Ausgabe 94/August

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Thomas Jackermeier im Interview über das Porsche 911 Wheel von Fanatec

VRTCC aus Monza und Macau / Teamvorstellung RS Racing / Rennberichte des GNL Rookie Cups / und vieles mehr

August-Ausgabe

Trotz VR-Sommerpause und damit verbundenem Sommerloch haben wir für Euch eine interessante Titelstory parat: Thomas Jackermeier, Vorstandsvorsitzender der Endor AG, beantwortete viele unserer Fragen zum Porsche 911 Turbo Wheel von Fanatec. Was wir gefragt haben und was Thomas darauf zu antworten wusste, lest ihr gleich ab Seite 4.
Ab Seite 9 lest Ihr, wie Gil Ritter Ritter Sport dazu gebracht hat, Sponsor von RS Racing zu werden und was für die Fahrer dabei Leckeres heraus sprang. Zudem haben sich Gil und Thomas Ettig erneut die Mühe gemacht, die Rennen der VRTCC Revue passieren zu lassen und zeigen diesmal, wie Sacha LeStrange den Titel der Saison III einfuhr.
In der NR03-Sektion berichten zwei Neulinge, Fabian Casula und Laurenz Sproß, über die Rennen der untersten GNL-Klasse - dem Rookie Cup.
Das Ende der Ausgabe bildet eine Bilderreihe mit Danksagungen des Virtual Racing e.V.

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

Berichte über die Rookie Cup-Rennen, S. 17

Die letzten beiden Rennen der VRTCC, S. 26

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Gil Ritter	Andreas Rühl
Martin Fass	Manfred Leitner
Fabian Casula	Christian Heuer
Laurenz Sproß	Thomas Ettig
Daniel Stühler	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:
das Porsche 911 Turbo Wheel von Fanatec (fanatec.de)

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

Hinweis:
Alle Beiträge/Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Beiträge übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Gewähr. Wir behalten uns vor, Beiträge zu kürzen und/oder zu überarbeiten. Redaktionelle Fremdbeiträge oder Leserbriefe entsprechen nicht immer der persönlichen Meinung der Redaktion, werden jedoch mit Rücksicht auf die freie Meinungsäußerung einbezogen.

Inhaltsangabe

Rennberichte

GPL GGPLC - Rückblick Saison 15	14
GPL DOM Spa	16
NR03 RC Dover	17
NR03 RC Michigan	21
NR03 Sommerrennen Indianapolis	23
Race07 VRTCC Monza	26
Race07 VRTCC Macau	28
rFactor GTC-TC Revival Le Mans	30

Interviews

Thomas Jackermeier von Fanatec	4

Background-Storys

RS Racing-Teamvorstellung	9
GTR-Bereich: Zukunft, GT3 Series	13
Kolumne: Andreas Rühl	13
Virtual Racing e.V. bedankt sich	31

Events

Nordschleife - Die Zweite	12

Porsche 911 Turbo Wheel

Ein Interview mit Thomas Jackermeier

Thomas Jackermeier

Alter: 38
Wohnort: Höhenberg bei Landshut
Beruf: Vorstandsvorsitzender der Endor AG (Dipl. Kfm)

RS: Hallo Thomas, wann begannen die ersten Planungen und wie kam es zu Eurer Kooperation mit Porsche? Was verspricht sich Fanatec von dieser Zusammenarbeit?
Thomas Jackermeier: Die ersten Gespräche mit Porsche haben bereits 1999 stattgefunden. Porsche wollte wie im Automobilbereich auch bei den virtuellen Lenkrädern Maßstäbe setzen und hat mit uns einen Partner gefunden, der bereit war, ein Produkt zu bauen, das 100 % zur Marke passt und nicht einfach das Porsche-Wappen nutzt, um überteuerten Schrott zu verticken. Da sich der finanzielle Aufwand für die Lizenz sehr in Grenzen gehalten hat, konnten wir das ganze Budget in die Technik stecken.

Für uns hat die Marke Porsche natürlich den Vorteil, dass wir die gemeinsamen Eigenschaften sehr leicht kommunizieren können: Innovativer, deutscher Hersteller von Produkten mit höchster Performance und Qualität. Dadurch sparen wir Marketingkosten und können das Produkt zu einem konkurrenzfähigen Preis anbieten.

Und natürlich macht es auch einfach Spaß, ein Teil der Porsche-Geschichte zu sein und unseren kleinen Teil zum Mythos beizutragen.

Übrigens ist es das erste Mal, dass jemand ein Produkt mit dem Porsche-Wappen außerhalb der Porsche-Händler vertreiben darf, wenn man mal von Spielzeugautos absieht. Wir empfinden dies als Ehre und auch als Verpflichtung.

RS: Wie kam es dazu, dass Fanatec sich dazu entschieden hat, das "Fanatec Porsche 911 Turbo"-Wheel so

eng mit der Community zu entwicklen? Hat Euch hier Euer Konkurrent "Virtual Performance Parts" - getreu dem Motto "von der Community, für die Community" - 2005 einen neuen Weg gezeigt?

Thomas Jackermeier: Bis vor kurzen kannte ich VPP noch gar nicht und ich hab auch noch nie ein Produkt von denen in echt gesehen. Die Idee lag eigentlich sehr nahe, denn das Web 2.0 bietet einmalige Gelegenheiten und Chancen, obgleich ich nicht mit so einem überwältigendem Erfolg gerechnet habe. Wir hatten ursprünglich ein Konzept für unsere Headshot-Maus entwickelt, aber uns dann entschieden, zuerst mit dem Porsche-Wheel zu starten. Vieles hat sich erst während der Aktion entwickelt und war gar nicht geplant.

Die Community kann grausam ehrlich sein, aber auch das Beste was uns passieren konnte. Wir wollen den Kontakt weiter ausbauen und ich denke, das lohnt sich auf beiden Seiten.

RS: Ende 2007 startete Eure Beta-Phase, für die Du auch im VR-Forum nach Testern gesucht hast. Hier zeigte sich, dass Euer Bestreben, mit der Community zuammenzuarbeiten, nicht nur eine Floskel war, sondern dass ihr wirklich auf das Feedback eingegangen seid. So habt Ihr dem späteren Serienprodukt mehr Gewicht in den Pedalen, ein längeres Kabel, einen längeren Bremspedalweg und verstärkte Bremspedalfedern spendiert. Wie viele Änderungen wurden insgesamt vorgenommen und welche Probleme gab es bei der Umsetzung (wenn es welche gab)?

Die Lenkradgeschichte von Fanatec

Thomas Jackermeier: Es wurden an die 40 Änderungen durchgeführt. Die größte Änderung war die Umstellung des Federmechanismus der Bremse und die zusätzliche Stahlplatte.

Probleme gab es genug und es wird auch nie aufhören, welche zu geben, aber unser Vorteil sind unsere extrem kurzen Entscheidungswege. Teilweise hat es vom ersten Auftauchen eines Problems bis zur Lösung nicht mal eine Woche gedauert. Dies ist der Vorteil eines kleinen Unternehmens.

RS: Wie geht Ihr mit Problemen um, die in Zukunft beim finalen Produkt entstehen? Haben Käufer des fertigen Produkts bei gravierenden Fehlern die Möglichkeit auf einen Umtausch?

Thomas Jackermeier: Selbstverständlich bekommt der Kunde das, was er erwartet und wir sind bewusst großzügig bei Reklamationen. Das Wichtige aber ist, dass die verbleibenden Probleme immer sofort behoben werden und neue Produktionen dann nicht mehr betroffen sind. Außerdem lassen wir unseren 24/7-Dauertest weitelaufen, bei dem zwei Wheels im Dauerbetrieb gespielt werden, anstatt sie nur an einer Maschine zu testen. Dadurch haben wir gesehen, dass ein PWT (Anm. d. Red.: Porsche Wheel Turbo) auch über 10.000 Stunden durchhält.

RS: Steht man schon mit Entwicklern der verschiedenen Simulationen in Kontakt, um die Anzeige des Lenkrades mit Infos (Drehzahl, Ganganzeige, etc.) aus der Sim zu füttern?

Thomas Jackermeier: Das sind wir, aber momentan liegt der Ball bei uns den Treiber anzupassen. Ich denke im September wird es erste

Thomas legt selber Hand an die Messeneuheit, die es bei der Games Convention 2008 in Leipzig zum ersten Mal zu sehen gibt.

Thomas mit dem Racing-Seat, der an alle Fahrer des "German Porsche Carrera Cup 2008 powered by Fanatec" mit 80 % Teilnahme verlost wird (ohne Monitore und Boxen, aber mit Lenkrad).

Fortschritte geben. Wir werden das Ganze über plug-ins regeln, so dass auch vorhandene Spiele ohne Anpassung kompatibel sein werden. Die plug-ins werden open source, so dass die Community freie Hand hat, die Ansteuerung anzupassen.

RS: Warum habt Ihr Euch für die Funk-Technik entschieden? Ist der angepeilte Käuferkreis unter den gelegentlichen Arcade-Fahrern tatsächlich so groß, dass es so eine vermeidbare Problemquelle braucht? Genauso die Flügel für den 'Schoßbetrieb' des Lenkrades. Beides kostet Entwicklungskosten, die dann am Ende der Käufer zu tragen hat, während die Teile wohl bei 90 % der 'richtigen' Simracer ungenutzt zurück in den Karton und in den Keller wandern.
Thomas Jackermeier: Ich denke, ich höre da ein wenig Skepsis raus. ;) Ich habe zuhause (noch) kein extra Cockpit und spiele an meinem Arbeitstisch. Ich genieße es sehr, dass PWT ruckzuck auf und abzubauen.

Den größten Vorteil bringt es natürlich im Wohnzimmer und auch da genieße ich gerne PC-Spiele mit meinem Heimkino. Aber selbstverständlich ist unser Lenkrad auch für Konsolenspieler entwickelt worden. Wobei man bereits an der automatisch umschaltbaren Tastenbeleuchtung sieht, dass keine der beiden Zielgruppen einen Kompromiss befürchten muss.

Die bisherigen RF-Probleme lagen an einer fehlerhaft konstruierten und dann per Hand überarbeiteten Antenne und nicht an der Technik an sich. Die heutige Funktechnik ist verzögerungsfrei und sehr robust. Nach dem Austausch der dongles bei manchen Kunden waren alle Probleme behoben.

RS: Laut Deinen Aussagen im Forum ist außerdem noch eine Highend-Pedalerie geplant. Worin wird sich diese Version von den normalen Pedalen des "Fanatec Porsche 911 Turbo" unterscheiden und wann werden diese erhältlich sein?
Thomas Jackermeier: Auf 911wheel.com habe ich einen Blog eingerichtet, wo man bald mehr erfahren wird. Die Markteinführung soll noch dieses Jahr stattfinden.

RS: Wird es das Lenkrad dann auch ohne Pedale und (zurückkommend auf den vorherigen Punkt) ohne diese 'Wohnzimmer-Funkspielerei' zu kaufen geben? Falls ja: wie hoch kann der Preisnachlass ausfallen?
Thomas Jackermeier: Wir bauen das, was die Kunden wünschen, auch wenn es manchmal ein wenig dauert.

RS: Warum hatte sich die Entwicklung um ein Jahr verschoben, nachdem ja zunächst eine Veröffentlichung Ende 2006 angestrebt wurde?
Thomas Jackermeier: Ehrlich gesagt hat uns die Komplexität des Projekts überrascht und wir hatten auch bei der Auswahl unserer Entwicklungspartner zunächst kein glückliches Händchen. Die Elektronik war zu 90 % fertig, aber die Ausführung so chaotisch dass die Behe-

Ein von Mika Häkkinen signierter Fanatec-Controller - den gibt's aber leider nicht zu gewinnen.

bung der restlichen Fehler unmöglich war. Wir mussten komplett von vorne anfangen, aber diesmal ausschließlich in Deutschland. Wo vergleichbare Firmen ganze Hundertschaften an so ein Projekt ansetzen, haben wir halt nur sehr wenig Ressourcen zur Verfügung. Diese sind aber mit Leidenschaft dabei.

RS: Was erwartet Ihr für Verkaufszahlen und wo verkauft sich Euer Produkt bisher am besten?
Thomas Jackermeier: Es wissen wahrscheinlich nur wenige, aber bis vor ein paar Jahren haben wir mehr Lenkräder verkauft als unser jetziger Hauptmitbewerber. Es gibt über 700.000 Speedster-Kunden, aber dies primär im Konsolenbereich. Wir wollen wieder ein großes Stücks des Kuchens zurück haben und dies ist mit den kommenden Produkten durchaus machbar. Wir verkaufen unsere Lenkräder erstaunlich gleichmäßig über Europa und die USA verteilt. Aber auch in Australien haben wir Fans und bald auch in Japan.

RS: Wie schaut die Zukunft aus? Wird die Bereitschaft zur Entwicklung künftiger Produkte aus dem Hause Fanatec vom Erfolg des aktuellen Porsche Wheels abhängen? Oder darf man das aktuelle Wheel als ernsthaften Anfang einer breiten Produktpalette für Simracer sehen?
Thomas Jackermeier: Das PWT war immer schon lediglich als die Speerspitze betrachtet worden. Wir werden die Palette ganz massiv ausbauen. Es wird Lenkräder in jeder (vernünftigen) Preisklasse geben und auch einiges an Zubehör. Auch Cockpits sind kurz vor der Markteinführung. Mehr davon wird es noch vor der Games Convention in meinem Blog geben.

RS: Mit der "LFS Gamestar Liga" sponsert ihr bereits eine Simracing-Liga, wird es demnächst auch ein VR-Sponsoring geben? Im rFactor-Lager wird an einer Porsche-Serie gearbeitet, da würde sich ja eine Unterstützung dieser Serie anbieten, oder nicht?
Thomas Jackermeier: Danke für den Hinweis. Und wie der Zufall es will, kommen einige Preise von uns.

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?
Thomas Jackermeier: Ich kann mich gar nicht oft genug für die super Zusammenarbeit mit eurer Community bedanken und hoffe, dass wir unseren Teil dazu beitragen können, unser Hobby noch interessanter zu machen.

RS: Vielen Dank, Thomas, dass Du Dir Zeit genommen hast und weiterhin viel Erfolg bei der Entwicklung und Vermarktung Eurer Produkte!

Text: Conrad Wegener
Bilder: Rainer Merkel/fanatec.de

Shake hands zwischen Thomas Jackermeier und Rainer Merkel dank der gelungenen Kooperation zwischen Fanatec und dem Virtual Racing e.V.

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

Die Schokoladen-Ritter

Das VRTCC Team RS Racing stellt sich vor

Wer die VRTCC bei den Liveübertragungen verfolgt hat, dem dürfte ein Team wohl kaum entgangen sein: RS Racing. Unser Chevrolet-Team mit dem Sponsor Ritter Sport auf den Autos war ständig mit mindestens drei Autos im ersten Grid vertreten, in Anderstorp und Oschersleben sogar mit 5. Dazu kamen Laufsiege von Martin Thiemt und David Krocker.

Martin Thiemt, RS Racing 1

Das VRTCC-Team

Wie auch im realen Motorsport gibt es auch in der virtuellen Welt des Rennsports so etwas wie einen Rennstall bzw. ein Team. RS Racing ist so ein Team. Anfang 2008 fanden sich acht begeisterte Rennfahrer zusammen, um fortan unter gemeinsamer Flagge auf Punktejagd in der Virtual Racing Touring Car Championship (VRTCC) unter dem Dach von Virtual Racing e.V. zu gehen.

Die VRTCC wird mit der Simulation "RACE07 - The WTCC Game" gefahren und, wie der Name schon andeutet, ist die FIA Tourenwagenweltmeisterschaft WTCC Gegenstand dieser Simulation. Und eben an diesem Vorbild orientiert sich auch die VRTCC, deren nunmehr 3. Saison, die über das erste Halbjahr 2008 lief, die komplette 2007er WTCC-Saison simulierte.

Bei dieser Meisterschaft ist unser Team RS Racing mit acht Fahrzeugen vertreten. Gemäß VRTCC-Reglement, das maximal vier Fahrer in einem Team erlaubt, traten wir in zwei Subteams an. Gefahren wurde dabei einheitlich der Chevrolet Lacetti WTCC 2007.

Das Team RS Racing 1 besteht dabei aus Martin Thiemt, dem unangefochtenen Star des Teams, David Krocker, Robert Hyna und Wolfgang Laub. RS Racing 2 setzt sich aus den Fahrern Heinz Höferer, Dominic Hyna, Gerhard Lehman und mir, Gil Ritter, zusammen.

Die Geschichte

Die meisten Fahrer des RS Racing Teams sind schon seit Anfang 2007 dabei, als der Startschuss zur ersten VRTCC-Saison fiel. Damals traten wir aber noch in verschiedenen Teams an. Martin, Wolfgang und Gil fuhren erst noch zusammen mit Peter Kuhn im Seat und dann im 2006er Chevrolet unter dem Namen Fantastic 4 Racing. David und Gerhard bildeten in Saison 1 und 2 hingegen das exotische Franzosen-Duo Flying Lions Racing. Die beiden bewegten als einzige Fahrer den Peugeot 407 als Fahrzeug, aber gerade David setzte mit diesem Auto bereits Ausrufezeichen.

Beide Teams agierten generell recht erfolgreich. Fantastic 4 Racing wurde in Saison 1 Dritter und in Saison 2 Vierter der Teammeisterschaft. Martin konnte in der 2. Saison Gesamtdritter werden. Aber auch die fliegenden Löwen zeigten mit Platz sieben bzw. fünf hervorragende Leistungen.

Als dann aber klar war, dass sich Anfang 2008 durch den Wechsel der Simulation von Race auf Race07 viel verändern würde und vor allem viele neue, starke Fahrer dazu kommen würden, entstand bei Fantastic 4 Racing der Gedanke, sich zu verstärken. Und da gerade David immer wieder damit aufgefallen war, wie er mit dem unterlegenen Peugeot hervorragende Ergebnisse einfuhr, klopften wir zuerst bei den Franzosen an. Für die noch freien beiden Plätze suchten wir dann zuerst Ro-

bert Hyna aus, der bei seinen Einsätzen im GTR-Bereich und beim VRTCC Ramp-up schon positiv aufgefallen war. Robert war auch sofort begeistert und zwar so, dass er gleich noch seinen Bruder Dominic mit ins Team brachte. Damit war RS Racing mit acht Fahrern für die 3. Saison der VRTCC komplett.

Die Erfolge

Ein Blick in das Fahrer-Line-up der dritten VRTCC Saison bewies schnell, dass hier ganz harte Konkurrenz an den Start gehen würde. Gerade die beiden BMW-Top-Teams schienen übermächtige Gegner zu sein, zumal der BMW in den richtigen Händen als das beste Auto der Serie gilt. So war die Zielsetzung im Team sicher nicht der Meisterschaftsgewinn. Aber die Großen hier und da Mal zu ärgern, stand schon auf dem Programm. Also gab ich damals als Teamchef die Order aus, dass wir das beste Team mit frontgetriebenen Fahrzeugen stellen wollen. Und auf dem Sektor war klar, dass die härteste Konkurrenz aus dem Seat -Lager in Form des Teams DTMR kommen würde.

Wolfgang Laub an seinem Arbeitsgerät

Nicht zuletzt wegen unserem Ausnahmefahrer Martin, der Laufsiege in Brno, Porto und Anderstorp einfuhr, konnte dieses Ziel auch umgesetzt werden. Zu diesem Erfolg trugen natürlich auch die Leistungen von Robert und David bei. David holte sich z.B. einen Laufsieg in Monza.

Insgesamt konnte das Team RS Racing 1 dreimal den Teameventsieg einfahren. Das gelang neben Porto und Anderstorp zuletzt in Monza. Nach dem Monza-Rennen sah es auch kurzzeitig mal so als, als ob sogar noch mehr drin drin sein könnte, als die BMW-Mitstreiter etwas schwächelten. Da hatte sich das Team bis auf wenige Punkte an die beiden Meisterschaftsaspiranten angenähert.

Am Ende blieb es nach dem Finale in Macau aber doch bei Platz drei, den wir allerdings mit einem beachtlichen Vorsprung von über 100 Punkten auf das Team DTMR sicherten. Damit wurde das Team RS Racing 1 den eigenen Ansprüchen gerecht und kann zufrieden auf diese Saison zurückblicken.

Aber auch das zweite Team von RS Racing, das nominell eigentlich nicht viel schlechter besetzt war, schlug sich beachtlich. Etwas litten wir hier daran, dass Dominic auf dem Papier und im Qualifying als einer der schnellsten Piloten gilt, aber ihm das Rennglück in dieser Saison einfach nicht hold war. Zudem machte es der Weggang von Peter Kuhn nicht einfacher für das Team, denn Kuhn war ein Fahrer, der immer in den Top 10 zu finden war.

Aber mit Heinz Höferer konnte schnell ein neuer Fahrer für das Team gewonnen werden. Heinz konnte sich permanent im ersten Grid halten und war damit der Punktelieferant Nummer 1. Neben ihm

#3
Martin Thiemt
Kerpen
1980

RS Racing 1
Alpenmilch

#5
David Krocker
München
1980

RS Racing 1
Voll Erdnuss

#55
Robert Hyna
Augsburg
1973

RS Racing 1
Joghurt

#32
Wolfgang Laub
Karlsdorf-Neutharrd
1941

RS Racing 1
Edel-Bitter

#34
Heinz Höferer
Wien
1969

RS Racing 2
Erdbeer-Joghurt

#13
Gil Ritter
Borsdorf
1969

RS Racing 2
Ganze Mandel

#16
Gerhard Lehmann
Gremsdorf
1965

RS Racing 2
Marzipan

#66
Dominic Hyna
Augsburg
1986

RS Racing 2
Mousse auChocolate

fuhren Dominic und ich noch die Punkte für das Team ein, allerdings außer in Pau, Anderstorp und Oschersleben nur in Grid 2.

So belegte das Team RS Racing 2 am Ende Platz acht der Gesamtwertung, was angesichts der Konkurrenz von 23 Teams, die an der Meisterschaft teilnahmen, immer noch ein beachtliches Ergebnis ist.

Ritter Sport

Mit dem Wechsel der Simulation auf Race07 war es in der 3. Saison das erste Mal möglich, dass man in der VRTCC mit eigenen Fahrzeugdesigns an den Start gehen konnte. So machten auch wir uns Gedanken, welches wohl der richtige Sponsor für die Autos wäre.

Entsprechend meines Nachnamens lag Ritter Sport als Sponsor quasi auf der Hand. Da aber bei Virtual Racing das Bewusstsein für Marken- und Urheberrechte in der Vergangenheit sehr geschärft wurde, war klar, dass wir nicht einfach die Grafiken von Ritter Sport kleben wollten, ohne dafür zuvor eine Erlaubnis eingeholt zu haben.

So schrieb ich Anfang 2008 Ritter Sport per Mail an und schilderte unser Anliegen. Das war gar nicht so einfach. Der virtuelle Motorsport ist ja doch eine kleine Sparte innerhalb des Computerspielesektors, und leider haben Computerspiele wie Counter-Strike bzw. die öffentliche Diskussion darüber dazu geführt, dass wir Computerspieler schnell in eine falsche Ecke abgeschoben werden.

Es ging also vor allem darum, unser Hobby vernünftig darzustellen und dann auch unser Anliegen vorzutragen. Ritter Sport sollte ja wissen, dass die Grafiken bei uns in guten Händen sind und auch keine Gefahr für den guten Ruf dieser Firma besteht.

Ging der erste Versuch der Kontaktaufnahme an eine allgemeine Info-Adresse noch schief, so brachte die zweite Mail an Herrn Seeger von der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit dann den vollen Erfolg. Mit Herr Seeger kam ich nicht nur an einen sehr hilfsbereiten Partner, Herr Seeger machte auch aus seiner Affinität zu Motorsport keinen Hehl. Hier passte also alles.

Das Überraschungspaket von Ritter-Sport

So war die Genehmigung für die Verwendung der Logos und Designelemente auch gar kein Problem. Vielmehr war Herr Seeger auch noch dabei behilflich, dass wir alles bekommen, was man für die Erstellung der Autos braucht. Er stellte den Kontakt zu den Grafikdesignern her, so dass wir sogar alle benötigten Grafiken in einem professionellen Format erhielten.

Schnell suchte sich jeder Fahrer dann seine Sorte und damit die Wagenfarbe aus, wobei ich sagen muss, dass es nicht bei jedem die Lieblingssorte ist. Schließlich habe ich als Teamchef auch darauf geachtet, dass wir nicht mit drei roten Sorten auf die Strecke gehen, sondern jeder eine individuelle Farbe kutschiert. Als Painter konnte ich Uwe Lemberg gewinnen, der meine Ideen hervorragend umsetze. Jedes Fahrzeug hat zwar seine Farbe und steht für eine Sorte aus dem Ritter Sport-Sortiment, aber dennoch entstand ein Gesamtbild für das ganze Team.
Natürlich informierte ich Ritter Sport auch hin und wieder über den Saisonverlauf und zeigte auch unsere Webseite, auf der die tollen Fahrzeuge zu bewundern waren. Und auch wenn es von Anfang an eigentlich nur um die Genehmigung für die Verwendung der Logos und Grafiken ging, fragte ich dann doch einmal ganz vorsichtig an, ob man sich nicht einen kleinen Bonus für die Fahrer vorstellen könne. Bei Frau Hirsemann, die uns inzwischen betreute, stieß ich sofort auf offene Ohren. Schnell bekam Sie eine Liste mit den Adressen aller Teammitglieder von mir, und schon wenige Tage später trafen die ersten Überraschungspakete ein. Jeder Fahrer erhielt ein Poloshirt in der Farbe seines Wagens und einen Riesenstapel Schokolade.

Ich möchte mich hier auch noch einmal für diese Zuwendung, aber vor allem für die viele Hilfe bei Ritter Sport und speziell bei Herrn Seeger und Frau Hirsemann bedanken!

Die Zukunft

RS Racing wird auch in der 4. Saison der VRTCC antreten. Uns ist es gelungen, zwei weitere Topfahrer zu gewinnen. Zudem wird sich das Team neu strukturieren, und bei den Fahrzeugen wird es auch Wechsel geben. Mehr dazu dann Ende August.

Gil Ritter

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

VR-GTR² – keep going on!

Nach dem es zum Ende der ersten Jahreshälfte im GTR²-Bereich eher ruhig geworden ist und wir mit schwindenden Teilnehmerzahlen konfrontiert wurden, geht es nun mit einem gestrafften Angebot in das zweite Halbjahr 2008. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf der zweiten Auflage der GT3-Series (siehe unteren Kasten). Mit einigen leichten Modifikationen geht es ab September alle 14 Tage auf die Racetracks.
Zur Überbrückung der Wartezeit läuft zur Zeit die GT1-Sommertrophy, bei der noch freie Startplätze vorhanden sind.
Neben der kommenden GT3-Serie werden wir versuchen, mit dem von Marco Grontzki zusammengestellten LMS-Carpack, eine kurze Langstreckentrophy ähnlich der beliebten FNS-Serie im Herbst anzubieten.

Dann erwarten wir noch mit Spannung den Release von GTR-Evolution. Damit wollen wir dann in Zusammenarbeit mit dem Race07-Bereich einige Testevents und Trophys anbieten, um die Langstreckentauglichkeit dieser Sim zu testen. Vom Ergebniss dieser Tests wird es dann abhängen, mit welcher Sim wir im Jahresanfang 2009 wieder eine Serie für die Langstreckenfans der VR anbieten möchten.

Der von einigen Fahrern gewünschte Porsche Cup als spezielles Sprintrennformat wird ab August durch den rFactor-Bereich mit der neu geschaffenen GPCC-Serie angeboten. Dazu wünschen wir den Beteiligten viel Spass und Erfolg.

U. Meyer

GT3 - Die zweite Saison

Termine, Strecken

10.09.2008 - 1.Saisonrennen
24.09.2008 - 2.Saisonrennen
08.10.2008 - 3.Saisonrennen
22.10.2008 - 4.Saisonrennen
05.11.2008 - 5.Saisonrennen
19.11.2008 - 6.Saisonrennen
03.12.2008 - 7.Saisonrennen
17.12.2008 - 8.Saisonrennen

- die Strecken stehen noch nicht fest, das Verhältnis 4/4 Modtracks/Ingametracks wird wieder angepeilt.

Wetter

- Orientierung an realem Wetter fällt weg
- mindestens 2 Saisonrennen mit wechselnden Bedingungen (nach Vorhersage im Forum)

Fahrzeuge

4-5 Fahrzeuge, die 4 alten Bekannten:
- BMW M3 GTR
- Ferrari F360 GTC (Modena fällt raus)
- Porsche 996 GT3 RSR
- Chrylser Viper CC
+ evtl. ein weiteres (noch nicht abschließend geklärt, evtl. Umfrage)

Änderungen:
- Fahrzeuggewichte werden geändert/angepasst
- Michelin Einheitsreifen
- Verkleinerung der Tankgröße bei F360, RSR & M3 um mögliches Durchfahren zu verhindern.

Preseason, Grids, Anmeldung, Prequali, Fahrzeugvergabe
---
vieles noch nicht abschließend entschieden. Soviel steht bereits fest:

- ein Grid mit max. 25-26 Fahrern
- es wird eine kompakte Preseason geben
- zuverlässige Teilnehmer der Saison 1 bekommen Vorrang bei der Platzvergabe
(wie das genau aussieht wird noch bekannt gegeben).

Rennlängen, Wertung, Streichresultate, Zusatzgewichte

- einfaches Punktesystem ohne PQ & Finisherpunkte. Dafür Punkte erst ab 75% absolvierter Renndistanz.
- wie bisher ein Streichresultat
- wie bisher moderate Zusatzgewichte für vordere Platzierungen
- Rennlänge 75-80 Minuten (Anpassung der Tankvolumina s.o.)

Andreas Rühl

I-Racing Geplauder im Teamspeak

Folgendes Gespräch zwischen zwei bekannten VR-Simracern konnte ich kürzlich im Teamspeak belauschen. Soviel vorab: Ich distanziere mich von dem Inhalt und übernehme nicht den geringsten Grip dafür:

A: Du, Guido. Was ich dich schon immer mal frage wollte...

B: Dann frag halt, Werner!

A: Was heißt denn eigentlich das "I" in "i-racing".

B: Gute Frage! Ich weiß es auch nicht. Vor allem weiß ich nicht, warum es klein geschrieben wird. Vielleicht steht's für "intelligent"? [grinst]

A: Das glaub' ich kaum! Wer im Jahr 300 Euro oder mehr für so was ausgibt, der ist nicht intelligent. Ich denk' eher, es heißt "insolvent". Das wirst du nämlich bald sein, wenn du nicht aufpaßt!

B: Oder "indolent"? Das wär's doch, Werner. [lacht hämisch]

A: Vielleicht auch insuffizient? Oder "inhuman"? Oder "incident"?

B: "irrational"? "intim"? "immergrün?" "irr" oder gar "inbus"?

A: Wieso denn "inbus"?

B: Weil denen, die dafür Geld haben, eine Schraube locker sitzt? [lautes Lachen]

A: Hm. Vielleicht heißt's auch einfach "Internet"

B: Das wär ja ein Witz!
...
In dem Moment bemerkten die beiden Belauschten, deren Namen selbstverständlich geändert wurden, daß ich den Raum "betreten" hatte und brachen ihre Unterhaltung ab. Aus dem Grund weiß ich bis heute nicht, was das "i" in "i-racing" nun wirklich bedeutet. Aber ich denke mal, daß die I-Racer nicht so indolent sind, ihr Spiel nach dem Internet zu benamsen. Wäre doch inkommensurabel, oder?

Meint

Euer Rühl-"i"

Saison Nr. 15 - Ein Rückblick

Die Gewinner, die Verlierer, die Newcomer!

Selten hat eine GGPLC-Saison so viel Aufsehen erregt wie diese. Ganz im Zeichen des 10 jährigen Jubiläums meldeten so viele Fahrer wie seit Menschen Gedenken nicht mehr. Ein deutlicher Fahrerschwund im Verlauf der Saison war die Folge, der zeitweise nur 50% volle Grids hinterließ. Nichtsdestotrotz gab es Highlights, Tragödien und Triumphe, die so manchen Cup spannend wie nie machten.

Die Favoriten waren schnell gefunden. Ganz egal wer sich selbst als Mitfavorit sah, kam am BRM-Team mit seinen auserlesenen Fahrern vorbei. So mancher fragte sich allerdings, wie es ein Michael Schade, der mehrfacher Laufsieger und auch noch Fun Cup Champion ist, in ein Eagle Cockpit schaffte? "Don" Rainer Merkel hatte hier eindeutig seine Beziehungen spielen lassen, was ihn selbst ins Team der roten Flitzer katapultierte - eventuell ging es in seinem Fall wohl eher um die großzügigen Monocoque-Abmessungen.
Jedenfalls kristallisierten sich Piloten wie Patrick Marx, Oliver Reinhold, Gregor Borbely, Peter Neuendorf und natürlich Rekordmeister Andreas Wilke als die Männer heraus, die es zu schlagen galt.

Auf der Verfolgerseite tummelten sich Fahrer, die von Lauf zu Lauf immer stärker wurden. Claudio Callipo, René Beitz, Robert Kniest, Manfred Leitner, Steffen Kriesch, Nils Plonus, Uli Landgraf und Sören Scharf. Besonders zu Saisonbeginn und den Chassisumstellungen kam so mancher in arge Bedrängnis, weil so gar nichts lief. Stefan Gawol im neuen Honda-Team war das Paradebeispiel. In einem Brabham scheint er absolut unschlagbar zu sein, mit dem "Wal" bekam er die ganze Saison über kein Bein auf den Boden. Leider für ihn eine verlorene Saison, die er schnellst möglich abhaken muss.

Die GPL-Community durfte auch immer wieder alte und neue Gesichter in ihren Reihen begrüßen. So stießen Matthias Weiner, Robert Graf, Guido Pigorsch, Lars Moldenhauer, Markus Wurm, Daniel Stühler und sogar ein wiedererstarkter Klaus Jonke zur Truppe. Für einige in dieser Liste wurde der Saisonverlauf zur wahren Geduldsprobe, was einige frustriert das Handtuch werfen ließ.

12 Rennen standen in der Jubiläumssaison auf dem Programm, was einige Disziplin und Ausdauer erforderte. Nichts ging diesmal so schnell hopp-hopp. Eine lange, kräftezehrende Saison stand vor der Tür, und fand schließlich am 18.1.2008 ihren Anfang in Kyalami. Die Favoriten setzten sich eindrucksvoll durch und Team BRM sollte seine Führung in der Teamwertung bis zum letzten Rennen mitte Juni in Mexico nicht abgeben.

Zu diesem Zeitpunkt hätte allerdings niemand gedacht, dass ein unschlagbarer Patrick Marx im **JFC** nicht Meister werden sollte. Robert Kniest eroberte den Pott, weil gerade er eine Konstanz an den Tag legte, die man vor dieser Saison nicht von ihm erwartet hatte. Marx erschien in der 2. Hälfte der Saison so selten, dass selbst seine 3 Siege zu Beginn zu wenig waren. Die absolute Überraschung des JFC war aber mit Sicherheit Manfred Leitner im Lotus. Er selbst räumte sich null Chancen auf einen Podestplatz ein, mit seinem Sieg in Monza bestätigte er aber seinen 2. Platz in der Gesamtwertung. Steffen Kriesch und Martin Fass lieferten den Showdown in Mexico ab. Fass benötigte bei einem Ausfall von Kriesch mindestens einen 4. Platz im Rennen, um sich Rang 3 in der Meisterschaft zu sichern. Kriesch fiel auch aus, aber Daniel Stühler lieferte sein bis dato bestes Saisonrennen ab, blockierte den wichtigen 4. Platz, und entschied so für seinen Lehrer Kriesch.

Reinhold und der **JCC**, das war wie Bier mit Schaum. Man könnte den JCC-Rückblick auch schon wieder beenden, wären da nicht die Leistungen von Scharf und Plonus im Honda. Gerade Nils Plonus steigerte sich gegen Ende der Saison dermaßen, dass Siege über ihn gehen mussten. Das musste auch Altmeister Scharf einsehen. Nur 10 Punkte trennten die beiden, was bei einem besseren Saisonbeginn für Honda sicher enger ausgegangen wäre.

Der Dominator des **JRC** war eindeutig Andreas Wilke. Wer sonst? Mit der Rekordpunktezahl von 345 konnte ihm niemand das Wasser reichen. Ganze 9 (!) Siege konnte er einfahren, was ihn zum Mann der Saison macht. Eine Dominanz bei der Schade und Kohlbecker fast erdrückt werden, obwohl ihr Platz auf dem Podium nicht unverdient war. Eine schwache erste Saisonhälfte verhinderte eine bessere Platzierung für Kohlbecker, der seinen Brabham gerade auf "seinen" Strecken nicht 100%ig in Szene setzen konnte.

Lotus-Hühne Peter Neuendorf setzte alles daran eine ganze Saison den Österreicher Gregor Borbely im **JSC** zu schlagen. Seine Siege in Watkins Glen, Monaco, Lime Rock und Zandvoort reichten trotzdem nicht, bei gleicher Siegeszahl von Borbely.
Lächerliche 3 Püncktchen fehltem dem Lotus-Piloten auf den über die Saison beständigeren BRM-Mann. Dass ein zweiter Österreicher zum Überraschungsmann auf Eagle werden sollte, glaubte vor dem ersten Rennen nun wirklich niemand. Zu lange hatte man nichts mehr von Klaus Jonke in der GPL-Community

gehört. Zwei 2. Plätze in den letzten Rennen verschafften ihm genug Vorsprung um den "langen" Lars Moldenhauer im Brabham auf Rang 4 zu verweisen.

Ja, wenn bloß die 2. Saisonhälfte nicht gewesen wäre. Kay Mühle hätte seinen Titel ganz locker verteidigen können. Der Dominator der ersten Rennen im **JBC** siegte auf BRM nach Belieben. Der Ferraristi Jens Jung galt zwar als Mitfavorit, musste sich aber eingestehen, das der Weg nur über Mühle führen kann. Sein Crash in der Hafenschikane von Monaco wird ihm wohl noch länger in Erinenrung bleiben, waren seine Titelchancen zu diesem Zeitpunkt nur Wunschträume.
René Beitz biss sich in den Getrieben seiner Vorderleute fest und setzte sich mit dem Mut der Verzweiflung, und zeitweise weit übers Limit, auf Platz 2 in der Gesamtwertung. Dominic Fingerhut war trotz einiger guter Rennen nicht in der Lage seinen Eagle weiter nach vorne zu bringen. Sein 3. Platz ist aber ein großer Erfolg für ihn, da Mitfavorit Martin Engel im Cooper hinter dem Eagle Piloten blieb.

BRM war vom ersten Rennen an das Maß der Dinge. Zwar war der Kampf um die übrigen Podestplätze in der Teamwertung heiß geführt, gefährdet waren die Jungs in der "Badewanne" nie. Eagle, Ferrari, Cooper und Lotus waren über Wochen und Monate in wilde Positionskämpfe verwickelt, die den Teams von Honda und vor allem von Brabham die Schamesröte in die Gesichter brennen ließ. Brabham, Erster der 14. Saison, blieb unter ferner liefen, war ein Schatten seiner selbst. Der Teamchef wird für die nächste Saison alle Hände voll zu tun haben, Wiedergutmachung zu leisten. Denn so eine verpatze Saison darf nie wieder passiern. Honda wurde lange vom Technikteufel verfolgt, hatte zum Ende dagegen einige gute Platzierungen zu vermelden, die es auf einen sicheren vorletzten Platz stranden ließ. Nicht umsonst ist hier von den "Walen" die Rede.

Nicht nur die schönen Seiten dieser Saison möchte ich hier nieder schreiben. Zu sehr mussten sich einige der Stammfahrer ärgern. Viel Organisationsarbeit musste geleistet werden, um 5 Cups austragen zu können. Die längste Saison seit einigen Jahren, die so viel Zustimmung im Frühjahr bekam. Doch umso wärmer das Wetter wurde, umso mehr Absagen gab es zu verkraften. Schon nach 4 oder 5 Rennen mussten die Ersatzfahrer so manchen Grid künstlich auffüllen. Einige der lang gemeldeten Fahrer waren nicht bei einem Training, geschweige denn bei einem Rennen anwesend. Kritik an den sogenannten "ehrenwerten Herren" wurde im Keim erstickt.
Wenn die einen bei den ersten sommerlichen Temperaturen ihrer Verpflichtung nachgekommen waren, ihr Team zu unterstützen, machten andere blau, grillten gemütlich im Garten und waren sich keiner Schuld bewusst.
Natürlich hat niemand das Recht, jemanden seines real life zu berauben, es so einfach zu nehmen, kann aber ganz sicher nicht der Weg für eine zukünftige GGPLC sein.

Darum wünschen wird uns nichts mehr, als dass die neue Saison wieder sportlich fair und mit einem gewissen Verantwortungsgefühl in Angriff genommen wird.

Martin Fass

Auch in der neuen Saison wünschen wir uns solche Bilder. Denn schließlich steht sportliche Fairness im Vordergrund, die hart sein können.

Die DOM 2008-Story
GP von Belgien - Spa

DEUTSCHE ONLINE MEISTERSCHAFT

Mit Fallen der Zielflagge im vierten Lauf der GPL-DOM in Spa-Francorchamps war auch die Halbzeit der Saison 2008 überschritten. Vier der sieben Läufe sind vorbei und der Kampf um den Meistertitel spitzt sich dramatisch zu.

Doch zuerst kurz zum Geschehen in Spa. Der Rundkurs in den belgischen Ardennen präsentierte sich 1967 noch vollkommen anders als der verkürzte von heute. Eine Runde war etwas mehr als 14 Kilometer lang wobei der Kurs über gesperrte Land straßen führte. Was von dieser faszinierenden Hochgeschwindigkeitsstrecke heute noch geblieben ist, trägt die klingenden Namen La Source, Eau Rouge und Blanchimont, damals allerdings noch ohne Busstop-Schikane**.**

Burneville, Malmedy, Masta und Stavelot, allesamt hochinteressante Kurven und Schlüsselstellen fehlen dem modernen Rundkurs leider zur Gänze. Vor allem die Masta, eine links-rechts Schikane, die mit nahezu dreihundert Sachen genommen werden kann und muss, will man für die folgende Gerade hinunter zu Stavelot nicht zuviel an Zeit auf den Vordermann verlieren, ist gemeinsam mit einer der schönsten und schwierigsten Kurven von GPL der Stavelot, die Schlüsselstelle auf dem alten Kurs. Schaurig schön und gefürchtet. Zahlreiche Zwischenfälle in zahlreichen Rennen beweisen immer wieder, dass sich hier die Guten von den weniger Guten klar unterscheiden.

Oliver Reinhold, der sich in Spa für die allerschärfste Waffe, den bärenstarken Eagle Weslake entschieden hatte, ließ von Anfang an keine Zweifel aufkommen, dass er den Meistertitel noch nicht abgeschrieben hat. Konzentriert und fehlerfrei ging er diesmal zu Werke und sicherte sich mit zwei Laufsiegen natürlich auch den Tagessieg vor Steffen Kriesch, Andreas Wilke und Martin Fass. Marco Saupes beherztes Rennen im BRM endete leider in Runde 17. An Position drei liegend explodierte das BRM H16 Triebwerk auf der Start-Zielgeraden, als Saupe eben dem zweitplatzierten Kriesch bedrohlich näherrücken konnte. Für Saupe ist somit der allerletzte Hoffnungsfunke für die Meisterschaft endgültig erloschen. Er scheint endgültig den Anschluss an die Spitze verloren zu haben.

Die hält immer noch Claudio Callipo, allerdings nur noch mit einem hauchdünnen Vorsprung von fünf Punkten auf Andreas Wilke, der somit der heißeste Kanditat für den Titel sein sollte. Reinhold konnte sich nach, von ihm nicht gewohnten Anfangsschwierigkeiten in dieser Meisterschaft, auch bereits auf Platz vier vorschieben. Zwölf Punkte Rückstand auf Callipo und sieben Punkte auf Wilke, könnten für Reinhold in guter Verfassung in den letzten drei Rennen im Herbst auch noch zu schaffen sein.

Martin Fass ist bei aller Wertschätzung im Herbst nicht mehr die Performance zuzutrauen, dass er im Kampf um den Titel noch ernsthaft mitreden wird können. Alles läuft auf einen Dreikampf Callipo, Wilke und Reinhold hinaus.

Ein Dreikampf mit offenem Ausgang. Schafft Callipo die Sensation und entthront die GPL-Granden Reinhold und Wilke? Kann Reinhold seinen Titel doch noch erfolgreich verteidigen oder gewinnt gar Wilke endlich, nach unzähligen anderen Titeln auch noch den Titel eines deutschen GPL-Onlinemeister?

Nun, die letzten drei Rennen im Herbst 2008 in Silverstone, Monaco und in Mexico werdens zeigen. Die besten Chancen darf sich wohl Andreas Wilke ausrechnen, hat er doch mit Eagle und Lotus noch die zwei heißesten Eisen im Talon.

Der Startschuss für die spannenden Herbstrennen fällt am 7. September in Silverstone. Bleibt nur noch auf eine weiterhin rege Teilnahme zu hoffen.

Manfred Leitner

GRAND PRIX LEGENDS - DOM 2008
Ergebnis Lauf 4 - Großer Preis von Belgien

POS	FAHRER	CHASS	PQ	PGP	PGES
1	O. Reinhold	Eagle	36	50	86
2	S. Kriesch	Eagle	34	45	79
3	A. Wilkel	Ferrari	33	41	74
4	M. Fass	Eagle	35	38	73
5	C. Callipo	Brabham	30	36	66
6	D. Stuehler	BRM	27	30	57
7	M. Saupe	Eagle	32	24	56
8	A. Hesmer	Ferrari	25	31	56
9	C. Gietzelt	BRM	24	32	56
10	M. Erhart	Lotus	21	34	55
11	O. Schulz	Lotus	22	33	55
12	M. Leitner	Eagle	29	23	52
13	M. Engel	Eagle	31	20	51
14	R. Beitz	BRM	28	21	49
15	P. Neuendorf	BRM	23	19	42
16	W. Benz	Lotus	20	22	42
17	A. Kroeger	Ferrari	26	00	26

Großer Preis von Italien:

1	O. Reinhold
2	S. Kriesch
3	A. Wilke
4	M. Fass
5	C. Callipo

schnellste Rde: O. Reinhold - 3.14.555

DOM 2008 - MEISTERSCHAFTSTABELLE
nach vier von sieben Läufen

POS	FAHRER	PKTE
1	C. Callipo	281
2	A. Wilke	276
3	M. Fass	275
4	O. Reinhold	269
5	M. Engel	255
6	M. Saupe	244
7	R. Beitz	218
8	M. Leitner	213
9	M. Erhart	212
10	A. Hesmer	193
11	W. Benz	188
12	C. Gietzelt	185
13	A. Kroeger	164
14	P. Neuendorf	160
15	S. Kriesch	138
16	O. Schulz	136
17	T. Kaul	129
18	S. Gawol	115
19	D. Stuehler	109
20	J. Forschbach	69
21	M. Schade	57
22	A. Marx	47
23	D. Linge	34

Die Rookies übertreffen sich

18. Lauf des Rookie Cup auf dem Dover Downs Speedway

Ganze 27 Fahrer - so viele wie seit North Carolina zu Beginn der Saison nicht mehr - fanden sich auf dem Dover Downs Speedway in der Nähe von Philadelphia zum vorletzten Rennen vor dem drohenden "Sommerloch" ein, weshalb wohl einige Fahrer schon etwas wehmütig an den Start gingen.

Die Strecke ließ mit ihren großen Steilwänden auf ein reibungsloses Rennen hoffen. Dem gegenüber stand das Extra-Risiko, das ein relativ großes Starterfeld mit sich bringt. Das letztere sollte dann auch die größere Gewichtung haben und das Rennen sollte mit etlichen Unterbrechungen und vielen, quälend langen Minuten hinter dem Pacecar aufwarten.

Die Fahrer drängten sich schon im Practice dicht an dicht und die gute Performance von Eugeny Dmitriev sollte sich dann auch im Qualifying wiederspiegeln. Er konnte sich hier auf der "Monster-Meile" die zweite Poleposition seiner Rookie-Laufbahn vor Michael Neubauer und Markus Selinger sichern. Rouven Steiner und Udo Elsner konnten mit den ausgezeichneten Plätzen 4 und 5 gleich in ihrem ersten Rennen die Aufmerksamkeit der Teambosse auf sich ziehen. Viel Zeit zum Frohlocken blieb aber nicht, da im Warm-Up noch einiges an Testarbeit auf die Fahrer wartete. Von den Rundenzeiten sollte sich aber nicht mehr viel ändern. Das wie immer hektische Warm-Up zog somit ohne Überraschungen vorbei.

Schließlich schritt der Renntag unerbitterlich voran und die Fahrer schlüpften ein letztes Mal in ihre Rennanzüge und in ihre Rennwagen. Taktiken wurden ein letztes Mal rezitiert und letzte, flinke Handgriffe durchgeführt. Scheinbar gefasst saßen die Fahrer in ihren noch schlummernden Ungetümen und warteten gespannte Minuten auf die Startprozedur. Dann ging alles sehr schnell. Die Motoren wurden angelassen und die Zuschauer applaudierten euphorisch als Eugeny auch schon als erster hinter dem Pacecar die Boxengasse verließ. Doch bereits ein Rückstau in der Einführungsrunde zeigte, dass dieses Rennen unter keinem guten Stern stehen sollte. Schließlich schwenkte der Offizielle die grüne Flagge und gab das 120 Runden lange Spektakel frei.

Dmitriev konnte bereits mit etwas Abstand in den ersten Turn gehen, nachdem Neubauer beim Beschleunigen von der Kraft von hunderten von PS überrascht wurde und gerade noch die Kontrolle seines Gefährts behalten konnte. In Runde 2 sollte dann auch schon die Erste von insgesamt 15 Gelbphasen ausgesprochen werden, nachdem Daniel Jarczok ganz leicht das Heck von Steiner touchierte und als Folge dessen in die Seite von Fabian Casula geriet, worauf dieser einen Wallride bis weit in die Gegengerade hinlegen musste.

Ein Grossteil des noch dichten Feldes konnte an ihm vorbeiziehen. Die Fahrer im hinteren Feld hatten aber natürlich keine Ahnung, welche Gefahr da vor ihnen lauerte und schließlich konnte Wolfgang Ketteritzsch dem langsam fahrenden Casula gerade noch ausweichen. Ausgerechnet in seinem ersten Rennen knallte Alex Mattheis, dem die Sicht verdeckt war, ungebremst ins Heck von Casula, der sich eben aus dem Klammergriff der Wall lösen konnte. Glücklicherweise wurde kein weiterer Fahrer ins Geschehen hereingerissen doch die Enttäuschung über die frühe Rennunterbrechung war bei allen spürbar.

Ob sich Mattheis Wagen beim Unfall derart stark verbog, dass er beinahe unfahrbar wurde oder ob sich die Unerfahrenheit des Fahrers bemerkbar machte, darüber lässt sich zu diesem Zeitpunkt nur spekulieren. Gewiss ist, dass Alex weiterer Rennverlauf ziemlich zerfahren werden sollte, denn bereits in den Runden hinter dem Pacecar rutschte er - nach einem Rückstau, der durch das gesamte Feld ging - ins Heck von Marc Heymann und Riss auch Hartmut Seelow mit sich.
Nach so einem unglücklichen Auf-

Qualm verdeckte Mattheis die Sicht und er knallte in Casulas Heck

takt wundert es nicht, dass er den Kopf verliert und beim Restart regelwidrig links überholt. Beim Versuch in die Boxen zu fahren, um die dafür kassierte Schwarze Flagge abzusitzen, dreht er sich auf dem Apron und Seelow erschreckte sich derart, dass auch er die Kontrolle über den Wagen verlor und sich drehte. Ebenso erging es Zeljko Bilbija bei seinem Ausweichmanöver. Die zweite Yellow Flag wurde konsequenterweise daraufhin geschwenkt.

In Runde 12 gab die grüne Flagge das Rennen erneut frei. Alex Mattheis hatte seine Lektion gelernt und diesmal einen sauberen Restart hingelegt. Er konnte hinter der Boxenmauer gerade noch seine Black Flag absitzen, als Bilbija etwa auf gleicher Höhe in eben diese Mauer knallte, glücklicherweise auf der anderen Seite. Das Pacecar kam nicht zur Ruhe und hatte erneut seinen Auftritt. Hinter ihm kam es beschämenderweise auch unter Gelb immer wieder zu Karambolagen.

In Runde 20 sorgt Mattheis erneut für Zeilen in diesem Magazin indem er sich erneut drehte. Daniel Jost donnerte dabei bei seinem Ausweichmanöver unglücklich in Robert Worm worauf beide Fahrer das Rennen mit Motorschaden aufgeben mussten.

In Runde 24 dann ein ungewöhnliches Ereignis. Mattheis dreht sich Ausgangs Turn 4 erneut. Das ungewöhnliche daran war, dass die Offiziellen diesmal die Gelbe Fahne nicht in ihre Hände nahmen und zunächst von einer weiteren Rennunterbrechung absehen wollten. Doch es half alles nichts. Anscheinend benommen schlingerte Alex Mattheis langsam auf dem Speedway herum, bis er schließlich Mirko Meitzner in seinem rot-weißen Chevy aufhielt und Laurenz Spross einen Auffahrunfall nicht mehr verhindern konnte.

Kaum wieder gestartet sorgte Bilbija für die nächste Pause im Rennen

Yellow Flags kommen und gehen, ich habe es gesehen. Dann der erlösende Moment. Mattheis drehte sich auf vertraute Weise erneut weg ohne eine Gelbphase heraufzubeschwören und schlingerte dann wie gehabt mit Halbgas auf dem Kurs herum nur um sich erneut in die Boxenbauer zu drehen und beschloss hier das Auto zu parken und sich aus dem Geschehen zurückzuziehen. Er bedankte sich noch für die ersten 250 Strafpunkte seiner noch jungen Karriere und ließ den Rest des Feldes seiner Wege ziehen. Doch es war schon zu spät. Nicht wenige Autos sahen zu diesem frühen Zeitpunkt schon ziemlich havariert und zerbeult aus.

Mit gestiegenen Überlebenschancen machte sich das Feld in Runde 33 schließlich an den durchaus wörtlich zu verstehenden Neustart des Rennens heran. Vorne war derweil die Reihenfolge mehr oder weniger dieselbe geblieben. Dmitriev konnte die Spitzenposition vor Selinger und Neubauer deutlich halten; dann kamen der aufstrebende Stefan Korus und Benjamin Froegel.

Nach einer handvoll unfallfreier Runden kam schließlich für kurze Zeit ein Hauch von Renndynamik auf. Korus ließ derweil seinen Wagenrahmen an der Mauer etwas neu richten. Auch Matthias Vogel hatte seine Probleme mit den Begrenzungsmauern - wie so viele seiner Konkurrenten. Immer wieder küsste ein Fahrer, vor allem in den Kurvenausgängen, die Mauer. Gröbere Schäden gab es nicht zu beklagen.

In Runde 52 ging dann Tim Meurer, der mit dem Reifenverschleiß und einem etwas demoliertem Auto zu kämpfen hatte, für Ketteritzsch nicht schnell genug durch den Turn und wurde unsanft in die Außenmauer geschickt. Bei der ausgelösten Safetycar-Phase entschieden sich einige Fahrer für einen Boxenstopp, darunter auch der bis dahin unangefochtene Spitzenreiter Dmitriev und so

Für Ketteritzsch war Meurer zu langsam unterwegs und schob ihn raus

sahen die Zuschauer mit Christian Lasse für kurze Zeit einen neuen Leader.

Die Fahrer waren zu diesem Zeitpunkt die Restarts nicht mehr gewöhnt und so durfte man sich nicht wundern, dass es gleich wieder krachte. Diesmal kamen gleich sieben Fahrer auf ihre Kosten. Froegel wurde dabei gleich drei Mal abgeschossen - das war seinem Motor zu viel des Guten und quittierte seinen Dienst.

Heymann, den es mehrmals überschlug, rief den Tow Truck und versuchte in der Box zu retten, was noch zu retten war. Sein Chefmechaniker konnte ihm aber leider nur noch das Ableben des Motors mitteilen. Diesmal bog auch Lasse in die Boxen ab und überließ somit dem stets verspielten Stefan Korus als 3. von insgesamt drei Leadern die Führung.

Zur Halbzeit des Rennens gab es dann bereits wieder die nächste Unterbrechung, als Peter Mandl für einen Moment die Kontrolle über seinen Wagen verlor und Fabian Kluge mit der Innenbegrenzung bekannt machte. Dieser schleppte sich mit Plattfuss an die Boxen. Ein paar Hammerschläge hier und da und schon wurde er von seiner Pitcrew ohne Motorhaube auf die weitere Reise geschickt. Somit war Spross nicht mehr der Einzige auf der Strecke, der diesen aerodynamischen Nachteil hinnehmen mußte.

Beim nächsten Restart glaubte Vogel schon an einen Erfolg, als er auf Position 11 liegend gleich drei Konkurrenten überholte. Dummerweise konnten zwei von ihnen (Neubauer und Dietrich) sich nicht über die Vorfahrt einigen, so dass Vogel eiskalt von Neubauer abgesäbelt wurde. Vogel wurde aber auch im weiteren Rennverlauf immer wieder von Problemen geplagt. So konnte er ein paar Runden später nur knapp einen Dreher und somit eine weitere Yellow Flag abwenden.

Mandl auf dem Weg das Rennen von Kluge hektisch zu gestalten

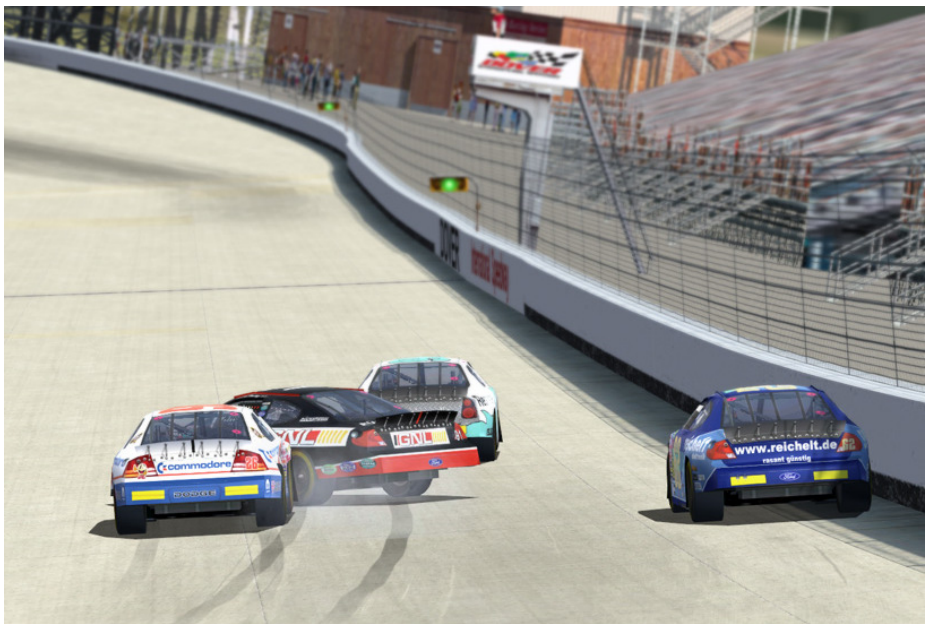
In Runde 81 löste Peter Mandl in einer haarsträubenden Aktion die 10. Gelbphase aus, als er den auf dem guten 7. Platz fahrenden Rouven Steiner in die Mauer bugsierte. Das selbe tat er dann Runden später auch mit Michael Müller, der vom Renngeschehen genug hatte und in der Box ausstieg. Er tat es somit Meurer gleich, der eine Weiterfahrt mit seinem angeschlagenen Wagen für sinnlos hielt. In der Zwischenzeit hatte sich Dmitriev wieder seinen 1. Platz zurückerobert.

Beim Restart in Runde 93 kam Ketteritzsch ins Schlingern, worauf Mandl ihm ins Heck fuhr und eine kleine Kettenreaktion auslöste. Aus dem Blechknäuel tauchte Neubauer mit rauchendem Motor auf, den er erst mal in der Box generalüberholen musste. Obwohl nur noch 22 Runden zu fahren waren, sollte das den Rookies für weitere drei Rennunterbrechungen reichen.

In der 99. Runde riss die Pechsträhne von Mandl nicht ab, als er dafür sorgte, dass Vogels Chassis und Motor nicht ohne Kampfspuren das Ziel sehen sollten. Obwohl Vogel mehrere Male hart aufschlug und der Motor schwarze, unheilvolle Rauchzeichen abzugeben begann, gab dieser - wie es seine Fans von ihm kennen und lieben - nicht auf sondern kämpfte bis zum Rennende.

Nun sollte sich das zerfahrene Rennen überraschend zuspitzen. Restart bei noch 16 zu fahrenden Runden. Der Lapper Spross kam zunächst gut weg und hoffte auf eine Zurückrundung. Schließlich konnte er aber den Speed der Spitzengruppe mit seinem desolaten Auto nicht mitgehen und ließ das Spitzentrio Dmitriev, Gruebner und Korus vorbeiziehen.

Hier zeigte Korus wenig Geduld und touchierte den auf dem sensationellen 2. Platz fahrenden Gruebner. Somit vermieste sich Korus nicht nur sein Rennen und das von Gruebner, sondern riss auch Christian Lasse und Selinger ins Unglück. Während der letzten Safety-Phase bemerkten nur wenige, dass Meitzner, auf Platz



Korus war beim Restart zu übereifrig und rammte Gruebner weg

15 liegend, seine Box aufsuchte um kurz vor dem Ziel überraschend aufzugeben.

Dann der Restart in der 110 von 120 Runden. Dmitriev hatte Mühe durch die ersten beiden Turns zu kommen, so dass Korus, der trotz dem erwähnten Unfall immer noch den 2. Platz hielt, sich geschickt innen vorbeischieben konnte. Doch Dmitriev versuchte zu kontern, als Korus dem etwas querstehenden Lapper Spross ausweichen musste. Eugeny musste aber zurückstecken, als sein Wagen etwas zu hoch in den darauf folgenden Turn schoss. Dmitriev kam immer wieder ganz nahe an den neuen Leader heran. Würden sich die beiden gegenseitig abschießen? Den Zuschauern gefiel jedenfalls, was sie zu sehen bekamen. Nach dem lauen Rennen, hatte wohl niemand mehr mit dieser Spannung gerechnet.

Doch das Rennen sollte eine überraschende Wende nehmen und noch dramatischer werden. Denn kaum hatte das Spitzenduo die Start/Ziel-Linie überquert, wurde die letzte Gelbphase ausgerufen. Ketteritzsch verlor zunächst die Kontrolle und nach dem anschließenden Mauerkontakt den Motor. Dabei erwischte es auch Neubauer, dessen gesamtes Rennen bereits sehr unglücklich verlief und der auf Platz 13 liegend aufgeben musste. Vorne reduzierte das Spitzenduo seine Geschwindigkeit und dann geschah das Unglaubliche. Zögerlich beschleunigte sich Dmitriev an Korus vorbei. Wohl durch diese Aktion verunsichert, begann auch Korus wieder Fahrt aufzunehmen. Schließlich überquerte Dmitriev die Start/Ziel-Linie unberechtigterweise vor Korus. Dieser setzte sich demonstrativ noch mal vor Dmitriev hinter das Pacecar, doch es nutzte nichts. Er wurde von seinem Spotter auf den 2. Platz verwiesen.

Ketteritzsch brachte Neubauer in Schwierigkeiten und beide fielen aus

Korus Teamboss rannte fuchsteufelswild die Boxengasse rauf und runter und hätte bei einer hitzigen Debatte mit einem NASCAR-Offiziellen beinahe seine Zigarre verschluckt. Auch Stefan war mit dem Status Quo sichtbar unzufrieden, wie man aus den Onboard-Einstellungen unschwer entnehmen konnte. Reger Funkkontakt mit seinem Teamboss und Spotter konnte man belauschen. Viele Zuschauer buhten; andere lachten wiederum hämisch. Auf jeden Fall ließ es niemanden kalt. Konnte Korus sich noch mal an die Spitze setzen? Würde Dmitriev disqualifiziert werden? Die Ungewissheit brachte einen fast um.

Schließlich bog das Pacecar auch schon das letzte Mal in die Boxengasse ein. Nur noch zwei Runden zu fahren. Spätestens jetzt hielt es keinen mehr auf den Sitzen. Restart - Single File. Dmitriev kam sehr gut weg, allerdings sollte später die Rennkommission einen Jumpstart ausmachen. Der Abstand schien nun zu groß für einen Konter zu sein. Hinter Korus und Lapper Spross lauerten derweil Selinger und Lasse und spekulieren auf unverhofftes Rennglück. Die weiße Flagge wurde geschwenkt - Korus blieb nur noch eine Runde, um seinen Wagen vor Dmitriev zu schieben. In Turn 3 und 4 versucht er noch mal alles und verliert bei dieser Aktion beinahe noch den 2. Platz an Selinger.

Schließlich ist alles vorbei. Die karierte Flagge wird mit Dmitriev an der Spitze gezeigt. Fünfter wird Dietrich und Gruebner muss sich nach hervorragender Leistung mit dem 6. Platz begnügen. Mandl, Wurm und Elsner komplettieren die Top 10.

Fazit des Rennens: 75 Rennminuten unter Gelb bei 15 Yellow Flags, 910 verteilte Strafpunkte und ein unehrenvolles Ende. Quo Vadis - Rookie-Cup? Das nächste und gleichzeitig letzte Rennen vor der Sommerpause wird in Michigan ausgetragen - und wie immer hoffen Fahrer wie Zuschauer und die Rennkommissare, dass es das nächste Mal etwas weniger gelblastig sein wird.

Bericht: Fabian Casula / Christian Heuer
Bilder: Conrad Wegener

Dmitriev mit einem verbotenen Jumpstart zum Sieg, erster Verlierer Korus

Ford-Doppelsieg von Casula und Sproß
19. Lauf des Rookie Cups in Michigan

Deutschland gegen Österreich, Fußball-Europameisterschaft, 16.06.08. Und trotz dieses sportlichen Events finden sich genau an diesem Tage 16 hartgesottene Rookies ein, um die Motoren dröhnen zu lassen. Und diese handvoll "Linksrumverrückten" sollten kräftig dafür entlohnt werden, den Abend für VR geopfert zu haben.

Harte und spannende Kämpfe in der Spitzengruppe.

Im Quali hatte sich Eugeny Dmitriev hinter Matthias Wurm in die erste Startreihe gefahren, direkt vor Sproß, Dietrich (welcher ironischer Weise exakt die gleiche Zeit wie Sproß fuhr), Casula und Müller.
Gleich zum Start sah man sehr deutlich einen starken Kontrast zwischen Fahrern, die risikofreudig fuhren und solchen, die sicherheitshalber etwas langsamer durch die erste Kurve donnerten. Und anscheinend zahlte sich letzteres sofort aus, denn als Wurm zu aggressiv auf das Gaspedal drückt und ausgangs Turn 2 die Wand touchiert, quetscht Dmitriev ihn zwischen sich und der Bande ein und beide flogen ins Infield, worauf Sproß den Platz des Führenden einnahm. Gleichzeitig verlor auch Frögel weiter hinten die Kontrolle über seinen Wagen und dreht sich nach einer unschönen Szene, in der die Wand eine wichtige Rolle spielte. Doch die erste gelbe Phase wurde erst eine Kurve weiter ausgelöst, nämlich durch Appelt, der sich auf der Strecke querstellte. Ronny Lafere hatte keine Chance auszuweichen und fuhr ihm mit 150 mph in die Seite. Appelt verlies hierauf das Rennen.
Nach dem Restart begann der erste Kampf um die Führungsposition. Denn der Lizenzanwärter Michael Müller schob sich auf der Backstretch links neben den blauen Ford von Sproß. Allerdings fuhr er viel zu schnell in die 3. Kurve ein und driftete deshalb allmählich immer weiter nach oben, wodurch er Sproß zwang, ganz nach außen zu fahren. Letztenendes aber überschätzte auch Müller seine noch relativ kalten Reifen und drehte sich in Turn 4. Die zweite gelbe Flagge wurde präsent.

Nach dem Restart trafen das erste Mal zwei Fahrer aufeinander, die den weiteren Rennverlauf noch prägen sollten. Sproß und Casula stritten sich beängstigend gleichstark um den ersten Platz. Aber nicht nur vorne begann es spannend zu werden, auch im Hauptfeld tobten bereits Platzkämpfe. 3-Wides konnte man des öfteren beobachten. Auch Dmitriev versuchte wieder nach vorne zu kommen und vor allem Selinger und Lasse machten es ihm nicht gerade einfach. Auch ein "Lucky Wings"-Pilot durfte nicht fehlen, so mühte sich Matthias Vogel darum, den Anschluss zum Führungspaar, welches enorme Konstanz an den Tag legte, nicht zu verlieren. Für Dmitriev war es wohl ein raben-

Schon in der ersten Runde katapultierten sich die beiden Führenden Wurm und Dmitriev hinaus. Sproß zieht vorbei.

schwarzer Tag, denn er beging in dieser Zeit einen weiteren Fahrfehler und drehte sich erneut auf der Frontstretch - das Rennen ging aber weiter. Kurz darauf fuhr Vogel einen kurzen Angriff auf den "Blue Chilli"-Ford von Casula, taumelte aber in der Innenkurve und musste durch den Geschwindigkeitsverlust sogar um Platz 3 bangen, denn Selinger und Lasse, der erst sein 5. Rennen in dieser Saison fuhr, folgten mit wenig Abstand.
Als Zuschauer konnte man in diesem Moment ein Führungspaar sehen, das sich kräftig stritt, Matthias Vogel der mit weiteren vier Autos im Schlepptau mit kleinem Abstand folgte und weiter hinten einen eher abgeschlagener Rest. Doch auch weit hinten wurde es nicht langweilig. So endete in Runde 16 der Überholversuch von Mirko Meitzner gegenüber dem Lapper Benjamin Froegel mit quietschenden Reifen. Meitzner hatte sich verschätzt und Froegel hatte keine Chance, dem unkontrolliertem Auto zu entgehen.
Beim Restart darauf kam Dietrich nicht einmal unter der grünen Flagge vorbei, als Lafere ihm das Heck wegzog und er mit Meitzner in die Bande geschickt wurde. Eine ärgerliche Szene ereignete sich für die ersten vier Fahrer, als sie zwei Lapper durchwunken und sich Jost dazwischenschob und Erster wurde, sich dafür aber später entschuldigte.

Nach dem nächsten Restart fiel das ursprüngliche Führungsaar noch weiter zurück hinter Selinger und Dmitriev. Die 5. gelbe Flagge lösten Frögel und Vogel synchron durch

Meitzner verschätzt sich und nimmt Froegel mit.

Fahrfehler aus.
Als die Motoren wieder aufdröhnten, zog sich das Feld etwas weiter auseinander. Aber unter den ersten vier Fahrern war wirklich die Hölle los. Jost, Selinger, Dmitriev, welcher sich wieder nach vorne gearbeitet hatte, und Sproß fuhren wie personifizierte Teufel und gaben keinen Millimeter freiwillig her. Aber wirklich durchsetzen konnte sich letztlich keiner. Eine weitere gelbe Flagge wird ausgerufen, als Müller sich in Turn 2 mit der Wand einlässt.
In den folgenden Runden entschied sich Fabian Casula für einen Boxenstop, während Selinger und Sproß die Box links liegen ließen. Bei dem nächsten, "irrwitzigen Restart" katapultierte sich der "Blue Chilli"-Ford "mit einem Jahrhundert-Dusel" auf Rang 4 und überholte kurz darauf auch noch Meurer (beides Zitate von Casula). 17 Runden noch zu fahren und das Feld zog sich diesmal noch weiter auseinander. Sproß bemühte sich nach Kräften Selinger abzuwehren und Leader zu bleiben. Da schob sich Casula in Runde 45 auf den dritten Platz. Wieder eine Viermann-Spitzengruppe in der alle Fahrer relativ gleich zu sein schienen, gewagte Manöver halfen auch nicht. Selinger biss sich die Zähne aus und Meurer verlor etwas an Boden. In Runde 50 schließlich ging Casula auf Platz 2 und machte nur kurz Jagd auf den "Reichelt"-Ford, bis er die erste Position inne hatte. Mitlerweile machten sich die neuen Reifen deutlich bemerkbar. Noch 7 Runden lang sollte Sproß sich im Draft halten können, während Selinger und Meurer insgeheim schon die weiße Fahne vor dem weißen Blitz schwenkten. In Runde 55 fiel der "Emule"-Dodge von Selinger sichtlich zurück und Casula bretterte über die Piste als wäre der Leibhaftige hinter ihm her. Das letzte "Gemetzel" um Rang 3 begann, als Meurer einen Angriff auf Selinger fuhr und die beiden Fahrer fast gleichzeitig die weiße Fahne sahen. Die Nummer #89 setzte sich dann durch und sogar Jost geht noch vor dem enttäuschten Selinger ins Ziel.

Und während #177 und #62 synchron die Backstretch entlang rollten und sich gegenseitig imaginäre Daumen hochstreckten, darf sich Casula über seinen ersten und hochverdienten Sieg und seine erfolgreiche Taktik freuen, Sproß über einen 2. Platz und 32 Leadlaps im 3. Rennen jubeln und Selinger, Dmitriev und Vogel über enormes Pech ärgern. Insgesamt aber ein grünes und kurzweiliges Rennen, welches wohl allen Beteiligten gefallen hat.

Laurenz Sproß

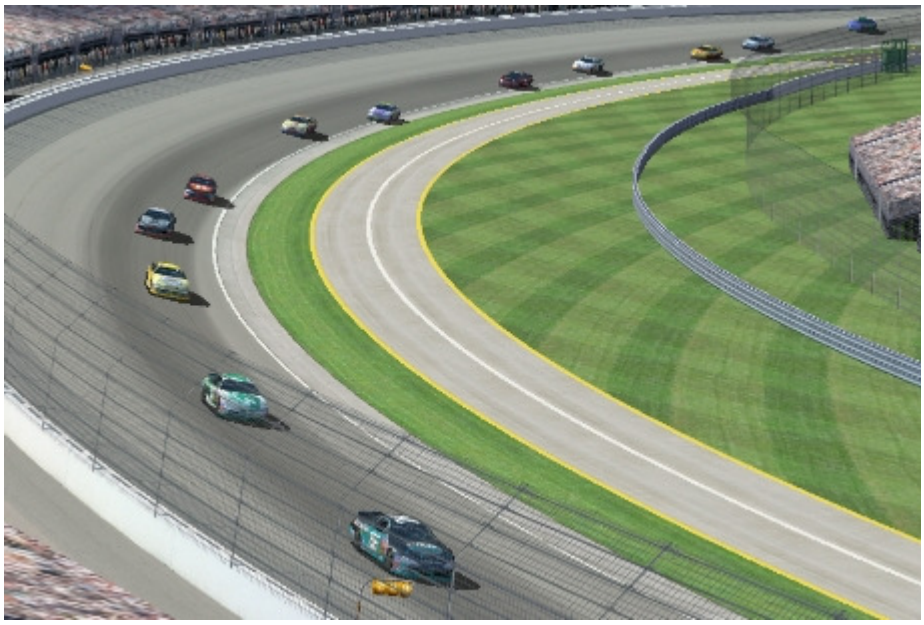
Casula rauscht an Sproß vorbei. Der Ford-Doppelsieg ist aber bereits sicher.

There's trouble on the race track once again!
2. Sommerpausen-Rennen in Indianapolis

Die Rufe werden lauter. Auch nach diesem Rennen in Indy, in dem 31 von 48 Runden hinter dem Pace Car verbracht wurden, häuften sich die Beschwerden im Forum und der Frust einiger Fahrer war groß. Die Sommer-Rennen laufen Gefahr zu einem Desaster zu werden.

Als die 24 Teilnehmer am Abend des 30. Juni zum Starten ihrer Motoren aufgefordert wurden, erwarteten Sönke Gravemeyer und Rene Sowada in der ersten Reihe die grüne Flagge. Doch direkt nach dem Start gab es bereits drei unschöne Szenen. Der drittplazierte Helge Gravemeyer drehte sich durch Selbstverschulden und weiter hinten im Feld wurde A. Kroeger von M. Grasser in die Wand befördert, als Letzterer einen Fahrfehler beging. Doch der eigentliche Auslöser der Gelbphase war Finzinger, der in Turn 1 zu weit nach innen steuerte und Rene Sowada touchierte. Dieser drehte sich daraufhin und donnerte in die Wand. Beim Versuch auszuweichen, wurde Hartmut Seelow unglücklich von seinem eigenen Heck überholt. Ein ernüchterndes Ergebnis einer ersten Runde.

Noch während des Restarts wurde die nächste Gelbphase notiert. Ronny Lafere fuhr zu nah auf den Vordermann auf und wurde nach außen gegen Sowada (welcher ebenfalls zu schnell fuhr) gestoßen. Von hinten kamen Neubauer, Appelt und Worm und wurden mitgerissen. Lafere überschlug sich und beendete sein Rennen. Aber damit nicht genug, denn gleich beim dritten Restart will Finzinger dem langsameren Kroeger ausweichen und zieht zu stark nach links. Er prallt gegen die Bande und wird zurückgeworfen, direkt in Worm hinein, der auch gerade nach links auszuweichen versucht. Auf ein Neues wird Sowada auch mitgerissen. Alle Autos erleiden heftigen Schaden. Das nicht noch mehr geschah, ist wohl den sehr gut reagie-



Kormany setzt sich im letzten Renndrittel an die Spitze und fährt den Sieg ein.

renden und mitdenkenden Hintermännern, nämlich Appelt, Seelow und Neubauer, zu verdanken.
Wir schreiben die Runde 13 unter Gelb und der Warsteiner-Dodge von Schultze lenkt, gleich wie Sönke Gravemeyer, in die Boxengasse ein. Beide Fahrer können während des Stops den Qualm sehen, der auf dem Frontstretch entsteht, als Thomas Otto während des Einreihens seinen Bremspunkt verschläft, die Reifen blockiert, sich querstellt und durch den Aufprall des nachfolgenden Autos einen Überschlag erlebt.
Nach dieser deprimierenden ersten Rennhälfte, in der keine einzige volle Runde unter der "grünen Ampel" verbracht wurde, folgte ein zweiter, etwas ruhigerer Part, in dem sich aber harte Zweikämpfe beobachten ließen. Gleich nach einem Restart in Runde 22 lieferten sich hinter Grasser, der die Führung übernommen hatte, Meitzner und Sowada, der als Lapper 3 Runden Rückstand hatte, ein heftiges und lang andauerndes Duell, bei dem der Letztere gewann. Etwas weiter abgeschlagen hinter der fünfköpfigen Spitzengruppe gab es gleichzeitig Platzkämpfe im sehr dicht fahrenden Hauptfeld. Zeljko Bilbija hielt sich wacker an der Spitze der "Horde". Doch als der DOM-Pilot Kormany vier Runden darauf einen Angriff startete und sich auf der Frontstretch neben den Rookie schob, verschätzte sich Bilbija im Kurveneingang und schleuderte in die Wand, verhinderte aber durch geschicktes Lenken, wieder auf die Strecke zu geraten und weitere Autos mitzureißen.
Grasser (1), Krause (3) und sieben weitere Fahrer entschieden sich hierauf für einen Stop in die Box zu fahren. Meitzner, Kormany, Kroeger und H. Gravemeyer führten daraufhin das Feld an.
Später in Runde 32, gerade wieder in einer grünen Phase, schaute Michael Mueller nicht genau in den Spiegel und zwang Daniel Jost zum Ausweichen. Dieser taumelte und dies endete in einer Situation nach der die amerikanischen Fernsehreporter normalerweise begeistert schreien: "He saved it - I can't believe that!" Eine gute Leistung des aktuell zweitbesten Rookies.
Weiter vorne kämpft Kormany sich in der Zwischenzeit auf Rang 1, Meitzner und Kröger streiten sich heftig um die Plätze 2 und 3, gefolgt von Helge Gravemeyer und Schultz .
Doch Mueller löst die nächsten gelben Runden aus, als er durch, Meurer aus dem Rhythmus gebraucht, hart in die Außenbarriere einschlägt. Obwohl Michael Neubauer weit nach innen fuhr, um auszuweichen, wurde er noch von dem rutschenden Wagen erfasst, Krause und Mandel waren auch beteiligt.
Doch ein Unglück kommt selten alleine, jedenfalls für Mueller, der in Runde 40, direkt nach dem Restart, die erste Kurve zu aggressiv anfuhr und schleuderte.
Daraufhin führte Kormany vor Kroeger, Schultze und S. Gravemeyer, welcher, wieder einmal direkt nach der grünen Flagge, in Turn 1 die Kontrolle verlor und in die Bande schlug, aber weiter fuhr.
Die letzten Runden wurden durch einige Unfälle ohne Kontakt begleitet, die hier nicht weiter erläutert werden können und Kormany siegte vor Kroeger, Schultze und Grasser, natürlich, was wäre anderes zu erwarten gewesen, in einer Runde unter gelb. Von allen Top 5-Fahrern eine gute Leistung!

Doch als in Indy die Sonne unterging, war wohl keiner richtig zufrieden mit diesem Lauf. Da half dann auch nicht der Versuch Sönke Gravemeyers, sich Luft zumachen in dem er die erste Gelbphase "im" Pace Car verbrachte. Man darf gespannt sein, was Sears Point bringen wird.

Laurenz Sproß

Dies ist nur eine der zahlreichen ähnlichen Szenen in Indy.

2008 all rights reserved - the images and logos are property of their own companies.

Expand Your Imagination

www.coolermaster.com

Auch irdische Fahrer können gewinnen Peter Kuhn holt sich den Eventsieg beim VRTCC Auftritt in Monza

Beim vorletzten Event der VRTCC-Saison 3 gingen die Piloten im königlichen Park von Monza an den Start. Es ging darum, sich für das Finale in Macau in Position zu bringen. Auch wenn Kuhn das Event gewann, machte LeStrange dennoch einen großen Schritt Richtung Titelgewinn. Andere Titelanwärter blieben in Monza allerdings auf der Strecke.

Vor dem Rennen in Monza war es ganz dicht an der Spitze und Ron Gerrits hatte mit seinem perfekten Brands Hatch-Auftritt die Führung übernommen, aber um es vorweg zu nehmen, wie schon vielen anderen brachte ihm diese Führung kein Glück. Vielmehr hatte er 2 rabenschwarze Rennen und muss Macau jetzt sogar im zweiten Grid bestreiten und damit all seine Meisterschaftsambitionen begraben. Seat-Markenkollege Fürstner erging es nicht viel besser. Auch er verabschiedete sich aus Grid 1 und damit vom Titelkampf.

So war es an den anderen Protagonisten im Meisterschaftskampf, sich in Szene zu setzen. Das gelang am Anfang aber nur bedingt. So musste Peter Kuhn von 5 und Sacha LeStrange sogar von 11 das Rennen antreten.

Die Pole holte sich BMW-Pilot Elmar Erlekotte, der ja auch schon einmal die Meisterschaftsführung innehatte. Im Rennen konnte er dann aber diesen ersten Startplatz nicht bis ins Ziel retten. David Krocker im Chevrolet des RS Racing-Teams erwies sich als der Schnellere und holte sich den Laufsieg. Kuhn, ebenfalls im Chevy, holte sich Platz 3 und blieb damit auf Titelkurs. LeStrange schaffte es von 11 immerhin auf 8, was ja für Rennen 2 eine optimale Ausgangsposition schuf.

Diese nutzte er dann auch, zumal der stehende Start des 2. Rennens sowieso eine BMW-Domäne ist. LeStrange fuhr einen Start/Ziel-Sieg ein, aber erneut zeigte sich Kuhn von einer ganz starken Seite, denn ihm gelang es, sich von Startplatz 6 bis auf 2 Sekunden an LeStrange und damit auf P2 ranzuarbeiten.

Grid 1 Race 2: LeStrange auf Meisterschaftskurs

Dritter im Bunde war Thomas Kiefer.

LeStrange hat mit diesem Ergebnis erst einmal die Führung in der Meisterschaft übernommen und ist jetzt in Macau der Gejagte, was nicht zuletzt daran lag, dass Gerrits sich mit diesem Rennen aus dem Titelkampf verabschiedet hat.

Aber noch mehr Punkte aus Monza nahm Kuhn mit, der sich bis auf 17 Punkte an LeStrange ranschieben konnte. Kuhn, der ja nicht müde wird, alle anderen schnellen Fahrer um sich herum, als Aliens einzustufen, zeigte eindrucksvoll, dass auch irdische Piloten ein Wörtchen mitreden können. Er holte sich in Monza den Eventsieg und damit ein weiteres Los für den Berlet Performance Preis.

Alle anderen Meisterschaftsaspiranten haben eher nur noch theoretische Chancen und sind darauf angewiesen, dass diese beiden Fahrer ausfallen bzw. in Unfälle verwickelt werden, was in Macau jedoch nicht allzu unwahrscheinlich ist. In diesem Falle hätte Tübel noch die besten Chancen. Hiddel und Thiemt sind quasi raus aus dem Titelrennen, denn Kuhn und LeStrange würden für das bloße Antreten genug Punkte bekommen, um vor den beiden zu bleiben.

In Grid 2 war das Bild anzutreffen, dass die Rennen dieses Grids so oft bestimmt. Die aus Grid 1 abgestiegenen Fahrer in Form des HPM-Teams bestimmten das Geschehen. Uwe Kriebel sicherte sich die Pole vor Teamkollegen Andreas Gaida und in der Reihenfolge kamen auch beide ins Ziel. Zu den beiden gesellte sich mit Georg Kiefer noch ein Chevy-Pilot aufs Treppchen.

Grid 2 Race 2: Vladovic vom Team DTMR

Das zweite Rennen konnte dann Tomislav Vladovic auf Seat gewinnen. Dahinter reihte sich wieder das BMW-Duo Gaida und Kriebel ein, die damit auch beide ganz klar den Wiederaufsteig schafften.

In Grid 3 konnte sich Gaststarter Tobias Schlottbohm die Pole und den Sieg in Lauf 1 sichern. Auf die Plätze kamen Lukas Przybylski und mit Adriano Fugmann ein weiterer Gaststarter. Schlottbohm konnte dann seinen Erfolg im zweiten Rennen sogar noch einmal wiederholen und siegte vor Dominic Hyna und Michael Mayer.

In der Teamwertung gelang den Piloten von RS Racing 1 der 3. Eventsieg. Neben dem Laufsieg von Krocker fuhr auch Thiemt wie gewohnt ein gutes Rennen, auch wenn er spürbar mit seinen Kilos zu kämpfen hatte. Zu Gute kam RS Racing dabei sicher, dass Hot Pursuit Motorsport nur mit einem Fahrer in Grid 1 vertreten war.

Dennoch holte dieses Team immer noch mehr Punkte als die BMW-Konkurrenz von Sim Racing Equipment. Für die Gesamtwertung bedeutet das, dass es in Macau ein enges Kopf-an-Kopf-Rennen der beiden BMW-Teams geben wird. Beide trennen nur 11 Punkte, wobei Sim Racing Equipment die Nase leicht vorne hat, allerdings greift Hot Pursuit Motorsport mit 3 Fahrern in Grid 1 an, was vielleicht den entscheidenden Unterschied ausmacht.

RS Racing 1 hat sicher nur theoretische Chancen auf den Titel, dafür aber seinen dritten Platz so gefestigt, dass er dem Team wohl kaum noch zu nehmen ist.

Text: Gil Ritter, Thomas Ettig
Bilder: Sascha Siegert

Grid 3: Gaststarter Schlottbohm dominiert in seinem E46 das Rennen des 3. Grids.

Titelentscheidung beim Finale in Macau Sacha LeStrange sichert sich beim letzten VRTCC-Rennen den Titel

Am 23.06., pünktlich vor dem Pottenstein-Wochenende ging die 3. Saison der VRTCC zu Ende und zum dritten Mal fand das Saisonfinale in Macau statt. Hochspannung war dabei garantiert, denn sowohl in der Fahrer- als auch in der Teamwertung war die Meisterschaft noch offen. Bei den Fahrern lautete das Duell dabei LeStrange vs. Kuhn und bei den Teams gab es das reine BMW-Duell Hot Pursuit Motorsports vs. Sim Racing Equipment 1.

Grid 1 Race 2: Stuck vor Kriebel durch die legendäre Melco Hairpin

Bei den Fahrern sah es anfangs nach "Advantage Kuhn" aus, da dieser immerhin von Startplatz 5 ins Rennen ging, wogegen LeStrange von P10 starten musste. Bei den Teams legte das Team HPM vor und holte sich mit Andreas Gaida im Qualifying die Pole, Uwe Kriebel belegte Platz 3. Lediglich Struck von der Sim Racing Equipment-Mannschaft schob sich dazwischen auf P2. Der noch amtierende Meister René Hiddel musste von P7 starten.

Auch der Rest des Rennens brachte ihm wenig Glück und Hiddel kam wegen technischer Probleme am Ende nur auf P15 ins Ziel. Teamkollege Struck konnte zwar das Rennen gewinnen, aber da die HPM-Konkurrenz in Form von Kriebel und Gaida auf P2 und P3 ins Ziel kamen, fiel hier eine erste Vorentscheidung. Die schlechte Platzierung von Hiddel zog zudem einen schlechten Startplatz fürs zweite Rennen nach sich.

LeStrange machte hingegen das Beste aus seiner Lage und konnte sich im Rennen um 3 Positionen auf P7 verbessern, wogegen Kuhn nur seinen Vorsprung halten konnte. Zwar hatte Kuhn damit ein Stück des Punktepolsters abgeknabbert, aber LeStrange hatte nach Lauf 1 immer noch einen Punktevorsprung und zudem die wesentlich bessere Startposition für Lauf 2.

Grid 2 Race 2: Ritter schafft seinen ersten Laufsieg

Diese setzte er dann auch beim Start um, als er den BMW-Startvorteil nutzend von P2 gleich am Polesitter Eckhardt vorbei ging. Ein Bombenstart gelang auch Gaida, der fortan seinen Teamkollegen Rückendeckung im Meisterschaftskampf geben konnte. Struck gelang es nämlich nicht, nach dem er sich von P8 auf P3 vorgearbeitet hatte, an Gaida vorbei zu kommen. Zum Ende kam dann noch mal Spannung auf, als der Vorsprung von LeStrange dahin schmolz und Gaida mit Struck im Nacken aufrückte. Kuhn lag jedoch erneut nur auf P5 und LeStrange damit auf sicherem Meisterschaftskurs.

So änderte sich am Ende doch nichts mehr an der Reihenfolge und LeStrange brachte die Meisterschaft mit insgesamt 23 Punkten Vorsprung vor Kuhn nach Hause. In der Teamwertung waren es am Ende 29 Punkte, die den Unterschied ausmachten und wie nach Lauf 1 zu erwarten war, gelang es dem Team HPM den Titel zu holen und damit auch zu verteidigen.

Natürlich gab es abseits des direkten Meisterschaftskampfes und der Fernsehkamera auch gewohnt gute Rennunterhaltung in den beiden an-

deren Grids. Dabei bestimmten in Grid 2 mal wieder die Grid 1-Absteiger das Bild. Torsten Leistenschneider sicherte sich dabei Pole und Sieg vor Ron Gerrits und Thomas Ettig. Alle 3 auf Seat. In Lauf 2 feierte Gil Ritter auf Chevrolet seinen ersten Laufsieg, den er bis zum Ende gegen die Seat-Konkurrenz in Form von Ettig und Gerrits verteidigen musste.

In Grid 3 war es wie schon in Monza Gaststarter Tobias Schlottbohm, der den Ton angab. Schlottbohm holte sich dabei Pole und Sieg. Zweiter wurde Grid 1 Stammpilot Gabriel Fürstner, der in Monza zwar abgestiegen war, aber eigentlich nur ins zweite Grid. Er hatte sich schlicht und ergreifend verirrt. Dritter konnte Gerhard Lehmann werden. Sieger des zweiten Laufes wurde Florian Waschkowski. Fürstner wiederholte seinen 2. Platz und Schlottbohm komplettierte das Podium.

In der Temameisterschaft konnte

sich das Team Hot Pusuit Motorsports den Titel holen und dabei war LeStrange mit seiner Leistung natürlich auch maßgeblich beteiligt. Anders als beim Fahrertitel konnte beim Teamtitel der Meister der Vorsaison seinen Titel verteidigen, den HPM war auch schon der Meister der Saison 2, wenn auch in leicht anderer Besetzung.

Der Kampf war dabei aber wie die Fahrermeisterschaft spannend bis zum letzten Rennen. In einem Kopf-an-Kopf-Rennen maßen sich die HPM-Fahrer mit den BMW Markenkollegen von Sim Racing Eqipment und konnte die Meisterschaften beim letzten Event mit 29 Punkten Vorsprung für sich entscheiden. Zwar konnte die Chevy-Truppe von RS Racing auch 3 Eventsiege einfahren, aber eigentlich war klar, dass die beiden BMW-Top-Teams das unter sich ausmachen. RS Racing kann aber zumindest in Anspruch nehmen, dass beste Team mit frontgetriebenen Fahrzeugen gewesen zu sein, was auch erklärtes Saisonziel war.

Text: Gil Ritter, Thomas Ettig
Bilder: Sascha Siegert

Grid 1 Race 2: LeStrange zum Lauf- und Titelgewinn

VR-HistoricX-Langstrecken-Cup
GTC-TC Revival in Le Mans

Am 25. Juli wurde der 3. Lauf zum GTC-TC Revival in Le Mans mit den GTC-65igern in einem 2 Stunden lang dauerndem Rennen ausgetragen. Es kamen mit dem neuen Historic Mod für rfactor bei diesem Rennen von 23 Startern lediglich 6 Fahrer ins Ziel.

Podium:
P1: Martin Fass (Cobra 427)
P2: Stephan Teigeler (Cobra 427)
P3: Mirko Hempel (Cobra 427)

Die restlichen Ankommer:
P4: Dirk Wilke (TVR Griffith 400)
P5: Daniel Stühler (Stingray'65 Coupe)
P6: Tobias Kurth (Porsche 911 S 2.0)

Das Rennen im Reim von Le Mans:

39 kleine Fahrerlein wollten in Le Mans mitfahren,
Ein Virus schlug die Hälfte tod, 23 konnten nicht klagen.

23 kleine Fahrerlein ließen beim Start den Gummi qualmen,
dem einen blockierten die Räder vorne, 22 sagten Amen.

22 kleine Fahrerlein fuhren um ihr Leben,
der eine mit Vollgas in die Mauer rein, den anderen war es ein Segen.

21 kleine Fahrerlein riskierten nicht zuviel,
der eine ruschte seitlich raus, 20 liebäugelten mit dem Ziel.

20 kleine Fahrerlein fuhren mutig wie die Reiter,
ein Alien blieb am Pfosten hängen, 19 störte das nicht weiter.

19 kleine Fahrerlein versuchten zu überleben,
der eine kämpfte mit untersteuern und konnte dies nicht mehr beheben.

18 kleine Fahrerlein, die ihre Muskeln stemmten.
einer machte früh einen Boxenstop, danach vergaß er zu bremsen.

17 kleine Fahrerlein, die die Unfälle der anderen vergaßen,
der eine würgte den Motor ab und wusste ihn nicht mehr zu starten.

16 kleine Fahrerlein, die schneller fuhren als gehen,
der eine wollte nicht mehr weiterfahren und blieb in der Box stehen.

15 kleine Fahrerlein, war jeder ohne vergehen?
Einer knallte frontal in die Planke rein, 14 wollten dies nicht begehen.

14 kleine Fahrerlein, jeder im Hirn noch ohne Brei,
der eine schlitterte auf dem Grün entlang und schmiedete kaputt den Wagen dabei.

13 kleine Fahrerlein, die fuhren wie die Emsen,
der eine hörte die TS Stimme nicht, die sagte noch früher bremsen.

12 kleine Fahrerlein, jeder sich mutig konzentrierte,
der eine fuhr gegen einen Pfosten, die Feuerwehr in evakuierte.

11 kleine Fahrerlein, keiner sich zu tode knallte,
dem einen das Toe vom Heel misslang, und der Wagen in die Mauer prallte.

10 kleine Fahrerlein, die noch nicht krepierten,
einer machte einen Salto Mortale und war froh nur zu simulieren.

9 kleine Fahrerlein und jeder wollte siegen,
dem einen brannte der Motor und er blieb am Streckenrand liegen.

8 kleine Fahrerlein sehnten sich nach einem kühlen Bad,
der eine guckte sonst wo hin und verlor dabei ein Rad.

7 kleine Fahrerlein kaum einer fuhr einen Rasenmäher,
bei einem war das Rad schon vorher kaputt und die Wand kam immer näher.

6 kleine Fahrerlein, die wußten was sie wollten,
sie sahen die karrierte Flagge und zeigten was sie konnten.

Daniel Stühler

VIRTUAL-RACING e.V.

bedankt sich für die Zusammenarbeit 2007/2008

VIRTUAL-RACING e.V.

bedankt sich für die Zusammenarbeit 2007/2008

VIRTUAL-RACING e.V.

bedankt sich für die Zusammenarbeit 2007/2008

FOXCONN · multibc · matrox · AutoForm Forming Reality · COOLER MASTER · BERLET.de · SIMRACING EQUIPMENT · GAN GAME AD NET · FANATEC

VIRTUAL-RACING e.V.

bedankt sich für die Zusammenarbeit 2007/2008