Ausgabe 92/Juni

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Import eines Dodge Chargers 1967 nach Deutschland
Pottenstein 2008-Preview
Modellbau: Martin Fass über die Kunst der kleinen Teilchen
Sechster Lauf der rF1 GPC in Zolder
und vieles mehr...

Der „Virtualracing.org Communitypreis“

Beim diesjährigen Treffen in Pottenstein/Tüchersfeld wird zum ersten Mal der „Virtualracing.org Communitypreis“ verliehen. Über das VR-Portal kann jeder registrierte User bis zum 15. Juni seinen „Fahrer des Jahres“ und „Mann des Jahres“ wählen. Damit werden die VRler geehert, die sich durch besonderen Einsatz auf und neben der Strecke verdient gemacht haben.

Was Euch in Pottenstein erwartet, könnt ihr auf Seite 6 nachlesen. Wir hoffen auf eine rege Beteiligung.

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

Martin Thiemt über sein Hobby Dragracing, S. 6

Sven Eckhardt berichtet von der V-WTCC aus Valencia, S. 12

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Christian Heuer	Marco Saupe
Gil Ritter	Thomas Ettig
Sven Eckhardt	Jonas Steffens
Jürgen Michel	Marvin Aulmann
Manfred Leitner	Martin Fass
Steffen Kriesch	Andreas Rühl
Conrad Wegener	

www.HESKO.com

RÜCKSPIEGEL

Monatliches Magazin herausgegeben vom Virtual Racing e.V.

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

Das Titelbild zeigt:
Christian Heuers neuen Dodge Charger (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

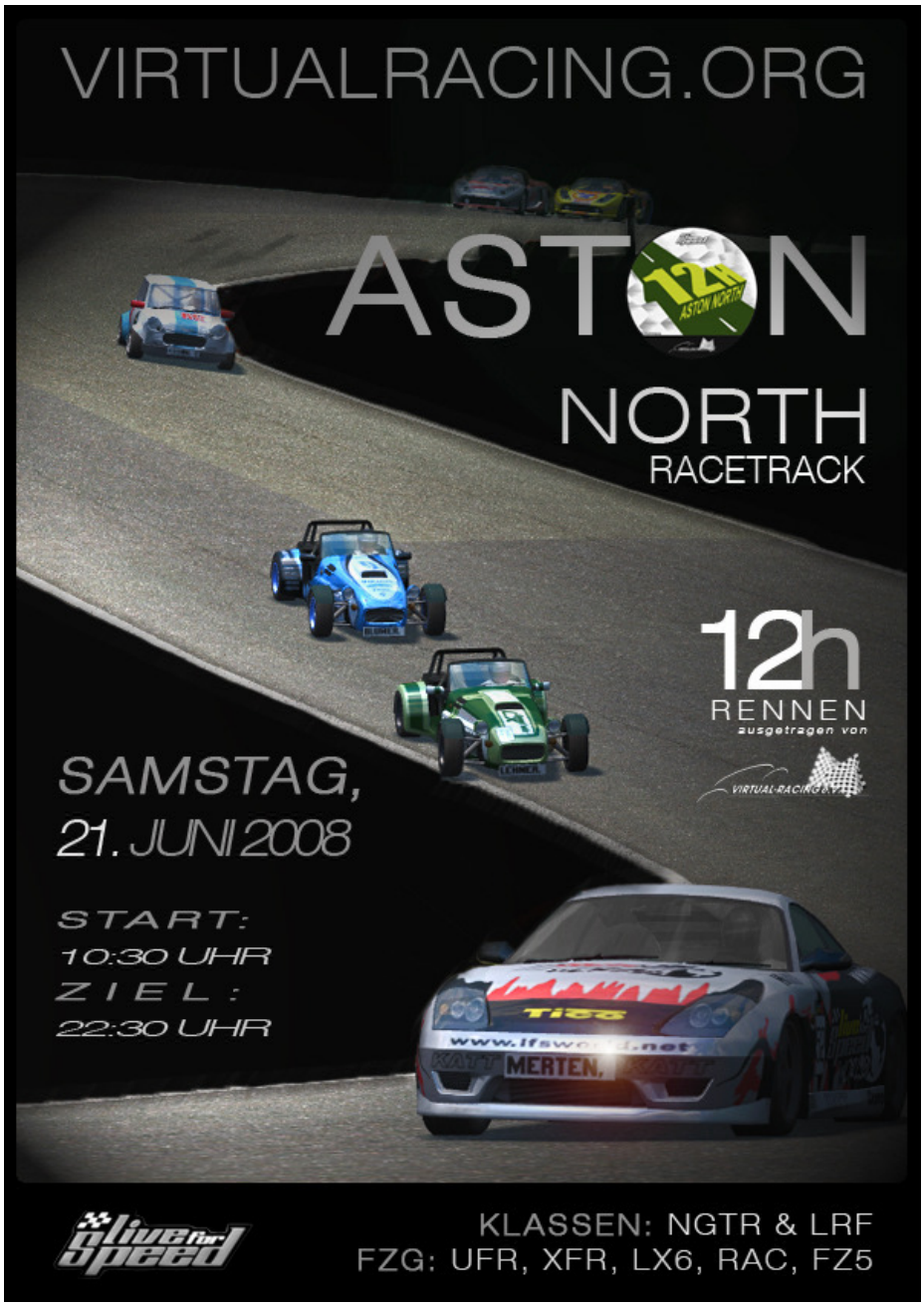
RaceO7 Verlet F3000	11
RaceO7 VRTCC Lauf 6 Oschersleben	14
rFactor rF'79 Zolder	17
GTR2 M3C A1-Ring	19
GTR2 M3C Silverstone	21
NR03 DOM Richmond Night	23
NR03 RC Darlington	26
NR03 GNOS Darlington	27
NR03 DOM Darlington	28
NR03 RC New Hampshire	30
NR03 DOM New Hampshire	31
NR03 RC Lowe's Night	33
NR03 DOM Lowe's Night	35
GPL DOM Nürburgring	36
GPL GGPLC Zandvoort	38
GPL GPLLP Mosport	45

Interviews

Manfred Leitner	43

Background-Storys

Dodge Charger 1967 von C. Heuer	4
Dragracing - Martin Thiemt	6
Vorschau: Pottenstein '08	7
Kolumne: Andreas Rühl	7
Hobby: Modellbau	8
V-WTCC in Valencia	12



Mein erster eigener “Mopar”

Wie ein Dodge Charger 1967 einen neuen Besitzer fand

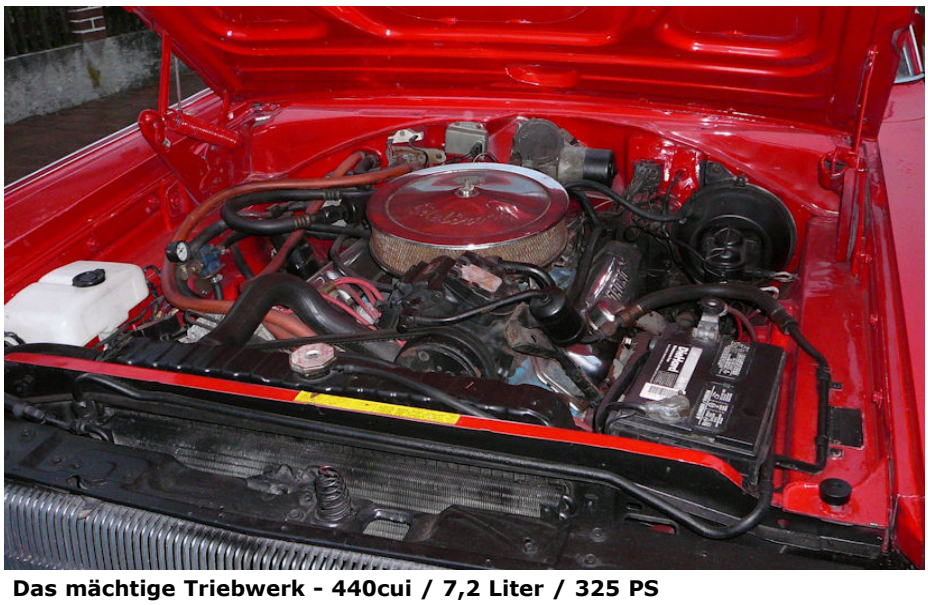
Jahrelang fahre ich nun schon hier NASCAR-Rennen, verfolgte sofern möglich die reale Serie im TV, erlebte schon einmal live ein komplettes Rennwochenende in Daytona/USA, habe selbst schon einmal ein originales Stockcar bei einem Fahrschulkurs in Orlando/Florida um den Kurs pilotiert und war auch schon immer besonders von Stockcars fasziniert.

Aus all diesen Eindrücken, teilweise auch durch meine Berichte über die NASCAR-Serie hier im “Rückspiegel”, formte sich dann irgendwann der Wunsch nach einem “Oldtimer”. Wie sich dieser Wunsch dann in Wirklichkeit umsetzte möchte ich hier einmal für die interessierten Leser niederschreiben.

Um Weihnachten herum bzw. zum Ende letzten Jahres war ich mal wieder mit einem Kumpel aus New York am chatten und wie es der Zufall so wollte waren wir irgendwann dabei uns Links zu schönen Muscle-Cars hin- und herzusenden. Dabei blieb es dann aber nicht. Den Bildern folgten Auktiosplattformen und neben der Suche bildete sich der Wunsch nach einem eigenen Oldtimer unter dessen Haube natürlich ein urtypischer V8 arbeiten muß.

Die ersten deutschen Sonnenstrahlen streicheln den Dodge Charger

Da dachte meine Freundin auch noch: “Laß ihn mal machen, daß ist bestimmt nur eine Phase und irgendwann geht diese auch vorbei.
- Damit lag sie falsch!



Das mächtige Triebwerk - 440cui / 7,2 Liter / 325 PS

Ab diesem Zeitpunkt gab es für mich kein Halten mehr. Wochenlang, teils mit nächtlicher Unterstützung von meinem Freund aus NY war ich dann auf unzähligen Websites unterwegs und das Modell war schnell gefunden.

Es sollte ein Dodge Charger der Baureihe 1966/1967 sein. Manch einer mag vielleicht eher zum Modell ab dem Baujahr 1968 aufwärts tendieren, aber Geschmäcker sind ja bekanntlich verschieden. Bei der Suche stieß ich natürlich auf eine Menge von Angeboten, aber man mußte schon ins Detail gehen und alles genau abklopfen. Bilder alleine sagen ja nicht alles.

Die Suche “endete” bei einem Autohändler in Miami. Nach einigen E-Mails und Telefonaten war der Kauf Anfang März beschlossene Sache. Zudem hatte der Chef durch seine Firma schon einen “Shipper” für den anstehenden Export an der Hand. Dadurch habe ich mir etwas Zeit mit der Suche gespart.

Doch wohin schickt an so einen Wagen? Zwei Möglichkeiten gibt es: Bremerhafen oder Rotterdam. Doch was kostet die Einfuhr? Nach Deutschland ist es natürlich am teuersten, denn auf den Kaufpreis und die

Frachtkosten kommen erst einmal 10% Zollgebühren. Auf diesen Gesamtbetrag, dann noch mal muntere 19% Märchensteuer. Das summiert sich dann fix zu einem hohen Betrag.

Importiert man einen Oldtimer hingegen über Rotterdam, fallen NUR 6% gesamt auf Kaufpreis und Transportkosten an. Das ist dann schon eine gute Ersparnis. Hinzu kam dann noch eine Pauschale für den Agent in Rotterdam und der Transport zu mir.

Alles war in wenigen Tagen erledigt, aber dann begann das laaange warten. Der Shipper holte den Wagen zwar schon Ende März vom Verkäufer ab, aber die Bestellung des Containers zog sich etwas hin. Verladen war er zwar fix, doch vom Hafen aus ging es nicht sofort los, weil die Hafenarbeiter im Streik waren. Also ein paar Tage Verzug.

Anfang April kam dann die ersehnte E-Mail vom Shipper das mein Dodge auf dem Schiff war und am 25. in Rotterdam eintrifft. Leider war das vor dem Wochenende und der zugeteilte Agent im Frachthafen hatte die Folgewoche sein Büro nur an zwei Tagen geöffnet. Durch betriebsinternen Urlaub mußte mein Dodge also ein paar Tage länger im Container auf die ersten europäischen Sonnenstrahlen warten. Wieder ein paar Tage mehr Verzug.

In der zweiten Maiwoche mußte ich dann noch eine unterschrieben Zollerklärung zurückfaxen und nach der Verzollung gab es die letzten Kosten zu begleichen. Eine Schreckensbotschaft erhielt ich dann nur wenige

Nach ca. 900 km Reiseweg (aus Rotterdam) war er dann endlich da

Tage nach der E-Mail bzgl. der Zollerklärung. Beim rangieren hatte ein Gabelstaplerfahrer, wahrscheinlich von der grenzenlosen Schönheit des Wagens im Rückspiegel geblendet, zu weit zurückgesetzt und traf die unschuldige Beifahrertür. Ich kann gar nicht wiedergeben was mir in diesem Moment für Gedanken durch den Kopf schossen. So viel sei gesagt, es waren keine guten. Seitens des Agenten wurde mir aber zugleich versichert, daß der entstandene Schaden in voller Höhe ersetzt wird. Hierzu sollte ich meinen Dodge in Deutschland reparieren lassen.

Mitte Mai kam dann die ersehnte E-Mail von der Transportfirma. Der LKW war beladen und rollte mit meinem Dodge an Bord gen Süden.

Der Innenraum ist "okay", wird aber in Zukunft auf Vordermann gebracht

Der Tag der Ankunft war am Abend und es regnete leicht. Nach dem abladen waren wir mit dem vergeblichen Starten des Dodge beschäftigt. Der Grund war schnell gefunden - die Batterei war total leer. Das Überbrücken schlug fehlt, denn durch die vorherigen Versuche war der Motor anscheinend abgesoffen.

Eine Oldtimerwerkstatt war, für die Reparatur der Beule, in München schnell gefunden und mein Wagen wurde auch schon abgeholt. Dort angekommen sprang er beim ersten Umdrehen des Zündschlüssels sofort an. Wow, was für ein fetter satter Sound! Gänsehaut!

Nach der Begutachtung wird der Karosseriespengler die Tür wieder richten können; so zumindest seine Aussage. Nebenher wird ein allgemeiner Checkup durchgeführt (Motor, Bremse, Elektrik) und der Big-Block sowie das Getriebe bekommen ein neues Schmiermittel.

Während in der Werksatt gewerkelt wird kümmere ich mich um die bevorstehende Zulassung auf 07-Kennzeichen. Hierzu muß ich mir eine Unbedenklichkeitsbescheinigung vom Binnenzollamt ausstellen lassen. Abschließend schaut der TÜV drüber und dann kann der Benzinpreis wieder fallen!

Ist alles bis Ende Juni geschafft und spielt das Wetter mit, dann komme ich mit dem Dodge nach Pottenstein!

Christian Heuer

Reaktion und Leistung zählen

Martin Thiemt über die Faszination des Dragracing

Martin Thiemt präsentierte einmal Links zu Bildern und Videos zu seinem Hobby (welches er mit seinem Bruder betreibt). Für den RS ein ungewöhnliches interessantes Hobby.

Wie bist du zur Szene gekommen?
Wie das so oft unter Geschwistern ist wurde ich durch meinen Bruder mit dem Virus infiziert.

Woher hat dein Bruder den Wagen?
Den haben wir irgendwann 1999 in Nürnberg erworben. Die Fahrt zurück war abenteuerlich und geil zugleich.

Wie unterstützt du deinen Bruder?
Naja, er ist der Schrauber und der mit dem Fachwissen. Ich beschränke mich da auf helfende Handgriffe (so ein BigBlock wiegt schon etwas) und natürlich auch finanziell.

Was ist der Reiz des DragRacing?
Das kann ich dir leider gar nicht so genau sagen. Jeder denkt, ach was ist schon dabei bei grün einfach aufs Gas zu treten. Aber ich sage euch eins, versucht das erst mal selber. Die ersten Versuche werden alle zum schmunzeln bringen.

Woher bekommt man einen Motor und was zahlt man dafür? Der Block ist von Ebay, die Innereien und alle Anbauteile aus den USA. Dort gibt es ja genug Firmen die sich auf Muscle-Cars spezialisiert haben. Was uns der Spaß gekostet hat ist schwer zu sagen, aber wahrscheinlich mehr als uns damals das ganze Auto.

Letztes Jahr in Bitburg beim warten auf den Start

Wie viel Arbeit steckt im Motor und was wurde daran gemacht? Viele, viele Stunden, Schweiß und blaue Flecken, Rückschläge, Erfolgsmomente und noch viele Erinnerungen mehr. Mit allem hin und her, rein und raus hat es über ein Jahr gedauert. Der Motorenbauer hat den Block auf das Strokerkit abgestimmt, alles gewuchtet, vermessen etc. Zylinderköpfe geplant und das war es soweit. Wir haben dann alles zusammengebaut. Da es sich ja um Neuteile gehandelt hat, musste sonst nichts weiter unter die Lupe genommen werden. Das schlimme ist einfach das so ein Motor einen Rattenschwanz an zusätzlichen Änderungen verlangt. Angefangen von der Kühlung, über Vergaser, Getriebe und Achse und so weiter.

Leistung satt sorgt für den gewünschten Vortrieb beim Rennen

Woher bekommt man als Bastler seine Infos? Ich sage nur Literatur. Es gibt da diese schöne Fachbücherreihe „How to" und da findet man halt jede Schraube und Dichtung bebildert erklärt; englisch lernt man auch ein wenig. Wenn es dann trotzdem zu Problemen kommt gibt es fast so gute Boards wie bei VR die immer mit Rat und Tat weiterhelfen.

Was ist für dieses Jahr noch geplant? Der Motor bzw. der Wagen soll die 12-Sekunden-Marke knacken. Das wäre sehr, sehr schön.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Martin Thiemt

Pottenstein 2008

Das reale VR-Treffen in der fränkischen Schweiz

Jedes Jahr wieder und so auch dieses Jahr, vom 27. bis 29.06., lädt VR zu einem realen Treffen in die fränkische Schweiz ein. Hierzu wird ein großes Areal auf einem Campinplatz nahe Tüchersfeld/Pottenstein reserviert. Für die noch jungfräulichen Erstteilnehmer möchte der "Rückspiegel" einen kleinen Einblick in das große Event gewähren und hofft trotz der stattfindenden EM auf eine rege Teilnahme.

Auf dem Campingplatz ist es jedem Mitglied möglich gegen ein geringes Entgelt sein Zelt aufzuschlagen. Für die etwas ängstlichen Mitglieder besteht die Möglichkeit im nahegelegenen Tüchersfeld ein Zimmer in einem der vielen Pensionen oder Gasthäuser zu beziehen.

Die "alten Hasen" kennen den Ablauf dieses Wochenendes schon. Ein paar Mitglieder reisen schon am Donnerstag an, teilweise mit ihren Familien, um die schöne Umgebung zu erkunden. Der Großteil der Teilnehmer wird bestimmt wieder am Freitag bis spät in die Nacht hinein aus allen Teilen und Ecken Deutschlands aufschlagen. Man sollte die Ankunft möglichst bei Tageslicht einplanen, denn jedes Jahr wieder sind verzweifelte und fluchende Laute zu vernehmen was den Aufbau der nylonartigen Unterkunft angeht. Die Nächte in der Region sind "anders" - nämlich extrem dunkel.

Doch was erwartet den Erstteilnehmer an diesen zwei Tagen? Das kann man eigentlich nur pauschal beantworten, denn es gibt nur drei feste Rahmenprogramme. Der Rest bleibt jedem einzelnen Anwesenden selbst überlassen. So viel ist aber gewiss, Langeweile kommt niemals auf. In jeder Ecke trifft man erstmals das Gesicht zu dem bekannten Namen und dann folgen die bekannten langen Gespräche über das schönste Hobby.

Zurück zu den festen Programmen. Am Samstagvormittag spalten sich zwei Gruppen von der Gemeinde ab. Die erste Gruppe ist die von Stefan Schmidt geleitete "Minigolftour", etwas für wasserscheue alte Männer. Die zweite Gruppe wird von Peter Neuendorf geführt. Jene stellen sich bei der "Kanutour" den teils tödlichen Strömen des angrenzenden Flußes namens Wiesent. Überleben alle die Ausflüge folgt am Samstagnachmittag der dritte und zugleich wichtigste Programmpunkt - die Siegerehrung und Pokalverleihung!

Alles weitere kann man via Suchfunktion dem Forum entnehmen. Sollte eine Anreise bzw. Teilnahme nicht auf eigener Achse möglich sein, so sollte man im Forum nach möglichen Fahrgemeinschaften fragen, denn dieses Event sollte man(n) auf keinen Fall verpassen. Wir sehen uns in Pottenstein! Dont miss it - be a part of it!

Christian Heuer

Das Gruppenfoto aller Teilnehmer vom letzten Treffen in 2007

Andreas Rühl

Statt einer Kolumne: ein Aufruf!

Ja, selbst ich kann bisweilen meinen spalterischen und lästersüchtigen Neigungen vergessen, um nahezu nur Erfreuliches über die winzige Gemeinschaft der in der VR organisierten Plastiklenkradvirtuosen zu schreiben. Ich gehe so weit, für diese VR (die ohne jeden Zweifel die beste VR aller Zeiten ist!), werbend tätig zu sein, und zwar wie folgt:

Hiermit rufe ich alle Plastiklenkradquäler, ob nun mit oder ohne „Lizenz", ernst und feierlich auf, am 27.06.2008 nach Pottenstein/Tüchersfeld zu reisen, in die fränkische Schweiz, dort, wo sie so schweizerisch ist, wie die ganze richtige Schweiz nicht. Hin zum alljährlichen Treffen oben genannter Plastiklenkradvirtuosen, traditionell am letzten Wochenende im Juni, wo man die interessante Lebensform des virtuellen Rennfahrers in freier Wildbahn, ungeschminkt und unverlarvt, lebendig und im Original beobachten kann, was vor der sogenannten wildromantischen Naturkulisse Tüchersfeld etwa so wirkt, als würde der Almöi im nächsten Tomb Raider Lara Croft ersetzen.

Das Treffen verdient es, sagenumwoben genannt zu werden. Hier wurden Freundschaften fürs Leben geschlossen und bestehende Feindschaften vertieft, auch Ehescheidungen nahmen hier ihren Anfang. Aber letztlich überwog immer das Begeisternde: Die Fähigkeit der Plastiklenkradbediener, sich über die Tatsache ihrer Begeisterungsfähigkeit zu begeistern, scheint nämlich grenzenlos zu sein. Das alljährliche Treffen der VR in Tüchersfeld ist genau besehen also nichts anderes als die affirmative Selbstvergewisserung einer endemischen Randgruppe, letztlich eine ziemlich nette Gemeinschaft völlig Bekloppter zu sein.

Also: Ab nach Tüchersfeld. Es lohnt sich. Auch und vor allem für die, die keinen der häßlichen Pokale mit nach Hause schleppen müssen! Gerade die Siegerehrung bietet den titelmäßig Zukurzgekommenen reichlich Gelegenheit, ihrem Frust durch mannigfaltigen boshaften Spott abzubauen.

Man sieht sich in der fränkischen Schweiz, 27. - bis 29. 6. 2008.

Euer Rühli

Hobby? Modellbau!

Resin, Metall oder Kunstoff - die Analyse

Die Welt des Modellbaus ist extrem vielfälltig. Es gibt nichts, das es nicht gibt. Auch die zu verarbeiteten Materialien unterscheiden sich enorm. Worauf sollte man achten und wovon sollte man als Anfänger lieber die Finger lassen? Schauen wir uns ein bißchen in der Welt der Kleinstmodelle um.

Neben Polystyrol, aus dem die allseits bekannten Plastikbausätze bestehen, gibt es auch noch andere Materialien die im Modellbau, hauptsächlich bei Zubehörteilen und Kleinserienmodellen, Verwendung finden, wie z.B. Resin (Kunstharz) und Weissmetall.
Der größte Unterschied zwischen diesen Stoffen und Plastik tritt bei der Herstellung auf: Plastbausätze werden im Spritzguss hergestellt. Die Produktion der Spritzgussformen ist teuer, weshalb diese meist nur von größeren Firmen und bei Modellen mit hoher Stückzahl vorgenommen wird; deshalb findet man im Regal von Tamiya oder Revell hauptsächlich erfolgreiche oder bekannte Wagen. Sind die Formen einmal vorhanden, ist es günstig zusätzliche Exemplare zu produzieren, deshalb werden Modelle oft nach einigen Jahren neu aufgelegt.
Für Resin oder Meissmetall hingegen wird ein Mastermodell hergestellt, von diesem eine Form abgenommen, und diese dann mit dem Werkstoffausgegossen. Die Investitionskosten sind geringer, damit können auch kleinere Firmen Modelle entwickeln. Allerdings halten die Formen nur für wenige Modelle (einige Hundert), Modelle sind also seltener und teurer, dafür kann man auch Minardis im Angebot finden; die Modellvielfalt ist im Kleinserienbereich um ein vielfaches größer als bei den Großserienmodellen.
Metall oder Resinbausätze gibt es in

Bei dem von Marco Saupe gebauten Shadow sind selbst die kleinsten Details zu sehen. Und das alles in 1:43!

Tameo´s Shadow DN9b. Dieser Metallkit ist in 1:43 Topqualität ausgeführt.

Dieser Tameo 1:43 Kit wurde mit einer Fahrerfigur aufgewertet.

So sieht ein Metallkit unbebaut aus. Die Flächen sind noch grob und müssen noch geschliffen werden. Dabei ist äußerste Vorsicht geboten.

den normalen Masstäben 1:20 (F1) und 1:24, aber besonders in 1:43 gibt es zahlreiche verschiedene Modelle; nur in diesem Masstab hat man eventuell sogar die Chance, das komplette Feld einer Rennsaison bauen zu können.
Ein normales 1:43 Modell kostet zwischen 35 und 50 Euro, einzelne wie die Weltmeistermodelle von Tameo bis zu 100. 1:20 Formel 1 Wagen kosten zwischen 100 und 200 Euro; speziell die Model Factory Hiro Modelle kommen in letztere Preisregionen, bestechen aber auch durch höchste Detailgenauigkeit.

Die Teile, die nicht gegossen werden, werden oft in Form von Ätzteilen hergestellt. Nur mit diesen dünnen Metallplatten ist es möglich wirklich dünne Flügelseiten, Gitter oder Aufhängungen herzustellen. Auch für viele Plastmodelle gibt es Zubehörsätze mit Ätzteilen, beispielsweise auch für Bremsscheiben oder Verschlüsse, da gegossene Teile nicht so dünn hergestellt werden könnten.
"Runde" Teile wie Felgen, Stossdämpfer und Ansaugtrichter schliesslich werden bei Kleinserienmodellen (und manchen Zurüstsätzen) aus Metallstäben gedreht.

Bei der Verarbeitung sind einige Dinge zu beachten: Zum kleben sollte man Alles-/Sekundenkleber (Cyanacrylat) verweden, Plastkleber hält nicht. Metall und Ätzteile müssen zwingend vor dem Lackieren grundiert werden. Speziell bei günstigeren Modellen muss man in Resinteilen häufig mit Spachtelmasse Luftblasen ausbessern. Und schliesslich ist bei Resin (aber auch Metall) zu beachten, dass die Stäube beim einatmen gesundheitlich schädlicher sind, als Plastikstaub, deshalb sollte man besonders beim Schleifen von Resinteilen unbedingt mit Staubmaske und nicht am Wohnzimmertisch arbeiten!

Marco Saupe

SIMRACING EQUIPMENT

THE RIG

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

Preise

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

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

Torsten Bührle, Telefon: +49 7225 79174

Zwei Gewinner bei den Berlet F-3000

Schlottbohm holt den Sieg, Waschkowski gewinnt den Preis

Am Pfingstmontag hätte ein VRTCC-Event angestanden, aber auf Grund des Feiertages blieben die Tourenwagen an diesem Tag in der Garage. Dennoch standen die Motoren im Race-Bereich der VR nicht still. Die in Race07 ebenfalls enthaltenen F-3000-Formelfahrzeuge kamen im Rahmen eines von Berlet unterstützten Special Events zu ihrem Einsatz. Gefahren wurde dabei in Monza.

In der Anmeldeliste standen ursprünglich über 40 Fahrer, so dass zwei Vorläufe notwendig waren, um das finale Starterfeld zu bestimmen. Dass am Ende doch nicht so viele Fahrer an den Start gingen, war sicher dem außerordentlich guten Pfingstwetter geschuldet.

In Vorlauf 1 lieferten sich Tobias Schlottbohm und VRTCC-Stammpilot Elmar Erlekotte ein spannendes Kopf-an-Kopf-Duell. Nachdem sich Schlottbohm mit 1:36.851 die Pole holte, wandelte er diese im ersten Rennen auch in einen Sieg um. Allerdings musste er zwischenzeitlich Erlekotte die Führung überlassen, stellte dann aber in Runde vier die Verhältnisse wieder klar. Im zweiten Rennen nutzte dann Erlekotte die bessere Startposition, zumal Schlottbohm anfangs sogar ein paar Positionen verlor. Am Ende kamen die beiden dann in umgekehrter Reihenfolge zu Lauf 1 auf die ersten beiden Plätze und somit auf die gleiche Punktzahl.

Im 2. Vorlauf waren die Verhältnisse etwas klarer, zumal der Polesitter Martin Thiemt schon in Runde vier mit einem Freeze ausschied. Generell waren beide Rennen von vielen Ausfällen geprägt. André Böttcher, der in der Qualifikation Dritter wurde, holte in beiden Rennen den Sieg für sich und distanzierte dabei die verbliebene Konkurrenz jeweils deutlich.

Zum Finale traten dann 21 Fahrer an. Wie schon im 2. Vorlauf zeigte Thiemt, dass ihm sowohl der F-3000 als auch die Strecke lagen, und sicherte sich mit einer 1:37.639 die Pole. Schlottbohm, der seine Pole-Zeit aus Vorlauf eins nicht wiederholen konnte, ging von Position zwei ins Rennen. Allerdings schien das die bessere Seite zu sein, denn Schlottbohm übernahm zunächst einmal die Führung. Allerdings stellte Thiemt in Runde drei eingangs der ersten Lesmo die alte Reihenfolge wieder her und fuhr die Führung dann souverän nach Hause. Dritter wurde Schillag, der nur von Position zehn gestartet war und sich somit um sieben Plätze verbessern konnte.

Im 2. Rennen verbesserte sich dann Tobias Schlottbohm um eben diese sieben Plätze. Allerdings ging es diesmal von seinem 7. Startplatz bis vor auf die erste Position. Schlottbohm lieferte sich dann lange ein hartes, aber faires Duell mit Schreiner. Als dieser dann in Runde neun leicht rutschend aus der 2. Lesmo rauskam, nutzte Schlottbohm die Gunst der Stunde und übernahm die Führung. Eine besondere Erwähnung verdient noch der dritte Platz von Florian Waschkowski, der nach einem verpatzen ersten Lauf, wo er die Zielflagge nicht sah und als 19. in die Wertung einging, immerhin 16 Plätze gut machte und damit nicht nur Dritter dieses Laufes, sondern auch Highest Climber des gesamten Events wurde.

In der Gesamtwertung des Events siegte natürlich Schlottbohm, der sich an dem Tag hervorragend aufgelegt präsentierte, aber sicher auch etwas von Thiemts unfallbedingtem Ausfall in Rennen zwei profitierte. Zweiter wurde Schreiner vor den beiden Dritten André Scheibe und Marius Schulz. Allerdings sah es so aus, als wolle Fortuna an diesem Tag nicht den erfolgreichsten Mann belohnen, sondern eben diesen Kraftakt von Waschkowski aus dem 2. Rennen. Zwar hatte Schlottbohm mit seiner Finalteilnahme und dem dortigen Gesamtsieg insgesamt fünf Lose für die Verlosung des Berlet F-3000 Special Event-Preises erworben, jedoch fiel das Losglück auf eins der beiden Lose von Waschkowski. Dieser gewinnt damit einen 150,- €-Einkaufsgutschein von der Elektronikmarktkette.

Wir möchten uns auch an dieser Stelle nochmal für die Unterstützung von Berlet bedanken und verweisen schon Mal darauf, dass noch ein Special Event dieser Art mit Berlet geplant ist.

Text: Gil Ritter, Thomas Ettig
Bilder: Sascha Siegert

VRTCC-Piloten bei der V-WTCC

Sven Eckhardt und Tomislav Vladovic vom Team DTMR qualifizieren sich für das Finale in Monza

Ich fahre auf dem Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo auf T14 zu. Der Eurosportkameramann hat sich bereits rechts neben mich gehockt und das Objektiv direkt auf mein Gesicht gerichtet. Noch 100 Meter bis zur karrierten Flagge. Meine Mundwinkel bewegen sich unweigerlich noch oben. Ich fahre durch das Ziel und schlage die Hände vor mein Gesicht. Was war passiert?

Vier deutsche Simracer haben sich aus 1200 Teilnehmern über ein Topqualifying und ein anschließendes Qualifikationsrennen der besten 18 Fahrer jeder einzelnen Marke (BMW, SEAT, Chevrolet, Honda) für den ersten von fünf Halbfinalläufen der V-WTCC qualifiziert.

Die V-WTCC stellt die virtuelle FIA WTCC dar und wird exklusiv von Simbin und Eurosport durchgeführt. Unter dem Motto "Real Cars, Virtual Stars" wird unser aller Hobby ein ganzes Stück näher an das reale Vorbild herangeführt. Auf der Website www.v-wtcc.com kann man jederzeit den aktuellen Stand der einzelnen Events nachlesen. Berichte, Videos, Fotos und ein umfangreiches Forum runden die Sache ab.

Aber nun der Reihe nach. Samstagmorgen bin ich mit meinem DTMR-Teamkollegen Tomislav Vladovic und zwei weiteren deutschen Simracern am Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo von V-WTCC Eventmanager Bram Hengeveld herzlich in Empfang genommen worden.

Wir sind hier, um eines von insgesamt fünf Halbfinals der V-WTCC zu bestreiten. Wer hier heute bestehen will, hat es mit Namen wie z.B David Greco (FSR World Series-Fahrer) und weiteren europäischen Spitzenfahrern zu tun. Die Qualifikation für das große Finale am 4. Oktober in Monza im Rahmen des vorletzten Laufes der realen FIA-WTCC führt nur über die ersten drei Plätze.

Tomislav Vladovic und Sven Eckhardt vom Team DTMR

Nachdem uns die heißbegehrten VIP-Karten inkl. Pitlanezugang überreicht wurden und wir einen kurzen Blick in den Simbin-Race-Room ergattern konnten, haben wir erst einmal die Boxengasse gestürmt. Hier wurde in aller Ruhe der eine oder andere Blick auf unsere realen Vorbilder geworfen. Man konnte es an unseren Gesichtern sehen, wir waren alle schwer beeindruckt. Das war allerdings nur der erste Höhepunkt an diesem Wochenende.

Nach einer weiteren großen Runde durch das Fahrerlager haben wir uns dann wieder alle im Simbin-Race-Room getroffen, um das erste Mal in den Simulatoren Platz zu nehmen. Sitzpositionen einstellen, Wheeleinstellungen vornehmen und natürlich unsere Setups per USB oder Tasteneingabe in die "virtuelle Box" laden war angesagt. Anschließend hatten wir ca. eine Stunde Zeit, um uns an das ungewohnte Umfeld und Equipment zu gewöhnen. Hier traten dann für Tomi und mich die ersten Probleme auf. Während ich an den Pedalen des G25 Wheels verzweifelte (Zuhause habe ich VPPs), hatte Tomi auch noch das Problem der allgemeinen Lautstärke im Race-Room. Da hier keine Kopfhörer vorhanden, und auch nicht erlaubt waren, stellte jeder der 16 Teilnehmer die Logitechboxen inkl. Subwoofer auf maximale Power. Außer einem lauten Gedröhne war nichts mehr zu hören.

Nach diesem freien Training waren wir erst einmal bedient und sahen unsere Chancen schwinden. Wir steckten unsere Köpfe zusammen und beschlossen aus der gegebenen Situation das Beste zu machen und wie im realen Motorsport als Fahrer zu improvisieren.

Sven Eckhardt, David Greco und Tomislav Vladovic (v.l.n.r.)

Gegen 17 Uhr war es dann endlich soweit, die Zeit des Halbfinales war gekommen. 30 Minuten freies Training, 30 Minuten Qualifying und anschließend 2x13 Runden nach realem WTCC-Vorbild.

Mittlerweile hatten sich auch zahlreiche Zuschauer, darunter auch einige Piloten der FIA-WTCC, im Simbin-Race-Room eingefunden.
Das förderte natürlich Nervosität und machte das Konzentrieren unglaublich schwer.

Das Ergebnis der Quali war dann auch eher durchwachsen aus Team DTMR-Sicht. Tomi Vladovic war auf einem sehr guten 3. Platz und ich auf P6.

Das erste Rennen lief dann allerdings für uns beide wie am Schnürchen. Tomi konnte sich nach einem guten Start zur Rennmitte hinter David Greco auf P2 einrichten, und ich habe es geschafft, mich durch das kämpfende Feld zu arbeiten und P3 nach Hause zu fahren.

Rennen 2 gestaltete sich wie so oft wesentlich schwieriger. Der Start war wieder einmal sehr hektisch, aber ich konnte mich geschickt durchmogeln und nach einigen Runden die Führung übernehmen. Tomi kämpfte sich im Verlauf des Rennens auf P4 nach vorne.
Da ich mittlerweile gut fünf Sekunden auf den zweitplazierten David Greco Vorsprung hatte, dauerte das Rennen aus meiner Sicht eine halbe Ewigkeit. Meine Gedanken schwelgten von Disconnect zu Pedalabbruch bis hin zum Bluescreen.

Dann kam auch noch der oben erwähnte Eurosportkameramann und schlich permanent zwischen den einzelnen Fahrern hin und her. Kurz vor Schluss blieb er dann bei mir stehen und verfolgte mit der Kamera meine letzte Runden.

Mein Puls war mittlerweile bei Maximum-RPM, als ich endlich das Rennen auf P1 beenden konnte. Danach machte sich bereits oben beschriebenes Grinsen in meinem Gesicht breit.

In der Endabrechnung hat David Greco den Eventsieg eingefahren, meine Wenigkeit wurde Zweiter und mein Teamkollege Tomislav Vladovic Dritter. Wir haben uns beide für das Finale in Monza qualifiziert.

Es war ein unvergessliches Wochenende mit einem tollen Erfolg für Tomi, mich, und natürlich für mein Team DTMR.

Gekrönt wurde das dann noch mit einer Taxifahrt in einem Seat Leon Cupra pilotiert von Rickard Rydell.

Ich hoffe, dass sich noch weitere deutsche Fahrer, vielleicht aus den Reihen der VRTCC, qualifizieren und wir dann zusammen in Monza ein erfolgreiches V-WTCC Wochenende verbringen können.

Abschließend möchten wir uns noch bei unserem Teamchef Uwe Heintz bedanken, der uns finanziell mit einer kleinen Spritze unterstützt hat.

Sven Eckhartdt

Sven Eckhardt in seinem "Renncockpit"

Struck dominiert beim BMW-Heimspiel

Die VRTCC gastiert in der Motorsportarena Oschersleben

Am 28. April absolvierte die VRTCC ihren Deutschlandauftritt in der Motorsportarena Oschersleben. Bis auf Tomislav Vladovic waren alle Fahrer der Top-20 im ersten Grid vertreten, das Feld war also äußerst hochkarätig besetzt. Das versprach viel Spannung auf der technisch anspruchsvollen Strecke.

Grid 1 Race 2: Kriebel geht in der letzten Runde außen an Struck vorbei.

Dominierender Mann des Rennwochenendes war dabei eindeutig Daniel Struck. Schon im Vorfeld deklassierte er mit seinen Zeiten bei den Trainings die Konkurrenz. Das setzte er dann auch bei der Qualifikation um und distanzierte den Rest des Feldes mit einer Polezeit von 1:34.272 immerhin um 3 Zehntel. Generell lässt sich feststellen, dass sich BMW beim Heimrennen äußerst stark zeigte. Die Startplätze 1 bis 4 wurden von Fahrzeugen mit der Doppelniere im Grill belegt.

Struck nutzte dann auch beim fliegenden Start zu Rennen 1 den Vorteil aus, dass er das Tempo vorgeben konnte, und setzte sich gleich ab. Er gewann am Ende mit über fünf Sekunden Vorsprung auf den amtierenden Meister und Teamkollegen René Hiddel. Dritter wurde der HPM-Fahrer Sacha LeStrange.

Überhaupt kamen die ersten sechs Fahrer genau so ins Ziel, wie sie losgefahren waren. So konnte der erste Lauf noch nicht das an Spannung bringen, was sich angesichts der geballten Ansammlung guter Fahrer hätte vermuten lassen können. Erwähnt werden soll noch, dass der Meisterschaftsführende Andreas Gaida schwer mit seinen 60 kg auf diesem doch sehr winkligen Kurs zu kämpfen hatte. Nach Startplatz 13 kam am Ende sogar nur die 16. Position heraus. Noch schlechter erging es dem anderen Schwergewicht Martin Thiemt. Mit seinen 55 kg landete er am Ende gar nur auf dem 18. Platz.

Der zweite Lauf sollte dann aber endlich die Spannung bieten, die man im Vorfeld erwart hatte. Auf der Pole Position stand Michael Wollenschein. Nachdem Torsten Leistenschneider am Ende von Lauf 1 mit Spritmangel liegengeblieben war, konnte sich Wollenschein in der letzten Runde noch den begehrten 8. Platz sichern. Am besten ins Rennen

Grid 2 Race 1: Vladovic nutzt einen Fehler von Kluge und holt sich den Laufsieg.

Grid 3 Race 1: Eckhart vor Waschkowski.

kam aber wieder Daniel Struck, der sich schon nach dem Start den BMW-Startvorteil nutzend bis auf 4 vorkatapultierte. Nach vier Runden kassierte er dann die vor ihm fahrenden Uwe Kriebel und Andre Neumann und machte sich fortan daran, Michael Wollenschein den möglichen Sieg zu entreißen und den Doppelschlag zu schaffen. Dieser Zweikampf war wirklich Motorsport auf höchstem Niveau.

In der letzten Runde sah es dann so aus, als würden Strucks energische Bemühungen endlich von Erfolg gekrönt, als es ihm gelang, sich in T2 innen an Wollenschein vorbei zu quetschen, aber in der Tripple-Links kam Struck dann etwas zu weit raus. Es kann nur spekuliert werden, ob Struck hier nach einem sonst absolut fehlerfreien Rennabend bereits an der Siegesrede feilte, aber eben diese kleine Unachtsamkeit nutzte Uwe Kriebel gnadenlos aus. Nachdem er sich in Strucks Sog ebenfalls an Wollenschein vorbei gepresst hatte, zeigte sich Kriebel auch hier von einer ganz abgeklärten und cleveren Seite und überholte Struck spektakulär außen. Und anders als Struck ließ sich Kriebel die eroberte Führung auch nicht mehr nehmen und fuhr den Sieg nach Hause.

Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass das eindeutig das Wochenende von Daniel Struck war. Ein Laufsieg und ein zweiter Platz sichern ihm den Eventsieg vor Kriebel und Hiddel. In der Meisterschaft ist Struck zwar chancenlos, macht aber einen Sprung von 19 auf 15. In eben dieser Meisterschaftswertung liegt weiter Gaida in Führung, auch wenn er wieder etwas an Boden verloren hat. Schwerer wiegt allerdings sein kommender Aussetzer in Brands Hatch. So rücken die Seat-Fahrer Ron Gerrits und Gabriel Fürstner in den Fokus auf der Jagd nach dem Titel. Beide haben gleich viele Punkte und gehen somit auf Augenhöhe in die letzten drei Veranstaltungen. Ebenfalls noch ganz dicht dran sind Sacha LeStrange und Peter Kuhn. Aber selbst eine Titelverteidigung für René Hiddel ist bei 156 Punkten Rückstand noch nicht ganz außer Reichweite. Aber hier müssten die Fahrer an der Spitze schon etwas patzen.

Natürlich gab es auch in den beiden unteren Grids wie immer Motorsport vom Feinsten. Im ersten Lauf des zweiten Grids bestimmte Grid1-Absteiger Tomislav Vladovic das Geschehen. Zwar musste er sich in der Qualifikation noch Fabian Kluge geschlagen geben. Aber er konnte am Ende das Rennen für sich entscheiden. Kluge kam, nachdem er zwischenzeitlich auf sieben zurückgefallen war, hinter Vladovic auf Position zwei ins Ziel. Das Podium komplettierte Tim Voss.

Voss gelang es anders als seinen beiden Podiumskollegen, auch im zweiten Lauf eine Topplatzierung einzufahren, indem er seinen dritten Platz wiederholte. Vor ihm kamen Sven Schnabel auf Platz eins und Dirk Bobrowski auf Position zwei ins Ziel. Vladovic kam nur auf einem für ihn enttäuschenden 12. Platz ins Ziel, und Kluge schied sogar mit technischem Defekt ganz aus.
Im dritten Grid sicherte sich Sven Eckhardt den Laufsieg im ersten Rennen vor Florian Waschkowski. Beide sind Fahrer, die durch Nichtteilnahmen ins 3. Grid abgerutscht waren und eindrucksvoll zeigten, wo der Weg hingehen soll. Dritter wurde Michael Popp, der erst seit Brno in der VRTCC antritt. Im 2. Lauf standen dann aber drei andere Fahrer auf dem Podest. Hier gewann Ingo Held vor Oliver Haecker und Gerhard Lehmann.

In der Teamwertung ließen die beiden Top-BMW-Teams keinen Zweifel aufkommen, wer hier um die Teammeisterschaft fährt. Sim Racing Equipment sicherte sich dabei den Tagessieg vor dem Titelverteidiger Hot Pursuit Motorsport. Sim Racing Equipment konnte damit den Rückstand etwas verkürzen, allerdings beträgt dieser immer noch stolze 130 Punkte.

Sehr stark war erneut der Friends Racing Club, der in der Gesamtwertung auch weiter oben stehen würde, wenn Andre Neumann von Saisonbeginn an im Team gewesen wäre. Enttäuschend hingegen dürfte das Rennwochenende für die Chevy Truppe von RS Racing rund um Martin Thiemt gewesen sein. Nur Platz sechs bedeutet den Verlust des wertvollen Vorsprungs auf die FWD-Konkurrenz von Worf und DTMR, die in Oschersleben die Plätze vier und fünf belegten. In der Gesamtwertung büßt man so auch Platz zwei ein, hat aber noch über 60 Punkte Vorsprung auf die starke Seat-Mannschaft von DTMR, die jetzt nach Oschersleben auf Platz vier liegt.

Text: Gil Ritter, Thomas Ettig
Bilder: Sascha Siegert

Kurzinterview mit Daniel Struck

RS: Daniel, erst einmal Glückwunsch zu einem Laufsieg und dem Eventsieg. Du warst von Anfang an der schnellste Mann in Oschersleben und hast das Feld vor allem im Qualifying deklassiert. Wie kam das? BMW-Strecke? Deine Lieblingsstrecke? Oder gar die Ortskenntnisse vom Besuch des letztjährigen WTCC-Rennens hier?

DS: Ich denke, dafür gibt es ein paar Gründe. Zum einen habe ich in Anderstorp ein paar Setup-Kniffe herausgefunden, die ich auch in Oschersleben anwenden konnte. Dazu kam noch der neue Patch mit den neuen Reifengeräuschen, die mich deutlich besser spüren lassen, was das Auto macht. Zusätzlich dazu bin ich in Oschersleben schon immer sehr schnell gewesen, und das vergleichsweise niedrige Gewicht mit nur 10 Kilos führte dann zu der guten Performance. Und beim WTCC-Event letztes Jahr hab ich mir noch ein bisschen die reale Ideallinie abgeschaut, aber inwieweit das geholfen hat, kann ich wirklich nicht sagen.

RS: Letzte Saison warst du starker Sechster, und viele hätten dich in diesem Jahr noch weiter vorne erwartet. Woran lag es, dass es erst jetzt wieder so gut läuft? Wo hat es geklemmt?

DS: Naja, den Saisonauftakt in Curitiba hab ich durch einen Dreher in Race 1 selber verhauen. In Zandvoort hatte ich keine Zeit zu trainieren, und ich bin mit dem recht neuen Auto auf dieser Strecke einfach gar nicht zurecht gekommen. Nach ein paar Kappeleien und einer Strafe bin ich dann abgestiegen in Grid 2. Dort bin ich dann leider eine zeitlang geblieben. Teils durch Selbstverschulden wegen mangelnder Fahrzeug- und/oder Streckenkenntnis, teils durch simples Pech. Teilweise bin ich nur um ein oder zwei Punkte an einem Aufstiegsplatz vorbeigeschrammt. In Anderstorp hat der Regen meinen Rechner kalt erwischt. Im ersten Rennen hatte ich ca. 10 fps - an Fahrzeugkontrolle war unter diesen Umständen nicht zu denken, und ich bin froh, dass ich im Grid 1 bleiben konnte.

RS: Du liegst jetzt auf Platz 15. Top Ten ist sicher noch drin. Was sind deine Ziele für die letzten drei Veranstaltungen?

DS: Ich will natürlich so gut wie möglich abschneiden. Für die Top Ten der Wertung fehlen mir auch noch über 60 Punkte. Das wird sicher ein hartes Stück Arbeit. Ein Eventsieg zu wiederholen wird sicherlich sehr schwierig werden, da ich jetzt ordentlich Zuladung habe. Ich werde aber mein Möglichstes tun. Und mit einem Auge schiele ich noch auf die Teammeisterschaft. Aber mit 130 Punkten Rückstand wird auch das sehr schwer.

RS: Dein Tipp für die Meisterschaft?

DS: Schwierige Frage, das geht ja im Moment sehr eng zu, wenn man Andreas Gaida mal rausnimmt. Fuerstner, Gerrits, LeStrange und Kuhn haben noch die besten Chancen, und ich würde auf Sacha LeStrange tippen. Rene Hiddel ist, glaube ich, leider zu weit hinten dran und wird da wohl leider aus eigener Kraft nicht mehr rankommen können.

RS: Und jetzt die Frage, die immer alle Interviewpartner bekommen: Gibt es etwas, was du für die 4. Saison gerne anders hättest?

DS: Das Reglement bezüglich des Wetters. Es ist im Moment ein absolutes Glücksspiel. Mein Vorschlag wäre, zu Saisonbeginn festzulegen, dass es z.B. zwei Regenrennen geben wird, und zwei Wochen vor dem Event dann das Wetter für das Event bekannt zu geben.

RS: Vielen Dank für Deine Zeit und viel Glück und Erfolg für dich und dein Team für die restliche Saison!

Daniel Struck

Krampe erneut vor Wilke

Kirchhofer trotz Ausfalls weiter Gesamtführender

Martin Krampe gewinnt Meisterschaftslauf sechs in Zolder und fährt damit den zweiten Rennsieg in Folge ein. Wie schon in Jarama hat Andy Wilke das Nachsehen und muss sich mit Rang zwei zufrieden geben. Axel Dorner darf sich nach seinem besten Ergebnis seit dem Saisonauftakt über den zweiten Podestplatz der Saison freuen.

Die rF1 1979er zu Gast in Zolder

Das Rennwochenende in Zolder begann mit einem Paukenschlag von Hagen Tröger: Er stellte seinen Ferrari in seiner letzten schnellen Runde und in beeindruckender Manier erstmals auf die Poleposition. Da Qualifikationsschreck Reto Bobst am Rennen in Zolder nicht teilnahm, hatte der Meisterschaftsführende Florian Kirchhofer bei Renault die Aufgabe für eine gute Ausgangsposition im Rennen zu sorgen. Dieser Forderung kam Kirchhofer umgehend nach, indem er seinen RS11 neben Tröger in die erste Reihe platzierte.

Kurz nach dem Start war das Rennen für den Renault-Piloten jedoch schon gelaufen. Mit kalten Bremsen zu spät für T1 gebremst, ging es nur noch geradeaus und der Einschlag in der Mauer schaffte eindeutige Tatsachen: Mit drei Rädern fährt man kein

Hagen Tröger auf dem Weg zu seiner ersten Poleposition

Rennen in der Formel1.

Für Tröger lief es am Start besser, und seine Führung konnte er in den ersten Runden behaupten. Doch nach neun Führungsrunden und unter dem Druck des im Renntempo etwas schnelleren Verfolgers Martin Krampe lenkte Tröger einen Tick zu früh ein, und die folgende Berührung des inneren Curbs ließ den Bodeneffekt seines T4 abreißen. Tröger wurde in der Kurve nach außen getragen und hatte noch Glück, dass er die Leitplanke um wenige Zentimeter vermeiden konnte. Das vorhergegangene Duell der beiden hatte Verfolger Andy Wilke aufschließen lassen, und so war er nah genug am Ferrari-Piloten dran, als dieser eine weitere Runde später seinen Bremspunkt vor der Haarnadel verpasste.

Während Krampe im Qualifying noch mit vier Tausendsteln Rückstand etwas langsamer unterwegs war als Andy Wilke - gestartet war er von Rang sechs hinter dem Ensign-Piloten - konnte er im Rennen ein höheres Tempo gehen. Von Anfangs zwei

Dirk Wenzel geht sauber an Marco Saupe vorbei. Im Hintergrund ein weiteres Duell zwischen Ensign und Tyrell. Rauch hat noch die Nase vorn

Sekunden baute er seinen Vorsprung in dem über 63 Runden ausgetragenen Rennen bis auf fast 15 Sekunden aus. Beide fuhren ein fehlerloses Rennen, und so waren die ersten beiden Plätze auf dem Podium bereits früh vergeben.
Auf Rang drei, und damit wie zuletzt beim Saisonauftakt auf dem Podium, durfte Axel Dorner sein ereignis- und am Ende auch erfolgreiches Rennen feiern. Vom gleichen Rang gestartet, fiel der Brabham-Pilot in den ersten Runden des Rennens zurück. Nach Trögers beiden Missgeschicken schloss Dorner gemeinsam mit Dirk Wenzel auf den Ferrari auf, doch ein Überholversuch vor der ersten Schikane endet beinahe in einer Massenkarambolage. Dorner verlor neben Tröger das Heck auf der Bremse und verpasste beim folgenden Dreher die innere Leitplanke nur knapp. Tröger, den knallroten Brabham im Rückspiegel näher kommend, nahm den Notausgang durch das Kiesbett. Genauso Wenzel, der das Schauspiel hinter den beiden aus der ersten Reihe ansehen durfte. Alle drei konnten ihre Fahrt ohne Beschädigung fortsetzen, doch von hinten flogen die beiden Ensigns von Marco Saupe und Roland Rauch heran. Während Saupe schnell einen Weg an den noch langsamen Boliden vorbei fand, wählte Rauch, dem hinter Saupe die freie Sicht auf das Geschehen versperrt war, die normale Linie. Erst spät sah er den vor ihm beschleunigenden Dorner, und bei dem Versuch, auszuweichen, verriss er das Lenkrad und zerlegte seinen Ensign nach einem bis dahin fantastischem Rennen in seine Einzelteile. "Die (Leitplanke) wird mich wohl bald ehelichen wollen, so oft wie wir uns treffen", konnte er aber bereits kurz nach dem Rennen scherzen.

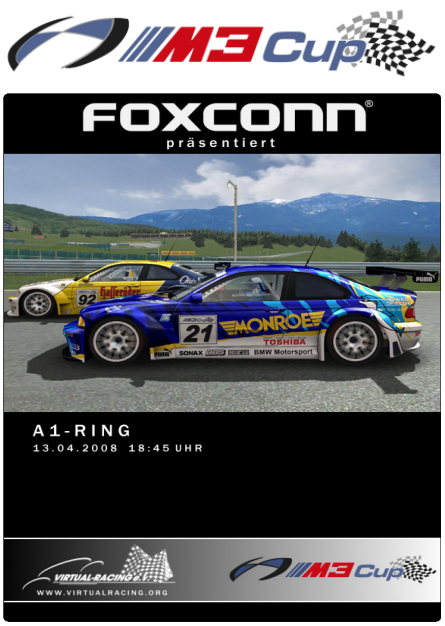
Nicht nur die Nase des Ensign mit dem riesigen Kühler ist markant, auch der Fahrstil Roland Rauchs zog in Zolder die Blicke auf sich

Dorner wiederum nahm das Geschehen um Rauch wohl im Rückspiegel wahr, denn er fuhr seinen unbeschädigten Brabham ohne Not geradeaus an die nächste Wand. Zwar fiel er dadurch bis auf Rang sieben zurück, hatte in der Situation aber Glück, dass sein Rennwagen nicht stärker beschädigt wurde. In der Folge konnte er einige Plätze wieder zurückerobern, profitierte dabei von den Ausfällen von Tröger (Aufhängungsbruch in Runde 51) und Wenzel (Unfall in Runde 45) ebenso wie von Dirk Wilkes unfreiwilligem Kontakt mit der Leitplanke. "In der Zielschikane innen den Curb getroffen und ganz langsam nach außen gerutscht - super leicht touchiert und trotzdem Radaufhängung krumm" kommentierte er die Situation, nach der Dorner an ihm vorbeikam. Der hinter ihm fahrende Marco Saupe konnte in den ersten Runden nach diesem Ärgernis auch einige Sekunden gutmachen, ehe Wilke sich an das neue Fahrverhalten gewöhnt hatte und die Zeiten wieder besser wurden.
Saupe, der somit hinter Wilke auf den fünften Platz fuhr, haderte nach dem Rennen wieder einmal mit der mangelnden Power seines Ensigns. Die Qualifikation hatte noch Platz vier eingebracht, doch "im Rennen dann das übliche, von einem nach dem anderen aufgeschnupft worden", ärgerte er sich. Gleichzeitig war dies bereits die dritte Platzierung in den Top 5, und in der Gesamtwertung liegt Saupe mit konstant guten Rennergebnissen bereits auf Rang drei!
Für Roberto Dalfino war Rang sechs sein bestes Saisonergebnis. Oft hatte er sich über seinen in Kurven schwerfälligen Alfa erzürnt, auf den langen Geraden von Zolder aber machte die Alfa 12-Zylinder-Power diesen Nachteil teilweise wett, und so hatte er auch keine Probleme, Daniele Bonaventura zehn Runden vor dem Ende zu überholen.
Christian Ulrich war dies verwehrt geblieben. "Gefühlte 130 Runden hinter Daniele festgeklemmt. Bin wohl zuviel Flügel gefahren und hatte auf der Geraden keine Chance mich ernsthaft daneben zu setzen. Fehler hat er auch keinen gemacht." Mit acht gewonnenen Plätzen wird er das verschmerzen können. "Hat auf jeden Fall Spaß gemacht", sagte er denn auch.

Axel Dorner löst mit einem missglückten Überholversuch einiges Durcheinander aus. Tröger und Wenzel nehmen den Notausgang.

Jonas Steffens

5. Rennen A1-Ring
Regenschlacht in Österreich



Björn Habermehl (46) mit Startplatz eins in`s Rennen gegangen.

Wettervorhersage:Leichter Regen vor dem Rennen. Im Rennen 12°, meistens leichter Regen, machmal heftiger Regen und auch Sonneschein...und so kam es dann auch.

Frank Fehnders wußte es aber anders, den sein Freund Sepp wohnt direkt an der Strecke, und der meinte, wenn er aus dem Fenster schaut, stimmt nur die Temperaturvorhersage... Manchmal ist die virtuelle Realität halt ein bißchen wie die reale Wettervorhersage von gestern...

Es war auf jedenfall wieder ein Reifenpoker. Ständig wechselnde Wetterbediengungen machten es schwer die richtige Reifenwahl zu treffen. Das Rennen startete bei nassen Verhältnissen. Dann wurde es etwas trockener mit immer mal wieder leichten Regenschauern dazwischen.

Wobei sich herausstellen sollte, das das Asphaltband dabei immer trockener wurde und Slicks zulassen sollte. Wer also mit Regenreifen losfuhr, mußte früher oder später wechseln. Alle die es nicht gemacht hatten, hatten dann das nachsehen. Es waren doch einige, da der Himmel sehr nach Wolkenbruch aus-

Ende Start/Ziel, Jürgen Michel (23) hat Georg Heger (34) im Genick, Ingo Held im direkten Anschluß.

Ergebniss A1-Ring

Pos	Fahrer	Runden	Status
1	Georg Heger	55	Finished
2	Jürgen Michel	55	Finished
3	Reinhard Frey	55	Finished
4	Martin Steinmetz	55	Finished
5	Ingo Held	55	Finished
6	Andre Neumann	55	Finished
7	Mark Jung	55	Finished
8	Adriano Fugmann	54	Finished
9	Björn Habermehl	54	Finished
10	Christian Heuer	54	Finished
11	Robert Graf	54	Finished
12	Klaus Neumann	54	Finished
13	Frank Fehnders	53	Finished
14	Thorsten Kaul	53	Finished
15	Andreas Doppler	50	Finished
16	Günther Chladek	49	Finished
17	Thomas Schultze	47	Engine
18	Waldemar Pittel	23	DNF
19	Christian Schultze	7	DNF

sah.

Wie Georg Heger, der mit Slicks gestartet war. Er konnte Jürgen Michel im Laufe des Rennens einholen, weil der mit harten Regenreifen unterwegs war und daduch nichts entgegensetzen konnte. Im weiteren Verlauf hatte Heger noch eine Berührung mit Björn Habermehl, das hatte ihm sicherlich eine bessere Platzierung vorenthalten. Björn von Poleposition gestartet, seine erste übrigens.

Reinhard Frey hatte im Quali nicht so viel Erfolg, 13. Startplatz und sehr vorsichtig losgefahren, was sich ausgezahlt hat. Als dann der Regen aufhörte und die Reifentemperaturen in den Himmel schossen war er schon kurz davor an die Box zu fahren. Bis er bemerkte dass er bei den auftrocknenden Bedingungen der schnellste im Feld war. Rückstand zur Spitze aufgeholt bis zum Pit-Stop als 2. an die Box, wieder Regenreifen drauf. Dann ein rundenlanger harter, toller Kampf mit Jürgen Michel. Den aber schlussendlich die Reifen entschieden. Ab 140° hatten die nicht mehr viel Grip und so musste Frey langsamer machen. Jürgen Michel konnte sich erfolgreich bis dahin mit Händen und Füßen gegen`s Überholt werden wehren, was mit den Plätzen auf dem Podest belohnt wurde.

Vom Gesamtführenden gibts zu Berichten das er gleichmal in Runde eins unerfreulichen "Feindkontakt" hatte und dank falscher Reifen im ersten Stint auch nicht mehr weiter

Adriano Fugmann unerschrocken vorne dabei, oder waren die anderen erschrocken ?

nach vorn gekommen sollte. Er wechselte nach seinem regulären Boxenstopp auf Trockenreifen, dadurch konnte er für ihn überraschenderweise mühelos die Pace der Besten mitgehen. So wurde es am Ende Platz 4 für ihn. Dadurch konnte er seine Gesamtplatzierung auf dem 1. Platz weiterhin für sich behaupten.

Christian Heuer hatte auch keine Freundschaft mit dem nassen Element geschlossen und Mark Jung auch mal einen Schubser verpaßt, der bei solchen schwierigen Verhältnissen schon mal vorkommen kann. Gentleman like hatte er seinen Gegner später auch dafür vorbeigelassen.
Es gibt sie noch die "Ehrenmänner" auf den virtuellen Rennstrecken.
War ein schöner Fight. Nur hatte Mark Jung bedenken, das er zum Alkoholiker werde, wenn ständig dieser Jack Daniels (*Anm.d.Red.: Fahrzeuglackierung in Jack Daniels Design*) einem vor der Nase rumfährt.

Fazit:
Björn Habermehl und Jürgen Michel kommen in kleinen Schritten immer näher an den noch führenden Martin Steinmetz heran. Sind selbst nur einen winzigen Punkt von einander getrennt.
Georg Heger läßt es krachen, fährt alle anderen in Grund und Boden und kommt mit Riesenschritten angeprescht.
Es wird also noch sehr spannend in den letzten beiden Rennen werden.

Text & Fotos Jürgen Michel

Björn Habermehl (46) verfolgt von Georg Heger in Runde zwei, das Manöver das nicht gut ging...für Björn...

Gesamtwertung
stand nach 5 Rennen

Pos	Name	Punkte	Gewicht
1	Martin Steinmetz	1114	70
2	Björn Habermehl	1092	40
3	Jürgen Michel	1091	35
4	Andre Neumann	1070	55
5	Georg Heger	1030	50
6	Waldemar Pittel	1009	10
7	Christian Heuer	1008	0
8	Mark Jung	1004	20
9	Reinhard Frey	1001	35
10	Robert Graf	987	0
11	Ingo Held	935	15
12	Thorsten Kaul	931	0
13	Klaus Neumann	919	0
14	Christian Schultze	914	0
15	Thomas Schultze	912	0
16	Frank Fehnders	888	0
17	Günther Chladek	874	0
18	Andreas Doppler	865	0
19	Florian Waschkowski	848	10
20	Reinhard Hiebl	847	15
21	Jan von Merkatz	756	0
22	Peter Wyder	742	0
23	Elmar Erlekotte	669	20
24	Steffen Menz	552	0
25	Stephan Appelt	540	0
26	Guenther Mannel	518	0
27	Gabriel Fuerstner	510	0
28	Florian Strauß	497	0

6. Rennen Silverstone
Im Land des Regens

Nach dem Regenchaos am A1-Ring ging es in das Land des Regens. Der altehrwürdige Kurs von Silverstone steht an. Als reifenmordend bekannt, geht es hier zum vorletzten Mal in dieser Saison rund.

Florian Waschkowski (85) hatte einen sehr guten Start erwischt. Wurde am Ende mit dem Sieg belohnt.

Das war ja wohl wieder ein Krimi wie er im Buche steht. Am Start trocken aber mit gelegentlichen starken Regenfällen in der Vorhersage. Was tun ? Pokern und gleich mit Regenreifen oder gar Intermediates raus oder abwarten und die Konkurenz beobachten ?

Jürgen Michel entschied sich für Slicks. Es lief für ihn im Quali nicht so toll, seine direkten Kontrahenten in der Gesamtwertung Björn Habermehl und Martin Steinmetz standen dadurch irgendwo weit vor ihm in der Startaufstellung...
Mit den Regenschauern nach der Startphase kamen sie dann immer mehr in Blickrichtung und im weiteren Verlauf konnte er sie sogar hinter sich lassen. Seine Taktik: immer schön brav mit den Erstplatzierten stoppen gehen wegen den ständig wechselnden Bediengungen. Und dabei gebetet um die richtige Reifenwahleingebung. Wobei Björn dann nach dem 2. Stop sogar hinter ihm rausgekommen ist. Jürgen ist dann mit Intermediates rausgerutscht, konnte aber dann den Wahnsinnsspeed von Björn nicht mitgehen. Zu seinem Frust ist dann auch noch ein Fahrer dazwischengerutscht. Dann in einem kurzen Anfall von Panik, sah er schon seine Felle davonschwimmen, vorallem als er dann auch noch selbst ein paar

Da braut sich was zusammen, nicht nur am Himmel. Zu dritt in die Kurve: Björn Habermehl (46), Reinhard Frey (60) Frank Fehnders (gelb).

Ergebniss Silverstone

Pos	Fahrer	Runden	Status
1	Florian Waschkowski	46	Finished
2	Björn Habermehl	45	Finished
3	Marco Wust	45	Finished
4	Jürgen Michel	45	Finished
5	Christian Heuer	45	Finished
6	Robert Graf	44	Finished
7	Reinhard Frey	44	Finished
8	Frank Fehnders	43	Fuel
9	Georg Heger	27	Accident
10	Martin Steinmetz	23	DNF
11	Thomas Schultze	21	DNF
12	Mark Jung	18	DNF
13	Christian Schultze	17	Suspension
14	Andreas Doppler	14	Accident
15	Adriano Fugmann	0	DQ

Fehler machte.

Robert Graf, jau, das war mal was. Diesmal war er endlich mal gut vorbereitet in ein Rennen gegangen. Gleich am Start musste er sich auch gegen Björn wehren und dabei hatte er Martin Steinmetz übersehen. Der Speed hatte sich aber bestätigt, er konnte sich gut absetzen. Bis der Regen kam. Als Florain Waschkowski in die Boxengasse einbog, hätte er auch stoppen sollen. Stattdessen ist er noch zwei Runden rumgeeiert, bis er sich die passenden Regenreifen abholte. Er war dann trotzdem bald wieder zweiter, es lief wirklich gut für ihn. Beim regulärem Stop ging er dann wieder auf Slicks, das war ein Fehler, denn zehn Minuten und fünf oder sechs Dreher später dann doch auf die Intermediates gewechselt, da gings dann gleich besser, aber ein Podestplatz war da leider in weite Ferne gerückt. Zwei Runden vor Schluss ging Frank Fehnders auch noch der Sprit aus, so wurde Robert Graf wenigstens noch sechster.

Robert Graf, zuständiger Admin, gut vorbereitet und dafür als sechster im Ziel.

Marco Wust hatte eigentlich auch alles richtig gemacht. Hier kann man sehen was geht, trotz Trainingsmangel, wenn man die richtigen Reifen erwischte. Er hatte nur einen Fehler beim zweiten Boxenstop gemacht und vergessen das Tanken abzustellen und die Crew brummte ihm 40 Liter Strafgewicht auf. Er meinte noch: *es war ein richtig schweres aber sehr spassiges Rennen. Bin so oder so sehr zufrieden mit dem Ergebnis...*

Björn Habermehl überraschte sich selbst mit seinem zweiten Platz. In der Phase mit dem starken Regenfällen hatte er größte Probleme, trotz Regenreifen. Nach dem zweiten Stop dann auf Intermediates wechselnd, konnte er dann den Speed der direkten Konkurrenten gut mitgehen und seine Position Platz zwei am Ende knapp über die Linie noch gegen Marco Wust verteidigen.
Natürlich profitierte er von den vielen Ausfällen, aber unter solch schwierigen Bedingungen darf man sich auch über geerbte Positionen freuen.

Florian Waschkoski war sichtlich zufrieden, kein Wunder mit einem Laufsieg. Endlich lief bei ihm mal wieder was zusammen. Richtige Pitstopstrategie, richtige Reifen, am Start Slicks, erster Stop nach 30 min auf weiche Regenreifen, zweiter Stop nach weiteren 20 Minuten auf Intermediates. Denn die weichen Regenreifen hatten bisweilen 170° erreicht. Alles perfekt gelaufen, so macht mann daß um zu Siegen! Er ging danach feiern ...

Fazit:

Björn Habermehl konnte Jürgen Michel ein paar wichtige Zähler im Hinblick auf die Tabelle abnehmen... Auf in das Saison Finale, das wird bestimmt ein heißer Ritt in Australien Adelaide, bei Nacht.

Text & Fotos Jürgen Michel

Mark Jung (60) in Front, gejagt von Björn Habermehl (46) und Frank Fehnders (gelb), dahinter Christian Schultze.

Gesamtwertung
stand nach 6 Rennen

Pos	Name	Punkte	Gewichte
1	Björn Habermehl	1321	60
2	Jürgen Michel	1287	55
3	Reinhard Frey	1235	55
4	Robert Graf	1209	15
5	Christian Heuer	1207	10
6	Georg Heger	1200	50
7	Martin Steinmetz	1114	75
8	Christian Schultze	1154	40
9	Frank Fehnders	1080	0
10	Thomas Schultze	1086	0
11	Andre Neumann	1070	0
12	Günther Chladek	1042	0
13	Andreas Doppler	1027	10
14	Florian Waschkowski	1073	70
15	Mark Jung	1004	55
16	Waldemar Pittel	1009	15
17	Ingo Held	935	0
18	Thorsten Kaul	931	0
19	Klaus Neumann	919	15
20	Reinhard Hiebl	847	0
21	Jan von Merkatz	756	0
22	Peter Wyder	742	20
23	Elmar Erlekotte	669	0
24	Adriano Fugmann	654	0
25	Steffen Menz	552	0
26	Stephan Appelt	540	0
27	Guenther Mannel	518	0
28	Gabriel Fuerstner	510	0

FOXCONN

Einundzwanzig = Einhundertzwei
14. Lauf der DOM in Richmond-Night

Das Rennen des Rookie-Cup in Richmond stand schon unter keinem guten Stern und sorgte für viele unnötige Rennunterbrechungen und strapazierte die Nerven aller Fahrer. Das folgende DOM-Rennen sollte nicht anders verlaufen. An sich liegt der YF-Durchschnitt bei 10 oder etwas darunter, nur drei andere Rennen lagen um die 20 Rennunterbrechungen. Das Rennen in Richmond-Night gehörte mit 21 YF (102 Runden), fast wie erwartet, zu den letzteren.

Im Gegensatz zum vorherigen Rennen auf dem Superspeedway in Talladega war der Andrang bei dieser schwierigen Strecke nicht so groß und so hatten es die Anwärter in der Pre-Quali auch nicht so schwer um dem Rennen beiwohnen zu können. Fast alle kamen weiter und durften vor der eigentlichen echten Qualifikation zum anstehenden Rennen noch ein paar Runden zum Verfeinern des eigenen Setups drehen.

Qualifying

01.	Volker Hackmann	20.935
02.	Andreas Wilke	21.107
03.	Philipp Hildebrandt	21.139
04.	Adrian Heinrich	21.163
05.	Stephan Peters	21.190
06.	Jörg Kormany	21.201
07.	Gabriel Stöhr	21.212
08.	Jannis Koopmann	21.250
09.	Conrad Wegener	21.255
10.	Martin Kolibal	21.317

Das Rennen hatte einen guten Start und die Fahrer orientierten sich brav am Vordermann, aber so verlief nur die erste Runde gute. In der folgenden Runde krachte es dann im Turn 1. Roman Schmid mußte sein Einlenken korregieren und kam dabei zu hoch. Dabei berührte er das Heck von Thomas Nolden und beide rutschten in die Mauer.

Der Restart erfolgte problemlos, aber kurz danach gab es wieder eine Berührung mit Mauerkontakt. Eingangs Turn 3 dachte Ricardo Krause, daß Christian Heuer ihm inside Platz läßt und wollte durchstechen. Nach der kurzen Berührung prallte Heuer seitlich in die Mauer. Glück hatte der direkt folgende Bernhard Riedler, denn er mußte den beiden nach unten ausweichen und verfehlte die Boxenmauer sehr knapp.

In Turn 2 kam Jörg Kormany nach "Kontakt" mit Diego Feldt quer

Erste Rennfeeling verspürten die Fahrer daraufhin in den fast acht grünen Runden. Dann kam an gleicher Stelle Mansuet Grasser dem vor ihm fahrenden Florian Kirchhofer zu nahe und schubste ihn aus der Ideallinie. Die Folgen mußte Kirchhofer ebenfalls alleine mit der Mauer klären.

Eine sehr seltene Art der Rennunterbrechung lieferte Christian Schultze der Rennkommission kurz danach. Beim Anbremsen zu Turn 3 konnte er dem Heck von Riedler, zu dessen Zufriedenheit, zwar fernbleiben, aber dafür sorgte er mit einem kleinen Verbremser für Trubel hinter ihm. Die direkt folgenden Denis Terze und Ole Seyen wichen erschrocken aus und dabei wurde Terze herumgedreht.

Ein paar Runden unter Grün waren geschafft als der schon angeschlagene Nolden sich beim Herausbeschleunigen aus Turn 4 drehte. Er kam sicher auf dem Infield zum stehen, verließ aber das noch junge Rennen.

Runde um Runde hatte sich Terze nach dem Zwischenfall wieder nach vorne geschoben, aber als er die Top 20 knacken wollte war ihm Marvin Aulmann eingangs Turn 3 im Weg. Wie schon zuvor, wollte der eine durch und der andere Fahrer bemerkte es zu spät. Dies sollte nicht der letzte Vorfall dieser Art sein.

Ohne grünes Feeling durften die Fahrer nach dem Restart dann wieder dem Vordermann in gedrosselter Reisegeschwindigkeit folgen. Der bis hierher noch ungenannte Diego Feldt war schon Lapper und startete innen. Er machte eigentlich alles richtig, aber diese berühmt berüchtgite "Schadens- oder Berührungsabfrage" sprach ihm den Unfall mit Jörg Kormany zu. Zwischen Turn 1 und Turn 2 fuhren beide nebeneinander. Zu nahe und für Kormany folgte die Berührung mit Feldt eine Berührung mit der Streckenmauer. Platz 3 war damit erstmal weg.

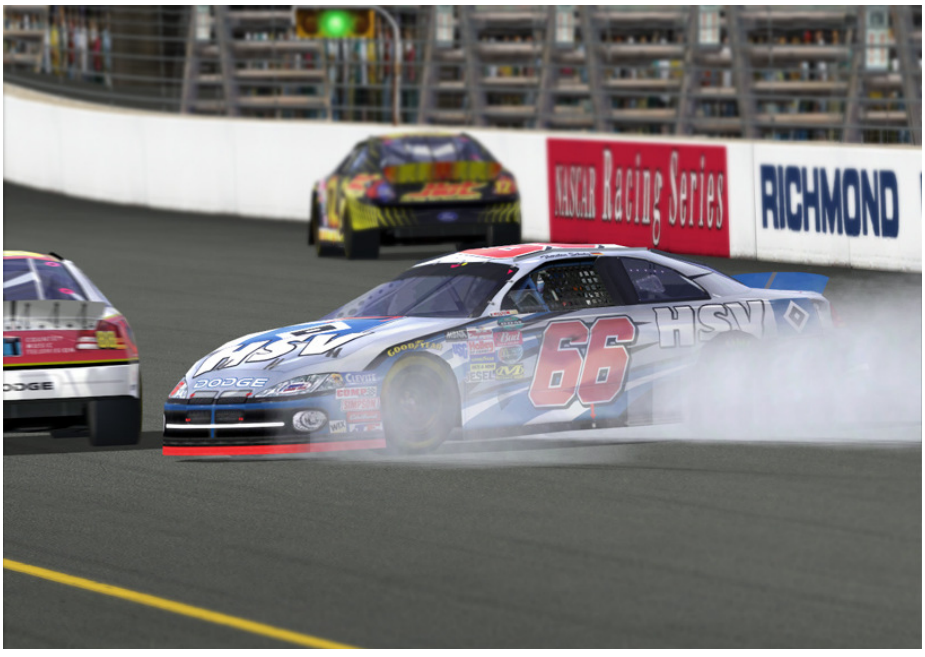
Zehn Runden später versuchte Grasser eingangs Turn 1 an Steffen Kriesch vorbeizukommen. Doch anstatt den 15. Platz zu erringen verschaffte er sich Strafpunkte für den Abschuß von selbigen. Etwas mehr Geduld und mehr Bremsen hätte dieses verhindern können.

Bei dem folgenden Restart kam Gabriel Stöhr nicht direkt auf Geschwindigkeit und die folgenden Fahrer mußten etwas inne halten. Stefan Schrader war davon völlig überrascht und gab dem vor ihm fahrenden Martin Kolibal einen Klapps auf das Heck. Dieser wurde dadurch nach unten gedreht und traf Grasser, der sich nach der S/F-Line dorthin gelöst hatte. Jener schickte ihn zurück in die Mauer und der Big-One des Rennens folgte. Um die 15 Fahrer waren letztendlich damit beschäftigt möglichst heil aus der Situation herauszukommen. Bedingt durch den geringen Speed gab es auch nur einen (persönlichen) Ausfall - Stefan Lippert hatte genug und strich die Segel.

Kormany war wieder gewillt seine alte Position, in den Top5, zurückzuholen, aber seinen Vorwärtsdrang unterbrach er dabei selbst ausgangs Turn 4. Der vor ihm fahrende Wolfgang Kogler war nicht schnell genug, er war es aber. Die Folge war ein typisches Auffahren und Herumdrehen. Dies geschah für die folgenden Meute so plötzlich das sich ca. 10 Fahrer einige Beulen im Blechkleid zuzogen. Doch wie beim Big-One zuvor war auch hier der Speed zu gering um ernsthafte Ausfälle zu verzeichnen.

Schrader löste durch Auffahren auf Kolibal einen Big-One aus

Es folgten über 30 Runden ohne besonderen Zwischenfall oder sonstige Unterbrechungen. Die Fahrer genossen sichtlich diese Zeit, aber dann verdarb Axel Ziganki diese Freude kurz nach Rennhalbzeit. In Turn 2 war er zu früh auf dem Gas und es zog ihn automatisch nach unten. Riedler mußte dadurch abbremsen und auf den Apron ausweichen. Der folgende Thorsten Schulz sah ein Unheil aufziehen und entfernte sich nach oben. Doch dort war bereits Andre Rohloff um diesen outside zu passieren. Als unglücklicher Passagier verpaßte er diesem einen Besuch im Heck und drehte ihn herum. Riedler plagten nach diesem Vorfall arge Gewissensbisse obwohl er nicht der Auslöser der YF war und er verließ deswegen das Rennen. Dies ist aber eine reine Vermutung.



Thorsten Schulz wollte ausweichen und touchierte Andre Rohloff

Positive Extrapunkte bekommt man von der Rennkommission in keinster Weise. Diese Erfahrung mußte sicherlich auch auch Nico Sander machen. Beim Restart ließ es sein Vordermann Robert Schoeffmann ruhig und besonnen angehen. Viel zu entspannt war das für Sander und er rauschte ihm voller Tatendrang ins Heck. Für Schoeffmann war dies genug, er beendete sein Rennen eigenhändig.

Nach seinem Aufstieg aus dem Rookie-Cup hatte sich Jannis Koopmann in Phoenix mit dem 10. Platz belohnt, aber nach Talladega war ihm das Glück auch in Richmond nicht hold. Ein Motorplatzer warf ihn aus dem Rennen.

Bis zu den Top20 hatte sich Heuer immer wieder vorarbeiten können, aber wie bei der Situation Terze/Aulmann schon erwähnt kam es erneut zu besagtem Mißverständnis. Der eh schon angeschlagene Schulz schien für ihn, eingangs Turn 3, Platz zu machen, aber dem war dann doch nicht so. Es folgte eine seitliche Berührung und der Getroffene verließ daraufhin das Rennen.

Ebenfalls einen seitlichen Schubser verpaßte Florian Nelamischkies beim Positionskampf Kormany. Dieser hatte eine halbe Runde zuvor einen Wallride und wollte zwischen Turn3 und Turn 4 nicht noch einen Platz abgeben. Dabei zu tragen kam wieder die besagte "Berührungsdistanz". Nelamischkies kam einen Tick zu weit hoch und dadurch drehte sich Kormany ausgangs Turn 4 weg. Hätte verhindert werden können.

Heinrich kommt quer und Kirchhofer sowie Ziganki laufen auf

Zwei unglaubliche Dinge kamen bei dem folgenden Restart zusammen bzw. waren so unmöglich das gerade vielleicht deswegen direkt eine Rennunterbrechung folgte. Der ansonsten so sichere Rohloff kam eingangs Turn 1 zu hoch und dort befand sich, ebenfalls am Ende des Feldes nach einem Boxenstop, Andreas Wilke. Jener erlitt dabei einen Heckschaden und Rohloff verließ enttäuscht das Rennen.

Der Rennverlauf war bis hierher schon besser gegenüber der ersten Rennhäfte, aber dennoch schlichen sich weiter Fahrfehler oder Mißverständnisse ein.

So kam es dann auch, daß Adrian Heinrich Strafpunkte einheimste. Er hatte Platz 5 inne und in Turn 2 mußte er schon unfreiwillig Grasser inside passieren lassen. Ihm folgten weitere vier Fahrer die natürlich ebenfalls gerne eine bessere Position und somit mehr Punkte am Rennende haben wollten. Ausgangs Turn 4 erlag Heinrich diesem Druck am Heck und drehte sich auf der Geraden weg. Der folgende Kirchhofer reagierte sofort und leitete rechtzeitig sein Bremsmanöver ein, aber der ihm folgende Ziganki krachte ihm ungebremst ins Heck. Während Stephan Peters nach inside auswich gesellte sich Conrad Wegener noch zu den beiden verunfallten Piloten.

Der nächste verfolgte Fahrer den der Druck in einen Fahrfehler trieb war Matthias Bayer. Nach dem Restart konnte er sich in den Top5 halten, aber hinter ihm drängten die anderen Fahrer. So gab er ausgangs Turn 4 zu früh zu viel Gas und drehte sich auf der Geraden weg. Die gute Platzierung war hinüber, durch den Fehler hatte er sich ebenfalls Strafpunkte eingeheimst und der Ärger darüber war groß. Also rief er den Tow-Truck und stieg nicht mehr in seinen Dodge ein.

Das Rennen näherte sich dem Ende und die Fahrer in den Top10 schenkten sich keinen Zentimeter der Strecke. Ein Auge war nach vorne gerichtet und das andere klebte fest am Rückspiegel um den Verfolger zu kontrollieren. Dabei stauten sich die Plätze 4-9 in drei Zweiergrüppchen zusammen. Im letzteren wehrte sich Nico Sander gegen Andreas Kroeger. Auf der Geraden kam er ihm aber zu nahe und drehte Sander. Dieser mußte fast zehn Positionsverluste einstecken die er bis zum Rennende nicht mehr zurückholen konnte.

Nur wenige Runden später dann die letzte Rennunterbrechung im regulären Rennen. Brandt, auf Platz 14 liegend, konnte sich einige Runden gegen den starken Ziganki wehren, aber mußte diesen dann doch vorbeilassen. In Turn 3 ging er dazu nach outside. Knapp hinter Ziganki folgte Heuer und er wollte von dieser Nettigkeit auch profitieren. Im Turn 4 sah es auch noch danach aus und berschleunigte aus dem Turn heraus als genau in diesem Moment Brandt nach unten zieht. Leider hatte er Heuer nicht gesehen und dann krachte es. Heuer konnte weiterfahren, aber Brandt verlor dadurch zwei Runden und fünf Positionen.

Die letzte gelbe Flagge kam mit der schwarz-weiß-karierten Flagge. Das Reglement besagt, daß diese noch zählt, wenn noch nicht alle Fahrer über die Zielline gefahren sind. Der unglückliche Betroffene war Conrad Wegener. Eingangs Turn 1 staute es sich etwas, er war zu spät auf der Bremse, traf Stephan Peters am Heck und drehte ihn herum.

Von allem Trubel unbeirrt siegte wieder Volker Hackmann mit 181 Runden in Führung liegend.

Race Result - Top10

01. Volker Hackmann
02. Martin Thiemt
03. Philipp Hildebrandt
04. Gabriel Stöhr
05. Stefan Schrader
06. Stephan Peters
07. Conrad Wegener
08. David Kirsch
09. Florian Nelamischkies
10. Wolfgang Kogler

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Volker Hackmann im Ziel - dieses Mal ohne seinen Teamkollegen am Heck

Worm siegte vor Selinger

15. Lauf des RookieCup in Darlington

Die sieben Rennsperren aus dem Rennen in Richmond machten sich in Darlington bemerkbar. Am 12. Mai waren nur 18 Fahrer am Start. Dennoch zeigte sich die "alte Dame" nicht von ihrer guten Seite. Gut 1/3 der Rennlänge verbrachte das Feld aufgrund von 10 Yellow Flags hinter dem Pacecar. Thema des Abends waren das Verhalten während der Yellow Flag und Wallrides.

Nach der Quali stand Rene Sowada ganz vorne. Ihm folgten mit nicht einmal 0,1 Sekunden Abstand vier Pole-Anwärter. Der Rennstart stand an und schon rollte der Rennleiter mit den Augen. Stefan Alfons beschleunigte zu stark und kratzte am Heck von Tim Meurer. Der wollte so früh noch nicht kuscheln und fuhr weiter während Alfons sich sichtlich beschämt wegdrehte.
Der Restart glückte, war aber nicht von langer Dauer. Eingangs Turn 3 konnte Jens Weissbrodt einen Wallride knapp verhindern, verlor aber den Kampf gegen seinen schlingernden Wagen und zog in den passierenden Zeljko Bilbija hinein. Nach viel Rauch um nichts ging es weiter.

Drei Runden unter grün folgten und dann lenkte Bilbija zu forsch in Turn 3 hinein. Sein Heck verabschiedete sich und er rutschte die Mauer entlang. Zur Sicherheit aller gab es eine Rennunterbrechung.

Etwas an der Mauer im Turn 1 kratzte auch Michael Müller nach dem Restart. Der folgende Markus Selinger traute sich nicht inside vorbei und schob ihn nach kurzem Kontakt quer vor sich her. Zeitgleich verging sich Stefan Korus ausgangs von Turn 2 am Heck von Benjamin Froegel.

Fast zehn Runden schaffte dann das Feld bevor der zweitplatzierte Sergey Rebrov seinen Wagen ausgangs Turn 4 wegwarf.

Nach dem Unfall zuvor mußte sich Froegel anscheinend einen Schaden an der Lenkung zugezogen haben. Auf der Gegengeraden schlenderte sein Wagen umher und war nicht mehr auf zu bringen Kurs. Nach seinem Einschlag in die Mauer kam es hinter ihm zum Chaos. Wildes Bremsen und Auffahren!

Kurz nach dem Restart wieder Probleme auf der Gegengeraden und wieder ein Auffahren. Robert Worm saugte sich an Marc Heymann heran und wollte inside vorbeigehen. Stefan Chedor kam zu schnell heran, vergaß den Gasfuß zu lupfen und küßte kurz das Heck von Worm.

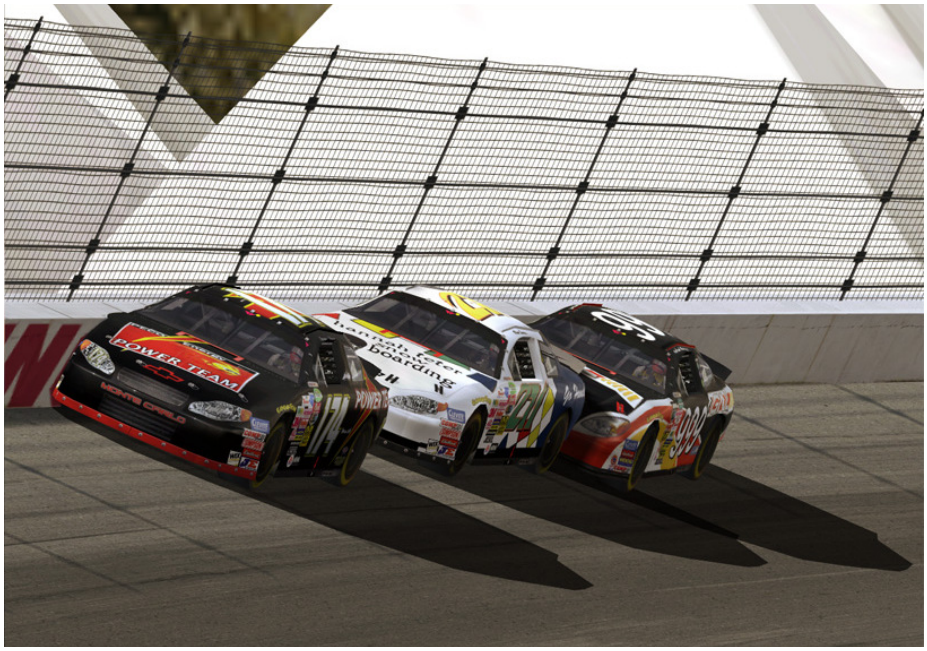
Kurze drei Runden später wieder die gleiche Stelle, aber es war mehr ein in-die-Seite-fahren. Matthias Wurm näherte sich zu nah Christian Lasse und dieser flog ab.

Eine skurile Vorgeschichte lieferte die nächste Yellow Flag. Die Führenden Rebrov und Sowada liefen auf Alfons aus. Einer ging links und der andere ging rechts vorbei. Rebrov hatte links gewählt und kam so arg spitz in Turn 3 hinein. Sowada und Alfons folgten ihm in die Mauer. Letzterer sorgte für die Yellow Flag.

Die letzte Yellow Flag lieferte Meurer dem verbliebenen Feld nach fast 30 Runden freier Fahrt. Der Motor hielt ohne vierten Gang nicht lange und verstarb nach Turn 2. Den Tow-Truck für das tote Blech hatte er wohl vergessen.

In den letzten zehn Runden konnte sich Worm locker gegen seinen Verfolger Selinger behaupten und einen guten Puffer herausfahren. Mit viel Abstand folgte Rebrov. Sergey Chedor und Stephan Appelt lieferten den spannendsten Schlußkampf um Platz 4. Der eine kam gut durch die ersten beiden Turns, hatte jedoch Probleme mit den letzten beiden Turns. Beim anderen war es genau anders herum. Das nächste "Treffen" findet in New Hampshire statt. Ein flacher Kurs mit gefährlichen Kurven!

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

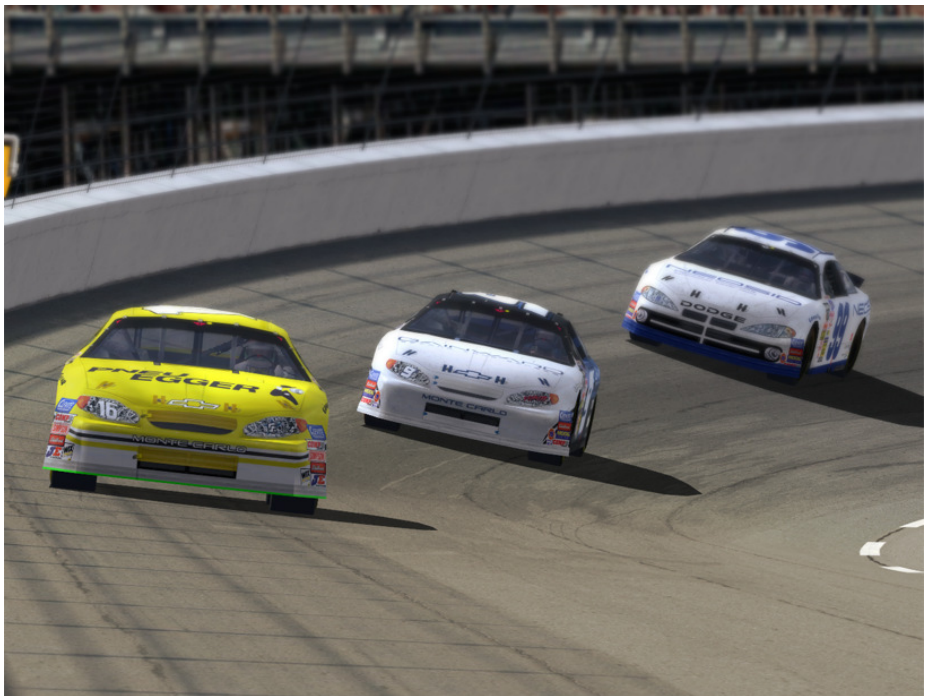


Ein Trio ebnete sich die rechte Wagenseite an der Mauer

Stöhrs erster Saisonsieg

Schweizer in Darlington erfolgreich

Zum neunten Saisonrennen der GNOS-Meisterschaft traten 26 Fahrer die Reise nach Darlington, South Carolina an. Der Slogan "Too tough to tame" bestätigte sich wieder einmal, als nach 184 Runden nur 12 Fahrer die Zielflagge sahen.



Stöhr gewinnt vor Aulmann und Wegener sein erstes GNOS-Rennen 2008

Nachdem er schon im Training die schnellste Runde fuhr, stellte Conrad Wegener in der Qualifikation seinen Dodge Intrepid souverän auf die Pole Position. Sein Teamkollege Marvin Aulmann machte die Doppelpole für Hot Pursuit Motorsports perfekt. In der zweiten Reihe starteten Gabriel Stöhr und der Meisterschaftsführende Matthias Bayer.

Beim Start sortierte sich das Feld auf dem engen Kurs schnell in eine Reihe, nur Danilo Strathausen ging in Turn 1 die Strecke aus und er erwischte die Mauer, was jedoch ohne Folgen blieb. Wegener konnte seine Pole Position vor Aulmann behaupten, dahinter folgten Stöhr und George Kuyumji. Stöhr rutschte in Runde 8 in die Mauer, zu seinem Glück entstand aber kein größerer Schaden am Wagen und er fiel nur von Platz 4 auf 12 zurück.
In der 9. Runde wurde dann durch Peter Fischer die erste Yellow Flag ausgelöst, als dieser Peter Neuendorf eingangs Turn 3 unsanft in einen Dreher schickte.
Die Unterbrechung nutzten mit Ausnahme von Matthias Bayer alle Fahrer, um sich frische Reifen montieren zu lassen - Conrad Wegener jedoch erst eine Runde nach dem Rest des Feldes. Er spekulierte offenbar zunächst darauf, dass viele Fahrer auf der Strecke bleiben würden, als dies allerdings nicht der Fall war, nahm er in Kauf, viele Positionen zu verlieren, und ging doch an die Box.

Beim folgenden Restart drehten Bayers alte Reifen durch, was dazu führte, dass er ins Infield rutschte und sich am Ende des Feldes wieder einreihen musste.
Ein größerer Unfall ereignete sich in der 30. Runde, als Ricardo Krause in Turn 3 loose wurde und stark verlangsamen musste. In der Folge kam es zu mehreren Auffahrunfällen, in die insgesamt sieben Fahrzeuge verwickelt wurden. In dieser Phase des Rennens besaß George Kuyumji den dominieren Wagen und konnte sich in längeren Grünphasen regelmäßig vom Feld absetzen, was dazu führte, dass er am Rennende die meisten Führungsrunden für sich beanspruchen konnte.

Einen entscheidenden Fehler machte er aber in Runde 150, als er bei 34 verbleibenden Runden zunächst antäuschte in die Box zu fahren, dann jedoch kurz vor dem Boxeneingang wieder auf die Strecke zurück fuhr. Hinter ihm holten sich alle Fahrer neue Reifen, so dass Kuyumji in der Schlussphase chancenlos war und sogar noch überrundet wurde.

Dadurch lag nun Conrad Wegener in Führung, gefolgt von Gabriel Stöhr und Marvin Aulmann. Es wurde offensichtlich, dass diese drei Fahrer die letzten Runden auf unterschiedlichen Strategien angingen: Während Wegener vorneweg fuhr, schonte Stöhr seine Reifen etwas mehr und ließ Abstand. Noch zurückhaltender ging Aulmann an. In der 175. Runde hatte Wegener seine Reifen allerdings verbraucht und musste die Führung an Stöhr abgeben, eine Runde später wurde er dann auch von Aulmann überholt, welcher nun die Lücke zu Stöhr schloss und ihn unter Druck setzte. Aulmann schien zwar Vorteile in Turn 2 zu haben, neben Stöhr setzen konnte er sich jedoch nicht und so gewann dieser das Rennen nach einer in der vorletzten Runde ausgelösten Yellow unter gelb. Wegener wurde letztlich noch Dritter, gefolgt von Jannis Koopmann. Letzter Fahrer der Top 5 war Thomas Nolden. Es gab neun Yellow Flags, die Führung wechselte 11 Mal zwischen 6 Fahrern.

Marvin Aulmann

Die “alte Dame” war anspruchsvoll
15. Lauf der DOM in Darlington

Nach dem gelblastigen Lauf in Richmond durften einige Fahrer gezwungenermaßen pausieren um ihr künftiges Vorgehen in den noch folgenden Rennen zu überdenken. Der Lauf in Darlington wurde auch mit gemischten Gefühlen im Vorfeld betrachtet, denn die “alte Dame” wie sie gerne genannt wird erfordert viel Aufmerksamkeit und Konzentration. Durchatmen kann man nur auf den kurzen Geraden.

Der Wettergott war fast gnädig mit den 34 gestarteten Fahrern und bescherte ihnen bewölkte 78° Fahrenheit (25,5 Grad) und einem frischen Wind mit 12 mph aus südwestlicher Richtung.

Das positive im Vorfeld war, daß keine Pre-Quli stattfand und so ging es direkt zum Rennen. Das negative waren die 15 Rennunterbrechungen. Diese zogen das Rennen wieder einmal künstlich in die Länge.

Qualifying

01.	Volker Hackmann	27.825
02.	Conrad Wegener	27.928
03.	Gabriel Stöhr	27.976
04.	Jörg Kormany	28.029
05.	Adrian Heinrich	28.074
06.	Philipp Hildebrandt	28.095
07.	Andreas Wilke	28.107
08.	Jannis Koopmann	28.168
09.	Martin Kolibal	28.186
10.	Martin Thiemt	28.188

So kam es nach dem Rennstart zur ersten Yellow Flag. Noch im Turn 1 lief Christian Schultze auf langsamere Fahrer auf und verzögerte seinen Speed. Dies sah Stephan Peters zu spät und gab ihm einen Schubser der zum Dreher führte. Für die Verfolger bestand keine Gefahr.

Gute fünfzehn Runden lief das Rennen bis die nächste Unterbrechung folgte. Andre Rohloff kam in Turn 3 an die Mauer, löste sich unglücklich von dieser und rutschte nach unten. Dort traf ihn George Kuyumji und nach ein paar Drehern kam er nach Turn 4 auf dem Apron zum stehen.

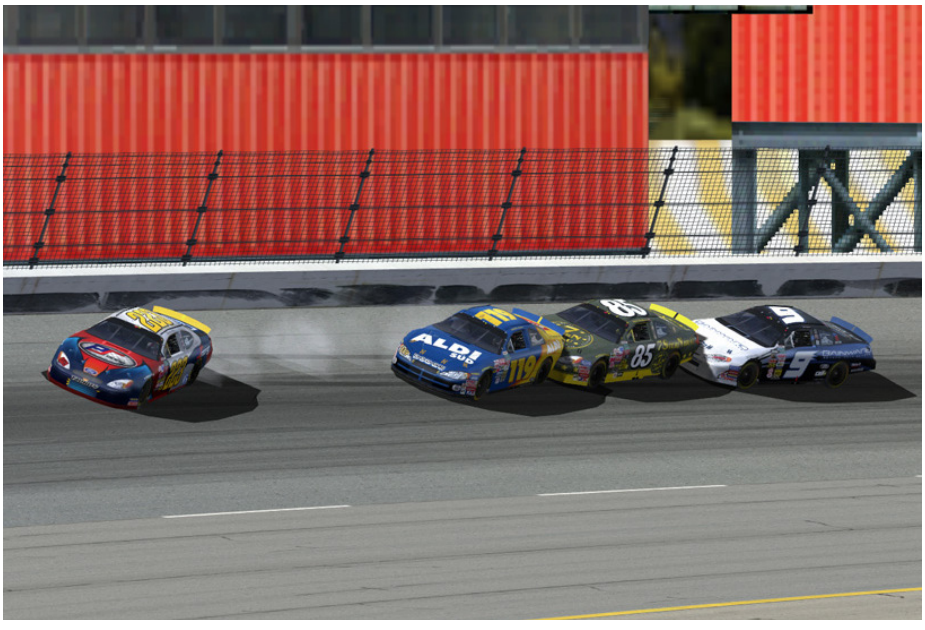
Zwei Runden später hatte Thomas Schultze ein Problem und bat um eine kurze Pause. Beim Anbremsen zu Turn 3 wollte sein Wagen ausbrechen und er konnte ihn mühevoll abfangen. Doch dabei kam er zu weit runter und wurde von Bernhard Riedler touchiert. Die nachfolgenden Fahrer reagierten sehr gut und verhinderten schlimmeres.

Ebenfalls eine Pause und zwar für den Rest des Rennens mußte kurz darauf eben genannter Riedler nörgelnd akzeptieren. Adrian Heinrich kam ihm beim anbremsen zu Turn 3 zu nahe und schickte ihn in einem schwungvollen Dreher in die Mauer. Dabei muß er vor Ärger sein Lenkrad abgerissen haben.

Schöne zwanzig Runden folgten und es wäre auch noch länger Grün geblieben, aber beim Pitin-Versuch verlor Horst Schumann seinen Wagen und stellte sich quer. Für den Großteil des Feldes kam diese Unterbechung auch gerade richtig, denn so langsam riefen die Felgen nach einem neuen Satz Pneus. Schumann wollte keine mehr, er hatte genug erlebt verließ das Rennen.

Wahnsinnig breit ist die Gerade bei Start/Finish, aber irgendwie brachte es Lapper T. Schultze fertig beim Restart den drittplatzierten Jörg Kormany anzurempeln. Der wußte zuerst gar nicht was passierte, aber ein kurzer Blick nach links zeigte ihm Schultzes Wagen und dann war es ihm wohl klar. Dieser böse Blick hatte Schultze anscheined entmutigt und er gab auf.

Wieder folgte ein langer Lauf unter Grün der aber durch eine unglückliche Kettenreaktion beendet wurde. In Turn 3 wurde Peters leicht von Andreas Uehlein berührt, konnte den Wagen aber schnell stabilisieren. Uehlein hielt Abstand, mußte aber Speedrausnehmen. Der folgenden Robert Schoeffmann konnte gerade noch verzögern wurde dann aber von Marvin Aulmann auf Uehlein geschoben. Dieser kam um 180° gedreht an der Mauer zum stehen. Nahezu alle folgenden Fahrer



Ein langer Stint unter Grün wurde durch eine Kettenreaktion beendet

erkannten die Situation und passierten verlangsamt die Unfallstelle. David Kirsch sah ihn nicht und raste nahezu ungebremst mit 115 mph in den stehenden Uehlein. Jannis Koopmann war auch spät auf der Bremse und rutsche seitlich in ihn hinein. Dies bedeutete dann gänzlich das Rennende für Uehlein.

Philipp Hildebrandt sammelte seine ersten Führungsrunden als es zwei Runden nach dem Restart die nächste Yellow Flag gab. Das Top10-Feld erreichte dicht beieinanderliegend den unfallträchtigen Turn 3. Wolfgang Kogler bremste einen Tick zu spät und schickte Torsten Eberius in einen Dreher. Was dann folgte war ein kleinerer Big-One, denn sieben Wagen kreiselten durch den Turn.

Von kurzer Dauer war auch der nächste Versuch noch mal eine langen Grünphase zu absolvieren. Rohloff rettete sich zwar bremsend vor der Mauer zwischen Turn 3 und 4, aber kam dabei leicht nach unten. Dort passierte ihn gerade Heinrich und verpaßte ihm ungewollt einen Schubser der ihn in die Streckenbegrenzung warf. Conrad Wegener folgte und gab ihm erneut einen Schubser. In Folge kamen dann noch Andreas Kroeger / David Kirsch und Diego Feldt / Johannes Stark zusammen. Nach den vielen Blechkontakten hatte Rohloff genug und ließ das Rennen ohne ihn weiterlaufen.

Knappe zehn Runden ging es gut, dann verloren Starks Reifen den nötigen Grip ausgangs Turn 4 und er

Andre Rohloff löste diesen "Flächenbrand" aus und schied aus

kreiselte imposant über die Gerade. Kaum wieder gestartet behinderte Volker Hackmann sich selbst um Hildebrandt endlich von der schweren Führungsposition zu erlösen. Ausgangs Turn 2 fuhr er Schoeffmann leicht ins Heck und dieser drehte sich auf der Gegengeraden weg.

Doch dies erledigte Hildebrandt circa zehn Runden später von ganz alleine. Ausgangs Turn 4 überforderte er seine Reifen und flog Richtung Infieldmauer ab.

Ihm folgte genau zehn Runden später Axel Ziganki mit gleichem Ende. Zuvor erlitt er jedoch einen kapitalen Motorschaden und versuchte seinen Wagen sicher zum stehen zu bringen.
Der neue Start mißglückte auch. Kogler war etwas unsicher im Turn 3 und verlangsamte, blieb aber outside. Der folgende Heinrich hatte kurz den Apron berührt und kam dadurch zu hoch, touchiert Kogler und drückte ihn in die Mauer. Er konnte sich zwar von dieser nach Turn 4 lösen, kam jedoch zu weit in die Ideallinie. Die nahenden Koopmann und Kuyumji konnten nicht mehr auswichen und zu dritt drehten sie sich über die Gerade.

Die letzte Yellow Flag löste Schoeffmann aus. Er drückte Kroeger in der letzten Runde in die Mauer, dieser drehte sich in Turn 3 weg und verlor somit drei Positionen. Hackmann hatte beim Boxenstopp zuvor, den bis dahin führenden Thiemt kassiert, und gab diese Position nicht mehr ab. So endete das Rennen mit einigen Yellow Flags weniger als in Richmond-Night.

Unstimmigkeiten sorgten für ungeahnte Richtungsänderungen

Inofficial Standings

01.	V. Hackmann	*108
02.	Andreas Wilke	*9
03.	Martin Thiemt	*19
04.	Gabriel Stöhr	*2
05.	Jörg Kormany	
06.	Martin Kolibal	
07.	Stephan Peters	
08.	Conrad Wegener	
09.	David Kirsch	
10.	P. Hildebrandt	*42
11.	Mansuet Grasser	
12.	R. Schoeffmann	*1
13.	Adrian Heinrich	
14.	Thorsten Schulz	
15.	Andreas Kroeger	*1

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Korus packte sich Sowada

16. Lauf des RookieCup in New Hampshire

Das Rennen in Darlington verlief schon besser und nur drei Fahrer mußten danach pausieren. Der Lauf in New Hampshire erforderte von den Fahrern aber ebenfalls ein stabiles Setup und viel Training. Gereicht hat es anscheined nicht, denn 12 Yellow Flags sprechen für sich.
So die Quali der Top5. Für die Start-

Qualifying

01. Rene Sowada	29.905
02. Markus Selinger	30.227
03. Fabian Casula	30.363
04. Sergey Rebrov	30.400
05. Robert Worm	30.428

aufstellung traten nur 16 der 20 Fahrer an. Hatte es taktische Gründe?! Jedenfalls krachte es schon im Mittelfeld in Turn 1. Sehr übermütig stürmte Daniel Jost vorm Turn zwischen Peter Mandl und Marc Heymann hindurch. Klassische Dive-Bomb von Jost von outside.
Halte immer NUR den Speed deines Vordermanns. Gilt für den Restart, wer das nicht befolgt löst fix eine Kettenreaktion aus. Hier war es Marcel Dietrich der etwas später durchstartete. Hinter ihm knallte es heftig und vier Wagen flogen förmlich ab. Leidtragender war Mitverursacher Mirko Meitzner, sein Wagen war infolge dessen hinüber.

Wenige Runden später die nächste Yellow Flag. Stephan Appelt kam in Turn 3 quer und schob dadurch Zeljko Bilbija nach außen. Dorthin war der folgende Heymann ausgewichen und wurde in die Mauer katapultiert. Bilbija mußte aufgeben.

Kurz darauf kamen sich Selinger und Casula in die Quere. Selinger kam in Turn 4 etwas zu weit raus und Casula entschied sich inside zu passieren. Die falsche Wahl, denn Selinger kam wieder runter und beide Kontrahenten berührten sich.

Einem einfachen Unforced von Ronny Lafere folgte nach dem Restart gleich wieder eine Yellow Flag. Michael Mueller zog eingangs Turn 3 zu früh auf die Ideallinie herunter und berührte Thomas Munck. Von eigenen Problemen überfordert verließ Marcel Dietrich das Rennen.
Ein 5-Runden-Takt unter Grün hatte sich eingespielt, dann folgte Gelb. Eigentlich nur ein Unforced von Stefan Chedor, aber ein Chaos folgte. Der führende Casula wurde vom unvorsichtig nahenden Stefan Korus gedreht. Lafere wartete nicht auf den folgenden Rebrov, fuhr zu früh los und stellte so ein unüberwindbares Hindernis dar. Lafere mußte nach dem Treffer aufgeben.

Beim folgenden Restart waren Jost und Selinger zu lange auf dem Gas und bremsten folglich zu spät in Turn 1. Beide drehten sich und trugen ein paar Beulen im Blechkleid davon. Für Jost verlief der folgende Restart wieder nicht erfreulich. Ausgangs Turn 2 spurtete sein Chevrolet hurtig in die Seite von Hartmut Seelows Pontiac. Jost hatte genug.

Ein kleines Quiz für den aufmerksamen Leser. Frage: Wie lange? Richtig: 5 Runden! Eingangs Turn 3 war Selinger zu spät und drehte Mueller in die Mauer. Beide kamen aber mit dem Schrecken davon und konnten weiterfahren.

Die letzte Yellow Flag löste Seelow aus. Im Turn 3 war sein Heck schneller als die Front und er drehte sich. Entschieden war das Rennen aber bereits zu Gunsten von Korus. Er hatte den führenden Sowada einige Runden lang studiert und knackte ihn knapp zehn Runden vor Schluß auf der Geraden. Der Sieg gebührt aber eigentlich Sowada, denn er folgte brav dem Pacecar während Korus jenes zu früh und regelwidrig überholte. Dafür gab es seitens der Rennleitung, nach der Strafenverteilung, zu dessen Glück nur einen erhobenen Finger.

Hackmanns Buch "Verhalten während des Restarts" wird Pflichtlektüre

Race Results

01. Stefan Korus	29.905
02. Rene Sowada	30.227
03. Fabian Casula	30.363
04. Sergey Rebrov	30.400
05. Robert Worm	30.428

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Thiemt unterlag Hackmann

16. Lauf der DOM in New Hampshire

Der Trend zu "weniger Rennunterbrechungen" verbessert sich weiter zusehends. Nach den schon besseren 15 Yellow Flags in Darlington schafften es die Piloten diese Zahl nochmals zu unterbieten. 10 Yellow Flags, 40 Runden hinter dem Pacecar, standen am Ende des Rennens in der Statistik. Eine ebenfalls seltene Begebenheit war in der Statistik zu finden. Nur zwei Fahrer wechselten sich in der Führung ab. Neben Volker Hackmann sammelte Martin Thiemt fleißig Führungsrunden.

Gestartet war das Rennen bei bewölkten drückenden 57° Fahrenheit (14 Grad) und einem erfrischendem Wind aus dem Westen. Diesen Bedingungen stellten sich insgesamt 32 Fahrer. Demzufolge fand auch keine Pre-Quali statt; was den einen oder anderen Fahrer sicherlich erfreute. Der Kurs ist recht flach und die Kurvenausgänge verlangen viel Gefühl mit dem Gasfuß.

Qualifying

01.	Volker Hackmann	29.155
02.	Andreas Wilke	29.193
03.	Stefan Lippert	29.324
04.	Jörg Kormany	29.402
05.	Matthias Bayer	29.408
06.	Gabriel Stöhr	29.437
07.	Jannis Koopmann	29.460
08.	Marvin Aulmann	29.485
09.	Martin Thiemt	29.580
10.	Christian Schultze	29.585

Nach der Qualifikation ging es dann ins Rennen und für alle völlig überraschend blieb es lange Grün. Erst in Runde 35 kam es zur ersten Rennunterbrechung. In Turn 3 blieb Horst Schuhmann weit outside um den schnelleren Verkehr inside passieren zu lassen. Roman Schmid hatte sich bzw. seinen Ford nicht unter Kontrolle und rutschte hoch, berührte Schuhmann und drehte sich Richtung Turn 4 weg. Eine völlig unnötige Unterbrechung, aber viele Fahrer waren dankbar, denn Hackmann kassierte schon die ersten Lapper.

Fünf Runden nach dem Restart dann erneut Trubel mit Yellow Flag als Folge. George Kuyumji verlor die Bodenhaftung und kam in Zeitlupe quer. Die dicht folgenden Stephan Peters, Denis Terze und Andreas Kröger konnte nur zusehen wie sich ihr Metall in das des Vordermanns grub. Zu viert rasselte die Bande dann in die Streckenbegrenzung. Als einziger Fahrer mußte Kuyumji anschließend das Rennen beenden.

George Kuyumji brachte Peters, Terze und Kröger in Schwierigkeiten

Zuvor hatten schon Peter Gess, Stefan Lippert (beide wegen Warp) und Michael Schymura (nicht bekannt) das Rennen verlassen.

Wenige Runden später waren sich dann Marc Wieneke und Peters über die Wahl der Linie beim Anbremsen zu Turn 1 uneins. Beide zogen nach innen und berühten sich dann. Wieneke war inside und kam heile davon, aber Peters krachte durch den Kontakt recht unangenehm hart in die Mauer.

Da Hackmann in dieser Rennunterbrechung die Box aufsuchte hatte sich Thiemt an die Spitze des Feldes setzen können und behielt sich einige Runden bevor es wieder Gelb wurde. David Kirsch lief in Turn 3 auf den outside fahrenden Christian Heuer auf und wollte inside an ihm vorbei. Hier nahte Wieneke und war auch schon nicht mehr auf der Ideallinie zu finden. Beide trafen sich in der goldenen Mitte und Kirsch rutschte rücklings in die Mauer.

Gute 20 Runden lief es trotz des gemischten Feldes unter Grün recht gut. Dann verstarb urplötzlich der Motor von Ricardo Krause ausgangs Turn 2 und er suchte Schutz im Infield. Sein Rennen war zu Ende. Nur wenige Sekunden vorher verließ Peters das Rennen mit einem anscheinend wichtigen Termin. Ihm folgte zum Ende der Yellow-Flag-Phase Schuhmann. Die nötigen 50% waren erreicht und er verließ das Rennen.

Siebzig Runden hatten die verbliebenen Fahrer noch vor sich und Hackmann klebte schon an Thiemts Heck, kam oder wollte nicht vorbei. Davon unberührt kämpfte Thomas Nolden um seinen 10. Platz. Alles lief gut, bis ausgangs Turn 4. Erst

hatte er ein wenig den Gasfuß lupfen müssen, weil der vor ihm fahrende Thorsten Schulz etwas korregieren mußte, aber selbst stieg er dann zu stark aufs Pedal und drehte sich am Kurvenausgang in die Boxenmauer weg. Die folgenden Axel Ziganki und Kröger waren sich beim querstehenden Nolden nicht ganz sicher über die Wahl der Spur und gerieten kurz aneinander. Die folgenden Strafpunkte waren für Nolden anscheinend zu zermürbend und er verließ trotz des geringen Schadens das Rennen.

Nur eine Runde später, beim Aufreihen hinter dem Pacecar, kam Wieneke zwar regelkonform am Ende des Feldes an, aber in seinem Rückspiegel wurde Martin Kolibal erschreckend schnell immer größer. Jener bremste zwar stark ab, traf Wieneke aber dennoch am Heck und drehte ihn herum. Die folgenden Bernhard Riedler und Heuer waren ebenfalls überrascht und mischten mit. Wieneke hatte genug und ließ sich in die Box schleppen.

Dieses "ich-hab-ihn...ich-hab-nicht" Gefühl durchlebte Johannes Stark circa 10 Runden später beim durchqueren von Turn 1. Im wahrsten Sinne des Wortes, denn sein Pontiac kam immer mehr in Schräglage und ein rettender Bremsversuch zum korregieren blieb ergebnislos. Er drehte sich einmal um 180 Grad und rutschte mit dem Heck voran in die Mauer. Nach einem intensiven Checkup in der Box schloß er sich dem Feld wieder an und hoffte die

Martin Kolibal "erschreckte" Marc Wieneke während einer YF-Phase

verloren Positionen aufzuholen.
Dieses klappte nicht, aber er konnte sich gerade noch in der Leadlap halten bis er eingangs von Turn 1 leicht auf den Apron kam. Wieder bemerkte sein Popometer die nahende Schräglage. Er konnte seinen Wagen zwar abfangen, doch dabei war er im Turn zu weit nach oben geraten. Dort wollte ihn gerade Riedler outside passieren und beide kamen sich ins Gehege. Riedler schlug als Folge einmal mit dem Heck und der Front in die Mauer ein. Nach dem Wunden-lecken in der Box ging es für beide aber weiter.

Nur drei Runden zuvor hatte Hackmann noch unter Grün es geschafft und kassierte Thiemt zwischen Turn 3 und 4 inside.
Kurz nach dem Restart war Gabriel Stöhr schnell unterwegs, aber zum Leidwesen von Kirsch auch noch schneller in dessen Heck. Eingangs Turn 1 rauschte er ihm zu forsch ins Heck und drehte ihn herum. Kirsch verlor durch den nötigen Boxenaufenthalt vorerst zehn Positionen.

Auch alle unguten Dinge schienen 3 zu sein. Stark warf erneut in dem ersten Turn seinen Wagen zu quer in die Kurve und löste durch den folgenden Dreher, ohne Fremdeinfluß, die letzte Yellow Flag aus. Dann schien auch er genug zu haben und verließ mit arg demolierten Wagen das Rennen.

Unbeirrt folgte Hackmann nach dem Restart seinem Renntempo und zusammen mit seinem Teamkollegen Andreas Wilke setzte sich das Duo von dem Verfolger Thiemt immer weiter, bis zum Zieleinlauf, ab.

Volker Hackmann kassiert Martin Thiemt kurz vor Rennende

Inofficial Standings

01.	V. Hackmann	*102
02.	Andreas Wilke	
03.	Martin Thiemt	*78
04.	Jörg Kormany	
05.	Marvin Aulmann	
06.	Matthias Bayer	
07.	Thorsten Schulz	
08.	Christian Schultze	
09.	Gabriel Stöhr	
10.	Stefan Schrader	
11.	Axel Ziganki	
12.	Jannis Koopmann	
13.	Mansuet Grasser	
14.	Andreas Kröger	
15.	David Kirsch	

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Pole und Sieg für Korus

17. Lauf des RookieCup in Lowes-Night

Frohen Mutes fanden sich 24 Lizenz-Anwärter zum Rennen in Lowes ein. Ein schneller Kurs und der Rennkommissar hoffte gut vorbereitete Fahrer zu sehen. Diesem Wunsch wurde teilweise entsprochen, von den 120 Runden wurden 56 hinter dem Pacecar zuürckgelegt.
Das ergab rein rechnerisch 14 Renn-

Qualifying

01. Stefan Korus	28.984
02. Sergey Rebrov	29.028
03. Michael Neubauer	29.075
04. Michaela Czesla	29.201
05. Peter Mandl	29.270
06. Rouven Steiner	29.290
07. Daniel Jost	29.343
08. Christian Lasse	29.349
09. Robert Worm	29.357
10. Benjamin Frögel	29.493

unterbrechungen. Welche Schicksale dahinter stecken wird uns ein Blick in die Wiederholung geben.
In der ersten Runde, noch in Turn 2, verhielt sich Michael Neubauer gegenüber Michaela Czesla nicht Gentleman-like. Sie war nach längerer Abwesenheit wieder in den Zirkus zurückgekehrt um den Testosteron-Spiegel zu senken. Neubauer hätte den unglücklichen Kontakt verhindern können, war aber zu sehr in Fahrt. Er berührte Czeslas Heck und schickte sie in die Mauer. Zeitgleich waren Rouven Steiner und Benjamin Frögel dabei ihre rechte Wagenseite an der Mauer plan zu schleifen.

Never underestimate cold tires, is a lesson Sergey Rebrov had to learn the hard way. Coming off the high line, he lost it on his own going into turn 3, spun across the apron and finally slid back onto the racing surface. This was an ominous sight for Robert Worm who slowed down cautiously, but was subsequently collected by Eugeny Dmitriev when he turned into Worm while trying to avoid Rebrovs car. Mayhem broke loose on the race track and in the infield section as several drivers locked up their tires or slid all over the place while trying to avoid the wreck. When the smoke had settled, Worm was out of the race, his engine had not survived the accident. Seconds later Christoph Hruschka blew another engine due to crash damage after he had spun into the inside retaining wall off turn 2.

Only a few laps after the following restart, Rebrov brought out the caution flag again. This time he clipped the apron exiting turn 4, went on to slide all the way up the race track and into Mirko Meitzner, which sent both cars spinning down the front-straight.

Zur Aufgabe war jedoch der Unbeteiligte Daniel Jarczok gezwungen. Beim vorangegangen Unfall wurde er von Ronny Lafere hart getroffen und humpelte dem Feld nur noch hinterher.

Wenige Runden später kam es wieder zu einer Yellow Flag. Ausgangs Turn 4 blieb Laurenz Spross zu lange auf dem Gas und berührte Wolfgang Ketteritzsch am Heck. Beide Kontrahenten flogen übers Grün zurück auf die Strecke. Dabei traf Ketteritzsch den folgenden Frögel hart und knallte ihn in die Mauer. Frögel mußte darauf mit Motorschaden aufgeben.

Der vorherige Auslöser Ketteritzsch war deswegen noch nicht wieder voll aufs Rennen konzentriert und warf vor Turn 1 seinen Dodge in die Infieldmauer. Nach diesem Aussetzer entschied er auszusteigen.

Beim folgenden Restart gab es wieder Probleme. Stefan Chedor wechselte als Lapper nach outside und dies stellte für die nachfolgenden Fahrer ein Problem dar. Neubauer wich in Turn 2 erschrocken nach inside auf den Apron aus, aber für Reinhard Frey war es zu spät; er fuhr Chedor ins Heck und drehte ihn. Der Vorfall löste ein völliges Durcheinander aus und infolge dessen krachte Fabian Casula auf der Gegengeraden in den querstehenden Daniel Jost. Für Casula war das Rennen nach einem imposanten Überschlag zu Ende.

Erneut sorgte die Restart-Phase für Probleme. Christian Lasse versuchte in Turn 1 seinen Chevrolet zu stabi-

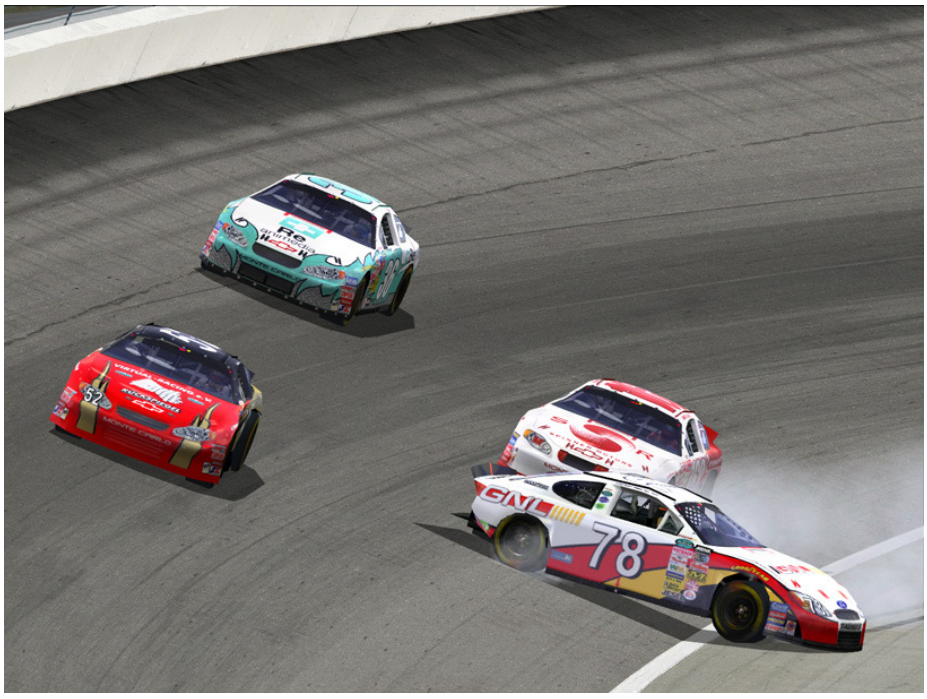
Hier die Situation für die Leser mit Defiziten in der englischen Sprache

lisieren und verlor merklich an Geschwindigkeit. Dies war für Frey nicht erkennbar und er touchierte dessen Heck. Daniel Jost bremste zu spät und verpaßte Frey noch einen kräftigen Stoß. Für Jost war dies zu viel und er verließ zusammen mit Lasse das Rennen.

Nach diesem Restart keimte Hoffnung auf, aber diese wurde nach nur drei Runden erstickt. Czesla kam in Turn 2 auf den Apron und korregierte zu spät. Aufgrund dessen rutschte sie nahezu quer zurück auf die Strecke und Meitzner sowie Dmitriev konnten nicht mehr ausweichen. Zu dritt rüttelten sie heftig am Sicherheitszaun. Czesla mußte unfallbedingt aufgeben.

Nach und nach hatte sich das Feld aufeinander abgestimmt und nach den unzähligen Boxenaufhalten wurden auch die Wagen immer stabiler. Einige Runden mehr hatte das Feld so schon unter Green Flag zurückgelegt, aber aus Sicherheitsgründen war der Rennleiter erneut zu einer Gelbphase gezwungen. Thomas Munck war zuvor schon in den einen oder anderen Zwischenfall unschuldig verwickelt und hatte Schäden davongetragen. Daher war er auch recht lädiert unterwegs. Dies machte sein Pontiac nicht lange mit und seine Motor gab den Geist auf. Möge er in Frieden ruhen!

Beim folgenden Restart rückte Frey erneut ungewollt ins Rampenlicht der Medien. Noch vor Turn 1 kam ihm Ronny Lafere, inside als Lapper gestartet, zu nahe und drehte ihn herum. Dabei flogen beide Fahrer zuerst Richtung Infield ab, fanden



Michael Czesla machte unschöne Erfahrungen mit dem Apron

aber recht schnell ungewollt zur Strecke zurück und dort traf Frey Spross. Frey kam durch diesen Kontakt auf den Apron zurück und wurde auch gleich vom folgenden Dmitriev hart getroffen. Beide Fahrer mußten notgedrungen ihre Wagen in der Box abstellen und gesellten sich für die Schlußphase unter die letzten 50 Runden unter die Zuschauer.

Chedor sorgte danach für die nächsten beiden Rennunterbrechungen. Zuerst kam er nach dem Knick der Rennstrecke zu hoch und berührte Neubauer seitlich. Beide rutschten, ausnahmsweise mal ohne Folgen für die Verfolger, abseits der Strecke und kamen dort zum stehen. Beim anschließenden Restart hatte Chedor Probleme mit der Stabilität seines Dodge und geriet direkt in die Linie des passierenden Meitzner. Dieser schickte ihn direkt in die Streckenbegrenzung aus Beton.

Die letzte Yellow Flag des Rennens löste Peter Mandl aus. Die berühmtberüchtigte Berührungsabfrage der Simulation wurde ihm zum Verhängnis. In Turn 3 kam er etwas zu hoch und touchierte dabei das Heck von Marcel Dietrich. Dieser schlug daraufhin rückwärts in die Mauer ein; konnte aber weiterfahren.

Einige Runden zuvor hatte Korus die Führung des Rennens übernommen. Nach dem Restart konnte sich Grübner zwar wieder an die Spitze setzen, aber schon wenige hundert Meter später verwies ihm Korus wieder auf den Platz hinter ihn und gab die Führung bis zum Zieleinlauf nicht mehr ab. So endete das Rennen mit folgendem Ergebnis:

Nicht ganz "sauber" ging Grübner an Korus beim letzten Restart vorbei

Race Result

01.	Stefan Korus	*83
02.	Dennis Grübner	*23
03.	Marcel Dietrich	*01
04.	Peter Mandl	
05.	Marc Heymann	
06.	Laurenz Spross	
07.	Stefan Chedor	
08.	Mirko Meitzner	
09.	Michael Neubauer	
10.	Rouven Steiner	

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Hackmann kam von hinten
17. Lauf der DOM in Lowes-Night

Erstmals waren sehr lange Phasen unter grüner Flagge gefahren und Volker Hackmann näherte sich "von hinten". Auch waren alle Fahrer erstmals gezwungen eine Strategie zu entwickeln - früher reingehen oder länger draußen bleiben?

Vereinfacht wurde das Gedankenspiel von nur zehn Rennunterbrechungen (38 Laps). Fünf Fahrer mußten das Rennen aufgrund einer Sperre am Bildschirm verfolgen. Eine Pre-Quail fand nicht statt, also ging es direkt zur Quali und Rennen.

Noch in der ersten Runde wurde das Feld ausgebremst. Roman Schmid verlor in Turn 3 die Kontrolle und kam quer. Nach einigen harten Kontakten mußte er aufgeben.

Das Rennen hatte gerade wieder an Fahrt aufgenommen als sich Wolfgang Kogler und Torsten Brandt bei der Einfahrt zu Turn 1 zu nahe kamen. Während Kogler nach dem unglücklichen Kontakt weiterfahren konnte lief es für Brandt nicht gut. Von zwei folgenden Fahrern wurde der sicher stehende Dodge über die Strecke geschossen und er mußte ebenfalls aufgeben.

Nach dem Restart geriet Bernhard Riedler kurze Zeit später in Turn 4 in einen Wallride. Er konnte sich aus der Mauer wieder lösen, aber dann kam Mansuet Grasser und er krachte mit über 100 mph in den rollenden Riedler. In den sich noch drehenden Riedler prallte dann der nahende Steffen Kriesch und beide Fahrer schieden aus.

Dann folgten fast sechszig Runden unter Grün und die ersten Lapper waren im Rennverlauf zu finden. Teils durch frühe Boxenstopps, aber auch, weil Hackmann sich unermüdlich durch das Ende des Feldes arbeitete. Einige Fahrer, die noch in der Leadlap fuhren, wünschten sich heimlich eine Yellow Flag herbei und ihr Flehen wurde erhört.

Wieder war ein Wallride teils der Auslöser. Patrick Ratajczak löste sich gerade aus der Mauer als sich Nico Sander und Thorsten Schulz näherten. Sander wich Ratajczak nach inside aus und Schulz mußte stark runterbremsen um nicht in dessen Heck zu landen. Davon wurde der folgende Michael Schymura überrascht, drehte Schulz herum und zwang ihn so zur Aufgabe.

Nach weiteren vierzig Runden unter Grün sorgte Kogler noch vor Turn 1 für die anstehenden Boxenaufenthalte. Auf der Geraden kam er zu hoch und fuhr in Ratajczak hinein. Dieser drehte sich daraufhin und wie durch ein Wunder bestand für die nachfolgenden Fahrer keine Gefahr.

Eine unnötige Yellow Flag lieferte darauf Martin Thiemt. In Turn 3 lief er auf Sander auf und kam ihm zu nahe. Sander schlug in die Mauer ein und mußte aussteigen. Nur zehn Runden später an gleicher Stelle der selbe Unfall. Auslöser war dieses Mal Axel Ziganki und der Getroffene war Thiemt selbst.

In den letzten vierzig Runden des Rennens gab es noch drei Rennunterbrechungen. Zuerst ließ Jörg Kormany auf der Geraden zu wenig Platz für den breiten Pontiac von Gabriel Stöhr. Kurz darauf ging auf der Gegengeraden das Heck von Florian Nelamischkies eigene Wege und im Rutschen nahm er Ole Seyen auf die Hörner. Seyens Ford hatte anschließend nur noch Schrottwert.

Die letzte Yellow Flag holte sich noch schnell Jannis Koopmann, denn es waren nur noch vier Runden zu fahren. In Turn 1 geriet er in einen Wallride und konnte sich geschickt von der Mauer lösen, aber dabei kam er etwas zu weit runter und geriet so in den Weg von Christian Schultze. Dieser räumte ihn ab und wurde auf der Gegengeraden noch von Ziganki getroffen. Angeführt vom Pacecar endete das Rennen mit Hackmann an der Spitze. Satte 171 von 200 Runden hatte er das Rennen dirigiert.

Bericht: Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Florian Nelamischkies beendete das Rennen von Ole Seyen

Die DOM 2008-Story

GP von Deutschland - Nürburgring

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Callipo führt hier noch vor Reinhold. In diesem Rennen konnte Reinhold die Reihenfolge noch umdrehen. Gelingt ihm dies in der Meisterschaft auch?

GP auf dem Nürburgring, volle Distanz über 15 Runden im Pro-Modus. Das sind 342,5 Kilometer auf relativ enger, relativ holpriger Straße. 1380 Kurven, ca. 1500 Schaltmanöver, 60 Sprünge. Auch als GPL-Rennen keine Kleinigkeit. Unzählige Möglichkeiten , ein Rennen vorzeitig und unfreiwllig zu beenden.

Elf der Fünfzehn am 4. Mai, beim dritten Lauf zur GPL-DOM 2008 an den Start gegangenen Fahrer wissen davon ein Lied zu singen. Schon im Qualivorlauf, der nur über drei Runden zu bestreiten war, sahen nur acht Fahrer, also knapp mehr als die Hälfte, das Ziel. Aber immerhin doppelt so viele als im Hauptlauf.

Titelverteidiger Oliver Reinhold zeigte im Vorlauf einmal mehr Nerven, als er in Runde drei im Kesselchen patzte und einen Unfall verursachte, der seinen BRM arg in Mitleidenschaft zog. Reinhold, der zu dem Zeitpunkt vor Wilke und Saupe führte, quälte sich mit seinem arg beschädigten BRM noch den langen Weg bis ins Ziel und erreichte dieses immerhin noch auf Platz sieben. "Aufgegeben wird nicht", schien er uns damit zu sagen. Im Endeffekt hatte sich dieser Einsatz dann doch tatsächlich noch bezahlt gemacht und ihm einen Hauchdünnen Tagessieg vor Claudio Callipo im Ferrari beschert. Callipo, der sich an diesem Rennabend auch als Mitfavorit für den Titel eines Deutschen GPL Online Meisters empfiehlt. Im Vorlauf schaffte er hinter den BRM Fahrern Wilke und Saupe den dritten Platz. Sehr gute Leistung im Vorlauf zeigte auch Manfred Leitner, diesmal im Brabham. Er beendet auf einem sicheren vierten Platz vor Oliver Schulz und Martin Engel. Die Ankommerplätze komplettierten auf Platz sieben Reinhold im fast zerstörten BRM und Erhart im Ferrari.

Das erste Opfer dieses ausfallsreichen Rennabends war Rene Beitz. Er fiel mit seinem Brabham schon in Runde eins den Tücken der Fuchsröhre zum Opfer und verlor seinen Wagen beim Anbremsen in der Senke, was einen fürchterlichen Unfall mit gänzlich zerstörtem Auto zur Folge hatte. Ein bisschen weiter, bis zum Kesselchen schafften es Kaul im BRM und Stuehler (erstmals in der DOM dabei) im Honda.

In der zweiten Runde erwischte es den bis dahin hervorragend fahrenden Martin Fass. Sein Repco-Triebwerk quittierte auf der Geraden zur Antoniusbuche den Dienst. Hesmer und Benz verunfallten im Wippermann in Runde drei und Kroeger war wie Fass Opfer eines Motorschadens in Runde drei.

Der Nürburgring, die wahrscheinlich traditionsreichste Rennstrecke der Welt. In den Zwanziger Jahren in der Eifel als Test- und Rennstrecke für die Deutsche Automobilindustrie erbaut, 1927 eröffnet, hat bis heute nichts an Faszination verloren. Vor allem die Nordschleife, der heute noch erhaltene, größte Teil der historischen Rundstrecke, die 1967 noch in voller Länge befahren wurde. Die wahrscheinlich größte fahrerische Herausforderung überhaupt in der damaligen Formel 1. Die größte fahrerische Herausforderung natürlich auch in GPL.

Hatzenbach, Flughafen, Schwedenkreuz, Fuchsröhre, Adenauer Forst, Breitscheid mit Ex-Mühle, Bergwerk, Kesselchen, Karussell, Hohe Acht, Brünnchen, Pflanzgarten, Schwalbenschwanz, Galgenkopf, Antoniusbuche. Welcher rennbegeisterte kennt sie nicht, diese Namen der berühmtesten Streckenabschnitte. Jede einzelne eine Schlüsselstelle, jede einzelne könnte uns hunderte Geschichten erzählen. Geschichten von waghalsigen Manövern, tollen Zweikämpfen, virtuosen Lenkraddrehern. Aber auch Geschichten von Leid und Tod.

Noch viel verwegener und tollkühner geht es hier bei den Onlinerennen zu. Weil das Risiko, das hier genommen wird, ein vielleicht um den Deut größeres ist, da die Folgen eines Fehlers zwar auch hier sehr ärgerlich sein können, es aber letztendlich ja doch einen gehörigen Unterschied

zur Realität ausmacht, wenn man die Kontrolle über ein virtuelles Rennauto verliert und mit Höllentempo nur gegen einen virtuellen Baum fliegt. So viele Abflüge wie der virtuelle Rennsport, hätte der echte Motorsport auch in den Sechzigern, wo man sich noch relativ wenig um Sicherheit scherte, nicht vertragen.
Beim Start zum Hauptrennen ließen zunächst alle Teilnehmer äußertse Vorsicht walten und das Feld kam, durchaus keine Selbstverständlichkeit, ohne große Probleme durch die eher schwierigen 180Grad Kurven der Südkehre. Andreas Wilke imBRM erwischte den besten Start und führte das komplette Feld eingangs Hatzenbach, dem Tor zur "Grünen Hölle". Ihm folgten Callipo im Ferrari, Saupe im BRM, Leitner im Brabham und in dessem Rückspiegel bereits formatfüllend Oliver Reinhold im BRM. Zu diesem Zeitpunkt sah alles noch sehr diszipliniert aus und musste man zwar mit etlichen Ausfällen rechnen, so konnte noch niemand den verrückten Ausgang dieses Grand Prix, mit lediglich vier Ankommern erahnen.
Den Reigen der Ausfälle eröffnete Gastfahrer Andreas Hesmer ausgangs Adenauer Forst. Er verlor, an elfter Stelle liegend, bedrängt von Martin Fass die Herrschaft über seinen Cooper und krachte in den Fangzaun. Wenig später explodierte der H-16 im Heck von Saupes BRM. An guter dritter Stelle, in Schlagdistanz zu den führenden Wilke und Callipo liegend, hätte er hier wohl ein gewichtiges Wort im Kampf um die Plätze an der Sonne mitreden können. Ja, möglicherweise wäre er vielleicht sogar bis ganz oben aufs Treppchen gefahren. So allerdings scheinen sich seine realistischen Chancen auf den DOM2008 - Titel auf ein absolutes Mindestmaß reduziert zu haben.
Ein wenig mit dem Schicksal hadern durfte auch Manfred Leitner, der nach einem sehr guten Qualirennen, welches er auf Platz vier beenden konnte, sehr zuversichtlich auf seinem Brabham ins Hauptrennen gestartet war. Ein Dreher von Oliver Schulz, direkt vor ihm, ließ ihn in weiterer Folge ans Ende des Feldes zurückfallen. Der Versuch, noch Plätze gut zu machen endete letztendlich in Runde zwei mit einem Crash im Kesselchen. Nach und nach verunglückten weitere Fahrer so dass nach der Runde neun, also nach nicht einmal zwei Drittel der Renndistanz nur noch fünf Fahrer

Martin Engel (BRM) und Martin Fass (Brabham) - Zweikampf vom Feinsten

ihre Runden drehten.
Diese fünf Fahrer aber, lieferten sich Rennsport pur. Claudio Callipo sah sich an der Spitze schon seit Runden ständigen Angriffen von Oliver Reinhold ausgesetzt. Die beiden hatten es geschafft, sich ein klein wenig vom drittplatzierten Andreas Wilke abzusetzen. Weit hinter diesen drei Fahrern lieferten sich Martin Fass im Brabham und Martin Engel im BRM ein rundenlanges, packendes Duell, in dem sich letztendlich doch Fass und der Brabham durchsetzen konnten.
Erst in Runde elf schaffte es Reinhold, der absolute Herrscher auf dem Nürburgring, sich an Callipo vorbeizuquetschen. Gnadenlos den einzigen Fehler ausnützend, der Callipo in dieser Phase des Rennens passierte. Nun sah Wilke seine Chance auf Platz zwei und begann seinerseits einen Angriff auf Callipo zu starten, der allerdings in Runde 14, eingangs Kallenhard ein jähes Ende in den tückischen Hecken fand. Somit war auch der Weg auf das Siegespodest für Martin Fass frei. Er landete nach einer großartigen Leistung seinerseits auf Platz drei.
Der Meisterschaftsstand nach drei Läufen kann durchaus als sehr überraschend bezeichnet werden. Reinhold und Saupe fast aus dem Titelrennen, wohl nur noch mit theoretischen Chancen.
Wilke als einziger Überlebender aus dem Kreis der drei heißesten Anwärter noch vorne mit dabei. Aber erst auf Platz vier zu finden. Der Weg zum Titel führt über die Außenseiter Fass, Engel und Callipo. Spannung bleibt garantiert.

Manfred Leitner

GRAND PRIX LEGENDS - DOM 2008
Ergebnis Lauf 3 - Großer Preis von Deutschland

POS	FAHRER	CHASS	PQ	PGP	PGES
1	O. Reinhold	BRM	30	50	80
2	C. Callipo	FER	34	45	79
3	M. Engel	BRM	31	38	69
4	A. Wilke	BRM	36	31	67
5	M. Fass	BRA	25	41	66
6	M. Erhart	FER	29	27	56
7	O. Schulz	COO	32	24	56
8	M. Leitner	BRA	33	23	56
9	M. Saupe	BRM	35	21	56
10	W. Benz	BRM	26	28	54
11	A. Kroeger	COO	28	25	53
12	D. Stuehler	HON	23	29	52
13	R. Beitz	BRA	24	26	50
14	A. Hesmer	COO	27	20	47
15	T. Kaul	BRM	22	22	44

Großer Preis von Italien:

1	O. Reinhold	
2	C. Callipo	
3	M. Fass	
4	M. Engel	
5	A. Wilke	-2Laps

schnellste Rde: O. Reinhold - 7.59.583

DOM 2008 - MEISTERSCHAFTSTABELLE
nach drei von sieben Läufen

POS	FAHRER	PKTE
1	C. Callipo	215
2	M. Engel	204
3	M. Fass	202
4	A. Wilke	202
5	M. Saupe	188
6	O. Reinhold	183
7	R. Beitz	169
8	M. Leitner	161
9	M. Erhart	157
10	W. Benz	146
11	A. Kroeger	138
12	A. Hesmer	137
13	T. Kaul	129
14	C. Gietzelt	129
15	P. Neuendorf	118
16	S. Gawol	115
17	O. Schulz	81
18	J. Forschbach	69
19	S. Kriesch	59
20	M. Schade	57
21	D. Stuehler	52
22	A. Marx	47
23	D. Linge	34

Strandparty in Zandvoort
Die GGPLC geht in die Zielgerade!

Jetzt gehts um die Wurst. Noch 4 Rennen, und die 15. Saison des GGPLC´s ist entschieden. Der Troß wanderte ins holländische Zandvoort, ein traditionelles Strandbad, dessen Rennstrecke das letzte Mal 1984 Austragungsort eines Großen Preises war.

Es hätte ein happy end für Robert Kniest werden können. Knapp vor Trainingsende auf den Server gekommen, dreht er in aller letzter Sekunde noch die schnellste Runde, und stellt so seinen Ferrari in die erste Reihe des **JFC**. Die BRM Boys, Kriesch und Marx, bleiben zeitgleich knapp hinter dem aktuellen Cup-Leader. Leitner, Stühler und Fass folgen unauffällig.

Am Start kommen die Brabham´s von Bungartz und dem Ersatzfahrer Moldenhauer am besten weg, und gewinnen jeweils einen Platz. Stühler im Honda verliert einen Platz an Fass, aber vorne bleibt die Rangordnung gleich.

Zu Beginn kann man nur vom Ausfall Weiner´s berichten, der als 2. Honda Pilot in Zandvoort zu große Schwierigkeiten hatte. Moldenhauer hingegen pflügt seelenruhig an die Spitze. Die Konkurrenz räumt sich praktisch selbst weg. Leitner, Kriesch, und auch noch Marx stranden in den Dünen, und verlieren so den Anschluß. Nur Kniest fällt einem technischen Gebrechen zum Opfer. Ein rauchender Motor verhindert einen Ausbau der Tabellenführung.

Etwa bei Halbzeit des 27 Runden Rennens begegneten sich der BRM von Kriesch und der Cooper von Fass im direkten Duell auf der Piste. Kriesch war kurz zuvor von rechten Weg abgekommen und sah sich jetzt dem Druck des Österreichers ausgesetzt. Später wird Kriesch von zu hohen Reifentemperaturen sprechen, die es ihm unmöglich machen den Cooper zu halten.
Jetzt beginnt für Fass die Flucht nach vorne. Kaum war der stotternde Kniest passiert, lebte die Hoffnung auf, mit stark unterlegenem Auto aufs Podest zu fahren. Als dann auch noch Marx Richtung Strand abbog flippte die Cooper Crew komplett aus. Noch 9 Runden und 4 Sekunden Vorsprung auf Marx.
Selten musste der Österreicher so am Limit fahren wie diese viertel Stunde.

Das beherzte Manöver in der Tarzanbocht sicherte Moldenhauer Platz 1 im JFC. Marx rutscht wenig später sogar noch hinter Fass auf Rang 3 zurück.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Juan Manuel Fangio Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Lars Moldenhauer	BRA	27 Runden
2	Martin Fass	COO	+17,33s
3	Patrick Marx	BRM	+18,45s
4	Manfred Leitner	LOT	+36,73s
5	Andreas Kröger	LOT	+37,08s
6	Steffen Kriesch	BRM	+37,56s
7	Michael Erhart	EAG	+56,13s
8	Alexander Bungartz	BRA	+1m01,62s
9	Daniel Stühler	HON	+1m06,77s
10	Wolfgang Benz	FER	+1 Runde
11	Robert Kniest	FER	+2 Runden
12	Matthias Weiner	HON	DNF

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Juan Manuel Fangio Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Robert Kniest	235
2	Manfred Leitner	207
3	Martin Fass	183
4	Michael Erhart	171
5	Steffen Kriesch	157
6	Patrick Marx	139
7	Wolfgang Benz	113
8	Guido Pigorsch	109
9	Daniel Stühler	94
10	Udo Wagner	78
11	Dirk Wagner	74
12	Christof Gietzelt	72
13	Daniel Linge	70
14	Alexander Bungartz	56
15	Marvin Aulmann	45

Die letzte Attacke von Marx endete ebenfalls in einem Fehler, und so sicherte sich der Cooper mit gut einer sekunde vor Marx Platz 2. Mehr als er sich nach seinem verpatzten Training erhoffen konnte.
Manfred Leitner durchlebte ebenfalls ein Wechselbad der Gefühle. Vom Start weg gut unterwegs, fiel er dann aber durch einen Fahrfehler weit zurück, kämpfte sich wieder heran und rang sogar noch Kriesch und Teamkollegen Kröger für Rang 4 nieder.

In der Tabelle führt weiterhin Kniest vor Leitner und Fass, der durch Rang 2 stark aufholen kann. Michael Erhart verliert durch seinen 7. Platz Boden auf Fass.

Im **JRC** zeigte Andreas Wilke Nerven. Trotz einer brillianten Pole Zeit von 1:24.2s kam er nur 4 Runden weit. Ein Motorschaden genau auf der Zielgeraden beendet eine grandiose Siegesserie. Seine Führung in der Tabelle wird dadurch aber nicht gefährdet. Zu groß war sein Vorsprung vor diesem Rennen.
Somit rückten alle Fahrer beinahe unverändert einen Platz auf. Es folgte ein Rennen ohne viele Höhepunkte. Jeder war auf Ankommen bedacht, und so freute sich auch Team Cooper über eine Doppelankunft. Daniele Bonaventura steuerte sein Auto sicher auf Platz 8, und ließ damit wiederholt auf sich aufmerksam machen.

Auch Thomas Nolden durfte sich über wichtige Punkte freuen. Da die Teamkollegen Kunz und Schneider patzten, war er der strahlende Held in der Ferrari Box.

Kohlbecker, Schade und Marco Saupe kamen genau in dieser Reihenfolge ins Ziel wie sie sich hinter Wilke eingereiht hatten. Claudio Callipo erkämpfte sich Platz 4 vom Honda Gawol´s, der gemeinsam mit Teamkollegen Menz Rang 5 und 6 befeiern darf.

++++NEWS++++

Ein neuer Rasterizer verspricht neuerdings eine unbeschwerte Zukunft für GPL. Durch neue Einstellungen werden fast alle Schwierigkeiten bei OpenGL und D3D der Vergangenheit angehören. Im Forum gibts den link zur RSC site.

Die Scuderia Ferrari hat 2 Cockpits zu vergeben. Ein Platz ist am Freitag im JFC reserviert, der andere Sonntags im JBC. Wer Interesse hat, soll sich beim "Alten", Jörg Kunz melden.

++++NEWS++++

Und sie brennen doch! Der BRM Antrieb von Wilke gibt schlagartig den Geist auf. Kohlbecker kann sein Glück im JRC kaum fassen.

In der Tabelle führt unangefochten Wilke, der sich Michael Schade immer noch bequem vom Hals halten kann. Kohlbecker kann mit seinem Sieg leicht an Boden gut machen.

Manche Fahrer wären doch lieber im Garten gesessen und hätten sich bei strahlendem Sonnenschein ihr Grillwürstel oder ihr Steak schmecken lassen. Nicht so die Jungs im **JCC**.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Michael Kohlbecher	BRA	27 Runden
2	Michael Schade	EAG	+12,05s
3	Marco Saupe	BRM	+15,51s
4	Claudio Callipo	COO	+24,08s
5	Stefan Gawol	HON	+35,21s
6	Steffen Menz	HON	+58,26s
7	Otto Lampert	LOT	+1m06,85s
8	D. Bonaventura	COO	+1m17,40s
9	Axel Dorner	EAG	+1 Runde
10	Thomas Nolden	FER	+1 Runde
11	Mike Schneider	FER	DNF
12	Jörg Kunz	FER	DNF
13	Robert Graf	EAG	DNF
14	Andreas Wilke	BRM	DNF
15	Yves Lederle	LOT	DNF

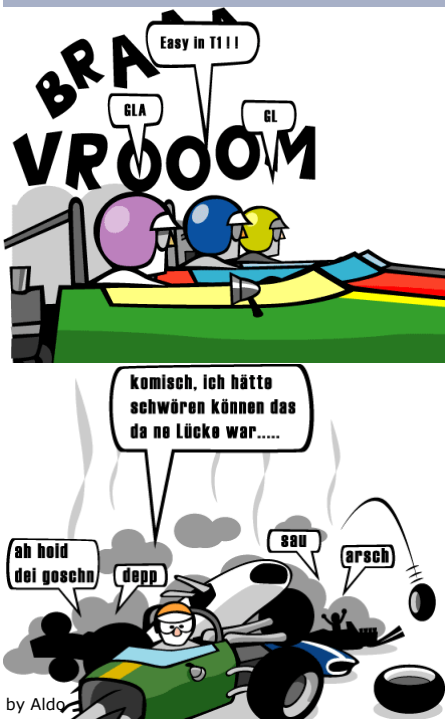
GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Andreas Wilke	272
2	Michael Schade	254
3	Michael Kohlbecker	198
4	Claudio Callipo	159
5	Marco Saupe	156
6	Mike Schneider	142
7	Otto-Michael Lampert	137
8	Axel Dorner	119
9	Roland Wagner	116
10	Dietmar Scholz	97
11	Daniele Bonaventura	94
12	Stefan Gawol	93
13	Steffen Menz	89
14	Rainer Merkel	79
15	Thomas Nolden	74
16	Robert Graf	61
17	Yves Lederle	49

Ein Feld von 13 Piloten gab ihr bestes um in der Wertung für Unruhe zu sorgen. Reihold steht als Topfavorit auf den Pott fest. Aber wer kann seinen Erfolg verhindern?
Im Training hatte wohl Plonus und Scharf die besten Karten. Manuel Rauch auf Ferrari hätte seinen Senf dazu geben können, hätte er nicht 9 Runden vor Schluß aufgeben müssen.

So kam es fast wie auf Bestellung. Hondola Plonus, zu Mitte der Saison mit schweren Problemen, könnte sein 4. Tabellenplatz auch besser sein. Schade für ihn und Team Honda. Mit Teamkollegen Wöhlk gelingt es aber, die schwache Teamleistung Brabhams in

COMIC...



Zandvoort aus zu nutzen, und an den Australiern in der Teamwertung vorbei zu gehen!
Auch Cooper verdient sich in diesem Rennen Lob. Durch die geschlossen gute Leistung werden die Plätze 3 und 4 erobert, was Sören Scharf

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jim Clark Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Oliver Reinhold	BRM	27 Runden
2	Nils Plonus	HON	+3,45s
3	Sören Scharf	COO	+12,66s
4	Roland Rauch	COO	+33,91s
5	Marco Saupe	BRM	+49,99s
6	Oliver Schulz	FER	+55,07s
7	Manfred Leitner	LOT	+55,36s
8	Chris Wöhlk	HON	+59,61s
9	Maaki Stiepel	EAG	+1m08,36s
10	Ralf Ebert	HON	+1m1015s
11	Carsten Maluche	LOT	+1 Runde
12	Manuel Rauch	FER	DNF
13	Matthias Weiner	HON	DNF

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jim Clark Cup-Gesamtwertung

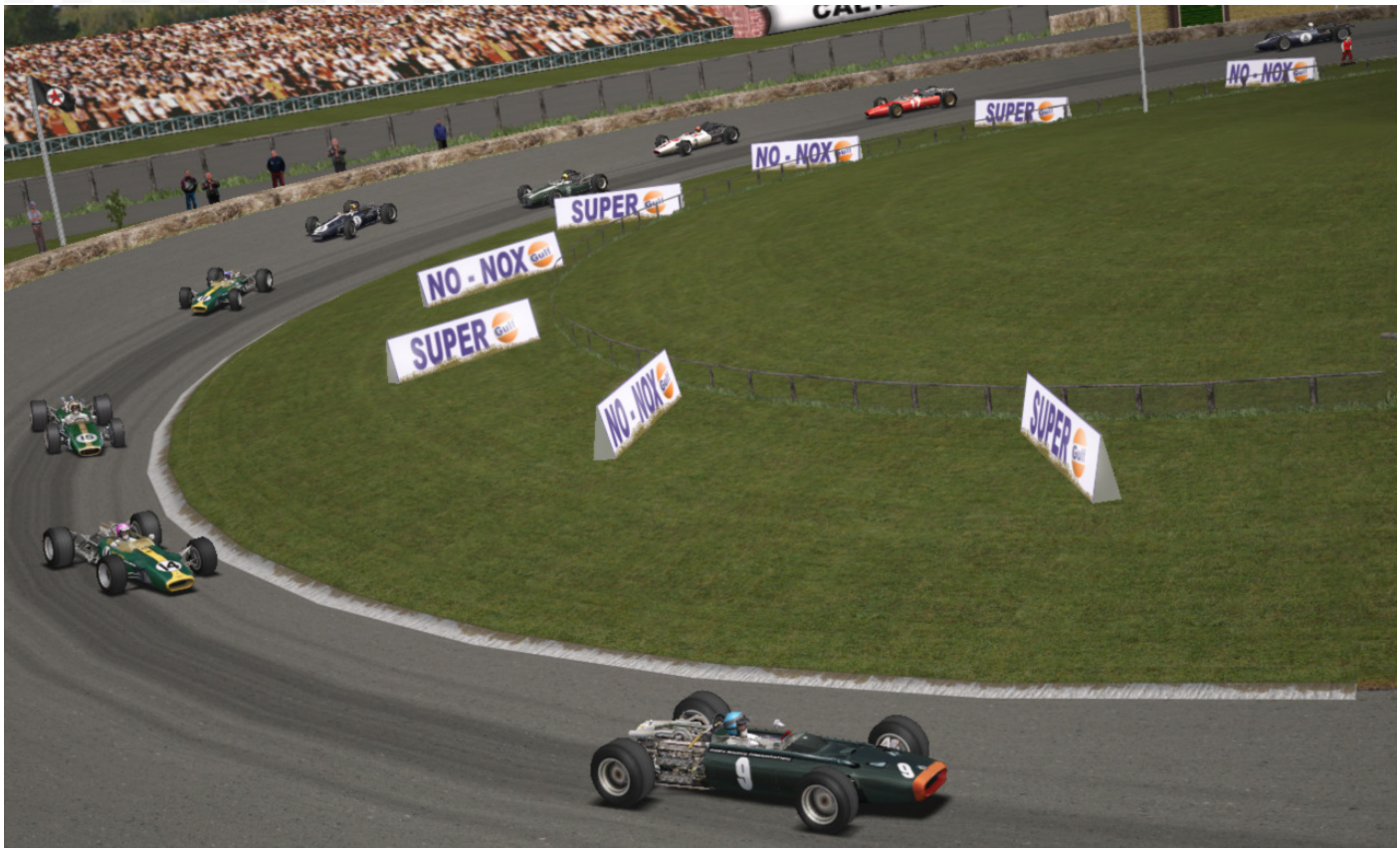
POS	FAHRER	PUNKTE
1	Oliver Reinhold	200
2	Sören Scharf	197
3	Justus Forschbach	170
4	Nils Plonus	162
5	Oliver Schulz	141
6	Manuel Rauch	139
7	Roland Rauch	139
8	Hans-Josef Schmitz	135
9	Ralf Ebert	135
10	Maaki Stiepel	131
11	Chris Wöhlk	115
12	Carsten Maluche	94
13	Alexander Marx	87
14	Thorsten Kaul	81
15	Frank Ehm	60

Die Tarzan kurz vor dem Ende des JCC. Stiepel schiebt Oliver Schulz(15) an, Saupe im BRM muß ausweichen, und Leitner im Lotus kommt wieder heran.

weiter vom JCC Titel träumen lässt.

Die Szene des Rennens findet allerdings im Mittelfeld statt. Stiepel ist rundenlang bemüht sich in den Windschatten vom Ferrari Schulz´zu schieben. Als er den Bremspunkt zur Tarzan verschläft berühren sich die beiden, drehen sich akrobatisch und Saupe, der knapp dahinter fuhr muß ebenfalls in die Wiese. Manfred Leitner im Lotus wittert dadurch sofort seine Chance. Er hängt sich sofort an den Schulz Ferrari an, und kann noch Stiepel überholen. Für den Wiener bedeutete das einen guten 7. Rang.

Durch das Fehlen von Forschbach knabbert Plonus am Podium zur Gesamtwertung. Nur noch 8 Punkte fehlem den Ausnahmekönner. Schulz behält durch seine konstant guten Leistungen weiter Platz 5 in der Wertung.
Wer hat die Energie Gregor Borbely den Cupsieg im **JSC** streitig zu machen? Die entscheidende Phase



Die Hugenholzbocht kurz nach dem Start zum JSC. Borbely führt vor Neuendorf, Moldenhauer, Kröger, Jonke, Schmidt, Föller, Kunz und Lagler. Das gesamte Starterfeld ist auf diesem Bild zu sehen!

Die dramatischte Szene des JBC. Weiner im Honda will die Spitze passieren lassen. Fass geht links, Kriesch rechts am Honda vorbei.

ist mit dem Zandvoort Rennen sicher eingeläutet. Allerdings sitzt die Enttäuschung über das verlorene Nürburgring Rennen noch tief. Borbely schwörte sich Wiedergutmachung, und wollte eigentlich nur Ankommen.

Was sofort auffiel war die Zahl der Meldungen. Genauso wie im JBC waren nur 9! Piloten anwesend. Da hatte dann Borbely leichtes Spiel im Training, um von ganz vorne zu starten. JFC Sieger Moldenhauer und Lotus Mann Neuendorf waren zwar knapp dran, vermochten es aber nicht den Österreicher vom 4. Sieg in dieser Saison ab zu halten. Zu beständig seine Rundenzeiten.
In der letzten Runde fiel auf, das das Lotusteam eventuell eine Teamstrategie walten lies, um Peter Neuendorf einen verlorenen Platz aufholen lassen zu wollen. Allerdings konnte man dem Team nichts nachweisen, und so belegte die Lotustruppe Rang 3 und 4.
Ärgerlich war der 7. Platz für Stefan Schmidt. Er selbst hatte sich nach dem Training weit mehr zugetraut, und war auch zu Beginn des Rennes in guter Position. Erst nach einem Schaltfehler, und einer Ewigkeit im Kiesbett, war auch das nicht mehr aktuell.

Borbely und Neuendorf bleiben weiter in Sichtweite zum Cupsieg, und Moldenhauer schleicht sich leise vin hinten an. Seine beiden Siege in der letzten Zeit haben ihm eine Menge Selbstvertrauen gegeben. Da ist selbst das Mißgeschick von Monaco, wo er seinen Motor noch vor fallen der Startflagge zerstörte, vergessen.

Wer verrückt liebt, der muß das Rennen um den **JBC** gesehen haben! Wer hätte vor diesem Rennen gedacht, das Leader Jung bereits in der ersten Kurve alle Chancen vergibt? Das ein Coopersieg 2 mal knapp vergeben wird?

Ferrari Pilot Jung der durch das Fehlen von Kontrahent Mühle viel Boden gut machen kann, belegt überlegen den ersten Startplatz. Und selbst der gute 5. Qualiplatz kann leider nicht darüber hinweg täuschen, das der JBC schwer an Attraktivität eingebüßt hat. Nur 9!! Fahrer fanden sich bei schönstem Rennwetter ein- Inklusive Ersatzfahrern! Sicher trauriger Höhepunkt einer sehr instabilen community. Von den 75 einst gemeldeten Fahrern haben sich bis zum heutigen Zeitpunkt manche noch nicht einmal bei einem Rennen blicken lassen. Das sollte auf jeden Fall Warnung für

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Gregor Borbely	BRM	27 Runden
2	Lars Moldenhauer	BRA	+1,25s
3	Peter Neuendorf	LOT	+44,41s
4	Andreas Kröger	LOT	+44,85s
5	Klaus Jonke	EAG	+1m14,79s
6	Jörg Kunz	FER	+1m17,73s
7	Stefan Schmidt	COO	+1 Runde
8	Sascha Lagler	EAG	DNF
9	Timo Föller	HON	DNF

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Gregor Borbely	234
2	Peter Neuendorf	223
3	Lars Moldenhauer	171
4	Felix Krohn	157
5	Klaus Jonke	156
6	Andreas Kröger	143
7	Sascha Lagler	125
8	Stefan Schmidt	119
9	Markus Wurm	113
10	Uli Landgraf	109
11	Jörg Kunz	109
12	Hans Hanraths	91
13	Timo Föller	87
14	Oliver Schatzer	78
15	Alfred Manzella	71

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jack Brabham Cup

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Steffen Kriesch	BRM	27 Runden
2	René Beitz	COO	+15,41s
3	Martin Fass	COO	+15,63s
4	Oliver Schulz	FER	+41,08s
5	Matthias Weiner	HON	+1 Runde
6	Dominic Fingerhut	EAG	DNF
7	Carsten Maluche	LOT	DNF
8	Jens Jung	FER	DNF
9	Karl Stikkelbroeck	LOT	DNF

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jack Brabham Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Jens Jung	237
2	Kay Mühle	201
3	René Beitz	200
4	Dominic Fingerhut	183
5	Martin Engel	149
6	Frank Schreiner	131
7	Karl Stikkelbroeck	123
8	Stefan Tschepe	99
9	Markus Wichmann	66
10	Thilo Bonkowski	45
11	Roberto Hernández	42
12	Matthias Weiner	40

Nils Plonus und sein Honda. Er hat sich klar als Nummer 1 im Team etabliert. Vielleicht gibt das dem gesamten Team noch einmal Motivation.

alle kommenden Saisonen sein um genau zu prüfen "...wer sich ewig bindet".

Nichts desto trotz verhedderte sich das Feld in der Tarzanbocht, und ein Chaos brach aus, aus der Beitz am besten heraus kam. Fingerhut und Kriesch folgten bereits unauffällig. Ersatzmann Fass für Cooper, und Schulz für Ferrari bildeten die Verfolgergruppe.
Einer nach dem anderen strandete in den Dünen um die Strecke. Zuerst kam Beitzvon der Piste ab, später auch Eagle Pilot Fingerhut. Somit führte Fass erstmals für Cooper ein GGPLC Rennen an.
Mit Kriesch im Nacken folgten die wohl spannendsten Minuten des ganzen Wochenendes. Mehrmals wechselte die Führungsposition und gipfelte schließlich 2 Runden vor Schluß, als Matthias Weiner zur Überrundung anstand. Als beide Spitzenpiloten auf die Start/ Zielgeraden kamen sah sich Weiner gezwungen vom Gas zu gehen um Platz zu machen. Was er allerdings nicht ahnen konnte war, das Fass Kriesch im Schlepptau hatte und er genau in diesem Moment auch hinter dem Cooper ausscherte. Er mußte so weit ausholen, das er nur knapp vor dem Ende der Boxengasse wieder auf die Strecke gelangte. Fass fürchtete jetzt eine Kollision und machte zu viel Platz. Er kam aufs Gras und überließ Kriesch so die Führung.
Diese war auch nicht mehr gefährdet. Fass drehte sich gegen Ende auch noch in den Fangzaun und verbog sich einen Teil seiner Aufhängung. So konnte sogar noch Beitz Platz 2 sichern.

In der Tabelle rückte Beitz näher an die Spitze auf. Jung verschenkte leichtfertig einen vorzeitigen Cupsieg.

Der Kampf um die Teamwertung ist noch nicht entschieden. Honda übergibt erstmals Brabham die rote Laterne. BRM hat noch einen Sicherheitspolster, muß aber ständig die Verfolger im Blick behalten, die sich stark zusammengeschoben haben. Eagle hat nur noch 40 Punkte Vorsprung auf Ferrari, das sich nur durch einen einzigen Punkt vor Cooper auf Platz 3 hält.
Man wird sehen wie sich dieses Duell in Mosport, vom 23.-25. Mai, entwickelt.
Vom 6.-8. Juni findet in Spa-Franchorchamps der vorletzte Lauf zur 15. Saison des GGPLC statt. um zahlreiches Erscheinen wird gebeten.

Martin Fass

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Teamwertung

POS	TEAM	PUNKTE
1	British Racing Motors	1745
2	All-American Racers	1531
3	Scuderia Ferrari	1491
4	Cooper Car Company	1490
5	Team Lotus	1431
6	Honda Racing	1165
7	Brabham Racing Org.	1136

Mr. Funcup stellt sich vor!

Manfred Leitner, und wie er die Dinge sieht

Als Organisator des Funcups, und als Reanimierer der GPL-DOM kennt ihn ein jeder. Doch was genau hinter dem Wiener steckt verrät er uns in einem Interview.

Name: Manfred Leitner
Alter: 50
Wohnort: Wien
Beruf: kfm. Angestellter in einem großen KFZ-Unternehmen
Familienstand: Verheiratet, ein Sohn
Lenkrad: MS Sidewinder FFB
Sonstige Hobbies: Reisen, gute Bücher lesen, Musik, spanisch lernen fürs Hirn, Eisenbahn und ich muss unbedingt wieder mal eine ausgiebige Tour mit dem Rad machen. Stundenlang über Gott und die Welt philosophieren, mit lieben und interessanten Leuten.
Bier oder Wein?am besten beides
Buch oder Zeitung? Buch
Hund oder Katze? Katze
Mercedes oder BMW? Lexus
Berge oder Meer? Meer
F1 oder DTM? F1

Manfred Leitner

Manfred, worauf führst du den immer noch währenden Erfolg der Simulation GPL zurück?
Dass es immer noch genug wilde SIM-Racehunde gibt wie dich und mich, die es drauf haben, die schwierigste F1 Simulation aller Zeiten zu beherrschen und die gewillt sind in einem zwei Stunden dauernden Grand Prix sowohl geistig als auch körperlich an ihre Grenzen zu gehen. Wilde Hunde, die Rennen simulieren und nicht Rennfahren spielen.
Nein, Spass beiseite - ich weiß es ehrlich gesagt nicht. Habe auch nie wirklich darüber nachgedacht. Für mich genügt es, dass es mir nach jetzt fast vier Jahren hier in der VR immer noch Spass macht.
10 Jahre GPL, das ist für mich schon bemerkenswert, in unserer schnelllebigen Zeit, aber um mir eine Antwort auf deine Frage zu finden, da fehlt mir schon die Vergleichsmöglichkeit. Da ich keine der anderen modernen Rennsims je gefahren bin. Nicht aus Desinteresse oder Ignoranz, nein, schlicht und einfach aus Zeitmangel.

Du selbst bist natürlich im Funcup, der DOM, im GPLLP und dann auch noch für Lotus im GG-PLC vertreten. Welche Prioritäten mußt du setzen damit sich das alles bewältigen lässt?
Welche Prioritäten? Na GPL üben halt.
In Wahrheit nimmt GPL schon einen viel zu großen Teil meiner Freizeit in Beschlag. Ich schiebe andere Projekte deshalb immer weiter vor mir her. Projekte, die mir eigentlich genau so wertvoll wie GPL wären. Das ist mein persönliches Dilemma. Anderer-seits, solange ich nur Dinge und Projekte zur Seite schiebe und mir noch genug Zeit für meine Familie und Freunde bleibt, finde ich es noch in Ordnung. Würde ich einmal anfangen GPL meinen Freundschaften vorzuziehen, wäre für mich der Tag des Abschieds von GPL und der VR gekommen.

Was fehlt dir persönlich am VR Ligabetrieb?
Eine Rallye Simulation wäre geil. So eine richtig gute Sim, mit toller Fahrphysik und mit Sonderprüfungen in Echtlänge. Wo man vielleicht sogar noch in korrekten Zeitabständen starten muss und sich noch die Arbeit mit einem guten Beifahrer über TS oder was auch immer teilen muss. Gäbe es sowas, könnte ich mich noch für ein Umsteigen erwärmen.
Ansonsten, denke ich, ist der Ligabetrieb relativ komplett. Ich denke schon, dass da für jeden Racesimverrückten etwas dabei sein sollte.
Wenn Du mich allerdings auf GPL im Speziellen bezogen fragen würdest, da fehlen mir mit Sicherheit meine Freunde Rainer Merkel und Stefan Schmidt im FunCup, fünf bis zehn

gute zusätzliche regelmäßige Starter in der DOM um auch ordentlich Quali fahren zu können, vor allem aber all die Leute, die ihre Nennung zur fünfzehnten GGPLC Saison abgegeben haben und in keiner Startliste je aufscheinen. Sowas empfinde ich als Schlag ins Gesicht derer, die sich redlich um einen tollen GPL-Rennbetrieb bemühen, insbesondere ins Gesicht von Rainer Merkel, der sich sehr bemüht hat, für das Jubiläumsjahr tolle Cuprennen auf die Beine zu stellen. Vor allem auch als Teamplayer disqualifizieren sich diese Leute auf alle Zeit.
Das macht schon ein bisschen nachdenklich, dass man Handschlagqualitäten heute scheinbar vergeblich sucht.

Wie und warum kam es eigentlich zum FunCup? Was hat dich bewogen, eine eigene, etwas andere Meisterschaft zu erfinden und in letzter Konsequenz auch zu veranstalten?

Wenn du ewig hinter dem Feld herfährst, dann brauchst du ein Regelwerk, dass deinem Unvermögen entgegenkommt, sodass du eventuell, mit etwas Glück auch mal auf dem Podium ganz oben landen kannst. Was ja in meiner ersten Saison auf der Solitude auch hervorragend klappte.
Spass beiseite - aber das oben bemerkte kommt dem Grundgedanken, der hinter dem FunCup steckt schon sehr nahe.
2005 gab es für mich in der VR ein einschneidendes Erlebnis. Zwei liebgewonnene und sehr engagierte GPL Fahrerkollegen wanderten zur FunLiga bzw zur Gentlemen League ab, weil sie nicht akzeptieren wollten, dass sich der VR Betrieb zu der Zeit zunehmend auf Originalkurse beschränkte. Ich träumte nun von einem neuen Bewerb der die Möglichkeit bot, fast ausschließlich auf AddOns zu fahren und das Ganze mit einem neu durchdachten Regelwerk möglichst so zu gestaltet, dass auch weniger starke Fahrer die Chance hatten, vielleicht einmal weit vorne zu punkten.
In der Sommerpause 2006 veranstaltete Felix Krohn mit großartigem Erfolg ein Special Event auf drei verschiedenen, wunderschönen AddOn Kursen. An einem Abend hintereinander drei Sprintrennen gefahren und jeweils immer in umgekehrter Reihenfolge des Zielleinlaufes gestartet, wurde so um einen Gesamttagessieg gerittert. Dieses Event machte soviel Spass, dass ich wusste - das ist es! Der FunCup war geboren.
Im Herbst des selben Jahres startete das Pilotprojekt und kam bei allen Beteiligten so gut an, dass darauf eine volle, erfolgreiche Meisterschaft über zwölf Rennen folgte. Heuer geht der FunCup in seine volle zweite Saison und ich hoffe, dass wir diese auch erfolgreich und eben so spannend wie voriges Jahr beenden können.

Die DOM - was war deine Motivation, dieses längst geschlossene Kapitel der GPL-Geschichte nochmal aufzuschlagen?

Ich wollte unbedingt dem Andreas Wilke noch eine Chance geben, auch diesen Titel zu gewinnen.
Nein, ehrlich, die DOM das ist für mich die wahre Herausforderung mit GPL. Es gibt nichts brutaleres, als zwei Stunden am Stück einen GPL Wagen am persönlichen Limit zu bewegen. Im Pro-Modus wohlgemerkt. Da bist du ja schon glücklich, wenn du überhaupt die Zielflagge siehst. Schon 2005 habe ich mich trotz bescheidenem Fahrkönnen dazu hinreißen lassen, die DOM mitzufahren. Einziges Ziel niemandem im Weg zu stehen und selbst anzukommen. Ich denke, ich habe in keiner anderen Rennserie mehr gelernt als in der DOM. Spass gemacht hats auch. 2006 ging es dann während der Saison ständig bergab mit dieser Veranstaltung. Ich kann mich noch erinnern, in México beim Finallauf, standen gerade mal sieben oder maximal acht Fahrer am Start. Ein trauriges Schauspiel und kein würdiger Abschluss für diese wirklich wunderschöne und total interessante Meisterschaft. Kein Wunder, dass man 2007 von seiten der Admins auf eine weitere Saison verzichtete um diese Serie nicht in einer Farce ausklingen zu lassen. Zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich die richtige Entscheidung.
Jetzt, im Jubiläumsjahr, hatte ich gehofft, nochmal eine letzte, schöne Saison, mit einem interessanten Fahrerfeld auf die Beine zu stellen. Was ja auch gelang. Trotzdem bleibt noch abzuwarten, ob sich das Fahrerfeld nicht doch wieder gravierend lichtet während dieser Saison. Ich sags jetzt einmal wie es ist, alles andere als wenigstens 15 Fahrer beim Finallauf wäre für mich eine riesige Enttäuschung.

Wie schätzt du die Chancen ein, dass GPL weitere 10 Jahre gefahren wird?

Ehrlich gesagt fürchte ich, dass es in spätestens zwei Jahren mit GPL endgültig vorbei sein wird.

Leider ist ein Rückgang der GGPLC Meldungen zu bemerken. Kannst du dir vorstellen woran es liegen könnte?

Den Rückgang gibts ja nicht nur bei der GGPLC, sondern ganz allgemein bei allen GPL Bewerben.
Sehr viele Leute fahren diese SIM schon relativ lange. Und es ist natürlich legitim, dass man irgendwann mal genug davon hat und sich nach neuem umsieht. Mit R-Factor F1 scheint eine große Konkurrenz erwachsen zu sein. Die ganz schnellen Fahrer, die sehr hohe Ansprüche an den Schwierigkeitsgrad stellen und Openwheeler fahren wollen, sind da sehr gut aufgehoben. Eine andere Gruppe von Fahrern, nämlich die, die sich von den alten Boliden und den alten Zeiten angezogen fühlen, haben auch in GTL eine gute Alternative gefunden. Vielleicht erst recht, wenn sie in GPL nie so recht auf Touren kamen oder wenn sie einfach mal einen Tapetenwechsel wollten.
Und dann kommen noch die verschiedenen Modifikationen von GPL selbst zu tragen. Zu wenige Leute werden auf viel zu viele Wettbewerbe verteilt. Damit GPL noch länger überleben kann, müsste man alle GPL-Verrückten unter einen Hut bringen. Einen großen Wettbewerb kreieren, der Nationen und Vereine übergreifend organisiert wird. Zum anderen halte ich, um nochmal speziell zur GGPLC zurückzukommen, die Termine als unglücklich gewählt. Wenn schon Sonntag, dann Sonntag später am Abend. So kann man sein Wochenende genießen ohne irgendwelche Freizeitaktivitäten dem frühen GGPLC Termin opfern zu müssen.

In wie weit unterstützt dich deine Familie bei deinem VR Hobby?

Mein Sohn höchstens mal wenn der PC nicht so will wie er sollte. Vorausgesetzt, dass er gerade greifbar ist. Meine Frau unterstützt mich nicht bei meinem VR-Hobby, aber sie bringt mir sehr viel Toleranz entgegen und das ist in Anbetracht der Tatsache, dass doch einiges an Zeit drauf geht, eigentlich mehr als man verlangen kann.
Würde sie dieses Interview lesen, käme an dieser Stelle ein dickes Dankeschön an sie.

Ich bedanke mich bei Manfred für ein offenes Interview, und wünsche ihm noch viel Erfolg mit der DOM und dem Funcup.

Martin Fass

Callipo siegt in Mosport

Kohlbecker übernimmt Tabellenführung!

Von Beginn an zeigt Callipo dem Rest wo es lang geht.

Am Dienstag Abend, dem 20.5. trafen sich 17 tapfere Rennfahrer zum GPLLP in Mosport, um im 2. Rennen zur "Carlos Pace Trophy" um Ruhm und Ehre zu kämpfen.

In der Qualifikation demonstrierte Claudio Callipo seine Siegambitionen und stellte seinen Ferrari vor Michael Kohlbeckers Brabham und dem Superrookie Jannis Koopman im Eagle auf die Poleposition. Marco Saupe konnte sich mit seiner großen Erfahrung im unterlegen BRM auf Platz 4 kämpfen.
Die Top 6 komplettierten der talentierte Newcomer Matthias Weiner und Peter Neuendorf.

Der Start verlief unfallfrei. Neudorf kassiert in der ersten Kurve Weiner. Wie an einer Perlenkette aufgefädelt fuhren die Wagen Richtung Mosskurve. Und auch hier in diesem engsten Abschnitt der Rennstrecke kam es zu keinerlei Feindkontakt.
Doch eine Runde später verlor Manfred Leitner die Kontrolle über seinen Lotus und löste eine Massenkarambloge aus. Glücklicherweise konnten alle ohne größere Schäden das Rennen fortsetzten.

Der weitere Rennverlauf war geprägt von Fahrfehlern, nur selten kam es zu echten Überhohlmanövern auf dieser recht schwierigen Strecke.
Sieger wurde Claudio Callipo der als einer der wenigen fehlerfrei durch kam und sich mit der Fastest Lap den Hattrick sicherte. Zweiter wurde der Brabhamroutenie Kohlbecker vor dem dritten Jannis Koopman.
Die meisten Postionen gut machen konnte der Rookie Josef Müller wogegen Matthias Weiner noch Lehrgeld zahlen mußte und das Rennen durch viele Fehler nur als zehnter beendete.

Steffen Kriesch

GPL LANGSTRECKENPOKAL
Carlos Pace Trophy-Mosport,Kanada

POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	Claudio Callipo	FER	44 Runden
2	Jannis Koopmann	EAG	+12,59s
3	Michael Kohlbecker	BRA	+26,30s
4	Peter Neuendorf	LOT	+41,45s
5	Marco Saupe	BRM	+45,97s
6	Steffen Kriesch	BRM	+51,13s
7	Manfred Leitner	LOT	+1m07,50s
8	Josef Müller	COO	+1 Runde
9	Alex Bungartz	BRA	+1 Runde
10	Matthias Weiner	EAG	+1 Runde
11	Michael Erhart	EAG	+1 Runde
12	Ralf Ebert	HON	+1 Runde
13	Michael Schade	BRM	DNF
14	Chris Wöhlk	HON	DNF
15	Sascha Lagler	EAG	DNF
16	Stefan Loos	FER	DNF
17	Andreas Kröger	LOT	DNF

GPL LANGSTRECKENPOKAL
Gesamtwertung

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Michael Kohlbecker	88,4
2	Claudio Callipo	87,3
3	Marco Saupe	86,8
4	Jannis Koopmann	82,0
5	Manfred Leitner	72,0
6	Josef Müller	70,4
7	Ralf Ebert	69,2
8	Matthias Weiner	68,5
9	Alexander Bungartz	62,8
10	Michael Schade	50,9
11	Michael Erhart	44,0
12	Andreas Kröger	42,0
13	Steffen Kriesch	40,8
14	Peter Neuendorf	38,0
15	Fabian Casula	35,4
16	Martin Fass	34,8