Ausgabe 93/Juli

# RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Bericht über den VR-Nordschleifenwandertag '08
Interviews mit Björn Habermehl, Fabian Schneider und Maikl Drescher
GPL-Berichte aus Spa und Mexiko
DOM-Berichte aus Dover und Michigan
und vieles mehr...

## Juli-Ausgabe

Mit reichlich Verspätung haltet Ihr nun die Juli-Ausgabe in Euren Händen. Diesen Monat haben sich zehn Personen für Euch die Arbeit gemacht und wieder allerlei Dinge niedergeschrieben.

Robert Graf berichtet von der mittlerweile fünften Runde des VR-Nordschleifen-Wandertages, diesmal unter dem 2008'er Motto: "Woll'n wir noch ne Runde?"

Zudem gibt es dieses Mal insgesamt fünf Interviews. Christian Heuer sprach mit dem Besitzer Christoph Schwartz vom Olympia HEMI Charger, Jürgen Michel traf sich mit dem GTR2-M3C-Sieger Björn Habermehl und Conrad Wegener interviewte Uwe Heintz vom Team DTMR sowie die beiden Teamsport-Online-Fahrer Fabian Schneider und Maikl Drescher, die in der ersten Saisonhälfte sowohl den Masters- als auch den Langstreckenpokal-Titel holten.

Außer diesen Seiten erwarten Euch noch Rennberichte von der VRTCC, der DOM und von verschiedenen GPL-Serien.

Den Schlusspunkt setzt Marcus Jirak mit seiner News über die VR-Community-Wahl.

Viel Spaß mit der neuen Ausgabe!

Eure **Rückspiegel**-Redaktion

redaktion@virtual-racing.org

VR-Nordschleifenwandertag '08, S. 3

GPL-Berichte aus Spa und Mexiko, S. 20

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

| | |
|---|---|
| Robert Graf | Christian Heuer |
| Gil Ritter | Thomas Ettig |
| Martin Fass | Jörg Kunz |
| Jürgen Michel | Stefan Hartmann |
| Marcus Jirak | Conrad Wegener |

RÜCKSPIEGEL

Monatliches Magazin herausgegeben vom Virtual Racing e.V.

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

**Das Titelbild zeigt:**
Wandergruppe des VR-Nordschleifen-Wandertages (Stefan Schmidt, 2007)

**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

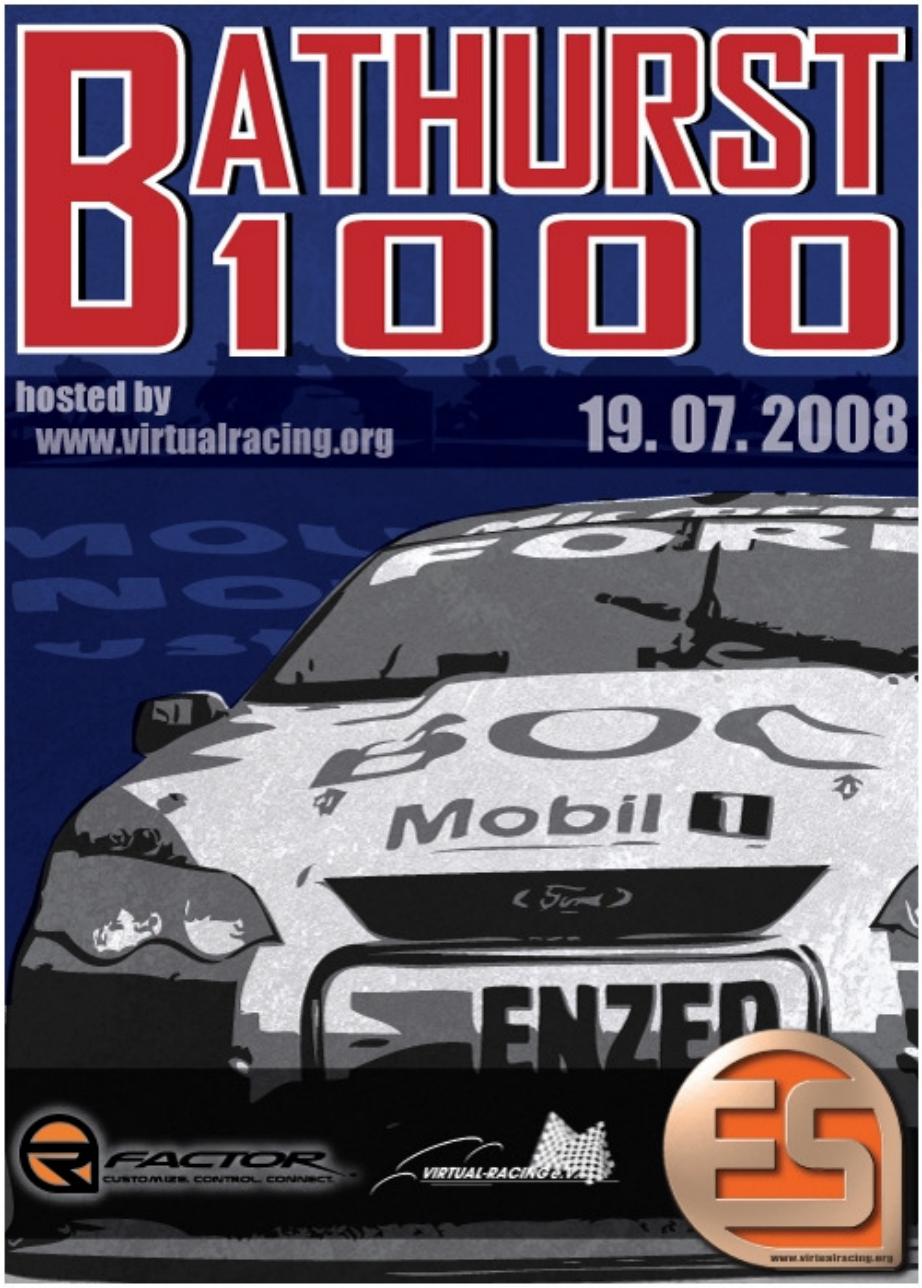

| | |
|---|---|
| RaceO7 VRTCC Lauf 7 Brands Hatch | 12 |
| GPL GPLLP Spa | 20 |
| GPL GGPLC Spa | 22 |
| GPL GGPLC Mexiko | 26 |
| NRO3 DOM Dover | 30 |
| NRO3 DOM Michigan | 31 |
| GTR2 M3C Adelaide | 32 |


## Interviews


| | |
|---|---|
| Olympia HEMI CHarger von C. Schwartz | 8 |
| Uwe Heintz vom Team DTMR | 10 |
| LFS-Masters-Sieger Fabian Schneider | 15 |
| LFS-LP-Sieger Maikl Drescher | 17 |
| GTR-M3C-Sieger Björn Habermehl | 33 |


## Background-Storys


| | |
|---|---|
| VR-Nordschleifenwandertag '08 | 4 |
| Nachwort: Marcus Jirak | 35 |
| LFS-Mastersverlosung | 35 |

# Nordschleifenwandertag
# Woll’n wir noch ne Runde?

**Prolog:** Wenn die Burg aus der Hügellandschaft der Eiffel autaucht, hat man es geschafft. Man betritt heiligen Boden des Motorsports, man ist in der "Grünen Hölle". Zum inzwischen 5. Mal rief die dümmste Wette des Jahrhunderts zahlreiche VRler unter der Führung von Stefan Schmidt in die Reihnland-Pfalz, um die 24 km des Ringrundwanderweges unter Schusters Rappen zu nehmen.

**King of the Hill: Stefan Schmidt mit exklusivem Teilnehmershirt**

**Kapitel 1:** Freitag, 17 Uhr: Nach einer nicht enden wollender Autobahnfahrt verstaue ich mein Gepäck im Haus Marvin (Zitat Chefin Diana: “Sie sind ein besonderer Gast, weil sie kein echter Rennfahrer sind.”) und schon geht es ab nach Nürburg. Am Weg dorthin sehe ich die letzten Wagen des Abschlusstrainings für den morgigen VLN Lauf, einige Fahrer schleppen ihre angeschlagenen Fahrzeuge zur Box und dürften vermutlich schon heute wieder einpacken. In der Pistenklause angekommen, sitzen Judith, Stefan und Patrick bereits an der Bar, es herrscht die Ruhe vor dem Sturm. Stefan hat für beide Abende Tische reserviert. Gut, denn keine Stunde später ist alles belegt. Beim Abendessen labe ich mich, zum ersten Mal in meinem Leben, an Scampis in Currysauce. Das verzeiht mir mein Magen die restlichen Tage nicht.

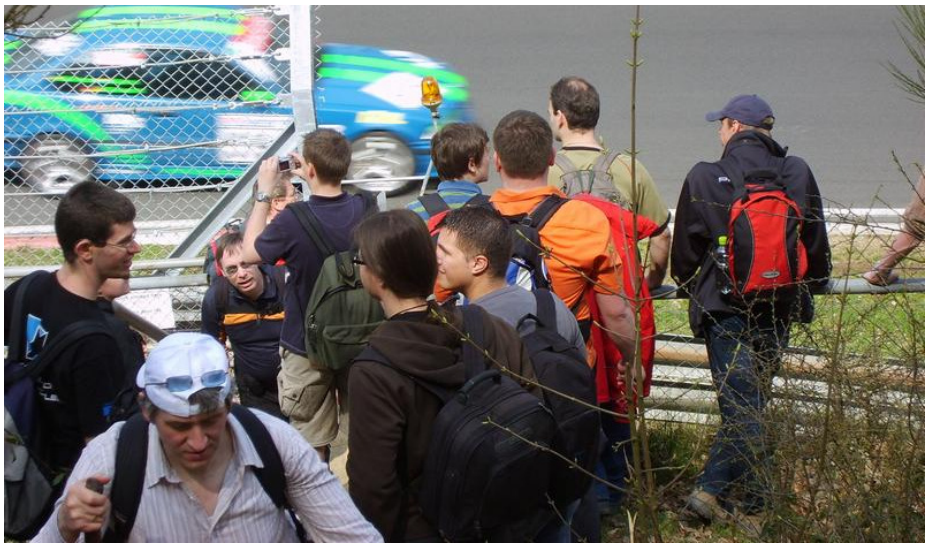
Es ist bereits dunkel, als wir die Pistenklause verlassen und Patrick noch an der Boxengasse vorbeischauen möchte. Auf dem Weg dorthin verpasst er allerdings die Ausfahrt und dreht mitten auf der Straße eine Ehrenrunde. Das kann ich auch und mache unter dem Gejohle meiner Beifahrer mit. Dann folgt die Ernüchterung, der gesamte Gebäudekomplex mit Museum, Erlebniswelt und Tribünen ist dem Erdboden gleichgemacht. Nur das Hotel und das Boxengebäude auf der anderen Seite der Strecke stehen noch, ansonsten nur Baustellenwüste. An der Einfahrt hält Patrick an und meint: "Ist offen, wir haben zwar keine Ausweise, aber fahr mal vor!" Also Gas und rein. Keine Aufschreie, niemand der aus dem Schrankenhäuschen springt. Und schon sind wir im Fahrerlager und just in diesem Moment läuft Smudo an uns vorbei. Sein Beetle steht gleich in der Nähe, Patrick lässt es sich nicht nehmen Hallo zu sagen. Wir schlendern das Fahrerlager hinunter, schauen den Crews beim Schrauben und beim Abendessen zu und versuchen uns möglichst so zu benehmen, als würden wir hierher gehören. Sabine Schmitz hat wohl gerade Teambesprechung, an der Viper GTR-S in der Nebenbox wird noch fleissig geschraubt. Von Nachtruhe keine Spur. Dort wird ein Wagen schon auf Hochglanz für die Startaufsellung poliert, da wird noch über den Daten des Trainings am Laptop gebrütet. Und so sehr es mich auch juckt, in

**Leader of the Pack: Markus Jirak mit Freundin Meike beim Anstieg Kesselchen**

die Boxen hinein zu laufen, ich lasse es und möchte niemanden bei der Arbeit stören.

**Kapitel 2:** Samstag, 10 Uhr: Auf der Strecke dröhnen schon wieder die Motoren, als sich die Wandergruppe vor der Pistenkklause trifft. Ein Anruf von unserem Obersten Marcus Jirak geht ein, er steht noch im Stau und wird mit seinem Gefolge erst am Adenauer Forst dazu stoßen. Er kann sich somit die Geschichte, dass er immer erst auf halber Strecke einsteigt, noch ein Jahr anhören. Das Wetter meint es gut mit uns. Gerade richtig die Temperaturen, kaum Wind und nur ein bisschen Wolken begleiten uns zur üblichen ersten Rast am Schwedenkreuz. Hauptgesprächsthema ist immer wieder der Zaun rund um die Nordschleife. Er scheint wohl wirklich mehr für die Zuschauer zu sein, als für etwaige abfliegende Rennwagen. An manchen Stellen stört er extrem, wieder anderswo fällt er kaum auf. Geschmackssache, für mich als Wanderer bleibt das Erlebnis Nordschleife erhalten. Ob ich das als Zuschauer der 24h auch so sehen würde?

Am Adenauer Forst ist die Gruppe komplett, auch Marcus konnte sich schlussendlich vom Stau lösen und auf die Nordschleife gelangen. Und gerade als die ersten Brote verzehrt sind, erfolgt die Einführungsrunde des VLN-Laufes. Viele grüßen die ihnen bekannten Fahrzeuge und die Piloten winken zurück, man ist mittendrin statt nur dabei. Dann der Rennstart, ein ohrenbetäubender Sound begleitet uns von nun an bis hinunter nach Breidscheid. Immer wieder werden die neuesten Infos



**Mittendrin statt nur dabei: Kurz vor der Adenauer Brücke ist man ganz dicht dran**

aus den Radios der Zuschauer erhascht und in der Gruppe weitergegeben. Der Wagen von Alzen zieht schon in der ersten Runde eine bedenkliche Ölfahne hinterher, der DBRS9, wie auch einige andere Wagen, fehlt im Feld.

In Adenau vorm Supermarkt der nächste "technische" Halt, es gibt sogar Eis. In der Wandergruppe gibt es die ersten Aussteiger. Patrick hat sich in weiser Vorraussicht seinen Lupo bereits am Morgen hier geparkt und tritt die Rückfahrt ins Hotel an. Jan nimmt er dabei gleich mit, er hatte die ganze Zeit Werners Rucksack getragen, der dürfte wohl zu schwer gewesen sein.

Nun das starke Stück: Kesselchen. 300 Höhenmeter hinauf bis zur hohen Acht, das trifft Unvorbereitete etwas härter. So ein Glück, dass am Klostertal die Hauptrast angesagt ist, jetzt kann endlich alles verzehrt werden, was man bis dorthin hochgeschleppt hat. Ein Blick aufs Renngeschehen offenbart das Fehlen des Führungsfahrzeugs, dem Mantheyporsche. Auch die Viper ist weg. So kann Torsten nur mehr der Corvette zujubeln. Smudos Mustang, der nur aus der Box gestartet war, hat an diesem Tag auch kein Glück, er geht in der Box in Flammen auf. Überhaupt dezimiert sich das Feld durch viele Ausfälle, fast fragt man sich, ob das Rennen schon vorbei ist, so groß sind die Pausen zwischen den Fahrzeuggruppen. Ein ungewohntes Bild in der VLN.

Weiter geht es zum Karusell, hier ist der Zaun so gegenwärtig, dass er kaum zu ignorieren ist. Das Gefühl, ganz nahe dran zu sein, geht hier am Deutlichsten verloren. Wir erklimmen die hohe Acht und verfolgen den Wanderpfad hinunter zum Brünnchen. Am Eingang liegen Fahrzeugteile verstreut, der Kenner sieht sofort, das war kein Porsche und auch kein BMW. Und tatsächlich steht Mitte Brünnchen der DBRS9 mit ordentlich ondulierter Heckpartie. Für Robert Lechner war hier das Rennen in Runde 1 bereits zu Ende.

Auch unser "Starterfeld" erwischt der nächste Ausfall. Silke muss sich von der Gruppe verabschieden, Patrick macht ganz Gentleman den Chauffeur. Immer noch dröhnen die Motoren, es geht in die Schlussphase des Rennens. Während einige schon spürbar den Speed reduzieren, wird an anderen Stellen des Feldes vehement um Positionen gekämpft. Kurz bevor wir am Schwalbenschwanz ankommen, sind die 4 h Gesamtzeit absolviert und es wird

**Wallensteins Lager: Mittagsrast im Klosterthal**

ruhiger in der Eiffel. Ein paar der ausfahrenden Streckenfahrzeuge grüßen uns bei der letzten Rast, bevor nun auch unsere Zielgerade ansteht. Die letzten 2 km vom Galgenkopf bis zur Burg ziehen sich ordentlich in die Länge und wie üblich werden auch dieses Jahr wieder alle Tricks ausgepackt, um die letzte Kurve vom Galgenkopf herunter abzukürzen. Wenn das mal die Reko sehen würde.

Kaum wieder am Ausgangspunkt Pistenklause angekommen, setze ich mich ins Auto und fahre in die Unterkunft retour. Am Weg dorthin kommt mir die Nachhut um Werner entgegen, die am Schwalbenschanz etwas länger gerastet haben. Insofern also keine weiteren Ausfälle mehr zu beklagen. Geduscht und neu eingekleidet treffe ich den Rest der Truppe in der Pistenklause wieder, wir sind wieder etwas früher als die Rennfahrer da und haben freie Platzwahl. Einige Stühle an der Tafel sind leer, Torsten, Patrick und Marcus nehmen die 21 km der Nordschleife nochmals mit dem Auto unter die Lupe. Eine Stunde später ist die Klause zum Brechen voll und auch unser Wanderzirkus wieder vollständig. Der Rest des Abends vergeht mit Essen, Trinken, Plaudern und mit der Begutachtung von Patricks Runde auf der Videokamera. Schon bald danach verlässt der Großteil der Wanderer die Lokalität und tritt die Heimreise an. Fast zu voll ist es inzwischen in der Pistenklause und einige sehnen sich nach diesem anstrengenden Tag nach Ruhe. Wir bleiben noch etwas sitzen, bis auch uns die Augenlider zufallen und wir den Weg ins Nachtlager antreten. In der Pension erfahre ich, dass es von über 200 gemeldeten Fahrzeugen nur 141 in die Wertung geschafft haben. Auch der Hausherr kam nicht an und meinte, dass dies eines der verrücktesten Rennen war, an dem er bisher teilgenommen hatte.

**Kapitel 3:** Sonntag, 08 Uhr: Ich stehe ausgeschlafen (mehr oder weniger) an der Einfahrt der Nordschleife und warte auf Torsten, Patrick und Silke. Wir hatten am Vorabend entdeckt, dass die Schleife heute eine Stunde früher öffnen würde. Vielleicht noch Platz für eine Runde, bevor der Rummel losging. Und tatsächlich, der Parkplatz ist nicht so überfüllt wie am Samstag, von ausgestorben kann aber auch keine Rede sein. Ich kaufe mir also ein Rundenticket und warte. Pünktlich taucht der Matiz am Kreisverkehr auf und nachdem ich mein Gepäck dort verstaut habe, kutschiere ich Frau Schneider eine Runde über die Nordschleife. Vor lauter Konzentration vergesse ich meine berüchtigte Kommunikationsfähigkeit, so bekommt Silke nur die wichtigsten Streckenabschnitte erklärt. Und die Fuchsröhre erwischt mich wieder voll, das Gefühl des Karusells bleibt mir verwehrt, zu knapp hängt mir ein roter GT3 an der Stoßstange. Fast möchte ich noch eine 2. Runde fahren, aber ich muss nach Hause, denn dortet wartet das nächste Rennen. Also verabschiede ich mich von Stefan und Judith, die inzwischen aufgetaucht sind, und den anderen und trete die lange Heimreise an. Spätestens an der Autobahnauffahrt ist dann das Erlebnis Nordschleife für mich wieder vorbei.

**Epilog:** Ein Dank an Stefan, der dieses Jahr mit der Reservierung der Pistenklause noch einmal einen oben drauf gepackt hat. Ein Lob an alle, die es wirklich etwas ruhiger haben angehen lassen, so war die Gruppe fast immer gut beisammen, die "Zielgerade" mal ausgenommen. Aber wer möchte dort schon Letzter sein? Die Tage vergingen, wie immer im Flug, und ich hätte so gerne mit allen ein paar Worte gewechselt. Aber es gibt ein nächstes Jahr und dort sieht man sich ja wieder. Bis dann beim Nordschleifenwandertag 2009!

*Text: Robert Graf*
*Bilder: Stefan Schmidt, Markus Hardt, Thorsten Kleyboldt*

**Wir sind Helden: Gruppenfoto am Morgen des Wandertags**

# NORDSCHLEIFE
## DIE ZWEITE

TEAMSPORT-ONLINE
LANGSTRECKEN
EVENT #2

09.
August 2008

TEAMSPORT-ONLINE.com

game-tv.com
WATCH IT, PLAY IT, FEEL IT.

TEAMSPORT-ONLINE
FEEL THE POWER OF TEAMSPIRIT

# Der Olympia HEMI Charger

## Ein Winston Cup-Car beschallt Europas Rennstrecken

**Dem einen oder anderen Leser des VR-Forums dürfte dieses Stockcar schon durch diverse Videolinks vertraut sein. Dem Rückspiegel war es nun möglich, einen der Fahrer dieses schönen Rennwagens zu befragen. Christoph Schwartz ist sein Name. Von Beruf ist er Dipl.-Ing. für erneuerbare Energien (Brennstoffzellen, Sonnenzellen) und lebt mit seiner Familie in Paris.**

**Der 426er HEMI hat er genug Dampf, um jeden Carrera stehen zu lassen**

Sein Wagen ist ein Dodge Charger, Bj. 1974 (FIA HTP Nr. USA 5024). Das Chassis ist von Petty Enterprise und unter der Haube schlummert ein 7 Liter HEMI V8, der 595 DIN PS leistet und die 1680 kg nach vorne treiben. Aufgebaut wurde der Charger vom Moparshop und der Topspeed betrug in Le Mans über 300 km/h.

**RS:** Wie bist Du zu diesem Hobby gekommen?
**Christoph Schwartz:** Ich fand den Golf GTI schon immer stillos und wollte nach dem 50 ccm Mofa nicht mit dem Frisieren aufhören.

**RS:** Wie viele Rennen fährst Du?
**Christoph Schwartz:** Zwei bis vier Rennen fahre ich im Jahr. Je nachdem wie die Sponsoren mitmachen.

**RS:** Welche Sponsoren hast Du?
**Christoph Schwartz:** Motul, Moparshop, Motoraver, Nitro, Chiron, Dodge, Claymore und Camtecs.

**RS:** Wie hast Du den Dodge erstanden bzw. woher beziehst Du die nötigen Ersatzteile?
**Christoph Schwartz:** Den Wagen habe ich vom einem Sammler aus den USA gekauft und die Teile bezieh ich über www.moparshop.de.

**Rennfahrerarbeitsplatz: nur das Nötigste um schnell unterwegs zu sein**

**RS:** Welche Renneinsätze hatte der Dodge Charger schon?
**Christoph Schwartz:** USAC 74-77: National Champion mit Paul Feldner 1977, Historic Stock Car Racing Series 2001: keine Wertungen, Le Mans Classic 2006: 34. Platz, Monza Classic Endurance 2007: 19. Platz.

**RS:** Welche Rennen stehen für dieses Jahr noch an?
**Christoph Schwartz:** Classic Endurance Racing auf dem Nürburgring (15.8.) und in Silverstone (14.9.).

**RS:** Welche Forderungen stellen die Sponsoren an Euch?
**Christoph Schwartz:** Immer ein gutes Image vorweisen und viel Medienarbeit leisten.

Leider konnte Christoph Schwartz aus zeitlichen Gründen nicht mit einem längeren Interview dienen.

Der Rückspiegel bedankt sich dennoch für das Aufbringen der Zeit und wünscht für die künftigen Rennen dem Team, den Fahrern und auch dem Dodge einen Platz weit vorne. Weitere Info gibt es auf der Website: www.olympia-charger.com

*Bericht: Christian Heuer*
*Bilder: Christoph Schwartz*

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

# Uwe Heintz vom Team DTMR

## Interview über eines der am stärksten vertretenen Teams bei VR

**TEAM DTMR beim Teamtreffen: Uwe Heintz, Ekrim Chan, Michael Mayer, Tomislav Vladovic, Sven Eckhardt (v.l.n.r.)**

**Name:** Uwe Heintz
**Alter:** 36
**Wohnort:** Homburg Saar
**Beruf:** Beamter
**Lenkrad/Pedale:** G25

**RS:** Hallo Uwe! Seit wann existiert Team DTMR und wie seid Ihr auf diesen Namen gekommen?
**Uwe Heintz:** Das Team DTMR besteht seit 2005. Eigentlich wurde es als reines Konsolenteam gegründet. Da wir 2005 ausschließlich mit "DTM Racedriver" unterwegs waren, kamen wir auf den Namen DTMRacer (Clankürzel DTMR), daraus sollte dann 2006 das „Team DTMR" werden. Als es dann keine geeignete Sim mehr für die PS2 gab, wechselten wir auf den PC.

**RS:** Wer sind die Gründungsväter und wie viele Mitglieder habt Ihr?
**Uwe Heintz:** Gründungsväter waren Michael Haidorf und meine Wenigkeit. Mittlerweile sind wir auf 14 fahrer angewachsen, die in verschiedenen Ligen unterwegs sind.

**RS:** Wodurch zeichnet sich Team DTMR gegenüber anderen Teams aus?
**Uwe Heintz:** Ich kann nicht sagen, wie es in anderen Team aussieht, aber was uns auszeichnet ist, dass wir zum einen wie eine große Familie sind. Von den angesprochenen 14 Mitgliedern sind sieben bereits seit 2005 miteinander unterwegs. Das heißt wir kennen uns sehr gut, haben uns auch schon persönlich getroffen und wissen dadurch wie jeder zu nehmen ist. Desweiteren ist unser großer Vorteil, dsas wir im Team niemanden haben, der die Kapitänsrolle für sich in Anspruch nimmt. Auch ein Topfahrer fährt mal für einen „Schwächeren", wenn dieser in einer besseren Ausgangsposition ist. Das ist wirklich etwas, worauf ich sehr stolz bin.

**RS:** Mit Marc Hennerici habt Ihr sogar einen Fahrer aus dem realen Motorsportbereich in Eurem Team. Wie hat es Marc in Euer Team geschafft und wie oft trefft Ihr Euch auf der virtuellen Rennstrecke?
**Uwe Heintz:** Ich hab Marc in einer anderen Liga kennengelernt. Wir fanden direkt einen guten Draht zueinander und waren natürlich froh, als er meine Anfrage, zu uns ins Team zu stoßen, gleich begrüßte. Wir treffen uns regelmäßig im Forum und im TS. Und Marc zeigt uns dann auch z.B. in Oschersleben, wie sein Einsatzfahrzeug im ADAC GT Cup aussieht. Dort bewegt er einen Ford GT.

**RS:** Wie sieht es mit der Aufnahme von neuen Fahrern aus? Geht Ihr auf die Personen zu oder erhaltet Ihr Hunderte von Bewerbungen, aus denen Ihr aussuchen müsst?
**Uwe Heintz:** (lacht) Nein, Hunderte von Bewerbungen bekommen wir nicht. Sicherlich bekommen wir auch Anfragen, aber in der Regel gehen wir auf Fahrer zu. Wobei wir aber grundsätzlich sehr darauf achten, ob der Fahrer bereits einem Team angehört bzw. wie sein Verhältnis zu einem evtl. bestehenden Team ist. Solllte dieses nicht der Fall sein und er ist interessant für uns, schreiben wir ihn an und nehmen ihn bei Interesse als Gastfahrer für eine Saison auf. Danach setzt man sich dann noch einmal zusammen und schaut, ob es von beiden seiten passt. Ist das der Fall, steht einer Aufnahme nichts im Wege.

**RS:** Besteht bei so einem relativ großen Team nicht die Gefahr der Befremdung untereinander, wenn die Zahl der Mitglieder steigt?
**Uwe Heintz:** Ja, die besteht durchaus. Deshalb sind wir auch mit der jetzigen Mitgliederzahl an unsere Grenzen gestoßen. Gott sei Dank haben wir bis zum heutigen Zeitpunkt ein glückliches Händchen gehabt mit den Leuten, die wir ins Team geholt haben. Wir haben sehr intensiven Kontakt in unserem Forum, so dass wir da momentan keine Probleme haben, was die Befremdung angeht.

**RS:** In welchen Ligen fahrt Ihr Eure Rennen? Seid Ihr auf ISI-Simulationen fixiert?
**Uwe Heintz:** Im Moment liegt unser Schwerpunkt bei VR, der Racersleague und der rFactorliga. Wobei wir allerdings VR als unsere „Heimstrecke" ansehen.

**RS:** Ihr nennt Euch selber "das erfolgreichste v-Racingteam Europas". Worauf beruht diese Aussage, welche großen Titel habt Ihr schon eingefahren?

**Uwe Heintz:** Das beruht darauf, dass wir die meisten Meisterschaftstitel aller Racingteams haben. Nur um ein Beispiel zu nennen, was die Erfolge angeht: Tomislav Vladovic und Sven Eckhardt haben sich bei der V-WTCC, die ja von Simbin ausgetragen wird und bei der es einen Chevrolet zu gewinnen gibt, fürs Finale in Monza qualifiziert. Wir haben mit Michael Haidorf den Meister der rFactorliga mit dem DTM-Mod. Dort stellen wir auch mit Jörg Burkhardt den Teammeister. Mit Stefan Seiter und Fritz Ladits haben wir die Seriensieger und Meister der Racersleague mit GTR2 in den Klassen Langstreckencup, nGT Pro Serie, GT Pro Serie sowie die Teammeisterschaft. Stefan ist zusätzlich noch Meister der Racersleague mit GTL. Außerdem ist Tomislav Vladovic Teammeister der RL WTCC Saison. Ron Gerrits ist Meister bei Race-07.de mit Race WTCC und Dritter der VRTCC. Hier war er bis ein Rennen vor Ende auf Meisterschaftskurs, musste aber durch einen Motorplatzer in Monza das Ziel abschreiben. Dazu haben wir noch Podiumsplätze von Michael Edres und Ralf Laurinowski in diversen Meisterschaften. Ich glaube nicht, dass es ein anderes Team gibt, das mehr Erfolge in verschiedenen Ligen und Serien aufweisen kann.

**RS:** Wie sehen die Ziele von Team DTMR für die Zukunft aus?

**Uwe Heintz:** Wir werden so wie es momentan aussieht ab August einen neuen Hauptsponsor bekommen, so dass wir da für die nächste Saison noch einmal angreifen können. Großes Ziel vom Team ist es den Meistertitel in der VRTCC zu erringen. Dazu werden wir uns auch verstärken.

**RS:** Worin seht Ihr den Sinn von Teamsponsoren? Wie geht Ihr vor, um neue Sponsoren für Euer Hobby zu gewinnen?

**Uwe Heintz:** Sinn für wen? Durch unsere Sponsoren haben wir das Glück, dass wir unsere Fahrer auch unterstützen können. So werden z.B. die Startgebühren für die VR vom Team bezahlt. Auch ist es uns möglich, das ein oder andere Game unseren Fahrern zukommen zu lassen. Was der Sinn für den Sponsor angeht, so ist das unterschiedlich. Maexx-Design (Entwickler des Converttable) profitiert von unserer Erfahrung. Wir stehen da sehr eng mit dem Entwicklungsteam in Kontakt und haben auch schon eifrig den Prototypen getestet. Dadurch flossen auch sehr viele neue Ideen in das Projekt mit ein. Bei Sparfoto.de wissen wir z.B., dass er durch seine Unterstützung auch seine Zielgruppe erweitern konnte.

**Team DTMR ist an der Entwicklung des "Converttable" von der Firma "Maexx" beteiligt.**

Sponsoren gewinnen ist nicht immer einfach. Anfangs waren es nur Firmen, die ich auch persönlich kannte bzw. bei denen ich Kunde war. Mittlerweile haben wir uns Briefumschläge mit einer DTMR-Briefmarke gestalten lassen und uns eine Art Bewerbungsmappe angefertigt. Diese senden wir Firmen zu und bitten um ein persönliches Gespräch. Auch bekommen unsere Sponsoren jeweils einen Ausdruck des Rückspiegels und eine Kopie des Livestream auf CD gebrannt. Wir legen großen Wert auf ein professionelles Auftreten und sind wie einige andere von VR der Meinung, dass wir in unserem Sport noch einiges bewegen können, was dann auch der gesamten Szene zugute kommt.

**RS:** Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

**Uwe Heintz:** Ich möchte mich noch einmal bei der Reko und vor allem bei Gil Ritter für die hervorragende Arbeit in der VRTCC Saison bedanken. Ich finde, da können sich einige 'ne dicke Scheibe abschneiden. Und ich möchte noch einmal auf diesem Wege die Leute bitten, gemeinsam unser Hobby voranzutreiben. Leute wie Rainer Merkel, Andreas Tübel oder Christian Hauck sind auf dem richtigen Weg. Sicherlich wird es den hauptberuflichen Onlineracer nicht geben, aber es ist durchaus möglich z.B. Startgebühren oder Equipment über Sponsoren zu finanzieren. Daran müssen wir arbeiten.

**RS:** Vielen Dank, Uwe, und weiterhin viel Erfolg für die Zukunft.

*Conrad Wegener*

**Die hauseigene DTMR-Briefmarke**

# Gerrits rutscht am schnellsten

## Die VRTCC bei britischem Wetter in Brands Hatch

**Nach der langen Pfingstpause war es am Montag, den 26. Mai endlich wieder soweit! Auf dem beliebten Kurs von Brands Hatch hieß es wieder: "Gentlemen start your engines!" Bedingt durch die Abwesenheit des Meisterschaftsführenden Andreas Gaida war ein Vierkampf der Verfolger Gerrits, Fürstner, LeStrange und Kuhn, die nur 11 Punkte trennten, angesagt.**

**Grid 1 Race 2: Gerrits vor Tübel auf dem Weg zum Sieg.**

Seitdem Daniel Struck wieder im ersten Grid ist, zeigt auch er, dass er einer der Schnellsten ist. Nachdem er in Porto Zweitschnellster der Qualifikation war, holte er sich die Pole in Anderstorp und Oschersleben. Und auch in Brands Hatch war er in der Vorbereitung der Schnellste und holte sich auch am Renntag mit einer 1:33.817 die Pole Position.

Zum Rennen machte die Insel dann aber ihrem Ruf alle Ehre und wartete mit sehr wechselhaftem Wetter auf. Liefen Training und Qualifying noch im Trockenen ab, so gab es vor dem Rennen einen Regenschauer, so dass die Fahrbahn nass war, als es zum Start des ersten Rennens ging. Alle Fahrer hatten sichtlich Probleme mit diesen Verhältnissen, dennoch konnte das Sim Racing Equipment-Duo Struck/Hiddel zunächst einmal die Pace vorgeben. Klar war aber schon früh, dass das Bedingungen waren, die den Fronttrieblern eher in die Hände spielten. Das demonstrierte DTMR-Seat-Pilot Ron Gerrits und arbeitete sich sukzessive von P7 durchs Feld. Nachdem Struck Teamkollegen Hiddel früh vorbei gewinkt hatte, konnte sich Gerrits am Ende sogar bis auf 2 Sekunden an den amtierenden Meister heran fahren. Gerrits hatte also alles getan, um seine Titelansprüche zu unterstreichen. Gleiches kann man auch noch bei LeStrange sagen, der mit seinem BMW zwar sichtbar mehr Mühe hatte, aber immerhin auf Position 4 ins Ziel kam. Und auch Kuhn wahrte mit P8 seine Chancen. Lediglich Fürstner hatte ein rabenschwarzes Rennen und kam mit Rundenrückstand auf Platz 15 ins Ziel. Eine Vorentscheidung für ihn?

Rennen 2 bot letztendlich ähnliche Verhältnisse, wenn das Gripniveau auch geringfügig besser war. Und es war wieder Gerrits, der bewies, dass er unter diesen Bedingungen am besten klar kommt. Diesmal sogar nur von Platz 7 gestartet, gelang ihm im zweiten Lauf sogar der Sieg. Meisterschaftsmitbewerber LeStrange konnte, nachdem er lange

**Grid 1 Race 1: Struck lässt Teamkollegen Hiddel passieren. Hiddel gewinnt den Lauf.**

geführt hatte, immerhin Platz 3 hinter Andreas Tübel ins Ziel fahren. Den beiden anderen Meisterschaftsaspiranten erging es nicht ganz so gut. Mit P8 bleibt Kuhn zwar im Rennen, verliert aber weiter an Boden auf Gerrits und LeStrange. Richtig übel erwischte es allerdings Fürstner, der als 18. und somit Letzter ins Ziel kam. Nicht viel besser traf es den Laufsieger aus Rennen 1, René Hiddel. Nach einigen Problemen lag Hiddel kurz vor Rennende hinter Thiemt auf P6 und hätte viele Punkte aus Brands Hatch mitnehmen können, als er nach Westfield Bend plötzlich in der Senke einen quer stehenden Struck vor sich fand. Für Hiddel bedeutete dieser Unfall P16 und einen weiteren Dämpfer in dem ohnehin schon fast aussichtslosen Unternehmen Titelverteidigung.

Dieser Rennausgang bedeutet nicht nur den klaren Eventsieg für Ron Gerrits, sondern auch die Übernahme der Meisterschaftsführung. Gerrits hat jetzt 16 Punkte Vorsprung auf LeStrange und 39 auf Kuhn. Fürstner stürzt ab auf P5 mit 49 Punkten Rückstand und reiht sich damit hinter Tübel ein, der sich still und leise in den Kreis der Meisterschaftskandidaten geschlichen hat. Aber auch Hiddel darf man noch nicht abschreiben. Auch andere Fahrer können noch Pech haben, und bei 103 Punkten Rückstand ist zumindest theoretisch eine Titelverteidigung noch drin. Allerdings ist Hiddel wirklich auf die "Mithilfe" der vor ihm liegenden Fahrer angewiesen.

In den beiden anderen Grids ging es in Brands Hatch natürlich auch um wertvolle Meisterschaftspunkte, auch wenn man leider sagen muss, dass es bei den Starts des zweiten Grids um einiges rauher zuging. Bis auf einen Vorfall im dritten Grid gab es nur hier Vorfälle in der Startphase, die Sanktionen durch die ReKo nach sich zogen. Insgesamt elf Mal mussten Strafpunkte verteilt werden.

Beim eigentlichen Renngeschehen war es wie so oft: Die Grid 1-Absteiger dominierten das Geschehen. Thorsten Leistenschneider entschied das Qualifying für sich, musste sich aber beim Zieleinlauf hinter Thomas Kiefer einordnen. Dritter wurde Chevy-Pilot und Kiefers Teamkollege Fabian Kluge. Aber wie schon in Oschersleben konnte Kluge dieses Laufergebnis nicht zum Aufstieg nutzen. Im zweiten Lauf kam er am Ende nur auf P10 ins Ziel und verpasste damit erneut den Aufstieg. Besser machten es da seine Podiumskollegen aus Lauf 1. Kiefer wurde Zweiter und Leistenschneider immerhin noch Siebter. Sieger des zweiten Laufes und nach P5 im ersten Lauf auch sicherer Aufsteiger wurde Sven Eckhardt. Marius Schulz komplettierte das Podium und sicherte sich ebenfalls einen der begehrten Aufstiegsplätze. 5. Aufsteiger wurde Sven Dormann.

**Grid 2 Race 2: Eckhart nutzt einen Fehler von Spindler und geht vorbei.**

Im 3. Grid lieferten sich zwei Toppiloten des Team DTMR ein Duell. Thomas Ettig und Michael Endres waren beide durch Nichteilnahmen ins dritte Grid abgerutscht und suchten in Brands ihre Chance zum Wiederaufstieg. Endres holte sich dabei die Pole und Ettig den Laufsieg. Chevy-Pilot Gerhard Lehmann gesellte sich zu den beiden Seat-Fahrern aufs Podium. Im zweiten Lauf fuhren Endres und Ettig dann einfach in gedrehter Reihenfolge aufs Podium. Allerdings ließen sie diesmal ihren Teamchef Uwe Heintz zu sich aufs Podium, so dass bei der Siegerehrung zu Lauf 2 nicht nur Seat-Piloten, sondern auch nur DTMR-Fahrer auf dem Treppchen standen. Alle drei schafften auch den Aufstieg. Neben diesen Dreien treten in Monza auch Tobias Saalschmitt und Thilo Borgmann im zweiten Grid an.

In der Teamwertung brachte Brands Hatch auch einen Wechsel in der Führung, wenn auch sicher noch keine Vorentscheidung. Nachdem Hot Pursuit Motorsports-Fahrer Gaida durch seine Abwesenheit seine komfortable Führung und wohl jegliche Chance auf den Titelgewinn einbüßte, so verlor auch sein Team die Führung in der Teamwertung, denn neben ihm fehlte auch mit Uwe Kriebel ein weiterer wichtiger Punktelieferant. Sacha LeStrange holte als Gesamtzweiter zwar 166 Punkte, aber er war eben der einzige HPM-Fahrer im Feld. So wurde das Team HPM in Brands Hatch nur 13. und liegt jetzt in der Gesamtwertung elf Punkte hinter den Markenkollegen von Simracing Equipment, denn Hiddel und Struck brachten jeweils 154 Punkte nach Hause. Diese 11 Punkte sind zwar noch kein Beinbruch, aber Kriebel und Gaida müssen in Monza im zweiten Grid erst einmal kleine Brötchen backen, so dass es bei noch zwei Events jetzt erst einmal heißt: "Advantage Team Sim Racing Equipment".

Und HPM darf auch nicht ganz den Blick nach hinten vergessen, denn das Chevy-Team von RS Racing ist auch nur 63 Punkte dahinter. Wenn hier die Fahrer in Monza ordentliche Grid 1-Punkte einfahren, könnte sich das Polster schnell auflösen. RS Racing hat seinerseits zwar etwas an Vorsprung an die Konkurrenz im Lager der Fronttriebler in Form des Seat-Team DTMR verloren, aber man ist weiterhin mit 3 Fahrern im ersten Grid und hat noch gute Chancen, diesen 3. Platz zu behaupten.

*Text: Gil Ritter, Thomas Ettig*
*Bilder: Sascha Siegert*

**Kurzinterview mit Ron Gerrits**

**RS:** Ron, erst einmal herzlichen Glückwunsch zu diesem hervorragenden Rennen. Du bist deutlich besser zurechtgekommen als alle anderen. Liegen Dir diese Verhältnisse oder was war Dein Erfolgsgeheimnis?

**RG:** Danke Gil, ich glaube schon, dass mir solche Verhältnisse liegen. Ich kann mich gut anpassen und beherrschen, dabei versuche ich stets, sehr konstant zu fahren und nicht zu viel Risiko einzugehen.

**RS:** Hast Du vor dem Rennen noch etwas an Deinem Setup geändert bzw. hast Du überhaupt vor dem Rennen gemerkt, dass die Strecke im Gegensatz zum Qualifying nass war?

**RG:** Nein, ich habe das erst in der fliegenden Runde bemerkt und mich entsprechend blitzartig anpassen müssen, um nicht abzufliegen.

**RS:** Das waren eindeutig Verhältnisse, die den Fronttrieblern entgegen kamen. Wie schätzt Du generell das Kräfteverhältnis zwischen den zumeist dominierenden BMW und den frontangetriebenen Rennfahrzeugen ein?

**RG:** Also bei normalen Verhältnissen sind die BMW viel schneller, glaube ich. Aber auf den kürzeren Strecken können der Seat und die anderen Fronttriebler manchmal für eine Überraschung sorgen. Top 3 ist dann möglich, wenn alles stimmt. Aber ich sage gleich, dass ich nie das Rennen gewonnen hätte, wenn die Strecke trocken gewesen wäre!

Ich fahre auch noch in den Ligen bei Race07.de und der GVRC, aber dass die BMW so schnell sind, hatte ich nicht gedacht. Das Fahrerniveau in der VR ist so unglaublich hoch, dass es einfach die Jungs in den Top 10-BMW sind, die so schnell sind, gar nicht so sehr der Wagen - unglaublich! Respekt vor der Leistung der Spitzenfahrer!

**RS:** Die Frage muss bei der Tabellenkonstellation einfach kommen: Du führst in der Meisterschaft. Glaubst Du, Du kannst das nach Hause bringen? Ist Sacha Dein härtester Konkurrent oder hast Du noch andere Fahrer auf dem Plan für den Platz an der Sonne?

**RG:** Ich glaube, dass Sacha schon der stärkste Konkurrent ist.
Für mich ist es das erste Jahr hier, und ich hatte niemals geglaubt, dass ich überhaupt hier die Meisterschaft anfuhren könnte. Ich hatte im Stream schon einige Rennen gesehen und sah gleich, dass hier sehr schnell und fair gefahren wird. Also ist die derzeitige Tabellensituation für mich ein Bonus, und ich genieße es noch ein bisschen. Es wird schon schwierig, noch so viele Punkte zu holen mit soviel Gewicht im Seat, um die Führung behalten zu können. Aber wir werden es sehen. Ich hab ein starkes Team im Rücken (Team-DTMR), bei denen ich mich auf diesem Weg auch bedanken möchte. Aber wie gesagt, abwarten... ich sehe mich selbst eigentlich nicht als Favoriten.

**RS:** Wiegen die 55 kg Zuladung, die Du nach deinem Sieg mit Dir rumschleppen musst, in Monza besonders schwer oder spielt das auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke nicht so eine entscheidende Rolle?

**RG:** Ich denke, dass die Seats überhaubt in Monza Schwierigkeiten haben werden, den BMW Konkurrenz zu bieten, da sie vor allem im Topspeed Nachteile haben. Und die 55 kg Zusatzgewicht werden mir sicherlich auch nicht helfen, weiter nach vorne zu kommen (lacht).

**RS:** Letzte Frage, die alle Interviewpartner bekommen: Was würdest Du Dir für Saison 4 anders wünschen?

**RG:** Ich kann nur sagen: Respekt wie ihr alles organisiert habt! Ich kann mir eigentlich nichts mehr wünschen, und ich bedanke mich bei euch und allen anderen Kollegen fur die guten Rennen, die ich hier erleben durfte! Und bitte entschuldigt mein schlechtes Deutsch. Niederländisch kann ich besser. ;-)

**Ron Gerrits**

# Fabian Schneider

## Mit konstanter Schnelligkeit zum Sieg der LFS Masters

**Fabian Schneider**

**Alter:** 21
**Wohnort:** Recklinghausen
**Beruf:** Student, freiberuflicher Journalist
**Lenkrad/Pedale:** Umgebautes Logitech G25

**RS:** Hallo Fabian! Erst einmal Gratulation zum Gewinn der LFS Masters Saison 8! Seit Saison 6 bist Du nun dabei und nach einem 7. (Teilnahme an 8 von 10 Events) und einem 16. Platz (Teilnahme an 4 von 10 Events) hast Du nun mit 31 Punkten (inklusive Streichergebnis) Vorsprung vor Deinem "Teamsport-Online"-Kollegen Maikl Drescher Deinen ersten Titel eingefahren. Wie stark hast Du für diesen Gesamtsieg gearbeitet, was hast Du alles dafür getan?
**Fabian Schneider:** Ich bin schnell gefahren! Natürlich gehört zu einem solchen Erfolg etwas Training, ich habe mir aber vor der Saison fest vorgenommen, bei jedem Rennen am Start zu sein. Das war der Schlüssel zum Erfolg, auch wenn es Maikl mir phasenweise recht schwer gemacht hat. Nun freue ich mich auf die kommende Saison, bei der ich - und hoffentlich noch mehr Konkurrenz - wieder am Start sein werde.

**RS:** Was war Dein Highlight der Saison? Was war Dein persönlicher Tiefpunkt?
**Fabian Schneider:** Eigentlich war die ganze Saison ein Highlight. Alle Rennen haben unheimlichen Spaß gemacht, alle Fahrer haben einen klasse Job abgeliefert. Vom ersten Saisonrennen, wo Theo Laas und ich im Parallelflug über die Linie fuhren, bis zum letzten Rennen in der Sonderlackierung. Negativ war nur mein Disconnect in South City, aber letztlich wurde die Meisterschaft dadurch nicht beeinflusst. Daher gab es eigentlich keinen richtigen Tiefpunkt.

**RS:** Im Laufe der Saison sind mit Theo Laas, Patrick Marx, Timo Dell und Markus Wurm sehr schnelle Leute ausgestiegen. Hattest Du dadurch Motivationsprobleme oder ließen Dich diese Rücktritte kalt?
**Fabian Schneider:** Natürlich finde ich es schade, dass sie die Serie vorzeitig verlassen haben, denn sie gehörten mit zu den schnellsten Fahrern. Gerne hätte ich gegen sie gekämpft und meine vorhandenen letzten Reserven mobilisiert. Aber auch Guido Muddemann und Christian Niehaves sind starke Fahrer, die man nicht unterschätzen darf. Leider wurden sie durch terminliche und/oder technische Probleme zurückgeworfen. Ich bin mir allerdings sicher, dass es in der nächsten Saison einige versuchen werden, mir das Leben als amtierender Meister unheimlich schwer zu machen.

**RS:** Trotz reichlichen Zusatzkilos warst Du immer sehr weit vorne anzutreffen. Ist die LFS Masters für Dich die einzige Serie oder interessierst Du dich auch für Ligen mit einer höheren Leistungsdichte?
**Fabian Schneider:** Die LFS Masters hat eine enorme Leistungsdichte! Natürlich interessiere ich mich auch an anderen Rennspielen, aber Live for Speed hat mich als echte Simulation in ihren Bann gezogen. Die Zusatzkilos haben es mir im Laufe der Saison sicherlich schwerer gemacht, am meisten wahrscheinlich bei dem Rennen in Westhill. Aber wenn man erfolgreiche Rennen fährt, muss man auch mit Erfolgsballast umgehen können. Für mich war es eine weitere Herauforderung...

**RS:** Seitens der Fahrerkollegen gibt es immer mal wieder kritische Bemerkungen bzgl. Deiner aggressiven Startphasen, vor allem Andreas Rühl nimmt sich gerne diesem Thema an. Ist diese Kritik berechtigt und wirst du gegebenenfalls in Saison 9 etwas daran ändern?
**Fabian Schneider:** Auch ein Andre-

**Beim achten Event in South City musste Schneider im Hauptrennen von P24 ins Rennen gehen, nachdem es ihm im Sprint mit einem Disconnect erwischte - sein einziger DNF in 20 Rennen.**

as Rühl hat in der laufenden Saison schwere Fehler gemacht und musste eingestehen, dass er nicht unantastbar ist. Falls mir ein solcher oder ähnlicher Fehler unterläuft, suche ich den persönlichen Kontakt zu meinen Kollegen. Dass ich allerdings in irgendeiner Weise zu hart oder unfair fahre, möchte ich nicht behaupten, denn in drei Saison LFS Masters wurde nie eine offizielle Beschwerde gegen mich eingelegt. Zum Rennsport gehört einfach ein gewisses Maß an Härte, wir sind ja nicht im Kindergarten.

**RS:** Wie haben Dir die zehn Strecken-und-Auto-Kombinationen gefallen? Gibt es hier Deiner Meinung nach Verbesserungpotential, weil z.B. keine Rallye enthalten war?
**Fabian Schneider:** Rallye gehört meiner Meinung nach nicht in eine Rundstreckenmeisterschaft, aber wenn ein solcher Event auf dem Plan steht, werde ich mich auch darauf mit höchster Sorgfalt vorbereiten. Ich bin schon gespannt auf die Kombinationen der nächsten Saison; persönlich wünsche ich mir kürzere Strecken, denn dort geht es meist enger zur Sache und Fahrer, die nicht so viel Zeit haben, finden sich dort schneller zurecht.

**RS:** Was müsste, mal abgesehen von Regeländerungen, Deiner Meinung nach noch gemacht werden, um die LFS Masters für andere Fahrer attraktiver zu gestalten und so für ein volles Feld über die gesamte Saison zu sorgen.
**Fabian Schneider:** Eigentlich nichts. Dass während der Saison so viele Fahrer abspringen, war eigentlich zu erwarten. Meist war aber nicht die Serie selbst der Grund für den Ausstieg, sondern irgendwelche persönliche Gründe. Ich selbst bin eine Saison mit wenigen Starts gefahren und muss im Nachhinein sagen, dass es ein Fehler war. Jeder Fahrer sollte sich vor der Anmeldung überlegen, ob es für ihn wirklich Sinn macht. Ansonsten würde sich sicher jemand anders über den Startplatz freuen.

**RS:** Wie bist Du überhaupt zu Live For Speed und zum VR e.V. gekommen?
**Fabian Schneider:** Ein gewisser René Hiddel hat Timo Dell und mich beim "1000 km"-Rennen auf dem Nürburgring auf die VR angesprochen. Wir haben uns sofort danach angemeldet und hatten unheimlichen Spaß. Das müsste mittlerweile fast drei Jahre her sein. An LFS haben mich die Updates in S2 begeistert, vor allem die Formel-Fahrzeuge - die für mich der hauptsächliche Kaufgrund waren.

**RS:** Welche Updates wünschst Du Dir für LFS in Zukunft?
**Fabian Schneider:** Ich hätte gerne ein noch besseres Schadensmodell. Fliegende Spoiler, eingeklappte Spiegel und sonstigen Kram. Dazu vielleicht die ein oder andere neue Strecke. Sonst bin ich zufrieden mit der Simulation - es ist ja schon fast perfekt.

**RS:** Man hat Dich bereits auf NR03-Servern gesehen. Warum blieb es bei nur vier Rennen im Rookie Cup?
**Fabian Schneider:** Leider überschneidet sich jeder zweite Lauf mit dem Training zur LFS Masters. Außerdem habe ich mit Freundin, Nebenjob und beginnendem Studium auch sonst viel zu tun. NASCAR macht Spaß, aber leider hat der Tag nur 24 Stunden.

**RS:** iRacing steht in den Startlöchern und die bisherigen Reaktionen sind sehr unterschiedlich. Interessierst Du Dich für iRacing?
**Fabian Schneider:** Zu Beginn sah iRacing sehr interessant aus und wäre vielleicht auch etwas für mich gewesen. Aber das Konzept mit den monatlichen Beiträgen hat mich abgeschreckt. Für Live for Speed habe ich vor ein paar Jahren 36 Euro bezahlt und fahre es mehrfach pro Woche. Wenn man die Kosten umrechnet, ergeben sich minimale Beträge für einen Monat.

**RS:** Du bist Redakteur bei "adrivo.com" und deshalb auch im Reallife anscheinend sehr Motorsport begeistert. Welche Rennserien interessieren Dich am meisten und wieso?
**Fabian Schneider:** Zuerst möchte ich klarstellen: auch Rennsimulationen am PC zu fahren ist Teil des Reallifes. Ich denke, jeder von uns interessiert sich irgendwo auch für echten Motorsport. Für mich ist jede Serie oder Meisterschaft interessant, in der spannender Motorsport geboten wird.

**RS:** Vielen Dank und viel Erfolg in der nächsten Saion!

*Conrad Wegener*

**Mit einem Specialdesign ging es in die letzten Saisonrennen in Kyoto und zum Sieg der Meisterschaft**

# Maikl Drescher

## Der LP-Sieger der vierten Saison im Interview

**Maikl Drescher**

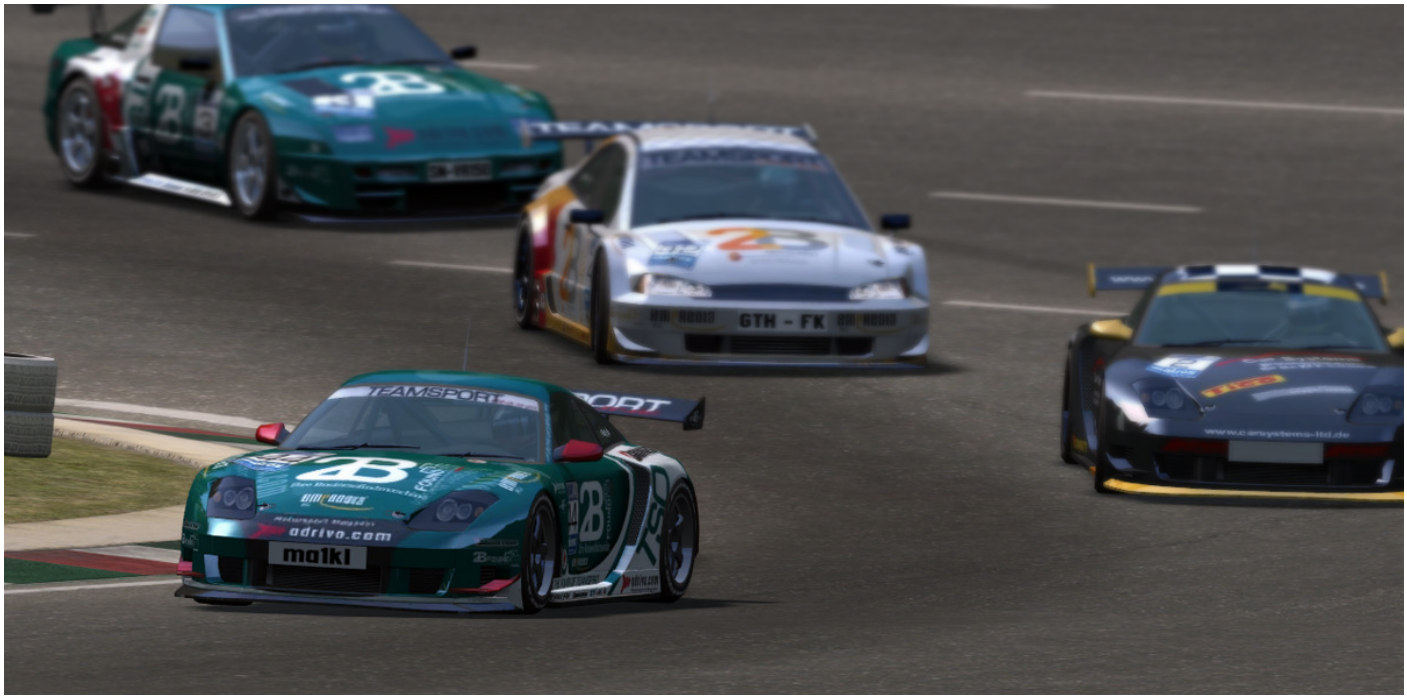
**Alter:** 31
**Wohnort:** Köln
**Beruf:** Resident Engineer (Siemens-Yazaki)
**Lenkrad/Pedale:** MS Sidewinder Force Feedback Wheel

**RS:** Hallo Maikl, herzlichen Glückwunsch zum Gesamtsieg des Langstreckenpokals! Mit zwei von zwei VR-LFS-Titeln lief die erste Saisonhälfte damit perfekt für Teamsport-Online. Zwar bist Du schon seit Saison 1 dabei, aber erst in der vierten Saison bist Du wirklich alle Rennen gefahren und hast es nun geschafft, den LP mit knappen neun Punkten Vorsprung vor Peter Suschlik zu gewinnen. Was ist für Dich das Besondere an Langstreckenrennen?

**Maikl Drescher:** Es ist die Liebe zu der besten Racing Simulation, die ich kenne. Als ich Ende 2006 den Einstieg in die VR machte, wollte ich alle Facetten der Sim kennenlernen. Ich fuhr mein erstes 2-Stunden-Rennen und versagte kläglich. Ich machte alles falsch was ging. Zunächst einen "Kirchhofer" (intern für Reifenplatzer) und danach zwar keinen "Esper", aber ich fuhr auch noch den Tank leer (Anm. d. Red.: also einen Dudziak). Das war Rennen 7 von 8 der Saison 1. Ich war erstmal bedient und kümmerte mich um die Masters - damals mit enormem Trainingsaufwand. Den LP fuhr ich aber dennoch mit. Nicht zuletzt, um meinen Teammate Lars Moldenhauer zu unterstützen und Erfahrungen zu sammeln. Lars konnte damals den Sieg in Saison 2 holen und ich meinen ersten Masters-Titel. Nach einem halben Jahr Pause kam ich dann zum Langstreckenpokal zurück. Es ist vor allem die virtuelle Materialschlacht, die mich am LP reizt. Es macht Spass zu sehen, was innerhalb von 2 Stunden alles passieren kann. Ständig kontrolliert man Reifentemperaturen, Abrieb, Schäden an der Aufhängung, Spritanzeige und sonst noch tausend Dinge, die einem das Rennen kaputt machen können. Hinzu kommt das Taktieren mit Reifenwahl und Boxenstops. Aber ehrlich gesagt… wollte ich nur meine Titelsammlung im Bereich VR-LFS komplettieren (lacht).

**RS:** Mit durchschnittlich 20 Fahrern ist der Langstreckenpokal leider nicht voll gefüllt. Gab es bei Dir über die Saison Motivationsprobleme?

**Maikl Drescher:** Da mein Ziel klar war, gab es die nicht wirklich. Nur in der Mitte der Saison, als ich schon ein komplettes Rennen Vorsprung hatte, knickte ich heftig ein. Ich fuhr ja auch noch die Masters, und die wurde überraschend immer spannender für mich. Ich muss zugeben,




**Event #6 war das Rennen von Drescher und TSO: Er gewann vor Falk Kelbassa und Lars Moldenhauer und sicherte sich hier seinen einzigen Gesamtsieg mit 50 Punkten.**

ich habe mich dann mehr auf die Masters versteift. Die Konkurrenz war zu dem Zeitpunkt viel größer. Training gab's nur noch für die Masters und im LP versuchte ich mich mit meinem Vorsprung durchzumogeln. Ich dachte eine Weile an ein Double. Dieser Übermut hätte mich am Ende noch den Langstreckenpokal gekostet. Wie Du schon sagtest, kam Peter wieder bedrohlich nahe.

**RS:** Was war Dein Tief der Saison? Was ist Dir als "beste Szene" in Erinnerung geblieben?
**Maikl Drescher:** Lauf 9 mit dem unterlegenen FZ5 war bitter. Gegen Ende der Saison musste ich noch einmal Punkte holen und kam trotz Training und guter Rundenzeiten nur auf Platz 9. Höhepunkt war das TSO-Podium mit Falk auf 2 und Lars auf 3 in Kyoto in Rennen 6. Die "beste Szene" lieferte aber Marcus Jirak, als er im letzten Rennen in der letzten Runde auf Platz 1 liegend nach 2 Stunden 200 Meter vorm Ziel einen Disconnect hatte. Das war schon kurios.

**RS:** Womit könnte man den LP Deiner Meinung nach attraktiver machen, um mehr Fahrer zu gewinnen?
**Maikl Drescher:** Wenn ich von mir ausgehe, so muss der LP es schaffen, Altbewährtes mit Neuem zu verbinden. Das Grundgerüst LP steht und hat seine Berechtigung. Es wurde jedoch verpasst im Laufe der Zeit wichtige Details zu ändern bzw. voranzutreiben. Das wurde in der letzten Saison bestraft. Die meisten Vorschläge sind jedoch bekannt, aber nicht umgesetzt worden.

Ich glaube, man muss vor allem die neuen Fahrer gewinnen. Das heißt aber auch, sich vom "das ist schon immer so" oder vom "das hat noch nie funktioniert" zu verabschieden. Hier nun Punkte aufzuzählen, die den LP attraktiver machen, halte ich nicht für sinnvoll. Dazu gibt es ja ein Forum, auf dem sich jeder mitteilen kann.

**RS:** Du stehst der VR-Adminschaft in den letzten Wochen sehr kritisch gegenüber. Woran liegt das, was stört Dich?
**Maikl Drescher:** Ich bin generell ein Freund von Kritik. Aber es stimmt, in letzter Zeit wünschte ich mir manchmal etwas mehr Lockerheit und Aufgeschlossenheit von unseren Admins. Wir alle, Fahrer wie Admins, sollten mehr an einem

**Drescher holt seinen Preis vom Paintwettbewerb beim Team "BITRacing" ab: eine Fahrt im Racing-BMW über die Nordschleife**

Strang ziehen. Der Verein funktioniert doch nur, wenn man gemeinsam was auf die Beine stellen kann. Ich habe da in einigen Bereichen seltsame Auffassungen von Adminarbeit aufgeschnappt, die ich einfach kritisch hinterfragen muss. Aber im Großen und Ganzen sind das keine Probleme, die mich nachts nicht schlafen lassen würden.

**RS:** Wie hast Du den Weg zu Live For Speed und zu VR gefunden?
**Maikl Drescher:** Anfang 2006 über einen Freund, der mir die Sim empfohlen hatte. Nach einer Weile suchte ich nach einer Möglichkeit, LFS mehr auszureizen. Die VR bot über den Rookie Cup, LP und Masters alles, was ich suchte.

**RS:** Du hast Dich sicherlich schon über iRacing informiert. Ist es für Dich interessant?
**Maikl Drescher:** Kannte ich bis eben nicht. Habe mir die Full Preview von SRT's Shaun Cole angesehen und bin etwas irritiert über das Bezahlsystem. Aber interessant klingt es auf jeden Fall, da hier altbekannte Hasen am Werk sind.

**RS:** Teamsport-Online veranstaltet in letzter Zeit mehrstündige rFactor-Rennen auf der Nordschleife und Du hast mal im VR-Forum geschrieben, dass da irgendetwas mit game-TV.com geplant sei. Gibt es da schon weitere Infos?
**Maikl Drescher:** Wir haben uns heute erstmal auf einen Termin geeinigt. Es wird der 9. August 2008 sein, an dem unser zweites Event in Anlehnung an die "BFGoodrich VLN Langstreckenmeisterschaft" stattfinden wird. Für eine Zusage von game-TV.com ist es noch zu früh. Die Resonanz ist aber unnglaublich. Wir haben mittlerweile Kontakt zu Ring1.de, die ebenfalls Interesse an einem Bericht haben. Desweiteren befindet sich nun auch ein echter Rennfahrer im Teilnehmerfeld. Es ist der "Osram Lamborghini"-Pilot Marc Hennerici vom Team Reader. Wir drücken alle die Daumen, dass uns rFactor und der VLN-Mod nicht im Stich lassen.

**RS:** Vor mehr als einem Jahr fand ein Paintwettbewerb mit dem "Team BitRacing" statt, den Du gewonnen hast. Als Preis stand eine Fahrt über die Nordschleife an und Du hattest uns Bilder und einen Bericht versprochen. Davon kam zwar nie etwas an, aber wie war die Runde über die Nordschleife? Und hat es eines Deiner Designs auf den echten Boliden geschafft?
**Maikl Drescher:** Das Ganze hatte sich enorm zeitlich verschoben, so dass ich mir nicht sicher war, ob noch daran Interesse bestand. Bilder wurden jedenfalls eine Menge gemacht, aber für einen Bericht ist es nun doch etwas zu spät, oder? Ich habe bereits einigen in der VR vom besagten Wochenende erzählt. Und jedesmal hatte ich ein großes Grinsen im Gesicht. Die Fahrt im BitRacing-BWM war natürlich der Höhepunkt. Das Design wurde jedoch nicht umgesetzt. Man bleibt beim altbekannten Design ohne neuen großen Sponsor. Ein riesen Dank für unvergessliche Momente geht hiermit nochmal an das gesamte BitRacing-Team. Für mich wird es unvergesslich bleiben.

**RS:** Wenn Du könntest, was würdest Du bei Virtual Racing ändern?
**Maikl Drescher:** Ich würde mir den noch unbekannten, aber in meinen Vorstellungen gigantischen internen Bereich des Forums vorknöpfen. Ich habe da so eine Ahnung, dass sich hinter dieser Tür ein zweites Universum verbirgt, was noch viel mehr Traffic verursacht als das öffentliche Forum selbst. Ich würde einen Tag der offenen Tür veranstalten (lacht).

**RS:** Wenn Du den Lesern noch etwas mitteilen möchtest, hast Du jetzt die Möglichkeit dazu.
**Maikl Drescher:** Wer Pottenstein verpasst, muss demnächst alle Berichte für die kommende LFS Masters- und den LP-Saison schreiben. Da haben wir nämlich demnächst ein Problem, oder?

**RS:** Ja, für diese Serien werden tatsächlich noch Schreiber gesucht. Also, Freiwillige vor! Vielen Dank, Maikl!

*Conrad Wegener*

**Das vorletzte Rennen war für Drescher noch einmal harte Arbeit: trotz Training wurde es am Ende nur ein neunter Platz im FZ50.**

# Die Ardennenoffensive!

## Die Windschattenschlacht in Spa

**In der langsamen La Source gelingen den Fotografen immer die nahesten Schnappschüsse.**

**Gewohnterweise melden sich für das Rennen in Spa-Franchorchamps immer sehr viele Fahrer, um bei diesem Traditionsrennen dabei zu sein. 2 Grids machten sich auf die 19 Runden dauernde Reise über die schnellste Freilandstraßenpiste aller Zeiten.**

**Grid A:**

Im Westen nichts neues. Schon wieder, könnte man meinen. Aber so eindeutig wie es auf dem Leaderboard aussieht, hat Oliver Reinhold nicht dominieren können. Schon im Training waren 2 kollegen schneller als er. Wöhlk auf Eagle sichert sich ganz knapp vor dem Honda von Landgraf Startplatz 1. Claudio Callipo im Brabham, und der immer öfter auf sich aufmerksam machende Rookie Jannis Koopmann, belegen nur knapp hinter dem DOM Seriensieger Rang 4 und 5.

Landgraf überrascht das gesamte Feld mit einem Blitzstart, der nach unendlich langer Zeit wieder einen Honda an der Spitze eines Wertungslaufes der VR sieht. Callipo setzt sich im selben Atemzug gegen Reinhold durch. Etwas verschlafen wirken die Eagles von Wöhlk und Koopmann, die beide erst einmal die Wut über diesen mißglückten Start verarbeiten müssen.
Michael Erhart und Michael Kohlbecker werden sich nach der Eau Rouge über die Vorfahrt nicht einig, und involvieren sogar noch Andreas Kröger in diese unnötige Kollision.

Es hätte auch das Rennen des Claudio Callipo seien können. Die Nerven hielten aber nicht, um einen fehlerlosen Reinhold mit einem Brabham zu schlagen. Er kann zwar 6 Runden das Feld anführen, ab der 9. Runde stehen die Zeichen aber auf Niederlage. Von da an präsentiert sich der BRM Pilot von seiner gewohnten Seite. Kein Fehler der es einem Kontrahenten ermöglicht hätte vorbei zu ziehen.
Auch Landgraf bleibt nicht verschont. Zeigt er noch in den ersten Runden wie schnelle ein Honda fahren kann, fällt er im Laufe des Rennens immer weiter zurück. Ein nüchtener 5. Platz bleibt die einzige Ausbeute dieses Renntags.
Eine erneute Überraschung ist zum wiederholten male Jannis Koopmann gelungen. In einem spannenden Kampf mit Peter Neuendorf auf Lotus, der von Startplatz 8 ins Rennen gegangen war, bleibt der Eagle Fahrer nur um 2/10s auf der Ziellinie geschlagen.
Der aktuelle Tabellenführende Marco Saupe kommt in einem unauffälligen Rennen vor Manfred Leitner auf Rang 7. Chris Wöhlk kann dank seiner Konstanz noch auf Platz 4 halten, wo er neben Landgraf auch Callipo auf die Plätze verweisen kann.

**GPL LANGSTRECKENPOKAL**
Grid A

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Oliver Reinhold | BRM | 19 Runden |
| 2 | Peter Neuendorf | LOT | +19,56s |
| 3 | Jannis Koopmann | EAG | +19,79s |
| 4 | Chris Wöhlk | EAG | +26,17s |
| 5 | Ulee Landgraf | HON | +33,34s |
| 6 | Claudio Callipo | BRA | +45,30s |
| 7 | Marco Saupe | BRM | +1m06,85s |
| 8 | Manfred Leitner | LOT | +1m11,06s |
| 9 | Alfred Manzella | LOT | +1m42,17s |
| 10 | Andreas Kröger | LOT | +2m55,47s |
| 11 | Josef Müller | EAG | +3m02,27s |
| 12 | Michael Erhart | EAG | +1 Runde |
| 13 | Michael Kohlbecker | BRA | DNF |
| 14 | Balz Hösli | LOT | DNF |

**Grid B:**

Klarerweise meldeten auch hier die meisten Piloten mit den schnellen Chassis von Eagle und Lotus. Natürlich wollte hier niemand auf Speed verzichten. Da war der Cooper von Martin Fass schon die größte Ausnahme. Er nahm sich die vollen 19 Runden Zeit seinen Cooper für das kommende GGPLC Rennen zu testen.
Die schnellste Zeit im Training erreichte Rookie Matthias Weiner auf Eagle. Seine Zeit hätte allerdings locker für Grid A gereicht. Ralf Ebert lies mit Rang 2 im Qualifying aufhorchen, da er sich damit gegen 2 weitere schnelle Eagles durchsetzen konnte. Dahinter platzierte sich Kriesch im BRM auf 5 und Fass im

Cooper auf Rang 6. Bungartz (Brabham), Stühler(BRM) und Otto Lampert auf Lotus bildeten ein solides Mittelfeld wo man mehrere Zweikämpfe im Rennen erwarten durfte. Schmitz, Casula und Haase reihten sich am Ende der Startaufstellung ein, und fieberten wie alle Fahrer der ersten Duchquerung der Eau Rouge entgegen.
Gerade die Startphase ist in Spa immer heikel, da die Eau Rouge soweiso zu einer der schwersten Kurven im Kalender gehört.

Ebert wird diese allerdings von ganz weit hinten durchfahren müssen, da er sich bereits am Start durch zuviel Optimismus um die eigene Achse dreht. Das dürfte einem alten Hasen wie Ebert aber normalerweise nicht passieren. Sei es drum. Sein Rennen war damit bereits verhaut.
Am besten kommt Matthias Weiner vom Fleck. Jonke, Lagler und Fass folgen unauffällig. Lagler verhaut bereits in der ersten Runde die gefürchtete Masta Schikane und wird von Jonke und Fass überholt. Ein Cooper auf Rang 3 in Spa. Eine Sensation. Doch es kam noch besser.

**GPL LANGSTRECKENPOKAL**
Grid B

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Klaus Jonke | EAG | 19 Runden |
| 2 | Martin Fass | COO | +28,84s |
| 3 | Sascha Lagler | EAG | +44,05s |
| 4 | Ralf Ebert | HON | +58,07s |
| 5 | Alex Bungartz | BRA | +1m56,69s |
| 6 | Otto Lampert | LOT | +2m23,67s |
| 7 | H.-J. Schmitz | LOT | +2m26,73s |
| 8 | Daniel Stühler | BRM | +3m37,05s |
| 9 | Fabian Casula | FER | +1 Runde |
| 10 | Steffen Kriesch | BRM | DNF |
| 11 | Uli Haase | LOT | DNF |
| 12 | Matthias Weiner | EAG | DNF |

**La Source, Runde 1. Jonke(11) an der Spitze, Weiner wird innen von Fass ausgebremst. Lagler und Kriesch lauern im Hintergrund.**

Jonke nutze auch einen kleinen Fahrfehler von Weiner aus, um ihn kurz vor Blanchimont zu überholen. Da Weiner die La Source Spitzkehre viel zu defensiv anbremst, kann Fass innen vorbei schlüpfen. Weiner übersieht dies im Rückspiegel, und touchiert den Cooper. Beiden ist aber nichts passiert.

**GPL LANGSTRECKENPOKAL**
Gesamtwertung nach 3 von 4 Läufen

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Marco Saupe | 126,3 |
| 2 | Claudio Callipo | 124,9 |
| 3 | Jannis Koopmann | 121,0 |
| 4 | Manfred Leitner | 106,0 |
| 5 | Ralf Ebert | 102,8 |
| 6 | Josef Müller | 101,4 |
| 7 | Michael Kohlbecker | 98,3 |
| 8 | Alexander Bungartz | 93,5 |
| 9 | Peter Neuendorf | 79,0 |
| 10 | Matthias Weiner | 78,5 |
| 11 | Michael Erhart | 74,0 |
| 12 | Andreas Kröger | 74,0 |
| 13 | Martin Fass | 72,0 |
| 14 | Fabian Casula | 61,7 |
| 15 | Daniel Stühler | 61,4 |
| 16 | Steffen Kriesch | 56,4 |

Jonke hat keine Mühe Fass ab zu hängen, und versucht nun mit beständigen Rundenzeit das Rennen für sich zu entscheiden. Nur ein Ausrutscher, der ihm ein wenig die Lenkung verbiegt, gefährdet seinen 2. Grid B Triumph in Spa.
Etwas weiter hinten kämpfen Kriesch und Fass um die Positionen 2 und 3. Kriesch ist der zwar deutlich schnellere von beiden, kann aber kein Fehlerloses Rennen wie Fass vorweisen. 2 große Fahrfehler werfen den BRM immer wieder hinter den Cooper zurück, was Kriesch später sogar entmutigt aufgeben lässt.

Damit liegt jetzt Lagler auf Platz 3. Hinter ihm fahren Ralf Ebert und Alexander Bungartz in erheblicher Distanz ihr Rennen zu Ende.
Ein total verkorkstes Rennen hatte Daniel Stühler zu verbuchen. Immer wieder neben der Piste, immer öfter mit dem schwerfälligen BRM kämpfend, hatte er mit den Spitzenpositionen an diesem Tag absolut gar nichts zu tun. Lampert und Schmitz mußten sich gar nicht anstrengen um sich den BRM vom Hals zu halten. Fabian Casula bemühte sich ebenfalls um einen versöhnlichen Rennausgang, hatte aber ebenso seine Probleme. Für ihn zeigt das Erfolgsbarometer aber steil nach oben.

Das letzte Rennen vor der Sommerpause, und die Entscheidung zum Sieg in der "Carlos Pace Trophy", findet am 17.6. in Mexico City statt.

*Martin Fass*

**Der ehrfürchtige Blick gen Eau Rouge erschreckte Ebert derart, das er sich gleich am Start wegdrehte.**

# Die Spannung steigt weiter

## Noch 2 Rennen bis zur Titelvergabe!

**Umso näher das Finale kommt, umso größer wird die Spannung wer sich in Pottenstein die Pokale krallen kann. In den Ardennen wird der vorletzte Lauf der Saison bestritten, und die Zeichen stehen auf Angriff. Jetzt darf niemand patzen. Kein Rückzug, so knapp vor dem Ende.**

Das Training zum **JFC** wurde von einem Zwischenfall überschattet, der einige Unruhe in das Fahrerfeld brachte. Maaki Stiepel, Ewigkeiten fester Bestandteil der GPL Community, wurde als Eagle Ersatzfahrer genannt, was ihn allerdings nicht aufhielt brav seine Trainingsrunden zu drehen, und dann noch sogar eine Polezeit in den Asphalt zu brennen. Jeder GGPLC Pilot weiß, das es einem Ersatzfahrer untersagt ist, an einem Traing teilzunehmen. Man muß immer von hinten starten. Das führte nach mehrmaliger Aufforderung zu stoppen zum Serverneustart. Wenig begeistert waren die Piloten, die bis dahin auf PB-Kurs waren.

Das "offizielle" Training entschied Manfred Leitner vor einem wiedererstarktem Kriesch und dem Honda von Stühler.
Lange freute sich der sympathische Stühler allerdings nicht über die beste Startplatzierung dieser Saison. Den den Start hat er ganz klar verschlafen. Erhart, Bungartz und Fass können mühelos vorbei ziehen. Ohne Zwischenfälle reihte sich das restliche Feld ein.
Leitner führte kontrolliert vor Kriesch, Erhart, Bungartz und dem langsamsten Chassis in Spa, dem Cooper von Fass. Dieser konnte einem leichten Fehler von Bungartz ausnützen, und vor Blanchimot aus dem Windschatten den Brabham überholen. Platz 4 ist aber das allerhöchste der Gefühle. Von hinten schießt nämlich schon Stiepel heran, der mit seinem Eagle eindeutig der schnellste im Pulk ist. Von ganz hinten gestartet, kann er sich knapp vor Schluß sogar noch an Leitner vorbei schieben, und gewinnt mit gut einer Sekunde Vorsprung diesen wichtigen Lauf. Leitner ist trotz dem verpassten Sieg bester Dinge. Auch Kriesch kann zufrieden sein. Erhart platziert sich ohne Mühe auf Rang 4, und setzt sich damit in der Tabelle

**Leitner führt das Feld in die Eau Rouge. Kriesch, Erhart, Bungartz und die Cooper von Fass und Gietzelt folgen. Stühler ist hier bereits weit zurück.**

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JFC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Maaki Stiepel | EAG | 9 Runden |
| 2 | Manfred Leitner | LOT | +1,01s |
| 3 | Steffen Kriesch | BRM | +5,49s |
| 4 | Michael Erhart | EAG | +9,49s |
| 5 | Martin Fass | COO | +11,96s |
| 6 | Christof Gietzelt | COO | +33,31s |
| 7 | Mike Schneider | FER | +37,24s |
| 8 | Alex Bungartz | BRA | +41,50s |
| 9 | Alfred Manzella | LOT | +44,10s |
| 10 | Jörg Kunz | FER | +59,02s |
| 11 | Matthias Weiner | HON | +1m32,41s |
| 12 | Wolfgang Benz | FER | +1m36,81s |
| 13 | Daniel Stühler | HON | DNF |
| | Schnellste Runde: | | |
| | M. Stiepel | EAG | 3m17,007s |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JFC-Gesamtwertung

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Manfred Leitner | 250 |
| 2 | Robert Kniest | 235 |
| 3 | Steffen Kriesch | 218 |
| 4 | Martiin Fass | 215 |
| 5 | Michael Erhart | 210 |
| 6 | Wolfgang Benz | 140 |
| 7 | Patrick Marx | 139 |
| 8 | Guido Pigorsch | 109 |
| 9 | Daniel Stühler | 101 |
| 10 | Christof Gietzelt | 91 |
| 11 | Udo Wagner | 78 |
| 12 | Dirk Wagner | 74 |
| 13 | Alexander Bungartz | 73 |
| 14 | Daniel Linge | 70 |
| 15 | Marvin Aulmann | 45 |

knapp hinter seinen direkten Kontrahenten Fass, der mit seinem Teamkollegen Gietzelt, Rang 5 und 6 holt. Gietzelt zeigt, das man auch als Neo-Bayer schnell sein kann. Das Geburtstagskind des Tages, Jörg Kunz, kommt als Ferrari Ersatz auf Platz 10, was dem Team einige Punkte für die Teamwertung bringt.

In der Tabelle führt jetzt Leitner, der im letzten Rennen allerdings nicht anwesend sein wird. Kriesch hat sich im Laufe der 2. Saisonhälfe immer weiter nach vorne gekämpft, und liegt jetzt hinter Kniest auf Rang 3. Aber auch nur 3 Punkte vor Fass.

Andreas Wilke bräuchte nur ins Ziel zu kommen, dann wäre der **JRC** zu seinen gunsten entschieden. Soweit die Theorie. Das die restlichen Mannen im Starterfeld um wichtige Teampunkte kämpfen ist auch klar. Unverständlich daher der Aussetzer von Callipo in der ersten Runde. Im Windschatten von Schneider im Ferrari, will er mit seinem langsamen Cooper vor der Masta überholen. Oder er deutete es zumindest an. Dann ging alles sehr schnell. Ein Minimalschwenkler von Schneider führt zur Berührung und löst eine fatale Kettenreaktion aus, der 4 Fahrer zum Opfer fallen. Dorner, "Don" Merkel, und Robert Graf zerschellen übelst bei über 300km/h. Callipo entschuldigte sich mit tiefen Kniefall für seine begangene Dummheit, und versprach den Beteiligten einen Kasten Bier.

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JRC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Andreas Wilke | BRM | 9 Runden |
| 2 | Uli Landgraf | HON | +10,36s |
| 3 | Dietmar Scholz | FER | +10,40s |
| 4 | Michael Kohlbecker | BRA | +18,52s |
| 5 | Marco Saupe | BRM | +20,27s |
| 6 | Michael Schade | EAG | +31,46s |
| 7 | Otto Lampert | LOT | +51,48s |
| 8 | Thomas Nolden | FER | +1m36,66s |
| 9 | D. Bonaventura | COO | +2m55,53s |
| 10 | Mike Schneider | FER | DNF |
| 11 | Claudio Callipo | COO | DNF |
| 12 | Rainer Merkel | FER | DNF |
| 13 | Axel Dorner | EAG | DNF |
| 14 | Robert Graf | EAG | DNF |
| | Schnellste Runde: | | |
| | Michael Schade | EAG | 3m16,021s |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JRC-Gesamtwertung

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Andreas Wilke | 336 |
| 2 | Michael Schade | 273 |
| 3 | Michael Kohlbecker | 221 |
| 4 | Marco Saupe | 207 |
| 5 | Claudio Callipo | 194 |
| 6 | Mike Schneider | 161 |
| 7 | Otto Lampert | 155 |
| 8 | Dietmar Scholz | 146 |
| 9 | Axel Dorner | 137 |
| 10 | Roland Wagner | 116 |
| 11 | Stefan Gawol | 112 |
| 12 | Daniele Bonaventura | 110 |
| 13 | Thomas Nolden | 106 |
| 14 | Steffen Menz | 89 |
| 15 | Rainer Merkel | 86 |
| 16 | Robert Graf | 75 |
| 17 | Yves Lederle | 54 |

**Die Folgen eines Highspeedcrashs in Spa sind meist fatal. Callipo löst diesen Massencrash aus, als er Schneider vor der Masta-Schikane überholen will.**

Das Rennen selbst wurde in den ersten Runden vom Polesitter Schade angeführt. Mit Wilke im Genick und einem beherzt fahrenden Uli Landgraf im Honda, entbrannte ein Kampf um die Podiumpositionen. Andreas Wilke lies sich auch in Spa nicht lumpen, und ging kein Risiko ein. Seine Taktik lautete ganz klar: In Führung gehen, und die hinter mir soll tun was sie wollen. Die Überraschung war aber erst dann perfekt, als Schade zurück fiel und den Weg für einen Ferrari frei machte. Und das sogar bis kurz vor dem Ziel.
In der letzten Runde lag Dietmar Scholz noch auf dem aussichtsreichen 2. Platz, noch vor Landgraf im Honda. Allerdings war da noch die La Source die dem Ferraripiloten diese Position kostete. Landgraf ist auf der Ziellinie nur 4/100s vorne, und fährt so einem weiteren Triumph für das japanische Team ein.

Der JRC geht so eindrucksvoll an Andreas Wilke, der nun entspannt das Rennen in Mexico City angehen kann. Sein Vorsprung ist uneinholbar.

Es war wohl ganz klar um was es im **JCC**, am Sonntag morgen, ging. Die meisten werden wissen um wen es sich in "seinem" Cup handelt. Oliver Reinhold, der erfolgreichste GPLer der VR Geschichte. In der DOM gerade unschlagbar unterwegs, und auch im GGPLC kann ihm keiner folgen. Eine Zielankunft würde dem BRM Piloten reichen um Gesamtsieg Nummer 5 nach Hause zu fahren.

Eigentlich sprach nach dem Training nichts dagegen. Stiepel flog zwar auf Pole, aber der war viel zu weit weg. Rang 2 reichte Reinhold um ruhiger werden zu können Der direkte Kontrahent Reinhold´s hieß Sören Scharf. Und der sitzt ja bekanntlich in einem Cooper. Der denkbar schlechtesten Maschine für Spa.
Also ohne groß in Panik auszubrechen begab man sich auf die 9 Runden Distanz. 3 Runden dauerte die Stiepel Dominanz an, doch dann ereilte den Eagle Mann sein Schicksal. Der Titel für Reinhold war jetzt nur noch Formsache. Elegant wie immer sicherte sich der neue Champion den Sieg.
Eine überfällige Sensation auf den Plätzen lieferte noch das Honda Team. Nils Plonus und Uli Landgraf steuerten den "Wal" auf Platz 2 und 3. Welch Genugtuung zum Ende der Saison. Lange mußte man technische Probleme mitschleppen, lange fehlen die Top Resultate. Doch hier und heute wurde der Lohn für die Hartnäckigkeit ausbezahlt.
Sören Scharf auf Rang 4 konnte mit seinem Rennen zufrieden sein, denn

## Raritäten...

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JCC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Oliver Reinhold | BRM | 9 Runden |
| 2 | Nils Plonus | HON | +22,56s |
| 3 | Uli Landgraf | HON | +25,75s |
| 4 | Sören Scharf | COO | +43,79s |
| 5 | H.-J. Schmitz | LOT | +1m30,16s |
| 6 | Markus Stiepel | EAG | DNF |
| 7 | Carsten Maluche | LOT | DNF |
| 8 | Manuel Rauch | FER | DNF |
| 9 | Roland Rauch | COO | DNF |
| 10 | Felix Krohn | EAG | DNF |

Schnellste Runde:
Uli Landgraf HON 3m16,791s

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JFC-Gesamtwertung

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Oliver Reinhold | 270 |
| 2 | Sören Scharf | 220 |
| 3 | Nils Plonus | 210 |
| 4 | Roland Rauch | 180 |
| 5 | Justus Forschbach | 170 |
| 6 | Manuel Rauch | 168 |
| 7 | Markus Stiepel | 168 |
| 8 | Oliver Schulz | 156 |
| 9 | Hans Jodef Schmitz | 156 |
| 10 | Ralf Ebert | 154 |
| 11 | Chris Wöhlk | 134 |
| 12 | Carsten Maluche | 118 |
| 13 | Alexander Marx | 96 |
| 14 | Thorsten Kaul | 81 |
| 15 | Frank Ehm | 68 |
| 16 | Wolfgang Fildan | 15 |

das war das möglichste des möglichen.

Gratulation an einen ganz Großen, an Oliver Reinhold.

Der **JSC** im belgischen Spa sorgte zunächst mal für einen Großeinsatz der hiesigen Abschleppunternehmen. Doch eins nach dem anderen. Das Qualy wurde bestimmt von 3 Fahrern: Jonke auf Eagle konnte mit neuer Bestzeit (3:16.197) seine erste Pole im GGPLC erobern. Ganz knapp dahinter stellte Landgraf seinen Honda (3:16.203) auf Platz 2 und dahinter dann Borbely auf BRM (3:16.929).
Auf den Plätzen dahinter dann Moldenhauer (Brabham), die beiden Lotus Fahrer Neuendorf und Manzella, dann Krohn und Lagler auf Eagle. Der einzige Ferrari am Abend mit Kunz am Steuer und Kröger auf Lotus komplettierten die Top10. Auf Platz 11 schließlich noch Schmidt im Cooper. In dieser Reihenfolge ging es dann in die Startaufstellung. Dazu kamen noch die Ersatzfahrer Stühler auf Honda und Callipo im Cooper.

Der erste Start verlief an sich ganz gut. In Bourneville allerdings kamen sich die beiden Führenden Jonke und Landgraf ins die Quere. Jonke wurde dadurch in die Hecke befördert. Leider konnten einige Nachfolgende nicht mehr ausweichen, so daß insgesamt 7 Wracks in dieser Kurve Ihr vorzeitiges Rennende fanden. Aufgrund der "1/3 Regelung" wurde ein Neustart veranlasst.
Dieser verlief dann auch besser problemloser.
Jonke konnte Landgraf aber nur für gut anderthalb Runden hinter sich halten. Kunz schied Ende der 2. Runde, nachdem er Kröger ins Getriebe gefahren war, selbst verschuldet aus. 2 Runden später erwischte es auch Neuendorf auf Lotus. Dieser Ausfall dürfte entscheidende Punkte im Kampf um die Meisterschaft gekostet haben, da der Rückstand auf Borbely vor dem letzten Rennen in Mexico nun 24 Punkte beträgt. Alle anderen erreichten das Ziel.
Landgraf gewann locker vor Jonke und Borbely, dem die Meisterschaft nun fast sicher sein dürfte.
Wo blieb der Rest vom Schützenfest? Moldenhauer auf 4, dann Krohn, Callipo, Kröger, Stühler, Lagler und Manzella auf 10. Der letzte Ankommer war Schmidt auf Platz 11.

**In dieser Szene ist Stiepel im JCC noch vor Reinhold. Dahinter lauert Plonus, und beide Fahrer des Cooper-Teams.**

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JSC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Uli Landgraf | HON | 19 Runden |
| 2 | Klaus Jonke | EAG | +2,72s |
| 3 | Gregor Borbely | BRM | +13,60s |
| 4 | Lars Moldenhauer | BRA | +15,05s |
| 5 | Felix Krohn | EAG | +20,37s |
| 6 | Claudio Callipo | COO | +25,57s |
| 7 | Andreas Kröger | LOT | +42,07s |
| 8 | Daniel Stühler | HON | +42,54s |
| 9 | Sascha Lagler | EAG | +1m16,22s |
| 10 | Alfred Manzella | LOT | +1m16,75s |
| 11 | Stefan Schmidt | COO | +1m24,06s |
| 12 | Peter Neuendorf | LOT | DNF |
| 13 | Jörg Kunz | FER | DNF |

Schnellste Runde:
Uli Landgraf HON 3m17,446s

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JSC-Gesamtwertung

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Gregor Borbely | 290 |
| 2 | Peter Neuendorf | 266 |
| 3 | Lars Moldenhauer | 215 |
| 4 | Klaus Jonke | 212 |
| 5 | Felix Krohn | 196 |
| 6 | Andreas Kröger | 180 |
| 7 | Uli Landgraf | 167 |
| 8 | Sascha Lagler | 158 |
| 9 | Stefan Schmidt | 143 |
| 10 | Jörg Kunz | 132 |
| 11 | Markus Wurm | 113 |
| 12 | Hans Hanraths | 91 |
| 13 | Timo Föller | 87 |
| 14 | Alfred Manzella | 86 |
| 15 | Oliver Schatzer | 78 |

Der JSC scheint entschieden, wenn auch nicht endgültig. Da Landgraf im letzten Rennen fehlen wird, dürfte es interessant sein, zu sehen, wie sich Neuendorf mit der Aufgabe Borbely noch zu erreichen auseinandersetzen wird.

Der **JBC** in Spa fand mit nur 5!! regulären und 4 Ersatzfahren statt. Diese dünne Besetzung und die beruflich bedingte Abwesenheit des Tabellenführenden Jens Jung(bei der Fussball EM im Einsatz) konnte auch für langsamere Fahrer ein Podestplatz bedeuten.
Doch vor der Kür steht die Pflicht: Das Qualifying.

Ganz vorne zu finden ein Lotus (3m19.963s) mit Stikkelbroek am Steuer. Dahinter der Cooper mit René Beitz und auf Platz 3 dann Hondapilot Frank Schreiner (3m21.-544s). Auf Platz 4 folgte Matthias Weiner im Honda. Platz 5 belegte letztlich noch Stefan Tschepe in seinem Lotus. Das Feld wurde dann komplettiert von Schmitz im Lotus und den beiden Adlern Stiepel und Erhart, sowie Bonaventura auf Cooper-Maserati.
Leider glänzten das Ferrari- und Bra-

bham-Team komplett mit Abwesenheit. Schade das man keine Ersatzfahrer finden konnte. Es hätte dem Rennen sicher gut getan, mal abgesehen von der wichtigen Teamwertung.

Das Rennen stand wieder mal im Zeichen von Stiepel, der seinen insgesamt 3. Einsatz an diesem Wochenende im Eagle Team hatte. Zu Buche stand bisher 1 Sieg und ein Motorschaden der auch den Sieg kostete. Auch hier zeigte er seine Klasse auf diesem Kurs. Von Startplatz 8 gestartet war er schon vor der Eau Rouge Senke auf Platz 4 vorgeschossen. Zu Beginn der 3. Runde übernahm er dann kampflos von Stikkelbroek die Führung. Der Lotus blieb mit Motorschaden liegen. konnte sich Beitz noch gut eine Runde lang des 2. Platzes freuen, bis er von Erhart überholt wurde.
In dieser Konstellation wäre das Rennen dann auch beendet worden, wenn, ja wenn nicht Erhart 2 Runden vor Schluss einem Fahrfehler zum Opfer gefallen wäre und auf dem Dach liegend den Cooper von Beitz wieder vorbeifahren lassen musste.

**Jonke und Landgraf kämpfen im JSC um den Sieg. Am Ende wird sich der Honda knapp gegen den Eagle durchsetzen.**

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JBC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Markus Stiepel | EAG | 9 Runden |
| 2 | René Beitz | COO | +35,44s |
| 3 | Frank Schreiner | FER | +1m10,16s |
| 4 | H.-J. Schmitz | LOT | +1m12,99s |
| 5 | D. Bonaventura | COO | +1m28,24s |
| 6 | Stefan Tschepe | LOT | +1m48,11s |
| 7 | Michael Erhart | EAG | DNF |
| 8 | Karl Stikkelbroeck | LOT | DNF |
| 9 | Matthias Weiner | HON | DNF |
| | Schnellste Runde: | | |
| | Markus Stiepel | EAG | 3m16,975s |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JBC-Gesamtwertung

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Jens Jung | 272 |
| 2 | René Beitz | 260 |
| 3 | Dominic Fingerhut | 206 |
| 4 | Kay Mühle | 201 |
| 5 | Martin Engel | 175 |
| 6 | Frank Schreiner | 169 |
| 7 | Karl Stikkelbroeck | 146 |
| 8 | Stefan Tschepe | 137 |
| 9 | Matthias Weiner | 72 |
| 10 | Markus Wichmann | 66 |
| 11 | Thilo Bonkowski | 45 |
| 12 | Robertó Hernandez | 42 |
| 13 | Thilo Huber | 11 |

Seinen zweiten Sieg an diesem Wochendende feierte also Stiepel mit 35 Sek. Vorsprung auf René Beitz. Weitere 35 Sekunden dahinter fuhr Frank Schreiner seinen Honda auf einen sicheren 3. Platz.
Ob der geringen Teilnehmerzahl hielt sich seine Freude allerdings in Grenzen, obwohl darüber ja wohl nächstes Jahr keiner mehr sprechen wird. Und Ankommen muss man ja auch erst mal. Der zweite Honda mit Weiner blieb leider schon in der ersten Runde auf der Strecke.
Auf den Plätzen 4 bis 6 folgten dann noch Schmitz auf Lotus, Bonaventura (Cooper) und Tschepe im Lotus.

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
Teamwertung-Nach 9 von 10 Rennen

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | British Racing Motors | 2098 |
| 2 | All-American Racers | 1899 |
| 3 | Cooper Car Company | 1819 |
| 4 | Scuderia Ferrari | 1798 |
| 5 | Team Lotus | 1765 |
| 6 | Honda Racing | 1524 |
| 7 | Brabham Racing Org. | 1259 |

Ein Rennen vor Schluss hat nur noch Beitz die Chance dem heute abwesenden Jung den Sieg in der Gesamtwertung zu nehmen. 12 Punkte beträgt der Rückstand und es ist durchaus nicht unmöglich in Mexico. Zum Glück kann Jung in Mexico entgegen erster Planungen nun doch teilnehmen, so daß es eine sportliche Entscheidung geben wird.

In der heiß umkämpften Teamwertung schiebt sich das Cooper Team an den Ferraris auf Platz 3. Hier rächte sich das schwache Spa Ergebnis bitter. Vorne machte BRM alles klar, führt klar vor Eagle und holte sich die Teamkrone von Brabham zurück, die durch ihre konstanten Leistungen in Saison Nummer 14 bestachen. Heuer allerdings, bleibt ihnen nicht anderes übrig als Schadensbegrenzung zu üben. Brabham liegt hinter Honda auf dem letzten Platz!
Das letzte Rennen findet vom 20.6. bis zum 22.6. in Mexico City statt.

*Jörg Kunz und Martin Fass*

**Durch den sehr schwach besetzten JBC konnte sogar der Cooper von Beitz ganz weit vorne mitmischen.**

# Das Saisonfinale!

## Die GGPLC und der letzte Lauf in Mexico

**10 lange Rennen dauerte die 15. Saison des GGPLC. Favoriten strandeten schon früh in der Saison und Newcomer mischten das Feld auf. Vermeitliche Außenseiter kämpfen bis zum Schluß um die begeehrten Podiumsplätze. Zum letzten Mal in dieser Saison fällt die grüne Startflagge. Mexico City heißt der Austragungsort, und für viele ist genau diese Strecke der passende Standort für das Finale.**

3 Cups sind bereits vor diesem Rennen entschieden. Im **JFC** und im JBC ist allerdings noch vieles offen. Der aktuell Führende Leitner kann für dieses Finale leider nicht antreten, weil er sich in den Urlaub abgemeldet hat. Kniest braucht daher nur ins Ziel zu kommen um sich den Titel zu sichern. Steffen Kriesch braucht ebenfalls eine Zielankunft um Leitner noch zu gefährden. Für Fass wird es schon heikler. Kriesch muß ausfallen, Erhart muß hinter ihm bleiben, und eine Zielankunft unter die Top 3 würde ihm Platz 3 in der Wertung sichern.

Schon im Training zeigt Kniest das er willig ist. Seine Pole lässt zu keiner Zeit einen Zweifel aufkommen wer das Geschehen kontrolliert. Der Rennausgang selbst wird zur Nebensache. Selbst die Tatsache das Daniel Stühler sauschnell unterwegs ist. Erste Reihe fußfrei für Team Honda. Gietzelt kann Schützenhilfe für Fass bieten, indem er sich noch vor Pigorsch auf Platz 3 schiebt. Fass im Cooper hält sich Kriesch und Erhart auf Rang 5 vom Hals.

Da jeder weiß um was es geht, startet das Feld sehr vorsichtig. Keiner will durch einen Unfall die Meisterschaft beeinflußen. Zumindest bis zur Hairpin ist das Feld diszipliniert. Doch dann wird Pigorsch leicht übermütig, und versucht den an ihm vorbei gegangenen Fass nach der Haarnadel zu überholen. Fass rechnet an dieser Stelle überhaupt nicht mit einem Angriff des Brabhams. Für Überholversuche eignet sich die lange Gerade doch viel besser.
Fass schlägt hart an den Randstein,

dreht sich, und kommt 3 Plätze weiter hinten wieder ins Rennen zurück. An der Spitze dreht Kniest lockere Runden, da er genau weiß das er jederzeit schneller fahren kann als der Rest. Stühler fällt in den ersten Runden auf Platz 4 zurück, auch unter der Tatsache das sich von hinten der Ersatzfahrer des Lotus Teams heran schleicht. Peter Neuendorf, Sieger des LP Rennens, dreht eine schnellste Runde nach der anderen und kann so schnelll an die Spitze des Feldes gehen. Sein Sieg ist jetzt nicht mehr gefährdet.

Steffen Kriesch setzte sich wohl zu sehr unter Druck und touchiert in der 3. Runde die Leitplanke der Peralta. Sein linkes Hinterrad hält der Belastung nicht stand und bricht ab. Damit sind seine Chancen auf einen Podiumsplatz in der GesamtWertung fast Null. Nur noch ein Wunder kann ihm einen Pokal sichern.
Und dieses Wunder heißt Daniel Stühler. Der Honda Pilot fährt wie von Sinnen. Eine Routine die man so noch nicht von ihm gesehen hat. Fass kommt zwar zeitweise in Schlagdidtanz, der Fehler vom Honda Piloten kommt allerdings nicht.
Erst in der letzten Runde schwächelt Stühler etwas und lässt den Cooper sehr nahe an sich heran. Am Ende sind es 1/10s die für Fass die Niederlage bedeuten. Kriesch holt sich so Platz 3 in der Wertung, da bei

**Kniest führt das Feld in die Hairpin. Gietzelt, Stühler, Fass und Pigorsch sind knapp dahinter.**

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JFC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Peter Neuendorf | LOT | 20 Runden |
| 2 | Christof Gietzelt | COO | +17,20s |
| 3 | Robert Kniest | FER | +18,15s |
| 4 | Daniel Stühler | HON | +20,12s |
| 5 | Martin Fass | COO | +20,32s |
| 6 | Guido Pigorsch | BRA | +21,72s |
| 7 | Michael Erhart | EAG | +39,23s |
| 8 | Mike Schneider | FER | +40,41s |
| 9 | Klaus Jonke | EAG | +40,83s |
| 10 | Wolfgang Benz | FER | +1m45,90s |
| 11 | Andreas Kröger | LOT | DNF |
| 12 | Steffen Kriesch | BRM | DNF |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
Gesamtwertung-JFC

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Robert Kniest | 261 |
| 2 | Manfred Leitner | 250 |
| 3 | Steffen Kriesch | 226 |
| 4 | Martin Fass | 226 |
| 5 | Michael Erhart | 210 |
| 6 | Wolfgang Benz | 148 |
| 7 | Patrick Marx | 139 |
| 8 | Guido Pigorsch | 138 |
| 9 | Daniel Stühler | 128 |
| 10 | Christof Gietzelt | 124 |
| 11 | Udo Wagner | 121 |
| 12 | Dirk Wagner | 78 |
| 13 | Alexander Bungartz | 74 |
| 14 | Daniel Linge | 73 |
| 15 | Marvin Aulmann | 45 |

Punktegleichheit seine 2 Siege mehr wiegen.
Neuendorf gewinnt, Gietzelt freut sich über Platz 2, und Kniest jubelt über sienen Cup-Triumph.

Das Rennen im **JRC** trägt nur noch zur Statistik bei, da Andreas Wilke bereits vor diesem Rennen als sicherer Gewinner des Cups feststand. Trotzdem läßt er wieder keine Zweifel aufkommen über wen der Sieg gehen wird. Seine Pole Zeit ist knapp 5/10s schneller als die 1:46,8s von Michael Kohlbecker. Saupe und Gawol bleiben noch einigermaßen dran. Callipo ist auf Platz 4 bereits um 1,3 Sekunden geschlagen.

Bis auf einen Zwischenfall in dem Dietmar Scholz den Hauptdarsteller spielt, und 2 Autos durch einen Dreher abräumt, bleibt das Rennen recht ereignißlos. Callipo kann sich trotz unterlegenem Cooper gegen den Honda von Gawol durchsetzen, und kommt hinter Wilke, Kohlbecker und Andi´s getreuem Rubens, Marco Saupe, auf Platz 4 ins Ziel. Auch hier kann Cooper wieder viel Boden auf Ferrari gut machen, da mit Rainer Merkel der stärkste Italiener erst auf Rang 7 die Zielflagge sieht.

Der späte Sonntag Vormittag führte dann den **JCC** noch zu den letzten Entscheidungen. Der schon in Spa gekürte Gesamtsieger fehlte leider. Konnte sich die GPL-Legende Oliver Reinhold auch leisten und wird ihm

**Andreas Wilke bleibt im JRC das Maß aller Dinge. Sein Sieg bestätigt seine Dominaz. Saupe, Callipo und die Ferrari Mannschaft um Merkel folgen brav.**

sicher verziehen. Es gab aber schon noch was zu gewinnen, nämlich die Vizemeisterschaft. Die zwei Protagonisten waren Sören Scharf im Cooper und der Hondafahrer Nils Plonus. Beide trennten vor dem Rennen 10 Punkte. Und gerade durch das sehr positive Ergebnis von Honda in Spa konnte sich hier auch noch einiges tun.

Das Training wurde dann auch deutlich von diesen beiden bestimmt. Nils Plonus setzte sich letztlich mit einer 1:47.507 auf die erste Position. Sören Scharf stellte seinen Cooper mit knapp 2/10 dahinter auf Platz 2.
Mit einigem Abstand folgte auf Platz 3 ein weiterer Honda mit Ralf Ebert (1:49.122). Die Plätze dahinter gingen an Hans-Josef Schmitz (Lotus), Oliver Schulz auf Ferrari, den dritten Honda im Feld, Chris Woehlk. Als 7. der überragende Fahrer des letzten Wochenendes, Eagle-Fahrer Maaki Stiepel und last but not least der zweite Lotus im Feld mit Carsten Maluche, sowie Frank Ehm im Brabham, der aber auf Trainingsrunden verzichtete.
Als Ergänzungsfahrer standen noch im Grid Steffen Kriesch im BRM, Alexander Bungartz (Brabham) und Neu-Bayer Chris Gietzelt im Cooper.

Im Rennen ließ Nils Plonus keinen Zweifel aufkommen, daß er sich nicht nachsagen lassen wollte, er würde seine Chance nicht nutzen und legte einen klassischen Start-Ziel-Sieg hin. Zweiter wurde aber Sören Scharf und damit blieb auch Platz 2 der Gesamtwertung in seiner Hand. Glückwunsch dazu.

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JRC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Andreas Wilke | BRM | 20 Runden |
| 2 | Michael Kohlbecker | BRA | +8,73s |
| 3 | Marco Saupe | BRM | +11,38s |
| 4 | Claudio Callipo | COO | +13,56s |
| 5 | Stefan Gawol | HON | +21,71s |
| 6 | Klaus Jonke | EAG | +31,19s |
| 7 | Rainer Merkel | FER | +47,95s |
| 8 | Robert Kniest | FER | +48,30s |
| 9 | Axel Dorner | EAG | +51,73s |
| 10 | Mike Schneider | FER | +1m09,97s |
| 11 | Otto Lampert | LOT | +1m28,61s |
| 12 | Dietmar Scholz | FER | DNF |
| 13 | D. Bonaventura | COO | DNF |
| 14 | Robert Graf | EAG | DNF |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
Gesamtwertung-JRC

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Andreas Wilke | 345 |
| 2 | Michael Schade | 273 |
| 3 | Michael Kohlbecker | 244 |
| 4 | Marco Saupe | 228 |
| 5 | Claudio Callipo | 212 |
| 6 | Mike Schneider | 167 |
| 7 | Otto Lampert | 160 |
| 8 | Dietmar Scholz | 154 |
| 9 | Axel Dorner | 146 |
| 10 | Stefan Gawol | 133 |
| 11 | Daniele Bonaventura | 117 |
| 12 | Roland Wagner | 116 |
| 13 | Thomas Nolden | 106 |
| 14 | Rainer Merkel | 104 |
| 15 | Steffen Menz | 89 |

Einst und jetzt...

Platz 3 und 4 im Rennen ging an die beiden anderen Hondas, mit Ralf Ebert und Chris Wöhlk. Damit haben die Kaisertreuen in den letzten beiden Rennen enorm gepunktet. Der 5. Platz ging an Maaki Stiepel. Platz 6 belegte Hans-Josef Schmitz, der damit leider nicht ganz sein Qualyfingergebnis halten konnte. Dahinter dann der Fahrer mit der schnellsten Rennrunde (1:48.362) Alex Bungartz. Er war auch der letzte des Feldes der das Ziel erreichte. Der Rest fiel leider recht früh schon aus. Gewertet wurde Carsten Maluche als 8., Oliver Schulz als 9. Steffen Kriesch auf 10, Frank Ehm auf 11 und letztlich noch Chris Gietzelt auf Platz 12, der leider aufgrund von Verbindungsproblemen schon nach einer Runde aufgeben musste.

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JCC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Nils Plonus | HON | 20 Runden |
| 2 | Sören Scharf | COO | +0,40s |
| 3 | Ralf Ebert | HON | +10,65s |
| 4 | Chris Wöhlk | HON | +18,92s |
| 5 | Maaki Stiepel | EAG | +25,64s |
| 6 | H.-J. Schmitz | LOT | +32,77s |
| 7 | Alexander Bungartz | BRA | +33,12s |
| 8 | Carsten Maluche | LOT | DNF |
| 9 | Oliver Schulz | FER | DNF |
| 10 | Steffen Kriesch | BRM | DNF |
| 11 | Frank Ehm | BRA | DNF |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
Gesamtwertung-JCC

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Oliver Reinhold | 270 |
| 2 | Sören Scharf | 250 |
| 3 | Nild Plonus | 240 |
| 4 | Maaki Stiepel | 189 |
| 5 | Roland Rauch | 180 |
| 6 | Hans Josef Schmitz | 175 |
| 7 | Ralf Ebert | 171 |
| 8 | Oliver Schulz | 171 |
| 9 | Justus Forschbach | 170 |
| 10 | Manuel Rauch | 168 |
| 11 | Chris Wöhlk | 157 |
| 12 | Carsten Maluche | 124 |
| 13 | Alexander Marx | 96 |
| 14 | Thorsten Kaul | 81 |
| 15 | Frank Ehm | 77 |

**Im schwach besetzten JBC gibt das Cooper Duo den Ton an. Teamchef Beitz, hier noch vor Fingerhut und Schreiner, gewinnt vor Engel dieses Rennen.**

**Scharf im Cooper übt Druck auf den Honda von Ebert aus. Plonus ist zu diesem Zeipunkt bereits auf und davon.**

Die beiden letzten Grids der 15. GGPLC Saison in Mexico standen unter verschiedenen Voraussetzungen. Während im **JBC** mit dem Ferraristi Jens Jung der Sieger schon feststand und Cooperfahrer Beitz lediglich noch Punktgleichheit herbeiführen hätte können (aufgrund weniger Siege aber als zweiter gewertet würde), musste der Führende im JSC, Borbely im BRM wenigstens als 5. die karrierte Flagge sehen um sich die Meisterschaft zu sichern.

Durch das Fehlen von Mühle im JBC war auch die letzte Entscheidung schon vor dem Rennen gefallen. Fingerhut im Eagle würde den dritten Platz im Gesamtklassement belegen. Das Qualy bestritten 8 Fahrer. Polesitter wurde mit einer deutlichen Führung Beitz im Cooper (1m47.786s), als zweiter folgte Engel (1m48.243s), der damit eine Doppelpole für Cooper festmachte. Mit Minimalem Abstand kam der Meister Jung auf Platz 3 (1m-48.246s). Der Rest des Feldes blieb mit Respektsabstand dahinter.
In Reihenfolge: Fingerhut (Eagle), Stikkelbroek (Lotus), Weiner und Schreiner auf Honda und last but not least Tschepe im Lotus.
Da sich auch keine Ersatzfahrer einfanden wurde das Feld mit diesen 8 Startern auf die Reise geschickt.

Der Start ging für Beitz in die Hose. Zuviel Gas bedeutet mithin auch mal, daß das Heck überholen möchte. Jung drehte sich in Folge dessen auch und beide müssen sich weit hinten einsortieren. Engel und Fingerhut profitieren davon und können vorbeiziehen. Doch noch vor T1 wird Fingerhut von Stikkelbroek eingefangen. Zu allem Unglück fährt ihm dann in T1 auch noch Weiner ins Getriebe. Beide können aber weiterfahren. Leider werden die beiden aber die Zielflagge dennoch nicht im Auto erleben.

Zwischenzeitlich führte Engel das Rennen an, aber nur für diese eine Runde. Danach zeigt Beitz wer hier der Herr im Hause ist und gab die Führung bis zum Ziel nicht mehr ab. Zweiter wurde Jung im Ferrari, der sich nach hartem Kampf gegen Engel durchsetzen konnte. Als 4. sah dann noch der letzte Ankommer die Flagge: Frank Schreiner auf Honda.
Die Plätze 5-8 bleiben den liegengebliebenen: Fingerhut wurde als 5. gewertet, nachdem er in T2 von den Reifen eingefangen wurde und sich nicht mehr befreien konnte, Weiner auf Honda kam auf Platz 6. Die beiden Lotus von Tschepe und Stikkelbroek komplettierten das gewertete Feld.

Die Ausgangslage im **JSC** war da noch durchaus offener, konnte doch Neuendorf (Lotus) Borbely im BRM durchaus noch im letzten Rennen die Krone entreißen. Borbely musste

mindestens fünfter werden um sicher vor Neuendorf zu bleiben.
Platz 3 war da durchaus noch heisser umkämpft, lag doch Moldenhauer (Brabham) nur 3 Punkte vor Klaus Jonke im Eagle.
Theoretisch könnte auch noch Krohn (Eagle) diesen Platz ergattern, doch hatte er es vorgezogen vorzeitig seinen Urlaub anzutreten. So war hier mehr Action zu erwarten, auch weil Honda Landgraf entgegen erster Meldungen doch zum Rennen schickte.

Insgesamt erschienen 12 Fahrer, davon 2 Ersatzfahrer.
Das Qualy wurde bestimmt von einem sehr starken Neuendorf, der sich mit einer 1m46.275s die Pole sicherte. Zweiter wurde Klaus Jonke (1m46.564s), als dritter dann Borbely mit einer 1:46.607s. Lars Moldenhauer (1m47.351s) musste damit als vierter seinem Konkurrenten um Platz 3 deutlich den Vortritt lassen.
Fünfter wurde Schmidt auf Cooper mit einer sehr guten 1m48.071s.
Auf Platz 6 fand sich Kunz (Ferrari) ein und dahinter dann noch Sascha Lagler auf Eagle. Landgraf, Kröger und Föller verzichteten auf eine gezeitete Runde. Föller wollte laut eigener Aussage in seinem letzten GPL Rennen in aller Ruhe ins Ziel fahren. Davon aber später mehr.

Als Ersatzfahrer standen dann noch Bonaventura (Cooper) und Pigorsch (Brabham) im Grid.
Das Rennen wurde zu einem Start-Ziel Sieg für Neuendorf. Zweiter wurde Jonke, der mit Neuendorf zusammen das Rennen quasi im Formationsflug bestritt. Auf Platz 3 fand sich Landgraf im Honda ein. Borbely,

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JBC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | René Beitz | COO | 20 Runden |
| 2 | Jens Jung | FER | +24,73s |
| 3 | Martin Engel | COO | +1m09,02s |
| 4 | Frank Schreiner | HON | +1 Runde |
| 5 | Dominic Fingerhut | EAG | DNF |
| 6 | Matthias Weiner | HON | DNF |
| 7 | Stefan Tschepe | LOT | DNF |
| 8 | Karl Stikkelbroeck | LOT | DNF |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
Gesamtwertung-JBC

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Jens Jung | 294 |
| 2 | René Beitz | 272 |
| 3 | Dominic Fingerhut | 212 |
| 4 | Kay Mühle | 201 |
| 5 | Martin Engel | 201 |
| 6 | Frank Schreiner | 182 |
| 7 | Stefan Tschepe | 150 |
| 8 | Karl Stikkelbroeck | 147 |
| 9 | Matthias Weiner | 86 |
| 10 | Markus Wichmann | 66 |
| 11 | Thilo Bonkowski | 45 |
| 12 | Roberto Hernandez | 42 |

**Peter Neuendorf in der letzten Runde des JSC Laufes der Saison. Klaus Jonke kämpft bis zum letzten Millimeter Asphalt um den Sieg.**

der sich sichtlich zurückhielt, auch weil ihm die Strecke nach eigener Aussage nicht sonderlich liegt, und auf Ankommen fuhr wurde 4. Er sicherte sich damit den Gesamtsieg. Allerdings ist er das kontrollierte Vorbeilassen wohl nicht so gewohnt. Denn er hätte beinahe beim "durchwinken" von Landgraf seinen BRM in den Leitplanken versenkt. Das wäre dann allerdings tragisch gewesen.
Der Brabham Pilot Moldenhauer wurde in der 11. Runde auf Platz 3 liegend Opfer eines Motordefektes und am Ende als 10. gewertet. So war ein direkter Zweikampf um Platz 3 der Gesamtwertung auch Geschichte und Jonke musste keine Risiken mehr eingehen um sich den letzten Podiumsplatz in der Geamtwertung zu sichern.

Leider konnte auch Föller sein Rennen nicht beenden. Nicht mal für eine Runde hat es gereicht, denn er wurde von Pigorsch nach einem Konzentrationsfehler unsanft aufs Dach gelegt. Sehr schade. Föller wurde letztlich als 11. gewertet und Pigorsch als 12.
Schmidt verlor mit seinem Cooper durch einen verpatzten Start viele Plätze und fand sich schnell am Ende des Feldes wieder.
In den letzten Runden kam es noch zu einem Kampf um Platz 5 zwischen Kröger im Lotus und Kunz im Ferrari. Der Ferrari Fahrer musste sich den Angriffen erwehren. Da Kröger aber die Brechstange zu Hause hat liegen lassen, konnte Kunz seine bis dahin beste Platzierung mit dem 5. Platz in einem GGPLC Rennen sichern.

Die Teamwertung wurde ganz klar von BRM dominiert. Zu keiner Zeit war deren Titel in Gefahr. Eine

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
JSC

| POS | FAHRER | CHASSIS | ZEIT |
|---|---|---|---|
| 1 | Peter Neuendorf | LOT | 20 Runden |
| 2 | Klaus Jonke | EAG | +1,19s |
| 3 | Ulee Landgraf | HON | +6,40s |
| 4 | Gregor Borbely | BRM | +32,00s |
| 5 | Jörg Kunz | FER | +47,83s |
| 6 | Andreas Kröger | LOT | +48,13s |
| 7 | Sascha Lagler | EAG | +59,86s |
| 8 | D. Bonaventura | COO | +1m48,24s |
| 9 | Stefan Schmidt | COO | +1 Runde |
| 10 | Lars Moldenhauer | BRA | DNF |
| 11 | Timo Föller | HON | DNF |
| 12 | Guido Pigorsch | BRA | DNF |

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
Gesamtwertung-JSC

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | Gregor Borbely | 298 |
| 2 | Peter Neuendorf | 295 |
| 3 | Klaus Jonke | 233 |
| 4 | Lars Moldenhauer | 218 |
| 5 | Felix Krohn | 196 |
| 6 | Uli Landgraf | 193 |
| 7 | Andreas Kröger | 188 |
| 8 | Sascha Lagler | 162 |
| 9 | Stefan Schmidt | 157 |
| 10 | Jörg Kunz | 141 |
| 11 | Markus Wurm | 113 |
| 12 | Timo Föller | 96 |
| 13 | Hans Hanraths | 91 |
| 14 | Alfred Manzella | 86 |
| 15 | Oliver Schatzer | 78 |

geschlossen gute Teamleistung setzte die Mannen von Eagle auf Platz 2, dicht verfolgt von Team Cooper. Eine letzte Schlußoffensive blieb leider unbelohnt. Weit abgeschlagen am Ende des Feldes liegt Brabham, das in den letzten Rennen enorm gegen Honda Boden verlor.

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**
Gesamtwertung-Teamwertung

| POS | FAHRER | PUNKTE |
|---|---|---|
| 1 | British Racing Motors | 2200 |
| 2 | All-Amercian Racing | 2059 |
| 3 | Cooper Car Company | 2017 |
| 4 | Scuderia Ferrari | 1968 |
| 5 | Team Lotus | 1933 |
| 6 | Honda Racing | 1724 |
| 7 | Brabham Racing Org. | 1353 |

*Jörg Kunz und Martin Fass*

# Nur wenige Yellow Flags

## 18. Lauf der DOM auf dem Dover Downs Speedway

An sich sind die DOM-Piloten an um die zehn Yellow Flags gewöhnt, aber das Rennen in Dover Downs wurde für alle eine Überraschung - nur fünf Rennunterbrechungen gab es - auch zur Freude der Rennkommission.

Den wenigen gesperrten Fahrern entging so ein fast sauberes Rennen über 240 Runden. Das Wetter kam mit 76° Fahrenheit und leichtem 4 mph Wind aus dem Nordwesten allen entgegen, denn die rutschigen Kurvenausgänge verlangten von den Fahrern viel Aufmerksamkeit ab.

Eine Pre-Quali gab es zur Freude einiger Piloten auch nicht und so ging es nach der eigentlichen Qualifikation mit immerhin 38 Startern ins Rennen. Doch der Rennstart wurde schon in der ersten Runde unterbrochen. Noch mit kalten Reifen kam Thorsten Schulz unsicher aus Turn 4 heraus, berührte die Mauer und schlingerte leicht. Dieser Geschwindigkeitsverlust kam für den Verfolger Christian Schultze zu überraschend und er fuhr ihm ins Heck. Infolge dessen wurde Nikolaus Neumann vom trudelnden Schulz am Heck erwischt und herumgedreht.
Schulz selbst drehte sich mehrmals, schlug in die Boxenmauer ein und schickte den passierenden Schultze in Turn 1 in die Mauer. Für Schulz war das Rennen jedenfalls schon nach einer Runde zu Ende.

Gute 50 Runden verliefen wie im Sande und die ersten Fahrer wurden vom führenden Volker Hackmann in Lapper-Position gebracht. Dabei wurde es auch etwas enger als gewünscht und Andreas Wilke konnte geschickt einige Führungsrunden einheimsen. Dieses Zwischenspiel wurde aber durch einen Unfall nach Turn 2 unterbrochen. Das Fünfer-Gespann ab Platz 12 geriet etwas außer Kontrolle. Stefan Schrader kam in Turn 2 etwas auf den Apron. Der folgende Thomas Schultze lupfte deswegen kurz den Gasfuß und wurde daraufhin von Mansuet Grasser geschoben. Größtenteils konnten die folgenden Fahrer rechtzeitig abbremsen, aber es kam dennoch zu einem wilden Durcheinander mit vier Ausfällen (Uehlein, Kolibal, Nolden und Grasser).

Zwanzig Runden später ging es Marvin Aulmann etwas zu stürmisch an und sein Überholversuch von Michael Schymura endete mit einer Rennunterbrechung. Beim Anbremsen von Turn 3 war Aulmann etwas zu weit outside, um Schymura zu passieren, berührte ihn am Heck und drehte ihn herum.

Im Anschluss konnten die Fahrer circa 80 Runden im Renntempo genießen und ungewohnte Boxenstopps unter Green Flag folgten. Nachdem alle Fahrer zur Auffrischung drin waren kam es zur verspäteten Rennunterbrechung. Der drittplatzierte Stefan Lippert kam mit etwas weniger Speed, bedingt durch leichten Mauerkontakt, auf Turn 1 zu. Ihm folgte der Lapper Jens Ebert. Lippert hielt seine Linie und Ebert hätte einfach nur etwas bremsen müssen, er pochte aber auf sein Recht zum passieren. Die falsche Wahl, er drehte Lippert herum und dieser musste den Tow-Truck rufen. Der Schaden war für eine weitere Teilnahme am Renngeschehen zu groß und Lippert verließ sicherheitshalber das Rennen.

Die letzte Rennunterbrechung passierte 55 Runden vor Rennende und ähnelte der ersten Yellow Flag bis aufs i-Tüpfelchen. Bernhard Riedler kam ausgangs Turn 4 in die Mauer und der folgende Adrian Heinrich schob ihn heftig an. Beide Fahrer konnten ihr Rennen aber beenden.

Ins Ziel kamen von den 38 Startern nur 25. Unfallbedingt mussten offiziell vier Fahrer vorher ausscheiden. Inoffiziell war es für neun Fahrer nicht mehr möglich, das Rennen zu beenden. Vor dem Rennen wurden noch große Sorgenfalten entdeckt, denn in der Saison 2007 erzielte dieser Kurs durchschnittlich 13 Rennunterbrechungen. Das es auch besser geht, zeigte dieses Rennen.

*Bericht: Christian Heuer*
*Bilder: Conrad Wegener*

**Ein Massencrash ausgangs Turn 2 sorgte für viel Blechschaden und Ausfälle**

# Belohnung zur Sommerpause

## 19. Lauf der DOM auf dem Michigan Speedway

Ein Geschenk zur bevorstehenden Sommerpause machten sich die 31 Teilnehmer des Rennens in Michigan selbst. Mit nur vier Rennunterbrechungen sorgten die Fahrer für das bisher schnellste Rennen der Saison. Es war nicht das Wetter, bewölkte 68° Fahrenheit mit 13 mph aus dem Westen, was für ein schnelles Rennen sorgte. Vermutlich wollte jeder Fahrer schnell ins Ziel kommen, um noch das Ende einer bekannten europäischen Rasenballsportart zu verfolgen.

Eine Pre-Qualifikation war bei der geringen Starterzahl logischerweise nicht erforderlich, also ging es direkt ins Rennen und wie schon in Dover wurde auch hier die erste Runde von einer Rennunterbrechung gestört.

Kalte Reifen und ein unruhiges Auto brachten Michael Schymura bei der Einfahrt in Turn 1 in arge Schwierigkeiten. Sein Chevrolet begann zu schlingern und er driftete nach inside weg. Dort befand sich Christian Heuer und beide Piloten berührten sich leicht. Schymura rutschte daraufhin nach oben in die Linie von Martin Kolibal. Dieser traf ihn leicht am Heck und drehte ihn in die Mauer. Das war für den V8 zu viel und er versagte die Weiterfahrt. Das frühe Ende für Schymura.

Eine Unkonzentriertheit führte auch zum frühen Ausfall von Adrian Heinrich. Ausgangs Turn 2 lenkte er wenige Runden später urplötzlich seinen Chevrolet in die Mauer. Diese hebelte ihn unsanft aus und zerstörte ihm die Front sowie den Motor. Nach dem kurzen Gleitflug kam er im Infield zum Stehen und sah seinen 8. Platz davonfliegen.

Erstes Opfer abgenutzer Reifen wurde nach circa 50 Runden George Kuyumji. Ausgangs von Turn 2 touchierte der vor ihm fahrende Stefan Lippert die Mauer und zog aufgrund des Speedverlustes gleich nach inside. Dies irritierte Kuyumji und er verriss sein Lenkrad und knallte heftig in die Infieldmauer - dessen Ford hatte nur noch Schrottwert.

Dies passierte alles während des Rennbetriebes, aber kurz darauf folgte dann die ersehnte Yellow Flag. Peter Gess war zuvor in der Box und gerade wieder auf der Strecke. Der bekannt ruhige Fahrer wurde Opfer der kalten Reifen und rutschte nach Turn 3 ins Infield, zerstörte sich die Front und Motor und rutschte auf die Strecke zurück. Nach kurzer Aufräumarbeit ging es weiter.

Schwer zu sagen, wer beim folgenden Restart die nächste Yellow Flag auslöste. Aus Sicht der Redaktion hatten etliche Fahrer mit den kalten Reifen zu kämpfen und schlingerten durch die ersten beiden Turns und mussten auch ein Ausbrechen des Hecks unterbinden. Dabei kam zuerst Thomas Nolden dem Heck von Andre Rohloff zu nahe und drehte diesen. Zeitgleich berührte Torsten Brandt das Heck von Denis Terze und drehte auch ihn herum. In das Durcheinander wurden in Folge noch mehrere Fahrer verwickelt. Wer nun Auslöser der Yellow Flag war, muss die Rennkommission entscheiden. Fakt ist aber, dass Rohloff und Kolibal aufgrund des zu hohen Schadens nicht mehr weiterfahren konnten. Zur Rennhalbzeit fehlten durch drei Yellow Flags schon zehn Fahrer im eh schon kleinen Feld.

Zehn Runden später wurde den restlichen Fahrern dann die vierte und letzte Yellow Flag angezeigt. Ausgangs von Turn 2 verlor Wolfgang Kogler, auf Platz 9 liegend, etwas den Anschluss ans führende Feld. David Kirsch wollte sich aus dem Windschatten heraus neben ihn setzen, doch Kogler warf zu spät die Tür zu. Dadurch drückte er Kirsch in die Mauer und der hinter den beiden fahrende Lippert wurde unfreiwillig ins Infield abgedrängt. Trotz Werfen des Bremsankers krachte er noch hart in die Mauer und sein Pontiac war hinüber.

Dies war der letzte Ausfall vor dem Rennende mit Volker Hackmann und Andreas Wilke, die als erste Fahrer die Ziellinie erreichten.

*Bericht: Christian Heuer*
*Bilder: Conrad Wegener*

**Denis Terze und Andre Rohloff beim unfreiwilligen synchronen Abflug**

# 7. Rennen in Adelaide

## Das Finale bei Nacht

**Es fand im M3 Cup der finale Lauf in Adelaide statt. Des Nächtens wurde auf dem engen Straßenkurs das letzte Mal für die M3 der Asphalt glühen. Und es ist der erwartete Kampf bis zum letzten Rennen gewesen.**

In der Frühlingsmeisterschaft konnten sich Björn Habemehl und Jürgen Michel (voneinander nur durch 10 Punkte getrennt) vor den lange Führenden Martin Steinmetz setzen, der nun nur mehr auf den Gesamtsieg schauen kann. Und auch dort ist es denkbar knapp, nur 12 Punkte Vorsprung muss er im letzten Rennen bis in Ziel retten, um sich die Lorbeeren des M3C Champions abholen zu können.

Im restlichen Feld sind in Hinblick auf beide Wertungen noch einige Rechnungen offen. Es blieb also spannend bis zuletzt. Allerdings trat Steinmetz beim letzten Rennen leider nicht an. Jürgen Michel hatte bis dato eines seiner schlechtesten Rennen, waren es seine Nerven?

Der Titel des Frühjahresmeisters und auch der Titel des M3 Cups Champion des Jahres 2007/2008 ging somit an Björn Habermehl.

Er konnte im letzten Rennen mit einer hervorragenden Performance den Meistertitel dem nicht angetretenen Martin Steinmetz vor der Nase wegschnappen.

**Die wilde Meute ein letztes mal in Aktion. Die Nachtrennen sind sehr schwierig, haben aber dafür immer ein ganz besonderes Flair.**

Ganz getreu der Idee hinter dem M3C hatte Björn über die Saison sämtliche Ankommerpunkte gesammelt und war nach 16 Rennen zwar ohne Sieg, aber aufgrund seiner konstant guten Leistung über ein Jahr hinweg der Fahrer mit den meisten Punkte auf dem Konto.

Vizemeister wurde Robert Graf, der konnte ebenfalls in letztem Rennen Jürgen Michel abfangen, der sich selbst wiederum über den 3. Platz in der Gesamtwertung freuen darf.

Die VR gratuliert herzlich, freute sich über die Siegerehrung in Pottenstein und bedankt sich bei allen die direkt oder indirekt am M3C beteiligt waren. Es hat riesig Spaß gemach!

*Text & Fotos Jürgen Michel*

**Finalrennen Adelaide**

| Pos | Fahrer | Runden | Status |
|---|---|---|---|
| 1 | Christian Schultze | 57 | Finished |
| 2 | Reinhard Frey | 57 | Finished |
| 3 | Björn Habermehl | 57 | Finished |
| 4 | Florian Waschkowski | 57 | Finished |
| 5 | Robert Graf | 57 | Finished |
| 6 | Christian Heuer | 55 | Finished |
| 7 | Jürgen Michel | 54 | Finished |
| 8 | Thomas Schultze | 51 | Engine |
| 9 | Frank Fehnders | 29 | Finished |
| 10 | Georg Heger | 19 | DNF |
| 11 | Günther Chladek | 6 | DNF |

FOXCONN

**Wertung**
Frühjarsmeisterschaft

| Pos | Name | Punkte | Gewichte |
|---|---|---|---|
| 1 | Björn Habermehl | 1555 | 80 |
| 2 | Jürgen Michel | 1512 | 60 |
| 3 | Reinhard Frey | 1431 | 65 |
| 4 | Christian Heuer | 1429 | 25 |
| 5 | Robert Graf | 1408 | 25 |
| 6 | Georg Heger | 1372 | 55 |
| 7 | Christian Schultze | 1318 | 25 |
| 8 | Florian Waschkowski | 1313 | 50 |
| 9 | Martin Steinmetz | 1284 | 70 |
| 10 | Frank Fehnders | 1254 | 10 |
| 11 | Thomas Schultze | 1254 | 5 |
| 12 | Mark Jung | 1170 | 10 |
| 13 | Andre Neumann | 1070 | 55 |
| 14 | Günther Chladek | 1042 | 0 |
| 15 | Andreas Doppler | 1027 | 0 |
| 16 | Waldemar Pittel | 1009 | 10 |
| 17 | Ingo Held | 935 | 15 |
| 18 | Thorsten Kaul | 931 | 0 |
| 19 | Klaus Neumann | 919 | 0 |
| 20 | Reinhard Hiebl | 847 | 15 |

FOXCONN

**Gesamtwertung 2007/2008**

| Pos | Name | Punkte |
|---|---|---|
| **1** | **Björn Habermehl** | **3066** |
| **2** | **Robert Graf** | **2895** |
| **3** | **Jürgen Michel** | **2875** |
| 4 | Martin Steinmetz | 2849 |
| 5 | Florian Waschkowski | 2834 |
| 6 | Georg Heger | 2791 |
| 7 | Christian Heuer | 2633 |
| 8 | Frank Fehnders | 2552 |
| 9 | Reinhard Frey | 2474 |
| 10 | Thomas Schultze | 2284 |
| 11 | Waldemar Pittel | 2265 |
| 12 | Günther Chladek | 2204 |
| 13 | Ingo Held | 2134 |
| 14 | Mark Jung | 2097 |
| 15 | Steffen Menz | 1991 |
| 16 | Gabriel Fuerstner | 1971 |
| 17 | Andreas Doppler | 1971 |
| 18 | Thorsten Kaul | 1959 |
| 19 | Peter Wyder | 1936 |
| 20 | Markus Selinger | 1827 |

FOXCONN

# Interview mit Björn Habermehl

## Sieger des M3 Cups Herbst/Frühjahrssaison 2007/2008

**RS:** Hallo Björn! Danke, dass Du Dich für ein Interview im Rückspiegel bereit erklärt hast. Erst einmal herzlichen Glückwunsch zum Titel! Doch bevor wir die vergangene Saison näher beleuchten, wie bist du überhaupt zum M3Cup bei VR gekommen?

**Björn Habermehl:** Ja, Vielen Dank! In der letzten Rückspiegel-Ausgabe bin ich ja als Fahrer des M3C schon vorgestellt worden. Ich bin, wie dort bereits gesagt, über GPL in die VR eingestiegen und habe da einige Jahre die Strecken unsicher gemacht. Die meiste Zeit im BRM und auch durchaus im vorderen Mittelfeld. Durch Studium und Beruf wurde dann die Zeit für das Racen immer etwas weniger und durch das geringere Trainigspensum wurden meine Leistungen nach und nach etwas schlechter. Und es kamen und kommen ständig schnelle, junge Leute nach. Gegen Ende war dann bei mir persönlich etwas die Luft raus und mir hat die Motivation für GPL etwas gefehlt, sodass ich mich parallel nach etwas anderem umgeschaut habe. Ich habe dann z.B. LFS, GTL, GTR2 und rFactor angetestet und mich von Stick auf Wheel umgestellt (GPL bin ich immer mit Stick gefahren, aus alter Gewohnheit). Als dann der M3 Cup angekündigt wurde, hat der genau in meinen ‚Fahrplan' gepasst: Überschaubare Rennlänge, Sonntag Abend, Startzeit nicht zu spät, Interessantes Konzept für ‚regelmäßige Ankommer'. Schweren Herzens habe ich dann GPL erstmal an den Nagel gehängt (sag niemals NIE! ;D) und mich auf den M3 Cup konzentriert.

**RS:** Und das mit Erfolg! Kannst Du kurz die vergangene Saison aus Deiner Sicht schildern?

**Björn Habermehl:** Mein erklärtes Ziel für die Saison war immer die Rennen zu beenden und möglichst in die Top10 zu fahren. Das hat auch, bis auf ein oder zwei Ausnahmen, hingehauen. Dadurch, dass die Oberaliens alle mal einen Patzer drin hatten, war ich nach der Herbstsaison auf dem 4. Gesamtplatz dicht hinter Franz Finzinger, wovon ich selbst schon mehr als überrascht war. Franz ist ja dann leider im Frühjahr nicht weiter gefahren. In der Frühjahrswertung war dann von den Ergebnissen sogar noch eine Steigerung drin, sodass ich irgendwann die Führung inne hatte in einem knappen Zweikampf gegen meinen Interviewpartner Jürgen Michel. Im letzten Rennen in Adelaide konnte ich dann Martin Steinmetz die noch fehlenden Punkte in der Gesamtwertung abnehmen, da er zum Rennen nicht angetreten ist. Das war zunächst ein kleiner Wermutstropfen für mich, weil ich lieber in einem schönen Rennen zweiter geworden wäre, als den Titel zu ‚erben', aber andererseits habe ich über die Saison einfach kein Rennen ausgelassen, war immer im Ziel und habe auch immer alle Bonuspunkte für Ankommer und 97 % Renndistanz abgeholt, sodass ich in der Hinsicht wohl mit der beständigste Fahrer im Feld des M3Cup war. Und ich freue mich jetzt auch riesig über den Titel.

**RS:** Wie bereitest Du Dich in der Regel auf die Rennen vor?

**Björn Habermehl:** Das wichtigste Trainig war für mich eigentlich immer das Trainigsrennen eine Woche

**Björn Habermehl**

**Das "Arbeitspferd" im BMW M3 Cup**

vor dem Wertungsrennen. Bis dahin habe ich normalerweise ein paar Runden abgespult, um Linien auszuprobieren und gleichmäßige Runden fahren zu können. Wenn mir eine Strecke gut liegt, sind das entsprechend weniger Runden, ggfs. halt mal mehr, wenn es irgendwo noch hakt. Das Trainingsrennen an sich war dann immer eine ganz zuverlässige Standortbestimmung, ob man noch weitere Runden drehen muss, oder ganz gut vorbereitet ist für das Wertungsrennen. Außerdem konnte man sich die Renntaktik schon gut zurechtlegen und den Ablauf testen. Zum Thema Fahrwerkabstimmung/Setup kann ich wirklich nicht viel sagen… In der Theorie ist mir einigermaßen klar, was zu tun ist, in der Praxis habe ich einfach nicht die Zeit und die Geduld, lange am Setup zu feilen. Setup machen heißt bei mir: Online-Dateien durchsuchen und ausprobieren, welches vorhandene Setup mir liegt. Ist leider wirklich so… Ich hatte dann irgendwann ein Setup gefunden, mit dem ich auf einem Großteil der Strecken gut zurechtkomme, das habe ich dann immer nur geringfügig angepasst

**Erreichte Platzierungen im M3 Cup**

| Strecke | Qualifikation | Rennen |
|---|---|---|
| Magny-Cours | 7 | 6 |
| Zandvoort | 8 | 6 |
| Mosport | 14 | 4 |
| Watkins Glenn | 11 | 7 |
| Road America | 13 | 10 |
| Birmingham | 16 | 6 |
| Laguna Seca | 16 | 11 |
| Sebring (Nachtrennen) | 12 | 6 |
| Zhuhai | 6 | 4 |
| Sepang | 6 | 5 |
| Kyalami | 6 | 4 |
| Dayatona | 11 | 13 |
| MidOhio | 7 | 3 |
| A1-Ring | 1 | 9 |
| Silverstone | 5 | 2 |
| Adelaide (Nachtrennen) | 3 | 3 |

(Gänge, Reifen, Kühlöffnungen, Bodenfreiheit).

**RS:** Du bist während der Frühjahrssaison Vater geworden. Wie hat sich das auf Deine Rennaktivitäten ausgewirkt?

**Björn Habermehl:** Ich habe im Vorfeld immer schon meine Frau im Scherz etwas damit geärgert zu sagen: "Wehe es wird ein Sonntagskind und ich muss ein Rennen auslassen!" Geboren ist unser kleiner Laurin Vincent dann am Freitag, den 11. April, sodass ich am 13. ohne Einschränkungen am nächsten Rennen teilnehmen konnte… und dort habe ich prompt meine erste (und einzige) Pole-Position im M3Cup geholt. Außerdem habe ich in den folgenden Rennen meine besten Saisonergebnisse (zwei 3. und einen 2. Platz) herausgefahren. Und das, obwohl ich mein Trainigspensum dann zeitbedingt doch weiter eingeschränkt hatte. Weniger ist manchmal eben mehr. Es scheint ein echter Motivationsschub für mich gewesen zu sein, dass ich Vater geworden bin. An dieser Stelle muss ich auch mal meiner lieben Frau Verena danken, die nicht so sonderlich begeistert von meinem Hobby ist, aber mir meine Zeit und Freude dafür gönnt und zugesteht!

**RS:** Du hast den "Gulf Oil"-M3 mit der Startnummer 46 pilotiert, hatte das einen bestimmten Grund?

**Björn Habermehl:** Ich habe damals über die Liste der freien Autos

**Vaterfreuden: Sohn Laurin Vincent**

geschaut und der Gulf Oil hat mir davon am besten gefallen. Die ‚46' hatte dann noch Bezug zu Valentino Rossi, für den ich mich sehr begeistern kann. So bin ich zu ‚meinem' M3 gekommen

**RS:** Fährst Du Deine Rennen im Bürostuhl oder hast Du einen Sitz/Cockpit?

**Björn Habermehl:** In der Phase bevor ich zum M3Cup gewechselt bin, hatte ich mir das G25 zugelegt und angefangen, mir ein Cockpit zu bauen. Um erst einmal die richtigen Abstände vom Sitz zu den Pedalen und zum Lenkrad in den Griff zu bekommen, habe ich mir an einem Samstag schnell ein Provisorium zusammen gezimmert (aus Holzlatten und alten Schrankteilen), den Sitz, das Lenkrad und die Pedale drangeschraubt und mal angetestet. Wie es dann leider bei zu gut funktionierenden Provisorien so ist, fahre ich nach wie vor in diesem Latten- und Brettergestell, anstelle eines schönen Cockpits. Als unverzichtbares Helferlein haben sich für mich mittlerweile das TactileFeedbackSystem (TFS) für das Feeling und der TrackIR für die nötige Übersicht in Zweikämpfen auf der Strecke bewiesen. Vielleicht packt es mich ja irgendwann noch mal und ich hübsche das ganze mal etwas auf… (spätestens wenn der Kleine aktiv ins Geschehen eingreift :D).

**RS:** Der M3 Cup bei VR wird eingestellt, wie sieht Deine Simracer-Zukunft aus?

**Björn Habermehl:** Ja, leider. Ich bedaure das sehr und hätte gerne noch eine Saison drangehängt. Ich weiß momentan noch nicht genau, wo es mich hinziehen wird. Die Familie steht jetzt auch erstmal ganz klar im Vordergrund. Ich werde aber innerhalb der VR die Augen und Ohren offen halten und wenn zum Herbst hin eine Serie an den Start geht, die wieder gut in meinen ‚Fahrplan' passt, dann werde ich wieder dabei sein. Das kann dann eventuell auch in einer anderen Sparte als GTR2 sein. Mal abwarten… Die GT3 scheint ja ganz interessant zu sein, vielleicht taucht etwas ähnliches ja wieder am frühen Sonntag Abend in den Planungen auf.

**RS:** Hast Du privat auch Verbindungen zum Motorsport oder ausschließlich am PC?

**Björn Habermehl:** Ich betreibe zu-

**So fährt ein Sieger!**

mindest keinen aktiven Motorsport. Aber zwei-, dreimal im Jahr bin ich normalerweise an der Nordschleife zu einem VLN-Lauf und zu verschiedenen Rallye-Veranstaltungen trifft man mich immer wieder mal an: Kleine Rallye200 in näherer Umgebung (hier auch schon mal als Streckenposten oder Starter aktiv gewesen), natürlich zur Vogelsberg-Rallye, ist ja auch vor der Haustür, Eifel-Rallye, hin und wieder Deutschland und das absolute Highlight: Finnland-Rallye! Rallye ist ohnehin das Steckenpferd, das ich von Kleinauf anerzogen bekommen habe, da mein Vater früher (allerdings vor meiner Zeit) als Copilot aktiv war und wir zum Zuschauen immer zu jeder Rallye im Umkreis gefahren sind, als ich noch ein kleiner Steppke war.

**RS:** Was machst Du, wenn Du nicht am Lenkrad drehst?

**Björn Habermehl:** Ich musiziere gerne, spiele Gitarre und singe im Chor, lese gerne mal ein Buch, interessiere mich (auch beruflich) für Architektur, fotografiere, gehe gerne spazieren und fahre etwas Rad.

**RS:** Vielen Dank für Deine Antworten und die Zeit, die Du Dir genommen hast.

**Björn Habermehl:**Ich danke auch, und zwar an dieser Stelle noch einmal besonders allen M3 Cup-Fahrern und Admins, die für die schönen gemeinsamen Rennen gesorgt haben. Als besonders harte (weil gleichschnelle) und trotzdem sehr faire Gegner der vergangenen Saison möchte ich aus meiner Sicht noch Franz Finzinger, Robert Graf und speziell aus der zweiten Saisonhälfte Jürgen Michel (ich sag' nur: Mid Ohio!) hervorheben und euch für die tollen Zweikämpfe danken.

*Jürgen Michel*

# Die VRler des Jahres

## Der verdiente VR-Mann des Jahres - Gil Ritter

Der in Pottenstein erstmals verliehene VR-Communitypreis sorgt für Überraschungen... und irgendwie auch wieder nicht.

Der Virtual Racing e.V. gratuliert ganz herzlichen dem VR-Mann des Jahres Gil Ritter und dem VR-Fahrer des Jahres René Hiddel.

Jungs, Ihr habt im vergangenen Jahr in der VR Großartiges geleistet und seid die verdienten Würdenträger im Jahr 2008! Ich darf hiermit nochmals stellvertretend für den gesamten Virtual Racing e.V. unseren Applaus und unsere Glückwünsche aussprechen!

Es gab zwei Überraschungen in Pottenstein. Denn entgegen der ursprünglichen Ankündigung wurde keine öffentliche Stichwahl unter den Nominierten der VR-Communitypreise 2008, "VR-Fahrer des Jahres" und "VR-Mann des Jahres" ausgetragen, womit das Ergebnis bis zur Siegerehrung in Pottenstein tatsächlich nur der Jury bekannt war. Grund für die Entscheidung, die Stichwahl auszusetzen waren die überwältigenden Ergebnisse beider Titelträger in der ersten Wahlrunde. Eine öffentliche Wahl hätte die Spannung genommen und das Ergebnis darüber hinaus wohl kaum beeinflusst. Denn obwohl in beiden Kategorien jeweils über 400 Personen zur Auswahl standen, vereinten beide Titelträger in ihrer Kategorie bereits in der Vorrunde die deutliche Mehrheit der Stimmen.

Umso erfreulicher war es, dass beide Würdenträger bei der feierlichen Siegerehrung am 27. Juni im Rahmen des VR-Communitytreffen Pottenstein persönlich zugegen waren und ihre Preise unter dem tosenden Applaus der etwa 100 Anwesenden Communitymitglieder entgegen nahmen. Und nach der Verkündung war dann plötzlich klar, dass die Überraschung doch eigentlich keine war. Denn beide Wahlsieger hatten ihren Titel mehr als verdient.

Der **Fahrer des Jahres, René Hiddel**, zeigte sich dabei nicht nur überrascht, sondern nach Aussage einiger Beobachter sogar ein wenig ergriffen, schien er mit seiner Nominierung doch tatsächlich überhaupt nicht gerechnet zu haben.
Doch wer hätte den Titel des besten Fahrers der VR verdient, wenn nicht der dominierende Mann und zweimalige Titelträger einer der härtesten Meisterschaften in der VR?
VRTCC-Pilot Hiddel ließ bei der Wahl zum Fahrer des Jahres unter anderem das GT-Legends-Ass Goe Stettler und NASCAR-Weltklassepilot Volker Hackmann hinter sich.

Da der Titel **Mann des Jahres** ganz bewusst abseits bestimmter Funktionen innerhalb der VR positioniert wurde, war hier die Spannung noch etwas größer, als bei der ersten Kategorie. Schließlich kam hier jeder, vom Vorstandsmitglied bis zum stillen Forenleser, als Titelträger in Frage. In dieser Kategorie war mehr als die schiere Menge an Stimmen gefordert. Vielmehr sollte es die schlüssige Begründung sein, warum gerade der Nominierte den Titel verdient, die den Ausschlag für die Vergabe des Titels spielt. Am Ende gestaltete sich das Ergebnis nicht nur klar, sondern viel mehr überwältigend. Denn die Begründungen waren zwar knapp, dafür aber umso eindeutiger und wurden zudem untermauert durch die ungeheure Wahlbeteiligung und deren nackten Ergebnis: knapp 37% aller abgegebenen Stimmen (!) enthielten den Namen des Mannes, der als die treibende Kraft hinter dem Erfolg des VR-Race-Bereichs und im Speziellen der VRTCC steht: **Gil Ritter**.
Gil Ritter wird geehrt für sein besonderes Engagement als Administrator, Bereichsleiter und treibende Kraft im Bereich VR-Race und insbesondere für seine persönlichen Verdienste an einer der erfolgreichsten Rennserien der VR überhaupt, der VRTCC.
Als weitere Nominierte sind besonders zu nennen der Chefredakteur und Herausgeber des im deutschsprachigen Raum weiterhin einzigartigen Online-Magazins "Rückspiegel", **Conrad Wegener**, sowie einer der wichtigsten Männer im Hintergrund und nach wie vor die treibende Kraft hinter dem in technischer Hinsicht beispielhaft perfekt laufenden Rennbetrieb, **Werner Reichert**.

Die beiden Titelträger dürfen sich jetzt, neben einem überdimensionalen Staubfänger auch über ein **beitragsfreies Jahr 2009** freuen.

*Marcus Jirak*

**LFS Masters Verlosung - Matrox TripleHead2Go Digital Edition**

Am Ende einer interessanten Masters-Saison 8, konnte sich Fabian Schneider über einen Siegerpokal freuen.
Durch eine konstant gute Leistung über die ganze Saison hinweg konnte sich Schneider mit 749 Punkten und 31 Punkten Vorsprung auf den zweiten Platz gegen die Konkurrenz durchsetzen. Der zweite Gesamtrang ging an Maikl Drescher mit 718 Punkten. Dritter wurde Christian Niehaves mit 612 Zählern.
Titelverteidiger Markus Wurm, der zwischenzeitlich ebenfalls auf aussichtsreicher Position unterwegs war, beendete seine Fahrerkarriere aus persönlichen Gründen nach Rennen 7 von 10 und kommt damit in der Gesamtwertung auf einen respektablen 5. Platz.

In der Sommerpause stand nun die Vergabe der Sachpreise an. Wie immer wurden die Preise unter den Teilnehmern verlost..
Matrox, der Sponsor der LFS-Masters Saison 8 stellte dafür drei "TripleHead2Go Digital Edition" zur Verfügung.
Diese Geräte ermöglichen den Betrieb dreier Monitore an nur einer Grafikkarte und vermitteln damit ein noch realistischeres Simracing-Gefühl.
Die glücklichen Gewinner sind Claudio Ferrera, Michael Wirtz und Jochen Hackel. Alle Geräte wurden bereits versendet.

Viel Spaß den Gewinnern wünscht:
Stefan Hartmann