

# RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Shell



# V-Power



# 95 Cup



start 17.11.08 | zeitfahren | shootout | preise

anmeldung & infos: <http://shell.virtualracing.org>



## November-Ausgabe

Ich bitte bei allen Lesern und Redakteuren um Entschuldigung, aber mehrere Umstände haben dazu geführt, dass der Rückspiegel mit derart großer Verspätung erscheint. Zunächst gab es durch das Shell-Event ein paar Tage Verzögerung, dann ging die Festplatte kaputt, auf der alle Daten lagern, die für die Erstellung des Rückspiegels nötig sind.

Dadurch ist z.B. das Interview mit Vorstandsmitglied Chergo Zelfo zwar nicht mehr ganz aktuell, dessen Antworten wollen wir Euch dennoch nicht vorenthalten.

Für die letzten Seiten haben sich Martin Fass und Laurenz Sproß sehr große Mühe gegeben, um das von Euch kritisierte 'abrupte' Ende des Rückspiegels mit Euren Bildern und den Siegern des Monats zu verschönern.

Ansonsten gibt es wieder viele Rennberichte, eine Kolumne von Andreas Rühl und das in Pottenstein bekannt gewordene Rezept für ein Käsefondue, geschrieben von den Stettler-Brüdern!

Trotz Verspätung viel Spaß mit der neuen Ausgabe!

Eure **Rückspiegel**-Redaktion  
[redaktion@virtual-racing.org](mailto:redaktion@virtual-racing.org)

### Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Martin Fass	Jörg Kunz
Alex Bungartz	Thomas Link
Stefan Flemming	Laurenz Sproß
Christian Heuer	Rene Sowada
Adi & Goe Stettler	Conrad Wegener



LFS Masters aus Kyoto, S. 17



Pic of the month: November, S. 42



## RÜCKSPIEGEL

Monatliches Magazin herausgegeben vom Virtual Racing e.V.

### Herausgeber:

Virtual-Racing e.V.

### Chefredakteur:

Conrad Wegener, [wegener@virtual-racing.org](mailto:wegener@virtual-racing.org)

### stellvertretender Redakteur:

Jürgen Nobbers, [nobbers@virtual-racing.org](mailto:nobbers@virtual-racing.org)

### Erscheinungsweise:

Einmal monatlich als downloadbare PDF-Datei

### Das Titelbild zeigt:

Der Mini Cooper im Shell-Design (Chergo Zelfo)

### Anschrift:

Virtual-Racing e.V.

Werdegangstrasse 4

85413 Hörgerthausen

Deutschland

e-mail: [redaktion@virtual-racing.org](mailto:redaktion@virtual-racing.org)

[www.virtual-racing.org](http://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

### Rennenberichte

GPL GGPLC Monza	7
GPL GPLLP Mexico	10
GPL GGPLC Mexico	12
GTL CM Hockenheim	16
LFS Masters Kyoto Ring	17
NRO3 RC Talladega	21
NRO3 DOM Talladega	23
NRO3 RC Lowe's	24
NRO3 DOM Lowe's	27
NRO3 RC Martinsville	28
NRO3 RC Atlanta	31
NRO3 DOM Atlanta	34

### Interviews

Vorstand (Chergo Zelfo)	5
Dirk Hunschede	35

### Sonstiges

Kolumne: Andreas Rühl	6
Rezept für Käsefondue	37
Pic of the month: November	42
Sieger des Monats	46

**7. Saisonlauf  
Okayama / J**  
auf dem OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT  
**24.11.2008**

BROADCASTING BY: **multibc** **DTMR SPORT RACING TEAM** **VFP RACING** **VIRTUAL-RACING e.V.** **MAT-GRAFIX** www.mat-grafix.com

Every driver needs a black box.

The most immersive racing experience—ever.

Matrox TripleHead2Go provides a panoramic view by expanding supported games across three displays. This extended view fully engages your peripheral vision on the side displays with the main point of focus on the center display—for a more realistic racing experience.

Enter the zone: [www.TripleHead2Go.com/speed](http://www.TripleHead2Go.com/speed)  
Produkt-Infoline: +49 89 62170-444 • [graphics@matrox.com](mailto:graphics@matrox.com)

**matrox**  
Graphics for Professionals



Entwickelt mit



**Neu!**

Shell  
**V-Power**  
95

Shell  
**V-Power**  
Racing 100



## **Jeder Liter Shell V-Power enthält 5 Jahre Formel 1.**

### **Shell V-Power 95** **Für saubere Leistung**

Das neue Shell V-Power 95 ist der erste 95-Oktan-Kraftstoff mit V-Power Technologie. Entwickelt haben wir ihn in enger Zusammenarbeit mit Ferrari.

- Ablagerungen im Motor heben den Benzinverbrauch und senken die Leistung. Shell V-Power 95 verhindert diese Ablagerungen und entfernt auch bereits bestehende.
- Der Motor entwickelt deutlich mehr Leistung und spart gleichzeitig Kraftstoff.

### **Shell V-Power Racing 100** **Für maximale Kraft**

Mit Shell V-Power 100 Racing tanken Sie einen Kraftstoff, der dem GP-Kraftstoff von Ferrari genetisch extrem ähnlich ist. Auf der Rennstrecke entwickelt, auf der Straße bewährt.

- Die schmierende Komponente von Shell V-Power 100 Racing verringert die Reibung zwischen Kolbenringen und Zylinder. Die Beschleunigung wird deutlich verbessert.
- Von der sehr hohen Oktanzahl von Shell V-Power 100 Racing profitieren Beschleunigung, Ansprechverhalten und Elastizität des Motors.

**made to move** 



# Fragen an den VR-Vorstand

## Infos kurz vor dem Treffen in Moosburg

**Vom 7. bis 9. November findet wie jedes Jahr seit 2001 das VR-Admintreffen in Moosburg statt. Die Rückspiegel-Redaktion hat sich dafür zusammengesetzt und zehn Fragen an die E-Mail-Adresse des Vorstandes, bestehend aus den acht bekannten Personen, geschickt. Chergo Zelfo hat uns geantwortet.**

**RS:** Am zweiten November-Wochenende steht das jährliche Treffen der 'oberen' Vereinsadministration (Vorstand + Bereichsleiter) an. Kann uns der VR-Vorstand sagen, was dieses Jahr die wichtigsten Diskussionsthemen sein werden?

**Chergo Zelfo:** Weitere Optimierung der Vereinsstruktur, Sponsoring, Öffentlichkeitsarbeit und technische Weiterentwicklung.

**RS:** Seit einem Jahr ist Marcus Jirak der erste Vorstand des Vereins. Was waren in dem vergangenen Jahr die wichtigsten Aufgaben, die Marcus in diesem neuen Posten übernommen hat?

**Chergo Zelfo:** Marcus kann aus persönlichen Gründen diese Position nicht mehr so ausführen wie auch er es gern würde. Alle weiteren Details werden in Moosburg besprochen und danach bekannt gegeben.

**RS:** In einem Verein ist die Kommunikation sehr wichtig. Wird sich 2009 strukturell etwas verändern, um diesen internen Zusammenhang weiter zu verbessern?

**Chergo Zelfo:** Das ist sicherlich eine der größten Herausforderungen. Die Plattform und die Grundlagen sind da, aber sie müssen noch effizienter genutzt werden. Da wird es in naher Zukunft Veränderungen geben.

**RS:** Wie sehen die Ziele des Virtual Racing e.V. für 2009 aus?

**Chergo Zelfo:** Den Rückspiegel meistbietend verschachern...

Im Ernst: diese Frage wird wie jedes Jahr in Moosburg erörtert.

**RS:** Wie würdet Ihr den Verlauf der Sponsoring-Geschichte bewerten? Ist man mit dem Vorgehen aus der Vergangenheit zufrieden oder liegen hier noch Reserven?

**Chergo Zelfo:** In diesem Bereich wurden im letzten Jahr große Schritte gemacht und so wie es aussieht, zahlen sich die langen Vorbereitungen bald aus. Eines lässt sich mit Sicherheit sagen: wir halten weiter daran fest, das Angebot selbst zu bestimmen und werden uns nicht unter Wert verkaufen.

**RS:** Nach dem diesjährigen VR-Treffen wurden zum ersten Mal verstärkt Stimmen laut, dass Pottenstein im Norden Bayerns nicht der ideale Ort (sowohl von der Lage als auch von der Ausstattung des Campingplatzes) für ein solches Wochenende ist. Mehrere Personen haben im Forum ihre Hilfe angeboten, für 2009 mal etwas anderes zu probieren. Kann man sich seitens des Vorstandes so eine Zusammenarbeit vorstellen und wird es 2009 bereits eine Veränderung für das VR-Community-Treffen geben?

**Chergo Zelfo:** Wir werden nichts dem Zufall überlassen. Sollte eine Gruppe Freiwilliger ein ähnliches Treffen an einem anderen Ort erfolgreich organisiert haben, werden wir diese Möglichkeit für das nächste Treffen in Betracht ziehen. Niemand von uns möchte beim auch weiterhin wichtigsten VR-Ereignis des Jahres zuviel Risiko eingehen.

**RS:** Wurde vereinsintern schon einmal über ein flexibleres Zahlungssystem nachgedacht? So könnte man das Gefühl eines gerechteren Preis/Leistungs-Verhältnisses aufkommen lassen, wenn man Fahrer einer Serie (z.B. die GTL Endurance Series), bei der nur alle 3 oder 4 Wochen ein Rennen stattfindet, nur 2 statt 4 Euro im Monat zahlen lässt. Dies ist nur als Beispiel zu sehen, da

ich nicht weiß, wie es sich mit den Kosten für die Server und für die Organisation der verschiedenen Treffen verhält, aber vielleicht ist das auch eine Möglichkeit, mal wieder eine Art Kassenbericht zu veröffentlichen und den Fahrern zu zeigen, wofür ihr Jahresbetrag verwendet wurde.

**Chergo Zelfo:** Nein, das ist leider keine Option. 4€ im Monat sind grundsätzlich günstig und wir haben sie seit Jahren stabil gehalten. Unabhängig vom irrsinnigen Verwaltungsaufwand benötigen wir genau die Planungssicherheit, die es uns ermöglicht, auch weiterhin interessante Angebote anzubieten und eine sichere Weiterentwicklung zu gewährleisten. Man kann keinem im Vorstand zumuten, dass er mit seinem Privatvermögen gerade steht, wenn das Geld plötzlich nicht mehr reicht. Allerdings überlegen wir uns eine Regelung, wo diejenigen "eingefangen" werden, die erst ab Februar zahlen und in der Sommerpause mit dem Zahlen aussetzen. Unsere Kosten machen nämlich da keine Pause. Wir alle wissen, dass wir "VR'ler" ausschließlich ehrenamtlich unserem Hobby nachgehen und sogar Geld aus der eigenen Tasche investieren.

**RS:** Vor einem Jahr wurde beschlossen, dass der Verein vollständig auf der kommerziellen Linie fahren will, inwiefern wird denn Werbung für Virtual Racing gemacht? Werden z.B. News-Portale, die sich ausschließlich aufs Simracing konzentrieren, angeschrieben, um dort ein VR-Banner oder ähnliches unter zu bekommen oder wie sieht die momentane Werbestrategie aus?

**Chergo Zelfo:** Der Verein kann und wird nicht \*vollständig\* auf der sogenannten kommerziellen Linie fahren und das ist für uns alle gut so. Reine Werbebanner für die VR wird es nicht geben. Die VR wirbt mit ihrem ansprechenden Angebot. Nach dem Motto "Von Simracer für Simracer" sprechen wir die Fahrer im bes-



ten Fall so an, wie wir angesprochen werden wollen: mit einer Aufforderung an einer bestimmten Serie der VR teilzunehmen. Denkbar wäre also in dem angesprochenen Fall eine gezielte Werbung für die Teilnahme an einer Liga der VR.

**RS:** Es gibt eine Medien AG bei VR, die so gut wie "tot" ist. Warum versucht man hier nicht, langsam und beständig ein Team an interessierten Grafikern zusammenzustellen, um in allen VR-Bereichen für einen professionellen grafischen Auftritt zu sorgen?

**Chergo Zelfo:** Ja, so war das auch ursprünglich angedacht. Leider funktionierte es bisher nicht. Wir werden hier definitiv etwas verändern. Auch ein Thema für Moosburg...

**RS:** Ist schon einmal darüber nachgedacht worden, eine Art Ansporn zu geben, für den VR zu "arbeiten", sprich vor allem zu werben - aber auch andere Tätigkeiten zu erledigen, wie unter anderem für den Rückspiegel zu schreiben oder Grafiken und Videos für VR zu erstellen? Was genau als Ansporn gedacht ist, sei nun einmal außer Acht gelassen, finanziell, wie die Idee im Forum war, wohl eher nicht. Aber Fakt ist, dass die Leute, die wirklich viel auf freiwilliger Basis tun (das betrifft auch Vorstandsarbeiten), oft zu kurz kommen.

**Chergo Zelfo:** Das sehen wir ähnlich. Wie bereits geschrieben, tut sich im Bereich Sponsoring derzeit eine Menge. Leute, die sich durch ihre Kompetenz ins Gespräch bringen, werden bei kommerziellen Projekten die Möglichkeit haben, sich zu beteiligen. Schließlich trägt jeder von uns dazu bei, dass der Verein solche Projekte überhaupt umsetzen kann. Dies war in der Vergangenheit der Fall und wird in Zukunft in Abhängigkeit der geplanten Projekte weiterhin der Fall sein. Die Arbeit, die viele in die VR stecken, ließe sich nicht im Rahmen eines ehrenamtlichen Vereins entlohnen und ist in jedem Wortsinne unbezahlbar wertvoll.

**RS:** Vielen Dank, Chergo, dass Du Dir Zeit genommen hast und viel Spaß in Moosburg! Wir kommen nächsten Monat auf Euch zurück.

Conrad Wegener

www.HESKO.com



Andreas Rühl

Einmal Rechtskultur und zurück bitte! Rechtsprechung in der VR.

Am Anfang war – vermutlich – nicht das Wort, zumindest wenn es darum ging, Streitigkeiten zu schlichten oder Verstöße gegen allgemein anerkannte, die Gemeinschaft schützende Normen zu ahnden. Vielmehr reagierte der Betroffene, die Gemeinschaft zumeist recht handgreiflich, indem sie den Störer der Ordnung einen Kopf kürzer machte oder im Moor versenkte.

Wir wissen nicht genau, wann – endlich – geregelte Verfahren, Gerichtsprozesse sozusagen, an die Stelle des „Faustrechts“ traten und das gesprochene Recht die Rache verdrängte. Jedenfalls war es ein sehr langer Prozeß und selbst heute noch wird allzuoft noch der Ruf nach schneller Rache laut, wenn es um die Bestrafung vermeintlich besonders schädlicher Straftäter geht. Der Weg ist also noch lange nicht zuende beschritten und von einer wahrhaft rationalen Rechtskultur sind wir – worauf ich als forensischer Praktiker sofort einen Eid schwöre – noch weit entfernt.

Gleichwohl hat sich – parallel zu anderen Entwicklungen – auch im gerade im Recht ein Wandel vollzogen, der ohne jeden Zweifel zu einer menschlicheren, vernünftigeren, bewußteren Art und Weise geführt hat, wie eine Gesellschaft auf Delinquenz reagiert.

In der westlichen Welt gab und gibt es im großen und ganzen einen Grundkonsens darüber, was Rechtssprechung – nicht nur im Idealfall – zu sein hat, wie sie den Anforderungen an eine kultivierte Pflege des Rechts zu genügen hat. Dies gilt fast ausnahmslos für alle Bereich des Lebens, in denen – nicht nur von staatlicher Seite durch Richter – „Recht“ gesprochen wird.

Eine der wenigen Ausnahmen stellen Rennkommissionsentscheidungen innerhalb der Ligen der VR dar. Das soll nun nicht heißen, daß die Entscheidungen falsch sind oder gar Willkür waltet in den Urteilen der REKOS.

Es muß aber festgestellt werden, daß die VR bis zum heutigen Tage es nicht vermocht hat, Mindeststandards zu setzen, was die Form und den Inhalt von Reko-Entscheidungen angeht. Man kann ja nur froh sein, wenn ein Urteil kurz begründet wird und in den Gründen die Regel genannt wird, gegen die verstoßen sein soll. Ganz und gar fehlt jeder Versuch, Regeln auszulegen, hierbei gewisse Regeln selbst einzuhalten – geschweige denn werden durchgängig die Gesetze der Logik beachtet.

Doch damit nicht genug! Offenbar nach dem Grundsatz, daß Entscheidungen, die nicht korrigiert werden können, immer richtig sind, fehlt es durchgängig an der Möglichkeit, eine Entscheidung auch nur überprüfen zu lassen. Es wird zudem kein Gehör gewährt – weder vor noch nach der Entscheidung. Der Fahrer ist – wie der zum Tod im Moor verurteilte – reines Objekt des Willens der Rennkommission.

Was ja nicht heißt, daß diese nicht guten Willens ist. Sicherlich ist sie dies zumeist. Aber da es sich hierbei – noch – nur um Menschen handelt, begehen auch Rekos – horribele dictu! - Fehler. Unkorrigierbare Fehler. Und wer – frage ich – arbeitet sorgfältig, wenn er weiß, daß ihm niemand auf die Finger schaut?

Ich denke, daß die VR erwachsen und zivilisiert genug ist, um sich in ihrer Reko-Praxis prähistorischer Rechtspraktiken zu entledigen. Ein bißchen Kultur in der Sport-Rechts-Pflege schadet auch der VR nicht. Es würde dem Liga-Betrieb und der VR auch gut anstehen.

Organisatorische Hürden, die eine Zivilisierung der REKO-Praxis möglicherweise bereiten kann, sind dazu da, übersprungen zu werden mit Verstand. Und kein Argument, in der Steinzeit zu verharren.

Meint

Euer Rühl



# Lauf 3 der GGPLC in Monza! Chris "Doppelpack" Gietzelt unschlagbar!



**Es ist wieder soweit. Das Rennen auf dem Autodromo di Monza steht auf dem Programm. Klarerweise sind die Cooper hier nicht unbedingt zu favorisieren, und wahrscheinlich geht der Sieg nur über die Lotus' und Eagles. Aber das Geheimnis in Monza ist nicht nur der Speed, sondern auch die Haltbarkeit, die so manchem schon den Abend vermiest hat.**



Start! Crash! Neustart! ... so einfach und doch bekannt liest sich der erste Startversuch im JRC im königlichen Park von Monza. Was war geschehen?

Monza, die Hochgeschwindigkeitsstrecke, ist ja an sich das ideale Revier für Lotus und Eagle. Diese beiden Teams sind hier immer favorisiert. Entsprechend hoffnungsfroh waren die Teams angereist, zumal der Saisonstart bei beiden bislang eher durchwachsen war. Vor allem Lotus hatte bis dato einiges aufzuholen.

Das Training wurde denn auch bestimmt von einem Lotus, den Alfred Manzella (1m28.101s), wenn auch knapp, so doch verdient, vor dem BRM von Andreas Wilke (1m28.257s) auf die Pole steuerte. Ganz knapp hinter Wilke konnte Michael Schade seinen Ferrari im Heimspiel auf die dritte Position stellen. Dass Eagle durchaus auch mitreden wollte, wurde durch Michael Erhart (1m28.305s) aufgezeigt, der als Vierter gestoppt wurde.

Zwischen dem Polesitter und Platz vier lagen nur 2/10s, was ein spannendes Rennen versprach. Platz 5 und 6 gingen an zwei Brabhams (Michael Kohlbecker, Claudio Callipo). Dahinter kam der zweite BRM mit Steffen Kriesch auf Platz 7. Das Cooper gemeinhin hier nur Außenseiterchancen hat, zeigte sich mit dem 8. Platz von Marco Saupe, der beinahe den Titel "Man of the Race" verdient hätte. Der Rest vom Fest: 9. Rene Albrecht (Lotus), 10.

Guido Pigorsch, 11. Sören Scharf, 12. Jörg Kunz, 13. Daniele Bonaventura und auf 14 der neu verpflichtete Lotus Fahrer Yves Lederle.

Der zweite Eagle wurde von Ersatzfahrer Christof Gietzelt gesteuert, der daher von hinten ohne Trainingszeit starten musste.

Startversuch No.1 endete mit drei(!) Unfällen in deren Verlauf sechs Starter aufgeben mussten. Damit waren die Voraussetzungen für einen Neustart gegeben. Unfall No.1: Der Führende Manzella kommt ausgangs der Lesmo1 ins Trudeln, rammt die Leitplanke und dreht Wilkes BRM um, der allerdings weiterfahren kann. Der Lotus aber landete auf dem Dach. Aus die Maus für den Pole Mann. Direkt hinter dem Geschehen ereignet sich zeitgleich Unfall No.2:

Callipo kommt eingangs der Lesmo1 zu weit nach links ab und erwischt den vor ihm fahrenden Eagle mit Erhart am Hinterrad. Beide können nicht mehr weiterfahren. Im Zuge dessen kann Kriesch seinem Teamkameraden Wilke nicht mehr ausweichen und muss mit nur noch zwei Rädern aufgeben. Auch hier kann Wilke weiterfahren. In der Folge dieses Durcheinanders wurde der Brabham von Kohlbecker schwer beschädigt, so dass auch er das Rennen



**Ah, so sieht ein Eagle von unten aus?! Diese Massenkollision führte zum Abbruch im JRC. Manzella, Polesitter im Lotus, zerschellte auch im 2. Anlauf.**

aufgeben musste. Es gab in diesem Geschehen weitere Kollisionen, die aber nicht zum Ausscheiden der Beteiligten führten.

Saupe führte im Cooper nun das Feld an. Er konnte es wohl kaum fassen. Leider wurde seine Führung dann durch einen weiteren Unfall im Feld gestoppt. Gietzelt kam ausgangs der Ascari beim Überholen des vor ihm fahrenden René Albrecht ins Trudeln und berührte den Lotus, der sich wiederum drehte, was den Ferrari von Kunz ein Rad kostete.

Der Cooper von Saupe hatte gerade Runde 1 als Führender beendet, als der Neustart ausgerufen wurde. Da wird die Reko einiges zu tun haben.

Der Restart verlief unproblematischer und doch ging es nicht ganz ohne Kollision ab. Den Start gewann Wilke, der den Lotus von Manzella überrumpeln konnte. Ausgangs der 2. Lesmo kam Manzella wiederum ins Trudeln und drehte das Auto nach "Heckenkontakt" um. Wahrscheinlich hätte er weiterfahren können, wenn der Ferrari-Pilot Kunz nicht den Schlaf der Gerechten gehabt hätte und ohne wirkliche Not einen Frontal-Crash verursachte. Beide Fahrer schieden aus. Der Rest vom Feld konnte sich dem ganzen



**Rennaction vom feinsten. Schade (Ferrari), Gietzelt (Eagle), und Andreas Wilke im BRM in der Parabolica Bremszone. Schade fällt später aus.**

Geschehen entziehen.

Das Rennen wurde zu einer Show des von hinten gestarteten Eagle von Gietzelt. Schon in der 4. Runde übernahm er die Führung von Schade im Ferrari, der diese nur eine Runde zuvor von Wilke übernommen hatte. In Runde 3 kam das Aus für den Eagle von Erhart.

In Runde 8 verlor Callipo seinen Brabham nach einem Fahrfehler durch ein abgerissenes Rad. In Runde 11 wiederum kam das Aus für den zweiten Ferrari mit Schade am Steuer in durchaus noch aussichtsreicher Position. Ein weiterer Ausfall verhegelte dem Brabham Team endgültig das Rennen. Teamchef Kohlbecker ging der Motor hoch.

Christof Gietzelt überquerte letztlich mit deutlichem Vorsprung als Sieger die Linie vor dem BRM von Andreas Wilke und dem Cooper(!) von Sau-

pe. Die Herren Saupe und Gietzelt können sich nun um den Titel "Man of the Race" streiten. 4. wurde Guido Pigorsch im Brabham, der damit die Teamehre noch retten konnte. Platz 5 ging an einen weiteren Cooper (Sören Scharf). Erst auf Platz 6 kam der erste Lotus ins Ziel mit Rene Albrecht am Steuer. Damit dürfte das Team nicht zufrieden sein - nicht in Monza jedenfalls. Noch vor dem einzigen Ferrari kam der zweite BRM mit Steffen Kriesch ins Ziel. Für Ferrari endete das Heimspiel in einem Desaster. Einzig Daniele Bonaventura konnte die Erwartungen erfüllen und sah die karierte Flagge als 8. C. Gietzelt fuhr im Übrigen eine sehr deutliche Fastest Lap. Fast 1s schneller als alle anderen im Feld. Eine beeindruckende Vorstellung; und das nach dem Lapsus beim 1. Start. Eagle konnte also schonmal einen Teilerfolg verbuchen. Auch für

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**  
Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Gietzelt	EAG	21 Runden
2	A. Wilke	BRM	+13,195s
3	M. Saupe	COO	+45,760s
4	G. Pigorsch	BRA	+46,468s
5	S. Scharf	COO	+47,444s
6	R. Albrecht	LOT	+52,925s
7	S. Kriesch	BRM	+1m04,359s
8	D. Bonaventura	FER	+1m13,014s
9	Y. Lederle	LOT	+1 Runde
10	M. Kohlbecker	BRA	DNF
11	M. Schade	FER	DNF
12	C. Callipo	BRA	DNF
13	M. Erhart	EAG	DNF
14	A. Manzella	LOT	DNF
15	J. Kunz	FER	DNF

Schnellste Runde:  
c. Gietzelt EAG 1m27,865s

**GERMAN GPL CHAMPIONSHIP**  
Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	A. Wilke	BRM	100 P
2	M. Saupe	COO	86--
3	S. Scharf	COO	61--
4	G. Pigorsch	BRA	53--
5	D. Bonaventura	FER	49--
6	M. Kohlbecker	BRA	47--
7	M. Schade	FER	42--
8	S. Kriesch	BRM	39--
9	C. Callipo	BRA	34--
10	R. Albrecht	LOT	25--
11	S. Gawol	COO	23--
12	A. Manzella	LOT	19--
13	Y. Lederle	LOT	16--
14	J. Kunz	FER	15--
15	M. Erhart	EAG	15--
16	F. Krohn	EAG	9--





BRM und vor allem Cooper dürfte das Rennen als Sieg zu werten sein. Jedenfalls kann man nicht behaupten, ein langweiliges Rennen gesehen zu haben.

Dem Sieger des JRC, Christof Gietzelt, ging es im **JSC** ganz und gar nicht "... um die Ehre". Seine Devise lautete Angriff. Angriff und Sieg. Mit seinem Eagle, und vor allem nach den vorangegangenen Rennen, hatte er die besten Chancen das Double zu schaffen.

Seine Pole Position war schon einmal die halbe Miete. Rang 2 im Training erreichte Andreas Kröger (Lotus) vor Frank Schreiner und Martin Fass im Ferrari. Platz 5 sicherte sich Alexander Bungartz. Team BRM kam über Rang 6 mit Oliver Reinhold, und Justus Forschbach auf Platz 7 nicht hinaus.

Durch die schnelle Curva Grande sah alles recht geordnet aus. Auch durch die erste Lesmo herrschte Disziplin vom feinsten. Ein minimaler Rutscher von Alexander Bungartz sollte allerdings ausreichen, um eine Kettenreaktion auszulösen.

Fairerweise muss man anmerken, dass auch Reinhold nicht unschuldig an diesem Crash war. Natürlich muss ein Fahrer mit unterlegenem Material viel mehr ans Limit gehen. Keine Frage. Nur befand man sich erst in der ersten Runde, und da ist gerade der Ausgang der zweiten Lesmo ein sehr heikler Punkt.

Reinhold jedenfalls ließ keinen Platz für einen minimalen Rutscher, und so katapultierte er den Lotus von Bungartz in die Luft, drehte sich, und beförderte auch noch zwei weitere Wagen in die Absperrung. Rein-

hold selbst konnte weiterfahren.

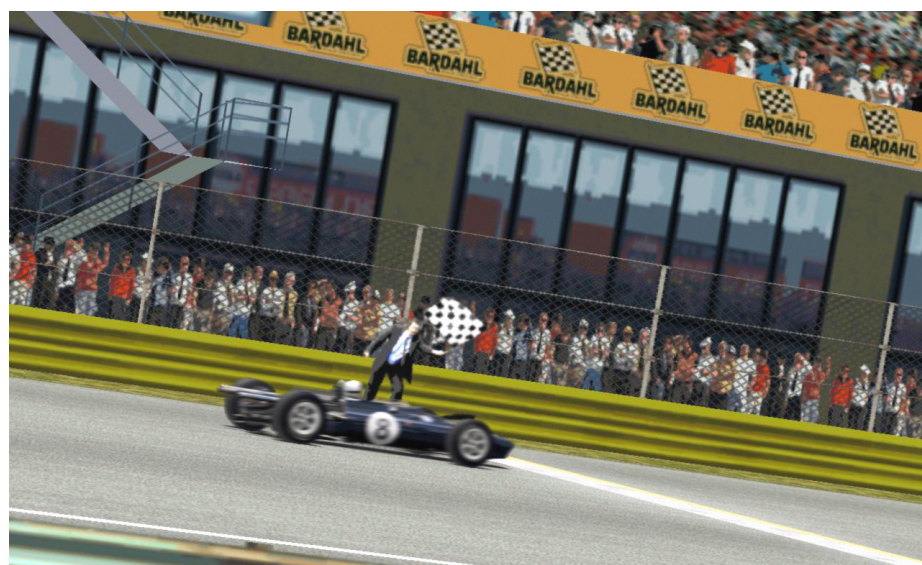
An der Spitze machte Gietzelt das Tempo. Schreiner und Kröger konnten nur sehr schwer folgen. Auch der Ferrari von Fass war der Eagle-Power unterlegen. So war seine Taktik auf das reine Ankommen ausgerichtet.

Sehr zur Überraschung von Schreiner konnte Fass in der Anfangsphase schneller als er fahren und konnte sich gegen ein Überholmanöver so gut wie nicht wehren. Als nächstes Opfer des Österreichers war Andreas Kröger auserkoren. Im LP konnte er den schnellen V8 noch biegen, doch dass sich Kröger nicht wehren würde, war unwahrscheinlich. Lange wurde um Platz 2 gekämpft, bis sich Kröger in den Lesmos grauenhaft verschaltet haben muss. Das Getriebe winselte förmlich um Gnade. Kurze Zeit später quittierte auch der Motor seinen Dienst.

Unbeeindruckt drehte Gietzelt eine schnellste Runde nach der anderen. Fehler blieben aus. Eine perfekte Vorstellung.

Das Podium war somit vergeben. Dahinter musste sich Forschbach gegen Neuendorf und Schulz behaupten. Mit Hilfe seiner Routine konnte er sich mit Dauer des Rennens einen Vorsprung erarbeiten, der komfortabel genug war, um gegen Ende des Rennens nicht mehr ans Limit gehen zu müssen.

Nicht so Oliver Reinhold. Nach seiner Kollision in der ersten Runde tat er sich sehr schwer, nicht weiter an Boden zu verlieren. Am Ende sollte nur Rang 9 der Lohn seiner Arbeit sein. Für das Eagle Team war der JSC ein voller Erfolg. Gietzelt gewinnt,



**Endlich am Ziel. Gietzelt holt sich eindrucksvoll den Sieg im JSC. Damit rückt er in den Kreis der Cup-Favoriten auf.**



#### GERMAN GPL CHAMPIONSHIP Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Gietzelt	EAG	21 Runden
2	M. Fass	FER	+8,207s
3	F. Schreiner	EAG	+14,952s
4	J. Forschbach	BRM	+17,846s
5	P. Neuendorf	BRA	+23,705s
6	O. Schulz	FER	+30,507s
7	H.J. Schmitz	LOT	+45,527s
8	S. Lagler	EAG	+1m05,518s
9	O. Reinhold	BRM	+1m07,708s
10	M. Weiner	EAG	+1m19,261s
11	M. Kohlbecker	BRA	+1m20,536s
12	D. Bonaventura	FER	+1 Runde
13	A. Kröger	LOT	DNF
14	A. Bungartz	LOT	DNF
15	M. Engel	COO	DNF
16	R. Beitz	COO	DNF

#### Schnellste Runde:

C. Gietzelt	EAG	1m27,693s
-------------	-----	-----------

#### GERMAN GPL CHAMPIONSHIP Jackie Stewart Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	M. Fass	FER	86 P
2	C. Gietzelt	EAG	84--
3	J. Forschbach	BRM	73--
4	M. Engel	COO	54--
5	P. Neuendorf	BRA	54--
6	O. Reinhold	BRM	51--
7	A. Kröger	LOT	49--
8	O. Schulz	FER	46--
9	H.J. Schmitz	LOT	44--
10	S. Lagler	EAG	42--
11	F. Schreiner	EAG	40--
12	A. Bungartz	LOT	28--
13	M. Weiner	EAG	27--
14	M. Leitner	FER	27--
15	R. Kniest	BRA	27--
16	R. Beitz	COO	19--

Schreiner auf 3, Lagler und Weiner beenden das Rennen auf den Plätzen 8 und 10.

Der **JSC** wird weiter von Fass angeführt. Dahinter geht es jetzt ganz knapp zu. Gietzelt hat 2, Forschbach nur 13 Punkte Rückstand. Engel, Neuendorf, Reinhold und Kröger kämpfen dicht gedrängt um Platz 4.

Die Teamwertung wurde durch die super Eagle-Leistung durcheinander gewürfelt. Eagle macht einen Sprung von Platz 5 auf 1, und führt somit vor Ferrari und Cooper, die jetzt von BRM gejagt werden. Brabham muss sich in den nächsten Rennen steigern, sonst ereilt sie das selbe tragische Schicksal wie in der letzten Saison.

Mit Mexico City am 25. und 26. Oktober geht die 16. Saison in die Halbzeit. Die nächsten Rennen werden auf technisch sehr anspruchsvollen Kursen ausgetragen. Jetzt wird es sich zeigen, ob die erste Hälfte der Saison auf purem Zufall beruht, und ob sich die Favoriten wieder fangen können.

Martin Fass und Jörg Kunz

# GPLLP-Finale in Mexico

## Forschbach gewinnt Lauf und Trophy!



Der letzte Lauf zur "Stirling Moss Trophy" wird auf dem "Autodromo Hermanos Rodriguez", in Mexiko City ausgetragen. In der Vergangenheit immer wieder ein Ort mit interessanten Rennen. Graham Hill auf BRM verlor hier die WM 1964 gegen John Surtees auf Ferrari. Der Italiener Lorenzo Bandini knallte Hill in der Hairpin ins Heck. Hill fiel aus und Surtees reichte ein zweiter Platz. Bandini fuhr übrigens für Ferrari...  
**Konzentrieren wir uns auf das Rennen!**



Ein fast volles Grid mit 17 Piloten eröffnet am Abend die Jagd auf die Pole Position. Justus Forschbach stellt seinen BRM mit 1m46,527s auf die Pole, vor Claudio Callipos Ferrari. In Reihe 2 Eagle-Star Chris Gietzelt und Michael Kohlbecker auf Brabham. Auf Platz 5 Rookie Matthias Weiner (Lotus), noch vor Peter Neuendorf (Brabham). In Reihe 4 Marco Saupe (Cooper) und Michael Dobeck (Eagle). Es folgen die beiden Rookies Josef Müller und Alex Bungartz vor Martin Engel. Fehlen noch Fabian Casula auf Lotus, Oliver Schulz im Ferrari, Michael Erhart, Hajo Schmitz, Thilo Bonkowski und Alexander Bressler als letzter Ferrari.



**Trophy Sieger Justus Forschbach bei seinem Zieleinlauf. Seine Dominanz war in allen vier Läufen deutlich spürbar.**

Einen grandiosen Start erwischt Christof Gietzelt. Er schnappt sich auf den ersten Metern den Ferrari von Claudio Callipo und noch vor der ersten Kurve den BRM von Justus Forschbach. Einen ähnlich guten Start erwischt Oliver Schulz, von Platz 13 kommend pflügt er sich durch das Feld. Ohne nennenswerte Zwischenfälle geht's durch die enger werdende Rechts-Links-Kombination, die durch eine kurze Gerade mit der nächsten engen Schikane verbunden wird. Wie an einer Perlenkette aufgefädelt donnert das Feld die Gerade entlang in Richtung Hairpin. Dann passiert folgendes ... Michael Kohlbecker kommt dem Lotus von Matthias Weiner am Ausgang der Spitzkehre zu nahe und dreht ihn um! Weiner kann das Rennen ohne Beschädigungen fortsetzen und versucht in der folgenden

Schikane innen an Marco Saupe vorbei zu schlüpfen. Es kommt zu einer Kollision, die eine Kettenreaktion auslöst. Mindestens acht Fahrer sind in den Unfall verwickelt. Erhart, Bungartz, Casula, Bonkowski und Weiner müssen unplanmäßig zur Box. Christof Gietzelt führte das Feld weiterhin kontrolliert an, dicht gefolgt von Forschbach, Callipo und Kohlbecker. In Runde 15 schiebt sich Callipo auf der Start/Zielgeraden an Forschbach vorbei. Eine Runde später bremst sich Callipo in der Schi-

### GPL Langstreckenmeisterschaft Stirling Moss Trophy-Lauf 4 von 4

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	J. Forschbach	BRM	34 Runden
2	C. Callipo	FER	+18,037s
3	C. Gietzelt	EAG	+23,854s
4	M. Kohlbecker	BRA	+24,731s
5	P. Neuendorf	BRA	+47,946s
6	M. Saupe	COO	+1m24,696s
7	O. Schulz	FER	+1m27,055s
8	M. Dobeck	EAG	+1m34,515s
9	J. Müller	COO	+1 Runde
10	M. Engel	COO	+1 Runde
11	F. Casula	LOT	+1 Runde
12	M. Erhart	EAG	+1 Runde
13	A. Bungartz	COO	+1 Runde
14	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
15	T. Bonkowski	EAG	+2 Runden
16	A. Bressler	FER	+4 Runden
17	M. Weiner	LOT	DNF

#### Schnellste Runde:

J. Forschbach BRM 1m46,509s

Schikane innen an Marco Saupe vorbei zu schlüpfen. Es kommt zu einer Kollision, die eine Kettenreaktion auslöst. Mindestens acht Fahrer sind in den Unfall verwickelt. Erhart, Bungartz, Casula, Bonkowski und Weiner müssen unplanmäßig zur Box.

Christof Gietzelt führte das Feld weiterhin kontrolliert an, dicht gefolgt von Forschbach, Callipo und Kohlbecker. In Runde 15 schiebt sich Callipo auf der Start/Zielgeraden an Forschbach vorbei. Eine Runde später bremst sich Callipo in der Schi-

**GPL Langstreckenmeisterschaft**  
Gesamtwertung-Stirling Moss Trophy

POS	FAHRER	PUNKTE
1	Justus Forschbach	200,3 P.
2	Claudio Callipo	172,4--
3	Michael Kohlbecker	155,9--
4	Marco Saupe	155,6--
5	Alex Bungartz	138,6--
6	Christof Gietzelt	128,5--
7	Peter Neuendorf	116,9--
8	Fabian Casula	116,0--
9	Josef Müller	114,1--
10	Martin Engel	101,6--
11	Michael Erhart	73,0--
12	Oliver Schulz	71,6--
13	Hans Josef Schmitz	70,0--
14	Christian Dannmayr	68,0--
15	Andreas Kröger	68,0--
16	Frank Schreiner	65,0--
17	Michael Dobeck	63,6--
18	Thilo Bonkowski	60,0--
19	Matthias Weiner	58,6--
20	Manfred Leitner	48,6--
21	Martin Fass	47,5--
22	Stefan Gawol	40,4--
23	Alfred Manzella	37,0--
24	Otto Michael Lampert	33,0--
25	Alexander Bressler	16,5--
26	Patrick Ratajczak	15,6--
27	Yves Lederle	11,0--
28	Steffen Kriesch	7,7--

kane (vor der Hairpin) neben den Eagle von Gietzelt. Es kommt zu einer Berührung. Einen Dreher kann Gietzelt abfangen, doch die Führung ist weg. Der BRM von Forschbach zieht innen an beiden vorbei. Ab diesem Zeitpunkt gibt Forschbach die Führung nicht mehr ab und holt souverän den Sieg. Callipo kann sich nach mehreren



**Alexander Bressler lieferte sich ein rundenlanges Duell mit dem Cooper von Josef Müller. Der routiniertere Müller behielt die Oberhand.**

Versuchen gegen Gietzelt durchsetzen und wird am Ende Zweiter. Kohlbecker beendet das Rennen auf Platz 4, vor Peter Neuendorf. Saupe, durch den Unfall am Anfang des Rennens weit zurück geworfen, kämpft sich bis auf Platz 6 vor. Auf Platz 7 überquert Schulz die Ziellinie. Dobeck, Müller und Engel komplettieren die Top 10.

phy". Von insgesamt vier Läufen gewinnt er drei, holt drei Pole Positions und drei schnellste Rennrunden. Silber geht an Claudio Callipo und Bronze an Michael Kohlbecker, der sich ganz knapp mit nur 0,3 Punkten, gegen Marco Saupe durchsetzen kann

*Text: Alex Bungartz, Bilder: Martin Fass*

Damit gewinnt Justus Forschbach eindrucksvoll die "Stirling Moss Tro-



**In der Anfangsphase konnte Gietzelt das Feld noch in Schach halten. Der BRM von Forschbach war über die Distanz aber zu überlegen. Callipo im Ferrari hätte zu diesem Zeitpunkt noch eine Minichance auf den Trophysieg gehabt.**

# Halbzeitfeier in Mexico Stadt Saupe und Fass siegen in ihren Läufen!



**Saisonhalbeit. Und wo könnte man diese besser verbringen als in den tropischen Gefilden Mittelamerikas? Mexico City, dort wo sich 1964 die Weltmeisterschaft in einem packenden Rennen für John Surtees entschieden hat. Beim Grand Prix 1970 waren die Sicherheitsvorkehrungen derart desolat, dass es bis 1986 dauerte, bis hier wieder ein Großer Preis ausgetragen wurde.**



Siesta unterm Sombrero... nicht im JSC. Das Feld traf sich diesmal in Mexico. Und dass auch dieses Grid qualitativ sehr gut aufgestellt ist, was die Spitzenfahrer angeht, zeigte

sich wieder im Training. Die ersten 3 innerhalb von 4/10 Sekunden; bis Platz 7 deutlich unter 1m48..s. Die Pole Position holte sich der zu diesem Zeitpunkt "noch Twen" Marco Saupe im Cooper mit 1m46.485s. Dahinter der BRM-Pilot Andreas Wilke (1m46.753s), und auf dem dritten Startplatz folgte der Ferraristi Michael Schade. Auf den Plätzen: Kohlbecker (Brabham; 1m47.448s), Felix Krohn auf Eagle, Steffen Kriesch, der mit seinem BRM eine 1m47.883s erreicht und Sören Scharf aus dem Cooper-Team. Mit Respektsabstand folgen auf den Plätzen 8-11 Jörg Kunz, Guido Pigorsch, Michael Erhart und Yves Lederle im Lotus. Als Ersatzfahrer traten Schmitz im Lotus und Fass im Ferrari an. Am Ende des Feldes schließlich noch Callipo im Brabham, der aufgrund eines Reko-Urteils von hinten starten musste. Von ihm wird noch zu "schreiben" sein.

Der Start ins Rennen sah zunächst mal den Ferrari von Schade als Startsieger, der seine Spurtqualitäten zeigte und Saupe und Wilke schon auf den ersten Metern den Auspuff zeigen konnte. Im Hinterfeld

kam Lederle nur schwer in Gang, weshalb sein Teamkollege Schmitz gleich mal unfreiwillig ausweichen musste. Am Ende der Start/Ziel-Geraden kam es dann zu einer Kollision zwischen Fass und dem voraus fahrenden Pigorsch. Pigorsch musste aufs Gras, konnte aber relativ unbehindert weiterfahren. Fass drehte sich auf der Strecke. Schmitz konnte nicht ausweichen und drehte den roten Renner noch einmal. Außerdem konnte Lederle seinem Teamkollegen auch nicht mehr ausweichen. Es kam zu kleineren Unfällen. Alle Beteiligten konnten aber weiterfahren.

Währenddessen versuchte Schade Boden gut zu machen und den beiden routinierten Gegnern zu entkommen. Kurz vor der gefürchteten Peralta das Drama: Schade kam durch eine Unachtsamkeit mit dem Hinterrad aufs Gras, konnte den Wagen nicht halten und krachte in eine Begrenzungsmauer. So musste er als Führender das Rennen schon in Runde 1 aufgeben.

In den folgenden Runden sortierte sich das Feld. Callipo und Fass stürmten von hinten kommend in



**Die Top 4 des JRC's zu Beginn des Rennens. Schade war schon ausgefallen, als sich Wilke, Saupe, Kohlbecker und Krohn bekämpften.**

Richtung Spitze. Kleinere Kollisionen im Hinterfeld blieben zumeist ohne größeren Schaden. Ende der 4. Runde musste Kriesch im BRM das Rennen aufgeben, da seine Crew ihm das Qualy-Setup fürs Rennen eingestellt hatte. Das dürfte einiges an Ärger in der Box gegeben haben.

Alles lief auf ein spannendes Finale hinaus. Der Kampf an der Spitze zwischen Saupe und Wilke war filmreif. 12:8 Führungsrunden für Saupe sprechen eine deutliche Sprache, wie eng es zu ging. Knapp eine Runde vor Schluss das Drama beim Kampf um die Plätze 5 und 6. Nachdem sich Krohn im Duell mit Fass sprichwörtlich aufgerieben hatte (respektive die Reifen an seinem Eagle) und den Ferrari-Fahrer vorbei lassen musste, konnte er aufgrund des Reifenverschleißes die Peralta nicht mehr voll fahren. Der hinter ihm fahrende Callipo erkannte das zu spät und rammte den Eagle direkt vor Beginn der letzten Runde derart, dass Krohn über die Streckenbegrenzung in Richtung der Haupttribüne flog. Zum Glück wurden keine Zuschauer und Streckenmitarbeiter in Mitleidenschaft gezogen. Auch Callipo konnte aufgrund abgerissener Räder das Rennen nicht beenden.

Diese Szene wird sicherlich erneut die Reko beschäftigen.

#### GERMAN GPL CHAMPIONSHIP Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	M. Saupe	COO	20 Runden
2	A. Wilke	BRM	+1,855s
3	M. Kohlbecker	BRA	+7,976s
4	M. Fass	FER	+18,322s
5	S. Scharf	COO	+37,074s
6	M. Erhart	EAG	+45,806s
7	G. Pigorsch	BRA	+58,344s
8	J. Kunz	FER	+1m08,655s
9	H.-J. Schmitz	LOT	+1m51,335s
10	F. Krohn	EAG	+2 Runden
11	C. Callipo	BRA	+2 Runden
12	S. Kriesch	BRM	DNF
13	Y. Lederle	LOT	DNF
14	M. Schade	FER	DNF

#### Schnellste Runde:

M. Saupe COO 1m47,213s

#### GERMAN GPL CHAMPIONSHIP Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	A. Wilke	BRM	130P.
2	M. Saupe	COO	121 -
3	S. Scharf	COO	82 -
4	M. Kohlbecker	BRA	73 -
5	G. Pigorsch	BRA	71 -
6	D. Bonaventura	FER	49 -
7	M. Schade	FER	48 -
8	C. Callipo	BRA	48 -
9	S. Kriesch	BRM	47 -
10	M. Erhart	EAG	34 -
11	J. Kunz	FER	32 -
12	R. Albrecht	LOT	25 -
13	F. Krohn	EAG	24 -
14	S. Gawol	COO	23 -
15	Y. Lederle	LOT	23 -
16	A. Manzella	LOT	19 -



**Das entscheidende Manöver im JRC um Platz 4. Krohn kann sich nicht mehr gegen Fass wehren. Der Kampf mit Callipo endet in einem schweren Unfall.**

Marco Saupe konnte wenige Stunden vor seinem runden Geburtstag, seinem 30., einen Sieg im Cooper begießen. Zusammen mit der Fastest Lap ein perfektes Rennen für ihn. Genau 1,8s dahinter kam Andreas Wilke auf Platz 2. Michael Kohlbecker wurde im Brabham Dritter. Von hinten gestartet, schaffte es Martin Fass im Ferrari noch auf Platz vier. Der zweite Cooper mit Sören Scharf kam als 5. über die Linie. Bemerkenswert auch der "Kampf" um die Fastest Lap: Saupe, Callipo, Wilke und Fass blieben allesamt innerhalb nur 1/10s.

"Rumble in the Jungle", "Thriller in Manila", aber für Mexico fällt niemandem ein geeigneter Slogan ein.

Denn was sich im JSC 20 Runden lang abgespielt hat, war vergleichbar. Forschbach durchbricht fast die 1m46s Schallmauer, und holt sich beispiellos die Pole Position. Martin Fass im Ferrari brennt eine unwiderstehliche Runde in den Asphalt und kommt sogar mit knapp 2/10s Rückstand auf Platz 2. Reinhold belegt noch Rang 3, Gietzelt gar noch Platz 4 im Training. Damit sind alle Cup Favoriten ganz weit vorne zu finden. Kröger, Neuendorf und Kniest bleiben aber auf Schlagdistanz.

Den besten Start erwischt eindeutig der Ferrari Pilot Fass. Forschbach wird die Gerade eindeutig so lange, was sogar noch Gietzelt nach vorne spült. Reinhold kann nur abwartend

## Es war einmal... Mexico 1967



zusehen. Forschbach kann sich in den ersten Runden den etwas rutschenden Eagle von Gietzelt zurecht legen, und kommt früher als erwartet auf Platz 2 zurück. Vorneweg kann Fass seinen Vorsprung gar auf 2 Sekunden ausbauen. Seine Stärke ist eindeutig die La Peralta, die er schneller als jeder andere nehmen kann. Genau das bringt ihm Runde für Runde den Vorsprung, den Forschbach im Kurvengeschlängel der Esses wieder aufholt.

Weiter hinten bemüht sich das Eagle-Team um die Verteidigung der Gesamtwertung im Teambewerb. Im JRC lief es schon mäßig, doch der JSC sollte zu einer Klatsche für die Blauen werden. Schreiner kam nur 200 Meter weit, bevor sein Westlake Aggregat den Dienst quittierte. Krohn und Lagler erteilte kurze Zeit später ein ähnliches Schicksal. Damit blieb nur noch Gietzelt als letzte Eagle-Hoffnung. Dieser hatte aber alle Hände voll zu tun, nicht noch hinter Reinhold zurück zu fallen. Denn in Mexico passieren Flüchtigkeitsfehler schneller als man denken kann. Fass springt beispielsweise unabsichtlich der Gang in der Einfahrt zu den Esses heraus. Forschbach beschleunigt in der entscheidenden Phase des Rennens im falschen Gang aus der Hairpin. Das rettete Fass den Sieg, der schon mit einem letzten Verzweigungsangriff von

Forschbach gerechnet hatte. Damit gewinnt der Österreicher erstmals seit dem 10.6.2007 in Spa. Damals waren allerdings einige Topfahrer nicht am Start. Von den unmittelbaren Verfolgern bricht Kniest aus der Reihe. Er fällt im Laufe des Rennens hinter Neuendorf, Kröger, Schulz und Saupe auf Platz 9 zurück. Diese Brabham-Saison hat er sich sicher anders vorgestellt.

Fass kann durch seinen Sieg die Tabellenführung weiter ausbauen, und gleichzeitig kann Forschbach ein wenig auf Gietzelt aufschließen. Dahinter balgen sich Peter Neuendorf, Oliver Reinhold und Martin Engel um Position 4. Eventuell könnten sogar noch Andreas Kröger und der Ferrari-Pilot Oliver Schulz ein Wörtchen mitreden. Die Teamwertung führt nun Ferrari vor Eagle an. Eagle kann sein gutes Monza-Ergebnis bei weitem nicht bestätigen und muss jetzt Cooper fürchten, die immer weiter aufholen.

Der nächste Lauf findet wieder auf amerikanischem Boden statt. Watkins Glen lädt traditionell zum höchstdotierten Rennen des Jahres ein.

*Jörg Kunz und Martin Fass*

#### GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	M. Fass	FER	20 Runden
2	J. Forschbach	BRM	+0,710s
3	C. Gietzelt	EAG	+1,192s
4	O. Reinhold	BRM	+7,195s
5	P. Neuendorf	BRA	+27,753s
6	A. Kröger	LOT	+44,506s
7	O. Schulz	FER	+46,727s
8	M. Sauoe	COO	+46,851s
9	R. Kniest	BRA	+48,587s
10	M. Engel	COO	+1m17,222s
11	H.-J. Schmitz	LOT	+1m29,002s
12	M. Leitner	FER	+1m29,380s
13	F. Krohn	EAG	DNF
14	S. Lagler	EAG	DNF
15	F. Schreiner	EAG	DNF

Schnellste Runde:

J. ForschbachBRM

#### GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jackie Stewart Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	M. Fass	FER	121 P.
2	C. Gietzelt	EAG	110 -
3	J. Forschbach	BRM	103 -
4	P. Neuendorf	BRA	75 -
5	O. Reinhold	BRM	74 -
6	M. Engel	COO	69 -
7	A. Kröger	LOT	68 -
8	O. Schulz	FER	64 -
9	H.-J. Schmitz	LOT	58 -
10	S. Lagler	EAG	48 -
11	F. Schreiner	EAG	45 -
12	R. Kniest	BRA	43 -
13	M. Leitner	FER	40 -
14	A. Bungartz	LOT	28 -
15	M. Weiner	EAG	27 -
16	R. Beitz	COO	19 -

#### GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Teamwertung-Saison 16

POS	TEAM	PUNKTE
1	Scuderia Ferrari	363 P.
2	All-American Raciers	336 -
3	Cooper Car Company	332 -
4	Britisch Racing Motors	315 -
5	Brabham Racing Org.	297 -
6	Team Lotus	245 -



Erster Ferrarisieg für Fass in dieser JSC-Saison. Die Konkurrenz muss sich jetzt warm anziehen. Forschbach und Gietzelt können nur staunend hinterher fahren.



## THE RIG

- Item-Alustrangussystem
- hochflexible Verbindungstechnik
- 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

# Thomas Tegen siegt überlegen Hockenheim gutes Pflaster für Amischlitten



Allerdings nur, wenn die Renndauer stimmt. Gegen Rennende nahm die Überlegenheit der Dickschiffe aufgrund ihres Reifenhungers rapide ab und der ein oder andere Cortina-Pilot wünschte sich eine Rennverlängerung. An den ersten beiden Positionen hätte aber auch das nichts geändert, Thomas Tegen fuhr seinen Sieg ebenso souverän nach Hause wie Tobias Schlottbohm seinen zweiten Rang.

Für Goe Stettler im Mustang wurde es allerdings kurz vor Rennende doch noch eng, als zunächst Bjoern Fietz und in der letzten Kurve auch noch Thomas Link in ihren Cortinas wieder aufschliessen konnten.

Das Podium komplettierte Stefan Mies, der lange mit Goe Stettlers Mustang zu kämpfen hatte, schließlich aber doch den Weg vorbei fand. Dahinter bemühte sich Adi Stettler an Edgar Wenigmann vorbei zu kommen, was er letztendlich auch schaffte. Allerdings war es da schon zu spät, um noch den Anschluss an P6 zu schaffen.

Eine weitere Kampfgruppe, in der munteres Positionstauschen gepflegt wurde, versammelte sich um Thomas Kinder. Kinder und Neuendorf konnten sich jedoch aus der Gruppe lösen und besorgten es sich ordentlich, bis Neuendorf beschloss sich einen Panoramarundblick der Spitzkehre zu gönnen. Auf nach Zolder!

Duffman



**Kampfgruppe Thomas Kinder, Dirk Wilke, Peter Neuendorf und Andreas Schaeufele. Kinder sollte am Ende die Nase vorn behalten.**



Das Feld windet sich um die Spitzkehre



Letzte Runde, letzte Kurve: Stettler verteidigt P4 vor Fietz und Link

Position		schnellste	
R	Q	Name	Wagen
1	1	Thomas Tegen	Ford Falcon RS
2	2	Tobias Schlottbohm	Falcon
3	5	Stefan Mies	Shelby GT 350
4	3	Goe Stettler	Mustang
5	4	Bjoern Fietz	Cortina
6	7	Thomas Link	Cortina
7	6	Adi Stettler	Cortina
8	9	Edgar Wenigmann	Cortina
9	10	Thorsten Kaul	Cortina
10	8	Jan Mollitor	Mustang
11	11	Axel Dorner	Mustang
12	15	Thomas Kinder	Cortina
13	14	Peter Neuendorf	Cortina
14	12	Dirk Wilke	Cortina
15	13	Andreas Schaeufele	Mustang
16	16	Chergo Zelfo	Jaguar MKII
17	18	René Cremer	Jaguar MKII
18	18	Alexander Koegel	Jaguar MKII
19	18	Steffen Froehlich	Jaguar MKII
20	17	Magnus Randy	Mustang

Ergebnisse Hockenheim GP

Fahrer	Punkte	Credits	Diff
Thomas Link	87	26	-
Tobias Schlottbohm	87	29	0
Goe Stettler	81	36	-6
Bjoern Fietz	74	33	-13
Adi Stettler	72	35	-15
Stefan Mies	65	27	-22
Axel Dorner	63	30	-24
Thomas Tegen	63	32	-24
Peter Neuendorf	56	29	-31
Thorsten Kaul	56	23	-31
Edgar Wenigmann	55	35	-32
Thomas Kinder	51	35	-36
Chergo Zelfo	49	32	-38
Tim Schuett	48	21	-39
Dirk Wilke	46	30	-41
Andreas Schaeufele	43	30	-44
Hans Hanraths	40	29	-47
Alexander Koegel	33	43	-54
Jan Mollitor	31	37	-56
Steffen Froehlich	23	37	-64

Die Top 20 nach Rennen 4





## Dieter Schmid sichert sich Event-Sieg Materialschlacht auf dem japanischen Tri-Oval



**Kyoto Ring - Ein Tri-Oval das es in sich hat. Im Vorfeld wurde bereits heftig debattiert, über den Fun-Faktor und die Herausforderungen auf dieser Strecke. Zwar hielten einige die Strecken und Fahrzeug Kombination für nicht sehr anspruchsvoll, oder schlicht weg langweilig, doch spätestens nach den ersten Testrennen mit halb vollem Starter-**

**feld änderten sich die Meinungen. In zwei recht turbulenten Rennen hat Dieter Schmid als einer der wenigen echte Nervstärke bewiesen und sich somit verdient den Event-Sieg geholt.**

### Qualifying

Es war keine Überraschung das nach dem Qualifying kaum einer der Favoriten es in die TOP 10 schaffte. Die Strafgewichte bremsen A. Rühl, J. Hecker, P. Tessarek, F. Schneider, F. Kirchofer, D. Fingerhut und L. Ludwig dermaßen ein, dass sie allesamt im letzten Drittel ihre Startposition

für das Sprint-rennen einnehmen mussten. An der Spitze sortierten sich V. Dudziak, J. Esper, S. Fleming, C. Scheins hinter Andreas Kohn ein, der aus seinen beiden fliegenden Runden das beste für sich herausschulte. Mit einer 0:37.05 sicherte er sich mit nur 0,01s Vorsprung auf Dudziak die Pole. Trotz einem



### Volker auf Abwegen

Zusatzgewicht von 120kg schafte es F. Schneider sich auf dem 22. Platz zu qualifizieren, was mit nur 0,44s auf den Polesetter eine starke Leistung war.

### Sprint

Mit 50 verursachten gelben Flaggen bei nur 35 Runden im Sprint, wurde bei diesem Rennen ein Schnitt von 1,4 gelben Flaggen pro Runde erreicht. Ob das ein Aushängeschild für die LFS Masters ist? Auf jeden Fall zeigt dies, dass Windschatten fahren nicht einfach ist. Einige im Sprint hatten so ihre liebe Mühe damit. Nach einer sauberen Einfüh-



Der erste „Big-One“ mit W. Schmid, M. Randy und P. Tessarek



rungsrunde ging es dann mit dem Backstein auf dem Gaspedal 35 Runden lang im Kreis herum, immer auf der Suche nach dem Windschatten des Vordermanns. Zu Beginn konnte sich die Dreiergruppe A. Kohn, V. Dudziak und S. Flemming ein bisschen vom Feld absetzen, während sich im Mittelfeld die ersten Windschatten Kämpfe ereigneten. In Runde 4 gab es den ersten "Big One" als W. Schmid, M. Randy und P. Tessarek sich nicht so richtig einig wurden wer denn nun jetzt Windschatten geben soll. 3-Wide durch Turn 3 fahrend musste kommen was kam. Eine minimale Berührung führte dazu das sich die drei nahe zu perfekt synchron auf der Strecke Richtung S/F drehten. Leider schafften es J. Schulz und R. Reitberger nicht mehr den sich willkürlich drehenden Formel Boliden aus zu weichen. R. Reitberger rutschte im Zu-



**"Was machen die da?"**

Volker Dudziak den nächsten Crash aus. Leider rissen die beiden bei ihrer Berührung auch A. Kohn von der Fahrbahn. A. Kohn und S. Flemming konnten ihre FO8 wieder recht schnell in Fahrtrichtung ausrichten

kämpfen absetzen konnten. An der Spitze zeigten O. Borchert und D. Schmid wie es funktioniert und setzten sich immer weiter ab. Auch die beiden LKWs, F. Schneider und F. Kirchofer, arbeiteten sich so auf die Plätze 9 und 8 vor. Nach 35 Runden erreichte dann Dieter Schmid vor O. Borchert und M. Darschl als erster das Ziel.

**Main**

Der fliegende Start lief genauso reibungslos ab wie bereits im Sprint. Jedoch krachte es bereits in der ersten Runde als W. Reichert beim überholen F. Kirchofer in die Mauer drückte. Während Reichert mit einem blauen Auge davon kam, zog sich Kirchofer einige Schäden an seiner Aufhängung zu. In Runde 2 kam was kommen musste. In Folge der massiven Aufhängungsschäden an seinem Boliden verlor Kirchofer auf dem Weg zu Box die Kontrolle über sein Auto und krachte abermals in die Mauer. Dabei riss er J. Esper, L. Ludwig, D. Fingerhut, M. Weber, J. Schulz und A. Kohn mit von der Strecke. Einige der FO8 flogen spek-



**3-Mal Drift bitte!**

ge seines Ausweichmanövers mit 145 km/h in die Boxengasse, was ihm zu den Schäden an seinem Fahrzeug noch eine Stop & Go Strafe einbrachte. Nur drei Runden später, in Runde 7 löste S. Flemming zusammen mit

und weiter fahren, wenn auch mit glühenden Reifen. V. Dudziak hatte leider nicht so viel Glück und wurde bis auf den 22. Platz durchgereicht. Es bildeten sich schnell ein paar Gruppen die sich mit gemeinsamem Windschatten fahren von den Einzel-



**Jan Esper – im Rückwärtsgang ins Ziel**

takulär durch die Luft. Für D. Fingerhut, M. Weber, C. Scheins und J. Schulz war hiermit das Rennen beendet. Kirchhofer konnte noch an die Box humpeln.

An der Spitze konnte sich unterdessen C. Ferrera ein wenig absetzen. Die Gruppe um Schmidt, Wirtz, Wurm, Borchert blieb ihm aber auf den Fersen.

Es entwickelte sich ein heißer Zweikampf in der Spitzengruppe zwischen C. Ferrera und O. Borchert was dazu führte das sich D. Schmidt immer mehr von den beiden absetzen konnte.

In Runde 12 erwischte es dann F. Schneider und W. Reichert. Beide berührten sich nur leicht drehten sich jedoch dann gemeinsam über S/F. Bis auf ein wenig Kaltverformung bei W. Reichert und die verlorenen Plätze blieb dieser Crash zum glück folgenlos. Anders erging es F. Schneider nach einer Berührung mit A. Kohn. F. Schneider krachte mit seinem FO8 in die Mauer und hob ab. Unzählige Über-schläge folgten bis er schließlich auf dem Dach liegend ausschied.

V. Dudziak und O. Borchert arbeiteten sich unterdessen an D. Schmidt heran. Zu dritt exerzierten sie Windschatten fahren in Perfektion. Zumindest bis V. Dudziak und D. Schmidt sich berührten. Schmidt fing seinen Wagen und fuhr weiter während sich Dudziak ins Grass drehte und bis auf den vorletzten Platz durchgereicht wurde.

Bis auf ein paar einzelne Fahrer die



Go, Rühli, go...

es solo versuchten, fuhren alle in kleinen Grüppchen und unterstützten sich gegenseitig. Dadurch gelang es auch W. Schmidt, P. Tessarek, D. Bormann und S. Flemming sich immer weiter nach vorne durch zu arbeiten.

Zusammen mit D. Schmidt schaffte es S. Flemming sich an O. Borchert heran zu arbeiten und ihn letztlich auch in Runde 56 zu überholen.

In den letzten Runden entschied

dann Dieter Schmidt das Rennen knapp vor S. Flemming für sich und sicherte sich somit seinen mehr als verdienten Event-Sieg.

Dritter wurde A. Kohn vor M. Dar-schl, C. Ferrera, W. Schmid, D. Bormann und A. Rühl der mit seinen 56 kg Strafgewicht eine sehr gute Performance ablieferte.

Stefan Flemming



Oben: Ist das Schleichwerbung? Unten: die Ergebnisse KY1 - FO8

Sprint						Main						Event				
Position	R	Q	Name	Laps	Diff	Status	Position	R	Q	Name	Laps	Diff	Status	Pos	Name	Punkte
1	↑	6	Dieter Schmid	35	-	Finished	1	↑	8	Dieter Schmid	75	-	Finished	1	Dieter Schmid	105
2	↑	7	Olaf Borchert	35	0:00:01.120	Finished	2	↑	21	Stefan Flemming	75	0:00:00.100	Finished	2	Matthias Draschl	95
3	↑	11	Matthias Draschl	35	0:00:02.680	Finished	3	↑	10	Andreas Kohn	75	0:00:03.120	Finished	3	Andreas Kohn	84
4	↑	17	Manfred Wurm	35	0:00:03.480	Finished	4	↑	6	Matthias Draschl	75	0:00:03.130	Finished	4	Claudio Ferrera	82
5	↑	8	Michael Wirtz	35	0:00:07.960	Finished	5	↓	3	Claudio Ferrera	75	0:00:11.720	Finished	5	Olaf Borchert	74
6	↑	9	Claudio Ferrera	35	0:00:08.130	Finished	6	↑	22	Wolfgang Schmid	75	0:00:16.000	Finished	6	Stefan Flemming	73
7	↑	15	Werner Reichert	35	0:00:09.180	Finished	7	↑	24	David Bormann	75	0:00:18.540	Finished	7	Werner Reichert	69
8	↑	24	Florian Kirchhofer	35	0:00:15.180	Finished	8	↑	12	Andreas Ruehl	75	0:00:20.540	Finished	8	Andreas Ruehl	67
9	↑	22	Fabian Schneider	35	0:00:15.310	Finished	9	↑	25	Patrick Tessarek	75	0:00:20.950	Finished	9	Wolfgang Schmid	61
10	↓	1	Andreas Kohn	35	0:00:15.380	Finished	10	↓	2	Werner Reichert	75	0:00:22.880	Finished	10	Jürgen Hecker	60
11	↑	19	Jürgen Hecker	35	0:00:16.760	Finished	11	↑	18	Magnus Randy	75	0:00:25.060	Finished	11	David Bormann	57
12	↑	18	Andreas Ruehl	35	0:00:16.830	Finished	12	↓	11	Jürgen Hecker	75	0:00:25.150	Finished	12	Magnus Randy	55
13	↓	4	Jan Esper	35	0:00:17.120	Finished	13	↑	23	Rainer Reitberger	75	0:00:27.440	Finished	13	Florian Kirchhofer	54
14	↓	13	Marcel Weber	35	0:00:21.390	Finished	14	↑	16	Volker Dudziak	75	0:00:29.430	Finished	14	Patrick Tessarek	52
15	↑	26	Lutz Ludwig	35	0:00:21.600	Finished	15	↓	7	Olaf Borchert	75	0:00:41.230	Finished	15	Jochen Heckel	51
16	↑	23	Jochen Heckel	35	0:00:22.640	Finished	16	↓	15	Lutz Ludwig	74	-1L	Finished	16	Manfred Wurm	50
17	↑	25	Dominic Fingerhut	35	0:00:23.170	Finished	17	↓	1	Florian Kirchhofer	72	-3L	Finished	17	Michael Wirtz	49
18	↓	10	Magnus Randy	35	0:00:27.410	Finished	18	↑	19	Volker Dudziak	24	-51L	DNF	18	Lutz Ludwig	48
19	↓	2	Volker Dudziak	35	0:00:31.410	Finished	19	↓	9	Fabian Schneider	15	-60L	DNF	19	Rainer Reitberger	46
20	↓	5	Christian Scheins	34	-1L	Finished	20	↓	4	Michael Wirtz	5	-70L	DNF	20	Fabian Schneider	41
21	↓	3	Stefan Flemming	34	-1L	Finished	21	↓	13	Jan Esper	3	-72L	DNF	21	Jan Esper	35
22	↓	14	Wolfgang Schmid	34	-1L	Finished	22	↓	5	Manfred Wurm	2	-73L	DNF	22	Volker Dudziak	32
23	↓	20	Rainer Reitberger	33	-2L	Finished	23	↓	14	Marcel Weber	1	-74L	DNF	22	Marcel Weber	32
24	↓	12	David Bormann	33	-2L	Finished	24	↓	17	Dominic Fingerhut	1	-74L	DNF	24	Dominic Fingerhut	28
25	↓	21	Patrick Tessarek	30	-5L	Finished	25	↓	20	Christian Scheins	1	-74L	DNF	25	Christian Scheins	24
26	↓	16	Jan Schulz	19	-16L	DNF	26	-	26	Jan Schulz	1	-74L	DNF	26	Jan Schulz	12

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



***Expand Your Imagination***

[www.coolermaster.com](http://www.coolermaster.com)

# Ein Schweizer in Dega

## 28. Lauf des Rookie Cup in Talladega



Dem Talladega Superspeedway setzten sich am 6.10. nur 14 Fahrer des GNL-Rookie Cups aus. Nur zwei Mal an diesem Abend sahen die Stock-Car Fahrer die gelbe Fahne - und nur die Hälfte davon die karierte...

Fabian Casula hatte sich mit sechs Tausendstel vor Peter Mandl und Stephan Appelt durchgesetzt, als er als erster die Startlinie überfuhr. Eugeny Dmitriev, Matthias Vogel und Silvio Lafere folgten dem Spitzentrio. Bereits nach einer Runde hatte sich das 14 Mann starke Feld geordnet: Der Wagen mit der Nummer 177 war weiterhin ganz vorne anzutreffen, und bald darauf fuhr Mandl und Dmitriev auf den Plätzen zwei und drei.

Doch Dmitriev berührte in Kurve 1 der dritten Runde Mandls Heck. Die Folgen waren katastrophal:

Beide Boliden donnerten mit voller Wucht in die Außenwand, Bilbija wurde touchiert, Venzmer und Meitzner krachten ineinander. Kurz darauf wurden auch Ronny Lafere, Ketteritzsch und Appelt in den Unfall involviert. Über die Hälfte des Feldes hatte diesen Big One nicht unbeschadet überlebt.

Noch in der Restartrunde kam es erneut zur Yellow Flag. Sergey Rebrov wollte sich auf der Gegengeraden



**Über die gesamte Kurve 1/2 legten sich in Runde 3 Rauch und Fahrzeugteile.**

unbedingt zwischen Appelt und Mandl schieben. Bei diesem waghalsigen Manöver aber überschätzte er sich und alle drei Wagen flogen über die Strecke. Mit etwas Glück und Vorsicht konnten weitere Karambolagen abgewendet werden.

Die Folge der zwei Crashes war, wie sich in den nächsten Runden herausstellte, dass nur noch vier Fahrer um die Spitze stritten:

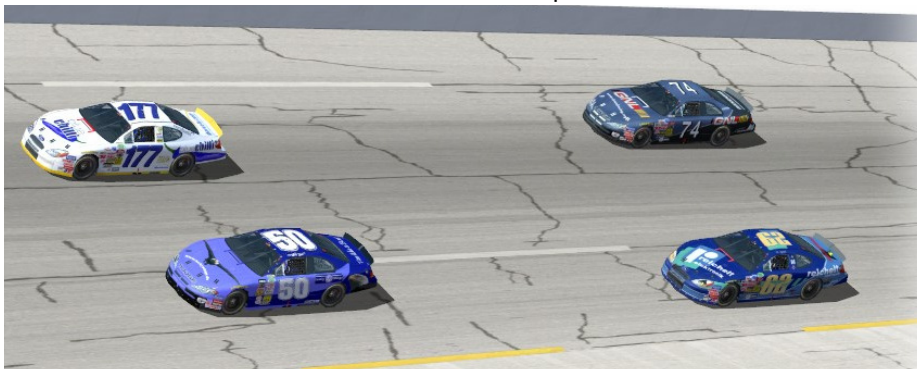
Casula, im 177er Ford, die zwei blauen Wagen mit den Fahrern Matthias Vogel vom Team LuckyWings und Laurenz Sproß, welcher sich nach einer schlechten Qualifikation vorgearbeitet hatte, und Silvio Lafere, ein eher selten anzutreffender Wagen im Kampf um Platz eins. Während das restliche Feld kaum noch Spannungen bot, waren an der Spitze Interessanteres zu sehen: Alle Vier fuhr ein ausgewogenes und gutes Rennen. Casula, Vogel und Sproß wechselten mehrmals un-

tereinander die Führungsposition.

Es nahte bereits die Rennhälfte, da stieg auf dem Frontstretch Rauch auf. Vogel war nach innen gezogen um in Runde 23 die Nummer 62 zu überholen, doch er hielt auf dem leicht nach links führenden Streckenabschnitt seine Linie nicht ein. So stieß er Laurenz Sproß in die Wand, krachte mit 150mp/h frontal in die Barriere und blieb mitten auf der Strecke liegen. Doch die Rennkommissare riefen keine Gelbphase aus. Matthias Vogel musste aufgeben.

Von diesem Zeitpunkt an verlor Casula nicht mehr die Führung, obwohl Lafere bis Runde 38 dicht hinter ihm fuhr. Andere Kandidaten zum Sieg wurden nicht mehr erwartet. So siegte Fabian Casula nach nur noch einer einzigen, heiklen Situation in Runde 47 (mit einem Lapper) ganz sorglos zum Zweiten Mal in dieser Saison auf dem Talladega Superspeedway.

Laurenz Sproß



**ROOKIE CUP**  
Ergebnis



POS	FAHRER	Diff.
1	Fabian Casula	-
2	Silvio Lafere	-14.257
3	Sergey Rebrov	-51.732
4	Ronny Lafere	-1L
5	Wolfgang Ketteritzsch	-1L

Im Gespräch: **Fabian Casula**

*Nach dem überragenden Sieg im ersten Michigan-Rennen folgte nun nach langer Wartezeit der Zweite dieser Saison in Dega. Gleichzeitig schnappte sich der Schweizer die erste Pole seines Lebens in einem Rookie Cup Rennen. Grund genug ein paar Worte zu wechseln...*

**RS:** Das Rennen war wohl am Ende nur noch eine reine Zeitfrage, bis du gewinnst; da hattest du wohl viel Zeit nachzudenken was dich am meisten an diesem Lauf beeindruckt hat. Was war das?

**FC:** Erstens wohl Silvio Lafere's gute Fahrweise, als er sich für viele Runden hinter mich geklemmt hatte. Dann, dass ich unbeschadet durch die sich verkeilenden Vogel und Spross gekommen bin. Und natürlich, dass wir nicht 3 Stunden hinter dem Pacecar gefahren sind!

**RS:** ...nicht 3 Stunden. Das war ja durchaus überraschend für viele Fahrer und wohl auch für dich. Aber dafür bei 14 Fahrern doch ein riesen Big One in der dritten Runde.

**FC:** Ich habe ihn erwartet, sogar mehr als einen. Deshalb hab ich mich richtig angestrengt, um mich für die erste oder zweite Startreihe zu qualifizieren.

Hinten ist es einfach auf diesen Strecken zu riskant, gerade bei unserem Niveau. Nun - bei nur so

wenigen Fahrern, ist ein Big One nicht nur leichter vermeidbar, sondern auch schmerzhafter weil ein imens großer Teil des Feldes abgeräumt wird.

**RS:** Hattest du vor dem Start eher das Gefühl, dass die Fahrer sicher unterwegs sein würden; gerade auch in den Kurven?

**FC:** Wie bereits in der vorhergehenden Frage angedeutet: Ich habe eigentlich nie ein gutes Gefühl und es geht sogar soweit, dass ich sage "traue keinem hier - schon gar keinem unter 30".

Es fällt mir nicht leicht, das zu sagen, aber ich bin ja hier auch schon ein paar Rennen dabei und das ist einfach meine Erfahrung. Natürlich weiss man auch abzuschätzen, wem man eher noch "trauen" kann und wem eher nicht. Aber das ist halt so, deshalb sind wir ja im Rookiecup und ich schliesse mich da auch mit ein.

Gerade am Schluss, als der Sieg eigentlich sicher war, kann man gut sehen, wie ich teilweise extrem vom Gas runter bin.

Da wollte ich keinen "blöden" Unfall mehr riskieren.

**RS:** Da kommt der aktuelle Grid ja nicht gut weg bei dir. Welche Fahrer hättest du für dieses Rennen denn als Favoriten gesehen? Wie hättest du dich selber eingeschätzt?

**FC:** Naturgemäss Vogel und Spross. Ansonsten Mandl, da dieser sehr

stark in den Trainings fuhr. Bei den SSW kann eigentlich fast jeder gewinnen. Man muss einfach ne grosse Menge Geduld aufbringen und nie den Anschluss zum Pulk verlieren ... und am Schluss einen guten Draft-"Partner" haben. der Rest ist Glück.

ich war in den letzten 2 Wochen eigentlich sehr zufrieden mit meinem Speed, hatte aber grosse Bedenken wegen des Handlings.

Dementsprechen hab ich mir gesagt: Falls ich ankomme, dann als Erster.

Beim Pitten unter Grün habe ich dem entsprechend auch am meisten gebibbert...

**RS:** Wie stellst du dir das in Zukunft vor, also für die nächsten Rennen? Was erwartest du vom Fahrerfeld und dir selber?

**FC:** Also vom Fahrerfeld wünsche ich mir weiterhin faire Rennen und natürlich insgesamt "grünere" Rennen, wobei ich bei all meiner Kritik auch festhalten möchte, dass die meisten der letzten Rennen auch tatsächlich viel grüner waren. Also da ist doch ein Aufwärtstrend zu erkennen. Kompliment an alle an dieser Stelle. Auch wenn man das vielleicht auch auf die reduzierte Teilnehmerzahl zurückführen mag. Von mir selbst erhoffe ich weiterhin, mangelndes Talent durch Renninstinkt zu kompensieren.



# Ein Quantum Vorsprung

## 28. Lauf der DOM auf dem Talladega Superspeedway



Nach einer kurzen Pause, um den Herbstbeginn zu genießen, nahm der DOM-Zirkus seinen Rennbetrieb wieder auf. Im Rennkalender stand der Superspeedway Talladega.

113 Runden hatten die 39 gemeldeten Fahrer zu bestreiten. Doch es sahen am Ende nicht alle die Zielflagge. Acht Rennunterbrechungen sowie persönliche Gründe waren am Ende der Grund dafür, daß 22 Wagen nicht die Ziellinie überquerten sondern in der Box landeten.

Die Qualifikation sicherte sich wie gehabt Hackmann mit 50,365 Sekunden. Ihm folgten Andreas Wilke (50,398) und David Kirsch (50,424).

Der Start zum 300-Meilen-Rennen verlief ohne Zwischenfälle, aber nur kurz darauf kam es in Turn 1 zum Big-One des Rennens. Terze, Kirsch und Frey befanden sich im 3-wide und dieser verlief am Ende nicht glücklich für fünf Fahrer. Als direkt beteiligte fielen Frey und Kirsch aus, aber auch bei Hunschede, Grasser und Peters war der Schaden nicht mehr reparabel.

Ohne das zutun anderer folgte wenige Runden nach dem Restart Nela-mischkies. Er verlor ausgangs Turn 2 die Kontrolle über seinen Ford und ein heftiger Einschlag in die Infield-mauer beendete früh sein Rennen.

Nach dem Restart formte sich ein Top10-Gespann welches dem Feld davonzog. Direkt hinter Hackmann hatte Koopmann seinen Platz gefunden. Eine kleine Unachtsamkeit seinerseits führte zur kurzen Berührung des Aprons in Turn 3 und die Folge war ein Totalschaden für Wegener aber auch Koopmann selbst.

Die grüne Flagge für den folgenden Restart hat Boettcher nicht mehr gesehen. In der letzten Runde zum Restart verzögerte das Feld auf der Backstraight wie gewohnt das Tempo. Dies hatte Aulmann vergessen und drehte Boettcher herum. Direkt in den Weg von Schrader. Es knallte und Boettchers Ende gekommen.

Der Restart verzögerte sich also um eine Runde, aber klappte dann doch noch. Runde um Runde führten wieder knapp über zehn Fahrer das Feld an. Dann wurden die Lücken schon größer - teils setupbedingt, aber auch durch diverse Schäden.

Gemächlicher ging es in den Top10 aber nicht zu. Kein Zentimeter wurde verschenkt um ja nicht vom Duo Hackmann/Wilke abzureißen. Kormany sah anscheinend in Terze einen Partner dieser Art und schloss dicht auf... zu dicht. Terze wurde von ihm herumgedreht und zu den beiden Fahrern gesellte sich dann noch der sichtlich erschrockene Aulmann. Keine Chance für ihn da noch zu reagieren. Doch die Schäden hielten sich in Grenzen.

Den nächsten Trubel hatten die beiden verbliebenen Fahrer des Teams "Safety-Cars" auszubaden. Nolden

drehte Gess in Turn 4 herum und dieser stellte sich sogleich quer. Der folgende Heuer wollte nach unten ausweichen, aber Schoeffmann versperrte ihm den Weg und so nahm er seinen Teamkollegen unglücklich auf die Hörner. Für Gess war das Rennen gelaufen und in den folgenden Runden steuerten fünf weitere Fahrer die Box an und stellten den V8 ab.

Größtenteils war es der ungewollte Rückstand durch Schäden und der daraus entstandene Gedanke der Sinnlosigkeit abgeschlagen hinterherzufahren. Stark hingegen kämpfte sich durch, aber die Zündung seines Pontiac zwang ihn wenige Runden vor Rennende zur Aufgabe.

Die verbliebenen 18 Fahrer, also ein Fahrer weniger als die Hälfte des Feldes, sahen die schwarz-weiß-karierte Flagge und nur 13 von ihnen befanden sich noch in der Leadlap. Mit 75 Runden in Führung liegend gewann Hackmann mit nur **0,07** Sekunden (ein Quantum) Vorsprung vor Andreas Wilke. Es folgten Ratajczak, Seyen und Wieneke. Kommende Woche folgt das Nachrennen in Lowes.

Bericht: Christian Heuer  
Bild: Conrad Wegener



Ein Big-One in Runde 2 sorgte für das Ausscheiden von fünf Fahrern

# Doch da kam plötzlich Ketteritzsch

## 29. Lauf des Rookie Cup in Charlotte



**Wieder ein wenig mehr Fahrer waren in Lowe's zu sehen. Wie schon erwartet und vorgewarnt wurde, wurden die Reifen das Gesprächsthema Nummer eins. Nach anstrengenden und spannenden Spitzenkämpfen in den Top5 erschien gegen Ende plötzlich eine Rakete und stellte alle Anderen unerwarteter Weise in den Schatten.**

Mit der ersten Pole seiner Karriere führte Laurenz Sproß (28.915) das 17-köpfige Feld an. Neben ihm startete Christian Scheins (+0.223). Das Russenduo Eugeny Dmitriev und Sergey Rebrov hatte sich für die Plätze drei und vier qualifiziert. Es dauerte nur den Bruchteil einer Runde, bis die erste gelbe Phase ausgerufen wurde. Die Nummer 106, Lars Löschmann am Steuer, verlor an Bodenhaftung und drehte sich. Birger Venzmer wurde grob in die Wand geschickt. Silvio Lafere, Zeljko Bilbija, Sven Meitzner und Olaf Borchert waren ebenfalls involviert. Doch am schlimmsten traf es Alex Mattheis aus dem Hause Thun-

derstorm, der live miterleben durfte, wie seinen Motor ablebte.

Der Rookie Löschmann war bei seinem zweiten Rennen, wie er später selbst sagte, "im vierten Gang untertourig" in die Kurve gegangen. Die Tücke des Charlotte Speedway hatte das erste Opfer gefunden. Zum Restart führten Sproß, Scheins und das Trio Rebrov, Dmitriev und Efimenko, welches ziemlich fix an Scheins vorbeiging und alle Drei ihn

ROOKIE CUP Qualifikation		
POS	FAHRER	Zeit
1	Laurenz Sproß	28.915s
2	Christian Scheins	29.138s
3	Eugeny Dmitriev	29.140s
4	Sergey Rebrov	29.213s
5	Andrey Efimenko	29.236s
6	Silvio Lafere	29.311s
7	Michael Mueller	29.320s
8	Lars Loeschmann	29.378s

viel zu hoch innen überholten. Dass es zu keinem Crash kam ist wohl auf die Rücksicht der Nummer 970 zurückzuführen.

Dmitriev holte in der Zwischenzeit auf Sproß auf: Ein Duo, dessen Spitzenkampf man schon in Michigan und Pocono rundenlang miterleben durfte.

An einer anderen Stelle wurde es ebenfalls spannend: Lafere schob sich nah an Müller ran. Und auch Ketteritzsch beteiligte sich an dem Kampf um Platz fünf. Rundenlang ging es im Gänsemarsch um den Kurs. In Runde 16 schob sich Lafere vor Müller, doch entschieden war nichts.

Währenddessen setzte sich auch der Kampf um die Spitze fort. Dmitriev hängt sich wieder an Sproß, verfolgt von Efimenko und Rebrov. Doch auch der Versuch sich innen an dem blauen Wiedersacher vorbeizuschleichen missglückte. Eine haarige Situation beschwor der Dreher Sven Meitzners in Runde 23 hervor. Das Rennen wurde nicht unterbrochen und nur Sekundenbruchteile, nachdem sich die #199 fing, passierten die Führenden die Unfallstelle. Efimenko, der als einziger nicht vom Gas gegangen war, konnte nun Druck auf Dmitriev ausüben.

Leider beendete in Runde 32 ein weiterer Dreher und die gelbe Flagge diesen Zwist. Bilbija kam in Kurve 2 auf den Apron und presste seinen Motor gegen die Wand. Er fing sich erstaunlich gut und entging nur dadurch knapp einer Kollision mit der Spitze. Fast das gesamte Feld suchte die Boxengasse auf.

Kurz nach dem Resart folgte bereits die nächste Rennunterbrechung. Müller und Jost waren aneinandergelassen.

Nach einer heißen Phase direkt nach der Rennfreigabe blieben zwei Runden später nur mehr drei echte Unruheherde: Die Spitze, Kampf um Platz Fünf mit Ketteritzsch und Rebrov und die Hauptfeldkämpfe mit den Hauptvertretern Müller, Jost und Venzmer. Jost konnte sich hier nach einiger Zeit durchsetzen.

Vonne rangelten Efimenko und Dmitriev um den zweiten Platz.



**Diese Technik... - und ich könnte schwören, dass der Typ beim Verkauf gesagt hat, dass das Ding ein Lowrider wäre.**





**Meitzner war wohl nicht schlecht schwindelig geworden, nachdem er sage und schreibe zwei Schrauben und sieben einhalb Überschläge später sein rauchendes Auto verlassen musste. Runter kommen sie ja schließlich alle...**

Gleichzeitig blieb der dunkle Chevy Rebrovs trotz intensiver Angriffe hinter Ketteritzsch auf dem sechsten Platz zurück.

Der Kampf der Grünen, Venzmer und Borchert, endete in Runde 54 eher unschön. Venzmer verlor innen ausgangs Kurve 2 die Kontrolle. Aber auch Borchert war nicht sicher unterwegs und fing sich gerade noch mit viel Glück und einigen Dellen. Müller zog vorbei und Venzmers Wagen blieb mitten auf der Strecke liegen. Nun herrschte abermals Hochbetrieb in der Boxengasse.

Genau zur Hälfte des Rennens kam der Restart: Borchert führte vor dem rechts eingeordneten Lapper Meitzner, Sproß und Dmitriev. Und obwohl Rebrov Müller gleich am Anfang abschoss, blieb die grüne Flagge präsent. Vorne ging es abermals sehr eng zu. Meitzner blockte mehrmals Dmitriev und Sproß. Schließlich musste der Lapper nach einem Beinahe-Abschuss des Ersten nach außen und ließ die beiden vorbei. Auch Efimenko hatte vor, diese Chance zu nutzen, aber ließ nicht genügend Platz. Jost, Casula, der an diesem Tage keine Gute Leistung brachte und dies auch selber mit den Worten "mein Handling war unter aller Schublade" quittierte, und Ketteritzsch sollten dieses Irrtum zu spüren bekommen. Meitzner hob einige Meter vom Boden ab und überschlug sich sieben Mal, ehe er auf den Rädern oder das was davon übrig war, zum Stehen kam. Ganze drei Bremsunfälle folgten. Der Frontstretch glich einer Trümmerwüste. Neun Wagen waren betroffen.

Nach dem Restart übernahm Sproß rasch die Führung vor Borchert, den ein Wallride ins hintere Feld zurückfallen ließ. Viele Fahrer hatten einen größeren Schaden an ihrem Fahr-

zeug zu bemängeln, was man deutlich an den Rundenzeiten sehen konnte. Dmitriev überholte Sproß. In Runde 71 hatten sich Rebrov und Lafere auf die Plätze 2 und 3 gearbeitet. Trotz des arg lädierten Wagens führte Borchert die Verfolgergruppe vor Teamkamerad Jost und Müller an. Inzwischen wurde auch Rebrov, vorne um Platz 2 bangend, von Lafere auf die äußere Linie gezwungen. Doch Lafere, der an diesem Tage sehr übermütig und teilweise auch draufgängerisch wirkte, schob Rebrov das Heck weg. Dieser krachte in die Wand. Lafere fuhr weiter, Sproß konnte gerade noch einem Unfall entgehen - weiter grün!

Jost und Ketteritzsch überholten den Verunglückten. Rebrov fiel noch mehr zurück und konnte auch dem Druck der Verfolgergruppe nichts mehr entgegensetzen. Jost und Ketteritzsch waren nun, auf den Plätzen 4 und 5 gut dabei, doch der Rück-

stand auf die Spitze war enorm. Da schickte Rebrov, durch den kaputten Wagen aus dem Konzept gebracht, Borchert in die Wand. Borcherts Fahrzeug, hinten und vorne zusammengequetscht, glich nun eher einem Smart mit übertrieben ausgeführtem Spoiler denn einem Chevy Monte Carlo.

Um die Spitze wurde immer noch kräftig gekämpft, wie es sich bei einem spannenden NASCAR Rennen gehört. Und auch bei Ketteritzsch und Jost blieb es interessant. Beide holten langsam auf die Führenden auf. Doch die nächste Rennunterbrechung ließ die Motoren bald wieder durchatmen.

Sproß hatte einen minimalen Aprontkontakt gehabt und war aus der idealen Kurvenlage gekommen. Das Heck war weggerutscht und der Fahrer musste zwangsläufig gegenlenken. Sein Ford rammte den hell lackierten Gegner mit voller Wucht in die Mauer. Dmitriev verließ den



**Die letzten Runden fuhren Rebrov (r.), Sproß (l.) und Müller (h.) um Platz 2.**

Track, als ihm eine Runde später der Motor den Dienst quittierte, und blieb vor der Boxeneinfahrt mit qualmender Engine stehen. Die Rennkommission rief die gelbe Phase aus.

Der Restart versank schon vor grün mangels guter Koordination einiger Fahrer im Chaos. Und dann trat Scheins auch noch zu hart aufs Gas und rauschte in die Außenbarriere. Ketteritzsch ging vom Gas und nach links. Sproß, hinter diesem, startete daraufhin sicherheitshalber einfach direkt über die Grünfläche. Jost und Rebrov kamen ganz knapp vorbei und Borchert quetschte sich in dieser prekären Situation noch neben Müller. Beide berührten sich sogar leicht. Das Feld, sofern man es nicht eher als einen "Haufen reinen Durcheinanders" bezeichnete, bekam in Kurve vier dann den längst überfälligen Crash zu spüren: Aber nachdem Rebrov Jost in die Wand entsandte gab es keine gelbe Flagge. Auch Müller sah ein, dass die herkömmliche Strecke nicht mehr sicher zu sein schien und wählte den Weg der Nummer 62 über das Gras. Nur durch Glück entgingen die Fahrer einem Folgeunfall.

Sprung in Runde 102. Als Müller Borchert überholen wollte schloß dieser wohl gerade. Auf dem Frontstretch machte er, obwohl Müller längst neben ihm fuhr innen keinen Platz frei und endete in der Wand. Ketteritzsch führte unterdessen mit beachtlichem Vorsprung. Da kam es erneut zur Rennunterbrechung. Jost hatte alles auf eine Karte gesetzt und versuchte sich an Borchert vorbeizuquetschen. Die Gegengerade

entwickelte sich zu einem Schauplatz eines Flächenbrandes.

Sproß, aktuell Zweiter, ging als einziger noch pitten und reihte sich hinten ein. Ketteritzsch und Rebrov führten das Feld an.

In Runde 112 setzte sich Ketteritzsch ab. Hinter ihm waren Rebrov und Müller rundenlang damit beschäftigt sich um den besseren Platz zu streiten. Sproß, deutlich der Schnellste auf der Strecke, wurde etwas durch Lapper behindert und war sehr weit hinten zurückgeblieben.

6 Runden vor Schluss zog Müller an Rebrov vorbei. Dass Ketteritzsch siegen würde, war in Anbetracht des riesigen Abstandes zu den Verfolgern mittlerweile klar. Doch wer würde ihm über die Linie folgen? Müller und Rebrov fuhren wieder über eine Runde im 2-Wide, als zu dem eh nicht ungefährlichen Kampf auch noch Sproß aufschloß, der in den letzten Runden das Restfeld hinter sich ließ. 3 Runden vor Schluss konnte Müller dem Druck von Sproß nicht mehr widerstehen und die #62 ging an ihm am Backstretch innen vorbei. Rebrov hatte dies bemerkt und zog nach innen um zu blocken, doch dem Münchner machte dies nichts aus und er nahm einfach die äußere Linie. Müller klemmte sich nun innen an Rebros Heck. Später sollte er dazu folgende Worte übrig haben: "Ich glaube, ich habe noch nie so viel geschwitzt wie in dieser Situation." Nach 1,5 Runden 2-Wide hatte Sproß außen gewonnen und zog vor dem enttäuschten Russen weg. Müller übte nun seinerseits noch größeren Druck auf Reb-

rov aus und machte sich bereit für den letzten Überholversuch... doch ihm blieb dies nicht vergönnt.

Lafere und Venzmer hatten sich gedreht und Ketteritzsch siegte nach eineinhalb Stunden Fahrzeit unter der gelben Fahne vor Laurenz Spross, Sergey Rebrov und Michael Mueller.

Sönke Gravemeyer ließ es sich als zuständiger Administrator nicht nehmen insbesondere die Leute, die während der gelben Phasen die

ROOKIE CUP		
Ergebnis		
POS	FAHRER	Diff.
1	Wolfgang Ketteritzsch	-
2	Laurenz Spross	+0.307
3	Sergey Rebrov	+0.569
4	Michael Mueller	+2.040
5	Silvio Lafere	+2.871
6	daniel jost	+3.907
7	Jens Weissbrodt	+4.844
8	Olaf Borchert	+5.364

Einordnungsbefehle des Spotters oder seine Tipps missachteten, noch Einmal an die Regeln zu erinnern. Ganze 11 Leadchanges mit sechs verschiedenen Führenden gab es an diesem Abend. Die meisten Runden (60) führte Laurenz Sproß auf seinem "Hometrack". Daniel Jost wurde Highest Climber. Acht Yellow Flags wurden ausgerufen.

Insgesamt ein ansehnliches Rennen. Dies meinte wohl auch der Sieger, der den Abend mit folgenden Worten erfreut ausklingen ließ:

"Danke Jungs. Hat super geklappt. Obwohl meine Reifen ganz schön runter waren. Geil, mein erster Sieg."

*Laurenz Sproß*



**Der Chaosrestart aus der zweiten Rennhälfte. Von Ordnung konnte man schon vor der Freigabe nicht sprechen und es wurde noch knapper. Einer startete gleich ganz über den Rasen und Ketteritzsch (ganz I.) fuhr Richtung Sieg.**

# Viele Unfälle, wenig Ausfälle

## 29. Lauf der DOM auf dem Lowes Motor Speedway



Das Rennen in Talladega hatte überraschend für das eine oder andere Loch in den Top10-Anwärtern gesorgt und am Ende waren knapp über die Hälfte der Fahrer nicht ins Ziel gekommen. Das Nachtrennen in Lowes sollte besser laufen.

Glatte 200 Runden hatten 38 Fahrer zu bestreiten - ein Startplatz war nach Schließung der Anmeldung unbesetzt. Elf Rennunterbrechungen sorgten für zwölf Ausfälle im Fahrerfeld. Überlegen sicherte sich Hackmann in der Qualifikation erneut die Pole-Position. Erst mit knapp einer dreiviertel Sekunde Abstand folgten Stoehr, Bayer, Wilke und Eberius.

Auch in diesem Rennen war es nach dem Start nicht lange Grün. Nach nur 1,5 Meilen wurde die gelbe Flagge geschwenkt und genau so viel stand bei Krause als erreichte Rennstrecke in der Statistik. Ausgangs Turn 4 verlor er sein Heck und rutschte in Riedler. Mit diesem Schwung schoss er in die Streckenbegrenzung aus dickem Beton. Der harte Einschlag zerstörte ihm den Motor und somit das Rennen.

Im Anschluß folgte ein längerer Stint unter grüner Streckenbeleuchtung bis Thiemt eingangs Turn 1 ans Heck von Uehlein klopfte und ihn in die Mauer schickte. Kurz vor dem folgenden Restart versagte die Elektrik von Schrader den Dienst und er mußte aufgeben.

Nur wenige Runden später tat es Brandt Thiemt gleich und klopfte am Heck von Heuer an. Beide konnten aber weiterfahren. Anders hingegen Schulz - er beendete aus unbekanntenen Gründen sein Rennen an dieser Stelle obwohl er im Rennverlauf an den Top15 kratzte.

Ihm folgten in den weiteren Runden dann noch Riedler (in der Box) und Uehlein (in die Disco). Nach einer zwischenzeitlichen Rennunterbrechung durch Rohloff an Schymura kurz vor Turn 1 in bekannter Klopfmarnier folgte auch noch Frey Uehlein in den Tanztempel.

Vor Rennhalbzeit stellte noch Feldt seinen Chevrolet in der Box ab. Sein Lenkrad reagierte nicht mehr auf seine Befehle. Kurz nach der Hälfte des Rennens wurde Seyen Opfer einer Unstimmigkeit mit dem vorausfahrenden Gess. Jener hatte zwischen Turn 1 und 2 den schnelleren Feld Platz gemacht und war dabei in einen Wallride geraten. Ausgangs Turn 2 wollte er dann auf die sichere Spur inside wechseln, doch Seyen war schneller an ihm dran als gewünscht. Nach kurzem Reparaturstopp ging es dann weiter.

Aber auch wieder nur kurz, bis die Reifen gerade auf Temperatur waren und das Feld sich neu sortiert hatte. Heuer geriet ausgangs Turn 4 in einen Wallride, Kirsch war zu dicht dran und beide rutschten quer über die Frontstraight. Kirschs Chevrolet war hinüber. Seyen und Brandt hatten keine Lust mehr und Heuer setzte beschämt sein Rennen fort.

Nelamischkies geriet wenig später ebenfalls in Turn 2 in einen Wallride, löste sich zu unachtsam von der Wand und verlor dadurch die Kontrolle über seinen Ford. Dieser bog unkontrolliert Richtung Apron ab, dort kam gerade Ziganki vorbei und nahm ihn auf die Hörner. Für Nelamischkies war es das Ende.

Weitere Rennunterbrechungen folgten und zerrten an den Gemütern der verbliebenen Fahrer. Dem Druck nicht mehr gewachsen stellte Wurm kurz vor Ende des Rennens seinen Dienstwagen in der Box ab und verließ wortlos das Rennen. Wäre er im Rennen geblieben, wenn er gewußt hätte, daß es die vorletzte Unterbrechung war?!

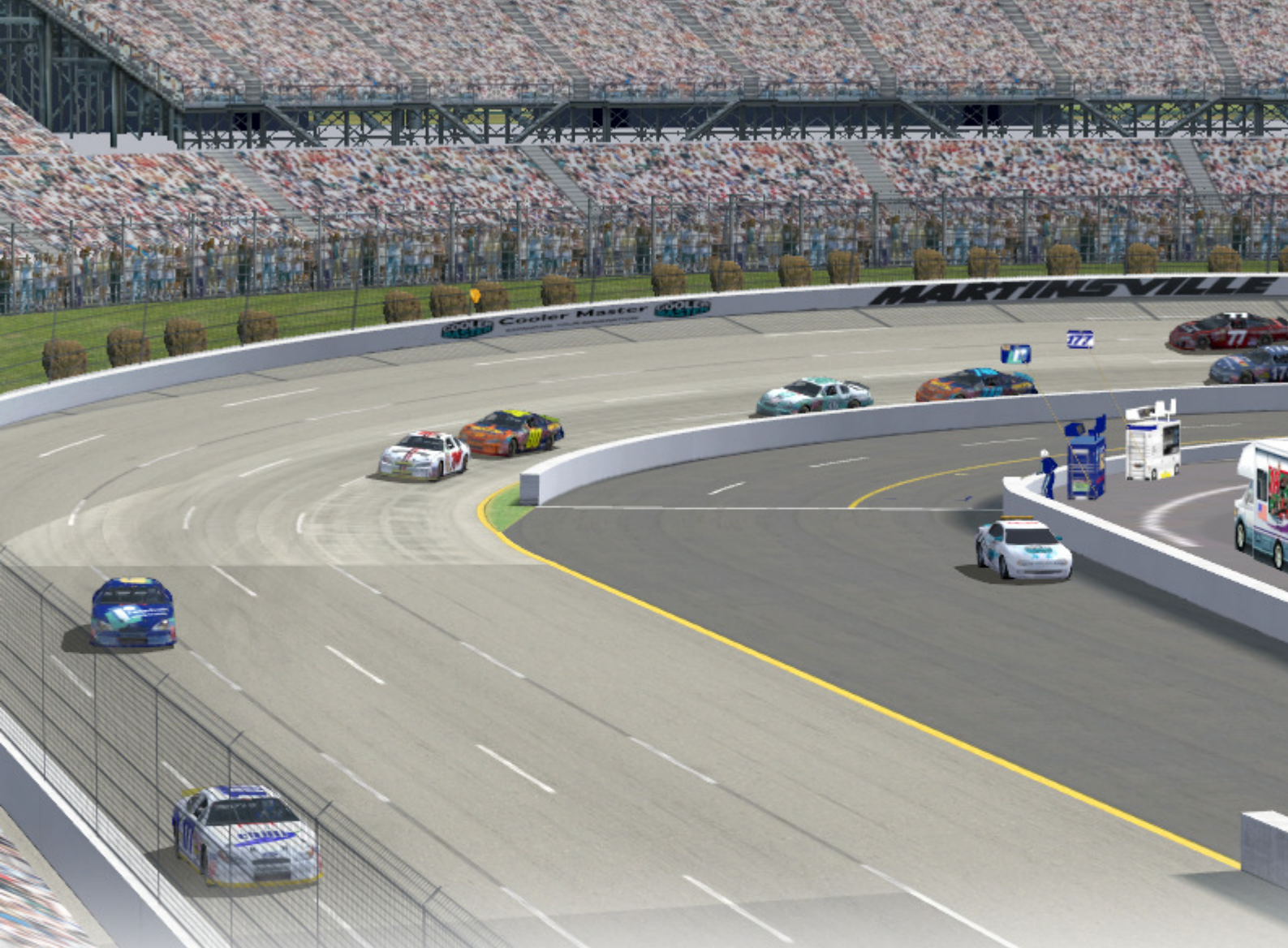
Die verbliebenen 26 Fahrer hatten diese eine Rennunterbrechung auch noch überstanden und mit 142 Runden in Führung gewann Hackmann vor Kuyumji, Stoehr, Terze und Lippert. Großer Verlierer des letzten Restarts war Thiemt. Er startet von Platz 5 und fiel nach einem Wallride in Turn 2 auf Platz 21 zurück. Es folgt laut Rennkalender die kürzeste Strecke: Martinsville. Geliebt und gehaßt zugleich.

Bericht: Christian Heuer  
Bild: Conrad Wegener



Dieser Wallride in Turn 2 kostete Thiemt kurz vor Schluß 16 Plätze





# Fabian Casulas Chaossieg

## 30. Lauf des Rookie Cup in Martinsville



**Dass es ein sehr gelbliches Rennen werden würde, war wohl allen Fahrern klar. So überraschte es eher wenige, dass nur 53 von 150 Runden vollends unter grün verbracht wurden. Trotzdem waren einige spannende Szenen zu sehen und eine Menge harter Zweikämpfe konnte beobachtet werden.**

Nach dem letzten Lauf in Charlotte holte sich Laurenz Sproß durch eine 21.030s-Zeit erneut eine Pole ab. Mit nur 0.19s Abstand reihte sich hinter ihm Fabian Casula ein, Christian Scheins und Eugeny Dmitriev starteten von den Plätzen 3 und 4.

Gleich in der ersten Kurve gab es auch den ersten Unfall und die ersten Wandberührungen. Borchert hatte seinem Vordermann beim Anbremsen für Kurve 1 das Heck geküsst und ihn herumgedreht. Dmitriev und Dietrich hatten Pech und brausten in die Wand.

Das Feld führten nun Sproß, Casula und Borchert, welcher gleich nach dem Restart den Schweizer überholte und auf den 2. Platz ging, an. Doch noch in der Restartrunde kam

### ROOKIE CUP Qualifizierung



POS	FAHRER	Zeit
1	Laurenz Spross	21.030
2	Fabian Casula	21.220
3	Christian Scheins	21.433
4	Eugeny Dmitriev	21.442
5	Olaf Borchert	21.449
6	Marcel Dietrich	21.455
7	Michael Mueller	21.479
8	Silvio Lafere	21.514
9	Mirko Meitzner	21.535
10	Birger Venzmer	21.718
11	Peter Mandl	21.812
12	Matthias Vogel	21.879

### ROOKIE CUP Warm-Up



POS	FAHRER	Zeit
1	Laurenz Spross	21.030
2	Fabian Casula	21.220
3	Christian Scheins	21.433
4	Eugeny Dmitriev	21.442
5	Olaf Borchert	21.449
6	Laurenz Spross	21.252
7	Birger Venzmer	21.348



**Fabian Casula (r.) und Laurenz Sproß (l.) im Zweikampf, den sie sich auch durch Lapper nicht nehmen ließen. Jonathan Pflüger (#747) war wohl bei dieser Szene, die nicht die Einzige dieser Art blieb, ziemlich am Schwitzen.**

die nächste gelbe Phase - und es blieb nicht die Einzige.

Mattias Vogel drehte sich durch eine Verkettung unglücklicher Zufälle, Eugeny Dmitriev drehte Peter Mandl herum, Auffahrunfälle nach einem Restart entstanden, Jonathan Pflüger drehte sich bei seinem ersten Rennen in der GNL gleich mehrmals, Olaf Borchert ließ Michael Müller abfliegen und Alex Mattheis und Peter Mandl kamen aneinander.

Erst in Runde 55 wurde das Rennen wieder ansehnlich. Borchert hatte eine Black Flag kassiert und war zurückgefallen, Casula führte vor Sproß und Dmitriev das Feld ins Grüne. Dmitriev, der abermals etwas halsbrecherisch und unsicher unterwegs war, räumte in Kurve 1 beinahe Sproß und Müller ab, kam aber dadurch an den zweiten Platz.

Doch das half ihm Nichts: Bereits eine Runde später musste er dem Druck von Sproß weichen und verlor schließlich sogar fast ein Duell gegen den viertplazierten Marcel Dietrich in Runde 61. Casula führte, nun doch recht weit voraus, vor dem Lapper Müller. Dietrich kam allmählich wieder an Dmitriev heran und versuchte ihn erneut in einen Zweikampf zu zwingen, wurde aber von dem überrundeten Pflüger angestoßen und fuhr leicht in die Wand. Müller beging in Runde 66 einen Fahrfehler und Sproß zog vorbei, um die Jagd auf den Führenden zu eröffnen, sollte aber mit dem Vorhaben zunächst nicht weit kommen. Eine Yellow Flag unterbrach erneut das Geschehen auf dem Track.

Nach dem Restart setzten Casula und Sproß ihr Duell unbeirrt fort. Weit ab vom Feld fochten sie in trau-

ter Zweisamkeit um die Führungsposition. Etwas knapp wurde es, als Casula innen an Lapper Pflüger zum überholen vorbeiging und Sproß gleichzeitig die äußere Linie wählte. Nach der 80. Überquerung der Start-/Ziellinie übernahm Sproß die Führung. Ganze drei Runden später überrundeten beide wieder Pflüger und abermals einer außen, einer innen. Nach zwei Runden 2-Wide führte nun wieder Casula, der aber durch einen Fahrfehler sofort wieder von seinem Widersacher abgelöst wurde. Es blieb spannend im Spitzenkampf.

Dmitriev hatte in der Zwischenzeit die schwarze Fahne gesichtet und war im hinteren Feld verschwunden, nur Dietrich konnte dem Speed der beiden Ford standhalten, da knallte es plötzlich böse in Kurve 4. Pflüger räumte Casula, der ihn abermals überholen wollte, ab. Sproß übernahm mit Dietrich im Schlepptau die Führung - weiter grün.

Die gelbe Flagge wurde erst in Runde 95 geschwenkt, als auf Grund von Bremspunktunterschieden wieder Rauch aufstieg. Prompt war die Konzentration verschwunden und die Rennunterbrechungen häuften sich wieder.

Sproß lag vor Dietrich, Borchert, Mattheis und Casula in Führung. Ganze zwei Runden nach dem Restart donnerten Meitzner und Borchert ineinander, Mattheis und Casula blieben nur durch ihr vorsichtiges Verhalten unberührt. Kurz darauf schoss der Lapper Dmitriev vollkommen unnötig den auf dem zweiten Rang liegenden Dietrich ab. Casula zeigte seinen inneren Gentleman und wartete an der Unfallstelle, bis Dietrich wieder fuhr, damit dieser seinen zweiten Platz behalten konnte. Dieser entschied sich aber für



**Einige Fahrer fielen, auch wenn das Chaos riesig war, positiv auf. Unter Diesen Olaf Borchert, der sich trotz einiger unverschuldeten Strafen erstaunlich gut schlug und nur durch einen Fehler am Ende auf Rang 8 landete.**

einen Boxenstop und so ging es zwischen Casula und Sproß weiter wie zuvor - bis zur Runde 132 in der Casula sich verbremste, Sproß auf voller Breitseite erwischte und ihn in die Wand katapultierte. Ein paar Runden darauf war der Unglückliche gleich nochmal an einem Unfall beteiligt. Borchert zog ihm in den Wagen und donnerte in die Wand.

Ohne ernstzunehmende Konkurrenz siegte bald darauf Fabian Casula zum dritten Mal dieser Saison. Er ging 0.269 Sekunden vor Eugeny Dmitriev und Marcel Dietrich ins Ziel. Der Sieger war mit sich selber am Ende aber nicht ganz zufrieden und meinte, der Sieg habe einen

„Bitteren Nachgeschmack“.

16 Gelbe Flaggen waren mit einer Zeit von 61 Minuten Pacecarspeed ausgerufen worden. Insgesamt gab es fünf Leadchanges zwischen nur zwei Fahrern. Acht Wagen gingen über die Ziellinie. Durch den in Martinsville häufig auftretenden Black-Flag-Bug wurden ganze 20 Strafen verhängt. Aber Olaf Borchert, einer der Unglücklichen, die vor lauter schwarzer Flaggen die Strecke nicht mehr sehen konnten, meinte dazu nur: „Das war kein Chaos - das war das systematisch, unkonventionelle Bewegen von Dickschiffen in einer Tuppardose mit anschließender Kaltverformung und Aerodynamikopti-

**ROOKIE CUP**  
Ergebnis



POS	FAHRER	Diff.
1	Fabian Casula	-
2	Eugeny Dmitriev	0.269
3	Marcel Dietrich	1.505
4	Laurenz Spross	2.414
5	Michael Mueller	10.296
6	Alex Mattheis	-1L
7	daniel jost	-3L
8	Olaf Borchert	-4L
9	Mirko Meitzner	-19L
10	Peter Mandl	-44L
11	Birger Venzmer	-50L
12	Silvio Lafere	-51L
13	Jonathan Pflüger	-65L
14	Christian Scheins	-128L
15	Matthias Vogel	-133L

mierung durch Lackaustausch.“  
Naja, das ist wohl eher Ansichtssache...

*Laurenz Sproß*





# Rebrov lässt die Reifen qualmen 31. Lauf des Rookie Cup in Atlanta



**Vor kurzem kam Lowe's, nun sein großer Bruder. Auch auf dem Atlanta Speedway spielen Reifen und die Beherrschung des Boliden eine große Rolle.**

Zum Start des 98 Runden langen Rennens auf dem 1,54 Meilen-Speedway mit seinen 24°-Bankings konnte man Mirko Meitzner mit seiner ersten Pole auf Platz eins sehen.

Hinter ihm startete Silvio Lafere und in der dritten Reihe links Peter Mandl. Rechts ging Eugeny Dmitriev vor Sergey Rebrov und Michael Müller als erster über die Linie.

Die erste Runde verlief problemlos, obwohl die Fahrer sich untereinander bereits sehr zerstritten hatten. Bei Müller, S. Lafere, Vogel und Sebastian Teufert, der das erste Mal bei einem GNL-Rennen fuhr, ging die Post ab. Aber nicht lange, denn Vogel kam in Runde 3 im 2-Wide von seiner Linie ab und drehte Teufert. Dieser schlug hart in die Barriere ein. Die hinter den beiden um Platz 10 kämpfenden Dietrich und Sproß kamen nach haarsträubenden Ausweichmanövern mit dem Schrecken davon.

## ROOKIE CUP Qualifizierung



POS	FAHRER	Zeit
1	Mirko Meitzner	28.431
2	Eugeny Dmitriev	28.501
3	Silvio Lafere	28.597
4	Sergey Rebrov	28.604
5	Peter Mandl	28.619
6	Michael Mueller	28.773
7	Fabian Casula	28.811
8	Matthias Vogel	28.827
9	Ronny Lafere	28.864
10	Marcel Dietrich	28.892
11	Sebastian Teufert	29.038
12	Christian Scheins	29.109
13	Laurenz Spross	29.136
14	Jens Weissbrodt	29.185
15	Yves Lederle	29.599
16	Wolfgang Ketteritzsch	30.984

Gleich nach dem Restart ereignete sich der nächste Crash: Ronny Lafere rutschte nach einem Wallride langsam wieder auf die Ideallinie. Lederle, ohne den Hauch einer





**Viele kleinere Unfälle ließen das Rennen ziemlich durchwachsen erscheinen. Hier schoss Matthias Vogel (50) Sebastian Teufert (961) ab. Die Anzahl der Dreher wurde in der zweiten Rennhälfte weniger.**

Chance das Unheil abzuwenden, verbeulte ihm kräftig das Heck. Abermals war Teufert unverschuldet betroffen. Auch Jens Weissbrodt steckte die ein oder andere Delle ein. Und es wurde nicht "grüner". Diesmal verlor Teufert durch einen Bremsversuch bei einer etwas unübersichtlichen Aktion die Kontrolle über seine Maschine. Lederle durfte gleich mitkreiseln. Beide gaben kurz darauf das Rennen auf.

Dmitriev und Rebrov führten das Feld inzwischen an und setzten sich bereits in der ersten Runde nach dem Restart ein gutes Stück vom restlichen Feld ab. Silvio Lafere und der sehr sicher wirkende Mandl waren die ersten Verfolger. Für die Letzteren aber wurde es bald sehr eng, als er sich rundenlang mit dem Lapper R. Lafere herumschlug und sich hinter den beiden bereits fünf weitere Wagen stauten. Diesen Tumult löste Lafere höchst unelegant, indem er Mirko Meitzner mit der Wand bekannt machte. Dies an sich wäre noch keine Katastrophe gewesen, hätte nicht kurz darauf das Quintett Weissbrodt, Sproß, Vogel,

Scheins und Dietrich die Unfallstätte erreicht. Keiner der Fünf kassierte nicht mindestens eine große Delle.

Ab Runde 33 führte Dmitriev vor Mandl und Rebrov in einer Grünphase, in welcher die Platzkämpfe begannen spannend zu werden. Einige 3-Wides konnte man hier beobachten. Aber dies hielt auch nicht lange, da bei einem Dreher S. Laferes die abermals gelbe Fahne geschwenkt wurde.

Durch die verschiedenen Pitstrategien mischte sich das Feld neu: Mandl war draußen geblieben, die Russen Dmitriev und Rebrov aber pitten gegangen. So sah man mit Dmitriev und Sproß neue Motorhauben in den Top3. Aber Mandls Führung währte nicht lange: Er rutschte bei der Rennfreigabe auch links, touchierte fast den links fahrenden Lapper Casula, bremste und strauchelte wieder auch rechts, wo sich bereits Sproß und Dietrich befanden. Irgendwie gelang es den Vieren sich aus dieser Lage elegant und ohne Berührungen zu befreien. Trotzdem blieb der Fehler Mandls nicht ohne

Folgen. Ketteritzsch, Dmitriev, Rebrov und Weissbrodt hatten einen Folgeunfall zu verzeichnen.

In Runde 45 führten Sproß und Dmitriev das Feld an. Zwei Runden später übernahm Rebrov die Führung. Interessant war, dass Sproß und zeitweise Vogel die hohe Linie bevorzugten. Mittlerweile gelang es dem zuletzt Genannten auf besagter Linie Dmitriev unter Druck zu setzen und ihn in Runde 53 nach zwei Runden 2-Wide für den vierten Platz außen zu überholen.

Rebrov führte mit gleichbleibendem Abstand vor Sproß, Dietrich und Vogel. Hinter diesen tat sich eine große Lücke auf. Dmitriev war auf den 6., Mandl sogar auf den 7. Rang gefallen.

Vogel versuchte in Runde 60 einen längst überfälligen Angriff auf Dietrich zu fahren, doch der rote Pontiac war nicht gewillt, ihn vorbei zu lassen. Zwei Runden später gelang es Vogel dann doch. Blau ging vor Rot und das keine Sekunde zu früh: Eine Debris Yellow Flag wurde ausgerufen und in Folge dessen begann



**Rebrov war in Runde 40 in einen Unfall involviert und verschwand erstmalig von der Bildfläche, um dann am Ende erneut überzeugend zu pushen. Matthias Vogel (Zweiter v. I.) zeigte an diesem Abend eine ansehnliche Leistung.**





**Im Kampf um Platz 3 ging es am Ende hoch her. Der, im wahrsten Sinne des Wortes, "Außenseiter" Sproß fuhr letzten Endes vor Vogel (r.) noch auf den 3. Rang. Hinten lauerte Mandl auf einen Fahrfehler der beiden.**

es in der Box hektisch zuzugehen. Abermals wurde neu gewürfelt: Rebrov, Vogel und Dietrich waren die Gewinner. Als das Rennen wieder lief, setzte sich der LuckyWingler, welcher an diesem Tage sehr überzeugend sicher unterwegs war, mit Rebrov weit nach vorne ab, doch nicht auf Dauer. Dietrich übte bald Druck auf Vogel aus und überholte sogar. Inzwischen stieß noch ein neuer Fahrer nach vorne: Casula ging innerhalb einer Runde an der Nummer 62 und der Nummer 68 (Sproß und Mandl) vorbei auf die vierte Position. Unbeirrt weiter pushend gelang es ihm kurz darauf, auch Vogel nur noch im Rückspiegel zu sehen - und auch das wieder ge-

nau im richtigen Moment. Ketteritzsch war an die Wand ausgangs Kurve 4 gekommen und wurde gegen Dmitriev geschleudert.

Sieben Runden unter grün waren noch zu erwarten an diesem Abend. Müller ging als einziger aus dem Feld pitten und holte sich einen neuen Satz frischer Reifen. An der Spitze des Feldes fuhren Rebrov, Dietrich, Casula, Vogel, Sproß und Mandl. Gleich nach dem Restart blieben nur noch sechs der Siegesanwärter: Casula war beim Beschleunigen auf den Rasen gerutscht und verlor immens an Speed. Auch Müller, der Mann mit den neuen Reifen, hatte einen Wallride zu beklagen und

musste jegliche Siegeschancen begraben.

Dietrich fuhr in Runde 92 einen vielversprechenden Angriff auf den Führenden, doch Rebrov konterte nach außen und zog davon. Sproß hatte sich mit seiner Außenspur an Vogel herangearbeitet. Rebrov und Dietrich schien nichts mehr vor Platz 1 und 2 abhalten zu können, nur um den dritten Rang wurde noch gekämpft. In der vorletzten Runde schob sich Sproß innen neben die Nummer 50. Beide bekamen fast gleichzeitig die White Flag zu sehen. Doch plötzlich zog Vogel vor Kurve 1 nach innen, straukelte und donnerte in die Wand. Einen Bremsunfall später kam in der letzten Runde die Yellow Flag. Rebrov siegte vor Dietrich und Sproß.

*Laurenz Sproß*



**Rebrov fuhr nach einer Stunde und zwanzig Minuten seinen zweiten Sieg dieser Saison nach dem Lauf in Bristol (Night) ein.**

ROOKIE CUP Ergebnis		
1	Sergey Rebrov	-
2	Marcel Dietrich	0.466
3	Laurenz Spross	3.380
4	Peter Mandl	4.604
5	Matthias Vogel	5.728
6	Michael Mueller	10.409
7	Wolfgang Ketteritzsch	11.418
8	Fabian Casula	12.754
9	Christian Scheins	13.724
10	Eugeny Dmitriev	15.770
11	Jens Weissbrodt	29.392
12	Mirko Meitzner	-61L
13	Silvio Lafere	-64L
14	Ronny Lafere	-65L
15	Sebastian Teufert	-80L
16	Yves Lederle	-83L

## Tabelle GNL-Rookie Cup

Gesamtwertung seit Infineon 3.11.2008

POS	FAHRER	Punkte
1	Fabian Casula	3491
2	Eugeny Dmitriev	3479
3	Markus Selinger	2646
4	Sergey Rebrov	2572
5	daniel jost	2482
6	Marcel Dietrich	2239
7	Stephan Appelt	2061
8	Laurenz Spross	2010
9	Michael Mueller	1868
10	Stefan Korus	1739
11	Tim Meurer	1721
12	Marc Heymann	1606
13	Mirko Meitzner	1593
14	Marc Wieneke	1511
15	Thomas Munck	1477
16	Ricardo Krause	1470
17	Michael Neubauer	1457
18	Wolfgang Ketteritzsch	1455
19	Peter Mandl	1426
20	Diego Feldt	1405
21	Christian Schultze	1358
22	Jannis Koopmann	1349
23	Matthias Vogel	1290
24	Matthias Wurm	1284
25	Zeljko Bilbija	1188

# Longrun-Spezialisten vorne

## 31. Lauf der DOM auf dem Atlanta Motor Speedway



Eine fehlende Berichterstattung aus Martinsville bitten wir zu entschuldigen. Unserem Reporter war es nach den 19 Rennunterbrechungen nicht möglich einen Bericht zu verfassen, zu schockiert war er.

Kurze Randnotizen aber dennoch:

- Hackmann mit seiner 25. Pole
- Sieger war Conrad Wegener
- 95/250 Runden hinter dem PC
- 880 Strafpunkte seitens der Reko

Zur Qualifikation waren 34 Fahrer angetreten und ein Fahrer sorgte für viel Unruhe aber auch Jubel auf den Tribünen. Platz 1 hatte sich Stoehr vor Hackmann geschnappt, mit nur 0,1 Sekunden Vorsprung. Ihnen folgten Wilke, Kuyumji und Bayer.

Der Rennstart verlief erfolgreich und in den ersten knapp 20 Runden zog sich das Feld schnell auseinander. Der sicheren Position wich dann schnell der Wille zum Erfolg um eine besseren Platz und die Manöver wurden mutiger. Diese sind nicht immer von Erfolg gekrönt und das durfte Hunschede schnell bemerken. Eingangs von Turn 3 sah er seine Chance um inside an Schulz vorbeizugehen. Leider kam er zu hoch und schickte Schulz in die Mauer. Dieser Ritt vollzog er aber filmreif mit dem Unterboden.

Der folgende Uehlein hatte zu lange die Augen auf dem Kunststakt und flog Richtung Boxengasse ab. Später schien Uehlein immer noch recht verwirrt und drehte sich nach abgebrochenem Boxenstopp auf der Strecke. Sichtlich unkonzentriert verließ er das Rennen.

Wenige Runden nach dem Restart dann die zweite Rennunterbrechung - ausgelöst durch einen Unfall auf der

Backstraight. Koopmann hatte ausgangs Turn 2 die Mauer leicht berührt und verlangsamte dadurch. Der hinter ihm liegende Feldt war zum Spurwechsel gezwungen, doch Nelamischkies war schon inside neben ihm. Da ging nicht gut und beide flogen Richtung Apron ab. Die Infieldmauer bremste beide nur wenig ab und sie rutschten zur Strecke zurück. Feldt nahm den nahenden Seiten mit und Nelamischkies stellte sich Krause in den Weg. Bis auf Nelamischkies fielen alle Fahrer aus.

Kaum war das Rennen wieder gestartet wurde es wieder durch gelbe Blinklichter eingebremst. Aus Turn 2 heraus verlor Terze beinahe die Kontrolle über seinen Chevrolet und touchierte dabei unsanft die Mauer. Grasser und Lippert kamen wie durch ein Wunder vorbei, doch für Eberius reichte das Glück nicht mehr. Er berührte Hunschede am Heck und drehte diesen herum. Ein paar kurze Schrecksekunden für ihn mit etwas Blechschaden als Folge.

Wenige Runden später steuerte Thiemt die Box an. Ein kleiner Ausrutscher in die Mauer verringerte seine Motorleistung und von Platz 10 viel er mit nur 160 mph Topspeed immer weiter zurück.

Kurz nach ihm war Schymura ausgangs Turn 2 zu früh auf dem Gas und drehte sich auf den Apron weg. Seinen knappen Top20-Platz gab er frei und verließ das Rennen.

Dann folgte ein richtiges Rennen; (fast) ohne weitere Unterbrechungen. Zur Rennhälfte waren schon einige Fahrer in der Box und wenige hatten schon die Box angesteuert, als der Rennleiter die gelbe Flagge schwenkte. Zu sehen war nichts - kein Unfall oder Dreher. Angeblich mußte die Strecke von Schmutz befreit werden. Der Ärger war bei einigen Fahrern sehr groß.

Nach dieser letzten Unterbrechung, die keine war, lief das Rennen bis zum Ende unter Grün weiter. Die Quali hatte er abgegeben, aber den Sieg ließ sich Hackmann nicht nehmen. Ein paar Führungsrunden hatte er abgegeben, aber mit 146 Leadlaps überquerte er als erster Fahrer die Ziellinie. Im Schlepptau sein Teamkollege Wilke und mit etwas Abstand folgten Kuyumji, Ziganki und Stoehr. Gerade mal sieben Fahrer befanden sich am Ende mit Hackmann in der gleichen Runde.

Bericht: Christian Heuer  
Bild: Conrad Wegener



Gemeinsam sorgten Nelamischkies und Feldt für Trubel in Turn 3

# Dirk Hunschede

## Der GNL-Aufsteiger im Interview

**Name:** Dirk Hunschede  
**Alter:** 42  
**Nationalität:** Deutsch  
**Wohnort:** Hamburg  
**Beruf:** Medienoperator  
**VR-Eintritt:** 23.07.2008  
**Lenkrad:** Logitech G25  
**Pedale:** Logitech G25

### DOM-Nascar

**Nummer:** 10  
**Marke:** Chevrolet

**RS:** Hallo Dirk! Den GNL Rookie Cup hast Du ja blitzschnell gemeistert. Nach gerade einmal 3 Rennen hast Du die GNL-Lizenz erhalten. Glückwunsch! Hast Du selber damit gerechnet, dass es so schnell gehen würde?

**Dirk Hunschede:** Nein, definitiv nicht. Zwar brachte ich ja einige Erfahrungen aus der GNC mit in die GNL, dass es aber dann so schnell gehen würde, überraschte und erfreute mich sehr.

**RS:** Seit wann beschäftigst Du Dich intensiver mit NR03?

**Dirk Hunschede:** Ich glaube, ich hatte mir damals die erste und zweite Version angetan und bin dann Anfang 2004 durch meinen Kumpel Andreas Neckel (der hier auch schon seinen kurzen Auftritt hatte) auf die Version NR2003 aufmerksam gemacht worden. Ich war beim Testen sofort wieder in "Trance" geraten.

**RS:** Wie bist Du auf Virtual Racing aufmerksam geworden und wann fiel bei Dir die Entscheidung, dich für den GNL Rookie Cup anzumelden?

**Dirk Hunschede:** Als ich mir im Jahr 2004 einige heiße Gefechte per LAN-Kabel mit meinem Kumpel erlaubte, wurde uns beiden schnell klar, dass wir online fahren wollten/mussten. Über Google sind wir dann auf die GNC und die GNL gestoßen. Nach drei Jahren GNC, schwindenden Teilnehmern und schwindender Motivation meinerseits, galt es dann für mich eine Entscheidung zu treffen:

Entweder Nascar an den Nagel zu hängen und sich evtl. einer anderen Sim zu widmen, oder aber Nascar noch einmal aufleben lassen. Und zwar mit einem wie im realen Nascar-Sport vollem Fahrerfeld und realem Wetter. Eine ganz neue Herausforderung tat sich auf. Nun kommen auch mittelmäßige Fahrer wie ich durchaus in den Genuß spannender Zweikämpfe. Und das durchweg fast das ganze Rennen.

**RS:** Rückblickend, gibt es etwas, das Du am Rookie Cup-System ändern würdest?

**Dirk Hunschede:** Nö, nicht wirklich. Zumindest fällt mir auf die Schnelle

etwas?

**Dirk Hunschede:** Nein, sie war zufällig frei. Mein Ziel ist es zwar einigermaßen regelmäßig in den Top 10 zu landen, aber wie gesagt, reiner Zufall.

**RS:** Wie stehst Du den Road Courses gegenüber?

**Dirk Hunschede:** Mit Watkins Glen komme ich klar.

**RS:** Welches sind Deine Lieblingsstrecken bzw. welche magst Du weniger?

**Dirk Hunschede:** Texas und Lowes



**Dirk in seiner geliebten "Seifenkiste"**

nichts ein.

**RS:** Wie bereitest du Dich auf die Rennen vor?

**Dirk Hunschede:** Also meistens schaffe ich es zeitlich nicht, mich explizit auf ein Rennen vorzubereiten. Mir reicht dann das Practice direkt vor dem Rennen. Das sieht man dann auch immer wieder an meinen mittelmäßigen Quali-Zeiten.

**RS:** Hat Deine Startnummer bzw. das Car-Design eine besondere Bedeu-

sind meine Lieblingsstrecken, Infineon ist nicht so wirklich mein Ding.

**RS:** Was hältst Du von der GNOS? Überlegst du vielleicht, dort im nächsten Jahr einzusteigen?

**Dirk Hunschede:** Das Angebot finde ich sehr verlockend, weil dies 14-tägig wäre. Zur Zeit bin ich aber durch die oben erwähnten Gründe stark motiviert (volles Fahrerfeld...) und möchte im kommenden Jahr möglichst wöchentlich fahren.



**Dirk bei seinem ersten DOM-Rennen in Talladega: Leider war es ein kurzer Auftritt. Bereits in Runde 3 war er am ersten Massencrash beteiligt. Das bedeutete für ihn das frühzeitige Aus.**

**RS:** Was für Musik hörst Du privat, hast Du Lieblingsbands oder Artists?

**Dirk Hunschede:** Nein, habe ich nicht. Und hören tue ich vieles. Von Rock, Pop über Ambient bis Klassik.

**RS:** Was für andere Hobbys (außer Sim-Racing) hast Du?

**Dirk Hunschede:** Meine Frau, Windsurfing und Sport allgemein, Lesen, Fotografie.

**RS:** Wobei kannst Du am besten abschalten?

**Dirk Hunschede:** Wenn ich es überhaupt schaffe, dann beim Lesen eines Buches. Aber auch Nascar bzw. Sim-Racing ist ja eine Art von Abschalten. Man befindet sich in Meditation und im Trance-Zustand. Alles um einen herum existiert nicht mehr, nur noch die Strecke, die Gegner und ich. Hier und jetzt. Das ist auf jeden Fall für mich ein Abschalten vom Alltag.

**RS:** Welche anderen Motorsportserien verfolgst Du intensiver?

**Dirk Hunschede:** Hin und wieder mal F1. Meistens langweilt es mich aber.

**RS:** Die Saison nähert sich so langsam dem Ende. Was sind deine Ziele in den verbleibenden Rennen bzw. für die kommende Saison?

**Dirk Hunschede:** Erfahrungen sammeln (Real Weather) und möglichst oft ankommen. Das gilt sowohl für den Rest dieser Saison als auch für die nächste.

**RS:** Vielen Dank, dass Du Dir die Zeit genommen hast und viel Erfolg in der Deutschen Online Meisterschaft.

*Rene Sowada*

[www.HESKO.com](http://www.HESKO.com)



# Rezept für Käsefondue

## Zubereitungsanleitung von den Stettler-Brüdern

In Pottenstein kamen ja einige aus der GTL-Fraktion in den Genuss eines echten Schweizer Fondues. Wie angekündigt, jedoch mit etwas Verspätung, haben wir nun anhand den Familienherbstferien im Berner Oberland in Lenk eine Anleitung für ein prozesssicheres Gelingen dokumentiert.



### Folgende Zutaten werden benötigt:

- Käsemischung (200g/Person)
- Weissbrot (nicht abgebildet)
- Knoblauch und Eschalloten
- Weisswein (ca. 0,1-0,15l/Person)
- Kirsch
- Maisstärke
- zum Würzen: Pfeffer, nach Bedarf Muskatnuss und Paprika

### Zubehör:

- Fonduehoch
- Fonduecäclon (Panne)
- Rührkelle
- 1 Glas mit Kaffeelöffel

**Schritt 1:**

Legen wir los: Als erstes wird die Pfanne mit einer Knoblauchzehe ausgerieben.

Dies verringert die Gefahr zum Anbrennen des Käses und sorgt für einen guten Geschmack.

**Schritt 2:**

Nun gilt es, schön fleissig den Knoblauch und die Eschallotten zu schälen und zu schneiden (Menge nach eigenem Ermessen).

**Schritt 3:**

Das Ganze kommt in die Pfanne und wird in ca. 2,5 dl Wein auf unterer bis mittlerer Stufe langsam gegart

Das dauert dann schon 15-30 Minuten, je nachdem wie stark gekocht Ihr den Knoblauch und die Eschallotten gerne mögt.



**Schritt 4:**

Prost, denn eine Fonduezubereitung soll ja etwas Gemütliches sein.

Zum Fondue eignet sich übrigens am besten ein Fendant aus dem Wallis. Die Weintraube ist Chasselat. An diesem Abend haben wir den etwas edleren St. Saphorin verwendet. Dieser ist aus der Lavaux Region am Genfersee.



**Schritt 5:**

Jetzt ist es an der Zeit das Brot in kleine Würfeli zu schneiden.



**Schritt 6:**

Ein sehr wichtiger Schritt, ist die Vorbereitung einer gelungenen Bindung des Käses, damit er schön cremig wird.

Dazu nehmen wir ca. 0,75-1,0 Teelöffel pro Person von der Maisstärke in ein Glas und füllen das kleine Gläschen zu 2/3 mit Kirsch auf.

Gut umrühren!



### Schritt 7:

Wenn die Ware im Wein den gewünschten Zustand erreicht hat, kommt die Käsemischung rein. Ab diesem Moment ist es wichtig, dass immer schön umgerührt wird, damit das Fondue nicht anhockt und verbrannt.

Idealerweise hat die Mischung 25-40 % Vacherin-Weichkäse drin und der Rest besteht aus rezezierem Halbhartkäse (z.B. Gruyère oder Bergkäse). Am besten fragt Ihr in Eurem Käseladen nach.

Bei Bedarf und je nach dem, ob Ihr die Zwiebeln etwas länger habt einkochen lassen, sollte noch etwas mehr Wein nachgeschüttet werden.



### Schritt 8:

Den Leistungsregler könnt ihr auf ca. 2/3 setzen und das Fondue darf ruhig etwas brodeln. Einfach immer gut rühren!

Jetzt fängt sich die aufgeheizte Käsemischung an zu scheiden...



### Schritt 9:

...und der Moment für das Maizena (die Maisstärke) ist gekommen.

Nun sollte das Fondue sich binden und eine Einheit bilden. Falls dem so nicht sein sollte -> keine Panik, legt noch eine kleine Ladung Maisstärke mit Kirschwasser nach.





**Schritt 10:**

Dann noch mit Pfeffer, ein wenig Muskatnuss und eventuell etwas Paprika würzen, nach eigenem Gutdünken, aber bitte nicht zu viel.



**Schritt 11:**

**En Guete!**

Zum Fondue kann man weiterhin Weisswein trinken, am besten den gleichen, der drinnen ist. Sehr empfehlenswert ist auch warmer Tee.



**Schritt 12:**

Nach dem Essen darf ein „coup du millieux“ nicht fehlen.

Viel Spass beim nachkochen

Wünschen Eure VR-Kollegen  
Adi und Goe Stettler

Im Oktober 2008

contest  
pic of the month

1



# contest pic of the month

2



3



4



contest  
pic of the month

5



6



# contest pic of the month

7



## Wettbewerb *PIC OF THE MONTH* November 2008 - Thema: Zweikampf

Zum ersten Mal lief diesen Monat der Contest "pic of the month". Schneller als erwartet erreichten uns die ersten Vorschläge. Nun hoffen wir im Monat November auf eine noch größere Anzahl von Bildern, die dann wie gewohnt im Virtual-Racing Forum zur Schau gestellt werden. Für die letzte Woche des Monats schließlich laden wir erneut alle RS-Leser herzlich dazu ein die Stimme für das Bild des Monats November abzugeben. Wir erwarten eure Beiträge im Off Topic Forum des VR-Boards. Gratulation an alle Ersteller, die ihre Pixel hier im Rückspiegel wie-

dersehen können. Aber auch unter den Bildern, die sich nicht "qualifizieren" konnten waren schöne Stücke dabei. Hier stellen wir nun die Gewinnerfotos des Monats Oktober vor:

- 1) *André Böttcher* ist der erste Titelträger mit seinem schönen Screenie.
- 2) *Alex Hummler* zeigt, das man auch mit Lupo's kämpfen kann.
- 3) *Martin Kolibal* ließ für uns seine Reifen auf Höchsttemperatur bringen.
- 4) Aus dem Hause GPL sandte uns *Karsten Böttcher* seinen

Schnappschuss zu.

- 5) *Marco Saupe* schickt uns dieses Bild aus Monaco zu.
- 6) Auch die Stockcars können auf Rundkursen kämpfen. Das zeigt uns *Conrad Wegener* eindrucksvoll.
- 7) Knallen und Krachen muss es - *Matthias Draschl* stellt uns hier einen Zweikampf mit bitterem Ende vor.

Die nächste Möglichkeit um den Sieg des Pic of the month gibt es ab dem 10. November.

*Martin Fass und Laurenz Sproß*

# SIEGER DES MONATS

Und abermals ist ein für jeden individuell mehr oder minder erfolgreicher Monat vorbei.

Gratulation an dieser Stelle den Fahrern, welche sich hier wiederfinden können! Wir wünschen allen, die hier stehen oder mal hier stehen wollen, viel Glück auf ihren Wegen und Strecken. (Zeitraum: 25.09.08 - 4.10.08)

## Nascar Racing 2003

### GNL-DOM

25.09.2008 - Dover

- 1 Volker Hackmann
- 2 Andreas Wilke
- 3 Joerg Kormany

9.10.2008 - Talladega

- 1 Volker Hackmann
- 2 Andreas Wilke
- 3 Patrick Ratajczak

16.10.2008 - Lowes-Night

- 1 Volker Hackmann
- 2 Georg Kuyumji
- 3 Gabriel Stoehr

23.10.2008 - Martinsville

- 1 Conrad Wegener
- 2 Volker Hackmann
- 3 Andreas Wilke

30.10.2008 - Atlanta

- 1 Volker Hackmann
- 2 Andreas Wilke
- 3 George Kuyumji

### GNL-GNOS

30.09.2008 - Dover

- 1 Conrad Wegener
- 2 George Kuyumji
- 3 Matthias Bayer

14.10.2008 - Sonoma (Infineon)

- 1 Jannis Koopmann
- 2 Klaus Jonke
- 3 George Kuyumji

28.10.2008 - Kansas

- 1 Marvin Aulmann
- 2 George Kuyumji
- 3 Matthias Bayer

### GNL-Rookie Cup

06.10.2008 - Talladega

- 1 Fabian Casula
- 2 Silvio Lafere
- 3 Sergey Rebrov

13.10.2008 - Lowe's Night

- 1 Wolfgang Ketteritzsch
- 2 Laurenz Spross
- 3 Sergey Rebrov

20.10.2008 - Martinsville

- 1 Fabian Casula
- 2 Eugeny Dmitriev
- 3 Marcel Dietrich

27.10.2008 - Atlanta

- 1 Sergey Rebrov
- 2 Marcel Dietrich
- 3 Laurenz Spross

Fortsetzung Nascar Racing 2003:

### GNC/GNL-Trucks

08.10.2008 - Talladega

- 1 Marvin Aulmann
- 2 Sebastian Diesing
- 3 Gabriel Stöhr

22.10.2008 - Texas

- 1 Matthias Wien
- 2 Florian Schmelz
- 3 Thomas Nolden

### Grand Prix Legends

#### GPL-DOM

05.10.2008 - Monaco

- 1 Oliver Reinhold
- 2 Andreas Wilke
- 3 Marco Saupe

02.11.2008 - Mexico

- 1 Andreas Wilke
- 2 Oliver Reinhold
- 3 Christof Gietzelt

#### GPLL

07.10.2008 - Monza

- Grid A:
- 1 Martin Fass
  - 2 Claudio Callipo
  - 3 Justus Forschbach

Grid B:

- 1 Alfred Manzella
- 2 Oliver Schulz
- 3 Peter Neuendorf

21.10.2008 - Mexiko

- 1 Justus Forschbach
- 2 Claudio Callipo
- 3 Christof Gietzelt

Gratulation an die Stirling Moss Trophy Gewinner Forschbach (in 3 von 4 Läufen auf den ersten Rang gefahren), Claudio Callipo und Michael Kohlbecker.

04.11.2008 - Watkins Glen

- 1 Steffen Kriesch
- 2 Marco Saupe
- 3 Christof Gietzelt

### GGPLC - JSC

12.10.2008 - Monza JSC

- 1 Christof Gietzelt
- 2 Martin Fass
- 3 Frank Schreiner

Fortsetzung GGPLC-JSC:

26.10.2008 - Mexico City JSC

- 1 Martin Fass
- 2 Justus Forschbach
- 3 Christof Gietzelt

### GGPLC - JRC

11.10.2008 - Monza JRC

- 1 Christof Gietzelt
- 2 Andreas Wilke
- 3 Marco Saupe

25.10.2008 - Mexico City JRC

- 1 Marco Saupe
- 2 Andreas Wilke
- 3 Michael Kohlbecker

### FUN-CUP

15.10.2008 - Sachsenring

Rennen1:

- 1 Michael Dobeck
- 2 Claudio Callipo
- 3 Mario Wilhelm

Rennen2:

- 1 Mario Wilhelm
- 2 Christof Gietzelt
- 3 Michael Schade

Eventsieger gesamt:

- 1 Mario Wilhelm
- 2 Christof Gietzelt
- 3 Michael Schade

### Live for Speed

#### Lfs - Masters

08.10.2008 - Kyoto National

- 1 Dieter Schmid
- 2 Matthias Draschl
- 3 Andreas Kohn

22.10.2008 - Blackwood

- 1 Fabian Schneider
- 2 Matthias Draschl
- 3 Lutz Ludwig

#### Lfs - Rookie Cup

Trophy 4/2008

- 1 Jan Siemens
- 2 Marco Linke
- 3 Paul Mante

### Langstreckenpokal

05.10.2008 - Aston National

- 1 Lutz Ludwig
- 2 Andreas Kausch
- 3 Matthias Draschl

Fortsetzung Langstreckenpokal:

19.10.2008 - Blackwood GP

- 1 Andreas Kausch
- 2 Lutz Ludwig
- 3 Lars Moldenhauer

### Race

#### FNS GTR-Evo

10.10.2008 - Hockenheim

- 1 Michael Bräutigam
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Thomas Tegen

24.10.2008 - Nordschleife

- 1 Michael Bräutigam
- 2 David Hanke
- 3 Stefan Hartmann

GTR Evo FNS Gesamtsieger

- 1 Michael Bräutigam
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Thomas Tegen

#### VRTCC

13.10.2008 - Zandvoort

Grid 1:

Lauf 1:

- 1 Martin Thiemt
- 2 Florian Waschkowski
- 3 Daniel Struck

Lauf 2:

- 1 Daniel Struck
- 2 Ronny Haehnel
- 3 Manuel Haehnel

Eventsieger gesamt:

- 1 Daniel Struck
- 2 Martin Thiemt
- 3 Manuel Haehnel

Grid 2:

Lauf 1:

- 1 Thorsten Leistenschneider
- 2 Sven Eckhardt
- 3 Sven Schnabel

Lauf 2:

- 1 Gilbert Ghammachi
- 2 Uwe Kriebel
- 3 Sven Eckhardt

Eventsieger gesamt:

- 1 Sven Eckhardt
- 2 Gilbert Ghammachi
- 3 Uwe Kriebel

Grid 3:

Lauf 1:

- 1 Dominic Hyna
- 2 Christian Stallwanger
- 3 Torsten Baggendorf

Lauf 2:

- 1 Maximilian Indrich
- 2 Dominic Hyna
- 3 Christian Hauck

Eventsieger gesamt:

- 1 Dominic Hyna
- 2 Maximilian Indrich
- 3 Torsten Baggendorf

Fortsetzung VRTCC:

27.10.2008 - Zolder

Grid 1:

Lauf 1:

- 1 Florian Waschkowski
- 2 Sven Eckhardt
- 3 Martin Thiemt

Lauf 2:

- 1 Andreas Gaida
- 2 Tobias Schlottbohm
- 3 Ronny Haehnel

Eventsieger gesamt:

- 1 Andreas Gaida
- 2 Tobias Schlottbohm
- 3 Benjamin Förtsch
- 3 Florian Waschkowski

Grid 2:

Lauf 1:

- 1 Michael Bräutigam
- 2 Ron Gerrits
- 3 Thomas Tegen

Lauf 2:

- 1 Michael Bräutigam
- 2 Thomas Tegen
- 3 Ron Gerrits

Eventsieger gesamt:

- 1 Michael Bräutigam
- 2 Thomas Tegen
- 2 Ron Gerrits

Grid 3:

Lauf 1:

- 1 Gabriel Fuerstner
- 2 Lukas Przybylski
- 3 Michael Theuerkauf

Lauf 2:

- 1 Christian Semba
- 2 Gerhard Lehmann
- 3 Gabriel Fuerstner

Eventsieger gesamt:

- 1 Gabriel Fuerstner
- 2 Christian Semba
- 3 Gerhard Lehmann

## GT Legends

### GTL Classic Masters

09.10.2008 - Mid Ohio

- 1 Bjoern Fietz
- 2 Peter Neuendorf
- 3 Tobias Schlottbohm

23.10.2008 - Hockenheim GP

- 1 Thomas Tegen
- 2 Tobias Schlottbohm
- 3 Stefan Mies

### GTL C. Endurance

18.10.2008 - Spa

GTC-76:

- 1 René Hiddel
- 2 Thomas Link
- 3 René Cremer

GTC-65:

- 1 Dirk Wilke
- 2 Jochen Froemel
- 3 Daniel Struck

TC-65 :

- 1 Andre Keidel
- 2 Edgar Wenigmann
- 3 Andre Boettcher

## rFactor

### rF1 - 1997

03.10.2008 - Zandvoort

- 1 Hagen Tröger
- 2 Daniele Bonaventura
- 3 Andy Wilke

31.10.2008 - Monza

- 1 Florian Kirchhofer
- 2 Jonas Steffens
- 3 Daniele Bonaventura

31.10.2008 - Montréal

- 1 Florian Kirchhofer
- 2 Jonas Steffens
- 3 Martin Krampe

## GPCC

07.10.2008 - Norisring

Rennen 1:

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Rene Hiddel
- 3 Sven Eckhardt

Rennen 2:

- 1 Roland Rauch
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Rene Hiddel

Eventsieger gesamt:

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Rene Hiddel
- 3 Roland Rauch

21.10.2008 - Zandvoort

Rennen 1:

- 1 Andreas Tuebel
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Sven Eckhardt

Rennen 2:

- 1 Roland Rauch
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Ralf Laurinowski

Eventsieger gesamt:

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Roland Rauch
- 3 Andreas Tuebel
- 3 Sven Eckhardt

## rF3

14.10.2008 - A1 Ring

Lauf 4 - A1 Ring

Rennen 1:

- 1 Florian Strauss
- 2 Martin Krampe
- 3 Elmar Erlekotte

Rennen 2:

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Martin Krampe
- 3 Roland Rauch

Eventsieger gesamt:

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Martin Krampe
- 3 Roland Rauch

28.10.2008 - Birmingham

Rennen 1:

- 1 Florian Strauss
- 2 Daniele Bonaventura
- 3 Roland Rauch

Fortsetzung rF3:

Rennen 2:

- 1 Roland Rauch
- 2 Ulf Truschkat
- 3 Ralf Klein

Eventsieger gesamt:

- 1 Roland Rauch
- 2 Ulf Truschkat
- 2 Daniele Bonaventura

## GTR

### GT3 Series

08.10.2008 - Donington GP

Fahrer:

- 1 Thomas Tegen
- 2 Ulf Truschkat
- 3 Florian Strauß

Teams:

- 1 Flautz Racing
- 2 Simracing Equipment 2
- 3 Mat-Grafix Motorsports

22.10.2008 - Nordschleife VLN

Fahrer:

- 1 Daniel Struck
- 2 Rene Hiddel
- 3 Thomas Tegen

Teams:

- 1 Simracing Equipment 1
- 2 Simracing Equipment 2
- 3 Flautz Racing

## Impressum

Ein besonderer Dank geht hier an die Helfer, die diese durchaus sehr ausführlichen Siegertabellen möglich gemacht haben!

Die Vollständigkeit dieser Liste garantieren der RS und sein Team nicht. Falls Eintragungen fehlen sollten wird darum gebeten, dies an den Redakteur zu melden. Bei Fehlern wäre eine kurze Information darüber hinaus durchaus konstruktiv, um solche in Zukunft zu vermeiden.

Folgende Helfer waren in diesem Monat an der Erstellung beteiligt:

Martin Fass	GPL
Stefan Hartmann	LFS
Jonas Steffens	rFactor
Lutz Boldt	Race
Elmar Erlekotte	GTR
Thomas Link	GTL
Laurenz Sproß	Nascar / Liste

Für Interessierte und Statistikfreaks habe ich noch folgendes zusammengeschrieben: Gelistet sind auf den letzten beiden Seiten:

46 Rennabende aus  
20 verschiedenen Serien und  
7 Kategorien.

64 Sieger (alle Grids/Läufe, ohne Gesamtwertungen)

3 Punktgleiche Fahrer und  
1 Name, der nicht in eine Zeile passte...

## Schlusswort

Ein eleganter Weg seine Meinung hierüber und über die gesammte Zeitung zu äußern, wäre ein Eintrag im bereits bekannten Feedback-Threat im VR-Forum unter der Rubrik "VR-Allgemein". Da es in letzter Zeit dort auch zu Grundsatzdiskussionen kam wäre hierbei anzumerken, dass an dieser Zeitung nur Freiwillige arbeiten. Kritik, Anregungen und Ideen werden natürlich gerne gesehen, konstruktive Beiträge sind wie immer erwünscht! Eine Alternative wäre selber etwas zu veröffentlichen. Der RS sucht immer Leute, die mal einen Beitrag, einen Bericht oder auch eine ganze Kolumne schreiben könnten. Auch Anfänger sind hierzu herzlich eingeladen. Unterstützung und Informationen gibt es bei Conrad Wegener, welcher Interessierte an die entsprechenden Helfer vermittelt, die wiederum Einweisungen geben und jegliche Fragen beantworten werden. Vor Allem suchen wir noch Leute die: Interviews abnehmen, Berichte schreiben (in einigen Teilen der VR) oder Teams vorstellen. Ganz nach dem Motto "probieren kostet Nichts" würde sich die gesamte RS-Familie über netten Zuwachs freuen. Seit der letzten Ausgabe haben wir versucht, einige aus der Leserschaft vernommene Kritikpunkte aufzugreifen und zu bearbeiten. Insbesondere wäre hier der Contest "pic of the month" zu nennen. Eine hohe Beteiligung an den Abstimmungen würde uns erfreuen. Nach einigen Anfangsschwierigkeiten sollte das auch im nächsten Monat etwas geregelter ablaufen. Im Übrigen wird der RS, um Fragen vorzubeugen, keinen Einfluss darauf nehmen, wie oft eine Simulation die Monatsbilder stellt und welcher Sim vernachlässigt werden könnte. Dann gäbe es auch noch eine Aufforderung an unsere Leser: Zeigt uns, dass ihr dieses Blatt hier lest, um unsere Motivation etwas zu schüren! Schreibt uns etwas Nettes in den Feedback-Threat, teilt uns mit, was euch nicht gefällt und bitte auch, was euch besonders positiv aufgefallen ist bzw. was wir verbessert haben oder verbessern sollten! In diesem Sinne wünsche ich allen kräftigen Lesern, die auch das Kleingedruckte am RS-Ende gierig verschlingen, noch viele schöne Novembertage!

Laurenz Sproß