind, lieferten sich vom Start an einen sehenswerten Zweikampf. Im späteren Verlauf konnte sich Saupe leicht absetzen, bis er einen Konzentrationsfehler machte, durch den auch Engel, der nicht ausweichen

Martin Engel hat bereits vom Start weg den B-Grid fest im Griff. Dahinter fädeln sich die Verfolger auf. Saupe im BRM kann allerdings nicht ganz die Speed des Ferraris mitgehen.

konnte, zurückgeworfen wurde. Als beide wieder Rennspeed aufnahmen, waren Hajo Schmitz (Lotus) und Klaus Jonke (Eagle) plötzlich mitten im Kampf um den Sieg. Allerdings konnte sich Engel knapp behaupten und den Sieg vor den beiden einfahren, während Saupe noch Frank Schreiner im Honda ziehen lassen musste, der damit einen guten vierten Rang erreichte.

Alfred Manzella konnte zu Beginn noch mit dem Führungsduo am besten mithalten, fiel aber nach einem Fehler zurück, um sich am Ende noch Rang 6 zu sichern.

Marco Saupe, Martin Fass

GPL LANGSTRECKENPOKAL
Grid B, Monza

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Martin Engel	FER	41 Runden
2	H.-J. Schmitz	LOT	+1,17s
3	Klaus Jonke	EAG	+4,03s
4	Frank Schreiner	HON	+21,93s
5	Marco Saupe	BRM	+22,98s
6	Alfred Manzella	LOT	+31,17s
7	Daniel Stühler	HON	+33,70s
8	Sascha Lagler	EAG	+51,45s
9	Jannis Koopmann	COO	+56,37s
10	Andreas Wöhlk	COO	+58,57s
11	Thilo Bonkowski	FER	+2 Runden
12	Frank Ehm	BRA	DNF
13	Stefan Gawol	HON	DNS

GPL LANGSTRECKENPOKAL
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Oliver Reinhold	135,4
2	Martin Engel	125,1
3	Martin Fass	120,6
4	Marco Saupe	119,6
5	Michael Schade	116,0
6	Manfred Leitner	109,0
7	Michael Erhart	104,0
8	Chris Wöhlk	100,8
9	Robert Kniest	100,4
10	Jannis Koopmann	97,2
11	Klaus Jonke	96,0
12	Claudio Callipo	89,5
13	Hans Josef Schmitz	84,0
14	Ralf Ebert	82,0
15	Frank Schreiner	72,0
16	Peter Neuendorf	72,0
17	Sascha Lagler	68,0
18	Josef Müller	67,2
19	Thilo Bonkowski	61,1
20	Andreas Kröger	60,0

Der Kampf um Platz 2 im A-Lauf tobt rundenlang. Leitner (10), vor Neuendorf, Schade (Eagle) und Michael Erhart (im Hintergrund).

GGPLC im Park von Monza

Team Eagle holt in der Wertung auf!

Die erste Hälfte der Saison 15 im GGPLC ist bereits Geschichte, da wollen die einzelnen Teams in Monza das aufholen, was in den vorangegangenen Rennen versäumt wurde. Besonders Lotus und Eagle können gerade hier ihre Trümpfe ausspielen. Ob ihnen das auch gelungen ist, werden wir sehen.

Den JFC jederzeit im Griff - Leitner gibt von Anfang an den Ton an.

Im LP-Rennen von Dienstagabend hatte sich gerade Manfred Leitner auf Lotus ausgezeichnet. Ein 2. Platz ließ für den **JFC** mehr erwarten. Bereits im Training ging beim Österreicher die Post ab und so war die Pole Position fest in seiner Hand. Cup Leader Kniest musste dies neidlos anerkennen, wobei sein 2. Rang auch nicht zu unterschätzen war.
Michael Erhart und Steffen Kriesch waren am Start ganz überrascht, dass der Cooper von Fass so leicht folgen konnte. Gerade in der Anfangsphase zeigte der designierte LP-Sieger was der schwache Maserati-Motor alles kann. Die Gruppe um Pigorsch, Stühler, Gietzelt und die Ersatzfahrer Moldenhauer und Saupe (BRM) konnten zu Beginn kaum folgen. Erst ein Fahrfehler in der Parabolica warf den Cooper von Position 5 auf 9 zurück.
Christof Gietzelt hätte die Chance gehabt, seinen Teamkollegen zu überholen, gestand sich aber ein, dass er selbst einfach zu langsam war und er dadurch seinen Teamgefährten nur behindern würde. Dieses faire Verhalten führte dazu, dass

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Juan Manuel Fangio Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Manfred Leitner	LOT	21 Runden
2	Robert Kniest	FER	+3,473s
3	Michael Erhart	EAG	+6,583s
4	Steffen Kriesch	BRM	+27,988s
5	L. Moldenhauer	BRA	+30,386s
6	Marco Saupe	BRM	+32,130s
7	Martin Fass	COO	+37,258s
8	Guido Pigorsch	BRA	+39,688s
9	Christof Gietzelt	COO	+46,094s
10	Daniel Stühler	HON	+46,400s
11	Daniel Linge	LOT	+3 Runden
12	Udo Wagner	EAG	DNF
13	Wolfgang Benz	FER	DNF
14	Marvin Aulmann	FER	DNF
	Schnellste Runde:		
	Michael Erhart	EAG	1m28.339s

Juan Manuel Fangio Cup
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Robert Kniest	191
2	Manfred Leitner	165
3	Michael Erhart	132
4	Martin Fass	130
5	Patrick Marx	113
6	Steffen Kriesch	112
7	Guido Pigorsch	98
8	Wolfgang Benz	89
9	Daniel Stühler	78
10	Dirk Wagner	74
11	Daniel Linge	70
12	Udo Wagner	66
13	Christof Gietzelt	62
14	Alex Bungartz	39
15	Marvin Aulmann	45

Die Parabolica in der JFC-Stoßzeit. Saupe, Moldenhauer, Pigorsch, Fass und der Honda von Stühler. Gietzelt im Hintergrung kämpft sich langsam heran.

sich Fass, der jetzt über die eigentlichen Verhältnisse seines Wagens fährt, sowohl an Stühler im Honda, als auch an Pigorsch im Brabham vorbei auf Platz 7 schieben kann.
Saupe auf BRM und Moldenhauer liefern sich ein packendes Duell um Platz 5, das der Brabham Pilot im Endeffekt für sich entscheiden kann, da Saupe auf dieser Anti-BRM-Strecke nicht den nötigen Druck halten kann.

An der Spitze kann Leitner kontrolliert das Rennen beherrschen. Robert Kniest und Michael Erhart können dem Lotus einfach nicht folgen, was ihm Sieg Nummer 1 im GGPLC einbringt. Außer sich vor Freude hätte er sicher gerne die ganze Nacht durch gefeiert. Allerdings ging sein Flieger noch spät nachts in den Urlaub und so packte er direkt nach dem Zieleinlauf seine sieben Sachen und verabschiedete sich in die wohlverdienten Ferien.

Ein dramatisches Rennen war jedem gegönnt, der den **JRC** über GPL.tv verfolgte. Michael Schade tat sich nicht besonders schwer, das restliche Feld, das vom BRM-Überflieger Wilke angeführt wurde, zu dominieren. Der Eagle war einfach zu schnell.
Die eigentliche Attraktion bot der Kampf um Platz 3. In dieser Gruppe fighteten Mike Schneider auf Ferrari, Michael Kohlbecker (Brabham) und der BRM von Marco Saupe. Diese Gruppe wurde lange Zeit vom Lotus von Lampert erweitert, doch leider fiel Lampert 2 Runden vor Schluss einem technischen Defekt zum Opfer.

Sören Scharf bot sich im JCC dieses schockierende Bild. Schulz auf dem Rücken und Kaul ohne Bodenkontakt.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Michael Schade	EAG	21 Runden
2	Andreas Wilke	BRM	+6,55s
3	Mike Schneider	FER	+16,79s
4	Michael Kohlbecker	BRA	+16,87s
5	Marco Saupe	BRM	+17,42s
6	Claudio Callipo	COO	+24,71s
7	Rainer Merkel	FER	+29,13s
8	Robert Graf	EAG	+1m24,46s
9	Otto Lampert	LOT	+1m33,17s
10	Dietmar Scholz	FER	+2 Runden
11	Stefan Gawol	HON	DNF
12	Yves Lederle	LOT	DNF
13	Axel Dorner	EAG	DNF
14	Roland Wagner	BRA	DNF
15	Thomas Nolden	FER	DNF
16	D. Bonaventura	COO	DNF

Jochen Rindt Cup
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Andreas Wilke	231
2	Michael Schade	203
3	Michael Kohlbecker	140
4	Mike Schneider	114
5	Roland Wagner	111
6	Otto Lampert	110
7	Claudio Callipo	106
8	Marco Saupe	104
9	Axel Dorner	96
10	Dietmar Scholz	89
11	Stefan Gawol	72
11	Rainer Merkel	72
13	Steffen Menz	60
14	Daniele Bonaventura	59
15	Thomas Nolden	55
16	Robert Graf	54
17	Yves Lederle	44

Den Sieg konnte Schade niemand mehr streitig machen, auch Platz 2 von Wilke war sicher, aber die letzte Runde war Action pur.
Ein taktisches Finish war schon abzusehen, aber die Disziplin in der entscheidenden Phase war vorbildlich. Saupe versuchte sich im Windschatten seiner Vorderleute anzusaugen, blieb aber zu weit weg, um das entscheidende Manöver zu starten. Kohlbecker war fast schon sicher auf dem Podest, da nahm Schneider sein Herz in beide Hände

Das Manöver des Wochenendes: Schneider schnappt sich Kohlbecker in der letzten Runde.

++++NEWS++++

Der Streik in Monza weitet sich aus - inzwischen stehen die LKW-Fahrer sogar in den Boxen, nur die Ferrari-Box ist seltsamerweise zugänglich. Gewerkschaftsvertreter M. A. Fioso: *"Wire hattene nichte genuge LKWe füre die ganze Boxe, musste mir eine freilasse, ware Zufall..."*

++++NEWS++++

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jim Clark Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Maaki Stiepel	EAG	21 Runden
2	Nils Plonus	HON	+13,92s
3	Sören Scharf	COO	+40,62s
4	H.-J. Schmitz	LOT	+50,68s
5	Oliver Reinhold	BRM	+57,18s
6	Chris Wöhlk	HON	+1 Runde
7	Roland Rauch	COO	DNF
8	Manuel Rauch	FER	DNF
9	Ralf Ebert	HON	DNF
10	Frank Ehm	BRA	DNF
11	Carsten Maluche	LOT	DNF
12	Thorsten Kaul	EAG	DNF
13	Oliver Schulz	FER	DNF
14	Alexander Marx	BRA	DNF

Jim Clark Cup
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Justus Forschbach	157
2	Sören Scharf	145
3	Nils Plonus	132
4	Manuel rauch	131
5	Oliver Reinhold	130
6	H.-J. Schmitz	124
7	Oliver Schulz	110
8	Maaki Stiepel	94
9	Roland Rauch	93
10	Ralf Ebert	90
11	Thorsten Kaul	81
12	Chris Wühlk	79
13	Alexander Marx	78
14	Carsten Maluche	70
15	Frank Ehm	52
16	Wolfgang Fildan	15

und bremste den Brabham eiskalt aus. Selbst eine allerletzte Gegenattacke von Kohlbecker nuttze nichts mehr. Der Abstand auf der Ziellinie betrug gerade einmal 7/10s. Und da meine ich den Abstand zwischen Platz 3 und 5!

Callipo erbte durch den Motorschaden von Scholz 6. Rang und konnte durchaus mit der Platzierung zufrieden sein.
Kein gutes Wochenende erwischte Stefan Gawol. Der Honda des Ex-JRC-Champions quittierte ganz ohne Vorwarnung 8 Runden vor dem Ende den Dienst. Man kann es halten wie man will, aber Hondas sind nicht zum Siegen gebaut.

Die Straßensperre, die im JBC die Favoriten eliminierte.

Eine riesen Überraschung gab es im **JCC**. Das Cooper-Team freut sich jedes Mal aufs Neue, wenn Monza im Terminkalender aufscheint. Da der auf schnellen Pisten kraftlos erscheinende Maserti-Motor nicht wirklich Vorteile bringt, erhofft man sich maximal ein paar Leichen einzusammeln und dadurch Plätze gutzumachen. Sören Scharf ging mit gemischten Gefühlen in das Training. Angestachelt von seinen Teamkameraden gelang ihm zwar eine recht gute 1m29.6s, das bedeute aber trotzdem nur Platz 13.

In der Anfangsphase des Rennens gab es mehrere Zwischenfälle in die Reinhold, Roland Rauch, Polesitter Kaul und Oliver Schulz verwickelt waren. Dadurch lief Reinholds BRM nicht mehr wirklich geradeaus, was ihn schnell an Boden verlieren ließ.
Stiepel und der Honda-Pilot Plonus bestimmten vorne das Tempo. Aber nur Scharf konnte folgen. Schmitz, Reinhold und Andi Wöhlk konnten ihre stärkeren Wagen einfach nicht in Szene setzen und überließen so dem Cooper Rang 3.

Alles spielt zur Zeit Jens Jung im **JBC** in die Hände. Mitfavoriten kegeln sich gegenseitig ins Aus und er selbst macht keine Fehler - ausgenommen sein Crash in Monaco.
Ein ungestühmes Überholmanöver in der 2. Lesmo Kurve beendete die

Ungleicher Kampf. Cooper-Pilot Callipo muss immer 101 % geben, um den starken Schmitz im Lotus hinter sich halten zu können.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jack Brabham Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Jens Jung	FER	21 Runden
2	Claudio Callipo	COO	+26,82s
3	H.-J. Schmitz	LOT	+27,58s
4	René Beitz	COO	+32,12s
5	Frank Schreiner	HON	+1m03,90s
6	Carsten Maluche	LOT	+1 Runde
7	Kay Mühle	BRM	+7 Runden
8	Karl Stikkelbroeck	LOT	DNF
9	Dominic Fingerhut	EAG	DNF
10	Markus Wichmann	FER	DNF

Jack Brabham Cup
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Jens Jung	190
2	Kay Mühle	188
3	Dominic Fingerhut	146
4	René Beitz	144
5	Frank Schreiner	120
6	Martin Engel	119
7	Karl Stikkelbroeck	100
8	Stefan Tschepe	99
9	Markus Wichmann	66
10	Thilo Bonkowski	45
11	Roberto Hernandez	42

Siegchancen von Dominic Fingerhut (Eagle), Karl Stikkelbroeck (Lotus), Markus Wichmann auf Ferrari und Kay Mühle, der seinen BRM aber als einziger wieder in Gang setzen kann.
Das macht den Weg für beide Cooper-Piloten frei. Callipo bleibt zu Beginn hinter seinem Teamkollegen, kann nach einem Fehler von Beitz allerdings Rang 2 einnehmen. Nur Hans Josef Schmitz vereitelt die riesen Sensation. Ein mutig herausgefahrener 3. Platz sprengt das Cooper-Duo und sorgt für die beste Saisonplatzierung für den jungen Lotus-Mann.

Vorne weg kann Jung seinen Ferrari 312 im äußerst dünn besetzten JBC-Lauf kontrolliert zügig um den Kurs manövrieren, ohne das Gefahr von hinten droht. Der Honda-Solo-Fahrer Schreiner fährt auf Ankommen, macht dadurch einen sehr guten 5. Rang klar und kann so Maluche in seinem Lotus auf Distanz halten.

Mühle scheidet frühzeitig aus und muss in den letzten Läufen der Saison richtig Gas geben, um den Rückstand zu Jung und Fingerhut wettzumachen.
Einzig im JSC kann Lotus das halten, was die Leistungsdaten des V8-Motors versprechen. Im **JSC** kommt es auch zum engsten Rennen des Wochenendes. Denn genauso wie die starken Lotus, kann auch Eagle mit Felix Krohn vorne mitmischen. Lars Moldenhauer zeigt erneut seine Kampfstärke und bringt den schwächeren Brabham noch vor Uli Landgraf im Honda auf Platz 4.
Die Qualität dieses Cups zeigt sich

Von der ersten Runde an unverändert: Neuendorf, Kröger, Krohn und Moldenhauer.

daran, dass die ersten 7 Fahrer nicht weiter auseinander sind als lächerliche 16 Sekunden.

Peter Neuendorf holt sich den Favoritensieg vor seinem Teamkollegen Andreas Kröger und dem erwähnten Krohn im Eagle.
Borbely, Jonke, Kunz und Lagler kommen ebenfalls im Sekundentakt über die Ziellinie wie die Spitzengruppe. Hanraths macht Lagler nach

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Peter Neuendorf	LOT	21 Runden
2	Andreas Kröger	LOT	+2,98s
3	Felix Krohn	EAG	+4,05s
4	Lars Moldenhauer	BRA	+5,85s
5	Uli Landgraf	HON	+12,29s
6	Gregor Borbely	BRM	+13,32s
7	Klaus Jonke	EAG	+16,17s
8	Jörg Kunz	FER	+54,83s
9	Sascha Lagler	EAG	+1m03,22s
10	Hans Hanraths	FER	+1m05,17s
11	Stefan Schmidt	COO	+1 Runde
12	Alfred Manzella	LOT	DNF
13	Timo Föller	HON	DNF

einer Kollision in der letzten Anfahrt zur Parabolica fair Platz und sichert sich Position 10. Stefan Schmidt quält sich 41 Runden lang mit seinem langsamen Cooper ab, kommt allerdings ins Ziel und sichert so seinem Team wieder wichtige Punkte für die Teamwertung.

In der Teamwertung kann sich weiterhin BRM behaupten. Team Eagle unter der Führung von Felix Krohn rückt durch die guten Monza Leistungen auf Platz 2 nach oben, von wo sie die Scuderia verdrängt hat. Zuviele Ausfälle sind halt doch nicht gut für den Punktestand. Cooper hängt weiter hinter Lotus auf Platz 5 fest, von wo die 2 Teams von Honda und Brabham nicht allzu weit

Jackie Stewart Cup
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Peter Neuendorf	197
2	Gregor Borbely	184
3	Felix Krohn	145
4	Lars Moldenhauer	125
5	Andreas Kröger	110
6	Klaus Jonke	109
7	Uli Langraf	109
8	Stefan Schmidt	101
9	Sascha Lagler	99
10	Hans Hanraths	91
11	Jörg Kunz	79
12	Oliver Schatzer	78
13	Markus Wurm	78
14	Timo Föller	76
15	Alfred Manzella	58

entfernt liegen. Das heißt immer eine Auge nach hinten halten, damit zu Saisonende nicht doch noch eine böse Überraschung über die Cooper Truppe herfällt.

Der nächste Saisonlauf findet vom 25.-27. April auf dem Nürburgring statt. Oliver Reinhold könnte durch eine super Leistung den Anschluss zur Spitze wiederherstellen. Und Cooper, Brabham und Honda könnten Boden auf die davon geeilten BRMs und Lotus gutmachen.

German GPL Championship
Teamwertung

POS	TEAM	PUNKTE
1	British Racing Motors	1383
2	All American Racers	1226
3	Scuderia Ferrari	1223
4	Team Lotus	1150
5	Cooper Car Company	1091
6	Honda Racing	918
7	Brabham Racing Org.	912

Martin Fass

Die DOM 2008-Story

GP von Italien - Monza

Raketenstart von Oliver Reinhold im Großen Preis von Italien in Monza. Er krönte eine fehlerfreie Leistung mit dem Gesamtsieg.

6. April 2008 - zweiter Lauf zur GPL Online Meisterschaft im königlichen Park von Monza. Nach seinem Ausfall im Vorlauf von Rouen und seiner damit verbundenen Nullnummer, ließ Titelverteidiger Reinhold diesmal keine Zweifel aufkommen, dass er nicht daran denkt, den Titel kampflos abzutreten.

Diesmal hatten leider nur 18 Fahrer für den Grand Prix gemeldet und die Qualifikation konnte daher in einem einzigen Vorlauf entschieden werden. Oliver Reinhold hatte die schärfste Waffe für die Windschattenschlacht in Monza ausgepackt. Er hat sich für das hier absolut schnellste Auto, den Lotus entschieden und wusste die Stärke seines Boliden auch voll auszuspielen. Schon im Qualifikationslauf war er mit Abstand der schnellste und feierte über die kurze Distanz von elf Runden einen unangefochtenen Start-Ziel-Sieg vor Martin Fass auf Lotus und René Beitz auf Eagle.
Speed und Power war angesagt auf dem breiten, Autobahn ähnlichen Asphaltband im Park von Monza, mit seiner schier endlosen Start-Zielgeraden, 1967 noch nicht von zwei brutalen Schikanen entstellt. Die schnelle Curva Grande, die auch ziemlich voll genommen wird und die folgende Vollgaspassage bis zur ersten Lesmo. Einer von drei relativ langsamen und wirklich anspruchsvollen Kurven auf einer Länge von nahezu sechs Kilometern. Lesmo 1, Lesmo 2 und Parabolica. Dazwischen immer wieder lange Vollgasbereiche in denen es fast ausschließlich auf die Kraft und den Speed des Autos ankommt. Und natürlich, Windschattenschlachten ohne Ende.
Es wundert fast, dass sich neben acht Eagle - Callipo, Gietzelt, Beitz, Neuendorf, Gawol, Erhart, Benz und Hesmer und vier Lotus - Reinhold, Fass, Engel, Kaul auch noch vier Fahrer im deutlich langsameren Honda - Wilke, Saupe, Kroeger und Leitner, sowie im ebenfalls langsamen BRM - Kriesch und Schulz hier eingefunden hatten.
Aber das gehört zur DOM. Jeder Fahrer darf jedes Chassis nur einmal verwenden, was natürlich taktische Überlegungen vor Beginn der Meisterschaft zur Folge hatte. Und jeder der sechs "Langsamfahrer" hatte sicher einen guten Grund, in Monza nicht in einem der schnellen Chassis zu sitzen. Einer von vielen reizvollen Aspekten der GPL-DOM.
Schon der Qualifikationslauf zeigte, dass diese Fahrer in den sechs langsamen Chassis hier realistischerweise nichts zu gewinnen hatten. Mit Wilke landete der bestplatzierte "Langsamfahrer" im Vorlauf "nur" auf Platz sieben.
Schulz, Callipo, Saupe und Leitner schieden im Vorlauf leider vorzeitig aus und fanden sich auf den letzten vier Startplätzen für den Großen Preis. Leitners Honda fiel in Runde sechs einem Verbremser eingangs Lesmo 1 zum Opfer. Die drei anderen Fahrer hatten Pech, als ihre Triebwerke einfach unter Rauch den Dienst quittierten. Aber wahrscheinlich werden hier die Triebwerke der langsameren Autos über Gebühr beansprucht, wenn man versucht, den Windschatten hinter den schnelleren Boliden nicht ganz zu verlieren, oder wenn man eben um einen Deut höher drehen lässt, um beim heraus beschleunigen auf die langen Geraden das allerletzte aus den Maschinen herauszuholen.
Hier in Monza stoßen, im Gegensatz zu Monaco oder dem Ring die Maschinen lange vor ihren Fahrern, brutal an ihre Grenzen, was auch die hohe Ausfallsrate im Großen Preis erklärt. Insgesamt sieben Motorexplosionen an diesem Abend unterstreichen dies sehr deutlich.

Der Start zum Großen Preis verlief sehr diszipliniert und recht unspektakulär, wenn man einmal davon ausgeht, dass sich das 16-Zylinder

Triebwerk von Oliver Schulzes BRM bereits beim auslassen der Kupplung mit einem dumpfen Knall, ein wenig Feuer und viel Rauch mehr als vorzeitig verabschiedete, was den Versuch von Oliver Schulz, im Großen Preis von Italien, vom immerhin guten zwölften Startplatz aus ein paar Punkte einzufahren, schon im Ansatz zunichte machte. Schulz hatte den BRM leider keinen einzigen Meter im Großen Preis bewegen können.

Claudio Callipo, der nach seinem Motorschaden im Qualilauf den Start vom drittletzten Startplatz aus in Angriff nehmen musste, reagierte hervorragend auf den vor ihm stehenden BRM und kam ohne Verzögerung daran vorbei, was nicht jedem seiner Konkurrenten gelang. Er profitierte am meisten durch diesen kleinen Zwischenfall und konnte in der Startphase auf Platz 12 vorstürmen.

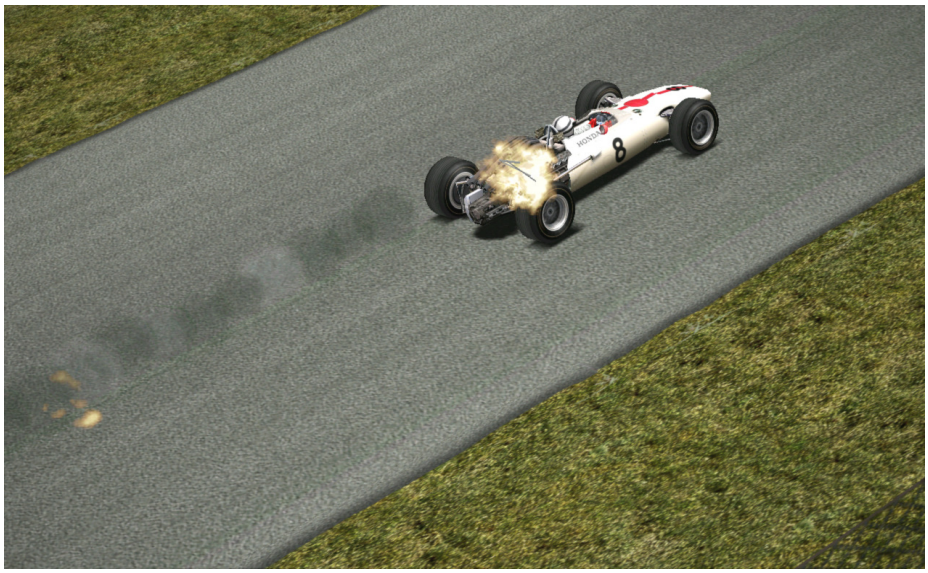
Richtig spektakulär wurde es dann Ende der ersten Runde. Treffpunkt Parabolica - wo sonst?

Eaglefahrer Gawol verlor in der Parabolica unmittelbar vor den im Dreikampf heranstürmenden Wilke, Kaul und Callipo die Kontrolle über seinen Boliden, was in einem Dreher endete. Lotusfahrer Kaul konnte nur noch ins Kiesbett ausweichen. Wilke im Honda, der seinerseits von Callipo angegriffen wurde, musste direkt Gas wegnehmen und drehte sich dadurch ebenfalls ins Kiesbett. Callipo kollidierte in Folge mit dem querstehenden Gawol und hatte unheimlich viel Glück, dass er nach einem Dreher, fast ohne Zeitverlust den Kampf wieder aufnehmen konnte.

Glück auch, dass sein Eagle bei diesem Vorfall komplett unbeschädigt blieb.

Callipo, an diesem Tag wahrscheinlich neben Reinhold und Fass der beste Mann auf der Strecke. Er kämpfte sich in weiterer Folge durchs komplette Feld und krönte seine Leistung letztendlich mit dem dritten Platz hinter den Lotusfahrern Reinhold und Fass.

Andreas Wilke war durch diesen Zwischenfall ans Ende des Feldes zurückgefallen und hatte nun die schwierige Aufgabe, sich mit unterlegenem Material von ganz hinten, möglichst weit nach vorne zu kämpfen. Auch für einen Andreas Wilke sicherlich in der Situation keine leichte Aufgabe. Aber er nahm die Herausforderung natürlich an. Ist er doch heuer angetreten um den ersehnten Titel, nach ewigen zweiten Plätzen im Gesamtklassement , einzufahren. Leider kam dann in Runde sechzehn, als er schon wieder auf Platz sieben lag, das plötzliche und unerwartete Aus. Motorschaden bei sehr hoher Geschwindigkeit bei der Anfahrt zur Ascari. Genau unter der Brücke löste sich sein Triebwerk recht spektakulär in Rauch und Feuer auf.



Wilke - in Runde sechzehn kam das endgültige Aus

Dem zweiten Mitfavoriten auf den Titel, Marco Saupe erging es um einiges besser. Er brachte seinen Honda, vom vorletzten Startplatz aus startend, problemlos auf einem beachtenswerten achten Platz ins Ziel.

Bemerkenswert auch die Leistung von Martin Fass, der sowohl im Qualilauf, als auch im Großen Preis schnelle und fehlerfreie Runden fahren konnte und als einziger, nach 68 Runden von Reinhold nicht überrundet werden konnte. Scheinbar kein Zufall, dass Martin Fass nach zwei Rennen gemeinsam mit einem ebenso überraschend stark fahrenden Callipo die Gesamtwertung zwar knapp, aber immerhin doch anführt.

Ein Blick auf die Meisterschaftstabelle zeigt, wie eng es bis jetzt in der DOM zugeht und das die endgültige Entscheidung, die vielleicht sogar einen Überraschungsmeister bringen könnte, sicher noch lange nicht fallen wird.

Am 4. Mai findet die DOM auf dem alten, historischen Nürburgring ihre Fortsetzung. Man darf gespannt sein, ob Reinhold, einer der schnellsten auf dem Ring überhaupt, weiter Boden gut machen kann oder ob Wilke wieder zurückschlägt, Saupe oder gar ein Außenseiter - Fass, Callipo, Engel & Co. warten - am Ring seinen großen Tag erlebt.

Manfred Leitner

GRAND PRIX LEGENDS - DOM 2008
Ergebnis Lauf 2 - Großer Preis von Italien

POS	FAHRER	CHASS	PQ	PGP	PGES
1	O. Reinhold	LOT	36	50	86
2	M. Fass	LOT	35	45	80
3	R. Beitz	EAG	34	36	70
4	C. Gietzelt	EAG	32	38	70
5	M. Engel	LOT	33	34	67
6	P. Neuendorf	EAG	31	33	64
7	C. Callipo	EAG	21	41	62
8	S. Kriesch	BRM	28	31	59
9	M. Saupe	HON	20	32	52
10	M. Erhart	EAG	26	25	51
11	A. Wilke	HON	30	21	51
12	T. Kaul	LOT	27	22	49
13	S. Gawol	EAG	29	20	49
14	W. Benz	EAG	22	23	45
15	M. Leitner	HON	19	24	43
16	A. Kroeger	HON	23	19	42
17	A. Hesmer	EAG	24	18	42
18	O. Schulz	BRM	25	00	25

Großer Preis von Italien:

1	O. Reinhold
2	M. Fass
3	C. Callipo
4	C. Gietzelt
5	R. Beitz

schnellste Rde: O. Reinhold - 1.26.870

DOM 2008 - MEISTERSCHAFTSTABELLE
nach zwei von sieben Läufen

POS	FAHRER	PKTE
1	M. Fass	136
2	C. Callipo	136
3	M. Engel	135
4	A. Wilke	135
5	M. Saupe	132
6	C. Gietzelt	129
7	R. Beitz	119
8	P. Neuendorf	118
9	S. Gawol	115
10	M. Leitner	105
11	O. Reinhold	103
12	M. Erhart	101
13	W. Benz	92
14	A. Hesmer	90
15	A. Kroeger	85
16	T. Kaul	85
17	J. Forschbach	69
18	S. Kriesch	59
19	M. Schade	57
20	A. Marx	47
21	E. Linge	34
22	O. Schulz	25

LP-Finale auf dem Ring!

Reinhold sichert sich mit Sieg die Trophy!

Mit Spannung und Erfurcht wurde der Lauf auf der altehrwürdigen Nordschleife erwartet. Auf fast keiner Strecke ist die Kluft zwischen lieben und hassen größer. Und doch finden sich immer viele Wagemutige ein, um den Kampf anzutreten. Wie diesmal 15 unerschrockene Ringangreifer. Darunter auch der unumstrittene Herr des Rings, Oliver Reinhold, der auch diesmal das Maß aller Dinge war.

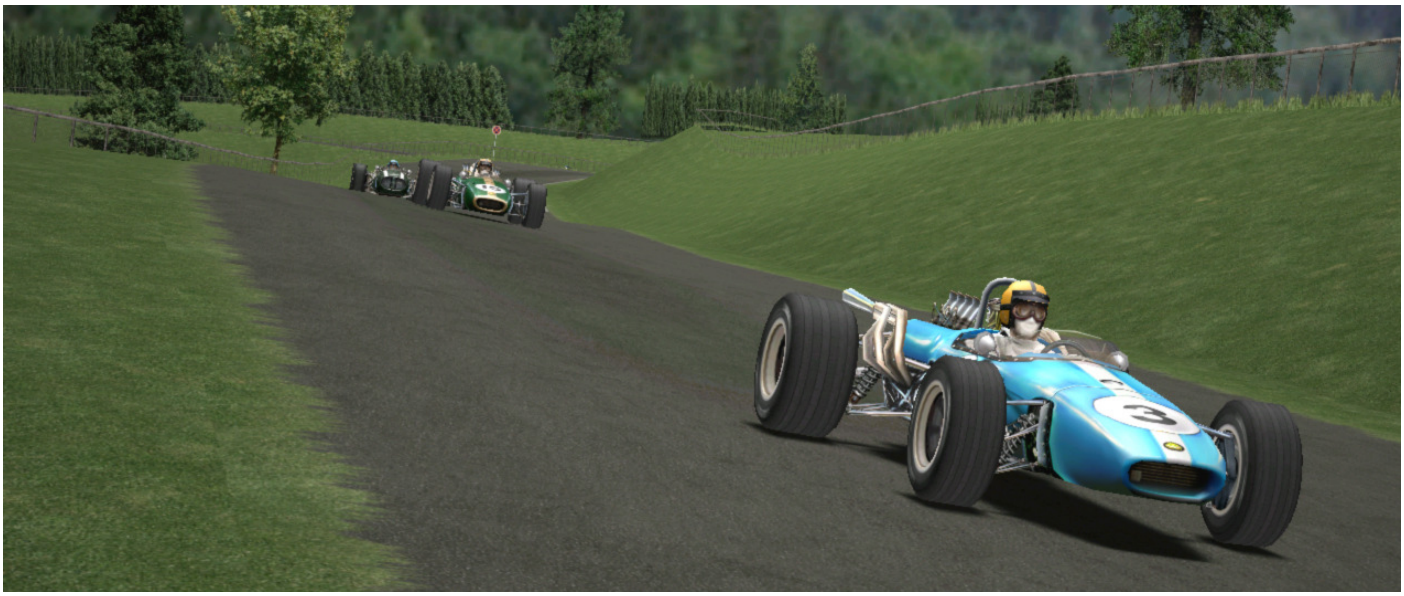
Trotz einigen Fehlern in der Quali konnte er sich in seinem schweren BRM die Pole sichern.
Auf Platz 2 folgte Claudio Callipo in seinem Brabham nur 6 Zentel langsamer. Auf Platz drei der nächste starke BRM-Fahrer Justus Forschbach. Knapp dahinter Michael Schade in seinem Eagle. Dann wurden die Abstände etwas größer, aber doch am Limit des einzelnen Fahrers eingefahren. Es folgten Robert Kniest im Ferrari, Marco Saupe (BRM), Michael Kohlbecker (Brabham), Ralf Ebert (Honda) Manfred Leitner (Lotus), Martin Engel (Brabham), Christof Gietzelt, Chris Wölk, Martin Fass, Michael Erhart (Eagle) und Stefan Loos auf seinem Ferrari.

Am Start geht das Feld diszipliniert auf die 8 Runden dauernde Reise. Gietzelt bremst innen T1 an, touchiert aber das linke Hinterrad von Kohlbeckers Brabham. Er kann zunächst einen Dreher vermeiden, allerdings kommt es beim Gegenschwung zu einer Berührung mit Gietzelt, so dass er sich in die Wiese dreht. Er muss das gesamte Feld passieren lassen, ehe er wieder auf die Strecke kann.
In T2 verbremst sich Ralf Ebert leicht und als er außen mit dem Hinterrad auf die Wiese kommt, dreht er sich und das hinter ihm fahrende Feld kommt gewaltig ins Stocken. Durch die umsichtige Fahrweise kommt es zum Glück zu keinem Unfall.
Derweil legen die drei Erstplatzierten ein mörderisches Tempo vor. Reinhold hat sich ein kleines Polster von 1-2 sec. erarbeitet, aber in Callipos Heck drückt Forschbach gewaltig. Nach der 1. Runde haben sie schon 9 (Reinhold) bzw. 4 Sekunden Vorsprung zu Michael Schade, der einigermaßen folgen kann. Dahinter sind die Abstände schon merklich größer.

Von Platz 8 bis 11 hat sich ein schönes Grüppchen zusammengefunden mit Martin Fass, Stefan Loos, Martin Engel und Manfred Leitner. Sie hängen regelrecht aufeinander und jeder wartet geduldig auf den Fehler des anderen. Der kommt auch am Ende der 2. Runde von Stefan Loos. Auf der Döttinger Höhe saugt er sich im Windschatten an Martin Fass heran. Er versucht kurz vor der Kuppe auszuscheren, doch da hebelt es ihn bei 298 Sachen aus und er fliegt in die Büsche. Da wird er unsanft abgebremst. Direkt dahinter kommt Manfred Leitner angerauscht. Er versucht direkt nach der Landung auszuweichen, doch er touchiert mit seinem linken Hinterrad der Wagen von Loos und reist sich dieses auch ab. Profiteure dieses Missgeschick sind Martin Engel und Ralf Ebert die sich die beiden gewonnen Plätze gerne aneignen. Unterdessen konnte Marco Saupe den Ferrari von Robert Kniest bezwingen und macht sich, nun auf Platz 5 liegend, auf die Jagd von Michael Schade.

Ein gewohntes Bild am Ring: Reinhold kontrolliert von Anfang an den Pulk, Callipo ist der erste Verfolger.

In der gleichen Runde (3.) übt Gietzelt Druck auf seinen Cooper Teamkollegen Fass und folgt ihm im knappen Abstand. Im Bereich Wehrseifen kommt Fass rechts leicht auf die Wiese und dreht sich so unglücklich, dass er mit dem Heck in den Büschen hängen bleibt. Ein S/R ist unausweichlich und mit dem anschließenden Boxenstopp verliert er 4 Plätze und liegt nun auf 11. Auch Manfred Leitner bekommt keine saubere Runde hin und geht in die 4. Runde als 14. und letzter, da kurz vorher Michael Erhart die Segel streichen musste.
An der Spitze hat sich mittlerweile auch ein Platzwechsel vollzogen. Nach einem kleinen Patzer von Cal-



Im Mittelfeld streiten sich in den ersten Runden die Brabhams von Engel und Kohlbecker gegen die Coopers von Fass und Gietzelt.

lipo konnte Forschbach vorbeiziehen, da er ihm immer noch wie ein Schatten gefolgt war. Mittlerweile liegt Callipo 9 Sekunden und Schade auf Platz vier schon 26 Sekunden hinter Reinhold, der seinen BRM wirklich gekonnt um den Kurs wuchtet. Callipo lässt sich aber durch das Missgeschick nicht demoralisieren und folgt nun seinerseits Forschbach wie ein Schatten und wartet auf einen Fehler von ihm. Ein grober Fehler passiert ihm zwar nicht, aber in Runde fünf steuert Forschbach die Box an und Callipo ist vorbei. Nur eine Runde später schlägt das Schicksal wieder zu. Forschbach biegt gerade auf die Start-Ziegerade ein, als es in seinem Heck explodiert. Er kann noch in die Box zur Reparatur rollen. Allerdings sitzt ihm nun Michael Schade im Nacken. Im Kurvengeschlängel von Hatzenbach kommt dann das endgültige Aus, als er beim Anbremsen auf die Wiese kommt und einschlägt. Zum Glück ist der Fußmarsch zurück zur Box nicht weit.

GPL LANGSTRECKENPOKAL
Grid A

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Oliver Reinhold	BRM	8 Runden
2	Claudio Callipo	BRA	+32,06s
3	Michael Schade	EAG	+1m19,13s
4	Robert Kniest	FER	+1m35,80s
5	M. Kohlbecker	BRA	+1m45,08s
6	Martin Engel	BRA	+2m00,73s
7	Marco Saupe	BRM	+2m03,62s
8	Christof Gietzelt	COO	+2m18,75s
9	Ralf Ebert	HON	+2m27,90s
10	Chris Wöhlk	HON	+3m18,36s
11	Stefan Loos	FER	+2 Runden
12	Justus Forschbach	BRM	+3 Runden
13	Martin Fass	COO	DNF
14	Manfred Leitner	LOT	DNF
15	Michael Erhart	EAG	DNF

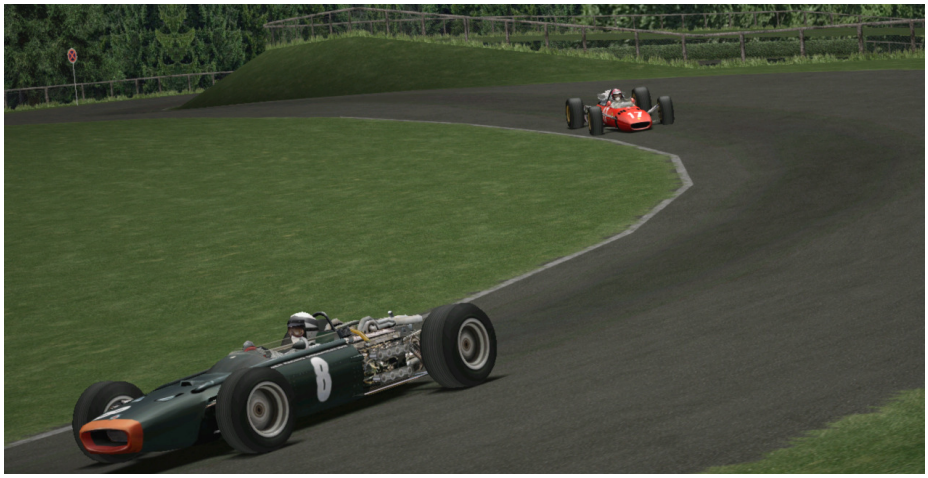
GPL LANGSTRECKENPOKAL
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Oliver Reinhold	187,9
2	Martin Engel	162,7
3	Marco Saupe	159,1
4	Michael Schade	155,0
5	Robert Kniest	140,2
6	Chris Wöhlk	135,2
7	Claudio Callipo	132,6
8	Jannis Koopmann	132,0
9	Martin Fass	131,4
10	Ralf Ebert	117,6
11	Manfred Leitner	117,0
12	Michael Erhart	111,0
13	Josef Müller	109,2
14	Frank Schreiner	104,4
15	Sascha Lagler	98,0
16	Hans Josef Schmitz	97,0

Es scheint, als ob die Positionen bezogen sind. Die einzige Gruppe, die sich noch untereinander in Schlagdistanz befindet, ist die aus Kniest, Saupe und Kohlbecker.
Allerdings kann Kohlbecker nur folgen, während Saupe und Kniest ständig die Plätze wechseln. Dieser Kampf geht bis in die letzte Runde gut. Da macht Marco Saupe den entscheidenden Fehler im Bereich Kesselchen. Es hebelt ihn aus und er knallt in den Zaun. Er muss ein S/R zur Hilfe nehmen, aber Robert Kniest ist auf und davon. Kurz vor der Ziellinie macht er dann seinen Strafstopp, so dass Martin Engel noch auf Platz sechs durchschlüpfen kann. Für Marco bleibt nur der siebte Rang.
Vorne blieb alles beim Alten. Oliver Reinhold siegt souverän auf seiner liebsten Strecke gefolgt von Claudio Callipo. Das Podest komplettiert Michael Schade. Robert Kniest und Michael Kohlbecker auf Platz vier und fünf. Das Ziel sehen auch Christof Gietzelt auf Platz 8, Ralf Ebert auf 9 und Chris Wölk auf 10. Fass und Leitner schieden leider durch Unfall aus.

Durch seinen souveränen Sieg in der Grünen Hölle sichert sich Oliver Reinhold auch endlich wieder einen Trophy-Sieg! Herzlichen Glückwunsch!

Claudio Callipo, Martin Fass



Marco Saupe und der Ferrari von Robert Kniest kämpften einige Zeit um Platz 4. Am Ende setzte sich Kniest klar durch.

Ein Ring sie zu knechten...

Die GGPLC trifft sich im Motorsport-Mekka

Nichts ist herausfordender als der Nürburgring in der Eifel. Es gibt praktisch keine Strecke auf dieser Welt, die Mensch und Maschine derart windelweich prügelt, quält und gelegentlich wie einen alten Kaugummi ausspuckt.
Die Rennen vom 25.-27. April werden zeigen, ob sich schon verfrüht der ein oder andere Cup-Sieger abzeichnet.

Zu keinem anderen Rennen des Jahres wird so eifrig trainiert wie zum **Grand Prix der Männer** auf der Nordschleife. Oft wird sogar nur die Personal Best (PB) Zeit auf dem Nürburgring als Zeichen des Könnens der einzelnen Fahrer gesehen. Und nur der Ring zeigt jedem aufs neue seine Grenzen auf.

Ein heilloses Durcheinander gab es nach einem Unfall in der 2. Runde im **JFC**. Nach dem grandiosen Start des Ersatzfahrers Oliver Reinhold vom hinteren Teil des Feldes von nur 11 Startern kollidierten Guido Pigorsch (Brabham) und Steffen Kriesch (BRM) in der Einfahrt zum Schwalbenschwanz.
Der Brabham-Pilot bremste einen Tick früher als die Runde davor und lässt so Kriesch auflaufen, der absolut keinen Platz zum Ausweichen hat. Dahinter bildet sich ein Stau aus beiden Coopern von Gietzelt und Fass und dem Lotus von Leitner. Beim Anfahren aus dem Stand berühren sich alle 3 und Gietzelt bleibt ohne linkes Vorderrad liegen. Pigorsch muss ebenfalls auf dem Dach liegend aussteigen.

Cup-Leader Kniest rollt kontrolliert von Startplatz 2 hinter Reinhold auf Rang 2 ins Ziel und baut seine Führung im **Juan Manuel Fangio Cup** weiter aus.
Durch das Fehlen von Patrick Marx sind die Karten neu gemischt.

Manfred Leitner, im Lotus mit einer schnellen Trainingszeit sogar auf Platz 4 gefahren, findet im Rennen leider keinen Rhythmus. Zwar kann er die Gruppe um Steffen Kriesch lange halten, muss aber nach einem Fahrfehler im Karusell Plätze einbüßen. Michael Erhart nutzt dadurch seine Chance und kann so noch Platz 5 übernehmen.

Oliver Reinhold siegt eindrucksvoll mit der schnellsten Rennrunde von 7m56,468s. Damit kann er über eine Minute vor Kniest über die Ziellinie fahren. Es bestätigt sich wieder einmal: Reinhold ist der Herr des Rings.

Pechvogel des Tages ist eindeutig Daniel Stühler, der kurz vor dem Rennen einem Magen-Darm-Virus erliegt und zum Zeitpunkt des Rennens das WC hütet. Daher keine Punkte für Team Honda im **JFC**.

Die Szene des JFC: Pigorsch wird durch Kriesch (3) auf den Kopf gedreht. Leitner (16), Fass (17) und Gietzelt (14) steigen gleichzeitig aufs Gas und berühren sich. Gietzelt muss darauf hin aufgeben - Aufhängungsschaden.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Juan Manuel Fangio Cup-Nürburgring 5 Runden

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Oliver Reinhold	BRM	5 Runden
2	Robert Kniest	FER	+1m09,94s
3	Steffen Kriesch	BRM	+1m23,32s
4	Martin Fass	COO	+1m26,11s
5	Michael Erhart	EAG	+1m59,94s
6	Manfred Leitner	LOT	+2m01,88s
7	Andreas Kröger	LOT	+5m55,11s
8	Udo Wagner	EAG	DNF
9	Guido Pigorsch	BRA	DNF
10	Christof Gietzelt	COO	DNF
11	Wolfgang Benz	FER	DNF

Schnellste Runde:
Oliver Reinhold BRM 7m56,468s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Gesamtwertung Juan Manuel Fangio Cup

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Robert Kniest	221
2	Manfred Leitner	184
3	Martin Fass	153
4	Michael Erhart	153
5	Steffen Kriesch	138
6	Patrick Marx	113
7	Guido Pigorsch	109
8	Wolfgang Benz	98
9	Daniel Stühler	78
10	Udo Wagner	78
11	Dirk Wagner	74
12	Christof Gietzelt	72
13	Daniel Linge	70
14	Marvin Aulmann	45
15	Alexander Bungartz	39

Wer glaubte, einen Andreas Wilke im **JRC** schlagen zu können, wurde bitter enttäuscht. Der BRM-Ausnahmekönner sicherte sich schon überlegen die Poleposition und kontrollierte von Beginn an den Cooper von Claudio Callipo.
Hinter den 2 Ringspezialisten konnte eigentlich nur Marco Saupe und Brabham-Pilot Michael Kohlbecker einigermaßen folgen. Allerdings vergrößerte sich deren Rückstand pro Runde um etwa 8 bis 10 Sekunden. Hinter diesem Duo tat sich dann sehr schnell ein großes Loch auf, bis nach kurzem Kampf mit Mike Schneider die Eagles von Schade und Lagler auftauchten.

JFC-Leader Robert Kniest in Aktion. Sein Ferrari 312 setzt besonders elegant über den Sprunghügel.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup-Nürburgring 5 Runden

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Andreas Wilke	BRM	5 Runden
2	Claudio Callipo	COO	+8,15s
3	Marco Saupe	BRM	+43,80s
4	Michael Kohlbecker	BRA	+59,41s
5	Michael Schade	EAG	+2m08,79s
6	Mike Schneider	FER	+3m22.19s
7	D. Bonaventura	COO	+4m03,49s
8	Sascha Lagler	EAG	+1 Runde
9	Alfred Manzella	LOT	+1 Runde
10	Steffen Menz	HON	+3 Runden
11	Otto Lampert	LOT	DNF
12	Sietmar Scholz	FER	DNF
13	Axel Dorner	EAG	DNF
14	Rainer Merkel	FER	DNF
15	Roland Wagner	BRA	DNF

Schnellste Runde:
Andreas Wilke BRM 8m03.065s

Schneider, noch 3. in Monza, hatte das ganze Rennen mit erheblichen Problemen zu kämpfen. Mit Rundenzeiten um 8m35s war er nicht in der Lage, sein gutes Ergebnis aus Italien zu wiederholen.
Daniele Bonaventura konnte aber wieder ein gutes Ergebnis verbuchen. Für sein Cooper-Team bedeutet das doppelte Ankommerpunkte.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Gesamtwertung Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Andreas Wilke	265
2	Michael Schade	224
3	Michael Kohlbecker	163
4	Claudio Callipo	136
5	Mike Schneider	133
6	Marco Saupe	130
7	Otto Lampert	119
8	Roland Wagner	116
9	Axel Dorner	103
10	Dietmar Scholz	97
11	Rainer Merkel	79
12	Daniele Bonaventura	77
13	Stefan Gawol	72
14	Steffen Menz	70
15	Thomas Nolden	59
16	Robert Graf	54
17	Yves Lederle	44

Der Titel im **JRC** ist Wilke fast nicht mehr zu nehmen, da in den letzten Rennen mit Spa-Franchorchamps, Mosport, Zandvoort und Mexico City auschließlich Fahrerstrecken zu fahren sind.

Andreas Wilke auf dem Weg zum Flugplatz. Dahinter reihen sich Callipo und der Rest des Feldes ein.

COMIC...

Baustelle Südkehre: Schulz schubst Ebert und Marx macht mit. Vorne verschwinden Reinhold und Forschbach aus dem Bild.

***"Wenn man einmal an** der Spitze des Feldes liegt und seinen Rhythmus gefunden hat, dann läuft alles wie im Rausch ab."*

So beschrieb es Oliver Reinhold nach seinem Gaststart im JFC. Warum also sollte sich in "seinem **JCC**" etwas daran ändern?

Eine grandiose Pole-Zeit von 7m47sek. sicherte dem BRM Piloten "seinen Rhythmus". Zwar belegten Ralf Ebert auf Honda und Sören Scharf im Cooper die Plätze 2 und 3, waren aber Lichtjahre hinter Reinhold zurück. Pro Runde sollten es im Schnitt über 20 (!) Sekunden sein. Der 2. Cooper von Roland Rauch, immerhin Platz 4, war dann sogar schon über 2 Minuten Verspätung über die Zielline geräubert.

Für Chris Wöhlk auf Honda gab es dafür einen 6. Platz hinter Maaki Stiepel im Eagle zu feiern. Das sollte doch genug Motivation für das Krisen geschüttelte Team aus Japan bedeuten.

Sören Scharf profitiert in der Tabelle von Ausfall Forschbachs und führt nun einen Punkt vor diesem und 6 Punkte vor Reinhold. Dessen Pechsträhne zu Beginn der Saison ist vergessen und es folgen ja noch BRM-freundliche Tracks.

Mit dem Neuling Matthias Weiner durfte ein neues Gesicht im Fahrerlager begrüßt werden. Diese Woche in kurzen intensiven Verhandlungen zu Honda geholt, musste er gleich im **JBC** sein Können unter Beweis stellen.

Die beste Zeit des Trainings lieferte BRM-Alien Kay Mühle. Gute 3 Sekunden langsamer war Jens Jung mit seinem Ferrari, der aber den Cooper von Engel im Getriebe zu spüren hatte. Vielleicht war der JBC die Chance für Cooper die Mannen von Lotus in der Teamwertung wieder zu überholen?!

Eigentlich sah es von Anfang an sehr gut für das kleine Team um René Beitz aus. Jung drehte sich in der ersten Runde vor dem Flugplatz, und musste eine Aufholjagd starten. Im Laufe des Rennens konnte der Ferrari-Pilot immer weiter auf die Spitze aufholen und kam nach Fehlern seiner Kontrahenten sogar bis

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jim Clarkt Cup-Nürburgring 5 Runden

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Oliver Reinhold	BRM	5 Runden
2	Ralf Ebert	HON	+1m40,35s
3	Sören Scharf	COO	+1m47,80s
4	Roland Rauch	COO	+2m22,83s
5	Maaki Stiepel	EAG	+3m35,32s
6	Chris Wöhlk	HON	+5m01,08s
7	Justus Forschbach	BRM	+1 Runde
8	Oliver Schulz	FER	+3 Runden
9	H.-J. Schmitz	LOT	DNF
10	Carsten Maluche	LOT	DNF
11	Alexander Marx	BRA	DNF
12	Frank Ehm	BRA	DNF
	Schnellste Runde:		
	Oliver Reinhold	BRM	7m57,438s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Gesamtwertung Jim Clark Cup

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Sören Scharf	171
2	Justus Forschbach	170
3	Oliver Reinhold	165
4	H.-J. Schmitz	135
5	Nils Plonus	132
6	Manuel Rauch	131
7	Oliver Schulz	122
8	Ralf Ebert	120
9	Roland Rauch	116
10	Maaki Stiepel	115
11	Chris Wöhlk	98
12	Alexander Marx	87
13	Thorsten Kaul	81
14	Carsten Maluche	80
15	Frank Ehm	60

Rookie Matthias Weiner in seinem Honda. Gratulation zu einem hervorragenden 6. Platz im ersten Rennen.

+++NEWS+++

Team Eagle, Brabham Racing und Team Lotus nehmen jederzeit noch Fahrer in ihre Reihen auf. Geboten werden 3 schnelle Chassis, wahlweise in british racing green oder AAR-Blau, Teamgeist und die Chance, für den neuen Teammeister der GGPLC zu fahren.
Bewerbungen werden wie immer im Forum entgegen genommen und kompetent bearbeitet.

+++NEWS+++

auf Platz 2 nach vorne.
In der letzten Runde geschieht das Unfassbare; Mühle zerstört seinen BRM und schenkt so einen sicher geglaubten Sieg an Ferrari. Die bedanken sich herzlichst und feiern mit beiden Cooper-Fahrern auf dem Podest.
Weiner beendet sein erstes GGPLC Rennen auf einem sehr guten 6. Platz und verliert nur 2m43s auf den Sieger. Bravo zu dieser Leistung!
Dominic Fingerhut setzt sich hinter den Coopers auf Rang 4 und schlägt noch Erhart in einem harten Kampf.

Die Tabelle führt Jung jetzt deutlich an und ist ähnlich wie Wilke kaum noch vom Cup-Sieg abzuhalten.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jack Brabham Cup-Nürburgring 5 Runden

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Jens Jung	FER	5 Runden
2	Martin Engel	COO	+0,70s
3	René Beitz	COO	+34,32s
4	Dominic Fingerhut	EAG	+45,00s
5	Michael Erhart	EAG	+48,02s
6	Matthias Weiner	HON	+2m43,85s
7	Kay Mühle	BRM	+1 Runde
8	Karl Stikkelbroeck	LOT	+3 Runden
9	Frank Schreiner	HON	DNF
10	Yves Lederle	LOT	DNF
	Schnellste Runde:		
	Kay Mühle	BRM	8m09,198s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Gesamtwertung Jack Brabham Cup

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Jens Jung	225
2	Kay Mühle	201
3	René Beitz	170
4	Dominic Fingerhut	169
5	Martin Engel	149
6	Frank Schreiner	131
7	Karl Stikkelbroeck	112
8	Stefan Tschepe	99
9	Markus Wichmann	66
10	Thilo Bonkowski	45
11	Roberto Hernandez	42
12	Matthias Weiner	19
13	Thilo Huber	11
14	Dirk Wessendorf	7

Jung kurz nachdem er Engel auf der Geraden überholt hatte. Big air time!

Ein Österreicher-Sieg, nicht weniger wäre zu erwarten gewesen. Doch selbst die Pole Position fürs Selbstvertrauen war Gregor Borbely im **JSC** zu wenig.
Doch wer hätte gedacht, dass Markus Wurm, eher auf den LFS-Strecken ganz vorne zu finden, durch 5 beständige Runden selbst einen Callipo schlagen könnte? Jedenfalls vor diesem Rennen niemand.

Bei 3 Startern für das Eagle-Team überlebte nur Jonke die 5 Runden über seine Hasstrecke und feierte mit Platz 3 sogar noch sein bestes Saisonresultat.
Claudio Callipo, für den JSC als Ersatz gemeldet, fällt nur durch 2 Kollisionen auf, wo er durch abwartende Haltung sicher weniger Unmut nach dem Rennen geerntet hätte. Für den Cooper-Boy schaut trotzdem Rang 2 als Lohn heraus, was es sogar ermöglicht, das vorgegebene Ziel für das Cooper Team zu erreichen. Lotus ist somit auf Platz 5 verdrängt.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup-Nürburgring 5 Runden

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Markus Wurm	BRA	5 Runden
2	Claudio Callipo	COO	+5,12s
3	Klaus Jonke	EAG	+2m08,69s
4	Lars Moldenhauer	BRA	+1 Runde
5	Gregor Borbely	BRM	+3 Runden
6	Sascha Lagler	EAG	DNF
7	Alfred Manzella	LOT	DNF
8	Felix Krohn	EAG	DNF
9	Jörg Kunz	FER	DNF
10	Andreas Kröger	LOT	DNF
	Schnellste Runde:		
	Claudio Callipo	COO	8n04,731s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Gesamtwertung Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Gregor Borbely	199
2	Peter Neuendorf	197
3	Felix Krohn	157
4	Lars Moldenhauer	141
5	Klaus Jonke	135
6	Andreas Kröger	120
7	Markus Wurm	113
8	Sascha Lagler	113
9	Uli Landgraf	109
10	Stefan Schmidt	101
11	Hans Hanraths	91
12	Jörg Kunz	90
13	Oliver Schatzer	78
14	Timo Föller	76
15	Alfred Manzella	71

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Team-Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	British Racing Motors	1548
2	All-American Racers	1397
3	Scuderia Ferrari	1357
4	Cooper Car Company	1297
5	Team Lotus	1264
6	Brabham Racing Org.	1019
7	Honda Racing	1007

Martin Fass

Die Entscheidung im JSC. Borbely stürzt am Flugplatz und Wurm übernimmt die Führung.

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

Mit Captain Slow durch Aston

Aston Cadet rev. - Ein Rennen aus Admin-Sicht

Der UF1000 auf Aston Cadet. Nach dem schwierigen Rennen in Kyoto folgte jetzt also ein Schlaftabletten-Event allererster Güte und der Kenner weiß sofort: Hier hat Kollege Dudziak die Fahrzeugwahl vorgenommen.

Es hielt sich ja schon lange das Gerücht, Volker hätte sich bei Fahrstil und Ideologie von James May inspirieren lassen. Dieses ist falsch und muss richtig gestellt werden. Vielmehr ist es nämlich so, dass James May den Fahrstil und die Ideologie von Volker Dudziak kopiert hat. Der Top Gear-Moderator als billiger Abklatsch von Volker Dudziak?

Was sich anhört wie ein Chuck-Norris-Witz, scheint tatsächlich Realität zu sein. Wie sonst ließe es sich erklären, dass Volker nur als Vorbereitung auf ein RC-Rennen freiwillig 1399 Runden mit der frontgetriebenen 55 PS-Möhre drehte. Und obendrein dabei noch nichtmal auf nennenswerte Zeiten kam. Die Sache schien klar: Der wirkliche "Captain Slow" ist kein TV-Presenter... er ist LFS-Admin.

Diesen Umstand geklärt, können wir gleich in das Rennen gehen, wo die Rookies mit viel Kaffee, einem guten Buch und Wachhaltemittelchen, aus Omas etablierten Wissensschatz ausgerüstet, der Dinge harrten, die da kommen würden. Oder eben nicht.

Der Start im Grid1 verlief erwartungsgemäß ohne Probleme und auch als die Autos mit 80 Sachen auf die erste Kurve zurasten, passierte nichts. Steffen Stanger, der offenbar ein rechtsgelenktes Importfahrzeug fuhr, konnte sich schnell vom Rest des Feldes lösen. Dahinter folgten jeweils mit einigem Abstand Marco Wittig, Mathias Fieseler und die Dreiergruppe Rose, Ritter, Mante.

Abgesehen davon, dass sich die beiden Fakultätsfahrer Rose und Ritter gelegentlich mit Nachwuchspedalero Mante behakelten, passierte an der Spitze erstmal gar nichts.
Im Mittelfeld dagegen wurden einzelne Positionskämpfe ausgetragen, die den ein oder anderen Fahrer sogar dazu nötigten eine Hand von der Kaffeetasse zu lösen und zum Lenken zu verwenden. So kämpfte sich zum Beispiel Dominic Fingerhut vom 22. Startplatz aus im Laufe des Rennens bis auf Position 13 vor.

Die erste Kurve - Veit Ritter vor Fabian Schneider

Besser war hier nur Bernhard Berger, der nach einem verschlafenen Start vom letzten Platz aus ins Rennen ging und insgesamt 10 Positionen gut machte.

Gegen Mitte des Rennens verlor Mante, auf Position 6 liegend, nach mehreren kleinen Fehlern den Anschluss an die Verfolgergruppe. Der dahinter fahrende Udo Ahnefeld nutzte die Chance und verwies Mante auf den 7. Platz. Von da ab entspann sich zwischen den beiden ein Duell mit vielen Überholversuchen und Positionswechseln, dass erst endete, als Ahnefeld in Runde 28 von der Strecke abkam und an einer Leitplanke anschlug. Obwohl sein Auto nur leichte Beschädigungen aufwies, war der Zeitverlust doch so groß, dass selbst "Captain Slow" ihn kurzzeitig bedrängte.

An der Reihenfolge an der Spitze änderte sich indes nichts mehr. Steffen Stanger gewann vor Marco Wittig und Mathias Fieseler. Die Plätze 4, 5 und 6 gingen an Rose, Ritter und Mante.

Auch der Start in Grid2 verlief weitgehend problemfrei. In der Eau Rouge kollidierte dann allerdings Roman Schmid mit Reno Sauermann. Sauermann drehte sich und verlor etliche Sekunden. Sein Fahrzeug blieb aber unbeschädigt. Für die ganz pedantischen Leser, vorzugsweise für diejenigen, die bei anderen Simulationen zu Hause sind und diesen Bericht trotzdem lesen, sei angemerkt, dass es sich mit der Eau Rouge genauso verhält wie mit May und Dudziak. Der billige Abklatsch ist in Spa, das Original ist in Aston.

An der Spitze konnte sich Jörg Bauer schnell absetzen. Dahinter bildete sich eine kleine Verfolgergruppe aus

Schweinzer, Tessarek und Böhm. Das Mittelfeld dahinter zerteilte sich schon früh in mehrere kleine Grüppchen aus jeweils 2-3 Fahrern. Auch die Verfolgergruppe zog sich schon nach wenigen Runden erheblich in die Länge. Kurz: Es passierte dort nichts.

Es scheint also sinnvoll den Blick auf das Mittelfeld zu richten... wo leider auch nichts passierte. Jedenfalls nichts Spektakuläres. Die meiste Zeit über übten sich die Rookies im Schlange stehen, was mit den lahmen Krücken, die wir fuhren, auch ganz besonders gut ging. Eine der wenigen Ausnahmen machte hier die Gruppe mit Büttner, Weber, F. Sauermann, Alejos und mir, wo es im ersten Renndrittel zahlreiche Positionswechsel und 3-Wides zu bestaunen gab. Immerhin ging es um die Plätze 5 bis 9.

In Runde 16 schlief ich schließlich dennoch ein. Was von da an passierte, muss ich anhand der Fahrerberichte rekonstruieren. Ich hatte wohl Glück, denn mein Auto rollte einfach aus, ohne andere Fahrer zu gefährden.

Zu Beginn des zweiten Renndrittels kam es zu einem Unfall zwischen Alejos, Weber und Sauermann. Bei fast 80 km/h berührte Sauermann Alejos am Heck. Dieser kam quer und zog seinerseits Marcel Weber die Hinterachse weg. Natürlich blieben alle Rennwagen trotz der wahnsinnigen Geschwindigkeit nahezu unbeschädigt.
An der Spitze änderte sich nichts mehr. Jörg Bauer gewann nach 39 Runden vor Patrick Tessarek, Nico Schweinzer und Stefan Böhm. Büttner und Alejos belegten die Plätze 5 und 6. Frank Sauermann kam nach zahlreichen kleinen Fahrfehlern im letzten Renndrittel auf einem noch guten 9. Platz.

Captain Slow meldete sich nach den Rennen noch zu Wort und schien wirklich jede Runde eines jeden Fahrers nochmals am großen Tisch der Admins mit Argusaugen verfolgt zu haben. Neben enigen positiven Kommentaren gab es "nette" Hinweise zur Verbesserung der fahrerischen Fähigkeiten sowie hilfreiche Tipps für die kommenden Rennen.

Bericht: Stefan Hartmann
Christian Heuer
Bilder: Stefan Hartmann

Bahr vor Kausch, Hanf und Dudziak - jeder Windstoß wurde genutzt

Alejos kämpft sich die Steigung der Eau Rouge hinauf

Race Result - Grid1

01. Geoffrey Weber
02. Lutz Ludwig
03. Andreas Kausch
04. Marvin Karopka
05. Olliver Bahr
06. Andreas Rühl
07. M. Draschl
08. Jan Siemens
09. Christian Wilms
10. Stefan Jedich
11. P. Tessarek
12. Olaf Borchert
13. Thomas Schlösser
14. H. Kausch
15. Ulli Krachtowil

Race Result - Grid2

01. Dirk Federmann
02. Björn Ansorge
03. Frank Sauermann
04. Andreas Stepper
05. Tobias Schindler
06. Stefan Hartmann
07. Martin Schubert
08. Markus Kausch
09. Sven Marschand
10. Marc Junchen
11. Marcel Weber
12. Mathias Kausch
13. Christian Müller
14. P. Hamann
15. Christian Hübinger

Das große Finale

8. und letzter Lauf der Endurance Series in LeMans

Das letzte Rennen der Saison wurde auf dem berühmten Kurs in LeMans ausgetragen. Die 13,9 km lange Strecke wirkt auf den ersten Blick einfach, aber hat es dennoch in sich. Vor allem bei den Wettervorhersa-gen, denen sich die Fahrer auszusetzen hatten. Es war zum wiederholten Male Regen angekündigt und das sorgte mittlerweile automatisch für eine schlechte Laune bei den meisten Fahrern.

Bevor wir auf das Freitagsrennen blicken schauen wir einmal auf den aktuellen Gesamtstand. Vor diesem Rennen hatte das Team "GTR Admin Racing" die Führung inne und wird diese sicherlich bis aufs Letzte verteidigen. Konnten die Teams "Flautz Racing" und "Over the Clock" noch vorbeiziehen oder wars das?
Und was machen die Verfolger? Konnten sich "Four Fighters Racing" oder "Xtreme Racing Project" an den aktuellen Pokalanwärten vorbei aufs Podium schieben? Dies alles sollte in diesem letzten Rennen entschieden werden - Spannung pur!

Im letzten Freitagsrennen waren nur 15 Piloten am Start. Das Team "Safety-Cars" war nur mit Christian Heuer im BMW Z3 am Start; für den Nissan 350Z fand sich kein Ersatzpilot im eigenen Team oder Forum. Das Team "Sim Racing Equipment" mußte auf einen Fahrer für den BMW Z3 verzichten. Somit startete das Freitagsrennen mit nur 16 Piloten. Aber auch ohne die zwei fehlenden Fahrer sollten die Zuschauer nicht gelangweilt werden.

Die Poleposition sicherte sich Elmar Erlekotte im Maserati MC12 mit fast fünf Sekunden Vorsprung auf die Verfolger. Platz 2 und 3 machten Ulrich Doennicke und Rene Cremer unter sich aus; beide Fahrer waren im Porsche 911 GT2 unterwegs und hatten nur 0,5 Sekunden Abstand. Wie gewohnt führte das Pacecar die Fahrer zum Rennstart. Eine sehr lange Einführungsrunde aufgrund der Streckenlänge.
Kurz nach Rennstart hatte Sascha Kappl sich mit seinem Porsche GT3-RS von Platz 17 auf Platz 10 vorgeschoben. Doch immer wieder trieb ihn der falsche Reifensatz oder ein Fahrfehler neben die Strecke. So verlor er Zeit und Plätze. Es sollte für ihn aber noch schlimmer kommen. Vor der Indianapolis-Kurve rutschte er mit zu viel Speed ins Kiesbett. Mit leichtem Schaden fuhr er weiter, aber kam nicht weit. Ausgangs der Esses verlor er die Kontrolle über seinen Porsche und landete im angrenzenden Reifenstapel. Das frühe aus für ihn und sein Team "Xtreme Racing Project" in Runde 3.

Nicht viel besser erging es Kappls Teamkollegen Mark Jung im Porsche GT3-Cup. Zuerst suchte er schon in Runde 4 die Box auf um die Änderungen bei der ersten Reifenwahl zu korrigieren. Dies brachte ihm aber kein Glück. Bei der Anfahrt zur Indianapolis-Kurve kam sein Porsche quer und er zerstörte seinen Wagen am Reifenstapel. Somit war die Führung in der G3-Klasse verloren und das Team konnte sich den eventuellen Platz auf den Podium in der Gesamtwertung abschminken.

In den ersten Runden hatten Jörg Spindler (BMW Z3) und Udo Katheder (Porsche GT3-RSR) leichte Probleme mit dem Wetter. Ausritte neben die Strecke hinterließen ihre Spuren und zwangen beide Fahrer zum verfrühten Boxenstopp und somit vorerst den Verlust des sicheren Platzes in den Top10.

Den Gästen im streckennahen Riesenrad bot Peter Kubin im Mosler MT900R eine kleine Showeinlage. In der Ford-Schikane verlor er die Kontrolle und schlug zweimal in die Streckenbegrenzung ein. Beton verzeiht keine Fehler und somit war sein Wagen auch nicht mehr reparabell. Der erste Ausfall für das Team "Four Fighters Racing"!

Was Unkenntnis der Streckenführung oder eine große Konzentra-

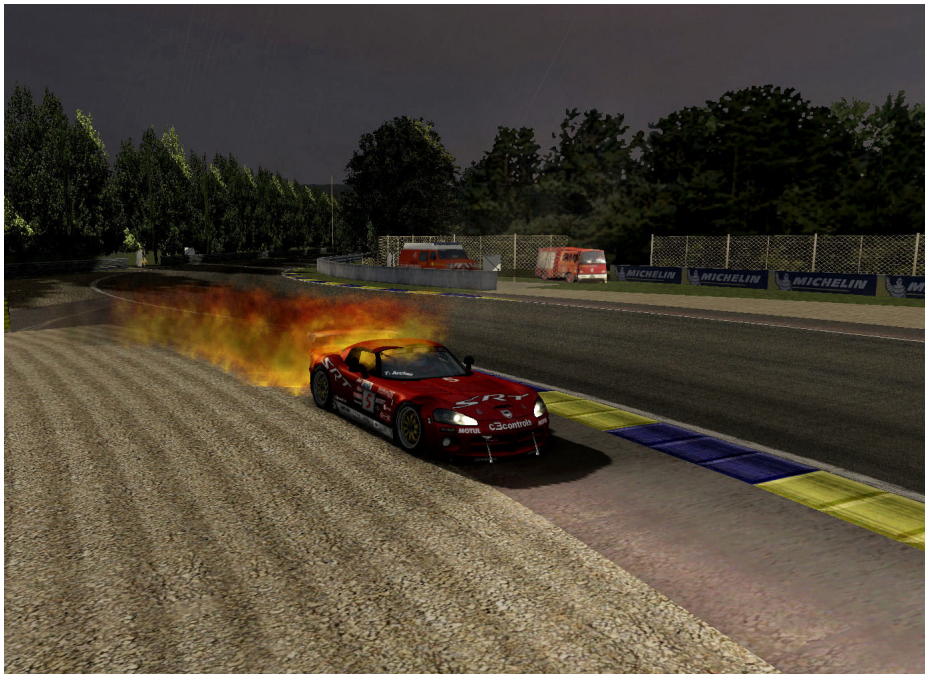
Eine falsche Reifenwahl bescherte Mark Jung das frühe Aus

tionsschwäche verursachen kann mußte Fabian Kluge in Runde 12 schmerzlich feststellen. Auf der langen Geraden steuerte er mit seinen Gillet Vertigo die La-Florandiere-Schikane genau verkehrt herum an und zerstörte sich komplett die Frontpartie. Der Einschlag in die Reifenschikane war so heftig das der Vertigo sofort Feuer fing. Sein frühes Aus noch vor Rennhalbzeit.

Nebenher absolvierten die verbliebenen Fahrer ihre Pflichtboxenaufenthalte schnell und sauber, so daß es keine Veränderungen in den Platzierungen gab.

Als erstes sorgte Uwe Kriebel nur eine Runde nach seinem Boxenstopp für tiefe Falten auf der Stirn seines Teamchefs. Wie schon bei Kluge wurde auch ihm die letzte Schikane auf der langen Geraden zum Verhängnis. Seinem Porsche GT3-RS gab er zu spät den Bremsbefehl und so rutschte er querstehend in den ersten Reifenstapel. Das Aus für ihn nach 14 Runden. Das Team "Flautz Racing" hatte sich somit schon automatisch von der Übernahme der Gesamtführung weit entfernt und es nun mit dem Team "Over The Clock" zu tun. Beide hatten noch die Chance auf Platz 2 der Gesamtwertung zu kommen.

Circa 20 Minuten später ereilte Tim Schütt, unterwegs für das Team "Die Fahrgemeinschaft", mit der Viper CC das gleiche Schicksal wie Kluge und Kriebel. Am Ende der langen Geraden wurde er Opfer der La-Florandiere-Schikane. Schütt hatte seinen Bremspunkt viel zu kurz gewählt und sah nur noch als Passagier den Reifenstapel immer näher kommen. In einem großen Feuerball gehüllt rollte die Viper im Kiesbett aus und Schütts Rennen war vorbei.



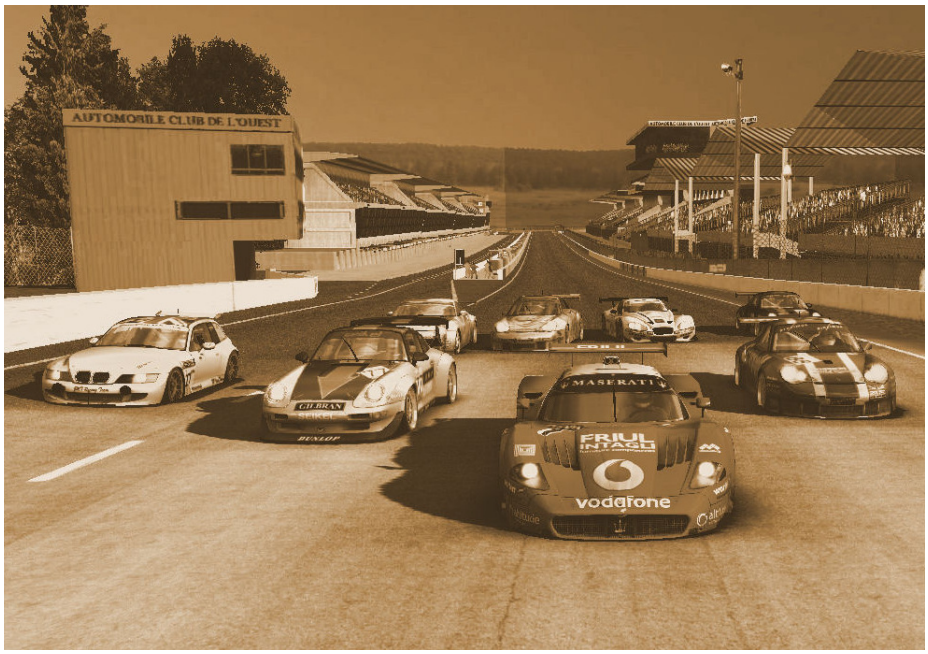
Tim Schütt "erleuchtete" für kurze Zeit diesen Streckenabschnitt

Nahezu zeitgleich warf Udo Katheder seinen Porsche GT3-RSR einmal zu heftig in die Leitplanke zu Beginn der langen Geraden und zog sich einen Schaden der rechten Aufhängung zu. Nach Umrundung des Kurses verweigerte seine Boxencrew ihren Dienst und er versuchte nochmals eine Runde mit dem beschädigten Wagen - doch es ging nichts mehr. Dadurch verlor er auf den Klassen-Gegner acht Runden und sein Team "Four Fighters Racing" erneut wichtige Kilometer. Die Aufholjagd war damit dann zu Ende. An der Spitze des Feldes spulte Elmar Erlkotte sein Programm schnell und sicher ab. In Runde 22 markierte er die schnellste Rennrunde mit einer 4:02,935 Minuten und diese konnte kein anderer Fahrer mehr unterbieten.

Der letzte Ausfall traf wieder das Team "Die Fahrgemeinschaft". Rene Cremer lag mit seinem Porsche 911 GT2 auf einem sicheren 2. Platz. Doch wieder hatte er Probleme. Ausgerechnet nach der Porsche-Kurve rutschte er neben die Strecke und hatte an sich nur leichten Kontakt mit der Leitplanke. Doch anscheinend war die Konzentration weg und er verließ das Rennen vier Runden vor Schluß.

So endete das Rennen nach 2 Stunden mit Elmar Erlekotte im Maserati als überlegenen Sieger. Nur 8 von den 16 gestarteten Fahrern sahen die Zielflagge und reihten sich für die Zuschauer auf der Start-Ziel-Geraden für ein Abschiedsfoto auf.

Am Sonntag stand zwar die Sonne am Himmel, aber dennoch regnete es leicht und die Strecke war feucht. Genau wie am Freitag waren in diesem Rennen auch nur 16 Fahrer am Start. Nach den unglücklichen Ausfällen war nur Kurt Heinlein mit dem Porsche 993 GT2 für das Team "Four Fighters Racing" am Start. Das Team "Xtreme Racing Project" fand keinen Fahrer für die Corvette C5R und so mußte Steffen Menz im Mosler MT900R alleine das Team beim



Die verbliebenen Freitagspiloten verabschiedeten sich auf ihre Art

Ein Konzentrationsfehler zwang Reinhard Frey zum frühen Boxenstopp

anstehenden Rennen vertreten.
Die Poleposition hatte sich Daniel Struck im Ferrari 575 geholt. Sein direkter Gegner Jürgen Michel mußte mit Startplatz 3 vorlieb nehmen, denn Ulf Truschkat hatte sich mit der Corvette C5-R zwischen die beiden Ferrari-Piloten geschoben.

Nach dem Start des Rennens suchten die Fahrer gelassen ihren Speed und riskierten keine waghalsigen Manöver. In Runde 4 kam Reinhard Frey vom Team "Safety-Cars" mit seinem BMW M3 etwas neben die Strecke und touchierte die Reifenstapel. In der Box mußte er sich einen neuen Splitter holen und wurde vorerst ans Ende des Feldes durchgereicht.

Der Vorwärtsdrang vom führenden Daniel Struck kannte keine Grenzen und schon früh markierte er die schnellste Zeit im Rennen. 3:48,201 zeigten die streckennahen Anzeigetafeln. Auf die Verfolger Truschkat und Michel hatte er schon einen beachtlichen Vorsprung.

Für das Team "Xtreme Racing Project" war das letzte Rennen das schlechteste der Saison. In Runde 9 wühlte Steffen Menz zuerst in der Esses etwas im Kiesbett und verlor prompt vier Plätze. Die Aufholjagd endete dann auch schon an der berühmten letzten Schikane der langen Geraden. Zu spät gebremst und sein Mosler rammte hart den bunten Reifenstapel - das Aus für ihn.

Bei den ersten nötigen Pflichtstopps standen die Fahrer vor der alles entscheidenen Frage: Welche Reifen für den weiteren Rennverlauf wählen!? Axel Dorner vom Team "Die Fahrgemeinschaft" ließ sich zwar die falschen Pneus aufziehen, bestätigte aber dennoch seine Zeiten. In Runde 18 versagte bei Gillet Vertigo jedoch der Motor seinen Dienst beim Anbremsen zur L´Arche-Schikane. Er rollte noch ins Kiesbett und stieg enttäuscht aus.

Wolfgang Trinckauf beendete sein Rennen in Runde 34 auf die schon altbekannte Art und Weise. Vielleicht nahm ihn der kurz vorher passierende Jürgen Michel durch die aufgewirbelte Gischt etwas die Sicht, aber er war dennoch zu spät auf der Bremse und endete im Reifenstapel. Nicht förderlich für "Flautz Racing".

Zwei Runden vor Schluß der große Schock für das Team "Safety-Cars". Reinhard Frey war aufgrund eines Schadens früh in der Box und somit war die Strategie hinüber. Eine sparsame Fahrweise rettete ihn auch nicht mehr und so mußte er seinen 6. Platz an die Verfolger abgeben, denn der ausgetrocknete BMW M3 rollte auf der langen Geraden ohne Lebenssaft aus. Schade!

Das Rennen endete nach 3 Stunden mit Daniel Struck als Sieger. Seine beiden Verfolger, Ulf Truschkat und Jürgen Michel, hatte er bei der Zieldurchfahrt sogar knapp vor sich. Damit war die Saison zu Ende. Abschließend aufgeführt noch die letzten Gesamtstände.

Christian Heuer

Gesamtwertung

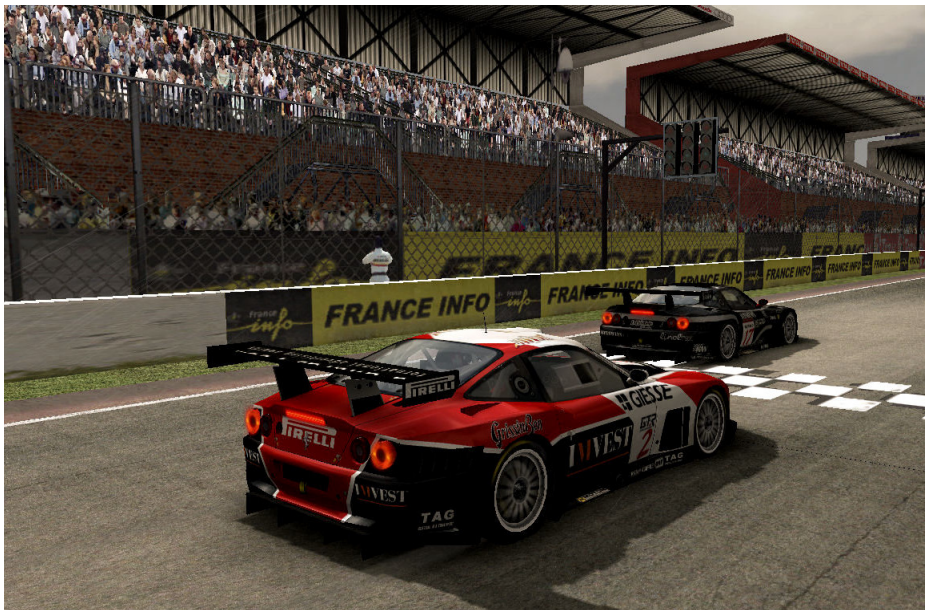
01. GTR Admin Racing
02. Flautz Racing
03. Over The Clock
04. Kluge Motorsport
05. Four Fighters Racing
06. Sim Racing Equipment
07. Safety Cars
08. Xtreme Racing Project
09. Die Fahrgemeinschaft
10. Hot Pursuit Motorsports

GT1
Sim Racing Equipment

G2
GTR Admin Racing

GT2
Over The Clock

G3
GTR Admin Racing



"Fast" eine Runde Vorsprung hatte der Sieger D. Struck auf J. Michel

3. Rennen in Daytona

Steilwandkurven, Riesenräder und fehlender Gummieabrieb

Der M3 Cup nimmt dieses Mal den Daytona Road Course unter die Räder. Auf diesem legendären Oval mit extremen Steilkurven, die die Reifen zum Qualmen bringen.

Eine Strecke, die viel Speed, aber auch gute Bremsen für die Einfahrt ins Infield braucht. Nach dem letzten Rennen hat Elmar Erlekotte die Führung mit einem Laufsieg übernommen, Florian Waschkowski ist nun 2. in der Tabelle. Martin Steinmetz und Björn Habermehl sind durch die Nichtteilnahme von Rene Hiddel und einen schlechten Tag von Steffen Menz aufgerückt. Reinhard Hiebl ist aus Grid 2 herauf bereits in den Top 6 angekommen und ist dort nur knapp vor Newcomer Jan von Merkatz.

Der Start war für die Zuseher wie im Kino in der ersten Reihe: Rauch, Staub und ein paar Ersatzteile in der Luft. Im Bild wieder alles ruhig.

Das Event ging schon mal gut los und musste aus technischen Gründen nochmal neu gestartet werden. Ein Riesenpech im Rennen hatte dann Georg Heger, der an Platz eins liegend einen CTD hatte und dadurch viele wertvolle Punkte in den Wind schreiben musste. Steffen Menz ereilte kurz danach das gleiche Schicksal.

Stephan Appelt ist auch nicht optimal zurechtgekommen. Irgendwie haben ihm die Gummieabriebstückchen in den Bremszonen gefehlt. Er hatte dann ohne "Navi" nicht mehr den richtigen Weg gefunden. Mehrere Einschläge gabs dafür in sein Auto, inklusive vieler eigener Dreher. Er hatte aber die Zähne zusammengebissen und bis zum Schluss durchgehalten. Macht auch nicht jeder. Bravo!

Björn Habermehl war mit seiner Leistung auch alles andere als zufrieden. Quali lief noch ganz gut. Am Start hatte zwei Reihen vor ihm, Reini Hiebl, den Start etwas verschlafen und er ist dadurch Christian Heuer gleich mal etwas in die Seite

Schöne An- und Aussichten gab's auf dieser tollen Strecke. Hier aus dem Wagen von Jürgen Michel heraus.

Ergebniss Daytona Grid 1

Pos	Fahrer	Punkte	Gewicht
1	Reinhard Frey	240	25
2	Reinhard Hiebl	234	20
3	Andre Neumann	229	20
4	Waldemar Pittel	225	15
5	Thorsten Kaul	222	15
6	Martin Steinmetz	219	10
7	Thomas Schultze	216	10
8	Christian Heuer	214	5
9	Robert Graf	212	5
10	Jürgen Michel	210	0
11	Florian Waschkowski	208	-5
12	Peter Wyder	206	-10
13	Björn Habermehl	204	-15
14	Christian Schultze	202	-20
15	Elmar Erlekotte	200	-25
16	Stephan Appelt	198	-25
17	Jan von Merkatz	156	-25
18	Mark Jung	154	-25
19	Andreas Doppler	152	-25
20	Georg Heger	150	-25
21	Steffen Menz	147	-25
22	Florian Strauß	143	-25
23	Gabriel Fuerstner	138	-25

Der Gewinner Reinhard Frey

gerempelt. Er konnte sich dann lange im Bereich P6/7 halten und hatte dann noch einen Zweikampf mit Elmar über mehrere Runden, inklusive Lackaustausch, versteht sich. Im letzten Drittel haben seine Reifen, und nicht nur die, merklich nachgelassen. Was dann Richtung Mauer ging, Frontspoiler weg. Er hatte dann Robert Graf, Jürgen Michel und Flo Waschkowski nichts mehr entgegenzusetzen und hatte es dann auch als einziger dieser Gruppe am Ende nicht mehr an Peter Wyder vorbei geschafft.

Für Reinhard Hiebl hätte es fast nicht besser laufen können. Obwohl es sehr chaotisch losging. Im Quali nach dem Serverrestart machte sein PC auf einmal einen Restart. Nach etwas Hektik sprang aber dann doch noch eine akzeptable Runde für ihn heraus. Im Rennen ging der Start für ihn dann doch etwas plötzlich los, denn er ist einer von denen ,die immer einen "guten" Motor erwischen wollen. Da er seine Reifen etwas schonte, was sich am Ende ausgezahlt hat, kam für ihn dann Platz 2 heraus.

Jürgen Michel hatte auch Pech. Er hatte sich nach einer leichten Berührung von Mark Jung einen Dreher eingefangen und der nachfolgende hatte ihm den Frontspoiler abgefahren. Dadurch musste er natürlich in die Box, was ihm wiedermal ein paar falten mehr im Gesicht einbrachte. Da wie sich herrausstellen sollte, durch die vielen Ausfälle, er mit seiner Pace ganz nach vorne hätte fahren können. Er biss die Zähne zusamen und ging durch die Menge, hatte aber dann seinen Sprit wiedermal sehr knapp kalkuliert und auf der Ziellinie ist ihm der BMW dann abgestorben. Glück für Graf denn er kurz zuvor noch überholen konnte nach einem sehr schönen Kampf, mit etwas Lackaustausch...

Fazit:
Der Gewinner Reihnard Frey meinte nach denm Rennen nur trocken: *Ist nicht grade meine Lieblingsstrecke, aber ich hatte sicher noch irgendwo ein wenig NASCAR im Blut.*

Jürgen Michel

Windschattenduelle in der Steilwand, NASCAR läßt grüßen.

Andreas Rühl

Frauenquote in der VR?

Würde die Menschheit ausschließlich aus Simracern bestehen, wäre sie auf der roten Liste der bedrohten Tierarten an oberster Stelle zu finden. Dies zumindest, solange eine Technik zur Selbstreproduktion von homo-"sapiens"-Männchen nicht gefunden ist.

Denn Fakt ist: Frauen spielen im virtuellen Rennsport derzeit keine Rolle. Und dies, obwohl Motorsportlerinnen im realen Rennsport schon längst nicht mehr nur belächelte Exotinnen sind. Der virtuelle Rennsport ist gerade hier noch sehr weit vom Anspruch entfernt, Simulation zu sein.

Allenfalls in Pottenstein/Tüchersfeld, dem alljährlichen Selbstbeweihräucherungstreffen der VR, treten weibliche Wesen als „Fahrerfrauen" (WM 74!) auf und bemühen sich zeitweilig den Anschein zu erzeugen, sie würden den aufgeregten Unterhaltungen ihrer Ernährer mit Interesse folgen. Schon die triumphalen Ankündigungen im Vorfeld „Meine Frau/meine Freundin kommt auch!" zeigen ja, welch Überredungs- oder Bestechungsaufwand nötig war, um die Haushaltshilfen mit Zugewinnausgleichsanspruch in die die fränkische Schweiz zu locken.

Leider wahr: Die, die dazu verdammt sind, im Sitzen zu pinkeln, klemmen sich nicht hinter Plastiklenkräder, von ganz seltenen Ausnahmen mal abgesehen. Und der Rest quittiert bestenfalls mit Desinteresse, meist mit Abscheu unsere Bemühungen um neue persönliche Bestzeiten. Kein Wunder, bedenkt man, daß das Streben derer, die existieren, um Schuhe zu kaufen, einzig darauf gerichtet ist, ihre Männer dem Computer zu entreißen, während die Sucht nach Plastiklenkradvirtuosität bei denen, die Gott zuerst geschaffen hat, genau das Gegenteil bewirkt.

Hinzu kommt noch, daß virtuelle Rennwagen für Frauen völlig nutzlos sind. Denn Frau kann mit ihnen bei der Freundin/Nachbarin nicht protzen und zudem sind die Pixelgebilde für Fahrten zum Schuhgeschäft nicht zu gebrauchen. Dazu kommt das Chatverbot, das auf den schwatzhaften Teil der Menschheit so attraktiv wirken muß wie Speiseeis am Südpol.

Man könnte natürlich darüber nachdenken, die Frauenquote durch gezielte Marketingmaßnahmen zu heben – schon um sich nicht dem Verdacht auszusetzen, die VR verstoße gegen das Antidiskriminierungsgesetz. Aber wie sollen solche Werbefeldzüge aussehen? Und wollen wir wirklich, daß diese Oase männlicher Spiellust, dieser Freiraum eingeengt wird durch östrogengesteuerten Kontrollwahn? Ich denke: Nein.

Daher meine Prognose: Die Frauenquote bei der VR wird die 5 % Hürde niemals überspringen. Es sei denn, die VR würde ins Schuhgeschäft einsteigen. Aber da hat wohl Wollenschein etwas gegen.

Meint

Euer Rühli

4. Rennen in Mid-Ohio

Der Regen, der kein Regen war

Regen ist nicht immer gleich Regen, vorallem in GTR nicht. Auch wenn die Scheibe nass ist, heißt das noch lange nicht, dass man auch Regenreifen braucht.

Das mussten einige Männer wieder mal leidvoll feststellen. Obwohl der "Virtual-Racing e.V"-Wettergott leichten Regen vorhergesagt hat, haben einige Rennfahrer das nicht ganz für voll genommen und teils Regenreifen aufgezogen. Nur keine Angst, wenn die Scheibe nass ist, und die ist in GTR immer nass, und wenn es nur leicht nieselt, genauso, wenn es aus allen Eimern schüttet. Das hat sich scheinbar immer noch nicht so richtig rumgesprochen.
Nur zur Erinnerung: Steht die Info auf feucht: Slicks aufziehen und dafür trockene Hosen anbehalten.

Durch den Reifenpoker sollte dieses Rennen dann auch gleich in die Geschichte des VR M3 Cups eingehen. Alle die, die auf Slicks gesetzt haben, hatten einen klaren Vorteil.

Gewagte Kamerastandorte, dichtes Feld unter stark bewölktem Himmel.

Gleich am Start hatte ein Kollege wiedermal ein Nickerchen eingelegt und ein kleineres Chaos verursacht. Obwohl es die letzte M3 Cup-Saison ist, versucht doch mal bitte nicht in den zwei Minuten vor Rennstart noch schnell ein Schnitzel einzuwerfen, um dann den Start zu verschlafen.

Dann ging es auch schon turbulent weiter. Reinhard Frey ist gleich in der 2. Kurve rausgekegelt worden und weil's so schön war, dachte er sich, mach ich es gleich selber nochmal. Er probierte übrigens auch beim Stop auf Intermediates zu wechseln, die aber noch nie bei jemanden irgendwie akzeptabel funktionierten.

Pech hatte auch Christian Schultze, der bis zu seinem Stop, bis dahin auf

Reinhard Hiebl (20) war der Auslöser für diese Massenrangelei nach einer Berührung mit Jan von Merkatz. Alle Fahrzeuge konnten aber noch weiterfahren, einige mussten natürlich einen Stop extra einlegen.

Ergebniss Midohio Grid 1

Pos	Fahrer	
1	Georg Heger	Finished
2	Andre Neumann	Finished
3	Björn Habermehl	Finished
4	Jürgen Michel	Finished
5	Martin Steinmetz	Finished
6	Waldemar Pittel	Finished
7	Mark Jung	Finished
8	Christian Schultze	Finished
9	Frank Fehnders	Finished
10	Andreas Doppler	Finished
11	Thomas Schultze	Finished
12	Reinhard Frey	Finished
13	Christian Heuer	Finished
14	Peter Wyder	Finished
15	Reinhard Hiebl	Finished
16	Florian Waschkowski	Finished
17	Klaus Neumann	Finished
18	Ingo Held	Finished
19	Jan von Merkatz	Finished
20	Günther Chladek	Finished
21	Robert Graf	Finished
22	Thorsten Kaul	Suspension
23	Guenther Mannel	Accident
24	Thomas Schultze	DNF

Rang zwei liegend, sich Regenreifen geholt hatte und dann abgerutscht ist auf Platz 8.
Dieses Rennen sollte auch der Höhepunkt von Andreas Dopplers Karriere im M3 Cup sein, der strategisch alles richtig gemacht hatte. Er lieferte sich ein packendes Rennen mit Graf und Schultze, welches die nötige Würze noch durch die Überrundungen erhielt.

Das Überrunden und Überrundetwerden war in diesem Rennen sowieso der Thrill schlechthin, da die Strecke eh schon schwierig genug war. Der Regen tat seines dazu und die einzelnen Pulks, die auf andere Pulks aufliefen und dem ein oder anderen den Schweiß auf die Stirn trieben. Da wurden mehr als einmal die Alarmglocken geläutet.

Den ein oder anderen Höhepunkt hatten auch Jürgen Michel und Björn Habermehl in diesem Rennen. Es ging sogar so weit, dass beide beinahe noch ein Kind in diesem Rennen gekriegt hätten. Beinahe, weil eins schon da war und das andere zu diesem Zeitpunkt noch unterwegs war. Anfangs noch nicht direkt verbandelt, aber nach Björns Ausflug in die Botanik, nach eigenen Aussagen zum "Gänseblümchenpflücken", sich hinter Martin Steinmetz und Jürgen Michel, die sich selbst schon fleißig duellierten, einordnete. Nach zig rundenlangen heftigen aber sehr fairem Ringen konnte Björn an Steinmetz und später sogar an Jürgen nach etlichen Angriffsversuchen vorbeifahren.
Aber nicht genug, sie sollten sich nach dem Pitten gleich wieder treffen und sich fast eine Rennhälfte lang bis kurz vor Schluß in einen nervenzerfetzenden Kampf, sich zu Höchstleistung aufschaukelnd, duellieren. Wobei Michel hinter Habermehl liegend, nicht mehr an ihm vorbeikommen sollte, die besagten Überrundungen sollten ihr übriges dazu beitragen.

Jürgen Michel (23) und Björn Habermehl in einem denkwürdigen Rennen im Kampf bis zur völligen Erschöpfung.

Den Boxenstopp-Rekord stellte dieses Mal unser Admin Robert Graf auf, er war sage und schreibe vier Mal in der Box, um sich diverse Ersatzteile zu holen, aber wahrscheinlich hatte er nur ein paar hübsche Boxenluder, die er öfter mal besuchen wollte.

Nicht zu vergessen ist noch Georg Heger, der vor Andre Neumann wiedermal auf Platz eins vorgeprescht ist und seine Aufholjagd eindrucksvoll fortgesetzt hat.

Fazit:
Ein Rennen mit sehr vielen Zweikämpfen, Regen, Massenkarambolage und allerlei Unwägbarkeiten. Für viele bis dahin eines der beste Rennen überhaupt.

Eine Berg un Talbahn mit vielen nicht einsehbaren Kurven gespickt mit Bodenwellen.

Gesamtwertung
stand nach 4 Rennen

Pos		Name	Punkte	Gewicht
1	+3	Martin Steinmetz	889	55
2	+3	Björn Habermehl	880	35
3	+4	Jürgen Michel	857	15
4	+2	Waldemar Pittel	855	35
5	+3	Andre Neumann	851	45
6	-5	Florian Waschkowski	848	10
7	-4	Reinhard Hiebl	847	15
8	+1	Christian Heuer	798	0
9	+9	Georg Heger	790	25
10	+4	Mark Jung	788	10
11	-1	Robert Graf	779	0
12	+0	Reinhard Frey	772	15
13	+6	Christian Schultze	762	5
14	-1	Jan von Merkatz	756	0
15	+0	Thomas Schultze	756	5
16	-5	Thorsten Kaul	749	0
17	-1	Peter Wyder	742	0
18	+3	Ingo Held	713	0
19	+3	Klaus Neumann	713	0
20	+7	Frank Fehnders	704	5
21	+2	Günther Chladek	696	0
22	+4	Andreas Doppler	685	0
23	-21	Elmar Erlekotte	669	20
24	-7	Steffen Menz	552	0

Jürgen Michel

Friday Night Series - Trophy

Back to the roots mit der “F1 1988”-Mod

Power, Power und nochmal Power, man beachte die Anzahl der Donuts

Die Friday Night Series fährt wieder und als Eröffnungsevent wurde uns mit der “F1 1988”-Mod gleich ein richtiger Knaller geboten.

Frei nach dem Motto "Back to the roots" wurde eine Trophy mit der “F1 1988”-Mod von der Pilsbierbude veranstaltet. “Warum Back to the roots?", mögen sich einige fragen. Nun, die Entwickler von GTR waren ursprünglich Modder, die den F1-Simulationen von EA die GTR-Mod verpasst haben - und jetzt ist das Umgekehrte passiert. Somit geht GTR wieder dorthin zurück, wo es herkam, zu den F1-Boliden.

Dieser Mod wurde an zwei Freitagen auf 4 Strecken im Sprintmodus ausgetragen. Sebring, Zandvoort, Watkins Glen und Donington. Für jeden Renntag wurden zwei Rennen á 30 Minuten angesetzt, in jedem der vier Rennen sollte ein anderes Fahrzeug bewegt werden. Das wurde dann aber doch nicht so genau genommen wurde, da der erhoffte Ansturm der Massen am ersten Renntag nicht eintrat.
Eine Ursache war möglicherweise das sprichwörtliche Fehlen der “Big Balls” des ein oder anderen Teilnehmers, da die Autos schon alleine durch ihre Geschichte und ihrem furchteinflößenden infernalischen Klang die Erde im Vorfeld erzittern ließen.

Nach einer kleinen “Eingewöhnungsphase” mit den neuen Wagen, man musste sich erstmal an die enormen Kurvenspeed dieser Fahrzeuge mit dem Bodeneffekt und gewaltigen Abtrieb der Spoiler gewöhnen, ging es los. Was garantiert nach kurzer Zeit für glänzende Augen mancher Speedfreacks sorgte.

Startzene in Watkins Glen Turn 1, jetzt geht’s rund im Hintergrund ...

Am ersten Renntag ging es gleich auf der Highspeed-Strecke in Sebring in die Vollen. Jeder war schon sehr gespannt, wie die Konkurrenz so “drauf” war, es gab ja bisher so gut wie keine Vergleichsmöglichkeiten. Wie sich herausstellen sollte, war die Höchstgeschwindigkeit der Wagen doch nicht so wie erwartet, da die alten Autos noch eine Aerodynamik wie eine Waschmaschine hatten. Der daraus resultierende Windschatten war hervorragend für Überholmanöver geeignet. Aus diesem Rennen ging dann Jan von Merkatz als Sieger hervor, auf den weiteren Plätzen Robert Graf und Marco Grontzki.

Das zweite Rennen in Zandvoort konnte überraschenderweise Ulrich Dönnicke vor Marco Grontzki und den bis dahin auf Platz 1 liegenden Jürgen Michel gewinnen, der leider in der letzten Runde nochmal seinen Williams betanken musste und dadurch auf den letzten Podestplatz

Andre Keidel wird hier von Fabian Kluge in Donington "ab in den Himmel geschoßen".

abrutschte.

Der zweite Renntag versprach noch spannender zu werden, da sich mehr verwegene Haudegen ins Grid gesellten. Adriano Fugmann, mit Abstand schnellster Mann im Feld, fuhr auf Pole liegend mit seinem McLaren beinahe alles in Grund und Boden. Leider hatte er gleich in Turn eins, auch noch Synchron mit Thomas Burghardt, einen Dreher und musste sogar später noch einmal nachtanken. Er wurde trotzdem noch fünfter. Fabian Kluge ging es nicht viel anders. Sven Hösel arbeitete sich still und heimlich zwischenzeitlich auch nach ein paar Fehlern auf Platz 6 vor. Zum Schluss wurde es nochmal richtig spannend, als der Führende Jürgen Michel beim Überrunden auf der Start/Ziel-Kurve sich noch seinen Frontspoiler bei einem Dreher abgefahren hatte. Burghardt auf zwei liegend kam dadurch noch sehr, sehr nahe vor der rettenden Ziellinie.

Beim Finale in Donington war noch alles offen auf den Titel. Dort sollte es im wahrsten Sinne des Wortes nochmal richtig rund gehen. Es folgte die ein oder andere Tanzeinlage als Dreher. Im Quali und Rennen sollte gleich mal Christian Wilms

Endstanf nach 4 Rennen

Pos	Name	Punkte
1	Jürgen Michel	24
2	Ulrich Doennicke	20
3	Marco Grontzki	13
4	Thomas Burghardt	12
5	Jan von Merkatz	9
6	Robert Graf	8
7	Fabian Kluge	7
8	Christian Wilms	2
9	Adriano Fugmann	2
10	Günther Chladek	1
11	Franz Finzinger	1
12	Sven Hoesl	1
13	Yves Lederle	0
14	Günther Chladek	0
15	Georg Heger	0
16	Andre Keidel	0
17	Eric Bümmerstede	0

sein Talent aufblitzen lassen. Das Feld anführend wurde er vom Zweitlatzierten, Jürgen Michel, dummerweise schon nach einer halben Runde nach dem Start, leicht touchiert und musste dadurch einen Ausritt in die Botanik machen.
Michel rauft sich seine wenigen Haare heute noch. Gewonnen hat er trotzdem vor Burghardt und Dönnicke.

Vielen Dank an dieser Stelle an Robert Graf, der dieses tolle Event ohne "Rücksicht auf Verluste" kurzerhand aus dem Boden gestampft hat.

Jürgen Michel

Das kurze Duell Jürgen Michel/McLaren mit Christian Wilms/Ferrari.

Die FNS v8.0

Wir werden bestimmt auch an die Grenzen des Möglichen gehen,wenn nicht sogar darüber.

Infos rund um die "neue" Serie:

Die Friday Night Series wird wieder ins Leben gerufen und wurde mit dieser F1 Trophy eröffnet. Das war keine Ausnahme, denn VR-FNS soll zukünftig als Testplattform für Neuheiten und Addons im GTR-Bereich dienen. Es sei schon mal verraten, dass es mal in Richtung GTs gemischt mit Prototypen gehen soll, get real, eben.

Der Spass am Fahren soll hier wieder wichtiger sein als der beinharte Kampf um Positionen.

Lizenzanwärter sollen ebenfalls durch ein Sprintrennen und anschließendem Ausdauertraining den Umgang mit Ihren Mitstreitern erlernen und hierbei die Möglichkeit bekommen, an Rennen ganz zwanglos teilzunehmen. Konstruktive Kritik wird hier auch sehr gefragt sein.

Mitgebracht werden muss aber eine gewisse Akzeptanz gegenüber Neuheiten und spontanen Änderungen im Ablauf. Die Vorlaufzeit hierfür wird teilweise sehr kurz sein. Streckentests und Addontests wird es genauso geben wie ein abschliessendes kurzes oder langes Rennen. Die Begriffe "Spass am Fahren" und "Leben und leben lassen" haben aber in der FNS oberste Priorität.
Um auf mögliche Änderungen schnell reagieren zu können besteht für alle Teilnehmer eine TS-Pflicht (Zuhörer).

Gegenüber dem Nachwuchs soll es in der FNS auch ein besonderes "Miteinander" geben.

Renntag: Freitags und/oder am Wochenende/Feiertage. Rennlängen völlig variabel von 30min bis 4Std.

Wertung: Vorerst nur Einzelwertung

Lizenz: Nicht immer erforderlich, d.h. gewisse Fahrzeuge und Events dürfen ohne Lizenz gefahren werden.

Beitragspflicht:
Erster Lauf: Nein
Hauptrennen: Ja

M3 Cup-Fahrervorstellung
Björn Habermehl und Christian Heuer

Bis zum Sommer stellen sich alle Grid1-Fahrer der laufenden Saison vor. Dieses Mal sind Björn Habermehl und Christian Heuer an der Reihe.

Björn Habermehl

Name (Spitzname): Björn Habermehl
Fahrzeug (Team): BMW M3 CUP #46 Gulf Oil
Alter: 30
Beruf: Architekt
Nationalität: Deutsch
Wie lange fährst Du GTR: GTR und GTR2 jeweils seit Release, aber anfangs meist Offline, GTR2 im Liga-Betrieb seit Einführung des M3Cup in der VR.
Wie lange bist Du bei VR dabei (ca.) und wie lange fährst Du schon Ligarennen im Allgemeinen: Mein erstes Ligarennen war auch mein Einstand bei VR am 10.02.2002 in der GGPLC am Österreichring im BRM. Das war zu der Zeit nicht unbedingt mein Wunschfahrzeug, weil ich Offline eher mit Lotus und Co am Hotlappen war, aber bei BRM war ein Cockpit frei und ich war von Oberalien Andy Wilke persönlich angesprochen worden. Was will man da machen? ;) Ich konnte mich zu meinem eigenen Erstaunen aber nach ein paar Rennen recht regelmäßig im vorderen Mittelfeld halten.
Deine größten Erfolge: Richtig, große Erfolge habe ich leider noch keine feiern dürfen. In sehr schöner Erinnerung habe ich meinen ersten GGPLC-Sieg in Bathurst (Mount Panorama) im BRM und meinen GGPLC-Sieg auf der Nordschleife im Brabham. Im M3Cup hat es in der aktuell vergangenen Herbstmeisterschaft zum 4. Gesamtplatz gereicht, durch regelmäßiges Ankommen und Punkten, da bin ich auch sehr zufrieden.
Lieblingsstrecke: Man hasst Sie oder man liebt sie... Ich habe einfach einen Narren an der Nordschleife gefressen und bin nach wie vor fasziniert davon, in RealLife wie im Sim-Racing.
Welches Rennen war für Dich das schwerste in der letzten Saison: Laguna Seca. Da habe ich mir selbst irgendwie im Weg gestanden und zu viele Fehler gemacht.
Gibt es einen Fahrer, den Du besonders erwähnen möchtest? Warum? (Fairness, Fahrduell, usw.): Franz Finzinger und Robert Graf. Mit beiden habe ich im M3C bisher schön auf Augenhöhe gekämpft und sie sind für mich der Maßstab, um meine Leistung innerhalb des M3C-Feldes einzuschätzen.
Wie rechnest Du Dir deine Chancen bei der neuen Saisonmeisterschaft aus: Ich hoffe, dass ich durch regelmäßiges Punkten wieder ganz gut mithalten kann. Da man sich nicht darauf verlassen kann, dass die ganzen Aliens wieder 1-2 Mal patzen (wie in der Herbstsaison), will ich realistisch versuchen, in die Top10 zu fahren.
Was machst Du sonst noch, als Hobby, außer Sim-Rennen fahren: Gitarre spielen, Neurobic
Bereitest Du Dich auf das Rennen vor? Wenn ja wie: Ich versuche immer, das Testrennen am Rennfreien Sonntag mitzufahren. Da bekommt man ein ganz gutes Gefühl dafür, ob man noch etwas üben muss, oder es ruhiger angehen lassen kann ;)
Der Event läuft. Was darf nun auf keinen Fall bei dir persönlich fehlen: Ein Kaugummi, damit während des Rennens der Mund nicht austrocknet. Zwischendurch nach einer Flasche Wasser zu greifen, ist mir zu hektisch. Ich trinke dann lieber voher und hinterher was.

Welche Verbesserung würde Dir gefallen: Das Rundenlimit in der Quali könnte wegfallen. Mein persönlicher Eindruck ist ohnehin, dass GTR2 die Runden von Strecke zu Strecke durch Boxenposition vor oder hinter S/F anders zählt.

Sonstiges (welche Frage würdest Du noch gerne in dieser Abfrage beantworten): An dieser Stelle will ich der VR einfach mal 'Danke!' sagen. Durch die vielen schönen Rennen,das Forum und die Treffen in Pottenstein und am Nordschleifen-Wandertag habe ich viele nette und wertvolle Menschen kennengelernt, die alle mit dem gleichen Virus infiziert sind. Und wehe es kommt jemand, der uns dagegen impfen will... ;) "

Georg Heger, Jürgen Michel

M3 Cup-Fahrervorstellung
Björn Habermehl und Christian Heuer

Bis zum Sommer stellen sich alle Grid1-Fahrer der laufenden Saison vor. Dieses Mal sind Björn Habermehl und Christian Heuer an der Reihe.

Name (Spitzname): Christian Heuer - The Bot
Fahrzeug (Team): BMW M3. Ich bin Teamchef von www.safety-cars.de. Neben vielen NASCAR-Fahrern haben wir auch ein paar Fahrer, die bei GTR2 unterwegs sind. Mit meinem Team sind wir in der "Endurance Series" am Start und fahren auch im M3C mit. Mein schwarzer "Jack Daniel´s" mit der Nummer 69 dürfte seit dem M3C-Lauf in Sepang bekannt sein.
Alter: 34
Beruf: Bundespolizist, München
Nationalität: Deutsch
Wie lange fährst Du GTR: Seit dem Erscheinen sitze ich regelmäßig dran (Logitech G25).
Wie lange bist Du bei VR dabei (ca.) und wie lange fährst Du schon Ligarennen im Allgemeinen: Meine aktive Zeit begann 2001 mit NASCAR in der GNC und dort gründete sich auch unser Team. Zu VR kam ich Mitte 2002 und bin seitdem dabei. Vom Beginn an und bis zum Erscheinen von GTR2 habe ich mich bis jetzt dem Ovalsport verschrieben. Probiert habe ich kurz GPL, LFS und RACE, war aber nichts für mich.
Dein größter Erfolg: Ein 3. Platz beim Saisonauftakt in Zandvoort in der letzten M3C-Saison. Die Top10 habe ich am Ende leider knapp verfehlt, weil mir ein Rennen fehlte. Das passiert öfter, denn ich arbeite im Wechselschichtdienst und da fallen einige Rennen aus.
Lieblingsstrecke: Bathurst
Welchen Track magst du gar nicht: Nürburgring, wirklich die Hölle für mich.
Welches Rennen war für dich das schwerste in der letzten Saison: In "Laguna Seca" habe ich es schwer gehabt, irgendwie fand ich keinen Rhythmus.
Gibt es einen Fahrer, den Du besonders erwähnen möchtest?

Christian Heuer

Warum? (Fairness, Fahrduell, usw.): Ich komme mit allen Mitstreitern gut aus. Ein kleines Lob geht an Jürgen Michel, denn er unterstützt mein Team als Stamm-Ersatzfahrer in der ES.
Wie rechnest Du Dir deine Chancen bei der neuen Saisonmeisterschaft aus: Ich bin mit recht wenig Training an den Start in Zhuhai gegangen und musste mehr folgen als verteidigen. Doch anhand der fahrerischen Leistung der anderen Fahrer werde ich wohl kaum aus dem Grid2 herauskommen. Schon Wahnsinn, in der letzten Saison knapp die Top10 verpasst und nun so weit hinten, aber ich bleibe (hinten) dran. Ergo gebe ich mein Bestes. Ein Platz in den Top20 am Ende der Saison würde mich freuen.
Was machst Du sonst noch, als Hobby, außer Sim-Rennen fahren: Am PC fröne ich den Ego-Shootern. Privat gehe ich ansonsten öfters "Gassi" mit Hunden aus dem Tierheim um die Ecke - tut uns beiden gut. Hinzu kommen Poker-Abende mit Kollegen.
Bereitest Du Dich auf das Rennen vor? Wenn ja wie: Die Strecken sind mir vom Verlauf her schnell bekannt und dann heißt es an den Setups pfeilen. Es mag zwar eine recht gute Anleitung geben, aber das ist zu viel Theorie und die Nerven zum Probieren habe ich auch nicht. Also schraube ich hier und da ein wenig herum und gebe mich irgendwann mit den Zeiten zufrieden. Pro Rennen gehen da max. 1-2 Stunden an Vorbereitung drauf.

Der Event läuft. Was darf nun auf keinen Fall bei dir persönlich fehlen: Ein meine letzte Zigarette vor dem Rennen und ein Glas Bacardi-Cola neben mir.

Welche Verbesserung würde Dir gefallen: Mit dem Regelwerk bin ich durchaus zufrieden. Spontan fällt mir keine ein.

Georg Heger, Jürgen Michel

Heinrich mit erstem Sieg

11. Lauf des RC auf dem Texas Motor Speedway

Die höchste GNL-Klasse ist das Ziel eines jeden Anwärters im Rookie-Cup. Jene Fahrer haben sich jede Woche vor dem DOM-Rennen in einem 30 %-Rennen zu beweisen. Am 07. April gewann Adrian Heinrich sein erstes Rennen in Texas. Er startete zwar nicht von der Pole-Position wie man es eigentlich gewohnt ist, aber nach nur wenigen Runden hatte er sich an die Spitze des Feldes geschoben und gab die Führung nicht mehr ab.

Paralell zu den DOM-Rennen hofft der "Rückspiegel" auch künftig einen Einblick in den Verlauf der Rookie-Cup-Rennen geben zu können.

Bei festgesetzten 70° Fahrenheit fanden sich 28 Fahrer bzw. Anwärter für die begehrte GNL-Lizenz auf dem Rennserver ein und hofften auf ein sauberes Rennen. Der kommende Rennverlauf sollte dennoch neun Rennunterbrechungen nach sich ziehen und einige Fahrer wachrütteln.

In der Qualifikation sicherte sich Jannis Koopmann, #84 die Pole-Position. Ihm folgten Markus Selinger, #73 und Diego Feldt, #48. Inwieweit diese Platzierung gerecht war, zeigte sich allen Zuschauern erst im späteren Rennverlauf.

Kaum hatte das Pacecar das Rennen freigegeben und die Fahrer die ersten Meter zurückgelegt, kam es auch schon zum ersten Zwischenfall. Sergej Rebrov, #174 kam zwischen Turn 1 und 2 auf den Apron. Dort setzte er sicher seine Fahrt fort, aber Marcel Dietrich, #77 schlug Sekunden später den gleichen Weg ein und räumte den erstgenannten Fahrer ab. Dieser Unfall führte bei den nachfolgenden Fahrern zu ein paar Beulen im Blechkleid. Ein Ausfall war neben dem notwendigen Einsatzes des großen Hammers in der Box glücklicherweise nicht von Nöten. Alle Fahrer waren nach dem ersten Schock noch im Rennen.

Peter Mandl berührte Fabian Kluge - beide Kontrahenten fielen aus

Direkt nach dem Restart schien bei Fabian Kluge, #712 der Vorwärtsdrang aber zu optimistisch zu sein. Nur kurz nach Überquerung der Start/Ziel-Linie touchierte er Rebrov, #174 am Heck und drehte ihn herum. Weitere Runden hinter dem Pacecar folgten also sofort.

Der erneute Restart blieb aber auch nicht ohne Folgen. Kurz nach dem Linksknick vor der Start/Ziel-Linie steuerte Peter Mandl, #68 seinen Ford zu weit nach inside und der nahende bzw. passierende Kluge, #712 konnte nicht mehr ausweichen und beide Fahrer kreiselten über die Strecke. Der folgende Hartmut Seelow, #124 bremste zwar wie vorgeschrieben seinen Dodge herunter, aber vor ihm tauchte aus dem Rauch Kluge auf und zeitgleich gab ihm Wolfgang Ketteritzsch, #575 von hinten den Todesstoß. Er war der erste offizielle Ausfall in diesem noch jungen Rennen. Ihm folgten aber auch noch Mandl und Kluge, beide Wagen waren nicht mehr reparabel.

In Runde 15 stellte Markus Neugebauer, #411 seinen Wagen in der Box ab. Warum war nicht erkennbar, aber er beendete sein Rennen an dieser Stelle. Nur kurze Zeit später löste sich der Motor von Ricardo Krause, #96 in Rauch auf. Ohne den Rennbetrieb zu unterbrechen, stellte er seinen Wagen vorbildlich auf dem Apron ab.

Ohne Rennunterbrechung kam es ca. 15 Runden später zu einem Kontakt mit Folgen zwischen Stefan Chedor, #2 und Ketteritzsch, #575. Chedor unterschätze den leichten Linksknick vor Start/Ziel und beförderte Ketteritzsch hart in die Mauer. Dieser rutschte nach dem Mauerkontakt auf den Apron und musste inklusive des nötigen Boxenaufenthalts einige Runden einbüßen.
In Runde 42 gab es dann wieder

eine Yellow Flag für alle Fahrer. Thomas Munck, #273 näherte sich Matthias Vogel, #50 zu sehr und katapultierte ihn aus dem Rennen.

Im vorangegangen Unfall hatte auch Stephan Appelt, #790 einen größeren Schaden erleiden müssen und er setzte sein Rennen fort. Doch nach dem Restart kam er ausgangs Turn 4 ins Schlingern und löste kontaktfrei die nächste Unterbrechung aus.

In Runde 64 quittierte der Motor von Marc Wienecke, #8 seinen Dienst. Er hatte schon einiges unverschuldet einstecken müssen und fuhr dem Feld nur noch angeschlagen hinterher, aber der Motor wollte nicht mehr. Die Folge war eine kurze Yellow Flag wegen Motorschadens.

Der folgende Restart wurde für Matthias Oltmanns, #777 zum Disaster. Als Führender stieg er zu grob aufs Gaspedal und drehte sich in den neben ihn fahrenden Lapper Chedor, #2. Was dann folgte war ein großes Durcheinander mit bösen Beulen in der Karosserien einiger Verfolger. Obwohl es nach einer Katastrophe aussah, konnten zur Verwunderung der Zuschauer alle Fahrer ihr Rennen nahezu unbeschadet fortsetzen.

Die vorletzte Rennunterbrechung gestaltete sich etwas kurios. Chedor, #2 hatte nicht mehr die vollen Speed und blieb ausgangs Turn 4 nicht outside. Der folgende Markus Selinger, #73 konnte ihm nicht weiter ausweichen und es kam unweigerlich zum Kontakt zwischen beiden Fahrern. Feldt, #48 hoffte zeitgleich auf eine Lücke outside, aber dorthin trieb es die beiden Verunfallten. Für ihn somit eine unglückliche Wahl, die mit einem Ausfall endete. Chedor steuerte zwar noch die Box an, aber dort teilte man ihm mit, dass auch er das Rennen nicht zu Ende fahren könne.

Matthias Oltmanns war zu früh auf dem Gas und verlor seine Führung

Die letzte Yellow Flag löste Daniel Jost, #749 direkt nach dem Restart aus. Eingangs Turn 1 sah er eine Lücke wo letztendlich keine war und er berührte das Heck von Oltmanns, #777. Jost konnte nach diesem Schubser weiterfahren und Oltmanns war im Anschluss vorerst damit beschäftigt die Richtung und Gänge zu sortieren. Die Verfolger hatten genug Strecke und Zeit, um auszuweichen und einen Schaden erlitt niemand.

Das waren bis zum Ende des Rennens auch schon alle nennenswerte Zwischenfälle und Rennunterbrechungen. Wie eingangs schon erwähnt, konnte sich Adrian Heinrich aller Angriffe durch die hartnäckigen Verfolger erwehren und siegte zugleich mit den meisten Führungsrunden auf dem Buckel.

Seitens der Rennkommissare wurde nach dem Rennen auf das Fehlverhalten nach Ausrufen der Yellow Flag hingewiesen. Größtenteils bremsen alle Fahrer ihren Wagen sicher ab und ordnen sich hinter dem Vordermann ein, aber hier und da war auch ein Ausreißer zu sehen. Unkontrollierte Dreher blockierten die Strecke für den nachfolgenden Verkehr. Doch neben der abgemessenen Kritik gab es seitens der Admins erfreuliche Nachrichten. Folgende Fahrer haben sich durch ihr fahrerisches Können in den letzten Rennen besonders hervorgetan und erhielten die begehrte GNL-Linzenz:

Die neuen Lizenz-Inhaber:

Nummer	Name
8	Wieneke, Marc
48	Feldt, Diego
67	Heinrich, Adrian
84	Koopmann, Jannis
96	Krause, Ricardo
200	Loos, Stefan
411	Neugebauer, Markus
906	Schultze, Christian

Stefan Chedor wählte die falsche Linie und fiel kurz nach dem Crash aus

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Torsten Brandt

Hackmann siegte überlegen

11. Lauf der DOM auf dem Texas Motor Speedway

Den eifrigen Lesern fiel im letzten "Rückspiegel" natürlich sofort auf, dass es keinen Bericht zum zurückliegenden Rennen gab. Da der aktuelle Schreiber leider keine Zeit mehr hat, springe ich als Ersatz für ihn ein. Ich hoffe zu Eurer Zufriedenheit!

In Martinsville hatten sich nur 31 Fahrer an den Start getraut. Zum Rennen in Texas fanden sich 34 Fahrer am Start ein. Auch nicht viel mehr, aber nach 19 Rennunterbrechungen waren einige Fahrer zur Pause gezwungen worden. Ist fast jedes Jahr das gleiche, also keine Angst bzgl. Fahrerschwund.

Die Temperaturen lagen mit 76 Fahrenheit fast im neutralen Bereich, aber ein starker Wind blies mit 20 mph aus dem Südwesten. Den vielen angereisten Zuschauern war es egal, sie wollten Rennaction sehen und bekamen sie auch. Zudem gab es nur 8 Rennunterbrechungen (32 Runden) und 13 Führungswechsel unter 8 Fahrern.

In der Qualifikation war Volker Hackmann mal wieder nicht zu schlagen, obwohl er nur eine Runde drehte. Andy Wilke konnte mit zwei Runden seine Zeit nicht unterbieten. Beiden folgten Conrad Wegener, Gabriel Stöhr und George Kuyumji.

Schon nach sechs Runden wurde das junge Rennen unterbrochen. Andre Rohloff, #94 war gerade mit reparierter Lenkung ins Rennen gestartet und nahm Speed auf. Ausgangs Turn 4 hielt er sich mit seinem Dodge links und ließ die anderen Fahrer outside passieren. Für den folgenden Denis Terze, #38 kam dieser langsamere Wagen aber zu überraschend und rechts neben ihm befand sich auf einmal auch schon Marvin Aulmann, #9.
Terze wollte sich in dieser Situation möglichst schmal machen und lupfte kurz das Gaspedal. Unglücklicherweise wurde im dabei der Streckenverlauf, ein leichter Linksknick, gepaart mit der zeitgleichen Lenkbewegung zum Verhängnis und er drehte sich Richtung Rasen weg. Rohloff sah schon vorher das Unheil kommen und fuhr schon über den Rasen, aber der kreiselnde Terze berührte ihn noch am Heck und brachte ihn so unfreiwillig zur Strecke zurück.

Auf der Frontstraight wurde es zu eng für Denis Terze und Andre Rohloff

Was dann folgte, waren unschöne Szenen für einige Teamchefs und tauchten später mit vier Ausfällen im Ranking auf. Martin Kolibal, #6 zögerte zu lange beim Herunterbremsen und die Quittung war ein Totalschaden durch den heftigen Einschlag in Tobias Schlemo, #81 und dem gänzlich unschuldigen Rohloff. Terze, ebenfalls ausgeschieden, wurde von Stefan Schrader, #888 und Thomas Schultze, #609 weiter herumgewirbelt. Alle genannten Fahrer, bis auf Schrader, fielen bei diesem Big One aus oder konnten gerade noch ein paar Runden mitfahren, bevor sie dann einsichtig das demolierte Gefährt abstellten.

In einer längeren Grünphase über gut 40 Runden führte ein fehlendes vorausschauendes Fahren zur nächsten Yellow Flag. Schrader humpelte angeschlagen dem Feld hinterher und ließ alle Fahrer mit ausreichend Platz passieren. Ausgangs Turn 2 folgte Thorsten Schulz, #66 nicht den zwei vorher vorbeigegangenen Fahrern, sondern steuerte, wie vom Magneten angezogen, in das Heck von Schrader. Dieser kleine Rempler warf Schulz aus der Bahn und er schleuderte nahezu fast querstehend über die halbe Backstraight. Der Schock war für ihn so groß, dass er seinen leeren Dodge dem Tow-Truck überließ.

Ebenfalls leicht geschockt dürfte Roman Schmid, #3 nicht einmal zwei Runden nach dem Restart gewesen sein.
Ausgangs Turn 4 korrigierte er seinen ausbrechenden Ford einmal zu viel und stellte sich quer. War pas-

siert und dürfte auch schon vergessen sein, wenn es nicht 30 Strafpunkte für die Yellow Flag geben würde.

Das Rennen hatte anschließend wieder Fahrt aufgenommen als kaum 15 Runden später der nächste Unforced für die vierte Rennunterbrechung sorgte. Andreas Uehlein, #119 kam nach Turn 4 im besagten Knick vor Start/Ziel nur für einen kurzen Moment auf den Rasen, aber das reichte aus, um seinen Wagen herumzudrehen. Frisch gemähter Rasen hat eben recht wenig Grip. Weder für ihn noch für einen anderen Fahrer war dieser Vorfall schädlich, aber Uehlein verließ dennoch das Rennen.

Kaum hat der Rennleiter die grüne Flagge im vorgesehenen Fach verstaut, musste er auch schon wieder zur gelben Flagge greifen. Mit Argusaugen hatte er ausgangs Turn 2 Rauchzeichen vernommen. Schmid hatte erneut seinen Wagen nicht mehr unter Kontrolle und kam nach unglücklichen Abfangversuchen wieder zurück auf die Strecke direkt vor die Nase von Horst Schumann, #137. Dieser gab ihm ungewollt einen Schubser und auch Robert Schoeffmann, #85 klopfte kurz bei Schumann am Heck.

Die folgende Rennaction währte nur 25 Runden. Torsten Brandt, #19 und Patrick Ratacjzak, #5 schenkten sich im hinteren Feld keinen Zentimeter; es ging um Platz 19. Auf der Frontstraight kam Brandt etwas zu weit nach außen und schickte Ratacjzak in die Mauer. Dieser Einschlag beförderte ihn direkt runter auf den Apron und von dort aus kreiselte er zurück auf die Strecke. Für die folgenden Fahrer bestand keine direkte Gefahr, aber eine kleine gelbe Pause gab es dennoch.

Torsten Brandt und Patrick Ratacjzak im harten Positionskampf

Die nächsten Rauchzeichen folgten auch wieder kaum 25 Runden nach dem Restart. Auf der Backstraight explodierte der Motor des Pontiacs von Thomas Nolden, #32. Mit letzter Kraft konnte er den antriebslosen Wagen eingangs Turn 3 noch abfangen und kontrolliert in die Mauer lenken, um schlimmeres für den nachfolgenden Verkehr zu verhindern. Der Grund für den Platzer war unerklärlich, aber sein Rennen war hier zu Ende.
Ihm folgte kurze Zeit später auch der auf Platz 5 liegende Wolfgang Kogler, #43 mit gleichem Ausfallgrund. Mittig in Turn 1 verpuffte sein Motor und nur knapp konnten die direkt folgenden Andy Wilke, #83 und Philipp Hildebrandt, #46 outside passieren. Dies war dann auch die letzte Rennunterbrechung, bis nach 201 Runden die schwarz-weiß-karierte Flagge geschwenkt wurde.

Hackmann gewann und dominierte das Rennen mit 185 Führungsrunden. Durch ihre Ausfälle und denverbundenen Punktverlusten rutschen Rohloff, #94 und Kogler, #43 aus den Top 10 der Gesamtwertung. Beide müssen jetzt dran bleiben, ansonsten wird es für sie schwer wieder in die Top10 zu gelangen.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Torsten Brandt

Volker Hackmann dominierte das Rennen und siegte erneut

Fahrerwertung - Top15

#	Fahrer	Punkte
01.	Hackmann	1934
02.	Wilke	1733
03.	Aulmann	1530
04.	Bayer	1365
05.	Kormany	1278
06.	Ziganki	1261
07.	Kroeger	1214
08.	Stoehr	1208
09.	Lippert	1181
10.	Kirsch	1143
11.	Kuyumji	1136
12.	Kogler	1074
13.	Rohloff	1060
14.	Schulz	1032
15.	Terze	1005

Sowada siegte überlegen

12. Lauf des RC auf dem Phoenix Int'l Raceway

Am 14. April fanden sich 15 Fahrer zum Rennen auf dem Phoenix Int'l Raceway ein. 94 Runden waren auf der 1,6 Kilometer langen Strecke zu absolvieren. Unterbrochen wurde das Rennen von neun Zwischenfällen.

Die Pole-Position sicherte sich Rene Sowada, #271. Ihm folgten Markus Wurm, #47, Markus Selinger, #74 mit knappen Abstand.

Das erst gestartete Rennen wurde schon gleich nach Turn 1 unterbrochen. Wurm, #47 und Selinger, #74 ließen sich nach Turn 1 nicht ausreichend Platz und diese fehlende Umsicht endete mit einem Dreher von beiden Fahrern.

Der Restart dauerte nur wenige Sekunden und endete auch in Turn 1 mit einem Dreher von Hartmut Seelow, #124. Dieser drehte sich fünf Runden später erneut, dieses Mal aber in Turn 3. Beide Male ordnete er sich immer gefahrlos für den nachfolgenden Verkehr ein.

Knapp 20 Runden unter grün ließen das erste Rennfeeling aufkommen wurden dann aber von Michael Neubauer, #45 gestört. Ausgangs Turn 1 war er zu früh auf dem Gas und sein Heck ging auf Wanderschaft. Sein dritter Platz war damit erstmal weg.

Beim Restart meldeten sich zwei Kontrahenten zurück. Selinger, #74 übersah den Stau in Turn 1 und gab der Heckpartie von Wurm, #47 einen Klapps und beide Fahrer drehten sich. Für Selinger war das zu viel Stress und er verließ das Rennen.

In Runde 50, also kurz nach Rennhalbzeit, meldete Michael Neubauer, #45 erneut Kontrollverlust. Eingangs Turn 3 lief er auf Michael Mueller, #79 auf und musste etwas mehr bremsen. Dabei stellte sich sein Dodge quer. Glück für den folgenden Marc Heymann, #274, denn dieser passierte ihn wirklich knapp.

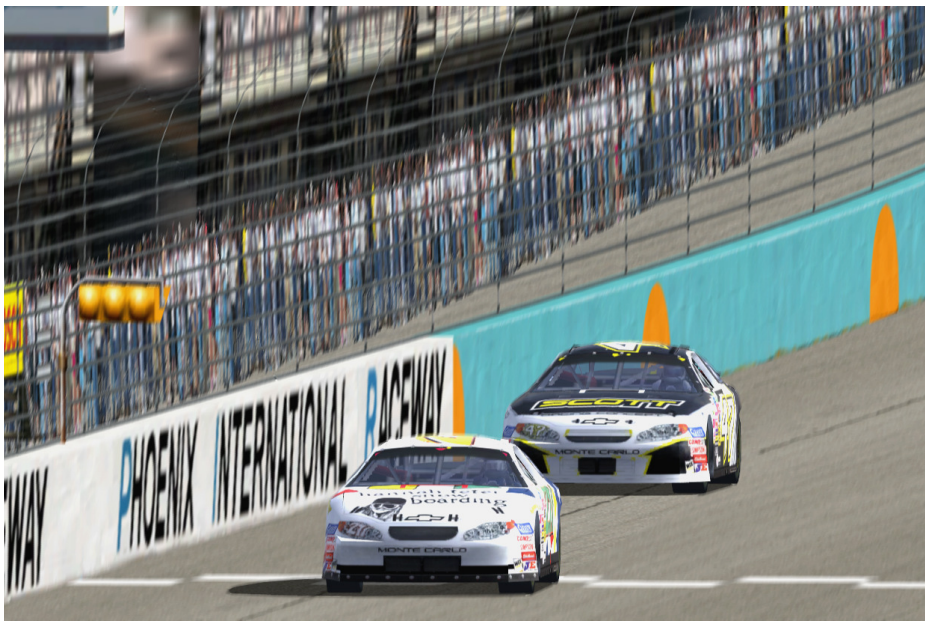
Wieder gab es fast 20 Runden unter grün, bevor Thomas Lang, #51 seinen Chevrolet verlor. In Turn 1 kam er zu tief und berührte den Apron. Der dadurch fehlende Grip wirkte sich negativ auf den Vortrieb aus und er rutschte auf den Rasen. Bei der Rückkehr zur Strecke wählte er einen zu spitzen Winkel und mit viel Mühe und Not konnte der nahenden Peter Mandl, #68 schlimmeres verhindern.

Fünf Runden ging Matthias Vogel, #50 zu schnell in Turn 3 hinein und sein Wagen begann zu rutschen. Der direkt folgende Mandl touchierte dessen Seite und beide tanzten über den Asphalt. Nach dem Restart folgte wieder einmal die nächste aber auch letzte Yellow Flag des Rennens. In Turn 3 war Mueller, #79 dieses Mal schneller als beim Vorfall in Runde 50. Jedoch zum Leidwesen von Eugeny Dmitriev, #36. Diesen traf er am Heck und beide rauschten hart in die Begrenzungsmauer. Viel Glück hatten die nachfolgenden Fahrer beim Passieren der Unfallstelle.

Das Rennen gewann nach dem kurzen Sprint Richtung Zielflagge Rene Sowada. 88 Runden lag er in Führung und dominierte durchgehend das Rennen. Ihm klebte bei der Zieldurchfahrt Wurm, #47 am Heck. Nur 0,43 Sekunden trennten die beiden Fahrer. Mit 5 Sekunden Abstand wurde der letzte Posiumsplatz an Neubauer, #45 vergeben.

Nur kurze Zeit nach Rennende stellten die Rennkommissare auch schon die Auswertung der Strafpunkte der Öffentlichkeit vor. Satte 450 Strafpunkte wurden verteilt. Stolz darf man nicht darauf sein, aber es dürfte jedem Verursacher bewusst sein, wo die eigenen Fehler lagen.

Das nächste Rennen findet in Talladega statt und dort ist besonders Teamwork gefragt. Die Fahrer sollten an ihrer Carcontrol arbeiten und bedenken, dass nicht die erste Kurve über den Sieg entscheidet!



Rene Sowada war mit 0,43 Sekunden vor Markus Wurm im Ziel

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Torsten Brandt

Stöhr siegte das erste Mal

12. Lauf der DOM auf dem Phoenix Int'l Raceway

Das Rennen in Phoenix, Arizona sorgte für viel Trubel während des Verlaufs, nach dem Rennen und am Ende gab es einen überglücklichen "anderen" Sieger zu feiern. Dank einiger neuer DOM'ler war auch wieder einmal eine Pre-Quali erforderlich. Nicht zur Freude eines jeden Fahrers. Eigentlich nur von einem, denn 18 Fahrer konnten zum Rennserver wechseln, während ein Pilot "pausieren" mußte.

Für das Rennen meldete die örtliche Wetterstation 75° F und der Wind huschte mit angenehmen 7 mph aus dem Norden über den Kurs. Auch in diesem Rennen wurden die Nerven der Fahrer etwas geschont, denn mit nur 9 Rennunterbrechungen (32 Runden) blieb man weit unter dem fast gewohnten Schnitt. In der Statistik wurden 11 Führungswechsel von 9 Fahrer gelistet.

Die Pole-Position holte sich wieder Volker Hackmann, #917. Knapp dahinter Andy Wilke #83, Jörg Kormany #255, Philipp Hildebrandt #46 und Matthias Bayer, #101.

Den Rennstart sahen viele mit einer sicheren Yellow Flag in Runde 1 und die Vermutungen waren nicht unberechtigt. Auf der Backstretch kam Christian Schultze, #906 etwas zu weit nach außen und rauschte Diego Feldt, #48 in die Seite. Richtung Turn 3 rutschten beide Fahrer unkontrolliert dahin. Andre Rohloff, #94 nahm dabei ungewollt Feldt aufs Korn und drehte ihn einmal um die Längsachse. Feldt hätte in dieser Situation outside stehen bleiben sollen, bis der nachfolgende Verkehr vorbei war. So war sein Rennen schon hier frühzeitig gelaufen.

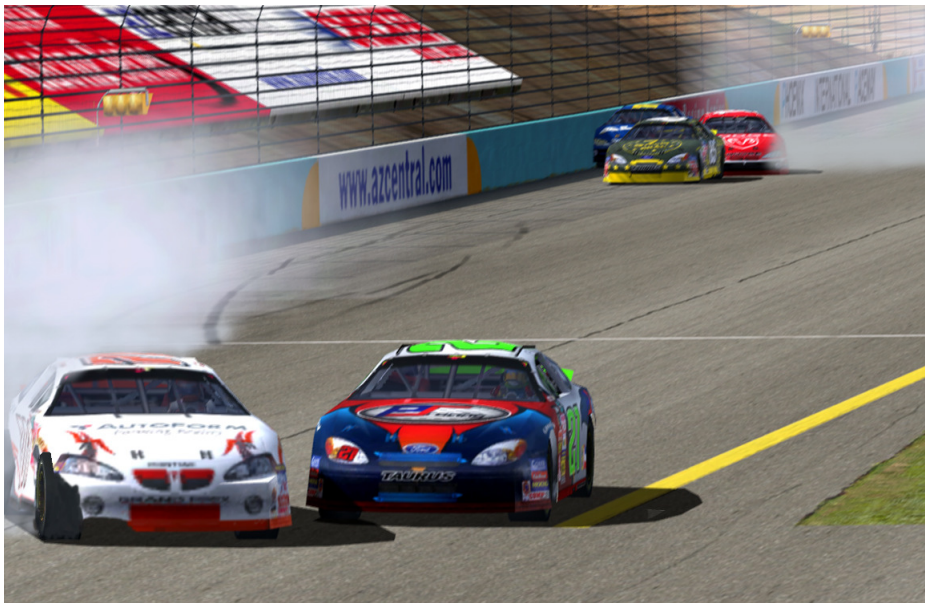
Nach 20 Runden ereigenete sich der nächste Zwischenfall. Die gefürchtete Mauerecke nach Turn 2 wurde Martin Kniep, #701 zum Verhängnis. Nur eine leichte Berührung ließ seinen Wagen nach innen springen und dort kam schon Robert Schoeffmann, #85. Eine Berührung und im Paralellflug rutschten beide über den Rasen. Zurück auf der Strecke wusste der folgende Ole Seyen, #21 nicht wohin und nahm Kniep gleich zwei Mal mit. Schoeffmann erging es nicht besser. Von Torsten Brandt, #19 und Andreas Uehlein, #119 gab es einen leichten und harten Schlag ins Heck. Zur Aufgabe gezwungen waren beide Beteiligten; zu groß war der erfolgte Schaden.

Bei dieser Rennunterbrechung geschah dann auch der eingangs erwähnte "Trubel". Sieben nachfolgende Fahrer flogen, ohne ersichtlichen Grund, bei erreichen dieser Unfallstelle vom Server. Die Diskussion hierzu hat jeder Fahrer verfolgt, also kein weiterer Kommentar dazu. Nur so viel: Michael Schymura #4, Wolfgang Kogler #43 und Ricardo Krause #96 kamen nicht ins Rennen zurück. Die anderen Fahrer mussten 2 Runden Rückstand hinnehmen.

Kurz danach fiel auch Stefan Schrader aus, aber nur aufgrund eines Unfalls während der Yellow-Flag-Phase. Das Feld sortierte sich noch auf der Backstretch und Stoehr, #16 rollte viel zu schnell. Den Geschwindigkeitsüberschuss baute er im Heck von Stefan Lippert, #97 ab. Denis Terze, #38 konnte gerade noch ausweichen und auch Schrader schien gut durchzukommen, aber das Glück war ihm nicht hold. Der drehende Lippert katapultierte ihn durch die Luft und er musste aufgeben.

In Runde 56 räumte Martin Thiemt, #478 grundlos seinen Platz und verließ das Rennen. Ihm folgte knapp acht Runden später Christian Schultze, #906 und wiederrum sechs Runden später verschwand auch Thomas Schultze, #609. Das Erreichen der Rennhalbzeit reichte auch Bernhard Riedler, #88 und Seyen, um fehlerfrei auszusteigen.

Ein langer Grünstint folgte und jeder Fahrer durfte wieder einmal einen normalen Pflichtstop unter Rennbedingungen vollziehen. Die nächste Yellow Flag ließ auch auf sich warten und in Runde 119, was für ein Zufall (!), berührte Andreas Uehlein, #119 besagte Mauerecke nach Turn 2. Keine Chance auszuweichen hatte



Ein kurzer Mauerkontakt auf der Backstraight sorgte für viel "Trubel"

der folgende Hildebrandt und touchierte dessen Heck. Die folgenden Fahrer hatten große Mühe den Verunfallten auszuweichen. Torsten Eberius, #901 zog sich zwar nur leichte Blessuren zu, entschied aber das Rennen zu beenden.

Kurz nach dem Restart dann der nächste Unfall. Eingangs Turn 3 kam es zwischen Hildebrandt, Rohloff und Uehlein zum 3 Wide. Rohloff war der unglückliche Fahrer in der Mitte und berührte Uehlein leicht am Heck. Die Folge: Einschlag in die Mauer und das Ende für ihn.

Der Restart verlief auch nicht nach dem Geschmack von Rohloff. Auf der Backstretch gab er Johannes Stark, #7 einen leichten Schubser. Dieser kam dann erst an der Mauer in Turn 3 zum Stehen, wo er noch mit Brandt Blechkontakt aufnahm. Zum folgenden Restart folgte Hildebrandt dem Pacecar in die Boxengasse und fuhr einfach an seiner Pit-Crew vorbei. Noch in ihrem Sichtfeld drehte er sich ausgangs der Boxengasse und ließ sich vom Tow-Truck abholen.

Als hätte er es gewusst, folgte auch schon die nächste Rennunterbrechung nach dem Restart. Lippert verlor ausgangs Turn 4 etwas Grip, konnte sich aber wieder fangen. Hackmann realisierte dies zu spät und drehte ihn herum; dabei traf er auch noch Kormany. Lippert wurde von Schulz, #66 hart getroffen und mehrmals um die Längsachse gedreht. Für ihn war dies der Todesstoß.
Die Zahl 13 bringt bekanntlich Unglück und dies musste Peter Gess, #130 am eigenen Leibe erfahren. Diese Rundenanzahl nach dem Restart warf ihn aus dem Rennen. Ausgangs Turn 2 fummelte Kormany an seinem Heck herum und schickte ihn in die Infieldmauer. Diese zerstörte ihm den Motor und der Tow-Truck musste den antriebslosen Dodge heimschleppen.

Stefan Lippert als Auslöser und einziger Ausfall bei dieser Yellow Flag

Gleich nach dem Restart folgte die nächste Yellow Flag. Christian Heuer, #324 übersah ausgangs Turn 4 Martin Kolibal, #6 und schubste ihn seitlich in die Mauer. Diese warf ihn auf die Strecke zurück und zugleich in die folgenden Fahrer Stark und Terze. Was dann folgte war ein wildes Durcheinander. Ein Wunder, dass nur ein Fahrer, hier Stark, ausfiel.

Zwei Runden darauf verabschiedete sich auch Horst Schuhmann mit einem Dreher in Turn 1, ohne Folgen für den Rennbetrieb, aus dem Rennen.

Zwei Runden vor Rennende dann die letzte überraschende Rennunterbrechung für alle verbliebenen Fahrer. Adrian Heinrich bremste zu spät in Turn 1, rutschte etwas hoch und drehte Florian Nelamischkies, #64 herum. Gabriel Stöhr konnte nach dem Restart die Führung übernehmen und sich den drängenden Versuchen von Wilke erwehren. Hackmann war zwar auch nicht weit entfernt, aber chancenlos, um noch eingreifen zu können. Fünf Runden mehr und es wäre anders ausgegangen. Insofern konnte man einen überglücklichen strahlenden Stöhr auf dem Dach seinen Wagens springend in der Victory Lane sehen!

In den Top 20 waren nach dem Rennen nur wenige Platzwechsel zu verzeichnen, denn kleine Punktgewinne ergaben nur einzelen Verschiebungen. Nur Conrad Wegener, #99 nahm nicht am Rennen teil und verlor sogleich fünf Plätze in der Gesamtwertung.

Das kommende Rennen findet auf dem Superspeedway in Talladega, Alabama statt. Die Beliebtheit der Strecke selbst wird mit Sicherheit wieder zu einem vollem Starterfeld führen und ebenso eine Pre Qualifikation erfordern; sofern die kommenden Strafpunkte das Feld nicht ausdünnen.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Torsten Brandt

Im Blitzlichtgewitter erreichte Gabriel Stöhr als Erster das Ziel

Meurer nutzte seine Chance

13. Lauf des RC auf dem SSW in Talladega

Am 21. April stellten sich 22 mutige Fahrer dem größten Oval des Rennkalenders - Talladega oder wie es oft genannt wird: Dega. Das Rennen auf dem Superspeedway musste aufgrund von wenigen Missverständnissen zwischen ein paar Kontrahenten fünf Mal (18 Runden) unterbrochen werden. Nach 57 Runden fanden noch 13 Fahrer ins Ziel.

Die Pole-Position sicherte sich Rene Sowada, #271; der Sieger vom Lauf in Phoenix. Auf P2 startete Matthias Wurm, #47. Er gönnte sich wieder den Platz neben dem Polesitter. Die zweite Startreihe eröffnete Sergey Rebrov, #174 zusammen mit Stephan Appelt, #790.

Nach dem Rennstart sortierten bzw. orientierten sich die Fahrer flugs am Vordermann, um ja nicht abzureißen. Schon auf der Backstraight bekam Zeljko Bilbija, #72 Probleme mit dem Getriebe. Ausgangs Turn 2 kam Marcus Stuebling, #666 zudem zu weit hoch und ließ ihn nach kurzem Kontakt über den Rasen rutschen.

Nur kurze Zeit später kam Stuebling wieder zu hoch aus Turn 4 heraus und verpasste dieses Mal Fabian Casula, #177 einen Schubser. Die erste Yellow Flag wurde geschwenkt und Stuebling hatte schon genug - er verließ das noch junge Rennen. Eine kurze medizinische Versorgung benötigte auch der Teamchef der "Safety-Cars". Aus unerfindlichen Gründen drehte sich Appelt und sein Teamkollege Marc Heymann, #274 rutschte ihm in die Seite. Zum Glück entstand kein großer Schaden.

Knappe zwei Runden nach dem Restart kam es zum Big One des Rennens. Wurm touchierte auf der Gegengeraden das Heck von Thomas Munck, #273 und dieser bog direkt ins Infield ab. Die folgenden Fahrer waren verwirrt und es kam zum Durcheinander. Von den sechs Fahrern, die von der Strecke flogen, mussten Verursacher Wurm, Eugeny Dmitriev, #36 und Fabian Kluge #712 anschließend aufgeben.
Wieder wurden dem Feld nur zwei Runden unter Green Flag gegönnt. Wolfgang Ketteritzsch, #575 lief auf der Frontstraight auf den langsameren Bilbija auf und wollte ihn outside passieren. Dabei verlor er die Kontrolle und zerstörte sich den Wagen in der Infielmauer. Kurz danach erklärte auch Marcel Dietrich, #77 sein Rennen für beendet.

Fast drei Runden hatten die Fahrer dieses Mal zurückgelegt, dann folgte die nächste Rennunterbrechung. Neubauer, #45 kam ausgangs Turn 4 zu hoch und schickte Oliver Hoelzel, #57 in die Wand. Dieser verließ geschockt das Rennen. Diesem folgte nur wenige Sekunden später Bilbija. Sein Interesse am Restart war anscheinend gering.

Fast war Rennhalbzeit erreicht und es folgte die offiziell letzte Yellow Flag. Der angeschlagene Stefan Chedor, #2 blieb beim Restart zuvor inside und Munck ging outside vorbei. Anstatt ihm zu folgen, schlug Daniel Jost, #749 den Weg inside ein. Auf dem Weg dorthin befand sich aber Chedor. Die beiden Fahrer berührten sich und rutschten über die Backstraight.

Von da an hatten sich alle Fahrer im Griff und es gab keine Rennunterbrechung mehr. Nach 57 langen Runden überquerte Tim Meurer als Bester die Ziellinie. Heymann folgte Meurer mit guten 2 Sekunden Abstand und hatte ihn immer fest im Blick, aber er kam nicht heran bzw. vorbei. Sowada, letzter Mann auf dem Podium mit 25 Sekunden Rückstand, führte zwar die meisten Runden, aber die resultierten überwiegend aus der ersten "unsauberen" Rennhälfte.

Das kommende Rennen findet nach einer Woche Pause nachts in Richmond statt. Ein schneller flacher Kurs, der ein stabiles Setup und viel Konzentration abverlangt.

Der "Big One" des Rennens sorgte für einige Ausfälle

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Torsten Brandt

Hackmann siegt, 20 Ausfälle

13. Lauf der DOM auf dem SSW in Talladega

Im Vorfeld des Rennens auf dem Superspeedway in Talladega gab es, wie schon vermutet wurde, viel mehr Meldungen als Platz auf dem Rennserver vorhanden war. Knapp über 50 Fahrer wollten sich den Nervenkitzel des Draftens nicht entgehen lassen. Demzufolge sahen auch dann die Pre-Quali-Zeiten aus - alle dicht zusammen. Ärgerlich für die Fahrer die in der Qualifikation keine guten Runden hinlegten und somit nicht zum Rennserver wechseln durften.

Auf dem Rennserver angekommen wehte den Fahrern ein leichter Wind (6mph) aus dem Südosten entgegen. Gerade genug um die 28 Grad Außentemperatur zu ertragen. In den Stockcars war es natürlich noch heißer und die acht Rennunterbrechungen (32 Laps) brachten auch keine wirkliche Abkühlung.

Qualifying

01.	Volker Hackmann	50.435
02.	Stefan Lippert	50.455
03.	Martin Thiemt	50.484
04.	Andy Wilke	50.488
05.	Christian Schultze	50.496
06.	David Kirsch	50.502
07.	Martin Kolibal	50.507
08.	Jannis Koopmann	50.511
09.	Andreas Uehlein	50.514
10.	George Kuyumji	50.534

So sah der Anfang der Qualifikationstabelle aus. Nur wenige dieser Namen sollten am Rennende in den Top10 zu finden sein. Schuld war der eine oder andere unfreiwillige Unfall. Werfen wir also mal einen Blick auf den gesamten Rennverlauf.

Schon in der ersten Runde gab es die gelbe Flagge für alle Fahrer. Zuerst kam Christian Schultze,#906 ausgangs Turn 2 auf den Apron, konnte seinen Wagen aber mit einem gewaltigen Tritt auf die Bremse abfangen. An gleicher Stelle war Philipp Hildebrandt nicht so erfolgreich. Seine Bremsversuche ließen ihn ins Infield abdriften. Doch er blieb nicht alleine. Thomas Schultze, Stephan Peters und Florian Nelamischkies folgten ihm mit teils gleichem Problem.

Nach der "grünen Flagge" hieß es - dran bleiben und nicht abreißen

Einen Ausfall durch Schaden gab es nicht zu beklagen, aber Hildebrandt verließ erschrocken das Rennen.

Nur wenige Runden später eine heikle Situation auf der Start-Ziel-Geraden. Christian Heuer wurde outside von Michale Schymura überholt. Im Schlepptau hatte dieser Thomas Schultze. Dieser blieb aber nicht im Draft mit Schymura sondern wurde magisch in den Wagen vom überraschten Heuer gezogen. Beide flogen nach dem ungewollten Kontakt über den Apron. Schultze rutschte zurück auf die Strecke und wurde seitlich von Wolfgang Kogler getroffen. Während dessen schlug Heuer heftig in die Infielmauer ein. Sein Schaden konnte mit der Flex und dem großen Hammer noch behoben werden - für Kogler war das Rennen jedoch gelaufen.

Nach einer Extrarunde unter Gelb, ausgelöst durch Steffen Kriesch ging es weiter. Knapp zehn Runden drängelten sich gut zwanzig Fahrer hinter dem Leader. Ausgangs Turn 2 wurde berührte George Kuyumji vermutlich das Heck von Martin Thiemt und driftete nach inside ab. Dort befand sich zu diesem Zeitpunkt Jannis Koopmann und beide flogen imposant über das Grün. Beim folgendem Boxenstopp und Einreihen zum Neustart kam es noch zu leichten Blechkontakten einiger Fahrer. Der Restart wurde aber nichte behindert.

Nach circa zehn Runden knallte es wieder in Turn 3. Klassisch war Martin Kolibal, im Windschatten, auf Sönke Gravemeyer aufgefahren und drehte diesen herum. Koopmann und Ricardo Krause wurden unfreiwillig beteiligt. Bis auf den letztgenannten Fahrer schieden alle drei Fahrer unfallbedingt aus.

Der berühmte 10er-Takt wurde fortgesetzt. Bei Einfahrt in Turn 1 berührte Andreas Kröger das Heck von Thiemt. Dieser konnte mit viel Mühe seinen Wagen abfangen. Die ersten drei folgenden Fahrer konnten noch leicht abbremsen, aber C.

Schultze sah die Gefahr nicht kommen und düste ins Heck von Axel Ziganki. Dieser drehte sich nach outside weg und nahm Torsten Brandt noch mit. Schultzes unkontrollierte Wanderschaft riß noch sechs Verfolger mit ins Verderben. Die Folge waren ebenso sechs Ausfälle in den Top20 durch diesen Zwischenfall.

Denis Terze hatte persönlich genug und stellte den Wagen in der Box ab. Ihm folgte Roland Hamela. Dieser hatte einige Dellen im Lack und die Motorhaube war in der Box schon vorher weggeflext worden.

Nach gut 2/3 des Rennens kam es zur vorletzten Rennunterbrechung in diesem Rennen. Thiemt, auf Platz 4 liegend, kam dem drittplatzierten David Kirsch auf der Gegengeraden zu nahe und beide drehten sich bei vollem Tempo über die Strecke. Erst im Turn 3 trennten sie sich und gingen eigene Wege. Peters drehte sich ebenfalls beim anbremsen weg, denn er mußte Thiemt ausweichen der zu spitz zurück auf die Strecke fuhr. Horst Schumann mußte wiederum Peters ausweichen und drehte sich ebenfalls.

Trotz geringen Schadens verließen Thiemt und Schumann das Rennen noch während der Gelbphase. Beiden Fahrern folgte kurz vor dem Restart Andreas Uehlein.

Die letzte Rennunterbrechung gab es dann exakt dreißig Runden vor Rennende. Stefan Lippert, auf Platz 6 liegend, berührte eingangs Adriano Heinrich leicht am Heck. Lippert geriet dadurch mit seinem Wagen in leichte Stabilitätsprobleme. In Turn 1 konnte er den Wagen noch ruhig halten, aber Richtung Turn 2 verschlimmerte sich seine Situation. Immer mehr schlingerte dessen Wagen und in Turn 2 passierte es...

Der "Big One" des Rennens dünnte das vordere Feld aus

Lippert rutschte in Turn 2 nach unten, dort befand sich gerade Brandt. Dieser katapultierte ihn ungewollt Richtung Streckenbegrenzung. Dort befand sich gerade Kriesch und beide krachten hart in die Mauer. Kriesch überschlug sich und blieb auf dem Dach liegen. Lippert rollte antriebslos über das Grün. Beide mußten ihr Rennen hier aufgeben.

Nach erfolgtem Restart führte Hackmann das Feld in gewohnter Manier an. Direkt hinter ihm sein Teamkollege Wilke. Die Verfolger taten sich schwer das Duo zu knacken. Mit Draft-Hilfe konnte sich Jörg Kormany sich zwischen die beiden setzen, aber wenige Runden vor Schluß spielten die beiden ihn wieder aus. Durch die regelmäßig auftauchenden Lapper und die fehlende Hilfe von hinten ging es dann in die Schlußphase. Jeder Fahrer kämpfte nur noch für sich selbst um eine bessere Platzierung.

Nach dem Zieleinlauf flimmerten sogleich die ersten Hochrechnungen über die Bildschirme. In den Top15 gab es kaum Veränderungen.

Das Duo Hackmann/Wilke war für die Verfolger nicht zu knacken

Inofficial Standings

01. Volker Hackmann
02. Andreas Wilke
03. Marvin Aulmann
04. Jörg Kormany
05. Matthias Bayer
06. Axel Ziganki
07. Gabriel Stöhr
08. Andreas Kröger
09. George Kuyumji
10. David Kirsch
11. Stefan Lippert
12. Thorsten Schulz
13. Wolfgang Kogler
14. Stephan Peters
15. Denis Terze

Das kommende Rennen findet auf dem International Raceway in Richmond statt. Mal sehen ob die Pre-Qualifikation auch wieder so gut besucht sein wird.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Wurm gewinnt das Massaker

14. Lauf des Rookie Cup in Richmond-Night

Für den 5. Mai hatten sich exakt 20 Fahrer auf dem Server eingefunden, um ihr Bestes zu zeigen. Doch über die Hälfte des Rennen rollte das Feld dem Pacecar hinterher und im Anschluss mussten sieben Fahrer auf die Strafbank und das kommende Rennen aussetzen. Seitens der Admins wurden 14 Rennunterbrechungen gezählt und dies führte zu satten 69 Runden hinter dem Pacecar mit (nur) sechs Ausfällen am Ende.

Das war bestimmt nicht gewollt, aber Richmond hat so seine Tücken und die durften einige Fahrer schnell feststellen. Ob das Rennen nachts gefahren wird, damit man nicht die erschrockenen Gesichter hinter den Visieren sieht?!

Nach der Quali stand Matthias Wurm ganz vorne. Hinter ihm drängelten sich Markus Selinger und Stefan Korus.
Wie schon angedeutet dauerte es nicht lange. Der viertplatzierte Michael Neubauer verbremste sich in Turn 1 und stieg schnell aus. Die erste Yellow Flag durfen die verbliebenen 19 Fahrer ohne ihn aussitzen.

Nach dem Restart die nächste Yellow Flag. Ausgangs Turn 4 kam Eugeny Dmitriev leicht auf den Apron und musste korrigieren. Dies übersah Rene Sowada und berührte ihn am Heck. Direkt darauf folgte die nächste Yellow Flag. Robert Worm kam in Turn 1 ins Schlingern, dabei zu hoch und traf Sowada seitlich. Daraufhin folgte sozusagen ein Big-One der sich bis in Turn 2 hineinzog und für drei Ausfälle sorgte.

Kalte Reifen und ein Restart sind besonders in Richmond nicht zu unterschätzen. Fabian Kluge ging zu mutig in die erste Kurve, drehte sich von der Piste und hatte auch schon genug vom Rennen.

Breit genug ist es ja vor Turn 1, aber nicht ausreichend für Peter Mandl. Kurze drei Runden hatte das Feld, bis Mandl zu optimistisch in den Turn hineinzog. Dort befand sich aber Sergey Rebrov. Es kam zur Berührung mit gelben Folgen.
Über fünf Runden war der neue Rekord unter grüner Flagge. Dann lief der zweitplatzierte Benjamin Froegel auf den Lapper Matthias Vogel auf. An sich eine normale Situation, aber für Froegel zu überraschend und er verriss das Lenkrad und drehte sich weg. Direkt im Anschluss machte Froegel gleich wieder auf sich aufmerksam. Der erste Turn brachte ihm irgendwie kein Glück.

Der Pacecar-Fahrer brauchte gar nicht auszusteigen, sondern erreichte gerade so das Ende der Boxengasse, um gleich wieder durchzustarten. Daniel Jost wollte Mandl beim Restart passieren lassen und setzte sich nach inside ab, aber irgendwie kamen sich beide Fahrer doch zu nahe und es wurde sofort wieder die gelbe Flagge geschwenkt.

Fast fünf Runden unter grün waren geschafft, dann ein kleiner Dreher in Turn 1 mit Einschlag in die Mauer von Mandl. Das Heck des Ford sah nicht mehr so formschön aus.

Über 15 Runden dauerte es jetzt schon bis zur nächsten Yellow Flag. Ein wahrlich positives Erlebnis für alle Fahrer. Vogel war beim Anbremsen zu Turn 1 quer gekommen. Die folgenden Fahrer konnten alle sicher passieren.

Doch nur kurz währte die Freude. Genauer gesagt zwei Runden später ging es im Trott weiter. Hartmut Seelow kam weniger gut aus Turn 2 heraus und verknotete sich fast die Arme beim Korrigieren. Für die folgenden Fabian Casula und Selinger war ein Ausweichen nicht mehr möglich und es krachte. Letztgenannter Fahrer hatte genug erlebt und verließ das Rennen.

Kurze Zeit freute sich Zeljko Bilbija über sein bisher gutes Rennen, aber circa 30 Runden vor Rennende war seine Freude verflogen. Genau wie Vogel oder Mandl hatte auch er plötzlich auftretende Bremsproble-

Sehenswert ist so ein Big-One schon, aber doch ärgerlich für alle Fahrer

me in Turn 1 und sein Heck ging auf unkontrollierbare Wanderschaft. Er schaffte es aber ohne Schaden.
Nach dem Restart konnte Stefan Korus ein paar Führungsrunden sammeln, aber musste sich dann dem Druck von Wurm geschlagen geben und ihm die Führung des Feldes überlassen.

Dreher und Missverständnisse hatten wir ja schon in diesem Rennen, aber für etwas Abwechslung sorgte Worm dann zwölf Runden vor Schluss. Sein Motor hatte sich auf der Geraden mit großen Rauchschwaden verabschiedet und erst im Turn 1 kam er zum Stehen.

Fünf Runden waren es noch bis zum Rennende und Wurm bereitete sich innerlich schon auf eine Verteidigung seiner Führung vor. Doch nur zwei Runden nach dem Restart blinkte es wieder gelb und er konnte durchatmen. Direkt hinter beiden kamen sich Froegel und Casula beim Kampf um Platz 4 ins Gehege. Besser gesagt wollte Froegel die Tür zuknallen, aber Casula war schon neben ihm. Durch die Aktion verlor Froegel seinen sicheren 5. Platz und rutschte bis auf Platz 9 ab.

Das gelblastige Rennen endete mit Wurm als glücklichen Sieger. Doch war es mehr die Freude über den Sieg oder die Freude endlich das Rennen überstanden zu haben?!

Die Rennkommissare waren jedenfalls etwas länger mit der Analyse beschäftigt und vergaben insgesamt 650 Strafpunkte. Diese führten im Umkehrschluss für sieben Fahrer zu einer Rennsperre. Das heißt nur Zuschauer in Darlington. Angesichts der derzeitigen Meinungen ist der eine oder andere Fahrer froh darüber.
Nach dem Rennen gab Matthias Vogel noch eine kleine Lesestunde. Er schreibt anscheinend gerade an einem Buch und daraus zitierte er erstmals die neuen Zeilen:

Kaum vorstellbar, aber auch nach Turn 2 kam es zu einem Zwischenfall

"Richmond ... es ist schwül auf der Piste, die Teams machen sich für das offizielle Training bereit, Reifen werden herangekarrt und die ersten Zuschauer stehen auf den Rängen, das Gebrülle der Motoren liegt in der Luft, die Anspannung ist den Rennfahrern ins Gesicht geschrieben.

Angespannt mache ich mich auf dem Weg zum Wagen, mein Team ist noch nicht lange dabei und es ist auch erst mein viertes Rennen. Bevor ich in den Wagen klettere, lasse ich noch einmal die Atmosphäre auf mich wirken: Die Zuschauer, der Lärm, der Geruch nach Sprit, dann ziehe ich mir den Helm über, streichel sanft das Wagendach und schlüpfte galant in den Wagen.

Im Wagen dann scheint völlige Ruhe zu herrschen. Ich werde langsam eins mit dem Wagen und lausche nur dem Blubbern des mächtigen Big Blocks. Ein herrliches Geräusch, bis mich eine Stimme in die Realität zurückholt: "Hey, was ist los? Pennst du?"

Der Spotter machte nur seinen Job, ich lege den ersten Gang ein und fahre aus der Box; die anderen folgen. Jetzt beim Start nur keinen Fehler machen und wir reihen uns alle zum Start des Rennens auf.

Gespannte Blicke von der Zuschauertribüne und den Fahrer zum Rennleiter. Und schon flattert die grüne Flagge... Motoren brüllen los, als alle Vollgas geben und die Gänge fast in den roten Bereich drehen."

Das kommende Rennen findet, wie schon erwähnt, auf dem Darlington Raceway statt. Ein enger schneller Kurs, der viel Mut in den Kurven, aber auch Nachsicht mit den langsameren Mitfahrern fordert. Nur die kurzen Geraden eignen sich zum gefahrlosen Überholen. Wer sich dort nur eine Sekunde ablenken lässt, hängt in der Mauer oder dem verärgerten Gegner.

In der ersten und in der letzten Runde führte das Pacecar das Feld an

Text: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Grüne Serie hält weiterhin an

Wegener entscheidet das erste Nachtrennen für sich

Die Serie der grünen Rennen scheint kein Ende zu nehmen. Und dies freut nicht nur die Fahrer, sondern auch die Reko, die in Richmond nur zweimal zur Unfallsichtung berufen wurde.

Insgesamt 20 Fahrer fanden sich beim Nachtrennen in Richmond ein. Wieder dabei ein alter junger Hase, Conrad Wegener, und ganz frisch die beiden Neueinsteiger Diego Feldt und Jannis Koopmann. Doch zunächst musste das Qualifying über die Startpositionen entscheiden. Die schnellste Runde drehte Matthias Bayer (21.394s). Knapp dahinter platzierten sich Wegener, Koopmann und Peters. Der Meisterschaftsführende, Matthias Bayer, startete also von einer komfortablen Position das Rennen.

Doch bereits zu Beginn übernahm Conrad Wegener die Führung und Matthias Bayer musste sich zunächst dahinter einreihen. Das erste Mal wurde das Rennen in Runde 7 unterbrochen, als Tobias Schlemo in Turn 2 seinen Wagen beinahe in einen Dreher zwang. David Kirsch reagierte dahinter zu spät und fuhr in Schlemos langsam trudelndes Heck. Der nachfolgende Johannes Stark und Daniel Bloch konnten dem querschießenden Wagen von Tobias Schlemo nicht mehr ausweichen. Dabei zog sich Bloch starke Schäden im Frontbereich zu und musste seinen Wagen wenige Runden später in der Garage abstellen.

Nach dem Restart führte Wegener weiterhin das Feld an. Dahinter Bayer, Peters und Stöhr. Runde um Runde drehte das Fahrerfeld seine Kreise in Richmond. Langsam aber sicher wurden die ersten Fahrer vom

Der Start des 200 Runden langen GNOS-Rennens in Richmond, Virginia

Führungsduo überrundet. Ansich machte Wegener einen konzentrierten Eindruck, beging in Runde 57 aber einen Fahrfehler, den Bayer konsequent ausnutzte und erstmalig die Führung übernahm. Diese Konstellation hatte bis Runde 114 bestand, als die ersten Fahrer begannen ihre Boxenstopps zu absolvieren. Durch die vielen unterschiedlichen Pitstrategien wurde das Feld ordentlich durcheinander gewürfelt. Dabei konnten Kuyumji, Peters und Jonke jeweils einige Führungsrunden für sich verbuchen. Andreas Kröger, der auf einer Drei-Stopp-Strategie unterwegs war, führte dadurch insgesamt 21 Runden das Feld an.

In Runde 150 hatte sich das Feld soweit sortiert, die alte Reihenfolge der Spitzengruppe war wieder hergestellt. Matthias Bayer drehte weiterhin als Führender seine Runden, dicht gefolgt von Conrad Wegener und Stephan Peters, die sich mittlerweile begannen zu duellieren. Ein zweites und letztes Mal wurde das Rennen in Runde 170 unterbrochen. Auslöser war wieder Tobias Schlemo, der diesmal Patrick Ratajczak in Turn 1 unsanft in die Mauer schickte. Bei den entscheidenden Boxenstopps gerieten dann der bis dahin führende Matthias Bayer und Stephan Peters aneinander. Peters schob Bayer kurz nach der Boxengasseneinfahrt hinten an und Bayer drehte sich daraufhin quer zur Fahrtrichtung. Dadurch fiel Bayer bis auf den fünften Platz zurück. Peters ließ bei seinem Boxenstopp notwendige Reparaturen durchführen und fand sich anschließend auf dem sechsten Platz wieder. Einzig Conrad Wegener nutzte die Gunst der Stunde und übernahm nach den Boxenstopps erneut die Führung.

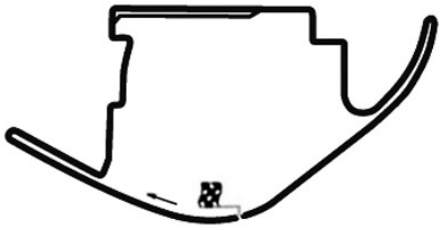
Der Restart erfolgte dann in Runde 176 und ab diesem Zeitpunkt gab Wegener seine Führung nicht mehr aus den Händen. Daran konnten auch seine Verfolger, Schulz, Kirchhofer und Aulmann nichts mehr ändern. Mit über fünf Sekunden Vorsprung auf das restliche Feld und insgesamt 87 Führungsrunden gewann Conrad Wegener zum zweiten Mal in dieser Saison ein Rennen in der Grand National Open Series. Dadurch macht er zwei wichtige Plätze in der Meisterschaftswertung gut und knabbert nun bereits an der Top 10. Matthias Bayer beendete als Vierter das Rennen und baut seine Führung in der Meisterschaft weiter aus.

David Kirsch

Zweiter Sieg für Steinmetz

Poleposition und gute Ergebnisse für die Ensigns

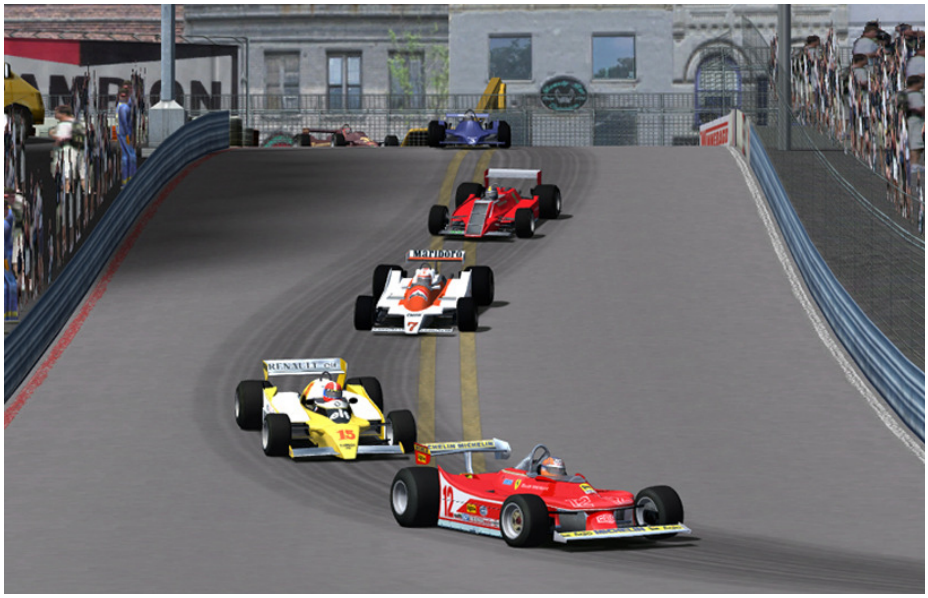
Arrows-Pilot Martin Steinmetz gewinnt nach Meisterschaftslauf zwei in Interlagos auch das vierte Rennen der Saison in Long Beach. Florian Kirchhofer wird zweiter und holt sich damit die Meisterschaftsführung von Hagen Tröger zurück. Dahinter landet Ensign-Fahrer Andy Wilke erstmals auf dem Podium.



Der Stadtkurs von Long Beach

Die Zuschauer in Long Beach sahen ein äußerst spannendes Qualifying: zwischen Pole und Rang 19 lagen gerade einmal 1.09 Sekunden! Und mit einem ebenfalls äußerst knappen Vorsprung von nur 19 Tausendsteln hatte sich Marco Saupe im Ensign die Poleposition vor Martin Steinmetz gesichert! "Aber im Rennen war mir schon klar, dass das nicht lange anhält", kommentierte Saupe nach dem Rennen - zu lang ist die Start-Ziel-Gerade und zu groß der aerodynamische Widerstand der Ensigns im Vergleich zu den Fahrzeugen der Konkurrenz. So musste er Martin Steinmetz in Runde sieben ebenso ziehen lassen wie den von Rang drei gestarteten Florian Kirchhofer nur eine Runde später. Steinmetz fuhr von da an seinem nie gefährdeten zweiten Rennsieg entgegen. "Nie gefährdet", wenn man einmal von der überall lauernden und definitiv unnachgiebigen Betonmauer in Long Beach absieht. Fast 22 Sekunden Vorsprung hatte Steinmetz am Ende des Rennens auf seinen Verfolger Florian Kirchhofer herausgefahren und dabei auch die schnellste Rennrunde mitgenommen. Kirchhofer konnte Steinmetz' Sieg nie gefährden, sich aber gegen einen zum Ende des Rennens immer näher kommenden Andy Wilke behaupten. Wilke ist wie Saupe ebenfalls im Ensign unterwegs, und obwohl im Qualifying "nur" auf Rang sechs gefahren, war Andy Wilke nach dem Rennen der laut Saupe "bessere Gurkenbändiger". Steinmetz, Kirchhofer, Wilke: das waren dann aber auch die einzigen drei Fahrer, die Saupe in seinem Rennen ziehen lassen musste, wenn man einmal vom später verunfallten und daher nicht ins Ziel gekommenen Uli Landgraf absieht - ein weiteres gutes Resultat für Saupe also, was sich auch im Gesamtklassement mit Rang vier widerspiegelt.

Auf den Plätzen fünf und sechs ka-



Kampf im Mittelfeld zu Beginn des Rennens: Robert Kniest vor Reto Bobst, Ulf Truschkat, Roland Rauch. Dahinter Dirk Wilke und Sebastian Kunze

Ulf Truschkat profitiert von Kniests Dreher Ausgangs der Haarnadel

men nach anstrengenden 64 Runden zwei weitere Arrows-Fahrer ins Ziel: Martin Krampe sah nach einem Ausfall in Kyalami in seinem zweiten Saisonrennen erstmals die Zielflagge. Von Platz zehn gestartet, machte er hinter Jonas Steffens einige Plätze gut, um in den letzten Runden Druck auf seinen Teamkollegen aufzubauen, der dann auch prompt einen Bremspunkt verpasste - glücklicherweise an einer der wenigen Stellen in Long Beach mit Auslaufzone, so dass er sein Rennen nach einer kleinen Rangiereinlage hinter Krampe fortsetzen konnte. Auch ohne diesen Konzentrationsfehler "hätte er mich noch kassiert", glaubte Steffens, war er doch gehandicapt unterwegs. "Ich dachte, mir fliegt gleich eine Bremsscheibe um die Ohren", kommentierte er seine im letzten Drittel des Rennens nachlassenden Bremsen. Auch für Steffens war es die erste Zielankunft der Saison, die Zufriedenheit darüber war ihm nach dem Rennen deutlich anzusehen.

Nach zwei Poles und einem zweiten Startplatz in drei Rennen muss der zwölfte Startplatz für Reto Bobst eine große Enttäuschung gewesen sein. Durch einen Kontakt mit der Streckenbegrenzung war eine bessere Startplatzierung für den Renault-Piloten in Long Beach schon früh außer Reichweite gerückt. Doch nach zwei Ausfällen in den beiden vorhergegangenen Läufen sah Bobst erstmals nach seinem zweiten Platz beim Auftaktrennen wieder die Zielflagge, und das auf Rang sieben.

Hagen Tröger und Mansuet Grasser hatten die Qualifikation verpasst und starteten somit von den Plätzen 23 und 24, konnten aber im Rennen viele Ränge gutmachen. Grassers Ziel vor dem Rennen war, "zum ersten mal die Zielflagge zu sehen". Und die passende Strategie hatte er sich auch zurechtgelegt: "Hab' über das Rennen versucht an Hagen dran zu bleiben, aber der war einfach zu schnell." So lagen zwar am Ende des Rennens etwa 15 Sekunden und zwei Plätze zwischen ihnen, aber ein erfolgreiches Rennen war es für beide. Tröger kam auf Rang acht ins Ziel, was zwar den Verlust der Meisterschaftsführung bedeutete, aber angesichts der schlechten Ausgangssituation mit dem Start aus der letzten Reihe mehr als bloße Schadensbegrenzung war. Und für Grasser war es die ersehnte erste Zielankunft der Saison - ausgerechnet auf einer der anspruchsvolleren Strecken, die die permanente und volle Konzentration des Fahrers verlangt.

Überall lauert die Betonmauer in Long Beach

Zwischen den beiden landete Ulf Truschkat im McLaren auf Rang neun. Ein eher unauffälliges Rennen war er gefahren, das ihn von Startplatz 14 in die Top Ten spülte. Anfangs musste er sich dem Druck von Roland Rauch erwehren, ehe Rauch durch einen Dreher ausfiel, und auch nach vorne war für Truschkat eher wenig zu tun: Robert Kniest war vor ihm einmal zu früh auf dem Gas und daher leichte Beute, danach war der McLaren-Pilot zumeist allein unterwegs.

Zu guter Letzt sahen auch Christian Ulrich und Oliver Kreis erstmals in der Saison die Zielflagge. Während Kreis nach einer enttäuschenden Qualifikation von Rang 22 eine ähnliche Aufholjagd startete wie Tröger und Grasser, verlor Ulrich nach einer guten Quali und Startplatz fünf mehrere Plätze an die Konkurrenten. "Bin froh endlich mal die Zielflagge gesehen zu haben", freute er sich trotzdem, denn beinahe hätte er auch dieses Rennen aufgeben müssen. Im Zweikampf mit Truschkat verpasste Ulrich den Bremspunkt für T1 so deutlich, dass trotz Auslaufzone ein Einschlag in der Mauer drohte. Gekonnt stellte er seinen Ferrari quer, als er das Unheil kommen sah, um weniger als einen Meter vor der drohenden Betonmauer zum rettenden Stillstand zu kommen. Mit strapazierten Reifen aber ohne Beschädigung am Fahrwerk konnte er so sein Rennen fortsetzen und beenden.

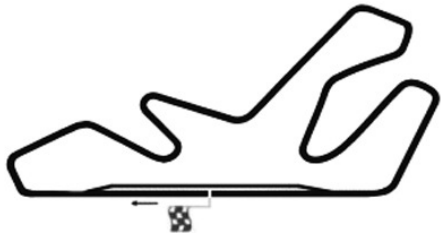
Nach verpasstem Bremspunkt stellt Ulrich seinen Ferrari lieber quer

Jonas Steffens

Martin Krampe siegt in Jarama

Andy Wilke mit fantastischer Aufholjagd

Martin Krampe hat Meisterschaftslauf fünf in Jarama gewonnen, dahinter fuhr Andy Wilke in beeindruckender Weise seine beste Platzierung der laufenden Saison ein. Jonas Steffens wird Dritter.



Jarama: 3.404 anspruchsvolle Meter

Nach einem Ausrutscher mit Startplatz zwölf in Long Beach stellte Reto Bobst die Qualifikationsordnung in Jarama wieder her und schnappte sich bereits die dritte Poleposition der noch jungen Saison. Martin Krampe und Marco Saupe hatten in ihrem unterlegenen Rebaque und Ensign das Nachsehen. Am Start jedoch war die gute Ausgangsposition schnell dahin. Seinen schlechten Start versuchte Bobst nach dem Rennen zu begründen: "Ich (sah) am Start keine Ampel." Ob die Augen die Gridgirls suchten oder wo er am Start genau hinsah, wird wohl sein Geheimnis bleiben. "Das nutzten gleich mal zwei aus", führte er fort.

Martin Krampe und Jonas Steffens waren die beiden, hatten im Gegensatz zu Bobst einen guten Start erwischt und nach der ersten Runde schon rund zwei Sekunden Vorsprung auf die Verfolger herausgefahren. Während Krampe in den nächsten Runden den Abstand zu Steffens langsam vergrößerte, wuchs der Vorsprung der beiden Spitzenreiter auf die Verfolger in großen Schritten, denn Reto Bobst hielt die Fahrer hinter sich auf: "Ich hatte genau gewusst, dass ich die Pace der Schnellsten keinesfalls mitgehen kann." In den engen Passagen der Strecke hielt Bobst seine Konkurrenten locker hinter sich und auf den Geraden half ihm sein Turbo, die Position zu behaupten. "Die waren alle deutlich schneller als ich, vorbei kam allerdings lange keiner. Renaultpower eben", freute er sich.

Für die beiden Spitzenreiter war es somit ein komfortables Rennen an der Spitze und Martin Krampe sollte die Führung dank fehlerloser Fahrt bis zum Ende behalten. "Mit einem Sieg hab ich nicht wirklich gerech-

Start zum fünften Grand Prix: Martin Krampe vor Jonas Steffens und Pole-Setter Reto Bobst, im Hintergrund beginnt das große Chaos

Von der Berührung zwischen Daniele Bonaventura (innen) und Reto Bobst wird Andy Wilke profitieren und an beiden vorbeikommen

net", freute er sich. Auch Jonas Steffens fuhr ein "überraschend gutes" Ergebnis ein, doch der zweite Rang sollte es am Ende nicht bleiben. Den schnappte ihm nämlich der ohne Qualifying nur von Rang 20 gestartete Andy Wilke zehn Runden vor Schluss weg! Wilke fuhr ein beeindruckendes Rennen, in dem er selbstverständlich mit 01:17.743 auch die schnellste Rennrunde mitnahm, der Rückstand im Ziel auf Sieger Krampe betrug 8,8 Sekunden. Selbst mit einer nur mittelmäßigen Qualifikation wäre der Sieg wohl nur über Wilke zu holen gewesen. So jedoch musste er sich mit Rang zwei zufrieden geben, was ihm nach den enttäuschenden Rennen in Buenos Aires und Kyalami sicher nicht schwer fiel. Den Verlust des zweiten Platzes so kurz vor dem Ende des Rennens empfand Arrows-Fahrer Steffens jedoch nicht als Niederlage, sondern als Erfolg: Das Rennen beendet, zumal auf dem Podium. "Ich bin zufrieden", sagte er.

Hinter dem Trio erreichte Marco Saupe, ebenfalls im Ensign unterwegs, das Ziel. "Mittendrin statt nur dabei!", beschrieb er sein ereignisreiches Rennen: "Von der ersten bis zur letzten Runde im Duell". Aus einem Pulk von vier Fahrern, die sich das Rennen über gegenseitig nichts schenkten und somit packende Rennaction lieferten, war er am Ende als Bester hervorgegangen. Zunächst sah es so aus, als würde diese Rolle Sebastian Kunze zuteil, der nach einer starken Aufholjagd von Rang 18 bis auf drei vorgefahren war, ehe ihn ein selbstverschuldeter Dreher auf Rang sechs zurückwarf. Als wäre das nicht genug, musste Kunze sein Rennen drei Runden vor dem Ende aufgrund fehlenden Sprits vorzeitig beenden und wurde so nur Zwölfter.

Von Startplatz 24 auf zwei? Andy Wilke!

Zu der angesprochen Gruppe gehörten neben Saupe und Kunze noch Daniele Bonaventura sowie Reto Bobst. Auch Bonaventura hatte gegen den Renault-Turbo auf der Geraden trotz Windschattens keine Chance und versuchte daher an einer eher ungewöhnlichen Stelle an Bobst vorbeizugehen. Er hatte die Innenbahn in der schnellen "Pegaso"-Kurve, doch der Renault-Pilot versuchte außen gegenzuhalten und es kam zu einer Berührung, die Bobst über die Wiese schickte. Zurück auf der Strecke hatte er nicht nur Bonaventura ziehen lassen müssen, sondern auch die beiden Ensign-Piloten Wilke und Saupe. Bobst kam schlussendlich als Siebter ins Ziel.

Trotz sich im Laufe des Rennens entwickelnder Reifenprobleme blieb Bonaventura mit Platz sechs vor Bobst, musste jedoch noch Saupe und Kirchhofer ziehen lassen. Letzterer war am Start von Rang neun bis ans Ende des Feldes durchgereicht worden. Grund dafür waren die Startprobleme Christian Ullrichs, der erst nicht vom Fleck kam und seinen Wagen anschließend beim Beschleunigen in die Boxenmauer rammte. Kirchhofer war hinter dem havarierten Ferrari die Weiterfahrt zunächst versperrt, er hatte aber noch Glück, denn anderen wurde der stehende Ferrari zum Verhängnis: Frank Sander, Dirk Wenzel und Michael Ode konnten nicht ausweichen und mussten ihre Wagen noch in der ersten Runde mit Aufhängungsschäden abstellen. Durch seine Fahrt auf Rang fünf konnte Kirchhofer die Meisterschaftsführung verteidigen, denn Steinmetz fiel aus und Tröger fuhr nach verpatzter Qualifikation nur auf den achten Rang.

Zu guter Letzt sahen die Zielflagge noch Roland Rauch, der sich durch einen selbstverschuldeten Leitplankenkontakt nicht nur die Aufhängung seines Ensign sondern auch ein besseres Ergebnis zerstörte, sowie Andreas Behr, Dirk Wilke und Ralf Lieb. Auch Behr und Wilke waren mit defektem Material unterwegs, aber trotzdem "zufrieden, daß ich den Ferrari ins Ziel gebracht habe" (Behr). So auch Wilke ob der "Fahrverhaltensauffälligkeiten (nach einer leichten Leitplankenberührung), auf die kaum zu reagieren war".

Jonas Steffens

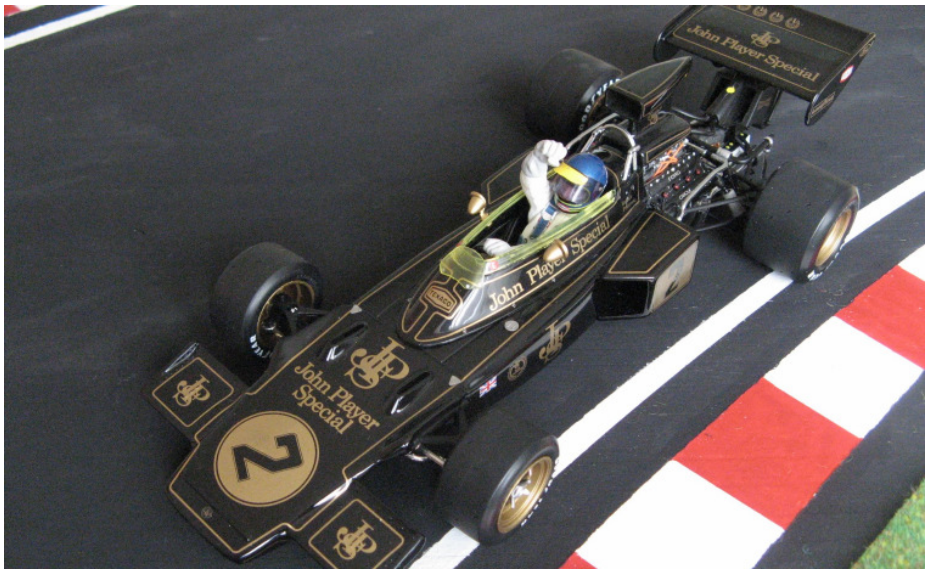
Sebastian Kunze bremst sich im Kampf um Rang drei an Reto Bobst vorbei, dahinter Daniele Bonaventura im Wolf und Marco Saupe im Ensign

Hobby? Modellbau!

Muss Qualitiät teuer sein? Ein Vergleich!

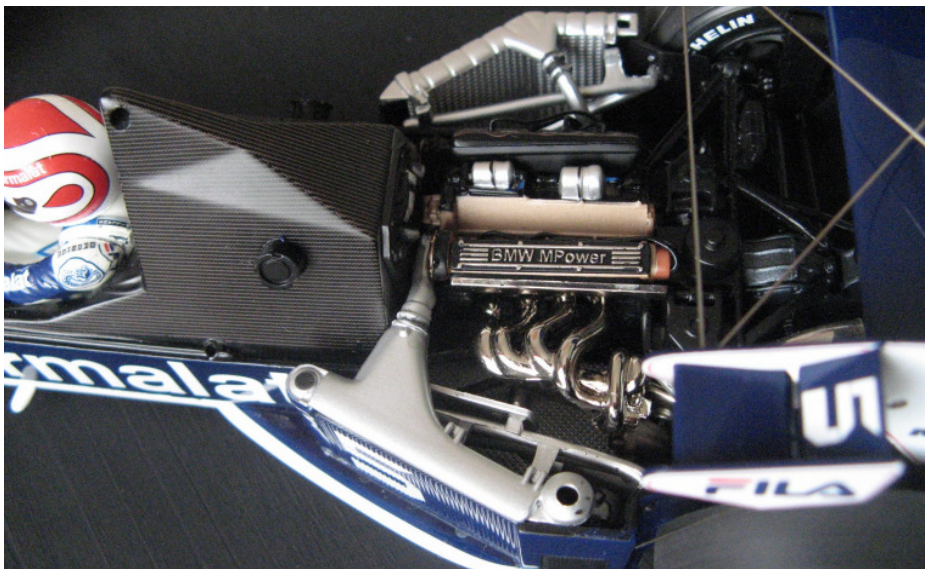
Dieses Monat will ich ein wenig vergleichen. Ist Qualität gleich Preis? In manchen Sparten mag das nicht so sein. Wie sieht es in der Modellszene aus? Worauf sollte man achten?

Lasst uns einen Blick auf 3 Motorsportklassiker werfen. Der **Lotus 72E** von Exoto, der **Brabham BT52** von Minichamps und der **McLaren MP4/2C** von Solido. Damit sind Vertreter aller Preisklassen anwesend. Das günstigste Schnäppchen scheint der McLaren mit knapp 50 € zu sein, aber kann man dabei auch noch etwas erwarten? Beim BT52 muss man schon etwas tiefer ins Geldbörsel greifen. Etwa 70 € kostet der Turbo. Für den Exoto gibt es keine Kompromisse. Der Name verpflichtet. Der Preis auch - ca. 170 €. Alle Modelle sind Fertigmodelle aus Massenproduktion.



Die Spitze des Modell-Eisberges: Exotos Lotus 72E in perfekter Pose.

Da stehen sie nun, 2 Autos mit Fahrer, einer ohne. Daher fangen wir gleich mit dem neuen Alain Prost WM-Wagen von 1986 an. Prost war damals der erste Fahrer seit Jack Brabham 1959 und 1960, der seinen Titel erfolgreich verteidigte.
Überraschend ist die Tatsache, dass man die Verkleidung entfernen kann, um einen Blick auf den TAG-Turbo zu werfen. Die Halterung für die Abdeckung ist sehr schlicht, aber genauso effektiv. Die Verkleidung ist außerdem aus Metall und nicht wie beim BT52 aus Kunststoff, die sich auch sehr schwierig wieder in die richtige Postition bringen lässt. Mit ein wenig Übung sind die Haltepunkte schnell gelöst, und siehe da. Auch ein detalliertes Karbon-Cockpit ist zu sehen. Die Gurte sind aus Gummi, was diese hässlich und unnatürlich aussehen lässt. Die Innereien, wie die Bosch-Einspritzelektronik, sind sehr schön dargestellt. Die Lenkung lässt sich locker und genau bewegen.
Die Beklebung ist auch sehr schön gelungen. Alles in allem ein gutes Preis-Leistungsverhältnis.



Der 4-Zylinder BMW Turbo kann sich im Minichamp BT52 sehen lassen.

Nelson Piquet steuerte den BT52 1983 zum allerersten Turbo-WM-Titel überhaupt. Der BMW M-Power 4 Zylinder Turbo lieferte schon damals unglaubliche 1200 PS an die Antriebsräder.
Auch hier kann man die komplette Verkleidung demontieren. Ein großes Plus ist die zweiteilige Verkleidung, die auch nur den Motor zeigen kann, aber das Cockpit verhüllt. Allerdings kann sich von der Passform her Minichamps noch einiges von Solido abschauen.
Der Fahrer sitzt in einem Karbon-Monocoque und klammert sich an das Dreispeichenlenkrad. Der Motor und die Kühler sind sehr detailliert und geben einen leichten Eindruck von der Kraft, die hiervon ausging. Der filigrane dreiteilige Heckflügel ist mit dünnen Drähten stabilisiert, was sehr gut ankommt. Allerdings ist die Hinterradaufhängung ernüchternd schlicht gehalten. Ein einfärbiger Brei aus Getriebe und Aufhängung laden nicht gerade zum Staunen ein.
Auch die Fahrerfigur kommt sehr schlicht daher. Die Gurte sind hier gar nur aufgemalt. Trotzdem muss

Piquets BT52 aus dem Jahr '83 (li. oben), der McLaren MP4/2C von '86 (li. unten) und der Lotus 72E, mit dem Ronnie Peterson 1973 Monza gewann.

man Minichamps ebenfalls ein gutes Preis-Leistungverhältnis zugestehen. Jedoch gibt es einige Kleinigkeiten, die sich der Sammler in punkto Qualität noch wünschen könnte.

Der vermeintliche Favorit dieser illustren Runde sollte der Lotus sein. Wenn man den Preis bedenkt, dürfte auch kein Manko in der Verarbeitung festzustellen sein. Kleinigkeiten dürfen passieren, sollten sie aber nicht. Daher schauen wir hier ganz genau hin.
Als erstes fällt natürlich die Fahrerfigur ins Auge. Diese Version zeigt Ronnie Peterson beim Sieg des 72 ers in Monza 1973. Mit geballter Faust überquerte der Schwede damals die Ziellinie. Genau dieser Moment ist mit dieser Exoto-Version verewigt. Es sind die Kleinigkeiten, die hier den Unterschied der Klassen machen. Exoto baut als einziger Hersteller Luftventile auf die Felgen! Als einziger sind die Gurte wirklich auch angelegte Gurte samt Gurtschloss aus Ätzteilen. Die Verkabelung von Motor und Kühlern ist eine Augenweide, die ihresgleichen sucht. Extrem dünne Zündkabel liegen sehr eng am Motor, was sehr authentisch aussieht.
Die Bremsanlage ist ein Gedicht und lädt immer wieder zu Besichtigungstouren ein. Vorne sind durch die Luftschlitze die innenliegenden Bremsscheiben zu sehen. Die Batterie, der Ölkühler samt Ölbehälter, die Aufhängungsteile, der elendig lange Heckflügel - was für ein Bild. Die Pneus haben die charakteristischen Einkerbungen der frühen Slickreifen, was extrem gut aussieht, und das Gesamtbild des JPS-Lotus 72 noch einmal aufwertet. Durch das zu öffnende Visier blicken uns schön bemalte Rennfahreraugen an, was dem Modell einen unverwechselbaren Charakter verleiht. Auch hier ist Preis-Leistung voll vertretbar. Ronnie streckt also völlig zurecht die Faust des Triumphs in die Luft.

Alain Prosts McLaren aus dem WM Jahr 1986 ist sehr detailverliebt.

Also kann man zusammen fassen: Jede Preisklasse hat ihre Highlights, ist also seinen Ruf wert. Für jeden Geldbeutel ist somit etwas dabei.

Martin Fass

Tipps & Tricks

Der Modellbauprofi empfiehlt folgende Farben:
Revell Aquacolor, günstig, ist fast überall erhältlich, und ganz wichtig, stinkt nicht. Diese wasserverdünnbaren Farben sind sowohl mit Pinsel wie auch bei Airbrush verwendbar.
Für große Flächen eigenen sich Tamiya-Spühdosen am besten. Allerdings sollte man diese nur in gut belüfteten Räumen verwenden. Wer vielleicht Auto-Acryllack-Dosen aus dem Baumarkt zu Hause liegen hat, kann diese ebenso verwenden. Zumindest für die Karosserielackierung.
Einen Leckerbissen liefern "Zero paints"-Airbrushfarben aus England. Die Firma bietet zu den meisten Rennwagen die passende Farbmischung.

Egal ob Pinsel, Airbrush oder Sprühdose: Lieber mehrere dünne Schichten, als ein bis zwei dicke Farbschichten. Vor dem Bekleben mit Decals muss die Farbe gut durchtrocknet sein.
Kleine Unsauberkeiten im Lack lassen sich gut mit 12.000er Schleifvlies und Polierpaste nachbearbeiten.
Vor dem Lackieren sollte man die Fläche grundieren, aber zumindest mit feinem Schleifpapier leicht aufrauhen.
Man sollte immer nass schleifen, dadurch bindet sich der Schleifstaub und verhindert Kratzer.

Bis zu nächsten Mal, wünscht...

Marco Saupe

In der nächsten Ausgabe widmen wir uns den Bausätzen. Kunstoff, Metall, Resin. Wo liegen die Unterschiede?
Wir würden uns über jeden eingesendeten Baubericht eurer Modelle freuen und sind ganz einfach über PN kontaktierbar.

Ronny Hähnel holt den Titel!

Die 1. BERLET Racing Tour hat einen Gewinner

Drei Wochen lang wurde in den sieben Filialen der BERLET Elektrofachmärkte um den Titel der Berlet Racing Tour 2008 gekämpft. Beim spannenden Finalevent am 26. April in Hagen-Hohenlimburg setzte sich letztendlich das 15-jährige Talent Ronny Hähnel gegen die starke Konkurrenz durch.

Auf Initiative von Christian Hauck, Teamchef von HP Racing Dortmund, richteten vom 3. Bis 26. April die Berlet-Elektrofachmärkte im Ruhrgebiet und Sauerland ein Simracing-Event der Superlative aus. Es galt, den schnellsten Simracer in NRW zu finden, weshalb in den sieben Filialen zunächst der jeweilige Stadtmeister ausfindig gemacht wurde. Schon hier ging es aufgrund verlockender Preise von Logitech, wie zum Beispiel dem G25 Racing Wheel, erbittert um die vorderen Plätze! Letztendlich fanden sechs Stadtsieger auch den Weg nach Hagen: Frank Hermann als Schnellster aller Stadtmeister, Michael Bräutigam, Fabian Kluge, Martin Thiemt, André Böttcher und eben Ronny Hähnel. Aufgefüllt wurde das Feld von Tilman Bast und Marius Matyszczak.

Das Halbfinale fand für die acht Finalisten in Anderstorp statt, wo es mit dem Formel 3000 in speziellen Berlet-Skins zehn Runden zu absolvieren galt. In der ersten Vorschlussrunde setzten sich Martin Thiemt und Michael Bräutigam durch, das zweite Halbfinale gewann Ronny Hähnel überlegen vor André Böttcher. Somit standen die vier Finalisten fest.

Um auch optisch einen Anreiz für die zahlreichen Zuschauer zu bieten, verkündete Christian Hauck, der souverän am Mikrofon durch das Finale führte, dass das große Finale in Zandvoort stattfinden wird.
Als Renndistanz wurden erneut zehn Runden veranschlagt und mit Beginn des freien Trainings hörte man über die Beschallungsanlage nur noch die Klicks vom Setup-Menü, wo in Windeseile eine Einstellung erstellt werden musste. Im Qualifying wurde es zum ersten Mal spannend. Erst kurz vor Schluss stieß Ronny Hähnel Michael Bräutigam noch von der Pole Position und sicherte sich somit die beste Ausgangsposition für das anstehende 10-Runden-Rennen.

Ronny Hähnel (vorne rechts) und die weiteren Finalteilnehmer (v.l.n.r.) F. Hermann, F. Kluge, M. Bräutigam, A. Böttcher und M. Thiemt

Den besseren Start erwischte zunächst Michael Bräutigam, der sich noch vor der ersten Kurve auf Platz eins setzen konnte, dicht gefolgt von Ronny Hähnel, Martin Thiemt und André Böttcher. Nach einem Verbremser Bräutigams schob sich Ronny Hähnel wieder auf die erste Position vor. Bräutigam leistete sich im weiteren Verlauf der ersten Runde einen weiteren Fehler und fand sich danach auf dem vierten Platz wieder. Vorne zogen Hähnel, Thiemt und Böttcher fehlerfrei ihre Kreise und kamen in dieser Reihenfolge auch ins Ziel. Für die drei Erstplatzierten muss es dann wie an Weihnachten gewesen sein, als bei der Siegerehrung die zahlreichen Sachpreise von der Berlet Geschäftsführung überreicht wurden. Ronny Hähnel durfte sich so unter anderem über ein neues ech G25 Racing Wheel sowie einen High-End-Gamer-PC freuen.

Christian Hauck nutzte die abschließende Ansprache dazu, allen Förderern, Sponsoren, Teilnehmern und Zuschauern zu danken und rundete das durchweg positiv verlaufene Drei-Wochen-Event mit einem gemeinsamen Abend in der HP Racing "Hauptzentrale" in Dortmund ab. Vielen Dank an dieser Stelle auch nochmal an den "FR Club Deutschland", die u.a. mit einem umgebauten "Frex Motion"-Rennsitz für eine große Attraktion bei der Finalveranstaltung sorgten, sowie den zweiten Ausrüster "Simracing Equipment", deren Rennteam demnächst von dem auf der Berlet Racing Tour entdeckten Talent André Böttcher verstärkt wird. Das MAT-Grafix/HP Racing Team freut sich nun auf eine fruchtbare Zusammenarbeit mit Michael Bräutigam und Ronny Hähnel.

Michael Bräutigam

BERLET.de Elektrofachmärkte