

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer



Dezember-Ausgabe

Die letzte Ausgabe des Jahres 2008 ist online! Auch dieses Mal leider nicht ohne Verspätung. Intern wird jedoch eine Lösung gesucht, damit die kommenden Rückspiegel wieder pünktlich erscheinen.

Die Highlights in dieser Ausgabe sind die Interviews mit Jörg Kunz aus dem GPL-Bereich und Jannis Koopmann aus dem NRO3-Bereich.

Den Großteil der Ausgabe machen erneut die Rennberichte verschiedener Serien aus den Bereichen LFS (Stefan Flemming), GTL (Thomas Link), NRO3 (Christian Heuer, Laurenz Sproß) und GPL (Alex Bungartz, Jörg Kunz, Christof Gietzelt und Martin Fass) aus.

Den Abschluss bilden der „Pic of the Month“-Contest und die zusammengefassten Sieger des Monats November. Hier haben sich Martin Fass und Laurenz Sproß wieder sehr viel Mühe gegeben!

Die Redaktion wünscht allen Lesern ein schönes Weihnachtsfest und einen guten und vor allem gesunden Rutsch ins neue Jahr!

Viel Spaß mit der neuen Ausgabe!

Eure Rückspiegel-Redaktion
redaktion@virtual-racing.org



Jannis Koopmann im Interview, Seite 7



Picture of the Month, Seite 37

Personen, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Robert Worm	Martin Fass
Rene Sowada	Andreas Rühl
Stefan Flemming	Thomas Link
Christian Heuer	Laurenz Sproß
Alex Bungartz	Jörg Kunz
Christof Gietzelt	Conrad Wegener



Monatliches Magazin herausgegeben vom Virtual Racing e.V.

Herausgeber:

Virtual-Racing e.V.

Chefredakteur:

Conrad Wegener, wegener@virtual-racing.org

stellvertretender Chefredakteur:

Jürgen Nobbers, nobbers@virtual-racing.org

Erscheinungsweise:

Einmal monatlich als downloadbare PDF-Datei

Das Titelbild zeigt:

Start des GTL Classic Endurance-Rennens in Spa (Thomas Link, Georg Ortner)

Anschrift:

Virtual-Racing e.V.

Werdegangstr. 4

85413 Hörgertshausen

Deutschland

E-Mail: redaktion@virtual-racing.org

www.virtual-racing.org

Hinweis:

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



Inhaltsangabe

Rennberichte

LFS Masters Fern Bay	9
LFS Masters Vorschau Finale	11
GTL CM Zolder	13
GTL CM Nürburgring	14
NR03 DOM Infineon	16
NR03 DOM Indianapolis	17
NR03 RC Darlington	18
NR03 RC North Carolina	22
GPL GPLLP Watlins Glen	26
GPL GPLLP Nürburgring	28
GPL GGPLC Watkins Glen	30
GPL GGPLC Nürburgring	33
GPL Fun Cup Rückblick	36

Interviews

Jörg Kunz	4
Jannis Koopmann	6

Sonstiges

Kolumne: Andreas Rühl	7
Pic of the Month: Dezember	37
Sieger des Monats: November	41

Eine Initiative von
BERLET Elektrofachmärkte
MAT-GRAFIX GRAPHIC SOLUTIONS & MORE www.mat-grafix.com
KINDERLACHEN e.V.
PLACE2RACE.DE
Kinderlachen www.ki...
Formel KINDERLACHEN
 Samstag, 10. Januar 2009 / Finale um 20 Uhr LIVE bei multiBC
 Präsentiert von
PLACE2RACE.DE **VIRTUAL-RACING** **racersleague.com** **IGT 3D** BROADCASTING BY **multiBC**

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
 Produkt-Infoline: +49 89 62170-444 • graphice@matrox.com

matrox
 Graphics for Professionals



Wir stellen uns vor!

RS-Reporter Jörg Kunz im Interview

Diese Serie stellt euch die GPL-Reporter vor, die euch jeden Monat mit ihren Berichten und Reportagen einen kleinen Einblick in die VR Grand Prix Legends-Szene vermitteln wollen. Den Anfang macht Jörg Kunz. Seit mehreren Monaten berichtet er regelmäßig von den Rennen des Jochen Rindt-Cups des GGPLC. Lassen wir hören, was er uns zu sagen hat:

Name: Jörg Kunz

Alter: 40

Familienstand: verheiratet und eine Tochter (2,5 Jahre)

Wohnort: Vachendorf (nahe Traunstein, direkt an der A8)

Beruf: selbständiger IT-System/Netzwerk-Administrator (siehe auch www.datenwerkstatt.net)

Hobbies: habe mein Hobby zum Beruf gemacht, GPL, Skifahren, Wetterbeobachtung

RS: Erzähl mal, wie Du zum Sim-Racen gekommen bist?

Jörg Kunz: Da ich gerade zu Beginn des Aufkommens der Homecomputer Zeit mit dem 'Virus' Computer infiziert wurde (Anfang der 80er), nahm man erst mal alles an Spielen, was man dafür bekommen konnte (bei mir für Apple Iie und Nachbauten). Am faszinierendsten fand ich schon zu dieser Zeit 'Rennspiele' (2D damals noch). Als ich dann Ende der 80er meinen ersten XT-PC bekam, spielte das aber erst mal keine Rolle mehr. Irgendwann Anfang der 90er stolperte ich dann über Grand-Prix von Geoff Crammond. Und damit ging es los (mit Joystick). Dann noch Nascar von Papy ... und Indy Car (alles die ersten Versionen). Ich hab ca. drei stabile Logitech-Joysticks verbraten (alle abgebrochen). Dann kam 1997 und ich las von einem Spiel (ich mach da keine Unter-

scheidung zwischen Spiel und Sim), in dem alte F1-Boliden zum Einsatz kamen und als Highlight die NS komplett dabei war.

Ich hatte schon als Kind eine (geerbte) Carrera-Bahn mit Rennern aus den frühen 60ern (Ferrari und einen Silberpfeil aus den 50ern). Ich fand die Autos schon immer toll. Ich gebe es zu (ich hoffe, das ist verjährt): GPL war das erste Spiel (ja, SIM, ist ja recht), welches ich gekauft habe; blind. Erste weitere Investition war ein Lenkrad (Thrustmaster, ohne Pedale und FFB), da es einfach mehr Laune macht. Online bin ich aber damals nie gefahren mit GPL. Aber ab und an im LAN. Hab eher mal Grand-Prix per Modem versucht. War nicht so prickelnd. Auch später mit ISDN war das eher suboptimal. Dann ging GPL 2001 nach einem Umzug und wegen des Berufes eher unter. 2005 schließlich hatte ich mehr Zeit und ich holte GPL mal wieder raus. Dann mal im Inet gesucht und auf VR gestossen. Der Rest ist Geschichte. Ich ärgerte mich, dass ich es so lange habe liegen lassen.

RS: Warum gerade GPL?

Jörg Kunz: Es hat mich von Anfang an fasziniert und gerade der Schwierigkeitsgrad reizt. Frust und Lust liegen eng beieinander. Es lässt einen nicht los. Außerdem kann man bei GPL sehr genau seine Trainingserfolge sehen (und eben, wenn man es schleifen lässt). Irgendwo findet man immer noch ein Hunderstel. Zudem hat mich der Sound des Ferrari von Anfang an gefangen. Auch die Streckenauswahl finde ich mittlerweile absolut genial. Heute ist es so, dass ich keine Zeit mehr habe, mich intensiv mit anderen Sims zu beschäftigen, so dass ich einigermassen damit klar komme. Reizen würde mich GTR2 und auch GT Legends finde ich nicht schlecht (beides steht im Regal, kaum benutzt). Aber auch so etwas wie iRacing finde ich spannend, kommt aber nicht in Frage. Solange GPL auf den Rechnern läuft, werde ich es fahren.



RS: Wie geht Deine Familie mit dem Sim-Racen um?

Jörg Kunz: Hmm... ja... äh... Kein Kommentar. (Jörg grinst).

RS: Was gefällt Dir an der Tätigkeit des RS-Reporters?

Jörg Kunz: Eine schriftliche Aufbereitung eines Rennens macht Spaß, wenn es auch manchmal zeitlich sehr aufwändig ist. Zudem finde ich es schon auch nett, wenn man als Fahrer ein wenig was über die Kollegen erfährt, wie es ihnen ergangen ist usw. Man bekommt ja ansonsten nicht viel mit. Zudem schaue ich mir gerne die Replays mal an. Ich persönlich lese gerne solche Berichte, warum sollte ich also nicht selber dazu beitragen?

RS: Was könnte Deiner Meinung nach in der VR-Szene besser gemacht werden?

Jörg Kunz: Schwierig. Dafür bin ich noch nicht so lange dabei. Aber an sich finde ich die Möglichkeiten schon ganz okay so.

RS: Wie siehst Du die Zukunft Deines virtuellen Hobbies?

Jörg Kunz: Puhh... ich hätte gerne mehr Zeit. Im Moment beschränkt

sich das auf genau die knapp 90 Minuten GGPLC alle zwei Wochen und allenfalls mal 30 Minuten am Renntag mittags. Aber ich fürchte, wenn GPL online stirbt, ist das Thema für mich auch beendet. Ich hoffe aber, dass die Community das verhindert. GPL ist sowieso in dieser Beziehung ein Phänomen.

RS: Willst Du jemanden grüßen lassen?

Jörg Kunz: Ganz besonders Hans Hanraths (danke für deinen Support), Eberhard Mulack (vielleicht liest er das ja) und Fredy Eugster, der mich in Rouen als blutiger Rookie zur Sub 2.00 geführt hat und damit zum ersten wirklichen Erfolgserlebnis.

RS: Gibt es noch Ziele, die Du in GPL erreichen willst?

Jörg Kunz: Im Monster of GPLRank mal an die 0 rankommen - steht derzeit bei +18. Und einmal in die Nähe des Podiums fahren (vor allem indem ich selber überhole und nicht von Ausfällen profitiere).

RS: Wen würdest Du gerne einmal treffen, wenn Du könntest?

Jörg Kunz: Nelson Mandela und Pe-

ter Gabriel.

RS: Bier oder Wein?

Jörg Kunz: Bier.

RS: Buch oder Zeitung?

Jörg Kunz: Beides.

RS: Mercedes oder BMW?

Jörg Kunz: Audi.

RS: SMS oder email?

Jörg Kunz: Ganz klar E-Mail (ich bin Handyverweigerer und habe nur eines - seit 2 Jahren - weil's ganz ohne nicht mehr geht im Job).

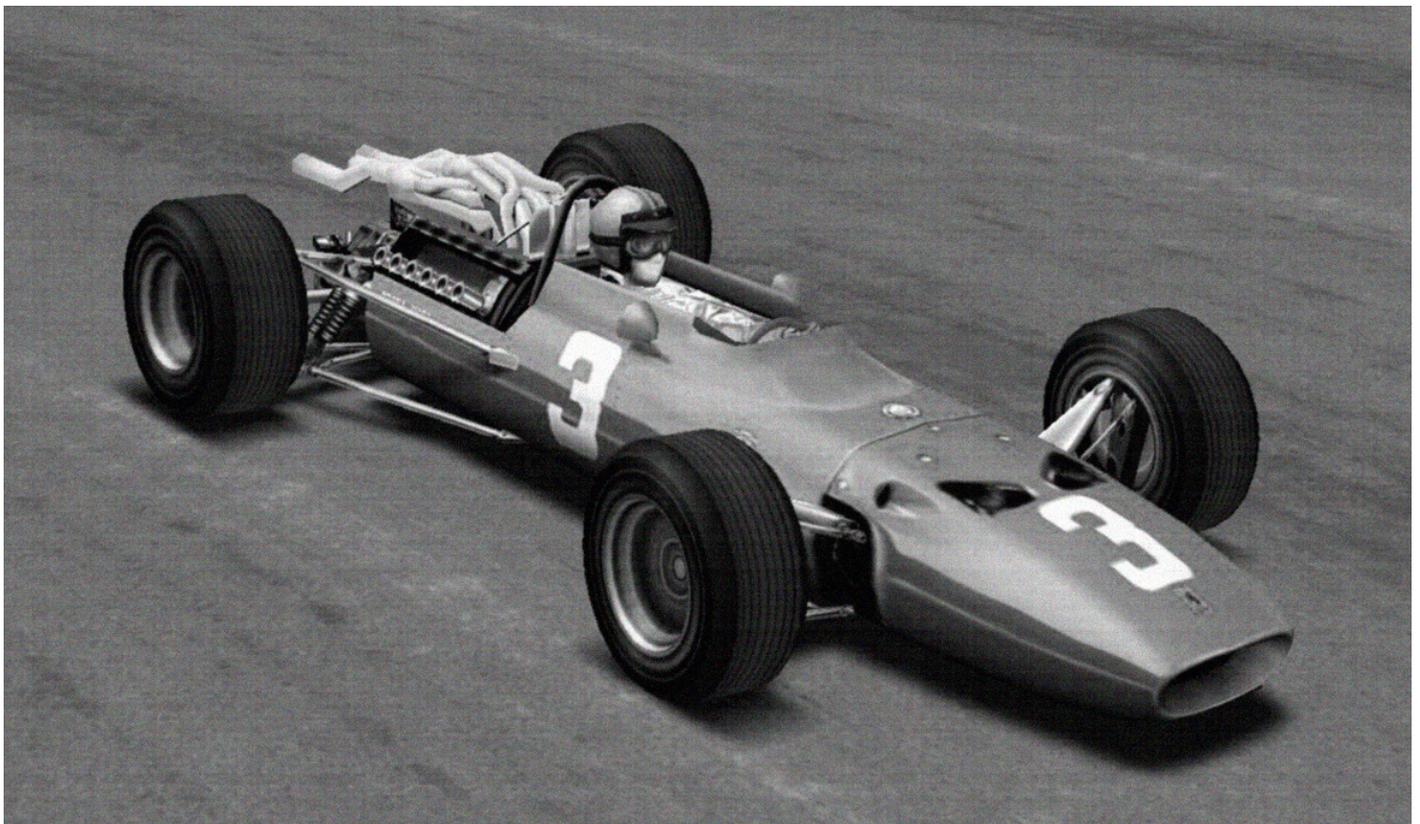
RS: Hund oder Katze?

Jörg Kunz: Katze.

RS: Hamilton oder Massa?

Jörg Kunz: Keiner von beiden. Ich fand Frenzen seinerzeit Klasse. Der hat sich nicht formen lassen (wollen) von den Medien und wurde unterschätzt.

Martin Fass



Jörg Kunz fährt zur Zeit für Ferrari im Jochen Rindt Cup. Leider ist ihm das Glück in dieser Saison nicht immer treu geblieben.



Jannis Koopmann

GNL DOM - Fahrervorstellung

Name: Jannis Koopmann
Alter: 25
Nationalität: Deutsch
Wohnort: Giessen
Beruf: Student
VR-Eintritt: 24.11.2007
Lenkrad: Logitech G25
Pedale: Logitech G25

DOM-Nascar

Nummer: 84
Marke: Dodge

RS: Im GNL Rookie Cup bist Du immer vorne dabei gewesen, das hat sich seit Deinem Aufstieg in die DOM nicht geändert. Hat Dich das überrascht?

Jannis Koopmann: Ja, schon. In meinem ersten Rennen in der DOM konnte ich gleich unter die Top 10 fahren, dabei hatte ich eher damit gerechnet, bei den Pros unter die Räder zu kommen. Auf den meisten Strecken komme ich ganz gut mit, allerdings gab es auch schon Rennen, in denen ich überhaupt nicht zurecht kam. Die meisten Cookie Cutter stellen mich auch jetzt noch vor große Probleme.

RS: Seit wann beschäftigst Du Dich intensiver mit NR03?

Jannis Koopmann: Gekauft habe ich mir NR Ende 2003, aber bis auf einige kurze Rennen gegen die AI hatte ich mich erstmal nicht weiter damit beschäftigt. Als dann der GTP Mod rauskam, war ich hauptsächlich damit unterwegs. Die ersten ernsthaften Versuche im Oval gab es dann irgendwann 2007.

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

Jannis Koopmann: Von der VR hatte ich auf jeden Fall schon vorher gehört, aber da ich hauptsächlich in englischsprachigen Ligen aktiv war, wusste ich nicht viel über den Betrieb hier. Als ich dann auf der Suche nach einer gut besuchten Liga für NR2003

war, kam ich recht schnell zur VR und meldete mich gleich mal an. Das war im Oktober 2007.

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

Jannis Koopmann: Kurz und knapp: Nein.

RS: Wie bereitest du Dich auf die Rennen vor?

Jannis Koopmann: Jetzt, wo ich das Verhalten eines Stock Cars sowie die meisten Strecken kenne, eigentlich gar nicht mehr besonders. Wenn es geht, drehe ich am Abend vor dem Rennen noch ein paar Runden, um das Setup an das Wetter anzupassen und versuche dann am Renntermin rechtzeitig auf dem Server zu sein, um während des Trainings noch genügend Zeit zu haben, um mich endgültig einzuschließen.

84

RS: Hat Deine Startnummer bzw. das Car-Design eine besondere Bedeutung?

Jannis Koopmann: Die 84 ist die Standardnummer unseres Teams, daher kam es natürlich sehr gelegen dass die Nummer hier noch frei war. Das Design habe ich netterweise von Gabriel Stöhr bekommen.

RS: Road Courses: Go or No Go?

Jannis Koopmann: Ganz klar Go. Ich bin ja erst vergleichsweise kurz im Oval unterwegs und eher auf den Rundstrecken zu Hause, daher ist es immer schön, wenn wieder ein Road Course ansteht.

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

Jannis Koopmann: Von Watkins Glen und Sears Point abgesehen, mag ich vor allem die kleinen bzw. flachen Strecken. Martinsville, Loudon, Miami, Las Vegas usw. gefallen mir sehr, aber ich fahre auch gerne in Bristol, Dover, Darlington, Pocono und Rockingham.

RS: Was war bisher Dein schönster Moment in der DOM?

Jannis Koopmann: Am meisten Spaß gemacht hat mir sicherlich das Rennen in Dover im September. Es passte einfach alles zusammen, die Strecke liegt mir, das Wetter war genial, das Setup funktionierte bestens und ich holte sogar die Pole.

RS: In der GNOS konntest Du auf dem Infineon Raceway Deinen ersten Sieg nach dem Rookie Cup erzielen. Es war ein hartes Finish mit George Kuyumji und Klaus Jonke. Du bist cool geblieben und hast das Rennen nach Hause gebracht. Wie sind deine Erinnerungen daran?

Jannis Koopmann: Vor allem erinnere ich mich daran, wieviel Glück ich hatte. Vor mir flogen eine Menge Fahrer ab, sodass ich irgendwann in Führung lag, und da es in Sears Point ja kaum echte Überholmöglichkeiten gibt, war es für die Verfolger natürlich schwer, wieder vorbei zu kommen. In den letzten Runden wurde es dann auch sehr knapp, besonders George baute eine Menge Druck auf, aber ich konnte den ersten Platz noch über die Ziellinie retten.

RS: Was für Musik hörst du privat,

Grand National Open Series

Rennergebnis: Infineon Raceway

1. Jannis Koopmann	1:53:39.008h
2. Klaus Jonke	a 0.521s
3. George Kuyumji	0.835s
4. Rene Sowada	1.179s
5. David Kirsch	7.873s
6. Johannes Stark	7.897s
7. Andreas Kroeger	12.585s





Jannis Koopmann schaffte nahtlos den Sprung in die Deutsche Online Meisterschaft. Top 10 Ergebnisse sind bei ihm schon so etwas wie Routine.

hast du Lieblingsbands oder Artists?

Jannis Koopmann: Schwer zu sagen, als "Lieblingsbands" kämen wohl Autechre, Boards of Canada, Aphex Twin und Venetian Snares in Frage. In letzter Zeit höre ich auch wieder verstärkt Surf Rock.

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

Jannis Koopmann: Ich gehe regelmäßig Laufen (obwohl, jetzt im Winter eher nicht mehr so...) und spiele Badminton. Wenn es die Zeit erlaubt, lese ich auch gerne mal ein Buch.

RS: Wobei kannst du am besten abschalten?

Jannis Koopmann: Beim Musik hören.

RS: Welch anderen Motorsportserien verfolgst Du intensiver?

Jannis Koopmann: Vor allem die Langstreckenserien, also Le Mans, LMS und ALMS. Ab und zu noch NAS-



CAR und Tourenwagenserien, halt alles in dem die Fahrer ein Dach über dem Kopf haben. Angefangen hat damals alles mit der Formel 1, daran habe ich aber schon länger kein Interesse mehr.

RS: Ein Rennen ist jetzt noch zu fahren in der DOM. Was ist Dein Ziel dafür bzw. was sind Deine Ziele für die kommende Saison?

Jannis Koopmann: Im Moment lerne ich eigentlich noch in jedem Rennen etwas neues dazu, deshalb bin ich immer schon zufrieden, wenn ich heil ins Ziel komme. Für die nächste Saison wünsche ich mir vor allem weniger Strafpunkte, da habe ich in diesem Jahr schon einige dumme Situationen ausgelöst. Über ein paar gute Resultate würde ich mich aber natürlich auch nicht beschweren!

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

Rene Sowada

Andreas Rühl

Ausgerechnet Muscheln

In den letzten Tagen, als ich wieder einmal unser Forum besuchte, fiel mir – ich weiß auch nicht warum – ein, daß eine Dorfpizzeria hier bei uns auf dem Land seit unvordenklichen Zeiten, Tag für Tag ein handgeschriebenes Schild vor der Tür stehen hat auf dem steht: „HEUTE! FRISCHE MUSCHELN!“

Es ist völlig ausgeschlossen, daß diese Muscheln frisch sind. Denn bis zum nächsten Meer, aus dem eine solche Muschel stammen könnte, sind es von hier aus mindestens 500 Kilometer. Werbung, mag man da denken, muß nicht wahr sein, sondern wirken. Wie aber wirkt eine Werbung, die Tag für Tag verkündet, daß es in einer Dorfpizzeria frische Muscheln gibt und zwar „HEUTE!“?

Eine erste Frage geht in die Richtung, wer eigentlich Adressat dieser Botschaft ist. Die Dorfbewohner, die in „ihre“ Pizzeria gehen, wissen, was es dort gibt. Und da das Schild, das auf die FRISCHEN MUSCHELN verweist, seit 20 Jahren und mehr vor der Gaststätte steht, nehmen sie es vermutlich nicht einmal mehr wahr.

Es können also nur Vorbeireisende von dieser Botschaft erreicht werden wollen. Menschen also, die während einer Fahrt durch ein Dorf im Hessischen plötzlich einen Heißhunger auf Miesmuscheln entwickeln beim Anblick eines kümmerlichen Schildes an einer vielbefahrenen Durchgangsstraße. Menschen, bei denen durch diesen Hinweis der Wunsch geweckt werden soll, in einer Dorfpizzeria 500 Kilometer von jeder Muschelheimat entfernt, Meerestier zu verspeisen. Zwischen einer Zwergvenus aus Gips und dekorativen Weinflaschen in staubtrunkenen Korbgeflechten. Eine – zugegeben – absurde Vorstellung. Und doch vermag man auch aus dieser Werbung eines lernen: Daß nämlich die beste Werbung keine ist. Und daß Werbung, die verspricht, was das Produkt nicht hält, nicht halten kann, möglicherweise sogar schädlich ist oder sein kann.

Denn wenn einer so weit weg vom Meer mit Muscheln wirbt, die frisch sein sollen, was sie nicht können, wer weiß, wie alt bei dem erst die Wurst ist, die auf der Pizza landet! Irgendwie macht so eine Werbung mißtrauisch gegen den, der da von Mund ziemlich voll nimmt.

Eines Tages, vor Jahren, fuhren meine Frau und ich wieder einmal an der besagten Pizza vorbei, selbstverständlich wie immer in gespannter Erwartung, ob das Schild, wie jeden Tag seit 20 oder 25 Jahren wieder an seinem Platz steht mit dem immerselben Hinweis auf „FRISCHE MUSCHELN“. Und – siehe da – das Schild fehlte! Sofort begannen wir darüber zu spekulieren, was der Grund sein könnte... Ein Streik der Muschelfischer? War der Muschelieferant mit seinem Kühllauto liegen geblieben? War gar der Wirt, der Tag für Tag das Schild per Hand beschriftet hat, schwer erkrankt?

Wie waren kurz davor, anzuhalten und zum ersten Mal seit 20 Jahren in diese Pizzeria zu gehen, um dort etwas zu essen und um hinter das Muschelmysterium zu kommen. Wir taten es dann doch nicht. „Denn so blöd sind wir nicht, daß wir auf so einen billigen Trick reinfallen!“, sagten wir uns und fuhren weiter.

Mit muscheligen Werbegruß

Euer Rühl



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 





Von Drehern, Überschlägen und anderen Figuren



Es war mal wieder so weit. Am Mittwoch den 5.11.2008 heulten wieder die Motoren auf. Im schönen Fern Bay auf der Club Variante versuchten die unerschrockenen Fahrer der LFS Masters mehr oder weniger erfolgreich sich auf der Strecke, und damit auch im Rennen zu halten. Was sich angesichts der gefährlichen Kurbs und den beiden tückischen Schikanen leider nicht immer allen gelang.

In der Qualifikation behielt F. Kirchhofer die Nerven und auch den MRT optimal auf der Strecke, so dass es für die Poleposition reichte. 0,03sec dahinter reihte sich O. Borchert und D. Schmidt auf den Plätzen Zwei und Drei ein.

Das Sprintrennen war gezeichnet von zahlreichen Drehern und auch einigen spektakulären Abflügen. Leider blieben auch einige Fahrer liegen und konnten, entweder aufgrund des fehlenden Rückwärtsganges des MRTs oder aber auf dem Dach lie-

gend, nicht weiter am Renngeschehen teilnehmen. Schon zu Beginn zeigten O. Borchert und D. Schmidt Zähne und schossen sich gegenseitig ab, was leider auch für O. Borchert das Aus schon in Runde drei bedeutete. A. Rühl kommt in Runde 10 immer näher an C. Ferrera heran. Zu nah. Beide berühren sich und drehen sich elegant von der Strecke.

Der Rest des Sprintrennens war zumindest an der Spitze recht langweilig. Bis auf ein paar vereinzelte Dreher die meist ohne Folgen blie-

ben, passierte bis zum Schluss nicht mehr viel. Die richtigen engen Fights sah man eher im hinteren Mittelfeld. Hier ging es rund. Die Fahrer trieben sich gegenseitig an ihre Grenzen, so dass einige des öfteren ihren MRT nicht mehr auf der Strecke hielten. Am Ende des Sprints kam F. Kirchhofer vor F. Schneider ins Ziel. Dahinter, schon mit knapp 11sec. Abstand, kam M. Thomas mit A. Kohn im Schlepptau ins Ziel. Sechs Fahrer bekamen die schwarzweiß karierte Flagge leider nicht zusehen und schieden vorzeitig aus.



Viel Chaos – Auslöser war die Kollision F. Schneider mit F. Kirchhofer





Nein Claudio da geht's wohl nicht lang.

Im Mainrennen sah das Gesamtbild sehr ähnlich aus. Auch hier war das Renngeschehen von vielen Drehern, Überschlagen und Ausritten ins Grüne geprägt. Schon in Runde 3, noch bevor sich das Feld ein bisschen entzerren konnte, krachte F. Schneider F. Kirchhofer in der bergauf Schikane, vor Start und Ziel ins Heck, worauf sich beide auf der Strecke drehten und die vielen nachfolgenden Fahrer mit ins Verderben rissen. Leider musste M. Randy infolge des

Crashes sein Rennen frühzeitig beenden.

Im gesamten Rennverlauf konnte man immer wieder das Können einiger Fahrer bewundern, die es schafften mit gewagten, aber fairen Überholmanövern die Spannung aufrecht zu erhalten.

In Runde 42 kam F. Schneider nach durchqueren der Schikane mit seinem Hinterrad auf die Grasfläche

und drehte sich von der Strecke, wo er dann frontal an der Mauer zum stehen kam. Aufgrund des fehlenden Rückwärtsganges des MRTs, wäre hier sein Rennen beendet gewesen. Wäre da nicht der aufopferungsvolle J. Esper, der mit einer Rettungsaktion dafür sorgte, das F. Schneider sein Rennen wieder aufnehmen konnte.

A. Rühl konnte leider im weiteren Rennverlauf seinen ersten Platz nicht halten, und wurde sukzessive nach hinten durchgereicht. Er beendete das Rennen auf Platz drei. F. Kirchhofer schaffte es sich von Platz 8 auf den ersten Platz vor zu arbeiten, und brachte diesen dann auch sicher nach Hause. Obwohl er die Führung nochmal ein paar Runden an L. Ludwig abgab, entschied er dann 4 Runden vor Schluss das Rennen für sich. Hinter ihm kamen dann L. Ludwig und A. Rühl ins Ziel. Weiter hinten wurde es in der letzten Runde noch einmal richtig spannend. P. Tessarek und M. Thomas attackierten sich bis in die letzte Kurve, und P. Tessarek kam dann mit nur 0,02sec Abstand auf M. Thomas über S/F.

Stefan Flemming



J. Esper rettet F. Schneider vor dem sicheren aus.

Ausblick auf das LFS Masters Saisonfinale

Spannender Titel Fight in Aston Historic mit dem FOX



Am 3.12.2008 ist es soweit. Es werden die letzten Runden der Saison in Aston Historic mit dem FOX gedreht. Da die ersten drei Fahrer punktetechnisch sehr nah bei einander liegen, sind harte Fights und ein spannendes Rennen zu erwarten.

Die beste Ausgangsposition hat wohl Lutz Ludwig, der ein Rennen vor Ende auf einen Gesamtpunktstand von 693 Zählern kommt. Der Münchner zeigte die gesamte Saison durch eine sehr gute Leistung in den Rennen, behielt die Nerven und steht nun vor dem Finale in Aston verdient auf Platz eins.

Mit 35 Punkten Abstand folgt ihm Fabian Schneider, der sich trotz einiger Nullrunden auf dem zweiten Platz einreihet. Der TSO Mann zeigte auch diese Saison wieder sein fahrerisches Können und seinen fast unerschütterlichen Kampfgeist. Andreas Rühl der mit seiner Taktik des Strafgewichtsabbaus durchaus das ein oder andere Mal belächelt wur-



Lutz Ludwig im LX4 auf Westhill

de, positioniert sich auf dem dritten Platz mit 10 Punkten Abstand auf Schneider.

Natürlich haben auch Fahrer wie Darschl, Hecker oder Kirchhofer noch rein rechnerisch eine Chance sich den begehrten Titel zu holen, jedoch ist dies recht unwahrscheinlich. Es ist eher davon auszugehen

das die Ersten drei den Titel unter sich ausmachen.

Taktik oder nicht. Alle drei Fahrer versuchten im letzten Rennen ihre Handicap Punkte zu verringern um im letzten Rennen eine einigermaßen passable Ausgangsposition zu haben.

Andreas Rühl geht mit nur 7 Handicap Punkten in der komfortabelsten Ausgangslage an den Start, jedoch werden auch die 47kg Strafgewicht ihre Wirkung zeigen. Lutz Ludwig und Fabian Schneider starten mit 10 Handicap Punkten, was einem Strafgewicht von 67kg entspricht. Auf der sehr langen Strecke Aston Historic wird sich das Gewicht sehr stark bemerkbar machen, vor allem auf den Geraden und Bergauf Passagen.

Es wird spannend zu sehen wie sich die Titelanwärter positionieren, und wie sie mit den recht schwierigen Ausgangsbedingungen fertig werden.

Das Finale der LFS Masters kann am Mittwoch den 03.12.2008 um 20:30 Uhr im Livestream des multibc verfolgt werden.

Modiert werden alle drei Sessions von Mika Radmer und Stefan Hartmann

Stefan Flemming



Rühl in Action (Westhill – LX4)





THE RIG

- Item-Alustranggussystem
- 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 Kugelkoff 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.



bis zu 20% Rabatt
für Betrachter

Goe Stettler dominiert in Zolder

Der Rekordmeister unterstreicht seinen Titelsanspruch



Mit einem blitzblanken Start-Ziel Sieg und Poleposition im Qualifying lässt Goe Stettler im Daytona Coupe keine Fragen bezüglich seiner fahrerischen Extraklasse offen. Das Podium komplettieren Dirk Wilke im GT40 und Thomas Link ebenfalls im Daytona Coupe.

Wilke, der nur von Position 5 ins Rennen startete und zu allem Überfluss auch noch eine Position verlor, brauchte bis wenige Runden vor Schluss um sich den Weg an Tegen, Fietz, Adi Stettler und Link vorbei zu bahnen. Für einen Angriff auf Position 1 reichte es dann nicht



Schlottbohm macht Druck auf Wenigmann und Neuendorf

er sich doch die Position mühsam gegen Edgar Wenigmann und Peter Neuendorf, beide im Daytona Coupe unterwegs, erstreiten.



Das Feld passiert die "kleine Schikane"

mehr. G. Stettler gewann mit 6,4 Sekunden Vorsprung. Stettlers ärgster Konkurrent im Kampf um die Krone, Tobias Schlottbohm, musste sich hier in



Fietz verliert P3 nach einem Verbremser

Zolder im kleinen Austin Healey beweisen. Nachdem er zwischenzeitlich auf Position 11 zurückgefallen war, eroberte er am Ende den mehr als respektablem siebten Rang, musste

Nächster Halt: Nürburgring

Position		schnellste	
Race	Q	Name	Wagen
1	1	Goe Stettler	Shelby DaytonaCoupe
2	5	Dirk Wilke	Ford GT 40
3	3	Thomas Link	Shelby DaytonaCoupe
4	4	Adi Stettler	Lotus Elan 26R
5	2	Bjoern Fietz	Lotus Elan 26R
6	7	Thomas Tegen	Lotus Elan 26R
7	9	Tobias Schlottbohm	Austin Healey 3000
8	10	Edgar Wenigmann	Shelby DaytonaCoupe
9	13	Chergo Zelfo	Renault Alpine A110
10	12	Axel Dorner	Renault Alpine A110
11	14	Stefan Mies	Renault Alpine A110
12	15	Thomas Kinder	Renault Alpine A110
13	16	Thorsten Kaul	Shelby GT 350
14	17	Bernard Bram	Renault Alpine A110
15	8	Steffen Froehlich	Lotus Elan 26R
16	18	Andre Keidel	Lotus Elite
17	11	Peter Neuendorf	Shelby DaytonaCoupe
18	6	Jan Mollitor	Shelby DaytonaCoupe

Ergebnis Zolder

Fahrer	Punkte	Diff	Credits
Thomas Link	110	-	14
Goe Stettler	108	-2	23
Tobias Schlottbohm	105	-5	18
Bjoern Fietz	94	-16	16
Adi Stettler	93	-17	18
Thomas Tegen	82	-28	15
Stefan Mies	79	-31	17
Axel Dorner	78	-32	20
Edgar Wenigmann	72	-38	20
Dirk Wilke	71	-39	12
Thorsten Kaul	68	-42	17
Chergo Zelfo	65	-45	20
Thomas Kinder	64	-46	29
Peter Neuendorf	59	-51	17
Tim Schuett	48	-62	9
Andreas Schaeufele	43	-67	18
Hans Hanraths	40	-70	17
Alexander Koegel	33	-77	31
Jan Mollitor	33	-77	24
Steffen Froehlich	28	-82	22
Magnus Randy	20	-90	19
Bernard Bram	13	-97	32
Andre Keidel	9	-101	30
René Cremer	8	-102	24
Andreas Wendt	0	-110	18
Jens Klein-Altstedt	0	-110	18

Gesamtwertung nach Zolder

Schlottbohm zeigt Stettler die Zähne

Souveräner Sieg am Nürburgring – Titelkampf völlig offen



Nachdem Tobias Schlottbohm im Qualifying Adi Stettler die Poleposition überlassen musste und am Start auf Rang 5 zurück fiel, machte er nur zwei Runden später unmissverständlich klar, dass das letzte Wort im Kampf um die Meisterschaft noch längst nicht gesprochen ist, und eroberte sich P1.

Adi Stettler verteidigte seinen nun eingenommenen zweiten Platz bis zur Zieldurchfahrt und konnte sich sogar gut 4,5 Sekunden von Bjoern Fietz, der sich den letzten Podiumsplatz sicherte, absetzen.

Thomas Tegen verlor nach einem Dreher den Anschluss und musste



Schlottbohm kassiert Tegen und Fietz

seinen vierten Platz um ein Haar Goe Stettler überlassen. In der letzten Kurve vor dem Ziel gelang ihm allerdings das Husarenstück den Schweizer außen zu überholen und tat so nicht nur sich selbst, sondern auch Mitfavorit Schlottbohm einen großen Gefallen.

Um Platz sechs und sieben fetzten sich vom Start weg Jan Mollitor und Edgar Wenigmann, wobei es zu einigen Lackwechseln zwischen deren



Tegen geht an Stettlers BMW außen vorbei



Hart aber herzlich – Wenigmann verlangt später den abgekratzten Lack von Mollitor zurück.

906ern kam, was in der Mitte des Rennens auch zu einem Dreher Wenigmanns führte. Mollitor wartete im Anschluss fair auf den verdrehten Wenigmann und Link zog grinsend vorbei.

Nächster Halt: Porto

Position		schnellste	
Race	Q	Name	Rennrunde Wagen
1	2	Tobias Schlottbohm	2:11.628 Porsche 911 RSR 2.8
2	1	Adi Stettler	2:12.712 Porsche 906
3	3	Bjoern Fietz	2:12.477 Porsche 906
4	4	Thomas Tegen	2:12.979 Porsche 906
5	5	Goe Stettler	2:14.214 BMW CSL
6	8	Thomas Link	2:15.022 Ford Escort RS
7	7	Jan Mollitor	Porsche 906
8	6	Edgar Wenigmann	2:15.005 Porsche 906
9	10	Stefan Mies	2:16.634 BMW CSL
10	9	Axel Dorner	2:16.186 BMW CSL
11	13	Peter Neuendorf	2:17.518 Ford Escort RS
12	12	Thorsten Kaul	2:18.220 Corvette # 850
13	18	Bernard Bram	2:19.100 Porsche 914-6
14	16	Thomas Kinder	2:19.643 Pantera # 86
15	15	Andre Keidel	2:19.343 Porsche 914-6
16	11	Chergo Zelfo	2:14.395 Porsche 911 RSR 2.8
17	17	Magnus Randy	2:20.746 BMW CSL

Ergebnis Nürburgring GP

Fahrer	Punkte	Diff	Credits
Tobias Schlottbohm	132	-	18
Thomas Link	129	-3	14
Goe Stettler	128	-4	23
Adi Stettler	118	-14	18
Bjoern Fietz	117	-15	16
Thomas Tegen	103	-29	15
Stefan Mies	96	-36	17
Axel Dorner	94	-38	20
Edgar Wenigmann	90	-42	20
Thorsten Kaul	82	-50	17
Thomas Kinder	76	-56	29
Peter Neuendorf	74	-58	17
Dirk Wilke	71	-61	12
Chergo Zelfo	70	-62	20
Tim Schuett	48	-84	9
Andreas Schaeufele	43	-89	18
Hans Hanraths	40	-92	17
Jan Mollitor	33	-99	24
Alexander Koegel	33	-99	31
Steffen Froehlich	28	-104	22
Bernard Bram	26	-106	32
Magnus Randy	24	-108	19
Andre Keidel	15	-117	30
René Cremer	8	-124	24

Gesamtwertung nach Nürburgring



Expand Your Imagination

Dreher und Verbremser

32. Lauf der DOM auf dem Infineon Raceway



Mit nur unglaublichen vier Rennunterbrechungen war das Rennen in Atlanta bis zum Ende spannend und vor allem die Fahrer, die regelmäßige Unterbrechungen gewohnt sind, waren gezwungen eine gute Longrun-Leistung abzuliefern.

So war es auch beim Rennen in Infineon, ehemals Sears Point, im sonnigen Sonoma, CA. Der zweite Straßenkurs im Rennkalender verlangte von den Fahrern höchste Konzentration ab, denn zu spätes Bremsen brachte schnell einen platten Reifen und somit einen verfrühten Boxenstopp ein. Positionsverluste natürlich inbegriffen.

Ob es an der Strecke selbst lag oder der eine oder andere Fahrer einmal pausieren wollte, wußte man nicht, aber die Anmeldung wurde mit 26 mutigen Fahrern geschlossen. Die Qualifikation verlief dann im gewohnten Stil. Hackmann glänzte und unterbot seine Vorjahreszeit um eine gute halbe Sekunde. Mit nur 0,1 Sekunden Abstand folgte Wilke. Erst mit mehr als 1,4 Sekunden steigend folgten Kolibal, Wurm und Kuyumji.

Der Rennstart verlief problemlos und das Feld sortierte sich vorerst. Zu schnell ist man im Heck des Vordermanns oder abseits der Strecke und das kostet Strafpunkte oder Positionen. Pech mit der Technik (Disco) hatte Brandt am Ende der ersten Runde - er schied kampfflos aus.

Die erste Rennunterbrechung löste Schultze aus. In Kurve 10 wollte er Wurm, der sich zuvor in Kurve 8A gedreht hatte, links passieren. Doch bei diesem Manöver zog er zu früh nach rechts herüber und Wurm drehte ihn ungewollt herum. Zum Glück keine Gefahr für die Verfolger.

Am Ende dieser kurzen Rennunterbrechung hatte Schumann schon genug erlebt und verließ mit sicheren Punkten das noch junge Rennen.

Auf die nächste Yellow Flag mussten die Fahrer nicht lange warten. Keine fünf Runden später war Korbelt zu früh am Gas und drehte sich in Turn 3. Eine Gefahr für den folgenden Ratajczak und die gelbe Flagge wurde geschwenkt.

Ratajczak hingegen wurde in der Folge für sich selbst zur Gefahr. Vor der letzten Rennunterbrechung setzte er seinen Chevrolet viermal neben die Strecke und musste deswegen lange in der Box stehen. Nach dem Restart war sein Vorwärtsschub, um den Anschluss ans Feld wiederzuerlangen, zu groß und er wurde nach Kurve 4A vom Curb ausgehebelt. Die Folgen waren ein Einschlag in den Reifenstapel, ein zerstörter Motor und sein Rennende.

Im weiteren Rennverlauf gab es im Feld keine gravierenden Veränderungen. Hackmann und Wilke dominierten die Spitze. Mit etwas Abstand folgten die Plätze 3-5 und erst dann wurden bis Platz 15 die Abstände kürzer und die Positionskämpfe waren auch zu sehen.

Uehlein und Korbelt kamen mit den ungewohnten Rechtskurven einfach nicht zurecht und waren hin und wieder neben der Strecke zu finden, sie stellten noch vor Rennhalbezeit ihre Wagen ab.

Ziganki gehörte zu der Gruppe der Kämpfer im Mittelfeld und gab keinen Zentimeter auf der Strecke ab. Doch der legendäre Reifenstapel beendete sein Rennen. Zu heftig war der Einschlag und der Ford nur noch sein Gewicht in Altmeltall wert.

Den Rennverlauf störten bis zum Ende keine Unterbrechungen mehr und wie zu vermuten war, standen Hackmann und Wilke bei den Leadlaps an erster Stelle. Nur Sowada, Grasser und Lippert konnten sich kurz vor die beiden Fahrer drängen und Extrapunkte abstauben.

Zur Freude vieler war dieses Rennen dann auch der letzte Straßenkurs und bis zum Saisonfinale in Homestead sind es nur noch drei Rennen.

Das kommende Rennen findet auf dem einzigartigen 2,5 Meilen langen Indianapolis Motor Speedway statt.

Bericht: Christian Heuer
Bild: Conrad Wegener



Hackmann und Wilke wechselten sich bei der Führung ab

Überraschender Sieg für Wilke

33. Lauf der DOM auf dem Indianapolis Speedway



Bei nur knappen 12 Grad Außentemperatur und einer finsternen Bewölkung am Himmel fanden sich 34 Fahrer zum Rennen auf dem Indianapolis Speedway ein. Davon hat am Ende fast nur die Hälfte des Feldes die Zielflagge gesehen. Die Qualifikation zum anstehenden Lauf entschied zum 27. Mal Hackmann mit der Poleposition für sich. Knapp hinter ihm folgten Wegener, Lippert, Kuyumji und Kolibal.

Der Rennstart dauerte bis zu Turn 1, dort verlor Schymura nach kurzem Apronkontakt die Kontrolle und sorgte somit für die erste von insgesamt zehn Unterbrechungen. Er selbst verließ gleich das Rennen.

Ein erwünschter längerer Grünstint war danach auch nicht drin. Nach einem leichten Mauerkontakt von Hunschede, nach Turn 2, wurde es dahinter hektisch. Vier Fahrer waren involviert und Uehlein schied als Pechvogel aus. Hunschedes Dodge war ebenfalls zu demoliert, um am weiteren Rennverlauf teilzunehmen.

Kaum war das Renntempo wieder erreicht, ein großes Raunen auf den Tribünen. Sowada geriet in Turn 3 zu weit nach außen und berührte genau den berühmten Knick am Ende der Safe-Wall. Dieser warf ihn in die Infieldmauer und diese zurück auf die Strecke. Mit geschlossenen Augen, entgegen der Fahrtrichtung stehend, rauschten an ihm die folgenden Fahrer vorbei. Terze erkannte Sowadas Unglück zu spät und traf ihn voll. Das Ende für beide Fahrer.

Nach diesen ersten Ausfällen riss sich das verbliebene Feld zusammen und lieferte das erwünschte grüne Rennen. Das Feld zog sich nach und nach auseinander. Hackmann führte

schnell alleine das Rennen an, Wegener folgte schon mit mehreren Sekunden Rückstand und in seinem Windschatten drängelten sich nacheinander zehn hartnäckige Verfolger. Nur nicht abreißen war vorerst die Devise und dabei auch noch das Material, hier die Reifen, schonen. Reifenschonende Fahrweise ist in Indianapolis ohne weiteres möglich, wenn man es richtig anstellt. Nicht zu verhindern ist ein leerer Tank. Um Runde 40 herum, also noch vor Rennhalbezeit, mussten die ersten Fahrer zum "Auffrischen" an die Box.

Nutznieser aus den ersten Rennunterbrechungen konnten länger draußen bleiben. Dies war für sie zum Vorteil, denn Schulz drehte sich bei der Ausfahrt weg und löste eine unnötige Unterbrechung aus. Da gab es bestimmt ein paar böse Worte für ihn. Peinlich berührt verließ er auch gleich das durcheinandergewürfelte Feld.

Nur wenige Runden später gab es in Turn 2 einen unschönen Kontakt zwischen Schoeffmann und Wienেকে. Einer war zu hart in der Mauer und der andere kam zu weit hoch. Das Ende für beide Fahrer und auf leisen Sohlen folgte auch noch Schumann. Er hatte die Rennhälfte über-

standen und nahm sichere Punkte mit nach Hause.

Es sah danach aus, als würde es bis zum Rennende einen weiteren langen Grünstint geben, aber dies verhinderte Kuyumji mit einem gewagten Überholmanöver. Direkt nach dem Restart setzte er sich inside neben Worm. Eigentlich war dort kein Platz mehr und dem ehrgeizigen Willen folgte ein großer Crash. Kuyumji berührte Worm und schickte diesen Richtung Mauer. Dort wollte Hackmann gerade passieren und es krachte gewaltig zwischen den beiden Unschuldigen. Kormany konnte nicht mehr ausweichen und machte das Trio voll.

Die Zuschauer wurden dennoch von da an belohnt und konnten ein fast grünes Rennen bis zum Ende verfolgen. Wilke wurde in der letzten Rennrunde mit dem Sieg beschenkt, denn Peters und Kuyumji kamen sich in die Quere und Wilke übernahm dadurch grinsend die Führung. Trauriger Verlierer war hier Peters, er fiel von Platz 2 auf Platz 16 zurück. Nach Darlington folgt North Carolina, von dort aus wird der RS wieder berichten.

Bericht: Christian Heuer
Bild: Conrad Wegener



Kuyumji zu fern der Strecke und zu nah an Worm (mit Folgen)





Dmitriev abermals letzter Verlierer 34. Lauf des Rookie Cup in Darlington



Eugeny Dmitriev hatte gerade die Tabellenführung vor Fabian Casula, der sich nach großem Erfolg in der Anfängerserie überraschend aus der GNL zurückzog, errungen, als zum 34. Lauf des Rookie Cups am 17. November 2008 gerufen wurde. An diesem Montag bot er abermals eine überzeugende Show, auch

ROOKIE CUP Practice		
POS	FAHRER	Diff.
1	Peter Mandl	28.570
2	Laurenz Spross	28.601
3	Eugeny Dmitriev	28.707
4	Sergey Rebrov	28.929
5	Sebastian Teufert	28.959
6	Zeljko Bilbija	28.962
7	Wolfgang Ketteritzsch	28.971
8	Jens Weissbrodt	29.038
9	Tim Meurer	29.167
10	daniel jost	29.198
11	Michael Mueller	29.255
12	Hartmut Seelow	29.647
13	Martin Meyer	30.022

wenn das Fahrerfeld mit 13 Fahrern relativ wenig Konkurrenz bot.

Der Trainingszweite Laurenz Sproß überzeugte in der Qualifikation mit einer 28.555s-Runde und setzte sich

ROOKIE CUP Qualifizierung		
POS	FAHRER	Diff.
1	Laurenz Spross	28.555
2	Eugeny Dmitriev	28.685
3	Sergey Rebrov	28.788
4	Tim Meurer	28.947
5	Jens Weissbrodt	28.971
6	Zeljko Bilbija	29.054
7	Sebastian Teufert	29.112
8	daniel jost	29.197
9	Wolfgang Ketteritzsch	29.510
10	Michael Mueller	29.690
11	Martin Meyer	30.842
12	Peter Mandl	31.246

an die erste Stelle des Feldes. Neben ihm startete Eugeny Dmitriev, der zu diesem Zeitpunkt drei Rennen in Folge zuvor gewonnen hatte. Sergey Rebrov, in der Gesamtwertung fest auf Platz 3 verankert, startete auf eben diesem Platz seinen Motor ne-



Der Big-One in der ersten Runde. Mangels Sicht, Erfahrung auf schmalen Strecken und Ruhe donnerten hier einige Rookies in die Wand. Die Box wurde daraufhin von allen involvierten Fahrzeugen besucht.

ben Tim Meurer, welcher in den letzten Rennen immer positiver ins Rampenlicht rückte. Als weiterer Topfavorit hätte eigentlich Wolfgang Ketteritzsch gegolten, doch dieser konnte sich nur für den 9. Startplatz qualifizieren.

Zum Rennstart ließ Sproß sich viel Zeit und überließ Dmitriev die berühmte erste Kurve. Doch an einem solchen Versuch die Crashgefahr zu vermindern arbeiteten zu diesem Zeitpunkt nicht alle: Zeljko Bilbija und Jens Weissbrodt, beide mit überraschend guten Qualizeiten aus Reihe drei gestartet, berührten sich und rauchten ihre Verfolger dermaßen ein, dass noch weitere sechs Unglückliche involviert wurden. Müller, Ketteritzsch, Mandl und Teufert erhielten einen nicht übersehbaren Schaden - auch weil der noch arg

unerfahrene Martin Meyer die Lage etwas unterschätzt hatte. Als Folgeerscheinung konsultierten viele Fahrer ihre Boxenkameraden und ließen ihren schiefen Rennsegen wieder geraderücken.

In Runde 6 führte Dmitriev das Feld ins Grüne. Vor Sproß und Meurer, der seine Qualifikationsleistung deutlich bestätigte, blieb er die nächste Runde nur knapp Leader, bis es wieder "Herbst" wurde - gelb löste grün ab. Zunächst hatten sich Meyer, Mandl und Müller auf der Gegengeraden im 3-Wide-Fahren geübt, aber bei diesem Versuch riss es den Boliden Müllers durch einen Kontakt nach links. Diese Situation war sogar noch glimpflich ausgegangen, sollte aber Folgen haben:

Hartmut Seelow drehte eine Pirou-

ette und Mandl, eben im 3-Wide souverän durchgesetzt, fuhr ihm mit 90mp/h in die Flanke. Beide Wagen schnupperten Höhenluft und waren nach der Landung nicht mehr fahrbar.

Das Bild an der Spitze hatte sich nicht geändert. In Runde 12 übte der zweitplatzierte Sproß großen Druck auf Dmitriev aus und ging auch fast an diesem vorbei, doch bald darauf steckte der Fordfahrer mächtig zurück und versuchte Reifen zu schonen. Inzwischen legte sich erneut Rauch über den Backstretch, doch ohne anschließende Rennunterbrechung. Qualmend steuerte Meyer die Box an. Auch Sebastian Teufert hatte abermals kein Glück. Nach einer Berührung mit der Wand ließ ihn seine Engine im Stich. In Runde 15 drehte sich dann Zeljko Bilbija und die Rennkommission entschied zugunsten der TV-Werbung.

Auch in Runde 21, direkt nach dem Restart, gab es den berühmten "trouble on the racetrack": Ketteritzsch und Müller waren ohne Fremdeinwirkung synchron abgeflogen.

Vorhang auf für den nächsten Auftritt:

Nach den ersten Boxenstops präsentierte sich das Feld mit Meurer und Jost an der Spitze. Dmitriev war auf Position vier gewichen hinter Lapper Meyer. Und da Meyers Engine kaum noch Kraft hatte wurde es brenzlig beim Restart. Dmitriev musste leicht bremsen, Sproß, der hinter ihm startete, wich in letzter Sekunde nach links aus. Rebrov, der nächste Starter, hatte so Zeit zu reagieren. Doch Dmitriev ging abermals voll



Die Symbiose zwischen gelb und blau. Tim Meurer (#89) und Laurenz Sproß (#62) waren gut dabei, was besonders den DODGE-Fahrer im Bezug auf seine Lizenz gefreut haben sollte. Im Hintergrund links sieht man Jens Weissbrodt, den letztendlich drittplatzierten Fahrer. Für ihn wurde es der erste Podiumsplatz seiner GNL-Karriere.



Daniel Jost war gut dabei. Mit 12 Leadlaps und der Bekräftigung seines Könnens immer vorne dabei zu sein, fuhr er ein ausgezeichnetes Rennen. Leider bekam er am Ende durch Unkonzentriertheit doch noch Strafpunkte.

auf das Gas und donnerte in das Heck des Vordermanns. Sproß wich weiter auf den Apron aus, Dmitriev zögerte aber keinen Moment als er sich aus der Lage befreit hatte und raste weiter.

Inzwischen hatte Jost nach langem Pushen in Runde 29 die Führung von Meurer übernommen. Als Dritter konnte sich bis in Runde 31 Bilbija halten, dann aber hatte Dmitriev auf die Spitze aufgeschlossen und überholte ihn. Auch Meurer fiel eine Runde später dem Russen zu Opfer und auch Jost hätte seine Stellung mit alten Reifen wohl verloren geben müssen, hätte ihm nicht die nächste Rennunterbrechung die Amtszeit

verlängert.

Und wie erwartet zog Dmitriev auch nach dem Restart an ihm vorbei nachdem sich Jost aber noch vier Runden erfolgreich gewehrt hatte. In einer eher zweifelhaften Aktion ging gleichzeitig auch Sproß aufs Gas und Jost musste sogar um seinen dritten Platz bangen. Sergey Rebrov hatte auf ihn gewartet und auch Wolfgang Ketteritzsch, trotz Unfälle Fünfter, ließ nicht locker. In Runde 46 löste sich Josts Problem: Rebrov beging einen Fahrfehler und hätte auch Ketteritzsch fast mitgerissen, hätte der nicht wie ein Schießhund aufgepasst. Auf Position 6, aber noch lange nicht abgeschrieie-



Martin Meyers Wagen: Dieser Smart war einst ein Chevy Monte Carlo. Geringfügige Ähnlichkeiten dazu waren geradenoch an den Markenzeichen des Herstellers zu sehen. Und das sagenhafte: Die Kiste funktionierte noch!

ben, befand sich Meurer.

Dmitriev und Sproß hatten indes eine Viertellrunde Vorsprung, als die nächste Rennunterbrechung publik wurde. Dem harten Kampf um Platz 3 war Ketteritzsch und auch fast Jost zum Verhängnis geworden. Die weiß-orangene Dodge war frontal in die Wand gekracht - dies hielt nicht mal beste Markenware aus...

Darlington, Runde 48: Das gesammelte Feld schlängelte sich im Gänsemarsch um Martin Meyer herum. Jörg Kormany, der zuständige Gridadmin, hatte für den Wagen des Lucky-Winglers nur folgenden Satz übrig: "So etwas kaputtes habe ich noch nie gesehen". Sproß (3) machte Rebrov in dieser Rennphase mächtig Stress und Meurer ging lange auf Weissbrodt los, den er in Runde 59 schließlich überholte. Doch während die einen wie die Wahnsinnigen rasten, achtete der Rest mehr auf die Reifen. In Umdrehung 60 übernahm Rebrov die Führung als Dmitriev auf Meyer auflief und nur mit Mühe und Not einen Unfall vermeiden konnte. Im Gegensatz zum Rest des Feldes, sprich vor Allem Jost, Jens, Tim und Sproß, hatten die Russen nicht einmal den Anschein gemacht abzubremsen als sie auf den bekanntlich langsamen Lapper aufliefen.

Weiterhin blieb alles ruhig und beim Alten: Das Spitzenduo dominierte weiter und dahinter reihten sich Jost und Sproß/Meurer, die sich als Zweierpärchen gut machten, als die ersten Verfolger ein. Nach 16 Runden holte sich Dmitriev die Führung zurück. Meurer ging als erster unter grün pitten und dann geschah es, dass Daniel Jost, eigentlich sicher unterwegs, an die Wand geriet. Mit Gewalt versuchte er sich zu lösen und geriet dabei außer Kontrolle. Der Wagen trudelte die Kurve herunter und Sproß fuhr, ohne eine Chance die Gefahr zu erkennen, mit Renngeschwindigkeit auf. Doch es waren nicht die einzigen Wagen, die außer Kontrolle geraten waren: Auch Dmitriev drehte sich (erstaunlicher Weise beim Abbremsen).

Der Restart auf Runde 82 brachte sofort die alte Spannung zurück: Rebrov und Sproß balgten sich um den Vize-Führungsplatz. Doch die Zuschauer mussten aus Rebrovs Wegabschneidereien wohl sehen, dass es nicht gerade zu den Hobbys des Russen gehörte, mittig ange-

brachte Gläser mit reflektierender Wirkung, sprich einen Rückspiegel, zu verwenden. Vierter wurde Jens Weissbrodt vor Daniel Jost. Und die folgenden Runden, drehten sich auch nur um die Platz-4-Kämpfe: Jost, Weissbrodt und Meurer tanzten um den Kurs. Laurenz Sproß fuhr an die Spitze als Sergey Rebrov an die Wand ging, aber Dmitriev, der zuvor pittete, schnappte ihn sich 2 Runden später.

7 Laps vor Schluss drehte sich Martin Meyer und obwohl die Anzahl der noch zu fahrenden Runden sehr gering war, ging Rebrov pitten.

Nun wurde es noch ein letztes Mal spannend in Darlington nach dem Restart auf Runde 108: Dmitriev und Sproß setzten sich sofort ab. Jost, als dritter angefahren, wurde von Rebrov noch in Runde 109 überholt und pünktlich zur weißen Flagge hatte die Nummer 174 auch Sproß eingeholt. Dmitriev war schon weit vorne und unantastbar Sieger, aber der Kampf um Platz 2 versprach noch interessant zu werden: Rebrov versuchte einen Angriff auf Sproß aber der ging auf der Gegengeraden auf die innere Linie. Rebrov lenkte seinen Wagen noch weiter nach links und fuhr bereits auf der Apronlinie neben den Zweiten. Bei dem nett gemeinten Versuch, den Widersacher wieder reinzulassen, berührt verschätzte sich Sproß leicht und die beiden Wagen berührten einander. Das Resultat war, dass die Nummer 62 sich drehte und rückwärts an der Wand klebte. Nach Dmitriev gewann somit Sergey Rebrov als Zweiter, Jens Weissbrodt als Dritter dieses Rennen. Weissbrodt war das erste Mal auf dem Podium zu sehen.

Nun wieder die kurze Zusammenfassung für die Statistik-Liebhaber:



Letzte Runde, letzte Kurve, letzter Ärger. Sergey Rebrov wird Zweiter und Laurenz Sproß verliert seinen Podiumsplatz. Schuld hatte Keiner der Beiden.

ROOKIE CUP Ergebnis		
POS	FAHRER	Diff.
1	Eugeny Dmitriev	-
2	Sergey Rebrov	-3.040
3	Jens Weissbrodt	-10.192
4	daniel jost	-11.746
5	Laurenz Spross	-22.763
6	Tim Meurer	-2L
7	Martin Meyer	-11L
8	Wolfgang Ketteritzsch	-63L
9	Zeljko Bilbija	-78L
10	Michael Mueller	-89L
11	Sebastian Teufert	-97L
12	Hartmut Seelow	-106L
13	Peter Mandl	-106L

Resumé des Admins

Von Jörg Kormany:
 "Das Rennen war ganz gut. Besonders zufriedenstellend aber ist Daniel Jost gefahren mit einer super Performance. Die Russen und Sproß waren auch sehr schnell unterwegs. Was mich besonders gefreut hat war, dass das Grid gut vorbereitet war. Hat mir super gefallen das Ding! Ist auf jeden Fall RC-würdig!"

28.887s brauchte Sergey Rebrov für die schnellste Runde im Rennen, zwischen 5 Fahrern wechselte 8 Mal die Führung, Dmitriev fuhr hier mit 72 Runden die meisten Leadlaps ein. Die schwarze Flagge blieb an diesem Abend zu Hause, 9 Yellows mit wieder knapp über einer Stunde Race-time under yellow waren zu verbuchen.

7 Starter sahen die checkered Flag, 5 davon in der Leadlap. Kein Wagen ging ganz ohne Schaden von der Strecke.

Der vor-vorletzte Lauf des GNL-Rookie Cup sollte die Tabellenplätze der Top 3 wohl endgültig entscheiden haben.

Laurenz Sproß



Dmitriev gewann das vierte Mal in Folge souverän einen RC-Lauf. Somit ist er in der Tabelle unangefochten Erster.



Zur Sache, Schätzchen!

35. Lauf des Rookie Cup in North Carolina



North Carolina: Der Speedway mit dem unheimlichen Namen "the Rock". Trotz der hohen Bankings ein Track, auf dem man seine Reifen etwas genauer im Auge haben sollte. Auf der 1.017 Meilen langen Strecke trafen sich am 24.11.2008 die Fahrer des GNL-Rookie Cups, um das vorletzte Mal in dieser Sai-

son ihre rasende Lust zu befriedigen.

Am Ende bereute es niemand, dabei gewesen zu sein bei diesem grünen Rennen.

Es war die erste Pole seiner Karriere: Tim Meurer hatte mit einer 23.613er Zeit das restliche Feld dazu verdammt, sich hinter ihm anzustellen. Eugeny Dmitriev startete von Platz zwei, Michael Müller von 3 und Sergey Rebrov hatte den 4. Startplatz erobert.

Und es ging gleich zur Sache: In Kurve eins kämpften Meurer und Dmitriev verbissen um die Führung. Der Russe hatte sofort Druck gemacht und entging nur um wenige Nanometer einer Berührung, pushte

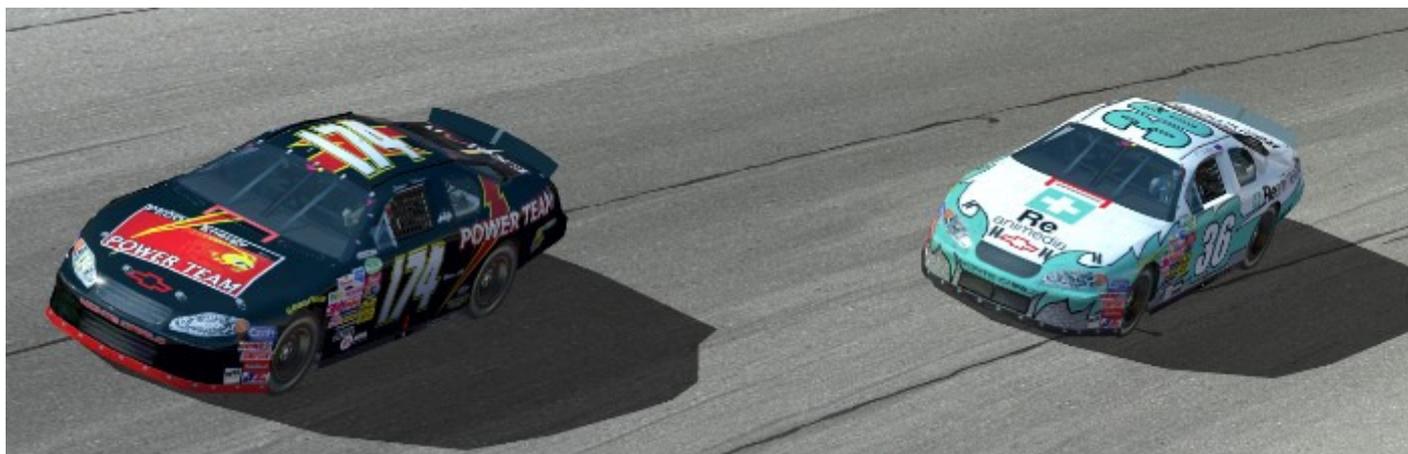
ROOKIE CUP Practice



POS	FAHRER	Diff.
1	Tim Meurer	23.370
2	Eugeny Dmitriev	23.633
3	Silvio Lafere	23.705
4	Laurenz Spross	23.728
5	Sergey Rebrov	23.740
6	Michael Mueller	23.781
7	Matthias Vogel	23.839
8	Jens Weissbrodt	23.857
9	Sebastian Teufert	23.903
10	Ronny Lafere	23.920
11	Hartmut Seelow	24.028
12	Martin Meyer	24.128

aber weiter und war in Runde 2 schließlich vorne. 3. blieb Müller vor Rebrov. Und schon gab's die erste Yellow:

Matthias Vogel verbremste sich leicht, strauchelte, trat voll in die Eisen und hätte sich stabilisieren können, wäre Sebastian Teufert



Das Dreamteam der Russen Sergey Rebrov und Eugeny Dmitriev. Doch der Teamgeist schien nicht ganz so ausgeprägt zu sein. Zu oft duellierten sich die beiden Fahrer obwohl sie noch lange Zeit und viel Abstand gehabt hätten. Die Folge war eine Reihe unschöner beinah-Abflüge.

nicht als Folge in ihn hineingeraselt. Ronny Lafere und Hartmut Seelow wichen gerade noch aus.

ROOKIE CUP		
Qualifizierung		
POS	FAHRER	Diff.
1	Tim Meurer	23.613
2	Eugeny Dmitriev	23.644
3	Michael Mueller	23.721
4	Sergey Rebrov	23.840
5	Matthias Vogel	23.845
6	Sebastian Teufert	23.846
7	Silvio Lafere	23.903
8	Hartmut Seelow	24.008
9	Jens Weissbrodt	24.032
10	Ronny Lafere	24.201
11	Martin Meyer	24.406

In Runde 7 setzte sich Dmitriev, wie man es von früheren Rennen gewohnt ist, nach vorne ab: Teufert und Müller setzten gemeinsam zur Verfolgung an. Eine längere Zeit tat sich nichts Spannendes. Meurer kam wieder ins Rampenlicht und löste Teufert schließlich als Dup-Partner mit Müller ab.

Silvio Lafere und Sergey Rebrov lauerten hinter ihnen auf bessere Zeiten. Auf Platz 7 fuhr zur Überras-

chung Hartmut Seelow, ein Fahrer, der sich sonst meist zurückhielt mit Aktionen und selten pushte.

In Runde 13 hatten Lafere und Rebrov auf Meurer und Müller aufgeschlossen, doch anstatt zu viert in Ruhe zu verfolgen machte Sergey Rebrov einen Überholmanöverversuch nach dem anderen. Dieser Ausbruch von Überstürztheit ging noch knapp glimpflich über die Bühne. Als die 174 allerdings erneut in den 2-Wide wechselte verbremste sich der überraschte Müller und drehte sich. Meyer, R. Lafere und Hartmut Seelow rutschten ins Bild.

Und abermals erfuhr sich Dmitriev direkt nach dem Restart einen großen Abstand, allerdings diesmal mit Teufert und Rebrov im Nacken. Nur 4 Runden später krachte es aber erneut: Martin Meyer hatte sich im Bremspunkt seines eigenen Teammates Matthias Vogel vertan. Beide drehten sich - gelb!

Beim Restart auf Runde 29 war Hartmut Seelow der Führende - ein

eher seltener Anblick. Und seine Amtszeit wurde sogar durch eine weitere YF gesichert:

Sproß und Meurer hatten sich gezankt. Rebrov, direkt hinter den beiden, wurde vollständig mit Rauch eingehüllt und fuhr durch ein unglaubliches Glück mitten durch die Beiden durch, ohne, dass er etwas erkennen hätte können. Die Verunglückten drehten jeweils eine Pirouette und fingen sich sogleich wieder: Ein belustigender Anblick.

Seelow konnte sich nur eine weitere Kurve lang auf der 1 halten; als er überholt war, drehte er sich schließlich sogar noch. Das bedeutete für ihn das Ende seines Traumes.

Das erste Renndrittel war geschafft und Dmitriev ging mit Rebrov durch. Die Zwischeninstanz war Ronny Lafere und hinter diesem, mit einigem Abstand fuhren Meurer und Sproß im direkten Duo.

Rebrov beging in Umdrehung 43 einen Fahrfehler, wurde langsamer und hinter dem Ersten stauchte sich



Matthias Vogel verbremste sich zu Beginn des Rennens und Sebastian Teufert wollte wohl kuscheln: Er fuhr auf und die gelbe Flagge wurde gezückt. Insbesondere die Nummer 50 fuhr in der zweiten Rennhälfte sehr gut mit und war oft schneller als Lapper, als die Fahrzeuge, welche in der Leadlap waren.



Eugeny Dmitriev gewann nun das 7. Mal diese Saison. Bei 30 Rennen war er 16 Mal unter den Top5 und 18 Mal in den Top10 gefahren, hatte 4 Poles aber stolze 500 Strafpunkte. Mit einem Vorsprung von 329 Punkten auf Fabian Casula, welcher vor kurzem sowieso aus der GNL zurückgetreten war, gewinnt er dieses Jahr den Rookie Cup der GNL.

das Feld zusammen. Hinter dem letzten der Führungsgruppe, also hinter dem 5. Fahrzeug folgte mit wenig Abstand der Lapper Matthias Vogel, der gut mit der Spitze mithielt, vor seinem Teammate Jens Weissbrodt.

In Runde 49 ging das, man könnte fast behaupten "Dreamteam", Rebrov und Dmitriev, welche sich wieder gefunden hatten, vorne weg. Und Tim Meurer ging auf dem Backstretch innen neben Lafere. In den Kurven 3 und 4 überholte er für den 3. Platz und bevor Sproß auch noch innen vorbeiziehen hätte können, schloss die Nummer 52 fix die Lücke wieder, touchierte aber die Wand und Sproß verlor somit auch noch den 4. Platz.

Sproß und Meurer, der auf seinen Draftpartner kurz gewartet hatte, zogen an und gewannen etwas Luft zum Fünftplatzierten. Welches Duo sollte nun besser sein? Die Russen oder die Verfolger?

Sprung in Runde 75: Das Führungspaar zerstritt sich: Rebrov übte Druck auf Dmitriev aus und überholte in Runde 77. Dmitriev ging direkt darauf pitten, indem er mitten in der Kurve 4 (Pitentry ist vor T3) auf den Apron fuhr, die Kontrolle über den Wagen fast verlor und die restliche Kurve lang einen Slide in die Boxengasse vollzog. Der Vorgang aber wurde nicht von der

Rennkommission bestraft.

In Runde 83 folgten Meurer und Sproß, während Rebrov, der Leader, die Wand polierte.

Immer weiter holte Dmitriev nun auf Rebrov auf, der erst in Runde 88 pitten ging. Dmitriev war somit wieder Führender. Auf dem 2. Platz fuhr

ROOKIE CUP Ergebnis		
POS	FAHRER	Diff.
1	Eugeny Dmitriev	-
2	Tim Meurer	-10.980
3	Sergey Rebrov	-11.082
4	Ronny Lafere	-1L
5	Jens Weissbrodt	-1L
6	Laurenz Spross	-2L
7	Hartmut Seelow	-5L
8	Matthias Vogel	-6L
9	Sebastian Teufert	-10L
10	Martin Meyer	-85L
11	Michael Mueller	-103L
12	Silvio Lafere	-104L

Sproß gefolgt von Meurer. Und Rebrov pushte! Er befand sich nicht weit hinter seinen Vordermännern; immer näher rückte er, schoss dabei noch den Lapper Teufert ab und fuhr weiter: Wenn nun keine gelbe Phase mehr kommen sollte, würde Dmitriev sicher gewinnen, das war klar, aber um den zweiten Platz wurde noch gekämpft. Rebrov wollte Zweiter werden.

Langsam holte er auf, in Runde 103 hatte er den Abstand halbiert. 6 Runden später war er an Meurer dran. Dieser schwenkte seinerseits eine Runde später die weiße Fahne. Beim Überholen schoss ihn Rebrov lebenswürdiger Weise fast noch ab.

Tabelle GNL-Rookie Cup

Gesamtwertung seit North Carolina 29.11.2008

POS	FAHRER	Punkte.
1	Eugeny Dmitriev	3954
2	Fabian Casula	3625
3	Sergey Rebrov	2994
4	Markus Selinger	2646
5	daniel jost	2637
6	Laurenz Spross	2490
7	Marcel Dietrich	2379
8	Michael Mueller	2219
9	Stephan Appelt	2061
10	Tim Meurer	2046
11	Stefan Korus	1739
12	Peter Mandl	1655
12	Mirko Meitzner	1655
14	Marc Heymann	1606
15	Wolfgang Ketteritzsch	1527
16	Marc Wieneke	1511
17	Matthias Vogel	1478
18	Thomas Munck	1477
19	Ricardo Krause	1470
20	Michael Neubauer	1457
21	Diego Feldt	1405
22	Jens Weissbrodt	1397
23	Christian Schultz	1358
24	Jannis Koopmann	1349
25	Hartmut Seelow	1308
26	Zeljko Bilbija	1294
27	Ronny Lafere	1292
28	Matthias Wurm	1284
29	Matthias Oltmanns	1116
30	Adrian Heinrich	1078
31	Stefan Chedor	1035
32	Silvio Lafere	1007
33	Swen Wessel	986
34	Robert Worm	939
35	Rene Sowada	844
36	Alexander Heinz	722
37	Fabian Kluge	701
38	Christian Lasse	667
39	Olaf Borchert	556
40	Christian Scheins	552
41	Yves Lederle	539
42	Dirk Hunschede	505
43	Andrey Efimenko	464
44	Daniel Jarcok	451
45	Danilo Strathausen	430
45	Oliver Hoelzel	430
47	David Danzewitz	412
48	Klaus Bartling	389
49	Benjamin Froegel	382
50	Harry Scharf	358
51	Uwe Vollbrecht	354
52	Roman Schmid	337
53	Thomas Lang	323
54	Michael Ode	320
55	Markus Neugebauer	313
56	Stefan Loos	300
57	Matthias Diepenbruck	294
58	Martin Meyer	289
59	Rouven Steiner	272
60	Melanie Druegemoeller	270
61	Sebastian Teufert	256
62	Michael Reumel	240
63	Birger Venzmer	228
64	Dennis Gruebner	150
65	Dennis Gräßbner	145
66	Frank Sander	142
67	Sven Bonde	138
68	Werner Reichert	136
69	Udo Elsner	134
70	Reinhard Frey	129
71	Alex Mattheis	122
72	Sven Meitzner	118
73	Rolf Just	98
74	Christoph Hruschka	94
75	Manuel Bubbers	83
76	Marcus Stuebling	73
77	Michaela Czesla	66
78	Lars Loeschmann	62
79	Stefan Alfons	45
80	Jonathan Pflüger	-41



Zwei Runden vor Schluss ereignete sich diese Szene: Auf der Gegengeraden lässt Laurenz Sproß (rechts) seinen Wagen mangels Benzin auf dem Apron auslaufen. Hinter ihm links sieht man Sergey Rebrov und Tim Meurer, welcher im letztem Moment noch auf den zweiten Platz fuhr, da auch Rebrov der Spritt ausging.

Aber der Russe hatte keine Millisekunde auf Sproß gutgemacht, doch das Kuriosum begann:

Sproß fuhr in Runde 116 plötzlich um einiges langsamer. Eine Runde später war es dann aus: Sproß verließ überraschend den Track: Das Benzin hatte nicht gereicht. Rebrov fuhr freudig über die weiße Linie gefolgt von Meurer. Doch der Russe wurde ebenfalls in den letzten zwei Turns langsamer, Meurer zog 250m vor dem Ziel nach innen und fuhr

ganz knapp auf den zweiten Platz! Ronny Lafere wurde 4., Jens Weissbrodt belegte den 5. Platz.

Nur fünf Rennunterbrechungen gab es in diesem Lauf, dem vorletzten für dieses Jahr. Die schnellste Runde fuhr Tim Meurer mit 23.827s. Dmitriev führte mit 98 Runden fast das gesamte Rennen über bei 3 Leadern und 4 Changes. Ronny Lafere und Laurenz Sproß wurden Highest Climber an diesem Abend.

Resumé des Admins

Von Sönke Gravemeyer:

"Yo, also ich fand das gut so! Ihr habt euren Admin, der fast eingepennt wäre, in den letzten Runden noch vom Hocker gerissen. So gefällt mir das!"

Laurenz Sproß



Kriesch gewinnt in Glen

Rookiewertung bleibt weiter spannend!



Willkommen in den USA, im Bundesstaat New York auf der Rennstrecke Watkins Glen International, unter Einheimischen und Fans auch als "the Glen" bekannt. Von den Fahrern eine beliebte Strecke mit der berühmten Esses-Kurvenkombination oder der Rechts, the Loop genannt. Der erste Sieger hieß 1961 Innes Ireland auf Lotus, der hier seinen ersten und einzigen Grand Prix-Sieg landen konnte. Die Strecke ist in den Geschichtsbüchern fest verankert mit dem tragischen Tod des Franzosen Francois Cevert im Tyrrell 1973. Aufgrund dieses Ereignisses beendete Jackie Stewart vorzeitig seine Karriere, nach 99 Grands Prix.

19 Fahrer, ein volles Grid, machten sich auf die Reise nach Amerika. Auf der kurzen Rennstrecke von 3,7 km versprach dies ein spannendes Rennen zu werden. In der Qualifikation ging es äußerst eng zu. Mit einer niedrigen 1.05er Zeit befand man sich nur im Mittelfeld. Claudio Callipo holte sich auf Ferrari mit 1.04.666 die Pole Position. Chris Gietzelt im Eagle musste sich um 3/100 geschlagen geben. Steffen Kriesch traf in der allerletzten Sekunde mit seinem Ferrari in Glen ein und schaffte es noch auf Position 3. Zwei weitere Fahrer blieben unter der magischen 1.05, Michael Kohlbecker und Matthias Weiner.

Der Führende in der Rookie-Wer-

tung, Josef Müller, startet in Glen das letzte Mal als Rookie. Eine Zielankunft würde ihm schon für den Titel "Rookie Of The Year 2008" reichen. Verfolger Alex Bungartz hat nur noch Außenseiterchancen auf die Trophäe. Josef Müller qualifiziert sich in seinem Cooper auf Platz 15.

Der Start verlief ohne nennenswerte Zwischenfälle. Nach der ersten Runde führte Claudio Callipo vor Chris Gietzelt, Steffen Kriesch und Michael Kohlbecker. In Runde 3 unterläuft Eagle-Werksfahrer Chris Gietzelt ein Fahrfehler. Er wird im "Loop" zu weit heraus getragen, kommt mit den Rädern aufs Grün, trifft die Strohballe, überschlägt sich und bleibt mitten auf der Fahrbahn liegen. Marco Saupe und Alex Bungartz kommen noch an dem gestrandeten Eagle vorbei. Manfred Leitner und Peter Neuendorf, verbissen im Zweikampf, können nicht mehr ausweichen. Christian Danmayr und Michael Dobeck sind ebenfalls in den Unfall verwickelt. Es geht turbulent weiter: Eine Runde später muss Steffen Kriesch nach einem Dreher die Box ansteuern. Ab der 8. Runde

bekommt Alex Bungartz nach einem Dreher, auf Platz 12 liegend, plötzlich keine Boxentafel mit Rundenzeiten angezeigt, sondern nur noch mit der Aufschrift: GO GO GO!

Was war da los? Der führende Mann der Rookie-Wertung, Josef Müller, hat durch eine Fehlentscheidung seiner Mannschaft das Rennen fälschlicherweise nach einem zweiten Fahrzeug-Reset vorzeitig beendet. Jetzt rückt für Alex Bungartz der Titel plötzlich wieder in greifbare Nähe - allerdings reicht dafür der 12. Platz nicht aus. Nach einem Dreher war dies für Alex Bungartz genau die richtige Motivation, sich wieder voll auf das Rennen zu konzentrieren. An der Spitze können Claudio Callipo und Michael Kohlbecker einem Unfall von zwei Nachzügler im "Big Bend" nicht ausweichen. Es führt Oliver Schulz vor Michael Kohlbecker, doch leider kann sich Schulz über seine Führung nicht lange freuen. Kohlbecker überholt ihn in der schnellen Links, auch "Speed Trap" genannt. Eine Disco sollte leider das frühe Aus für Schulz bedeuten. Mit riesigen Schritten kommt jetzt Steffen Kriesch im Ferrari an die Spitze ge-



Michael Kohlbecker führt hier noch vor Steffen Kriesch. Wenig später kommt es an gleicher Stelle zu einer Kollision, bei der Kohlbecker aussteigen muss.



Callipo führt das Feld durch die "Esses". Dahinter fädelt sich das Feld diszipliniert auf.

GPL LANGSTRECKENPOKAL			
Tom Pryce Trophy-Watkins Glen			
POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	S. Kriesch	FER	55 Runden
2	M. Saupe	COO	+8,044s
3	C. Gietzelt	EAG	+19,044s
4	F. Schreiner	EAG	+58,020s
5	A. Bungartz	FER	+1 Runde
6	P. Neuendorf	BRA	+1 Runde
7	C. Danmayr	LOT	+1 Runde
8	C. Callipo	FER	+1 Runde
9	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
10	T. Bonkowski	EAG	+3 Runden
11	A. Bressler	FER	+9 Runden
12	M. Kohlbecker	BRA	DNF
13	F. Casula	EAG	DNF
14	M. Leitner	FER	DNF
15	B. Hösli	BRA	DNF
16	O. Schulz	FER	DNF
17	M. Dobeck	EAG	DNF
18	J. Müller	COO	DNF
19	M. Weiner	EAG	DNF
<u>Pole Position:</u>			
	C. Callipo	FER	1m04,666s
<u>Schnellste Runde:</u>			
	S. Kriesch	FER	1m04,479s

GPL LANGSTRECKENPOKAL		
Gesamtwertung		
POS	FAHRER	PUNKTE
1	S. Kriesch	47,5 P.
2	M. Saupe	45,2 --
3	C. Gietzelt	39,0 --
4	A. Bungartz	38,7 --
5	F. Schreiner	38,0 --
6	P. Neuendorf	37,6 --
7	C. Callipo	35,4 --
8	C. Danmayr	35,0 --
9	H.-J. Schmitz	33,0 --
10	T. Bonkowski	32,0 --
11	A. Bressler	12,1 --
12	M. Kohlbecker	11,0 --
13	F. Casula	9,0 --
14	M. Leitner	8,8 --
15	B. Hösli	7,7 --
16	O. Schulz	6,6 --
17	M. Dobeck	5,0 --
18	J. Müller	4,8 --
19	M. Weiner	3,0 --

stürzt. Michael Kohlbecker fährt am Limit: in Runde 35, Eingang "Big Bend", ist er einen Tick zu schnell

und wird zu weit heraus getragen. Der im Windschatten folgende Kriesch kann eine Berührung nicht mehr verhindern und schießt Kohlbecker ab. Kohlbecker, außer sich vor Wut, steigt aus dem Auto und droht dem vorbeifahrenden Kriesch mit der Faust. Sollte es hier noch zu Diskussionen kommen? Nein - beide Fahrer wurden später gut gelaunt in einer Bar gesehen. In den letzten Runden gibt es keine großen Veränderungen mehr; es gewinnt Steffen Kriesch vor Marco Saupe und Chris Gietzelt, der sich von Platz 8 wieder auf das Podest zurück kämpfte. Frank Schreiner in seinem Eagle, wird nach einem guten Rennen mit Platz 4 belohnt.

Die Sensation in der Rookie-Wertung! Alex Bungartz schafft es tatsächlich auf Platz 5 vor zu fahren, nachdem er am Anfang des Rennens weit zurück gefallen war. Beide Rookies trennt jetzt nur ein Zehntel im Punkteschnitt. In seinem letzten Rennen als Rookie könnte Alex Bungartz seinen Rivalen Josef Müller mit einer erneut starken Leistung kurz vor der Ziellinie doch noch schlagen und die Führung in der Rookie-Wertung übernehmen.

Wir freuen uns auf den zweiten Lauf der Tom Pryce-Trophy in zwei Wochen auf dem Nürburgring, des ultimativen Tests von Mensch und Maschine.

Alex Bungartz



Das "Loop Massaker". Gietzelt und Leitner liegen auf ihren Überrollbügel. Danmayr, Dobeck und Neuendorf kreiseln ebenfalls von der Strecke.



Saupe siegreich!

Tom Pryce Trophy bleibt spannend



Der 2. Lauf der Tom Pryce Trophy des GPLLP wird in Deutschland ausgetragen, auf der wohl berühmtesten Rennstrecke der Welt, dem Nürburgring. Wie die Leser wissen, kann man über den Nürburgring ganze Bücher schreiben. Entstanden unter der Devise "Arbeitsbeschaffung" in einem Notstandsgebiet wurde eine der aufregendsten Rennstrecken der Welt errichtet. Interessantes Detail am Rande: das erste Rennen, das auf dem Nürburgring stattfand, war ein Radrennen. Der Sieger des Rennens bezwang als Einziger die Steilstrecke, ohne abzustiegen!

17 Männer machen sich auf den Weg in die Eifel, um sich dem ultimativen Test von "Mensch" und "Maschine" zu stellen. Für einen Fahrer unter ihnen ein besonderer Kampf, nicht nur weil es sein letztes Rennen als Rookie ist, sondern weil es um die Gesamtführung in der Rookiewertung geht. Die Rede ist von "noch" Rookie Alex Bungartz. In seinem Cooper muss er mindestens einen 8. Platz belegen, um Pechvogel Josef Müller noch abfangen zu können. Aber bis dahin ist es noch ein kurvenreicher Weg.

Während der Qualifikation zeigt Ring-König Olli Reinhold in seinem BRM sein Können und brennt eine 7:57.053 in den Asphalt, was für ihn die Pole Position bedeutet. Marco Saupe kommt in seinem Cooper auf 8:02, dicht gefolgt von Claudio Cal-



Am Start ist noch Reinhold vor Callipo, Saupe und Michael Kohlbecker.

lipo und Michael Kohlbecker, beide auf Brabham. Die nächste Startreihe gehört komplett den schönen Eagle-Westlakes, mit Frank Schreiner und Michael Dobeck am Volant. Auf Platz 7: Alex Bungartz, noch vor Manfred Leitner, Steffen Gawol und Chris Gietzelt. Die Herren Martin Engel, Michael Erhardt und Soeren Scharf treffen erst so spät am Ring ein, dass sie nach dem Ausladen der Autos direkt in die Startausstellung rollen und somit von ganz hinten starten müssen. Erwähnenswert: Rookie Fabian Casula wählt freiwillig BRM als Chassis - und das auf einer schwierigen Strecke wie dem "Ring".

Der Start verläuft nicht ganz ohne Zwischenfälle. Es kommt zu einem spektakulären Unfall zwischen Manfred Leitner und Michael Dobeck, andere Fahrer werden nicht mit in den Unfall involviert. Auch in der ersten Kurve kommt es zu einer Berührung, diesmal zwischen Alex Bungartz und Chris Gietzelt, die mit einem Dreher für Alex Bungartz endet.

Nach etwas mehr als 8 Minuten kommt der führende Mann, Olli Reinhold, schon wieder über die Ziellinie gerast, im Schlepptau Claudio Callipo und Marco Saupe.

Nach einer kleinen Lücke folgen Chris Gietzelt, Michael Kohlbecker und Frank Schreiner. Auf Platz 7 folgt dann schon der Ferrari von Stefan Loos, der nach einer längeren Pause wieder im Wagen sitzt. Die Zuschauer im Bereich Hatzenbach trauen ihren Augen kaum als sie sehen, wie sich Olli Reinhold beim Anbremsen in einer Rechtskurve dreht. Geschickt kann er den Wagen nach einer 360°-Drehung zwar wieder fangen, doch Claudio Callipo kann innen vorbeischnellen und übernimmt die Führung. Diese sollte jedoch nur von kurzer Dauer sein. Ein Konzentrationsfehler beim Anbremsen in der Schikane vor Start-/Ziel kostet Claudio Callipo das linke Vorderrad. Im Verfolgerfeld wird um jede Position knallhart gekämpft, wobei Feindberührungen nicht ausbleiben. Frank Schreiner und Martin Engel kämpfen um Platz 5, kurz vor der Schwalbenschwanz-Passage kommen sich beide Fahrer zu nahe und lachender Dritter ist Soeren Scharf, der Platz 5 erbt. Der Cooper-Fahrer scheint einen sehr guten Tag zu haben - von ganz hinten gestartet, kämpft er sich durch das Feld und befindet sich zur Halbzeit schon auf Platz 5.



Obwohl am Ende des Feldes, liefern sich Alex Bressler und Fabian Casula ein verbissenes Duell.

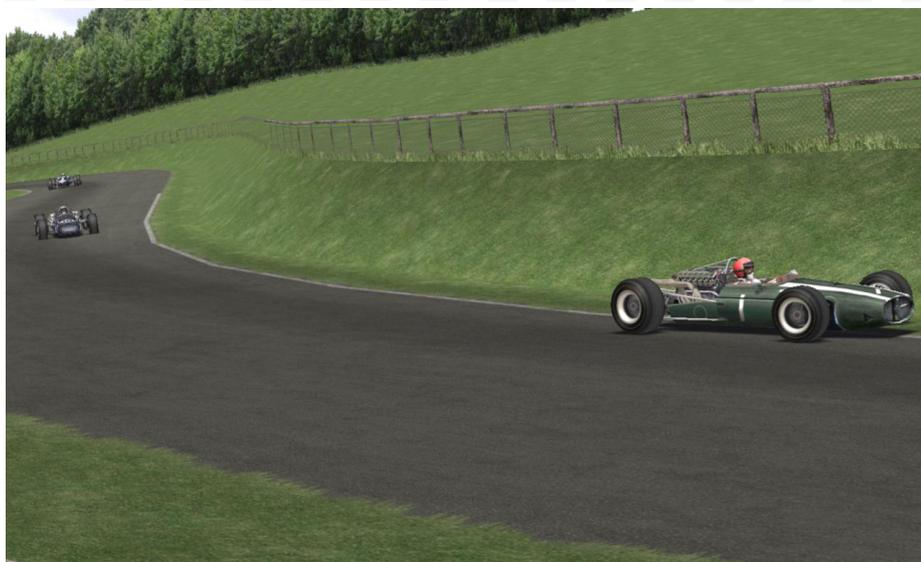
GPL LANGSTRECKENPOKAL			
Tom Pryce Trophy			
POS	FAHRER	CHASSIS	ZEIT
1	M. Saupe	COO	8 Runden
2	C. Callipo	BRA	+30,168s
3	S. Scharf	COO	+1m56,949s
4	C. Gietzelt	COO	+2m07,241s
5	M. Dobeck	EAG	+3m05,405s
6	M. Engel	COO	+3m10,399s
7	A. Bungartz	COO	+5m33,626s
8	F. Casula	BRM	+5m58,063s
9	A. Bressler	LOT	+1 Runde
10	O. Reinhold	BRM	+3 Runden
11	F. Schreiner	EAG	DNF
12	M. Erhart	EAG	DNF
13	M. Leitner	FER	DNF
14	M. Kohlbecker	BRA	DNF
15	S. Loos	FER	DNF
16	O. Schulz	FER	DNF
17	P. Neuendorf	BRA	DNF
18	S. Gawol	COO	DNF
<u>Pole Position:</u>			
	O. Reinhold	BRM	7m57,053s
<u>Schnellste Runde:</u>			
	C. Callipo	BRA	8m01,254s

GPL LANGSTRECKENPOKAL		
Gesamtwertung		
POS	FAHRER	PUNKTE
1	M. Saupe	95,2 P.
2	C. Gietzelt	80,6 --
3	C. Callipo	78,5 --
4	A. Bungartz	76,7 --
5	F. Schreiner	49,0 --
6	S. Kriesch	47,5 --
7	F. Casula	47,2 --
8	S. Scharf	42,8 --
9	M. Dobeck	42,0 --
10	M. Engel	39,2 --
11	P. Neuendorf	37,6 --
12	C. Dannmayr	35,0 --
13	H.-J. Schmitz	33,0 --
14	T. Bonkowski	32,0 --
15	A. Bressler	25,1 --
16	M. Kohlbecker	19,8 --
17	M. Leitner	18,7 --
18	O. Reinhold	15,6 --
19	O. Schulz	13,2 --
20	M. Erhart	10,0 --
21	B. Hösli	7,7 --
22	S. Loos	7,7 --
23	J. Müller	4,8 --

Der "Ring" fordert sein Tribut - immer wieder kann man beobachten, dass Fahrer die Box ansteuern, aussteigen und kommentarlos im Fahrerlager verschwinden. Der führende Mann unter ihnen, Olli Reinhold, kommt noch nicht mal mehr bis zur Box. In Runde 5 verabschiedet sich das 16 Zylinder-Triebwerk von seinem BRM. Marco Saupe übernimmt die Führung, die er auch bis zum Schluss behält und als Sieger nach acht Runden abgewunken wird. Claudio Callipo wird trotz Boxenstopp verdienter 2., Soeren Scharf fährt nach einem hervorragenden Rennen als 3. über die Ziellinie, es folgt auf Platz 4 Chris Gietzelt. Platz 5 geht an Michael Dobeck, der sich am Ende gegen Martin Engel durchsetzen kann. Alex Bungartz macht die Sensation um den Rookie-Titel 2008 perfekt und fährt, bedingt durch die vielen Ausfälle, als 7. über die Linie. Damit übernimmt er die Führung in der Rookiewertung. Fabian Casula und Alex Bressler sind die beiden letzten Fahrer, die das Rennen auf dem "Ring" beenden können.

In der Tom Pryce Trophy bleibt Marco Saupe auf Titelkurs, vor Claudio Callipo und Chris Gietzelt. Das nächste Rennen findet auf der anspruchsvollen Rennstrecke von Zandvoort statt.

Alex Bungartz



Auch Martin Engel, Alex Bungartz und Michael Dobeck bleiben rundenlang im Klinsch.



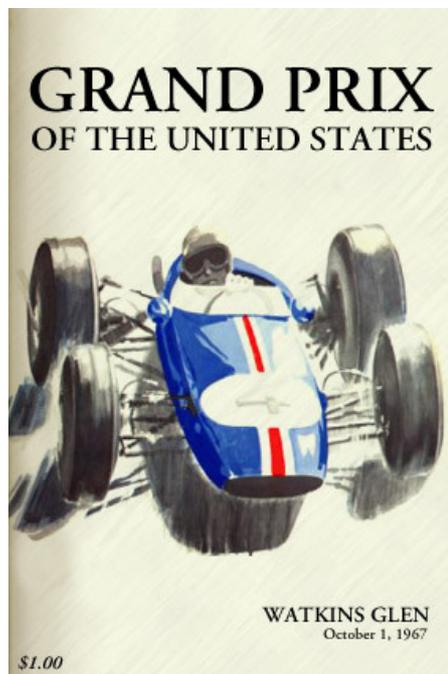
Forschbach bleibt dran!

Michael Schade holt sich den Sieg im JRC



Durch ein VR-Admintreffen fand der Jochen Rindt Cup in Watkins Glen ausnahmsweise eine Woche später am 15.11. statt. Der JSC wurde degegen termingerechtausgetragen.

Die Saison geht in die 2. Hälfte, was jeden Fahrer die letzten Reserven mobilisieren lässt.



Zu Beginn des Trainings zum **JSC** sah alles nach einem Zweikampf zwischen Gietzelt und Fass aus. Dann passierte Forschbach nach eigenen Angaben ein "Missgeschick", und plötzlich stand der BRM auf der Pole. Ich bin mir sicher, dass jeder hie und da ein ähnliches Missgeschick gerne in Kauf nehmen würde.

Stark auch die Trainingsleistung von Oliver Reinhold. Der 2. BRM-Pilot kann sich Kröger im Lotus und Leitner im Ferrari von der Pelle halten. Dahinter stehen die Eagles von Lagler und Weiner Gewehr bei Fuß.

Forschbach erwischt einen Traumstart, und kann sich sofort um einige Wagenlängen absetzen. Gietzelt kann sofort Druck auf den Ferrari von Fass ausüben, und trotzdem Reinhold kontrollieren. Bei einem Überholversuch merkt Gietzelt aber rasch, dass Fass sich nicht widerstandslos überholen lässt. Ein Two-wide-Manöver im Loop zeigte die Klasse beider Fahrer. Der Ferrari war gerade im ersten Renndrittel etwas behäbiger als der schlanke Eagle, was eingangs der Esses zu einem Dreher von Fass führte. Gietzelt konnte noch rechtzeitig verzögern, Reinhold der von hinten angeschossen kam, hatte weniger Glück und katapultierte Gietzelt von der Piste. Damit war das Rennen für den derzeitigen 2. der Tabelle vorbei.

Eine andere Kollision sorgte aber für Unverständnis. GPL-Urgestein René Beitz drehte sich mit seinem Cooper nach einem Fahrfehler um die eigene Achse und versuchte die Strecke zu kreuzen, ohne vorher ganz sicher zu sein, dass er niemanden behin-

dern würde. Genau in diesem Moment schoss aber der Lotus von Schmitz um die Ecke und torpedierte den Cooper. Die Rennkommission sprach später ein schweres Vergehen aus, was einen Punkteabzug des Teams zur Folge hatte.

Währenddessen kristallisiert sich ein Dreikampf zwischen Leitner, Neundorf und Kröger heraus. Andreas Kröger versucht schon seit Runden, den Ferrari von Leitner zu knacken, scheitert aber immer wieder an der starken Bremsperformance des Österreichers. In Runde 11 sollte alles anders kommen. Leitner bremst sich wie immer in die Big bend Passage, als er beim einlenken sein Heck verliert. Langsam rutscht er an die Kurvenaußenseite. Kröger, selbst sehr spät auf der Bremse, kann sich nicht mehr innen vorbeischieben und touchiert den kreisenden Ferrari. Rechts knickt sein Rad ab, was das Aus bedeutet. Neundorf profitiert geschickt von der Karambolage und liegt nun auf Rang 4.

Zum selben Zeitpunkt versucht Fass den BRM von Reinhold einzuholen. Dies gelingt ihm auch innerhalb von 2 bis 3 Runden. Als er seine Chance vor dem Loop sieht, versucht er sie wahrzunehmen. In der Bremszone



Dieses Bild wurde kurz vor dem Ausfall von Gietzelt gemacht. Fass dreht sich um 360°, der Eagle geht innen vorbei und Reinhold bremst zu zaghaft.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	J. Forschbach	BRM	33 Runden
2	M. Fass	FER	+3,768s
3	P. Neuendorf	BRA	+22,595s
4	M. Leitner	FER	+26,934s
5	M. Kohlbecker	BRA	+34,901s
6	A. Bungartz	LOT	+36,679s
7	R. Beitz	COO	+43,045s
8	M. Engel	COO	DNF
9	J. Kunz	FER	DNF
10	O. Reinhold	BRM	DNF
11	A. Kröger	LOT	DNF
12	C. Gietzelt	EAG	DNF
13	M. Weiner	EAG	DNF
14	S. Lagler	EAG	DNF
15	H.-J. Schmitz	LOT	DNF

Pole Position:

J. Forschbach BRM 1m04,611s

Schnellste Runde:

M. Fass FER 1m04,818s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	M. Fass	FER	151 P.
2	J. Forschbach	BRM	138 --
3	C. Gietzelt	EAG	118 --
4	P. Neuendorf	BRA	101 --
5	O. Reinhold	BRM	84 --
6	M. Engel	COO	81 --
7	A. Kröger	LOT	77 --
8	O. Schulz	FER	64 --
9	H.-J. Schmitz	LOT	63 --
10	M. Leitner	FER	63 --
11	S. Lagler	EAG	54 --
12	A. Bungartz	LOT	47 --
13	F. Schreiner	EAG	45 --
14	R. Knies	BRA	43 --
15	R. Beitz	COO	37 --
16	M. Weiner	EAG	34 --

überbremst er seinen Roten ein wenig, was ihn leicht nach außen tragen lässt. Leider ist dort genau Reinhold in seiner Spur, was unausweichlich zum Unfall führt. Da der BRM auch nur mit Metall zusammengesetzt wird, kann er nicht mehr weiter fahren. Das Rennen war damit entschieden. Auch Fass wurde mit einer Strafe belegt. Der Führende der Gesamtwertung muss am Nürburgring von ganz hinten starten.

Forschbach hält sich mit diesem Sieg die Tore für den Cup offen, dicht gefolgt von Fass, der wieder unter die Top 3 kommt. Peter Neuendorf erbt so den 3. Platz, und feiert mit der Brabham Truppe einen verdienten Erfolg. Leitner kommt trotz Drehers auf Platz 4 und streicht somit wertvolle Punkte für sein Team ein.

Die Tabelle führt nun Martin Fass vor Justus Forschbach und Chris Gietzelt an.

Aufgrund unaufschiebbarer Ereignisse startete der **JRC** in Watkins Glen mit einer Woche Verspätung. Und wieder zeigte sich im Qualy die hohe fahrerische Qualitätsdichte im Feld.



Kampf um Platz 4. Leitner bremst Engel im Loop aus. Alex Bungartz sieht sich das aus sicherer Entfernung an.

Michael Schade im Ferrari (1m04.704s) stellte den roten Renner etwas unerwartet, wenn auch knapp, vor dem Cup-Führenden Andreas Wilke im BRM (1m04.897s) auf die Pole. Dritter in der Startaufstellung wurde Michael Kohlbecker auf Brabham (1m04.914s).

Dahinter bis Platz 9 alles innerhalb von 5/10s: Marco Saupe (Cooper), Steffen Kriesch (BRM), Rainer Merkel, der im Lotus sein Comeback feierte, Stefan Gawol (Cooper), Michael Erhart (Eagle) und als 9. Guido Pigorsch im Brabham. Das Feld wurde schließlich von Ferrari eingerahmt mit Jörg Kunz als letztem im Qualy.

Als Ersatzfahrer waren folgende Piloten angetreten: Frank Schreiner für Eagle, Martin Engel im Cooper,

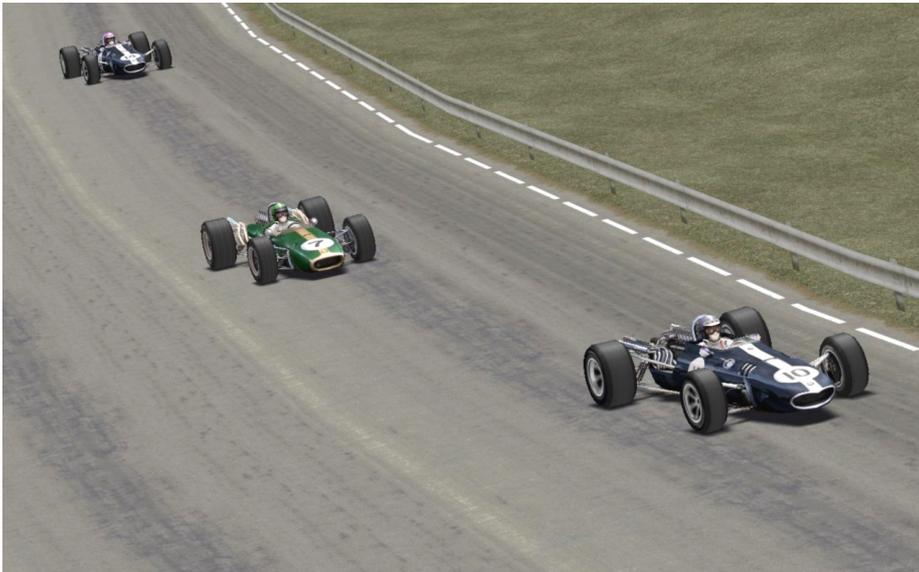
Andreas Kröger (Lotus) und Peter Neuendorf auf Brabham.

Nachdem Schade in den letzten Rennen durchaus zu beeindrucken wusste, allerdings nicht ins Ziel kam, konnte man gespannt sein, ob er sich diesmal behaupten konnte.

Der Start verlief sehr geordnet und diszipliniert. Schade konnte seine Führung behaupten und führte das Feld in die ersten Runden. Wilke, der den Cup relativ souverän anführt, ging es locker an und nicht mit letztem Risiko. In Runde 3 wurde er von Kohlbecker überholt. In der 18. Runde holte sich dieser dann die 2. Position von Kohlbecker wieder zurück. Die Spitzengruppe blieb das ganze Rennen über dicht beisammen. Der 4. im Bunde, Saupe im Cooper, war-

Es war einmal...: US GP 1967





Auch um Rang 7 ging es heiß her. Michael Erhart hält sich Peter Neuendorf und Teamkollegen Schreiner vom Hals. Das Rennen kann er nicht beenden.

tete auf seine Chance und konnte in der 19. Runde von Kohlbecker den 3. Platz übernehmen. Leider hatte dieser dann kurz vor Schluß einen Motorschaden. Vorne konnte Schade seine Führung, wenn auch knapp, behaupten und fuhr den Ferrari endlich auch einmal im Rennen ganz nach vorne. Nur 1,8s dahinter kam Wilke ins Ziel, der seine Führung im Klassement damit ausbauen konnte. Weitere 0,4s dahinter überquerte Saube die Zielline. Der zweite BRM mit Kriesch folgte auf Platz 4, dahinter der zweite Cooper mit Gawol. Merckels Comeback im Lotus wurde durch einen durchaus zufriedenstellenden 6. Platz gekrönt. Zwischenzeitlich lag er sogar an 4. Position, musste diese aber wohl dem Trainingsrückstand geschuldet abgeben. 7. wurde Pigorsch im Brabham,

Schreiner im Eagle, der die schnellste Rennrunde fuhr, wurde 8. Kröger im Lotus komplettierte das Feld der Ankommer auf dem 9. Platz. Alle anderen sahen leider nicht die Zielflagge.

Das Rundenzeiten nicht alles sind, wurde auch hier deutlich, denn Schade als Sieger schaffte gerade mal die fünftbeste Rundenzeit. Dafür fuhr er sehr deutlich die konstantesten Zeiten im Feld. Gratulation noch mal zu dieser Leistung.

Andreas Wilke führt jetzt 13 Punkte vor dem Cooper von Saube, der den Brabham von Pigorsch hinter sich kaum fürchten muss. Ganze 58 Punkte Polster sollten bis Saisonende reichen, um zumindest Platz 2 in

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	M. Schade	FER	33 Runden
2	A. Wilke	BRM	+1,835s
3	M. Saube	COO	+2,213s
4	S. Kriesch	BRM	+15,476s
5	S. Gawol	COO	+23,368s
6	R. Merkel	LOT	+24,855s
7	G. Pigorsch	BRA	+31,323s
8	F. Schreiner	EAG	+32,446s
9	A. Kröger	LOT	+57,010s
10	P. Neuendorf	BRA	+2 Runden
11	M. Kohlbecker	BRA	DNF
12	J. Kunz	FER	DNF
13	M. Erhart	EAG	DNF
14	M. Engel	COO	DNF

Pole Position:

M. Schade FER 1m04,704s

Schnellste Runde:

F. Schreiner EAG 1m05,039s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	A. Wilke	BRM	160 P.
2	M. Saube	COO	147 --
3	G. Pigorsch	BRA	89 --
4	M. Schade	FER	83 --
5	M. Kohlbecker	BRA	82 --
6	S. Scharf	COO	82 --
7	S. Kriesch	BRM	70 --
8	D. Bonaventura	FER	49 --
9	C. Callipo	BRA	48 --
10	S. Gawol	COO	44 --
11	M. Erhart	EAG	41 --
12	J. Kunz	FER	40 --
13	R. Albrecht	LOT	25 --
14	F. Krohn	EAG	24 --
15	Y. Lederle	LOT	23 --
16	R. Merkel	LOT	19 --

der Gesamtwertung behalten zu können.

Die Teamwertung wird weiter von Ferrari angeführt, die sich ein wenig Luft gegenüber BRM und vor allem Cooper erarbeiten konnten.

Martin Fass und Jörg Kunz



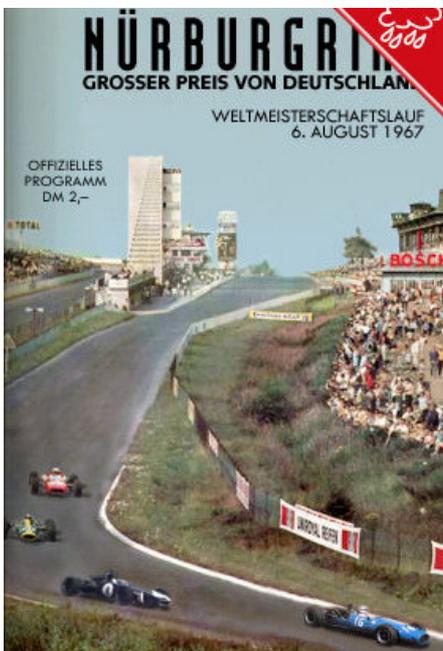
Die ersten Runden im JRC. Schade führt, Wilke, Kohlbecker, Saube, Rainer Merkel und Steffen Kriesch dahinter.

Die grüne Hölle ruft!

Hier könnte ihre Werbung stehen



Der Höhepunkt jeder GGPLC Saison: die Rennen auf dem Nürburgring stehen an. Vom 21.11. bis zum 23.11. steht alles, was Rang und Namen hat, in der Bogen-gasse der 22,8 km langen Strecke in er Eifel. 1967 gewann Denny Hulme vor seinem Chef Jack Brabham. Wir werden sehen wer hier seinen Boss schlagen kann.



Der **JRC** hatte nur eine Woche Zeit, um sich auf den Ring der Ringe vorzubereiten. Eben noch in Amerika, nun in der Eifel... bitterkalt und heftige Böen ließen die am Streckenrand stehenden Fichten und Tannen erzittern. Doch der Rennzirkus kennt kein Erbarmen.

So ging es ins Qualy und man war gespannt, ob sich die Führenden im JRC einen engen Kampf liefern würden.

Auch hier standen die Routiniers des Feldes nicht unerwartet vorne. Nur einer fehlte: Michael Schade im Ferrari musste ob schwerwiegender Hardware-Probleme sein Training abbrechen und schaffte es leider nicht bis zum Rennen seinen PC zur reibungslosen Mitarbeit zu bewegen. Schade... im Sinne des Wortes. Leider wurde das ganze Rennen zu einem mittleren Desaster für die Scuderia. Doch dazu später mehr.

Das Qualy dominierten zwei Fahrer: Marco Saupe im Cooper und Andreas Wilke im BRM.

Der Kampf endete knapp (für Ringverhältnisse, seeehr knapp) für Marco Saupe mit einer 8m01.078s, der damit die Pole einnahm. Nur 1,6s dahinter stellte Andreas Wilke den BRM auf die zweite Position. Sören Scharf (8m08.502s) machte auf Platz 3 die Dominanz der Cooper perfekt. Danach folgten auf den Plätzen 4 und 5 die Brabham-Vertragsfahrer Michael Kohlbecker und Guido Pigorsch (8m10.189s; 8m13.103s). Der dritte Cooper im Feld mit Stefan Gawol kam auf 6 (8m18.136s) und der zweite BRM mit Steffen Kriesch (8m19.799s) auf 7. Der einzige Fer-

rari (Jörg Kunz) im Qualy schaffte es in 8m31.215s nur auf Platz 8 und blieb deutlich unter seinen Möglichkeiten. Michael Erhart hatte einige Probleme und kam mit einer 8m45.448s lediglich auf einen enttäuschenden 9. Startplatz. Aber gerade am Ring ist der Startplatz ja meist nicht sonderlich entscheidend. Als Ersatzfahrer traten an: Yves Lederle und Rainer Merkel für Lotus (wieso Merkel noch VOR dem Rennen am Nürburgring wieder eingestiegen ist, bleibt sein Geheimnis), für Eagle Felix Krohn und Oliver Schulz für Ferrari. Als letzter ins Rennen musste aufgrund einer neuerlichen Reko-Entscheidung Claudio Callipo im Brabham.

So ging es ins Rennen. Die übliche Ermahnung 'easy in T1' sollte man ändern in 'easy auf S/F'.

Erhart gingen die Gäule durch und rammte beim Start den Ferrari von Kunz, der dadurch etwas aus der Spur kam (und auch den hinteren rechten Reifen etwas demoliert bekam). Kurz darauf, noch vor T1 wurde der zweite Ferrari im Feld, gesteuert von Schulz, vom Lotus-Ersatz Lederle unsanft berührt. Lederle verlor ein Rad. Schulz konnte weiterfahren (trotz dadurch ausgelöster weiterer Kollision mit seinem Team-



Ausfahrt Karusell. Kriesch vor Gawol und Callipo. Wenig später ist nur noch Gawol im Rennen.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	M. Saupe	COO	5 Runden
2	A. Wilke	BRM	+2,953s
3	S. Scharf	COO	+32,756s
4	G. Pigorsch	BRA	+41,498s
5	S. Gawol	COO	+1m01,365s
6	F. Krohn	EAG	+1m35,881s
7	M. Erhart	EAG	+2m10,755s
8	M. Kohlbecker	BRA	+2m37,575s
9	S. Kriesch	BRM	+2 Runden
10	J. Kunz	FER	+2 Runden
11	R. Merkel	LOT	+2 Runden
12	O. Schulz	FER	DNF
13	C. Callipo	BRA	DNF
14	Y. Lederle	LOT	DNF
15	M. Schade	FER	DNF

Pole Position:

M. Saupe COO 8m01,078s

Schnellste Runde:

M. Saupe COO 8m05,115s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	A. Wilke	BRM	190 P.
2	M. Saupe	COO	182 --
3	G. Pigorsch	BRA	112 --
4	S. Scharf	COO	108 --
5	M. Kohlbecker	BRA	99 --
6	M. Schade	FER	88 --
7	S. Kriesch	BRM	81 --
8	S. Gawol	COO	65 --
9	M. Erhart	EAG	59 --
10	C. Callipo	BRA	55 --
11	J. Kunz	FER	50 --
12	D. Bonaventura	FER	49 --
13	F. Krohn	EAG	43 --
14	Y. Lederle	LOT	29 --
15	R. Merkel	LOT	28 --
16	R. Albrecht	LOT	25 --

kollegen Kunz), der somit auf ca. 400m zweimal Fremdkontakt hatte. Callipo konnte mal wieder mit einem Raketenstart einige Plätze am Start gut machen. Das Ziel sah er freilich auch nicht, nachdem er zu Beginn der zweiten Runde Gawols Cooper bei einem missglückten Überholversuch touchierte und sich dadurch ein Rad abbrach. Gawol konnte weiterfahren.

Aber was passierte an der Spitze? Wilke konnte noch in T1 am Polemann Saupe vorbei schlüpfen und führte das Feld damit in die erste Runde. Der BRM-Artist konnte sich allerdings nie entscheidend vom Cooper Saupes absetzen, so dass er eigentlich fast immer in Schlagdistanz blieb.

Anfang der letzten Runde ließ sich der Routinier Wilke tatsächlich in einen Fehler treiben und rutschte in T1 in den Zaun, so dass Saupe sich die Führung wieder holen konnte. Diese konnte er dann auch bis ins Ziel halten. Wenn man bedenkt, dass Saupe durch den Fehler von Wilke durchaus 10s gewonnen hatte, rückt das den endgültigen Einlauf mit einem Abstand von knapp 3 Sekunden in ein ganz anderes Bild. Hut ab vor den beiden Ausnahmefahrern.



Saupe traut seinen Augen nicht. Wilke begeht einen seiner wenigen Fehler. Beim Abbremsen in die Südkehre ist er den Tick zu spät in den Eisen.

Als dritter kam Sören Scharf mit dem zweiten Cooper ins Ziel. Den Cooper-Triumph perfekt machte Gawol mit einem fünften Platz. Lediglich Pigorsch konnte seinen Brabham noch als 4. dazwischen schieben. Für Pigorsch bedeutet das eine Zementierung seines guten Platzes in der Gesamtwertung. Eagle konnte mit Krohn auf 6 und Erhart auf 7 punkten. Kohlbecker kam auf Platz 8, was für ihn enttäuschend sein dürfte, zumal er bis zur vorletzten Runde gut im Rennen lag. Aufgrund augenscheinlicher Probleme mit dem Auto fiel er noch von 5 auf 8 zurück.

Das waren auch schon diejenigen, die das Ziel sehen durften. Kriesch, Kunz, Merkel, Schulz, Callipo und Lederle schieden vorzeitig aus.

Das Ergebnis bedeutet einiges an Bewegung in der Teamwertung. Man konnte auf den JSC am darauf

folgenden Tag gespannt sein.

Gesagt, getan. Pünktlich wurde sonntags auf den Server gejoint um das Training für den **JSC**-Lauf zu beginnen. Drei Fahrer waren aber zur Untätigkeit verdonnert: René Beitz, Matthias Weiner und Martin Fass. Oliver Reinhold und sein Teamkollege Justus Forsbach gaben gleich einmal den Ton an. Reinhold blieb gar als einziger unter 8 Minuten. Übertreffend die Leistung von Manfred Leitner. Diese Saison mit einigen Problemen geplagt, sah es von Anfang an nicht schlecht aus. Als nach 30 Minuten Qualifying dann eine 8m10s auf der Tafel stand, bedeutete das den 3. Rang. Platz 4 für Gietzelt ließ ihn wieder auf Platz 2 im Gesamtklassament hoffen.

Dann das Unfassbare: 10 Minuten vor Trainingsende war plötzlich Sen-

Es war einmal...Nürburgring 1967





Justus Forschbach im Karusell. Nach dem Motorschaden von Reinhold bleibt ihm nur noch, locker ins Ziel zu gondeln.

depause bei Fass. Ein flächendeckender Stromausfall in seiner Heimatstadt könnte ihn die Meisterschaft gekostet haben.

Vom Start weg pusht Reinhold seinen BRM, um gleich zu zeigen, wer "Herr des Rings" ist. Forschbach folgt unauffällig. Dahinter verbremst sich Schulz in den Eagle von Gietzelt. Er kann zwar sofort weiter fahren, ist aber derart aufgeladen, dass er für die Nordkehre einen neuen Bremspunkt definiert. Das geht natürlich nicht mit einem Eagle mit kalten Bremsen und Reifen. Beitz muss das Unheil schon von weitem gehört haben. Er ging schon Sekunden vor dem Anprall in Deckung.

Auch Neuendorf kam nicht über die erste Runde hinweg. Gemeinsam mit Gietzelt kann auch er dieses Wochenende abhaken. Unwesentlich später schieden auch Alex Bungartz und Manfred Leitner aus. Der Ring verzeiht einfach keine Fehler. Man könnte sicher 100 Runden die selbe Linie fahren. beim 101. Mal kommt man den Ticken zu weit ins Grün und die Fahrt ist zu Ende.

Wieder eine Runde später müssen Startstünder Schulz, der amtierende Meister Kniest und der Eagle-Pilot Lagler die Segel streichen. Auch für diese Gruppe war das Abenteuer Nordschleife zu Ende, ehe es begonnen hatte.

Vorne weg macht immer noch Reinhold das Tempo, dem man nichts vormachen kann. Er ist der, den es zu schlagen gilt. Allerdings muss man sich erinnern, dass er im LP-Rennen, ebenfalls auf BRM, bereits einen Motorschaden erlitten hat. Und man wollte es gar nicht verschreien, blieb der H16 mit gebro-

chener Nockenwelle liegen. Damit ist nun Forschbach der Mann am Drücker. Denn auch Martin Engel, der Hoffnungsträger des Cooper-Teams, scheidet aus. Somit ist Forschbach der Sieg nicht mehr zu nehmen.

Mit überwältigendem Vorsprung gewinnt er vor den völlig überraschenden Eagle-Männern Schreiner und Weiner. Hans Josef Schmitz holt in seinem Lotus die beste Saisonplatzierung auf Rang 4.

Was wäre da bloß drin gewesen? Hätte, wäre, wenn? Das sollte man sich im Rennsport niemals fragen. Das verursacht nur Magengeschwüre.

Forschbach führt die Tabelle jetzt wieder vor Fass und Gietzelt. Würde man jetzt schon die Streichresultate berücksichtigen, sind es nur 7 Punkte, die beide trennen. Gietzelt wird nun fast keine Chance mehr auf den Titel haben. Ausständig ist außerdem sein REKO-Urteil. Neuendorf ist weiter auf Platz 4,

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	J. Forschbach	BRM	5 Runden
2	F. Schreiner	EAG+2m	00,647s
3	M. Weiner	EAG+2m	22,756s
4	H.-J. Schmitz	LOT +4m	52,826s
5	O. Reinhold	BRM	+1 Runde
6	M. Engel	COO	+1 Runde
7	R. Kniest	BRA	+3 Runden
8	O. Schuöz	FER	+3 Runden
9	S Lagler	EAG	+3 Runden
10	M. Leitner	FER	DNF
11	A. Bungartz	LOT	DNF
12	C. Gietzelt	EAG	DNF
13	P. Neuendorf	BRA	DNF
14	R. Beitz	COO	DNF
15	M. Fass	FER	DNF

Pole Position:

O. Reinhold BRM 7m58,591s

Schnellste Runde:

O. Reinhold BRM 1m26,967s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	J. Forschbach	BRM	173 P.
2	M. Fass	FER	156 --
3	C. Gietzelt	EAG	126 --
4	P. Neuendorf	BRA	108 --
5	O. Reinhold	BRM	100 --
6	M. Engel	COO	95 --
7	H.-J. Schmitz	LOT	86 --
8	A. Kröger	LOT	77 --
9	O. Schulz	FER	76 --
10	F. Schreiner	EAG	75 --
11	M. Leitner	FER	73 --
12	S. Lagler	EAG	65 --
13	M. Weiner	EAG	60 --
14	A. Bungatz	LOT	56 --
15	R. Kniest	BRA	56 --
16	R. Beitz	COO	43 --

noch vor Reinhold und Martin Engel im Brabham.

In der Teamwertung rücken nun Ferrari, Cooper, BRM und Eagle so weit zusammen, dass man kein Endergebnis vorhersagen kann. Nur 30 Punkte trennen diese vier Teams. Am Wochenende des 6. und 7. Dezembers geht es in Zandvoort um die Vorentscheidung.

Jörg Kunz und Martin Fass



JSC. Der Moment in dem Gietzelt dem ahnungslosen Beitz direkt ins Getriebe rauscht. Vor dem Start war extra nochmals "easy in L1" ausgegeben worden

Leitners Welt, der FUN-CUP 2008 schließt mit einem großartigen Finale!



Der FUN-CUP blickt auf 2008 zurück und beginnt ein wenig zu nässen um die Augen... oder bin ich es, der wehmütig wird?

Warum wehmütig? Weil der FUN-CUP mir ans Herz gewachsen ist und mit dem Beginn in 2006 eine reizvolle Serie im GPL Bereich etabliert wurde, die zwar „anders“ aber liebenswürdig war. War? Ja war! Mit dem letzten Event am **10. Dezember 2008** schließt der FUN-CUP seine Tore, zweieinhalb Jahre nach der genialen Idee Manfred Leitners zu diesem Cup.



C. Callipo in Leipzig (2006)

Ein wenig Historie: 2006 wurden vier Events als Pilotprojekt ausgefahren, Adelaide, Le Mans, Watkins Glen und Leipzig. Michael Schade gewann zwar kein Event, wohl aber die Gesamtwertung, der 32 Fahrer beiwohnten, und verknüpfte wie kaum ein Zweiter seinen Namen mit dem FUN-CUP! Acht Mal stand er in einer Zwischenwertung des FUN-CUPS auf dem Podest. Mit dieser herausragenden Leistung konnten nur noch Mario Wilhelm und Claudio Callipo im Ansatz mithalten.

Letzterer war es auch, der in 2007 als Sieger der ersten vollständigen Jahreswertung über zwölf Events seinem Können den nötigen Titel verlieh. Während Schade in 2006

noch einen komfortablen Vorsprung auf Manfred Leitner herausfahren konnte, war die Gesamtwertung in 2007 denkbar eng und bis zum letzten Event nicht entschieden. Zwei Punkte machten den Unterschied zwischen Callipo und Wilhelm aus, der wiederum auch nur zwei Punkte auf Schade herausfahren konnte. 39 Fahrer waren es insgesamt, die dem FUN-CUP in 2007 die Ehre erwiesen.

Und damit sind wir schon in 2008, wo vor dem letzten Event alles andere als eine Vorentscheidung gefallen ist! Ein einzelner Punkt macht derzeit den Unterschied an der Spitze aus, Chris Gietzelt führt vor Wilhelm. Schade liegt zwar etwas weiter zurück, kann aber immer noch um den Titel fahren!

Die spannende Saison ist zum einen mit der Vielzahl an Eventsiegern zu erklären, acht der bislang 32 teilnehmenden Fahrer konnten sich als Tagessieger in bisher elf Events feiern lassen. Zum anderen ist es aber die nach wie vor attraktive Renngestaltung, die es ermöglicht, überraschende Ergebnisse an den Tag zu bringen, oder besser an den Abend, denn der FUN-CUP wird ja bekannter Maßen Mittwoch Abends abgehalten, alle vier Wochen.

Nicht alles aber glänzt und funkelt wie Gold im FUN-CUP. Auch Schattenseiten gilt es zu erwähnen. So hatte der FUN-CUP in 2008 fünf Disqualifikation zu Buche stehen,



M. Wilhelm (14) am Sachsenring (2008)



M. Schade in Monaco (2007)

sowie einen Punkteabzug. Hervorgerufen durch Regelverstöße bzw. nicht angemessene Fahrweise, die zu Unfällen führte, welche den in Mitleidenschaft gezogenen Fahrern redlich den Spaß verdarb. Und das war nicht im Sinne des Erfinders, denn der Spaß sollte im Vordergrund stehen. Nicht zu letzt durch ein besonderes Streckenangebot, welches erstens vornehmlich aus Add-On Tracks bestand, die zumeist von großer historischer Bedeutung sind, und zweitens von den Fahrern selbst ausgewählt wurden.

Aber: der FUN-CUP war eine geniale Rennserie der „anderen“ Art und hat im Großen und Ganzen zu einer super Stimmung an den Event-abenden geführt, sicherlich auch durch das amüsante Joinen und so bleibt mir nur, uns allen viel Erfolg beim letzten, dafür aber voll besetzten Event zu wünschen!

C. Gietzelt

**Erinnerung GPLTC
Der Teamcup kommt
ab Januar 2009.**

contest
pic of the month

1



contest
pic of the month

2



3



RÜCKSPIEGEL
www.rueckspiegel.de

contest
pic of the month

4



5



FLY LIKE AN EAGLE.....

RÜCKSPIEGEL
The World of Sports & More

contest pic of the month



RÜCKSPIEGEL

Wettbewerb **PIC OF THE MONTH** Dezember 2008 - Thema: *In the air*

Zur 2. Ausgabe des *Pic of the month* trafen wieder viele hochkarätige Bilder ein, die eindrucksvoll die Rennaction zeigen. Das Thema des Monats war "In the air". Mindestens ein Rad musste den Kontakt zur Strecke verloren haben. Mehr war nicht verlangt. Es bestand von Anfang an ein reges Interesse, da alle Sims damit angesprochen waren. LfS glänzte mit 2 wheel stunts en masse. rFactor bestach durch die Vielfalt seiner Mods und natürlich der Nordschleife 2.2a. Die Community hat nach zwei Wochen ihre Favoriten gewählt. Und das kam dabei heraus:

Platz 1 ging nicht unerwartet an Alex Hummler und seinen Ferrari 312B. Diese rFactor-Mod begeistert nicht nur die F1 Fans.

Dicht dahinter bewies Martin Kol-

ibal mit seinem Audi E2-Screen, dass die Gruppe B-Autos nichts von ihrer Faszination eingebüsst haben. Leider wird die HRC-Mod bei rFactor all zu oft unterschätzt.

Rang 3 geht diesmal an Laurenz Sproß. N2003 erfreut sich immer noch größter Beliebtheit. Nicht nur wegen den aktuellen COTs. Sein Bild zeigt noch die "alten" Wagen at Charlotte.

Marco Saupe zeigt uns mit Platz 4, dass sein Herz für die Oldtimer schlägt. Die F1 von 1955 auf der Nordschleife können es jederzeit krachen lassen. Auch diese Mod ist in rFactor zu Hause.

Etwas ausgefallen zeigt sich der Screenie von André Böttcher. "Fly like an eagle" zeigt uns die 95er Champcar-Mod in Laguna Seca von rFactor.

Last but not least ist auch die LfS-Szene vertreten. Zwar nur auf Platz 6, aber dennoch spektakulär, ist das Bild von Stefan Hartmann. Wo es aufgenommen wurde, konnte bis Redaktionsschluss nicht herausgefunden werden. Ich bin mir sicher, dass die Leser interessiert, wie weit er in dieser Szene gekommen ist ...

Bei Fragen, Anregungen und Wünschen kann man uns gerne im Forum oder per PN kontaktieren. Wir hoffen, dass euch dieser Contest zum Mitmachen angeregt hat und freuen uns schon auf eure neuen Bilder, beim **PIC OF THE MONTH**-Januar 2009.

Martin Fass

SIEGER DES MONATS

So sind wir wieder am Ende dieses Rückspiegels angelangt.

Abermals gibt es hier die beglückwünschenswertesten Sieger dieses Monats zu sehen, welche die im VR gefahrenen Strecken mit mal mehr, mal weniger Gummi überzogen haben. (Zeitraum: 3.11.08 - 3.12.08)

NASCAR Racing 2003

GNL-DOM

06.11.2008 - Sonoma
1 Volker Hackmann
2 Andreas Wilke
3 Joerg Kormany

13.11.2008 - Indianapolis
1 Andreas Wilke
2 Gabriel Stoehr
3 George Kuyumji

20.11.08 - Darlington
1 Volker Hackmann
2 Andreas Wilke
3 Gabriel Stoehr

28.11.08 - North Carolina
1 Volker Hackmann
2 Gabriel Stoehr
3 Axel Ziganki

GNL-GNOS

11.11.2008 - Atlanta
1 George Kuyumji
2 Conrad Wegener
3 Matthias Bayer

GNL-Rookie Cup

03.11.08 - Sonoma
1 Eugeny Dmitriev
2 Laurenz Spross
3 Fabian Casula

10.11.08 - Indianapolis
1 Eugeny Dmitriev
2 Laurenz Spross
3 Marcel Dietrich

17.11.08 - Darlington
1 Eugeny Dmitriev
2 Sergey Rebrov
3 Jens Weissbrodt

24.11.08 - North Carolina
1 Eugeny Dmitriev
2 Sergey Rebrov
3 Jens Weissbrodt

Fortsetzung Nascar Racing 2003:

GNC/GNL-Trucks

05.11.2008 - Phoenix
1 Matthias Wien
2 Matthias Reinert
3 Thomas Nolden

19.11.2008 - Homestead-Miami
1 Gabriel Stöhr
2 Thomas Nolden
3 Florian Schmelz

Grand Prix Legends

GPL-DOM

Kein Rennen

GPLL P

18.11.2008 - Nürburgring
1 Marco Saupe
2 Claudio Callipo
3 Sören Scharf

02.12.2008 - Zandvoort
1 Chris Gietzelt
2 Marco Saupe
3 Steffen Kriesch

GGPLC - JSC

9.11.2008 - Watkins Glen
1 Justus Forschbach
2 Martin Fass
3 Peter Neuendorf

23.11.08 - Nürburgring
1 Justus Forschbach
2 Frank Schreiner
3 Matthias Weiner

GGPLC - JRC

15.11.2008 - Watkins Glen
1 Michael Schade
2 Andreas Wilke
3 Marco Saupe

Fortsetzung GGPLC-JRC:

22.11.08 - Nürburgring
1 Marco Saupe
2 Andreas Wilke
3 Sören Scharf

FUN-CUP

12.11.2008 - Lime Rock Park
Lauf 01
1 Steffen Kriesch
2 Michael Dobeck
3 Mario Wilhelm

Lauf 02
1 Steffen Kriesch
2 Michael Dobeck
3 Chris Gietzelt
Eventsieger gesamt:
1 Steffen Kriesch
2 Michael Dobeck
3 Chris Gietzelt

Live for Speed

LfS - Masters

5.11.2008 - Fern Bay Club rev.
1 Florian Kirchhofer
2 Lutz Ludwig
3 Andreas Kohn

19.11.2008 - Westhill int'll rev.
1 Andreas Goritschnig
2 Volker Dudziak
3 Stefan Flemming

LfS - Rookie Cup

11.11.2008 - Aston Historic
1 Timo Dell
2 Andreas Kausch
3 Nuno Pinheiro

25.11.2008 - Kyoto GP rev.
1 Marcus Jirak
2 Nuno Pinheiro
3 Timo Dell

Langstreckenpokal

02.11.2008 - Westhill int'll rev.
1 Andreas Kausch
2 Olaf Borchert
3 Lutz Ludwig

Fortsetzung LfS-LP.:

23.11.2008 - Aston Historic
1 Andreas Kausch
2 Lars Moldenhauer
3 Lutz Ludwig

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

6. Lauf Donington - 10.11.08

Grid 1
Lauf 1
1 Florian Waschkowski
2 Elmar Erlekotte
3 Sven Eckhardt

Lauf 2
1 Michael Braeutigam
2 Ron Gerrits
3 Tobias Schlottbohm
Eventsieger gesamt

1 Florian Waschkowski
2 Michael Braeutigam
3 Martin Thiemt

Grid 2
Lauf 1
1 Gabriel Fuerstner
2 Fabian Kluge
3 Michael Wollenschein

Lauf 2
1 Sacha LeStrange
2 Marius Schulz
3 Michael Wollenschein

Eventsieger gesamt
1 Sacha LeStrange
2 Gabriel Fuerstner
3 Michael Wollenschein

Grid 3
Lauf 1
1 Gil Ritter
2 Michael Theuerkauf
3 Andreas Meyer

Lauf 2
1 Dominic Hyna
2 Mirko Hempel
3 Sebastian Schillag

Fortsetzung VRTCC-Donington:

Eventsieger gesamt

- 1 Gil Ritter
- 2 Sebastian Schillag
- 3 Dominic Hyna

7. Lauf Okayama - 24.11.08

Grid 1

Lauf 1

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Thomas Ettig
- 3 Thomas Kiefer

Lauf 2

- 1 Daniel Struck
- 2 Thomas Kiefer
- 3 Michael Wollenschein

Eventsieger gesamt

- 1 Thomas Kiefer
- 2 Daniel Struck
- 3 Gabriel Fuerstner

Grid 2

Lauf 1

- 1 Ronny Haehnel
- 2 Torsten Baggendorf
- 3 Sebastian Schillag

Lauf 2

- 1 Udo Streit
- 2 Lukas Przybylski
- 3 Gil Ritter

Eventsieger gesamt

- 1 Ronny Haehnel
- 1 Sebastian Schillag
- 1 Lukas Przybylski

Grid 3

Lauf 1

- 1 Torsten Schmitt
- 2 Thilo Borgmann
- 3 Michael Theuerkauf

Lauf 2

- 1 Thilo Borgmann
- 2 Michael Theuerkauf
- 3 Torsten Schmitt

Eventsieger gesamt

- 1 Thilo Borgmann
- 2 Torsten Schmitt
- 3 Michael Theuerkauf

GT Legends

GTL Classic Masters

07.11.2008 Zolder

- 1 Goe Stettler
- 2 Dirk Wilke
- 3 Thomas Link

20.11.2008 Nürburgring GP

- 1 Tobias Schlottbohm
- 2 Adi Stettler
- 3 Bjoern Fietz

GTL C. Endurance

15.11.2008 Mugello

- 1 TTFKAAlienhunters
- 2 Class. Motor Racing C.
- 3 DIHL Racing Team

rFactor

rF1 - 1997

14.11.2008 - Watkins Glen

- 1 Florian Kirchhofer
- 2 Dirk Wenzel
- 3 Dirk Wilke

28.11.2008 - Adelaide

- 1 Florian Kirchhofer
- 2 Jonas Steffens
- 3 Dirk Wenzel

GPCC

04.11.2008 - Nürburgring

Lauf 1

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

Lauf 2

- 1 Jan Weber
- 2 Roland Rauch
- 3 Florian Waschkowski

Eventsieger gesamt

- 1 Roland Rauch
- 2 Jan Weber
- 3 Sven Eckhardt

18.11.2008 - Barcelona

Lauf 1

- 1 Andre Boettcher
- 2 Sven Eckhardt
- 3 Jan Weber

Lauf 2

- 1 Florian Kirchhofer
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Sven Eckhardt

Eventsieger gesamt

- 1 Sven Eckhardt
- 2 Andre Boettcher
- 2 Florian Kirchhofer

rF3

11.11.2008 - Varano de'Melegari

Lauf 1

- 1 Roland Rauch
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Florian Strauss

Lauf 2

- 1 Jan Weber
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Daniel Tuerk

Eventsieger gesamt

- 1 Elmar Erlekotte
 - 2 Roland Rauch
 - 2 Jan Weber
- (Punktgleich)

25.11.2008 - Adria Raceway

Lauf 1

- 1 Roland Rauch
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Jan Weber

Lauf 2

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Roland Rauch
- 3 Ulf Truschkat

Eventsieger gesamt

- 1 Roland Rauch
- 1 Elmar Erlekotte
- 3 Jan Weber

GTR

GT3 Series

05.11.2008 - Oschersleben GP

Fahrer:

- 1 Florian Strauß
- 2 Ulf Truschkat
- 3 Rene Hiddel

Teams:

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

19.11.2008 - Hockenheim GP

Fahrer:

- 1 Daniel Struck
- 2 Rene Hiddel
- 3 Elmar Erlekotte

Teams:

- 1 Simracing Equipment 2
- 2 Simracing Equipment 1
- 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
Chris Gietzelt	GPL
Stefan Hartmann	LFS
Jonas Steffens	rFactor
Lutz Boldt	Race
Elmar Erlekotte	GTR
Thomas Link	GTL
Laurenz Sproß	Nascar / Liste

Statistik

Hier sind abermals interessante Statistiken aus dem *Virtual-Racing* eV. zu sehen, gerade in einem Monat in dem viele Serien dem Ende zugehen und die Eventzahlen abnehmen.

Trotzdem schläft die Community nicht und hat eine beträchtliche Anzahl von Events hinter sich gebracht:

36	Rennabende
17	verschiedene Serien
7	Kategorien

Das Schlusslicht...

Der elfte Monat dieses Jahres ist auch schon wieder vorbei und die meisten CUPS in der VR gehen in ihren wohl verdienten Winterschlaf. Eigentlich war der Monat, wenn man allgemein zurückblickt, relativ ruhig. Die Rennen werden weniger, der Euphorismus scheint teilweise auch etwas abgeflacht zu wirken; da kann auch eine hitzige Diskussion über ein VR-Forumsbanner die Gemüter nur bedingt aufwecken. Aber auch die RS-Macher waren abermals nicht faul und präsentierten euch hiermit eine backfrische Zeitschrift. Etwas kurz, wie immer, aber immer bis oben hin gefüllt mit bestem Willen. So hoffen wir, dass ihr am Lesen Spaß findet. Den bereits Jahre andauern - den Schrei nach Reportern werde ich nun nicht mehr wiederholen; die Drohung im Forum, dass alle Nicht-Reporter ins Fegefeuer kämen, hat leider auch nicht gezogen. Bedauerlich. Aber halt! Das Fegefeuer ist ja abgeschafft - für alle, die das noch nicht wissen: Es ist kein Witz. Am 20.04.2007 war im Spiegel der Artikel "Vatikan schafft Vorhölle ab" zu lesen. Dort stand, dass Theologen zu dem Ergebnis gekommen seien, ungetaufte Kinder würden, wenn sie sterben, ohne Umwege in den Himmel kommen. Wer will, kann den Untergang des Limbus gerne einmal nachlesen. Aber im VR interessiert uns das ja nicht: Wir haben unseren eigenen Teufel mit Namen "Andreas Rühl". Diesen Monat bin übrigens ich es, der sich entschuldigen muss: Natürlich kommt der RS nicht genau pünktlich und das war mein Vergehen. Gänzlich abgesehen davon, dass ich nicht einmal ein Drittel dessen, was ich eigentlich vorhatte für den RS, verwirklichen konnte, bin ich nun auch noch derjenige, der das Release verzögert. Zu den Tabellen hier links: In der Januarausgabe werden die Gewinner der verschiedenen Trophys und CUPS des vergangenen Jahres geehrt. Wer also eine ähnliche Zeile in dieser oder auch letzter Ausgabe vermisst, kann sich beruhigt zurücklehnen und warten, was da kommt. Außerdem möchte ich noch auf etwas aufmerksam machen, für alle, die es noch nicht gesehen oder nicht ernst genommen haben: Am (höchstwahrscheinlich) 25. April des nächsten Jahres findet der sechste VR-Nordschleifenwandertag statt. Wir können allgemein gespannt sein, was das Jahr 2009 noch für uns plant; für die Welt in der Krise und für die Renngemeinde mit neuem Sponsor. Alles Gute fürs nächste Jahr und vorher noch frohe Weihnachten wünsche ich nun allen VR-Verrückten und Simracern!

Laurenz Sproß

Erscheinungstermin der nächsten
Rückspiegel-Ausgabe:

07.01.2009

Redaktionsschluss:
04.01.2008