

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer



**Interviews: Volker Hackmann, Matthias Wien,
Daniele Bonaventura, Ralf Klein, Alex Bungartz**

Januar-Ausgabe

Für die Januar-Ausgabe haben es dieses Mal jede Menge Interviews in den Rückspiegel geschafft. Neben dem Deutschen Online Meister, Volker Hackmann, haben wir Matthias Wien, den Champion der Truck Series, interviewt. Jonas Steffens hat die beiden Bereichsleiter des rFactor-Bereichs gleichzeitig befragt und Martin Fass war bei einem unserer Rückspiegel-Redakteure, Alex Bungartz.

Außerdem haben wir eine neue Rubrik mit dem Namen „Pro und Contra“, wo sich Marcus Jirak und Andreas Rühl folgender Frage stellen: „Ist es gut oder schlecht für Virtual Racing, wenn mehr Geld- oder Sachpreise für die ersten eines Cups vergeben werden?“

Laurenz Sproß und Martin Fass haben sich zudem wieder große Mühe bei der Präsentation der Pictures of the Month und allen VR-Siegern des Jahres 2008 gegeben.

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



Volker Hackmann im Interview, S. 10



Die Cup-Sieger des Jahres 2008, S.35

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Jonas Steffens	Martin Fass
Andreas Rühl	Jörg Kunz
Christian Heuer	Laurenz Sproß
Conrad Wegener	



RÜCKSPIEGEL

Herausgeber:

Virtual-Racing e.V.

Chefredakteur:

Conrad Wegener, wegener@virtual-racing.org

Stellvertretender Redakteur und Erstellung:

Laurenz Sproß, spross@virtual-racing.org

Erscheinungsweise:

Einmal monatlich als downloadbare PDF-Datei

Das Titelbild zeigt:

Volker Hackmanns 2008er Dodge

Anschrift:

Virtual-Racing e.V.

Werdegangstrasse 4

85413 Hörgerthausen

Deutschland

e-mail: redaktion@virtual-racing.org

www.virtual-racing.org

Hinweis:

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

Inhaltsangabe

Rennberichte

GPL GGPLC Kyalami	17
GPL GGPLC Zandvoort	20
NRO3 DOM Homestead	24
NRO3 RC Homestead	25
NRO3 1. Winterevent Trois Revières	28

Interviews

Ralf Klein, Daniele Bonaventura	4
Alex Bungartz	8
Volker Hackmann	10
Matthias Wien	14

Background-Stories

Kolumne: Andreas Rühl	11
Pro & Contra	13
Pic of the Month: Januar	31
Cup-Sieger des Jahres 2008	35
Grand Prix Legends	36
Race	41
NASCAR Racing 2003 Season	42
Live for Speed	46
rFactor	55
GT-Legends	61
Das VR-Team 2008	62
Redaktionsgruppe Rückspiegel	62
Sieger des Monats: Dezember	63

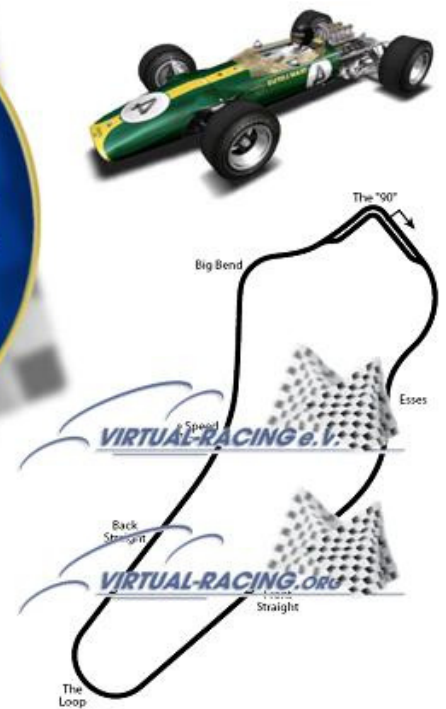
VR GGPLC

Saison 17

Anmeldung!



**Start
Wochenende
31. Januar**



Watkins Glen

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 • graphics@matrox.com

matrox
Graphics for Professionals



rFactor-Bereichsleiter-Interview

Daniele Bonaventura und Ralf Klein geben Antwort

Im rFactor-Bereich der VR hat sich 2008 eine ganze Menge getan, im Laufe dieses Jahres könnte zudem der Nachfolger rFactor2 erscheinen. Grund genug, sich mit rFactor-Bereichsleiter Daniele Bonaventura zu einem Interview zu treffen, der aber nicht alleine kam, sondern Ralf Klein mitbrachte.

Name: Daniele Bonaventura
Alter: 28 Jahre
Wohnort: Esslingen a. Neckar
Beruf: TV Disposition
VR-Admin seit: November 07
Lenkrad/Pedale: DFP mit Frexadapter und Momo 11, Ecci 2er

Name: Ralf Klein
Alter: 41 Jahre
Wohnort: Dortmund
Beruf: Betriebsschlosser
VR-Admin seit: Januar 08
Lenkrad/Pedale: DFP mit Frexadapter und Momo 27c, VPP 2er

RS: Hallo ihr zwei, vielleicht könnt ihr unseren Lesern erst einmal verraten, wie es dazu kommt, dass ihr zu zweit zum rFactor-Bereichsleiter-Interview erschienen seid?

Ralf Klein: Da müsste Daniele mal genauer drauf eingehen. Er war es, der meinem Namen ins Spiel gebracht hat.

Daniele Bonaventura: Der rFactor Bereich soll mit einem gewissen Standart geleitet werden. Dies ist mir zurzeit allein nicht möglich.

RS: Ist das ein schleicher Rückzug aus dem rFactor-Bereich im Ganzen oder nur von der Stelle des Bereichsleiters, Daniele?

Daniele Bonaventura: Ich denke eher der schleichende Rückzug vom Bereichsleiter-Posten. Wie oben erwähnt kann ich den Job zurzeit nicht voll ausüben.

RS: Warum übernimmst du den Job nicht gleich ganz, Ralf?

Ralf Klein: Daniele hatte seinen eventuellen Rücktritt angekündigt und gleichzeitig meinen Namen ins Spiel gebracht. Da Daniele den Job



Die rF1'79 geht 2009 in die dritte Saison!

aber noch bekleidet, stellt sich für mich die Frage noch nicht. Sollte Daniele aus privaten Gründen letztendlich den Bereichsleiterposten nicht mehr ausführen können, wäre ich natürlich bereit, ihn zu beerben. Das würde aber erstmal das Einverständnis der anderen rF-Admins voraussetzen. Da müssten erst einmal Gespräche mit den Adminkollegen geführt werden, ob das so machbar wäre.

RS: Daniele, im letzten Interview vor einem Jahr sagtest du dem Rückspiegel, dass deine Aufgabe hauptsächlich darin bestünde, Zuständigkeiten zu verteilen. Hat sich das im Laufe des Jahres geändert?

Daniele Bonaventura: Meinst du jetzt ob die Zuständigkeiten mittlerweile verteilt sind, oder ob meine Aufgabe immer noch darin besteht? Lässt sich eigentlich beides mit 'jein' beantworten (lacht).

RS: Gibt es außer der Doppelspitze 2009 sonst noch erwähnenswerte Änderungen im rF Admin-Bereich?

Ralf Klein: Außer den normalen Ab- und Zugängen innerhalb des Jahres sind wohl noch keine großen Änderungen geplant. Die Aufgaben müssen intern noch klarer definiert werden. Abläufe sollten automatisiert werden, damit die Arbeit übersichtlicher wird. Das sind aber Dinge, die

bei den Fahrern nicht registriert werden. Da geht es einzig darum, die Arbeit hinter den Kulissen einfacher und angenehmer zu gestalten.
Daniele Bonaventura: Wie Ralf schon sagt müssen gewisse Aufgaben noch klarer verteilt werden. Dazu benötigt man ein Team. Im Gegensatz zum letzten Interview haben wir aber diesmal eine schlagkräftige Truppe zusammen. Ich denke die Arbeit wird uns 2009 einfacher fallen.

RS: Blicken wir einmal auf das Rennengeschehen im Jahr 2008 zurück. Wie ist euer Fazit zum abgelaufenen Jahr im rF-Bereich? Was lief besonders gut, was wird in 2009 anders laufen?

Ralf Klein: Ich war positiv überrascht, das es endlich im rF-Bereich möglich ist, eine gesponserte Liga zu präsentieren. Bei manchen Anlaufschwierigkeiten bewerte ich den GPCC trotzdem positiv, obwohl es da noch die eine oder andere Baustelle zu beenden gilt. Die Aufmerksamkeit, die der GPCC dem rF-Bereich gebracht hat, schlägt sich auch auf die Fahrerzahl bei anderen Mods nieder. Im ersten Rennen der Cart-Trophy waren es über 20 Fahrer, die angetreten sind, obwohl es sich bei der Mod nur um eine bessere Demo handelt.

Daniele Bonaventura: Kann mich

Ralf da nur anschließen. Schlussendlich war in unserem Bereich immer was geboten, auch wenn wir mit der Fahrerbetätigung im Formel Bereich unzufrieden waren. Wir haben uns deswegen entschieden, im ersten Halbjahr 2009 nur noch eine Formel-Klasse anzubieten.

RS: In der GPCC konnte Fanatec als Sponsor für die Saison 08/09 gewonnen werden. In Anbetracht der aktuellen Diskussion über Sponsoring in der VR im Allgemeinen stellt sich die Frage: Wie läuft so eine Zusammenarbeit? Gibt es Versuche der Einflussnahme auf die Ligaleitung, wie z.B. Wünsche des Sponsors, Reglements zu verändern oder Live-Übertragungen der Rennen zu verwirklichen?

Ralf Klein: Ich kann versichern, dass die gesamte Planung sowie die Ausführung der Liga in den Händen der VR-Admins lag. Der einzige Wunsch, der an uns herangetragen wurde, war der Zeitraum, bzw. die Länge der Saison. Von Fanatec kam

ben. Da muss das Paket stimmen.

Daniele Bonaventura: Außer dem laufenden GPCC ist für 2009 bis jetzt kein Sponsoring geplant.

RS: Seht ihr einen Zusammenhang zwischen der Tatsache, dass es Sachpreise in der GPCC zu gewinnen gibt und der teilweise ziemlich ruppigen Fahrweise, besonders am Anfang der Saison? In der rF1'79



gibt es nichts zu gewinnen, und man liest und hört immer wieder, wie ausgesprochen fair die Rennen dort sind.

Ralf Klein: Der Vergleich zwischen GPCC und rF1'79 hinkt da ein wenig. Man muss bedenken, dass die 79er viel schadensanfälliger sind als

Daniele Bonaventura: Ich persönlich sehe schon einen gewissen Zusammenhang zwischen Gewinn und Fahrweise... und auch bei der Fahrerbetätigung. Das Problem ist aber wohl, dass Fahrer verschiedenen Könnens bei solchen Events noch stärker fighten. Da wir im GPCC nur ein Grid haben, fällt das stark ins Gewicht. Für den zweiten Saisonabschnitt bin ich jedoch zuversichtlich.

RS: Es war mehrfach die Rede davon, dass es in der Winterpause Regelanpassungen geben wird, die sowohl oben angesprochene Fahrweisen wie auch das bereits längere Zeit vorhandene Reizthema Cutting adressieren sollen. Sind die Änderungen am Reglement bereits beschlossen?

Ralf Klein: Wir haben schon im Laufe der Saison die Cuttingregel punktuell gelockert. Desweiteren wurde ein Forumsbereich für die Teamchefs der im GPCC aktiven Teams eingerichtet. Dort sollten bestenfalls die Wünsche der Fahrer umgesetzt werden. In wichtigen Fragen werden die Teamchefs jetzt mit eingebunden.

Daniele Bonaventura: Die Regelanpassungen sind noch nicht ganz fest. Wie Ralf erwähnte, haben die Teamchefs jetzt auch die Möglichkeit sich einzubringen. Wir hoffen dadurch einen größeren Konsens zu schaffen.

RS: Und wie sieht es mit der ursprünglich einmal geplanten Live-Übertragung einzelner GPCC-Rennen aus? Sowohl Fanatec als auch der VR-rFactor-Bereich dürften doch ein Interesse daran haben, den eigenen Namen in Umlauf zu bringen?

Ralf Klein: Das ist die einzige wirklich große Baustelle in der Serie. In Moosburg habe ich Kontakt zu Torsten Brandt aufgenommen. Ein wirklich sympathischer Kerl, der sofort Hilfe zugesagt hat. Wir hatten auch schon einen Admin auserwählt, der sich dieser Sache annimmt. Leider ist er kürzlich von seinem Adminposten zurückgetreten. Wir müssen jetzt recht schnell einen anderen Admin benennen, der sich der Übertragungen annimmt. Es ist eine fast unerträgliche Situation, dass wir da noch nicht weiter sind. Das muss schnellstens geändert werden.

Daniele Bonaventura: Ich hoffe auch, dass wir demnächst mal einen GPCC Lauf übertragen werden können.



GPCC: Großes Starterfeld und enge Duelle

der Wunsch, dass die Saison bis kurz vor Pottenstein 09, also bis zur nächsten Sommerpause, laufen sollte.

RS: Sind weitere Sponsorings von Ligen oder auch einzelner Events, wie jüngst im Race-Bereich zu sehen, im rFactor-Bereich geplant?

Ralf Klein: Planen kann man so etwas nicht. Wenn ein Sponsor an die VR herantritt oder die VR einen Sponsor gewinnen kann, der etwas im rF-Bereich veranstalten will, müssen wir abwägen, ob es durchführbar ist. Man muss nicht um jeden Preis eine gesponserte Liga ha-

der Porsche. Deshalb wird bei den Openwheelern die Sache auch etwas vorsichtiger angegangen. Der Tourenwagensport ist zwar kein Kontaktsport, aber zartes Anklopfen gehört schon mal dazu. Ich teile auch nicht uneingeschränkt die Meinung, dass es besonders ruppig im GPCC zugeht.

Es wird, vielleicht auch wegen der Sachpreise, mehr über diverse harte Zweikämpfe lamentiert. Divebombs oder Abschüsse sind hier im GPCC nicht die Regel. Ich kann mir auch kaum vorstellen, dass jemand während des Rennens an die ausgeschriebenen Preise denkt.



RS: Wie weit sind denn die sonstigen Planungen für dieses Jahr hinter den Kulissen gereift? Könnt ihr schon ankündigen, welche Serien neben dem GPCC im Jahr 2009 gefahren werden?

Ralf Klein: Wir werden auch 2009 wieder eine Saison mit der rF1`79 fahren. Die Planungen gehen bis zur



Sommerpause.

Daniele Bonaventura: Für die erste Jahreshälfte, also bis Pottenstein haben wir nur diese zwei Serien im Angebot. Für die 2. Jahreshälfte möchten wir flexibel bleiben.

RS: Und dazu dann noch die bekannten Events und Trophys?

Daniele Bonaventura: Funevents und kleine Trophys wird es auch 2009 weiterhin geben.

Ralf Klein: Trophys und Funevents mit den beliebtesten Mods, als auch mit Neuerscheinungen, die ein gewisses Potential andeuten, stehen auf dem Programm. Hierfür ist Martin Krampe hauptverantwortlich, der da auch einen guten Job macht.

RS: Die Planungen gehen also jeweils nur bis zur Sommerpause. Bislang wurden die 79er-Meisterschaften über ein ganzes Jahr gefahren. Welche Gründe liegen dieser Änderung zugrunde? Wird es ansonsten Anpassungen des Reglements der 79er geben?

Ralf Klein: Beim GPCC ist die Saisonlänge, wie oben beschrieben, vorgegeben. Die F1`79er Saison ist aus verschiedenen Gründen etwas kürzer gehalten. Zum einem wollen wir dem natürlichen Fahrerschwund vorbeugen, zum anderen wollen wir auch reagieren können, wenn ein qualitativ hochwertiger Mod erscheint. Solange es aber nichts Besseres im Openwheelerbereich gibt als den 79er, werden wir diesen auch fahren. Der einzige Grund, dieses dann noch zu ändern, wäre der

Wunsch der Fahrer nach etwas anderem beziehungsweise neuem. Letztendlich sind es ausschließlich die Fahrer, für die wir tätig sind. Auch hier gilt: die Nachfrage bestimmt das Angebot.

Daniele Bonaventura: Ich denke kurze, halbjährliche Meisterschaften sind ganz interessant und sinnvoll im rFactor-Bereich, da sich laufend etwas tut. Die 79er werden im Großen und Ganzen so weiterlaufen wie bisher. Die Fahrzeugeinteilung wird diesmal etwas anders ausfallen.

RS: Hat das Kürzen der Saisonlänge auch etwas mit dem möglichen Erscheinen von rF2 in 09 zu tun?

Ralf Klein: Nicht wirklich. Wir haben bis heute noch keinen Erscheinungstermin für rF2. Wenn es dann erschienen ist, müssen wir erstmal sehen, was sich realisieren lässt. In verschiedenen Foren gingen die Spekulationen dahin, dass rF2 nicht vor Ende 2009 kommt. Wenn

so dass es z.B. ähnlich race07 leicht zu bedienen ist, ohne gleich am Anfang viel Content runterladen und Einstellungen vornehmen zu müssen.

RS: In einem Interview mit AutoSimSport (Volume 4, Issue 5) sagte Gjon Camaj von ISI, dass man versuchen will, vor dem eigentlichen Release von rF2 mit verschiedenen Moddern zusammenzuarbeiten, um schon zum Release erste Mods zu haben. Unabhängig davon, ob das klappt oder nicht: Wird es aus eurer Sicht eine zeitweilige Koexistenz von rF1 und rF2 in der VR geben, bis genug hochwertige Mods für rF2 vorhanden sind oder ist das alleine aus servertechnischen Gründen gar nicht möglich?

Ralf Klein: Ich denke mal bei drei Instanzen auf dem VR-10 wäre es sicher möglich, ein oder zwei davon mit rF2 laufen zu lassen. Ob es Sinn macht, ist eine andere Sache. Da



Detailgetreu nachgebildete Fahrzeuge, Fahrphysik vom Feinsten – rF1`79!

dem so ist, können wir vom Sommer bis zur Winterpause noch den Ligabetrieb mit rF1 fortsetzen.

Daniele Bonaventura: Solange es kein offizielles Erscheinungsdatum gibt, planen wir auch nicht damit. Ich denke, man darf für 2009 noch einiges für rF1 erwarten.

RS: Welche Erwartungen habt ihr an rF2 aus Admin-Sicht?

Ralf Klein: Die größten Erwartungen habe ich nicht als Admin, sondern als Fahrer. Die da wären Regen, ein reibungslos funktionierender Fahrerwechsel und eine Fahrphysik, die mindestens Netkar-Niveau erreicht.

Daniele Bonaventura: Ich erwarte von rF2 ein stimmiges "Grundpaket"

muss man erst einmal abwarten, welche Mods erhältlich sind. Natürlich spielt dann auch die Anzahl der Fahrer in der VR, die rF2 besitzen eine Rolle. Letztendlich haben also die Fahrer das letzte Wort.

Daniele Bonaventura: Ich denke technisch sollte das kein Problem sein. Ich gehe auch mal davon aus, dass rF2 dem Vorgänger überlegen sein wird. Demnach sollte einem fließenden Übergang nichts im Wege stehen.

RS: Vielen Dank für das Interview. Wir wünschen dem VR-rFactor-Bereich ein erfolgreiches Jahr 2009!

Interview: Jonas Steffens

Bilder: Martin Steinmetz, Jonas Steffens



VR-Nordschleifenwandertag

2009



25. April 2009

www.vrnw.pillezone.de

pille@pillezone.de

**Wer nicht mitgeht,
ist selber schuld**

Wir stellen uns vor!

RS-Reporter Alex Bungartz im Interview.

Seit einigen Monaten ist auch Alex Bungartz im Team der GPL Reporter. Aktiv im JSC, LP und im Fun Cup unterwegs, berichtet er regelmäßig von den Langstreckenpokalrennen. Auch hinter ihm steht eine Geschichte, die wir in diesem Interview hinterfragen wollen.

Name: Alex Bungartz

Alter: 30

Familienstand: ledig, aber so gut wie verheiratet...

Beruf: Toyota Motorsport im Bereich Arbeitssicherheit-Arbeitschutz

Hobbies: Badminton, Deutsche Geschichte, Motorsport (Historisch), Oldtimer, GPL

RS: Wie bist du zum Simracen gekommen?

Alex Bungartz: Das ist noch gar nicht so lange her - mehr oder weni-

ger ernsthaft betreibe ich das Ganze erst seit Januar 2008 mit GPL, also noch total jungfräulich. Die einzigen Sims, die ich vorher gefahren bin, waren GTL und Gran Turismo auf der Playstation (wenn man Gran Turismo als Sim bezeichnen kann)! Andere Sims haben mich bisher nie sonderlich interessiert.

RS: Welche Umstände haben dich in die VR geführt?

Alex Bungartz: Nach eingehender Recherche im Netz, was sich alles um die Sim GPL getan hat, blieb es nicht aus, dass ich die Seite der VR im Netz gefunden habe. Wenn ich irgendwas zu GPL oder GTL wissen wollte, habe ich die Seite dann regelmäßig, jedoch nur als Leser, besucht. Hier fand ich zu all meinen Fragen eine Antwort. Als ich mich dazu durchgerungen habe, das Ganze jetzt mal online zu versu-

chen, stand für mich die VR von vornherein fest. Für meinen Geschmack gibt es hier genau die passenden Ligen bzw. Rennserien um GPL. Im Januar entschloss ich mich, es doch einfach mal zu versuchen und meldete mich zu meinem ersten online Rennen in Silverstone zum GPLLP an. Seitdem ist der Suchtfaktor um GPL noch größer geworden, was auch an den vielen netten und hilfsbereiten Leuten in der GPL Szene der VR liegt.

RS: Jetzt schreibst du regelmäßig über den LP. Warum tust du dir das an?

Alex Bungartz: Als ich im Januar in der VR mit dem Simracen angefangen habe, konnte ich es kaum erwarten, die GPL Berichte im RS zu lesen. Durch den RS erhielt ich einen sehr guten Gesamtüberblick über die einzelnen Rennen und über alles, was man als Fahrer nicht mitbekommt. Natürlich hofft man auch, dass man vielleicht selbst mit ein paar Worten erwähnt wird. Es macht mir auch einfach Spaß, die Rennberichte über GPL zu lesen. Ich war dann natürlich enttäuscht, als es hieß: "Wenn keiner über die LP Rennen schreibt, wird es keine Berichte mehr geben".

Ich habe mich dann dazu entschieden, es einfach mal selbst zu versuchen - kann ja bloß schiefgehen... Mit der tollen Unterstützung von Martin Fass war alles dann nur noch halb so schlimm und jetzt habe ich sogar enormen Spaß daran, ein Rennen aufzuarbeiten und darüber zu schreiben. Leider habe ich bis heute kein Feedback dazu erhalten, wie meine Berichte bei den GPL Fahrern ankommen - aber solange es keine Klagen gibt, werdet Ihr sicherlich noch mehr von mir lesen.

RS: Kann sich deine Freundin an den Gedanken gewöhnen einen Rennfahrer zu Hause zu haben?

Alex Bungartz: Sie steht bei jedem GGPLC Rennen, bis eine Minute vor dem Start, im Bikini und mit



Regenschirm bewaffnet neben mir!
Noch Fragen? Sie muss sich jedoch
noch an meine feuerfeste Unterwä-
sche gewöhnen...

RS: Warum hat es dir gerade GPL so
angetan?

Alex Bungartz: Zu meinen Hobbies
gehört alles rund um die Formel 1
aus den vergangenen Tagen und
GPL simuliert genau die Epoche der
Formel 1, die mich am meisten
interessiert.

Ich habe mir ein Loch ins Knie
gefreut, als 1998 mit GPL so ein
Spiel, ääh..., Sim auf den Markt
kam. Ohne Lenkrad war ich natürlich
total überfordert, sodass das Spiel
(ja - damals war es nur ein SPIEL) -
mit dem Kommentar: "unfahrbar!!!"
- in der Ecke landete... Mehr durch
Zufall bin ich 2006 im Internet über
GPL gestolpert und war extrem
überrascht, was sich im Bereich

Grafik-Update alles getan hat und
dass GPL seit 1998 immer noch
nicht in Vergessenheit geraten ist.
Ein Lenkrad hatte ich mir mittlerwei-
le auch zugelegt. Also habe ich
meine GPL CD wieder hervorge-
kramt und die ganze Sache ernst-
hafter in Angriff genommen. Mittels
Internet habe ich „fahrbare“ Setups
gefunden, diverse Track Guides
gelesen und siehe da - ich konnte
einen 1967 F1 auf der Strasse hal-
ten. Damit war die Begeisterung
wieder entbrannt und ich konnte den
Erfolg anhand der sich verbessern-
den Rundenzeiten Schritt für Schritt
beobachten.

RS: Wie würdest du die Zukunft von
GPL sehen?

Alex Bungartz: Ich denke, oder
besser gesagt ich hoffe, dass diese
tolle Sim nicht stirbt, solange es so
eine große Community um GPL gibt.

Man sieht es ja, nicht nur an mir,
dass immer wieder neue Gesichter
in der GPL Szene auftauchen oder
auch alte Bekannte wieder zurück
kommen. Solange es Leute wie
Marco, Martin, Chris, Manfred - um
nur ein paar Fahrer zu nennen - gibt,
die sich in ihrer Freizeit so viele
Gedanken um diverse Cups machen,
werden wir noch viele schöne
Rennen fahren können. Es gibt zwar
noch hervorragende andere Sims
auf dem Markt, aber GPL bleibt für
mich persönlich einfach das Maß
aller Dinge.

RS: Gibt es jemanden den du gerne
grüßen lassen würdest?

Alle, die nichts Besseres zu tun
haben, als mein Interview zu lesen.

RS: Hund oder Katze?

Alex Bungartz: Je nach Reiseziel.
;)o)

RS: Bier oder Wein?

Alex Bungartz: Im Sommer beim
Grillen ein eiskaltes Kölsch! Bei
gutem Essen und im Winter lieber
einen "guten" trockenen Wein.

RS: Mercedes oder BMW?

Alex Bungartz: BMW, aber wenn,
dann ein 2002ti.

RS: Buch oder Zeitung?

Alex Bungartz: Buch

RS: Meer oder Berge?

Alex Bungartz: Ganz klar: Sonne,
Strand & Meer

RS: Wen würdest du gerne einmal
treffen?

Alex Bungartz: Niki Lauda

RS: Hamilton oder Massa?

Alex Bungartz: Keinen! Doch,
warte... Hamilton, wegen Nicole
Scherzinger
(hoffentlich liest das meine Freundin
nicht)

Mit seinem ersten Podestplatz im
Fun Cup Finale von Spa, wünschen
wir Alex viel Glück und Erfolg für
2009.

Martin Fass



**Alex Bungartz und sein Eagle im 2. Fun Cup Lauf von Spa. Sein erster
Podestplatz bestätigt sein Talent. 2009 wollen wir mehr von ihm sehen.**



Interview: Volker Hackmann Über die DOM-Saison 2008 und iRacing



Volker Hackmann

Alter: 23

Wohnort: Aachen

Beruf: Student

VR-Member seit: 06.02.2002

Lenkrad/Pedale: DFP/Speed7

Rückspiegel: Hallo Volker! Wenig überraschend hast Du die diesjährige Deutsche Online Meisterschaft powered by Cooler Master der German NASCAR League mit über 300 Punkten vor Deinem Team Redline-Kollegen Andreas Wilke gewonnen. Herzlichen Glückwunsch zu dieser erneut überragenden Leistung! Im Vergleich zur vorherigen Saison; war der Titelgewinn leichter oder schwerer?

Volker Hackmann: Ich denke eher etwas schwerer, da Andy sich im Vergleich zum Vorjahr auf den Coolie Cuttern verbessern konnte.

Rückspiegel: Welches Rennen ist Dir aus welchen Gründen am besten in Erinnerung geblieben?

Volker Hackmann: Phoenix im Frühjahr; nach einem CTD ziemlich am Anfang des Rennens hatte ich 4 Runden Rückstand, den ich mangels



Yellow bis zur Mitte des Rennens auch nicht wesentlich verringern konnte. 20 Runden vor Schluss kam ich dann aber doch wieder in die Leadlap und wurde noch Vierter.

Rückspiegel: Team Redline, also Andy und Du, fahren in der DOM meistens alleine an der Spitze ihre Runden. Woher nimmst Du die Motivation, eine ganz Saison durchzuhalten, auch wenn unter normalen Umständen fast immer nur Andy Dein direkter Konkurrent ist?

Volker Hackmann: Es wäre zwar interessanter, wenn man mehr Fahrer mit dem gleichen Speed im Rennen hätte, aber im Endeffekt kann man auch zu zweit schöne Rennen haben; wirklich langweilig würde es erst, wenn man tatsächlich allein seine Runden dreht. Zudem sind in den meisten Rennen verschiedene andere Fahrer vorne mit dabei, zumindest bis sich der Reifenverschleiß bemerkbar macht.

Rückspiegel: Was würdest Du an der DOM ändern, wenn du könntest? Insbesondere bei der Problematik

der vielen Yellow Flags, welche Wege würdest Du hier gehen, um diese für 2009 so gering wie möglich zu halten und trotzdem ein möglichst großes Fahrerfeld zu ermöglichen?

Volker Hackmann: Es muss einfach nur jeder Fahrer für sich selbst versuchen, möglichst keine Unfälle auszulösen. Das bedeutet im Wesentlichen, mit ausreichender Vorbereitung auf dem Server zu erscheinen, ein Setup zu wählen, das

Deutsche Online Meisterschaft				
Volker Hackmann				
Events	Finishes	Poles	Wins	
36	33	28	23	
2nd Places	Top5s	Top10s		
6	32	32		
Laps	Leadlaps	%		
6066	4089	67		
Strafpunkte:				
1x 40 SP im 30. Rennen in Martinsville				
Fairplay-Wertung 2008:				
Name	Rennen ges.	Rennen gew.	Strafen	Punkte
V. Hackmann	36	36	40.0	6178.0
A. Wilke	36	36	50.0	5850.0
M. Aulmann	32	32	80.0	4141.0
S. Lippert	33	31	170.0	3376.0
A. Kroeger	35	34	180.0	4002.0

Pos	Driver	Location	Starts	Wins	Avg Start	Avg Fin	Avg Pts /Race	Top 25 %	Avg Field Size	Laps	Laps Led	Avg Inc	Class	IR	TT	Club Pts	Total Pts
1	Volker Hackmann	DE	279	129	2	3	132	218	13	7032	3596	4.3441	B 3.73	6443	2591	395	36788
2	Richard Towler	GB	129	103	2	2	139	113	13	2502	2021	2.3411	B 4.54	6117	2616	328	17958
3	Greger Huttu	FI	49	48	1	1	159	49	12	1051	1039	0.1837	B 4.99	5901	4507	5060	7769
4	John Prather	US	180	82	2	2	134	144	11	3497	1513	1.8667	B 3.81	5873	1935	8327	24085
5	Luke McLean	AU	160	115	1	2	134	131	12	3227	2375	3.0375	C 4.72	5695	2400	2061	21379
6	Marcus Lindsey	US	265	111	3	3	101	162	11	3633	1363	1.8943	C 4.91	5546	1433	235	26865
7	Darren Marsh	AU	124	74	2	2	132	109	11	2389	1383	0.9839	B 4.69	5533	1914	775	16372
8	Steve Sheehan	US	129	76	2	3	118	101	11	2711	1786	1.6279	B 3.86	5307	1995	1306	15192
9	Chad McNeese	US	58	33	2	2	138	45	10	923	466	0.8276	C 3.98	5139	1973	3424	8019
10	Michael Hohenauer	AT	111	51	2	3	121	81	11	2169	936	1.9189	C 4.98	5098	2333	1619	13421
11	Shannon Whitmore	US	57	43	1	2	132	45	10	1028	775	1.6491	B 2.69	5028	2307	1040	7538
12	Frank Hermann	DE	150	81	2	3	114	107	11	2428	1388	2.5267	B 3.48	5001	1804	570	17028
13	Segundo Martinez	ES	160	57	3	3	111	109	11	3119	1169	1.9875	C 4.99	4969	1949	1050	17737
14	Jernej Breska	SI	128	45	2	3	114	85	12	2544	819	2.1406	B 4.88	4821	1940	580	14537
15	Florian Godard	FR	154	51	3	3	113	105	11	2833	886	4.0779	D 4.57	4815	1936	2137	17464
16	Curis Fung	CA	209	121	2	3	110	158	12	3238	2094	2.6459	D 4.75	4759	1282	129	22927
17	Frosty StClair	US	91	35	2	3	127	63	11	1751	713	1.967	B 2.93	4697	1889	3538	11567
18	Daniel Rodriguez	ES	135	28	3	3	109	76	11	2673	564	3.1926	C 4.59	4625	1836	172	14695
19	Jonathan Stewart	CA	158	56	4	4	104	94	12	2961	1087	4.7848	C 3.54	4620	1536	576	16393
20	Victor Rodriguez	ES	131	61	3	3	110	81	12	2355	1175	3.4656	C 3.88	4574	1368	211	14396
21	Adam Haufrect	US	104	22	4	3	116	50	12	2038	427	1.4423	B 4.76	4550	1984	5003	12035
22	Harrison Widelitz	US	220	64	3	4	103	120	11	3925	1262	2.2409	C 4.67	4514	1703	564	22559
23	Rory King	GB	94	24	4	4	114	57	13	1743	551	2.234	C 4.99	4402	1838	158	10695
24	Zsolt Hamvas	HU	140	79	1	3	101	98	10	2029	1420	2.0357	D 4.36	4401	1399	196	14133
25	Jannis Koopmann	DE	86	13	3	4	112	50	13	2078	305	2.0233	C 4.99	4392	1785	43	9637

Volker Hackmanns iRacing-Stats

fach nur jeder Fahrer für sich selbst versuchen, möglichst keine Unfälle auszulösen. Das bedeutet im Wesentlichen, mit ausreichender Vorbereitung auf dem Server zu erscheinen, ein Setup zu wählen, das man während des gesamten Rennens mit Sicherheit unter Kontrolle hat, und beim inneren Fahren im 2 wide das Hauptaugenmerk auf das sichere Einhalten der Innenlinie statt auf eine mögliche Positionsverbesserung zu legen. Von Seiten der Ligaleitung kann man da, glaube ich, nicht viel machen.

Rückspiegel: Eine der bekanntesten NR03-Ligen, die ESCORS, hat ebenfalls mit fallenden Teilnehmerzahlen zu kämpfen, gerade einmal 18 Fahrer gingen beim Saisonfinale der gesponserten BallRacing Cup Series an den Start. Im Gegensatz zu Andreas Wilke, der Meister geworden ist, bist Du in dieser Serie 2008 erst gar nicht an den Start gegangen. Glaubst du, dass 2009 das letzte Jahr für NR03 werden könnte?

Volker Hackmann: Diese Frage hatte man sich schon vor den letzten 3 Seasons jedes Mal gestellt. :) Dieses Jahr könnte aber zum ersten Mal was dran sein, auf einmal haben auch einst große Ligen Probleme, was die Fahrerzahlen angeht, und nach dem Release von iRacing kam auch das Pick Up Racing mit N2003 zum Erliegen, bereits deutlich bevor die Sierra-Server letztendlich abgeschaltet wurden.

Rückspiegel: In welchen Ligen bist Du 2008 gefahren und in welchen Ligen - wenn überhaupt - wirst Du 2009 aktiv sein?

Volker Hackmann: Die Saison 2008 hatte ich in der DOM und ESCORS begonnen, aus letzterer bin ich aber wegen zu geringer Fahrerzahlen im Sommer ausgestiegen, dazu habe ich im Mai mit iRacing angefangen. 2009 werde ich neben iRacing wohl wieder in der DOM fahren.

Rückspiegel: Kommen wir zu iRacing. Laut den Statistiken bist Du gemessen am iRating der beste iRacing-Fahrer im Roadcourse-Bereich weltweit. Wie wichtig ist Dir so etwas?

Volker Hackmann: Das ist mir eigentlich recht egal, zumal dieser Zusammenhang nicht gegeben ist. Man sollte sich vergegenwärtigen, wie das iRating überhaupt gebildet wird: Es handelt sich um eine Addition von Einzelergebnissen, von denen wiederum jedes abhängig vom SOF (Anm. d. Red.: strength of field = Stärke des Feldes) des Rennens und vom eigenen iRating zu diesem Zeitpunkt war. Aussagen darüber, wie gut ein Fahrer ist, kann es nur bedingt treffen, da es bei besonders guten oder besonders schlechten Fahrern vieler Rennen bedarf, bis das iRating sich einem einigermaßen konstanten Wert annähert, der dann

Andreas Rühl

Was ist das eigentlich, ein "Verein"?

Wer sich das Impressum der Website www.virtual-racing.org angeschaut hat oder den entsprechenden Artikel auf der Startseite gelesen, der weiß, daß hinter dieser Website und ihren "Racing"-Angeboten ein Verein steht, genauer der "Virtual-Racing e.V."

Aber wer ist das? Und zunächst: Was ist überhaupt ein "Verein". Der Laie stellt sich diese Frage nicht, ich muß sie mir berufsbedingt öfters stellen und weiß daher auch, wo ich nachschlagen muß, um herauszufinden, was ein Verein ist, nämlich in Bürgerlichen Gesetzbuch, ab Paragraph 21. Aber da steht auch nicht drin, was ein Verein eigentlich ist, sondern nur, wie ein Verein "rechtsfähig" wird, das er eine "Satzung", einen "Vorstand" und wohl auch "Mitglieder" haben muß und einem "Zweck" dienen, der nicht wirtschaftlich sein darf, weil der Verein sonst nicht "eingetragen" und damit rechtsfähig wird.

Alles zusammen ergibt folgendes Bild: Ein Verein ist ein Zusammenschluß von Personen zu einem gemeinsamen Zweck, die diesem Gebilde eine Rechtsordnung geben und einen Vorstand wählen. Die Mitglieder dürfen austreten, ohne daß sich an der Existenz dieses Vereins etwas ändert und geht dieser Verein Verpflichtungen ein, haften nicht die Mitglieder mit ihrem, sondern nur der Verein mit seinem Vermögen.

Also ist ein Verein so etwas wie eine Aktiengesellschaft für - sagen wir - Mummelspieler [In Wahrheit ist natürlich eine Aktiengesellschaft ein Verein für Geldgierige, aber das ist ein anderes Thema]. Mummelspieler deshalb, weil ein Verein, der eingetragen werden soll, nicht einen Geschäftsbetrieb als Zweck haben darf.

Das schöne an Aktiengesellschaften ist ja, daß ein jeder, indem er auch nur eine Aktie kauft, Mitglied werden darf. Bei Vereinen ist das im allgemeinen auch so. Für gewöhnlich steht in der Satzung, ob ein jeder oder nur ausgesuchte Personen Mitglied werden können. Steht davon nichts in der Satzung, darf es im Grunde jeder, der einen Antrag stellt. Zwar muß - für gewöhnlich - der "Vorstand" diesem Antrag stattgeben, allerdings darf er - im Regelfall - nicht ohne gewichtigen Grund einem Beitrittswilligen die Aufnahme verweigern.

Wer sind eigentlich die "Mitglieder" des Virtual-Racing e.V.? Eine gute Frage! Wer nun meint, dies würden doch wohl alle Fahrer sein, die ihre "Beiträge" an "die VR" zahlen, liegt falsch. Die zahlenden Fahrer sind keine Mitglieder des Vereins. Richtig ist: Allein der Vorstand weiß - hoffentlich - wer überhaupt Mitglied in diesem Verein ist. Genauer gesagt: Die Mitglieder des Vereins sind mit dem Vorstand - nahezu - identisch.

Das ist vor allem deshalb sehr praktisch, weil die Mitgliederversammlung - zwingend - den Vorstand wählt. Der Vorstand des Virtual-Racing e.V. wählt sich mithin selbst. Er überwacht sich auch selbst, was nebenbei auch mal angemerkt werden soll, und die Fahrer haben, sofern sie nicht Mitglieder des Vereins sind, keinerlei Rechte auf Kontrolle, auf Rechenschaft, ja, die Fahrer, um die es ja eigentlich geht, können nicht einmal die groben Linien mitbestimmen, in die sich die "Politik" des Vereins entwickelt.

Es soll nicht verschwiegen werden, daß ich selbst an dieser Konstruktion nicht ganz unschuldig bin. Als der Verein gegründet wurde, wußte schlicht noch niemand, wohin sich diese "Plattform" - an mehr war nicht gedacht - entwickeln würde. Da galt es eine juristisch saubere Konstruktion zu schaffen, die den Verantwortlichen einerseits genug Freiheit zum Handeln ließ und andererseits deren wirtschaftliches Risiko begrenzte.

Die Zeiten haben sich geändert. "Die VR" ist reifer geworden. Mitgliederversammlungen sind in der "online-Welt" auch anders abzuhalten als zum Beispiel im Vereinsaal des Grünen Baums. Und die Gefahr, daß durch Grüppchenbildung Profiteure die Macht im Verein ergreifen und "die VR" zugrunde richten, ist vernachlässigbar.

Daher erachte ich es als notwendig, den Verein nun allen Fahrern - eben jenen, die das wollen - zu öffnen. Ich fände es gut und richtig, wenn so viele Fahrer wie nur irgend möglich dem Verein beitreten.

Daher werde ich - ungeachtet aller Satzungsfragen und der Reaktion des "Vorstandes" auf diesen Beitrag, 1 Tag nach dem Erscheinen dieses Rückspiegels einen Aufnahmeantrag an den Vorstand des Vereins richten.

Sagt

Euer Rühl



tatsächlich widerspiegeln könnte, wie gut jemand ist. Nun fahren aber viele der Topfahrer mit Blick auf die Gesamtwertung, und das Punktesystem ermuntert diese Fahrer dazu, immer nur ein Rennen pro Woche und Serie zu fahren, da sie nach einem guten Ergebnis in diesem Rennen in jedem weiteren Rennen nichts mehr gewinnen, sondern nur noch verlieren können. Insofern haben diese Fahrer oft ein niedrigeres iRating als solche, denen die Gesamtwertung egal ist, und zu letzteren gehöre ich halt.

Rückspiegel: Für viele, die Deine Einstellung zum Ovalbereich von iRacing nicht kennen, ist es sicher ein wenig verwunderlich, dass einer der besten NR03-Fahrer diese Rennen meidet. Kannst Du kurz zusammenfassen, was Dich an der Physik der Stockcars in iRacing stört?

Volker Hackmann: Mittlerweile ist die Physik glaube ich garnicht mehr der Hauptgrund, sondern ich finde das Road Course Racing einfach interessanter. Das mag auch daran liegen, dass die Ovalcars so viel verzeihen, da ist N2003 deutlich 'schärfer', was ich fahrerisch anspruchsvoller finde.

Rückspiegel: Wirst Du Dir das Car of Tomorrow kaufen, das im neuen Jahr für iRacing erhältlich sein soll?

Volker Hackmann: Ich denke schon, bei dem COT macht das mit Sicherheit Sinn, da es auf absehbare Zeit die Spitze des Ovalracings darstellen wird. Ob ich damit dann tatsächlich fahre oder es nur mal kurz ausprobieren, ist natürlich die andere Frage, das weiß ich noch nicht.

Rückspiegel: Wenn Du Dir das gesamte iRacing-System betrachtest, was steht ganz oben auf einer Wunschliste?

Volker Hackmann: Ganz oben auf meiner Wunschliste steht eine Verbesserung des Netcodes bzw. Prediction Codes, um Warpcrashes sowie Incidents für Berührungen, die nie stattgefunden haben, zu vermeiden, sowie die Möglichkeit, Replays zu speichern und damit verbunden auch eine Verringerung des Speicherbedarfs für selbige. In ferner Zukunft wäre dann auch eine Applikation wie der aus GPL und NASCAR Racing 4 / 2002 / 2003 bekannte

Replay Analyzer wünschenswert, um im Nachhinein Sektorzeiten und andere Daten aus Replays auslesen zu können.

Das System an sich gefällt mir eigentlich, das einzige, was meiner Meinung nach daran geändert werden sollte, ist die Gewichtung von contacts und off tracks. Mittlerweile ist es, was das Safety Rating angeht, besser, einen Totalschaden abzuliefern als im Verlauf des gesamten Rennens 3x zu spät von einem Curb wieder auf den Asphalt zu fahren oder aus anderen Gründen zwei Räder neben der Strecke zu haben. Stattdessen sollte man erst bei 4 Rädern neben der Strecke einen Incident wegen off track bekommen, und wieder 3 Incidents für einen Einschlag in die Streckengrenzung, um hier mal einigermaßen realistische Maßstäbe anzusetzen.

Rückspiegel: John Henry hat im Oktober einen Thread gestartet, in dem es um eine Pro Series geht. Im deutschen iRacing-Bereich hattest Du Dich zu diesem Thema folgendermaßen geäußert: "[...] Wenn ich in der Pro Series fahren wollte, wäre das sicherlich zu schaffen. Die Frage ist aber, ob ich das will, denn außer dem Namen der Veranstaltung weiß man noch nicht viel darüber, und solche Punkte wie Renntermine oder welche Cars überhaupt gefahren werden, wären für mich schon von entscheidender Bedeutung. Bis wir tatsächlich darüber in Kenntnis gesetzt werden, fahre ich deshalb einfach dort, wo ich am meisten Spaß habe (sowohl was die Cars und Strecken als auch die Teilnehmerfelder angeht), und das ist derzeit die Star Mazda Serie."

Wie wichtig ist es Dir, um Preise zu fahren? Gibt es bei Team Redline Forderungen, dass die Fahrer in den Serien mitfahren sollen, wo ein Sieg in welcher Form auch immer am meisten bringt? Wo es also z.B. wertvolle Preise oder Ansehen in der Simracing-Community zu gewinnen gibt?

Volker Hackmann: Preise sind eine schöne Sache, für mich aber nicht mehr als eine Ergänzung zum eigentlichen Kern dessen, was eine Liga bieten sollte: Ein mit guten und fairen Fahrern besetztes Starterfeld, Fahrzeuge und Strecken mit denen das Fahren Spaß macht, Regeln, die einen fairen Wettbewerb garantieren bei dem am Ende der Beste gewinnt

(also keine Zusatzgewichte, umgedrehte Startaufstellungen oder ähnliches, was nichts mit sportlichem Wettkampf zu tun hat) und nicht zuletzt natürlich auch einen Termin, der mir einigermaßen passt. Forderungen innerhalb des Teams gibt es bei uns überhaupt nicht, jeder kann dort fahren, wo er will, aber natürlich möchte jeder von sich aus nach Möglichkeit auch zusammen mit anderen Teammitgliedern fahren.

Rückspiegel: Team Redline wird von BallRacing Developments unterstützt. Wie sieht dieser Support aus?

Volker Hackmann: Unsere Fahrer bekommen von BRD Eingabegeräte zur Verfügung gestellt.

Rückspiegel: Siehst Du in iRacing die Zukunft des Simracings? Wird es die anderen, neueren Simulationen wie rFactor, Race oder Live For Speed verdrängen?

Volker Hackmann: Es wird auch in Zukunft Simracer geben, denen iRacing zu teuer ist oder die - aus welchem Grund auch immer - lieber in ihren privaten Ligen fahren, und schon allein deshalb kann von Verdrängen eigentlich keine Rede sein. Gleichwohl wird es für diese Fahrer natürlich schwieriger, Gleichgesinnte zu finden, mit denen sie ihre Ligen oder sonstigen Veranstaltungen austragen können. Für die einen mehr, für die anderen weniger, und so kann es natürlich durchaus vorkommen, dass einzelne Simulationen oder Mods entweder insgesamt oder auch nur von einzelnen Communities fallen gelassen werden. Diesen Effekt gibt es aber bei jeder neu veröffentlichten Sim, und ob er bei iRacing tatsächlich so viel stärker ausgeprägt ist, wie teilweise erwartet wird, bleibt abzuwarten.

Rückspiegel: Vielen Dank für deine Antworten, Volker!

Conrad Wegener



Pro und Contra

Die Fragen des Januars:

Ist es gut oder schlecht für Virtual Racing, wenn mehr Geld- oder Sachpreise für die ersten eines Cups vergeben werden?

Name: Marcus Jirak
Alter: 30
Beruf: Product- und Eventmanager
VR-Member seit: 2003

Name: Andreas Rühl
Alter: 41
Beruf: Rechtsanwalt
VR-Member seit: 2003

Pro

Mein persönlicher Reiz am Rennenfahren (auch dem virtuellen) liegt darin, mich mit den Besten zu messen, einen harten und fairen Wettkampf auszufechten und von der ersten bis zur letzten Runde voll gefordert zu sein. Zu wissen, dass jeder Fehler sofort bestraft wird. Das Gewinnen spielt für mich eine völlig untergeordnete Rolle. Es ist völlig unbefriedigend, gegen ein kleines Feld von mäßig motivierten Gegnern anzutreten und dort locker zu gewinnen. Was ist der Sieg wert?

Leider ist es derzeit so, dass sich die Besten der Besten überall verstreut haben; verschiedene Simulationen, verschiedene Communities, unterschiedliche persönliche Motive.

Der eine sucht, wie ich, nach der größten "sportlichen" Herausforderung.

Der Zweite erfreut sich an einem möglichst professionellen Ligaumfeld mit hervorragender Administration. Der Dritte schließlich will eine hochklassige IPTV-Übertragung und freut sich, wenn er sein großartiges Überholmanöver am nächsten Tag emotional kommentiert nochmal im "Fernsehen" sehen kann.

Der Letzte schließlich versucht mit seinem Talent Profit aus den aktuellen Aktivitäten potenter Sponsoren zu ziehen.

Allen ist aber eines gemeinsam: sie suchen sich nach ihren persönlichen Vorlieben das beste Angebot heraus.

Wie bekommt man nun all diese Fahrer unter einen Hut...? Die Antwort ist leicht: Man macht eine Liga, die alle Aspekte abdeckt: eine von einem professionell arbeitenden Team organisierte, ins IPTV übertragene, mit attraktiven Preisen lockende Meisterschaft.

Ich sehe da nichts Negatives. Das Gesamtangebot der VR ist so weit gefächert, dass sich für nahezu Jeden die für ihn passende Nische findet. Vom Funevent bis zur Topliga. Ich will gegen die Besten der Besten antreten. Warum diese bei uns antreten, ist für mich nebensächlich. Darum ist meine Nische die oben genannte. Und darum unterstütze ich die Bestrebungen der VR, in diese Richtung etwas zu bewegen.

Contra

Preise für Rennerfolge sind Gift für unsere Liebhaberei und werden sie auf Dauer zugrunde richten: Zum einen werden Anreize gesetzt, auch mit verbotenen Mitteln oder durch unfaire Aktionen zu siegen - der Aufwand, auf die Einhaltung der Regeln zu achten und Betrüger zu entlarven, steigt, ohne daß hierfür aber die Manpower vorhanden wäre.

Zum anderen werden Keile in die Fahrgemeinschaft getrieben, es wird eine klassische 2-Klassen-Fahrgemeinschaft entstehen. Man sieht bereits jetzt in Ligen oder Wettbewerben, wo nach "Erfolg" "bezahlt" wird, wie auch das "Miteinander" stark leidet: Setups werden nicht mehr freigiebig getauscht, Tipps und Tricks nicht mehr weitergegeben, die gute Stimmung, die jetzt noch in den "Grids" herrscht, in denen wirkliche "Amateure" um die "goldene Ananas" kämpfen, wäre dahin.

Zudem wird Mißtrauen gesät: Es fällt leichter, einen wirklichen oder vermeintlichen Betrug hinzunehmen, wenn der Betrüger nicht auch einem das Preisgeld vor der Nase wegschnappt, sondern nur einen häßlichen Pokal.

Und nicht zuletzt wird der Neid Intrigen hervorbringen und Mobbing. Zudem hat die VR das Kapital nicht, um solche Preise zu finanzieren. Dies müßte von Dritten gestellt werden, wodurch die VR auf lange Frist in Abhängigkeiten gerät, die die Beitragslösung gerade vermeiden wollte. Die Argumente der Gegenseite überzeugen nicht: Der "virtuelle Rennsport" wird weder auf der Teilnehmer- noch auf der Zuschauerseite für Werbende je interessant werden. Deshalb müssen die "Leistungen" der besten Fahrer auch nicht durch Geldpreise aufgewertet werden: Sie sind zu bedeutungslos und werden es auch immer bleiben, mit anderen Worten: Ein Sieg in einer VR-Liga wird nie einen wirklichen "Geldwert" haben, aber gerade aus diesem Grund für uns auch immer besonders wertvoll sein.



Matthias Wien

Der Truck Series-Meister im Interview



Matthias Wien

Alter: 40

Wohnort: Berlin

Beruf: Systemadministrator

Lenkrad/Pedale: Logitech Momo Racing Wheel/ECCI3000

Rückspiegel: Hallo Matthias! Herzlichen Glückwunsch zur gewonnenen Meisterschaft in der Truck Series! Nach einem dritten Gesamtrang im Vorjahr bist Du nun der neue Meister, hättest Du das vor dem Saisonstart erwartet?

Matthias Wien: Danke für die Glückwünsche! :) Nein, ich rechne mir zwar vor jedem Saisonstart Chancen auf den Titel aus, aber erwarten tue ich das nicht. Dafür spielen zu viele unbekannte Faktoren eine Rolle: kann man alle Rennen in einer Saison mitfahren, wie viel Strafen oder sogar Rennsperren handelt man sich ein, wer und wie gut sind deine Gegner dieses Jahr, usw. Und ein bisschen Glück gehört sicherlich auch dazu. In der Regel erhoffe ich mir vor dem Saisonstart einen Platz unter den ersten Fünf. Mindestens 1 Sieg pro Saison und jede Menge Spaß am Truckfahren.

Rückspiegel: Was waren Dein persönlicher Tief- und Hochpunkt der Saison? Wer waren Deine stärksten Gegner und wie hast Du sie Deiner Meinung nach besiegen können?

Matthias Wien: Einen echten Tiefpunkt während der Saison hatte ich nicht wirklich. Das war sicherlich auch einer der Gründe, warum ich den Titel geholt habe. Ich bin häufig



Matthias Wien bei seinem überlegenen Sieg in Phoenix

in den vorderen Rängen gelandet und habe immer fleißig gepunktet. Vielleicht hätte ich mir einen besseren Abschluss zur Saison gewünscht, aber daran bin ich selber Schuld.

Höhepunkte gab's mehrere. U.a. Martinsville, Milwaukee und Memphis haben mir gut gefallen. Nicht immer ist eine Aufholjagd und das konzentrierte Fahren in dem Maße belohnt worden, wie man sich das erwünscht hat, aber meist ist die Aufholjagd an sich oder den erreichten Platz dutzende Runden trotz starker Bedrängnis zu verteidigen, das tolle am Rennen. Siege wie in Memphis sind natürlich auch schön.;

Stärkster Gegner war sicherlich Gabi Stöhr, der sich in dieser Saison gegenüber den Vorjahren noch einmal stark verbessert hatte. Das sieht man auch an seinen erreichten Plätzen in der DOM oder der Sunday Night Open Series. Auch Teamkollege Matthias Reinert hatte ich auf der Rechnung, weil Matthes wichtige Eigenschaften mit sich bringt, die für eine erfolgreiche Saison erforderlich sind, wie: alle Rennen mitfahren, kaum oder gar keine Fehler macht

sprich SPs kassiert und trotzdem immer weit vorne landet und punktet. Matthias ist ja schon vor zwei Jahren knapp (nur -5 Pkt hinter S.Lippert) am Titel vorbeigeschlittert.

Vor der Saison hatte ich noch mit weiteren Fahrern gerechnet, die aber aus unterschiedlichen Gründen aus dem Titelkampf gefallen sind: Fahrer wie Florian Kirchhofer, SCP, Vitali Blokow, Stefan Lippert, Florian Schmelz oder auch ein Conrad Wegener. ;) Während der Saison haben mich noch Fahrer wie Rene Müller, Thomas Nolden und Neuling Marvin Aulmann positiv überzeugt.

Das ich am Ende vor meinen Gegner liegen konnte, hatte ich schon erwähnt: bis zum letzten Rennen keine SPs kassiert, fast alle Rennen mitgefahren, nur einen Ausfall in Atlanta gehabt und ansonsten immer gut gepunktet. Dazu gab mir mein Teamkollege Matthias Reinert, sofern es die Rennsituation zuließ, immer großartige Rückendeckung. Dazu hatte Gabi einen Blackout in Nashville, wo er sich mit 50 SP und nur 80 erreichten Punkten ein dickes Handicap einhandelte. Ich konnte das Rennen, unter der tatkräftigen

mithilfe meines Teamkollegen Matthes gewinnen und so in einem Rennen 110 Pkt. Differenz zu Gabi herausholen. Das war im nach hinein betrachtet das Rennen um den Titel gewesen.

Teamkollege Matthes lag zu diesem Zeitpunkt sogar auf Platz 2 und der Punkteabstand hielt sich mit ca. 110 Punkten (wenn ich mich richtig erinnere) relativ gering. Aber Matthes hatte sich zu diesem Zeitpunkt schon mehr oder weniger aufs Teamfahren konzentriert und neben seiner tollen Unterstützung für meine Person den Teamtitel im Blick, welchen wir neben den Einzeltitel auch holen konnten. Auch das ist eine schöne Leistung, weil wir vor der Saison in erster Linie die Absicht hatten, die anderen, favorisierten Teams etwas zu ärgern. Das dabei gleich der Titel raus springt... umso schöner. :)

Rückspiegel: Viele alteingesessene NR03-Fahrer bereiten sich nicht mehr aufwendig auf die Rennen vor, wie ist das bei Dir? Setzt Du Dich noch mehrere Stunden hin und verbesserst deine Setups? Und mit welcher Hardware gehst Du eigentlich "an den Start"?

Matthias Wien: Meine Hardware hat sich nach Jahren jetzt zur Weihnachtszeit endlich mal wieder geändert, aber für die Rennen hatte ich noch mein altes System: XP3000+, 2GB DDRAM MDT, PowerColor X800Pro, 250GB IDE. Für NASCAR hat's aber mehr als ausgereicht. Dazu habe ich weiterhin mein Logitech Momo Racing Wheel und ECCI3000 "Traktoredalen".

Die Zeiten des stundenlangen Setupbastelns und das damit verbundene Üben sind vorbei. Zumeist bereite ich mich während der regulären Practice auf das Rennen vor. Manchmal, wenn es mir als nötig erscheint (Martinsville zum Beispiel), übe ich auch noch am Vortag oder am Rennntag (je nachdem wie ich Zeit habe) ein halbes Stündchen oder Stunde offline. Da ich nicht so viele Rennen im Jahr habe, fehlt es mir manchmal an der Routine mit 20 anderen Autos ums Oval zu fahren. Darum fahre ich mich mit der KI ein und übe das dichte Bremsen, Draften, Überholen usw. bis ich wieder ein einigermaßen sicheres Gefühl habe. Ganz selten teste ich noch mal Setups, wie in dieser Saison in Texas, von Hack-

mann oder bastle daran rum, wie in Homestead_GNC.

Rückspiegel: Man sieht Dich, zumindest in deutschen Ligen, nur in der Truck Series. Woran liegt das, machen Dir die Cup-Cars keinen Spaß mehr?

Matthias Wien: Die Trucks haben mir von Beginn an mehr Spaß bereitet. Der fahrerische Anspruch ist hier geringer, aber dafür kann man sich mehr in den Zweikämpfen austoben. Die Performanceunterschiede zwischen den Fahrern sind in der Truck-Serie geringer und somit vergrößert sich auch das Feld der Aspiranten, die um den Titel kämpfen bzw. um den Sieg in einem Rennen fahren. Dazu kommt, dass, zumindest in den ersten Jahren, die Setups noch nicht so ausgereift waren wie es in der Cup-Serie war. Setupbasteln hat sich hier möglicherweise noch gelohnt und da mir das Setupbasteln auch viel Spaß bereitet hat, war das ein zusätzlicher Motivationsschub. Außerdem sind in der Truck-Serie viele Strecken vorgekommen, die man in der CUP-Serie nicht fährt. Ein weiterer Grund ist, dass die Rennen in der Truck-Serie meist sehr wenig Yellows produzieren und Long Runs eher die Regel als die Ausnahme sind. Diese 10 Runden Sprint Runs, die man häufig in den Cup-Serien erlebt, kommen hier so gut wie nie vor. Ein weiterer Grund war, dass mir 36 Cup-Rennen UND 18-Truckrennen in einer Saison einfach zuviel sind. "Nebenbei" hat man ja auch noch ne Freundin sowie weitere Hobbies. Wobei ich zugeben muss, dass mich die Cups wieder mal reizen wuerden...

Rückspiegel: Du bist zuletzt 2005 auch in einer reinen VR-Serie, der GNL DOM, gefahren. Auch in der GNL Open Series warst Du mal aktiv und bist sogar 2004 Open Series-Meister geworden. Warum bist Du zuerst aus der Open Series und ein Jahr später auch aus der GNL DOM, und somit komplett aus dem VR e.V. ausgestiegen?

Matthias Wien: Ich wollte die Serie unbedingt weiterfahren. Da in der VR die Serie nach einer Saison eingestellt wurde bzw. die GNC die Truckserie unter ihrer Verwaltung weiter ausgeführt hat, bin ich dorthin gewechselt.

Rückspiegel: Das ist bereits Deine

vierte Truck Series-Saison, was fasziniert Dich an NR03, dass Du auch noch nach Jahren diese Simulation fährst? Bist Du noch in einer anderen Sim/Liga/Serie aktiv am Fahren?

Matthias Wien: Nein, die CTS ist die einzige Serie, die ich fahre. Ich hatte mal einen kurzen Abstecher ins GTR2 Lager gemacht, aber Roadkurse und Rechtskurven sind auf Dauer nicht mein Ding. ;) Die Faszination von NR03 ist bestimmt schon öfters beschrieben worden. Der Netcode ist einfach unschlagbar und es macht riesige Laune, mit möglichst vielen Leuten gleichzeitig ums Oval zu fahren.

Rückspiegel: Nach der vorherigen Frage muss zwangsläufig folgendes kommen: Einer der Entwickler von "NASCAR Racing 2003 Season", Dave Kammer, ist für eine der neuesten Simulationen auf dem Simracing-Markt zuständig, hast Du iRacing bereits getestet? Was sagst Du zur Simulation, ist oder wird iRacing der Nachfolger von "NASCAR Racing 2003 Season" im Ovalbereich, und wie stehst Du zu dem umstrittenen Zahlungssystem?

Matthias Wien: Ich habe schon einiges über iRacing gelesen und verfolge auch die Forumsnachrichten bei VR und sonst wo. Das Interesse nach einer neuen Sim als Nachfolger für NR03 ist auch bei mir riesengroß. iRacing scheint auf dem Weg dorthin zu sein. Die Kostenfrage kann man sicherlich nicht außer Acht lassen, aber ich sag's mal so: Nach fünf Jahren NR03 und tausenden an tollen Stunden, die ich mit dem Spiel verbracht habe, wär's mir im Nachhinein auch mehrere hundert Dollar Wert gewesen. Man weiß es nur vorher nicht, ob die Sim einen solange fesselt oder nicht...

Rückspiegel: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

Matthias Wien: Ich hoffe, alle Simfahrer hatten ein paar stressfreie und geruhsame Feiertage und sind feuchtfröhlich ins neue Jahr gerutscht! Ich bin sicher, man sieht sich auch in diesem Jahr wieder.

Rückspiegel: Vielen Dank, dass Du Dir Zeit genommen hast und viel Erfolg in der neuen Saison!

Conrad Wegener





THE RIG

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

Preise

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



bis zu 20% Rabatt
für Beitragszahler

Andreas Wilke Superstar!

JSC entscheidet sich erst in Kyalami



Das holländische Seebad von Zandvoort steht erstens für den Badespaß für groß und klein, und zweitens für eine Designerstrecke die weltweit Fans aufweisen kann. Perfekt in die Dünen gezeichnet, präsentierte sich dieser 1984 zuletzt in der WM gefahrene Kurs in ausgezeichnetem Zustand, um am 6. und 7. Dezember die GGPLC Rennen auszutragen.



Das vorletzte Rennen der 16. Saison führte die JRC Fahrer ins holländische Zandvoort. Die Zeichen auf ein spannendes Rennen standen sehr gut, könnte doch Saube mit einem Sieg den Titelkampf noch bis zum

letzten Rennen spannend halten. Spannung war auch in der Teamwertung geboten: Ferrari mußte versuchen die knappe Führung zu verteidigen.

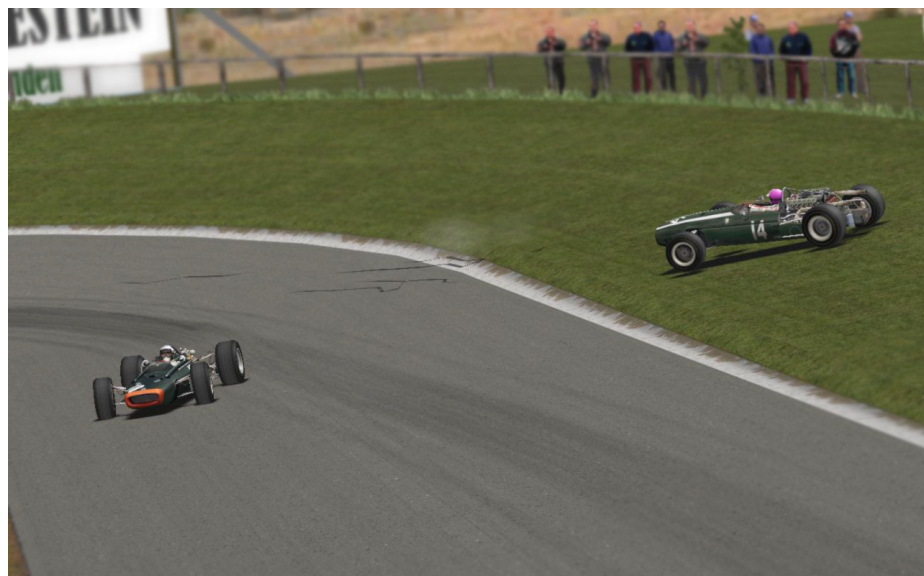
Im Qualy zeigte Saube, daß er noch durchaus gewillt war, Wilke den Titel streitig zu machen, Er stellte seinen Cooper auf den ersten Startplatz (1m24.431s). Knapp dahinter kam Brabham Chef Kohlbecker (1m24.546s), der damit Wilke um 18/100s distanzieren konnte (1m24.564s) und Saube so etwas Luft verschaffen konnte. Der zweite BRM mit Kriesch kam mit einer 1m24.793s auf Platz 4. Auf den weiteren Plätzen: Gawol im Cooper auf 5 (1m25.098s), sein Kollege Scharf auf Platz 6 (1m25.185s). Dann auf einem enttäuschenden Platz 7 der erste Ferrari mit Schade am Steuer. Komplettiert wurde das Feld von Pigorsch (Brabham), Erhart (Eagle), und den beiden weiteren Ferraris von Kunz und Boneventura.

Als Ersatzfahrer kamen zum Einsatz: Lederle und Schmitz im Lotus, sowie Schreiner im Eagle.

Zandvoort gehört zu den Strecken, die besonders auch bei Übrerrundungen, sehr anspruchsvoll sind. Durch die meist eher enge Strecke und vie-

len Richtungswechsel muss man hierbei sehr aufmerksam sein. Das gilt für beide Seiten. Dass dies kein hohles Gewäsch ist zeigte sich schon nach wenigen Runden, als Lederle in seinem Lotus die Meute der Führenden (Saube, Kohlbecker, Wilke und Kriesch) passieren lassen musste, dabei aber Kohlbecker in die Ideallinie fuhr (wobei er sich ja auch nicht in Luft auflösen kann) und diesen damit in die Wiese schickte. Der Brabham schleuderte zurück auf die Strecke, Kriesch konnte nicht ausweichen und kollidierte leicht mit Kohlbecker. Leider wurde der BRM schwer beschädigt, so daß Kriesch den BRM kurz danach in der Box abstellen musste. Alle anderen konnten glücklicherweise weiterfahren.

Ansonsten war es ein Rennen vor allem zwischen Saube und Wilke. Saube musste um seine Chancen auf den Fahrertitel zu wahren gewinnen. 23 der 27 Runden sah es auch so aus. Doch diesmal ging es genau andersherum aus, wie beim letzten Rennen auf der Nordschleife. 4 Runden vor Schluß musste Saube in T1 die Ideallinie verlassen und Wilke konnte passieren. Saubes Kommentar dazu: "...ich bin einfach zu nett um Kampflinie zu fahren". Nun ja....das lassen wir dann mal so ste-



Dieses Manöver entscheidet den JRC entgültig. Wilke kann sich innen an Saube vorbei schieben. Beide berühren sich und Saube fliegt ab.



GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	A. Wilke	BRM	27 Runden
2	M. Saupe	COO	+6,553s
3	S. Gawol	COO	+19,950s
4	M. Kohlbecker	BRA	+25,628s
5	S. Scharf	COO	+26,525s
6	G. Pigorsch	BRA	+45,984s
7	M. Schade	FER	+48,378s
8	M. Erhart	EAG	+51,944s
9	F. Schreiner	EAG	+1 Runde
10	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
11	D. Bonaventura	FER	+1 Runde
12	J. Kunz	FER	+1 Runde
13	Y. Lederle	LOT	DNF
14	S. Kriesch	BRM	DNF

Pole Position:

M. Saupe COO 1m24,431s

Schnellste Runde:

M. Saupe COO 1m24,876s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	A. Wilke	BRM	225 P.
2	M. Saupe	COO	212 --
3	G. pigorsch	BRA	131 --
4	S. Scharf	COO	129 --
5	M. Kohlbecker	BRA	122 --
6	M. Schade	FER	106 --
7	S. Gawol	COO	91 --
8	S. Kriesch	BRM	87 --
9	M. Erhart	EAG	76 --
10	D. Bonaventura	FER	63 --
11	J. Kunz	FER	63 --
12	C. Callipo	BRA	55 --
13	F. Krohn	EAG	43 --
14	Y. Lederle	LOT	36 --
15	R. Merkel	LOT	28 --
16	R. Albrecht	LOT	25 --

hen. Wilke ließ sich diese Gelegenheit nicht entgehen und fuhr zum Sieg im Rennen und damit zum vorzeitigen Titelgewinn. Auf Platz 2 folgte eben dann Saupe mit gut 6 Sekunden Rückstand. Dritter wurde ein weiterer Cooper mit Gawol. Kohlbecker kam trotz des Unfalls mit Lederle noch auf Platz 4. Die Cooper Phalanx machte Scharf komplett auf Platz 5. Damit kommt es im letzten Rennen zu einem spannenden Finale zwischen dem hier 6., Guido Pigorsch, der damit noch zwei Punkte Vorsprung auf Platz 3 in der Gesamtwertung hat vor eben Scharf. Erst auf 7 der erste Ferrari mit Schade vor den beiden Eagles von Erhart und Schreiner. Der einzige Lotus im Ziel mit Schmitz fuhr als 10. über die Linie. Last but not least noch Bonaventura und Kunz auf Ferrari. Lederle (Lotus) und Kriesch (BRM) sahen leider nicht das Ziel.

Auch dieser Lauf konnte schon die Entscheidung um die Meisterschaft im **JSC** bedeuten. Forschbach würde ein Platz unter den Top 5 genügen, würde Fass vorzeitig das Rennen beenden. Der Österreicher machte sich im Vorfeld des Trainings sehr wenig Hoffnungen überhaupt eine anständige Zeit in den holländischen As-



In den ersten Runden des JRC führt Saupe vor Kohlbecker, Wilke und Kriesch. Dahinter fädeln sich Gawol, Schade und Scharf auf.

Es war einmal...Zandvoort 1967



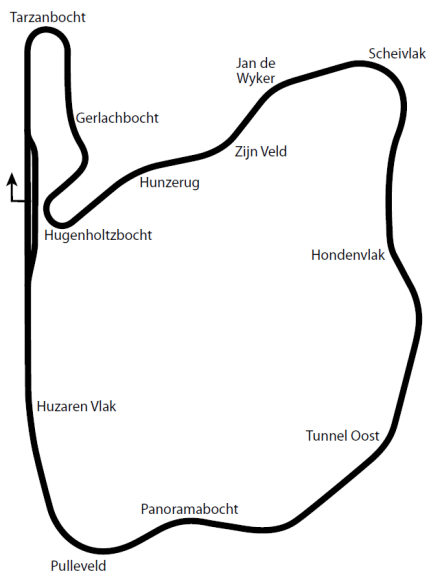
phalt brennen zu können. Der Überraschungsmann der Saison blieb auch hier seinen Fans nichts schuldig. Aus dem Nichts leuchtete eine 1m24.2s auf der Anzeigentafel auf. Glatte 15/100s schneller als Forschbach, der seinen Teamkollegen Reinhold auf Platz 4 verweisen konnte. Platz 3 sicherte sich der Lotus Mann Bungartz. Eagle Pilot Weiner, der nach einer kurzen Schaffenskrise endlich zu einer starken Form gefunden hat, erreichte Rang 6.

Den Start zu gewinnen, das war die Losung des Tages. Forschbach im BRM kam aber den Deut schlechter weg als der Ferrari von Fass, was ab der Tarzanbocht Platz 2 bedeutete. Dahinter reihte sich sofort Reinhold ein, der vorbildliche Schützenhilfe zeigte. Hinter den beiden BRM's entstand relativ schnell eine Lücke, und Alex Bungartz als erster Verfolger. Im Mittelfeld des 14 Mann star-

ken Feldes kämpften Leitner, Kröger, Weiner, Engel und Lagler ums überleben. Leitner drehte sich im Laufe des Rennens 2 mal vor der Piste, was ihn auf Rang 8 zurück fallen lies. Auch Bungartz konnte seinen 4. Platz nicht halten und fiel hinter seinen Teamchef zurück. Für Kröger der zwar kontrolliert fuhr, war Position 5 das mögliche des Möglichen.

Sehr enttäuschend war die Vorstellung von H.-J. Schmitz und Marco Saube. Der frischgebackene Vizemeister des JRC kam nicht in die Gänge, und verabschiedete sich vorzeitig mit Motorschaden aus dem Rennen. Für Schmitz war das Rennen nach bereits 3 Runden zu Ende. An der Spitze konnte Fass einen kleinen Vorsprung heraus fahren der aber selten größer als 2 Sekunden betrug. Das reichte natürlich nicht um sich auszuruhen. Immer wieder gelang es dem derzeitig Führenden der Meisterschaft die Lücke zu schließen, aber ein Überholversuch war zu keinem Zeitpunkt möglich. Fass gewinnt sein 2. Rennen dieser Saison, und kann nun in Kyalami BRM zum Herzschlagfinale heraus fordern. Platz 3 geht an Reinhold, der von hinten nie in Bedrängnis kommt. Platz 4 für Matthias Weiner, der seine starke Form krönen kann. Dahinter tummeln sich noch Kröger, Bungartz, Engel und Leitner. Sascha Lagler sieht als 9. die Zielflagge.

"Heute hätte sogar ein Affe mit dem Ferrari 312 gewonnen."
Martin Fass, in Anlehnung an das Zitat von Jochen Rindt nach dem Sieg im GP von Deutschland 1970.



Durch die Hugenholzbocht führt Fass das Feld an. Forschbach, Reinhold, Bungartz, Weiner, Kröger, Engel und Leitner sind in Lauerstellung.



GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	M. Fass	FER	27 Runden
2	J. Forschbach	BRM	+1,169s
3	O. Reinhold	BRM	+4,497s
4	M. Weiner	EAG	+21,008s
5	A. Kröger	LOT	+28,786s
6	A. Bungartz	LOT	+29,893s
7	M. Engel	COO	+49,967s
8	M. Leitner	FER	+1m04,729s
9	S. Lagler	EAG	+1m42,533s
10	M. Saube	COO	DNF
11	H.-J. Schmitz	LOT	DNF
12	R. Kniest	BRA	DNF
13	M. Erhart	EAG	DNF
<u>Pole Position:</u>			
	M. Fass	FER	1m24,238s
<u>Schnellste Runde:</u>			
	O. Reinhold	BRM	1m24,774s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	J. Forschbach	BRM	203 P.
2	M. Fass	FER	191 --
3	C. Gietzelt	EAG	126 --
4	O. Reinhold	BRM	126 --
5	M. Engel	COO	113 --
6	P. Neuendorf	BRA	108 --
7	A. Kröger	LOT	98 --
8	H.-J. Schmitz	LOT	95 --
9	M. Leitner	FER	90 --
10	M. Weiner	EAG	83 --
11	S. Lagler	EAG	81 --
12	O. Schulz	FER	76 --
13	F. Schreiner	EAG	75 --
14	A. Bungartz	LOT	75 --
15	R. Kniest	BRA	64 --
16	R. Beitz	COO	43 --

In der Tabelle sind jetzt nur noch 2 Punkte, die Streichresultate sind bereits abgezogen, zwischen Forschbach und Fass. Da weder Gietzelt noch Neuendorf fahren konnten, übernimmt nun Reinhold Platz 3.

In der Teamwertung geht es in Kyalami um alles oder nichts. Ferrari und Cooper sind nur durch 7 Zähler voneinander getrennt. BRM folgt dennoch unauffällig und könnte im Endspurt noch unangenehm werden. Lotus bleibt durch die schwache Gesamtleistung aus Zandvoort weiter das Schlußlicht.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Teamwertung-Saison 16

POS	TEAM	PUNKTE
1	Scuderia Ferrari	597 P.
2	Cooper Car Company	590 --
3	British Racing Motors	575 --
4	All-American Racers	542 --
5	Brabham Racing Org.	477 --
6	Team Lotus	431 --

Das Saisonfinale findet am 20. und 21. Dezember im südafrikanischen Kyalami, die damals zu einer der modernsten und sichersten Rennstrecke der Welt zählte statt. Für einen spannenden Abschluß der 16. Saison ist sicher garantiert, da noch nicht alle Plätze bezogen sind.

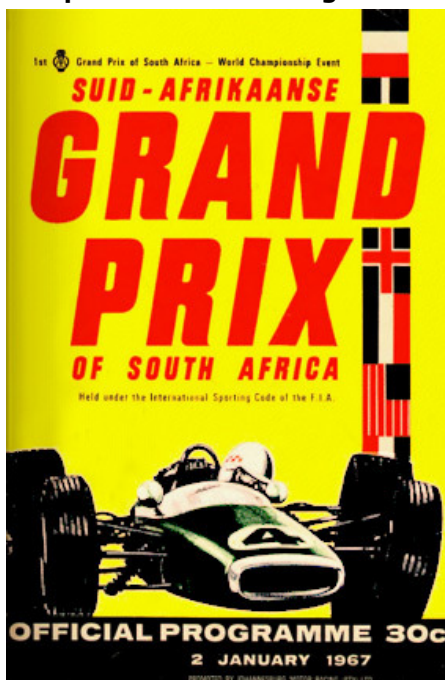
Jörg Kunz und Martin Fass

Tragödie im JSC!

Fass scheidet kurz vor dem Ziel!



Die 16. Saison findet mit den Rennen in Kyalami ein würdiges Ende. Der JRC war zwar bereits in Zandvoort entschieden, Platz 3 war aber noch zu vergeben-Pigorsch oder Scharf. Im JSC ging es noch enger zu. Fass und Forschbach mussten sich den Titel untereinander ausmachen. Reinhold und Gietzelt kämpften noch um Rang 3.



Das Finale des **JRC** in der 16. Saison fand in südafrikanischer Frühlingssonne statt. Die Entscheidung in der Fahrerwertung war ja schon im vorigen Rennen in Zandvoort zugunsten des BRM Piloten Wilke gefallen. Dafür versprach zum Einen der

Kampf um Platz 3 zwischen dem Brabham Fahrer Pigorsch und Scharf im Cooper und zum Anderen der knappe Teamwettbewerb Spannung.

13 Fahrer fanden sich zum Qualy ein. Die beiden Fahrer, die die Saison bisher bestimmt haben, duellierten sich auch hier, mit dem besseren Ende für Saube (Cooper), der die Pole vor Wilke erobern konnte. Der zweite BRM im Feld kam mit Kriesch auf Platz 3. Ferrari, die bis dahin führenden der Teamwertung, belegten nur enttäuschende hintere Plätze. Zudem musste ein Fahrer-ausfall kompensiert werden, so daß das rote Ende des Feldes nur von einem Lotus (Lederle) durchbrochen wurde. Da hatten Cooper und BRM sicher die besseren Karten fürs Rennen.

Das Rennen selbst brachte auch gleich einen Ausfall eines Ferrari nach nur einer Runde durch Motorschaden (Kunz), und das Ende der Titelträume kam wenig später als Bonaventura seinen Boliden ebenfalls vorzeitig aus dem Rennen nehmen musste.

Saube und Wilke lieferten sich das bekannte Duell an der Spitze, wobei diesmal Saube einen Start-Ziel Sieg einfahren konnte. Aber nur

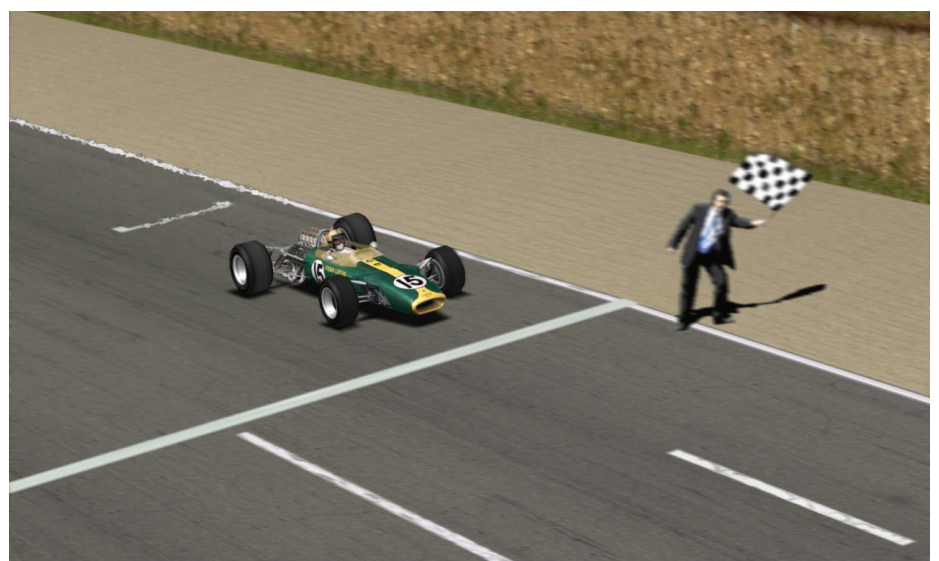
1,3 s dahinter kam Wilke ins Ziel. Als dritter wurde Merkel im Lotus abgewunken (er kam immerhin von Platz 6 nach vorne). Eine reife Leistung von einem reifen Herrn. Herzlichen Glückwunsch.

Kriesch verlor einen Platz (4). Der Eagle von Krohn Feld kam auf Platz 5. Dann der zweite Cooper mit Scharf auf Platz 6. Damit war aus dem Dreikampf um die Teamwertung ein Zweikampf zwischen Cooper und BRM geworden, da Ferrari nur einen Wagen ins Ziel brachte. Platz 8 war zu wenig um mithalten zu können. Noch vor dem Ferrari Leitner wurde Erhart im zweiten Eagle 7.

Die andere Entscheidung des Rennens war gefallen, nachdem Pigorsch im Brabham als 9. einlief. Leider diesmal zu wenig um sich gegen Scharf zu wehren, der damit 3. der Fahrerwertung wurde.

Das waren auch schon alle die das Ziel sahen.

Mal schauen wie die Teams sich für die neue Saison aufstellen werden. Bei einigen (Ferrari insbesondere) muss allerdings unbedingt an der Zuverlässigkeit und der Konstanz gearbeitet werden, ansonsten werden die Träume immer Schäume bleiben.



Vor kurzem feierte er noch Geburtstag. In Kyalami feierte der älteste VR Member mit Platz 3 seine Wiederauferstehung.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	M. Saupe	COO	24 Runden
2	A. Wilke	BRM	+1,357s
3	R. Merkel	LOT	+8,417s
4	S. Kriesch	BRM	+9,602s
5	F. Krohn	EAG	+29,319s
6	S. Scharf	COO	+29,677s
7	M. Erhart	EAG	+37,928s
8	M. Leitner	FER	+49,946s
9	G. Pigorsch	BRA	+50,250s
10	M. Kohlbecker	BRA	DNF
11	D. Bonavetura	FER	DNF
12	Y. Lederle	LOT	DNF
13	J. Kunz	FER	DNF

Pole Position:

M. Saupe COO 1m19,569s

Schnellste Runde:

M. Saupe COO 1m19,975s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

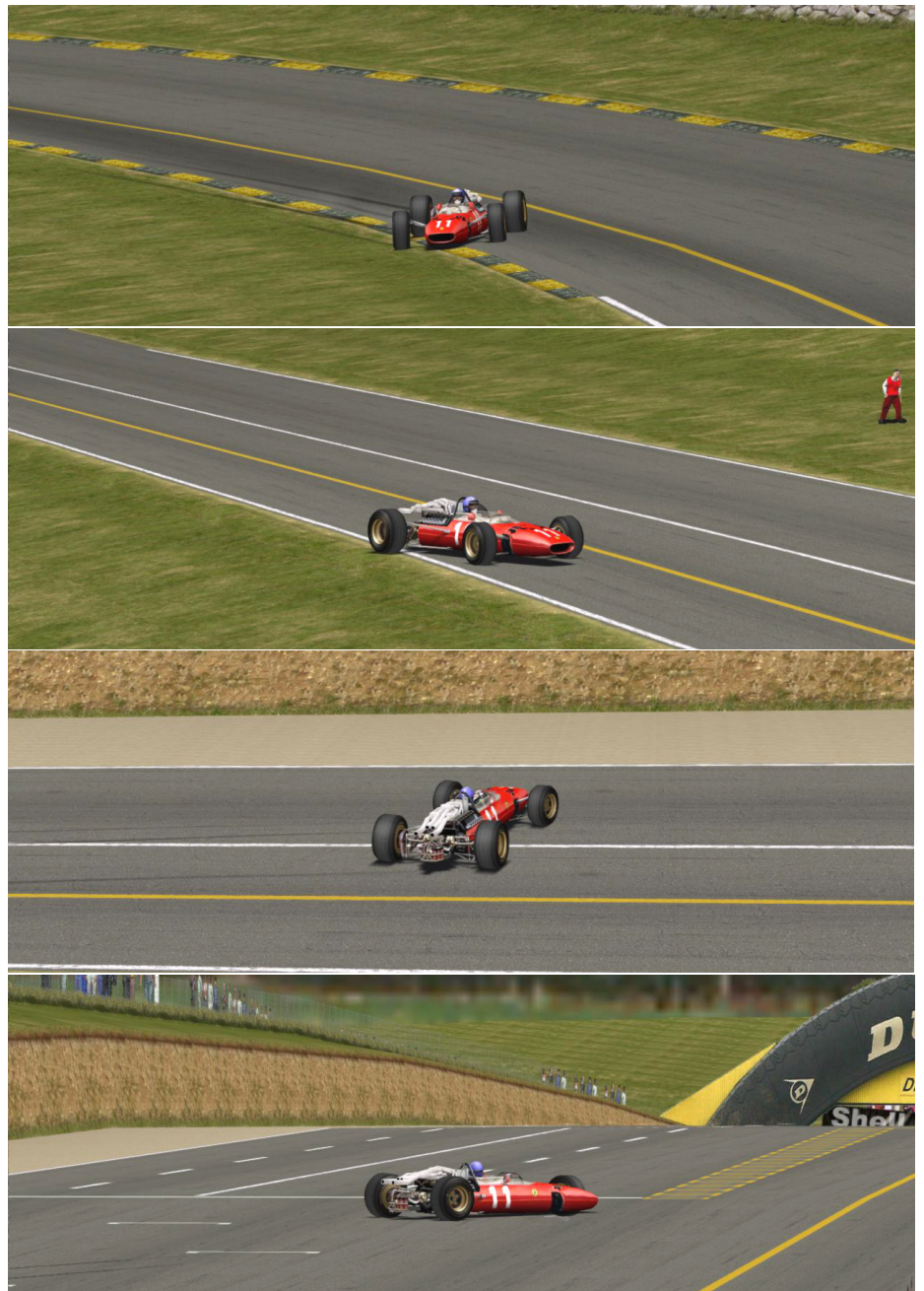
Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	A. Wilke	BRM	225 P.
2	M. Saupe	COO	221 --
3	S. Scharf	COO	148 --
4	G. Pigorsch	BRA	135 --
5	M. Kohlbecker	BRA	123 --
6	S. Kriesch	BRM	110 --
7	M. Schade	FER	106 --
8	M. Erhart	EAG	94 --
9	S. Gawol	COO	91 --
10	D. Bonaventura	FER	72 --
11	J. Kunz	FER	70 --
12	F. Krohn	EAG	65 --
13	C. Callipo	BRA	55 --
14	R. Merkel	LOT	54 --
15	Y. Lederle	LOT	44 --
16	R. Albrecht	LOT	25 --

Die Aufgabe im **JSC** war denkbar einfach: Der Ferraripilot Fass benötigt im Falle des Nichtantretens von Justus Forschbach ein 7. Platz. Damit löst er sein Streichresultat und nimmt dem Führenden BRM die wichtigen 13 Punkte ab. Doch meistens sind es genau diese "leichten" Rennen die so unsagbar schwer zu fahren sind.

Um Platz 3 balgen sich noch Reinhold und Gietzelt. Doppeltes Pech für Gietzelt im Eagle: Er muß um Platz 3 in der Tabelle zu erreichen vor Reinhold bleiben, muß aber seine Strafe vom Nürburgring noch absitzen- das heißt Start von hinten. Der Trainings Schnellste ist zu allem Überfluß auch noch Reinhold. Fass erfüllt sein Soll und steht ebenfalls in der ersten Startreihe. Ein sehr starker Alex Bungartz stellt seinen Lotus auf Platz 3, und hat so Kniest, Kröger und Leitner im Genick sitzen. Die Cooperboys brauchen für den Teamsieg ebenfalls gute Punkte. Im Training sieht es mit Beitz und Engel auf Platz 9 und 10 damit denkbar schlecht aus.

Reinhold kann sich vom Start weg gleich vom Feld absetzen. Niemand, der einen Sieg will, versucht sich



Chronologie einer Tragödie: Fass kommt innen zu weit ins Gras, lenkt gegen, und verliert den Ferrari dennoch. Damit war der Titel verloren.

Es war einmal...Kyalami 1975



ungeschickt nach vorne zu boxen. Fass bleibt kontrolliert auf 2. Hinter ihm wechseln sich Kniest, dann Leitner, und später der nach vorne stürmende Gietzelt ab. Christof Gietzelt holt derart schnell auf Fass auf, das dieser ihn gegen Halbzeit ohne Gegenwehr passieren lässt. Nochmal zur Erinnerung. Fass muß unter die Top 7, Gietzelt muß Reinhold knacken.

Für Reinhold ist das Rennen bis auf den schwindenden Vorsprung auf Gietzelt relativ easy zu gewinnen. Zu wenig Runden hat das GGPLC Rennen. Nur 24.

Dahinter spielt sich dann die Tragödie ab. Noch 3 Runden. Fass liegt 5 Sekunden hinter Gietzelt, 12 vor Wilke. Eigentlich sieht alles ruhig aus. Aber ein Rennen ist erst beendet wenn man die Zielflagge gesehen hat.

So kommt es, das der Ferrari in der

ultraschnellen Bergaufrechts vor Start/Ziel, links in den Dreck kommt. Nichts außergewöhnliches. Nur bricht der nun sehr leichte Ferrari so unvorhersehbar aus, das der Österreicher alle Hände voll zu tun hat, das schlingernde Gefährt wieder einzufangen. Leider gelingt das nicht, und der Ferrari knallt seitlich in die Boxenmauer. Dabei reißt ihm das rechte Vorderrad ab, was seine Titelchancen auf der Stelle begräbt. Reihenweise jagen die Gegner an ihm vorbei.

Auf Platz 10 humpelt Fass über die Ziellinie und muß sich so Justus Forstbach geschlagen geben, der kampflös und vollkommen überraschend den JSC Titel einfährt. Nicht unverdient, keine Frage.

So sind im JSC Fass und Gietzelt die großen Geschlagenen, die sich für die nächste Saison aber schon wieder Revanche geschworen haben.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	O. Reinhold	BRM	24 Runden
2	C. Gietzelt	EAG	+2,195s
3	A. Wilke	BRM	+21,717s
4	F. Schreiner	EAG	+33,066s
5	R. Beitz	COO	+40,793s
6	P. Neuendorf	BRA	+43,609s
7	M. Engel	COO	+47,102s
8	S. Lagler	EAG	+47,718s
9	O. Schulz	FER	+49,257s
10	M. Fass	FER	+1 Runde
11	R. Kniest	BRA	+1 Runde
12	M. Leitner	FER	DNF
13	A. Bungartz	LOT	DNF
14	A. Kröger	LOT	DNF
15	H.-J. Schmitz	LOT	DNF

Pole Position:

O. Reinhold BRM 1m19,440s

Schnellste Runde:

C. Gietzelt EAG 1m19,213s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup-Gesamtwertung

POS	FAHRER	TEAM	PUNKTE
1	J. Forstbach	BRM	203 P.
2	M. Fass	FER	201 --
3	O. Reinhold	BRM	161 --
4	C. Gietzelt	EAG	156 --
5	P. Neuendorf	BRA	127 --
6	M. Engel	COO	126 --
7	A. Kröger	LOT	104 --
8	F. Schreiner	EAG	98 --
9	M. Leitner	FER	98 --
10	H.-J. Schmitz	LOT	95 --
11	O. Schulz	FER	92 --
12	S. Lagler	EAG	92 --
13	M. Weiner	EAG	83 --
14	A. Bungartz	LOT	82 --
15	R. Kniest	BRA	78 --
16	R. Beitz	COO	64 --

Das durch die Ferrariausfälle auch noch die Teamwertung verloren ging schmerzt umso mehr. Cooper triumphiert, und darf sich um Mehreinnahmen von mehreren Kasten Bier freuen, die deren Sponsor als Prämie ausgeschrieben hatte. Dann wünschen wir einmal Prost, und auf eine neue, spannende Saison 17.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Teamwertung-Saison 16

POS	TEAM	PUNKTE
1	Cooper Car Company	683 P.
2	British Racing Motors	666 --
3	Scuderia Ferrari	662 --
4	All-American Racers	651 --
5	Brabham Racing Org.	536 --
6	Team Lotus	483 --

VR GPL Team Cup

2009



Anmeldung läuft

2006 all rights reserved - the images and logos are property of their own companies.



Expand Your Imagination

www.coolermaster.com

Das letzte Rennen der Saison

36. Lauf der DOM auf dem Homestead-Speedway



Bei angenehmen 22 Grad Außentemperatur stand das letzte Rennen der Saison in Homestead/Miami an. Startberechtigt waren 35 Fahrer der laufenden Saison. Jedoch fanden sich nur 27 Piloten zum letzten Rennen ein. War es das Lampenfieber? Das Rennen wurde, wie letztes Jahr auch schon, LIVE im Internet übertragen und natürlich standesgemäß von zwei Amerikanern mit viel Emotionen mitreißend kommentiert.

Die Qualifikation entschied zum ersten Mal Markus Wurm für sich. Ihm folgten Stöhr, Hackmann, Bayer und Koopmann auf den weiteren Plätzen.

Die breite flache Strecke ermöglichte einen sauberen Rennstart, die Fahrer ließen sich genug Platz und ordneten sich brav ein. In den ersten fünf Runden machte sich Hackmann im Rückspiegel von Wurm breit und dieser ließ ihn dann passieren. Dahinter folgte das Feld wie an einer Perlenschnur aufgezogen. Die Top15 hatten sich schon 2 Sekunden absetzen können und der Abstand wurde Runde um Runde größer.

Dem schnellen Vorwärtsdrang von Hackmann durfte Heuer als erstes spüren. Mit schlechtem Setup fuhr er dem Feld hinterher und wurde in Runde 13 erster Lapper.

Bis Runde 15 hieß es ansonsten "stay in line". Krause kam plötzlich, wie von Geisterhand gesteuert, in Turn 2 von der Strecke ab und verschwand - Disco. Somit gab er seinen 22. Platz frei und die folgenden Fahrer freute der Platzgewinn.

Der Rennverlauf wurde nicht unterbrochen und die Fahrer mußten sich langsam Gedanken zu den bereits

stark verschlissenen Reifen machen. Es dauerte auch nicht mehr lange und die ersten Fahrer steuerten die Box an. Den Anfang machten in Runde 33 Kuyumji und Schumann. Diesen beiden folgte einige Runden später Ziganki. Erst ab Runde 50 wurde es dann voll in der Boxengasse, denn die Tanks wurden trocken.

Zur Rennhalbezeit lag noch immer Hackmann in Führung. Die folgenden Top5-Piloten konnte er schon nicht mehr im Rückspiegel erkennen. Selbst für die Fahrer in den Top10 stand schon bald eine Überwindung an. Ein ungewohnt grüner Rennverlauf für alle Fahrer.

Während der zweiten Boxenstoppphase suchte Schoeffmann wie gewohnt die Box auf, steuerte aber nur eine Runde später wieder sein Team an und verließ wortlos das Rennen.

Ansonsten folgte das Rennen dem üblichen Verlauf bis es bei 25-togo zu einem unglücklichen Kontakt zwischen Terze und Heuer kam. Heuer touchierte ausgangs Turn 4 die Mauer und Terze zog etwas zu früh von inside nach outside. Die Folge war eine Berührung beider Fahrer und die erste Yellow Flag wurde prompt ausgerufen.

Der Neustart verlief problemlos und man hätte ein Rennende unter Grün vermutet, doch es kam anders. In Turn 3 kam Seyen inside zu nahe an Nolden und dieser drehte sich in die Mauer. Dies kostete ihn drei Positionen zum folgenden Rennende unter gelber Flagge.

Überraschender Sieger wurde nach langem Drängen Wilke. Schon einige Runden zuvor hatte er sich an seinen führenden Teamkollegen herangetastet und die letzte Yellow Flag nutzte er geschickt um Hackmann bei RBTL inside in Turn 3 zu überholen. So gewann Wilke geschickt vor Hackmann. Den beiden folgten Bayer, Koopmann mit Abstand.

Kuyumji und Kolibal hingegen machten es bis zur vorletzten Kurve spannend. Zu zweit ging es nebeneinander durch Turn 1 und 2, aber auf der Backstraight konnte sich Kuyumji inside gegen Kolibal behaupten.

Das Rennen ist in kompletter Länge unter folgendem Link kostenlos abrufbar: www.onlineracin.com/olrtv/archives.asp (nur mit dem IE). Am 15.01.09 startet die neue Saison mit dem Rennen auf dem Superspeedway in Daytona.

Bericht: Christian Heuer
Bild: Conrad Wegener



Wilke konnte sich bei RBTL gegen DOM '09-Sieger Hackmann durchsetzen



Eine gelungene Abschlussfeier

36. Lauf des Rookie Cup in Homestead Miami



Zum 36. Mal trafen sich die Fahrer des GNL-Rookie Cups auf dem Server - und zum letzten Mal für 2008! Der Abschluss der Saison fand auf dem "palmigen" Homestead Miami Speedway statt. Das 1.5 Meilen lange Oval ist mit nur 6°-Bankings ausgestattet und zählt unter anderem

auch aus diesem Grunde nicht zu den einfachsten Tracks des NASCAR-Kalenders. Also auf nach Florida für einen schönen Saisonabschluss...

Daniel Jost brachte eine Überraschung: Mit über 0.2 Sekunden Vorsprung holte er sich souverän die Pole und verwies Laurenz Sproß und Daniel Leiss auf die Plätze 2 und 3. So starteten Jost, Leiss und Vogel in der linken, Sproß, Rebrov und Meitzner in der rechten Startreihe.

Und wider erwarten blieb es ruhig: Die gefürchtete erste Kurve wurde mit bravoure gemeistert. Jost und Sproß zogen mit Leiss im Schlepptau vorne weg. Erster der großen Verfolgergruppe war Matthias Vogel, der

ROOKIE CUP Qualifizierung



POS	FAHRER	Zeit
1	Daniel Jost	35.763
2	Laurenz Spross	35.975
3	Daniel Leiss	36.413
4	Sergey Rebrov	36.495
5	Matthias Vogel	36.554
6	Mirko Meitzner	36.563
7	Zeljko Bilbija	36.614
8	Ronny Lafere	36.626
9	Jens Weissbrodt	36.870
10	Martin Meyer	36.941
11	Wolfgang Ketteritzsch	37.234

sich bemühte Rebrov weiterhin nur im Rückspiegel erblicken zu dürfen. Bald konnte Leiss aber den Speed der Spitze nicht mehr halten und wurde in Runde 4 von Vogel und Rebrov überholt. Jost und Sproß waren zu diesem Zeitpunkt bereits weit voraus. Da verbremste sich die



Laurenz Sproß (hinten) überholte gerade Mirko Meitzner (#178), als im selben Moment Daniel Jost (#749) außen pushte. Meitzner, verunsichert durch falsche Angaben seines Spotters, entging nur um Haaresbreite einem Unfall.

Nummer 50, Vogel am Steuer, fing sich aber unter dampfen und rauchen und verschwand im Hauptfeld. Seinem Teammate erging es auch nicht viel besser: Auf der Start-/Zielgeraden verlor er die Kontrolle über seinen Wagen und schlug zweimal hart in die Wand ein: Keine Yellow Flag!

In den folgenden Runden entstanden heftige Auseinandersetzungen im Hauptfeld. Auf der dritten Position hielt sich Rebrov, vierter Fahrer war und blieb erstaunlich konstant Leiss.

Nachdem Zeljko Bilbija bereits seinen fünften Platz durch einen Patzer verloren hatte drehte es ihn schließlich erneut in Runde 10. Die erste Rennunterbrechung wurde ausgerufen.

Durch den regen Betrieb in der Boxengasse mischte sich das Feld etwas durch: Meitzner ließ nur die rechten Reifen wechseln und verließ die Pitlane als Erster, Zweiter wurde Laurenz Sproß nach einem Powerboxenstop, der nicht ganz risikolos für seinen Vordermann Jost, der sich als Dritter einreichte, verlief. Und Meitzner machte sich gut als Führender. Auch nach einer weiteren Rennunterbrechung zeigte er den Verfolgern nur sein Heck. Doch Sproß ließ sich locker. In Runde 22 pushte er und überholte seinen Widersacher innen in Kurve 1. Meitzner aber fuhr unbeachtet dessen nach innen und verfehlte das Heck des blauen Ford nur um eine Handbreite. Um das Risiko eines Unfalls noch größer zu machen nahm in diesem Moment Jost die äußere Linie auf, schob sich an Meitzner vorbei und

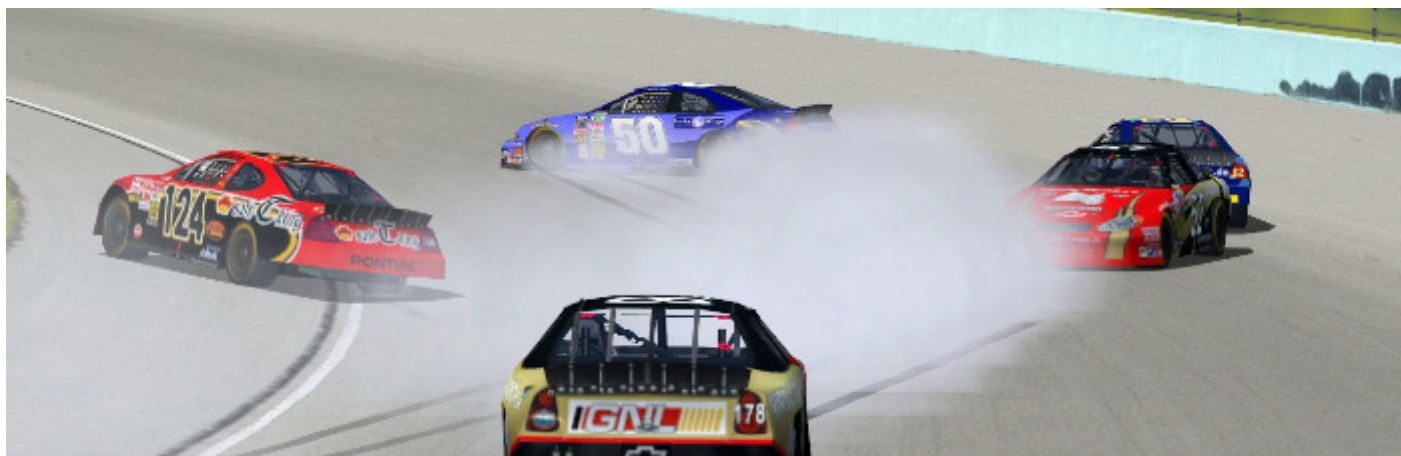
kämpfte den Rest der Kurve mit Sproß um die Führungsposition. Letzterer gewann das Duell gerade rechtzeitig:

Ronny Lafere, der bereits in manchen Rennen zuvor vor Übermut strotzte, drehte sich nach einem Patzer in der Kurveneingahrt zu Turn 1. Er prallte von der Wand zurück, kreierte auf die Strecke und es krachte. Sergey Rebrov überschlug sich mehrmals und musste aufgeben. Auch Hartmut Seelow musste nach dem Unfall seine Wunden lecken.

Jost führte vor Leiß und Vogel, der sich wieder nach vorne gearbeitet hatte, das Feld an und die Nummer 749 des Führenden setzte sich sogleich nach dem ersten Schwenk der grünen Flagge von den Gegnern ab, während Vogel den Druck auf Leiß erhöhte. Leiß wurde unruhig und verbremste sich in Runde 28, wie Vogel zuvor, und dieser übernahm dankbar den ersten Verfolgerplatz.

Nach einer weiteren Rennunterbrechung und Boxenfrequentierung befand sich dann ein seltener Gast auf einem Podiumsranng: Nach Vogel und Sproß hatte sich Hartmut Seelow, bei seinem 13. Rennen der Saison, in die Startreihe eingereiht.

Abermals brachte sich Ronny Lafere ins Gespräch: Nachdem er, als Lapper mit "verwundetem" Auto, in Turn 1 Streit mit Sproß begonnen hatte und der sich hinter ihm eingliederte, versuchte die Nummer 52 eine Kurve später auch noch Leader Vogel in ein Duell zu verwickeln, indem er sich in der Anbremszone der Kurve 3 neben dessen Dodge quetschte. Aber bei dieser Div-Bomb verlor er die Kontrolle über seinen Wagen,



Ronny Lafere ließ es Rauchen bzw. - man könnte es auch so sehen: Matthias Vogel (Hintergrund) rauchte nach diesem Abschied unter anderem vor Frust! So war er doch vielversprechender Leader gewesen. Der Lapper brachte die gesamte Spitze durcheinander. Unter anderem war auch Hartmut Seelow (#124) als derzeit Dritter betroffen.



In Synchronität glatte 10 Punkte: Was hier so aussieht wie gestellt ist das erschütternde Ergebnis einer Kettenreaktion, wie es die ReKo ausdrückte: Ketteritzsch und Jost donnerten hier mit 120mp/h in die Außenbarriere. Für Jost, einer der schnellsten Fahrer an diesem Rennabend, bedeutete dies das Ende des Siegestraumes - für Ketteritzsch bedeutete es sogar "Aussteigen"!

drehte sich und touchierte Vogel und Sproß jeweils am Heck. Während die Nummer 62 fast unbeirrt weiterfahren konnte, drehte es den Führenden, der hart getroffen war, in die Bande. Auch der folgende Seelow konnte kaum ausweichen und kreiselte über die Strecke. Ein ärgerliches Erlebnis für die Spitze.

Und es war noch nicht zu Ende: In Runde 41 schalteten sich gleich zwei gute Fahrer auf Einmal aus: Mirko Meitzner, Wolfgang Ketteritzsch und Daniel Jost fuhren im "Gänsedrive" - wenn man mal den

Gänsemarsch ins Racing-Deutsch überträgt - hintereinander in die Turn 1. Doch Meitzner, erster Fahrer im Zug, wurde unerwarteter Weise langsamer. Jost begann im gleichen Moment außen zu überholen. Ketteritzsch musste Meitzners Wagen nach außen Ausweichen, um seinen Vordermann nicht abzuschließen und berührte mit seinem rechten Heck die linke Front des Jost-Chevys. Unfähig einzugreifen mussten die beiden Fahrer zusehen, wie ihre Boliden parallel wie zwei Geschosse in die Außenwand einschlugen. Seelow und Bilbija wurden auch involi-



Daniel Leiß (vorne) in trauter Zweisamkeit mit Matthias Vogel. Leiß wurde gleich bei seinem ersten Rennen im GNL Rookie Cup letzter Verlierer. Vogel kam als Zweiter ins Ziel: Sein vierter Top5 Platz in der Saison 08.

ROOKIE CUP

Ergebnis



POS	FAHRER	Diff.
1	Daniel Leiss	-
2	Matthias Vogel	-2.949
3	Mirko Meitzner	-3.356
4	Zeljko Bilbija	-20.719
5	Jens Weissbrodt	-21.251
6	Laurenz Spross	-24.549
7	Daniel Jost	-1L
8	Wolfgang Ketteritzsch	-40L
9	Hartmut Seelow	-41L
10	Ronny Lafere	-50L
11	Martin Meyer	-57L
12	Sergey Rebrov	-59L

viert; Ketteritzsch und Seelow schieden aus.

In den folgenden Runden blieb es ruhig. Sproß etablierte sich vor Meitzner als schnellster, noch undemolierter Fahrer. Matthias Vogel war nun auch wieder ganz vorne mit dabei und überholte Leiß für den 3. Platz.

Sprung in Runde 58: Sproß führte schon mit einer Viertelrunde Vorsprung, da drehte sich Vogel. In der kommenden Rennunterbrechung holte sich der Führende während seines Boxenstops eine Blackflag. Bei der ersten Gelegenheit ging er als Strafe pitten und schaffte es sogar weit vor dem Leader wieder auf der Strecke zu sein. Es würde ihm aber nichts nützen, die gelbe Flagge wurde an diesem Abend nicht wieder gesehen.

Inzwischen überholte Leiss Meitzner auf den ersten Rang. Auf dem dritten Platz hielt sich Vogel, der sich durch keinen Rückschlag beirren ließ und sogar Meitzner noch ins Schwitzen trieb. 4 Runden vor Schluss schob er sich an seinem Rivalen souverän vorbei und fuhr hinter dem Ford des Siegers Leiß als zweiter über die Ziellinie.

Sieben Leadchanges von fünf Leadern wurden gezählt an diesem, dem letzten Abend der Saison. Laurenz Sproß führte mit 31 Runden die längste Zeit und fuhr mit 36.229 Sekunden auch die schnellste Runde. Highest Climber wurde der Lucky-Wingler Jens Weissbrodt.

Mit sieben Rennunterbrechungen gestaltete sich der Abend relativ ruhig. Und auch wenn Eugeny Dmitriev an diesem Renntag gesperrt war: Den Sieg des GNL-Rookie Cups 2008 konnte ihm keiner mehr nehmen.

Laurenz Sproß



La vitesse du bruit au Trois-Rivières

1. Winterevent der GNL: Trans American in Trois Revières



Zum ersten Winterevent der GNL traf sich die Trans-American-Abordnung der German Nascar League am 18.12.08 auf dem Track Trois Revières. Um genau zu sein sah man: Fünf Viper, dreimal die Corvette, und jeweils zwei Mustangs und Jaguars. Die Zuneigung zum Design der Viper ist deutlich.

Rene Sowada fuhr, obwohl im er im Training nur die fünfte Stelle erreichte, auf die Pole und startete vor Laurenz Sproß (Training: 6.) und Oliver

Hölzel, zuvor im Training nur auf Platz 10 gelegen, in der linken Reihe. Rechts befanden sich der trainingschnellste Jan Öser, trainingszweiter Dennis Hirschka und trainingsdritter Klaus Jonke. Eine seltsame Aufstellung.

Zum Rennstart gab es auch gleich die erste Ungereimtheit: Eng umschlungen schlängelte sich das Feld durch Turn 1, doch in der zweiten Kurve gab es heiße Reifen: Sowada war innen in der Kurve gewesen, als Klaus Jonke von außen reinzog was zur Folge hatte, dass die beiden Viper sich berührten. Jonke drehte es und er zerschlug sich sein schönes Billy-Boy-Heck an der Barriere. Chancen auf den zuvor durchaus

1. Winterevent Trois Revières
Qualifizierung

POS	FAHRER	Zeit
1	J Oeser	1:00.612
2	R Sowada	1:01.818
3	D Hirschka	1:02.068
4	L Spross	1:02.693
5	K Jonke	1:02.719
6	O Hoelzel	1:03.727
7	M Abraham	1:05.210
8	F Casula	1:07.268
9	D Leiss	1:13.049

greifbaren Sieg konnte er nun, angesichts seines völlig verbogenen Gestells, begraben. Auch Oliver Hölzel hatte einen Patzer in Runde Eins: Durch einen Bug in Kurve 3 schleuderte sein Wagen gegen die Wand.

Öser und Hirschka waren inzwischen bereits mit einem kleinen Vorsprung Erster und Zweiter. Rene Sowada



BillyBoy bringt nicht immer Sicherheit - anscheinend jedenfalls nicht beim ersten Mal: Als Jonke nämlich das erste Mal in die Kurve 2 einbog ließ er es gleich qualmen. Hilflös schaut er hier zu wie das ganze Feld vorbeizieht. Besondere Aufmerksamkeit sollte man auch hier dem Spoiler schenken: Für welche Geschwindigkeiten der wohl ist?

und Laurenz Sproß folgten. Als Dritter im Bunde sah auch Ratajczak die Ziellinie nicht ohne böse Beulen wieder. Er hatte sich verbremst und sein Heck aufgeschlagen. In Runde zwei erwischte der Bug auch Hirschka. Der Schaden hielt sich sehr in Grenzen, aber der Fahrer hatte wohl keine Lust mehr und er gab auf.

Öser führte weiter als eindeutig schnellster (übriger) Fahrer an diesem Abend. Sowada und Sproß folgten konstant.

Unterdessen war zwischen Abraham und Czesla ein rundenlanges, spannendes Duell zu beobachten, doch die Dame hatte Pech: Abraham blieb stur Vierter und wollte einfach keinen Platz machen. Hinter ihnen folgte in Sichtweite Oliver Hölzel.

Jonke, Bubbers, Casula, Leiß und Ratajczak bildeten die Endgruppe, wobei Letzterer durch Motorproble-

me immer weiter zurückfiel und in Runde 10 beriets von Öser überrundet wurde.

Zur gleichen Zeit spielte sich auf der anderen Seite des Tracks ein Drama ab: Michaela Czesla war abermals etwas schneller als Abraham in eine Kurve eingefahren, berührte ihn aber dabei. Beide Wagen verloren an Geschwindigkeit. Der nachfolgende Hölzel schloss so auf aber verfehlte mangels Sicht Czeslas Bremspunkt und stieß sie frontal in einen Reifenstapel. Bei Czesla gingen alle Lichter an - die roten, auf dem Armaturenbrett versteht sich - und sie schied aus.

Im Hauptfeld hatte sich mittlerweile ein Kampf entfacht zwischen Bubbers, Casula und Leiß, bei dem Bubbers gewann.

Kurz darauf schied Sowada vorzeitig aus als er vollkommen unerwartet eine Kurve verfehlte und in die Wand

donnerte. Er verließ sein Auto. Sproß übernahm den zweiten Platz. An genau der gleichen Stelle verunglückte zwei Runden später auch Casula, der seine zerbeulte Motorhaube beim folgenden Boxenstop seinen Fans schenken konnte.

Öser hatte schon eine Drittelrunde Vorsprung als er übermütig in Turn 1 in einen Reifenstapel donnerte und sich drehte. Mit einem gekonnten Burnout nahm er aber sogleich wieder Fahrt auf. Doch das gleiche passierte ihm in Runde 24 abermals, als er in Turn 2 einen Reifenstapel (die Dinger sind ja so schön weich und kuschelig...) touchierte und eine Drehung vollzog.

Sproß, der langsamere aber konstantere Fahrer, war gefährlich nahe herangerückt. Doch auch dieser machte einen Fehler: Um genauer zu sein einen unschönen Fahrfehler und Bekannschaft mit einem noch unschöneren Zaunsockel. Dies ließ ihn 5 Runden vor der Rennhälfte die Box anlaufen.

In Runde 38 raffte sich auch Öser, der nach 2 Drehern beneidenswert gut mit seinen Reifen kooperierte, in die Box zu fahren.

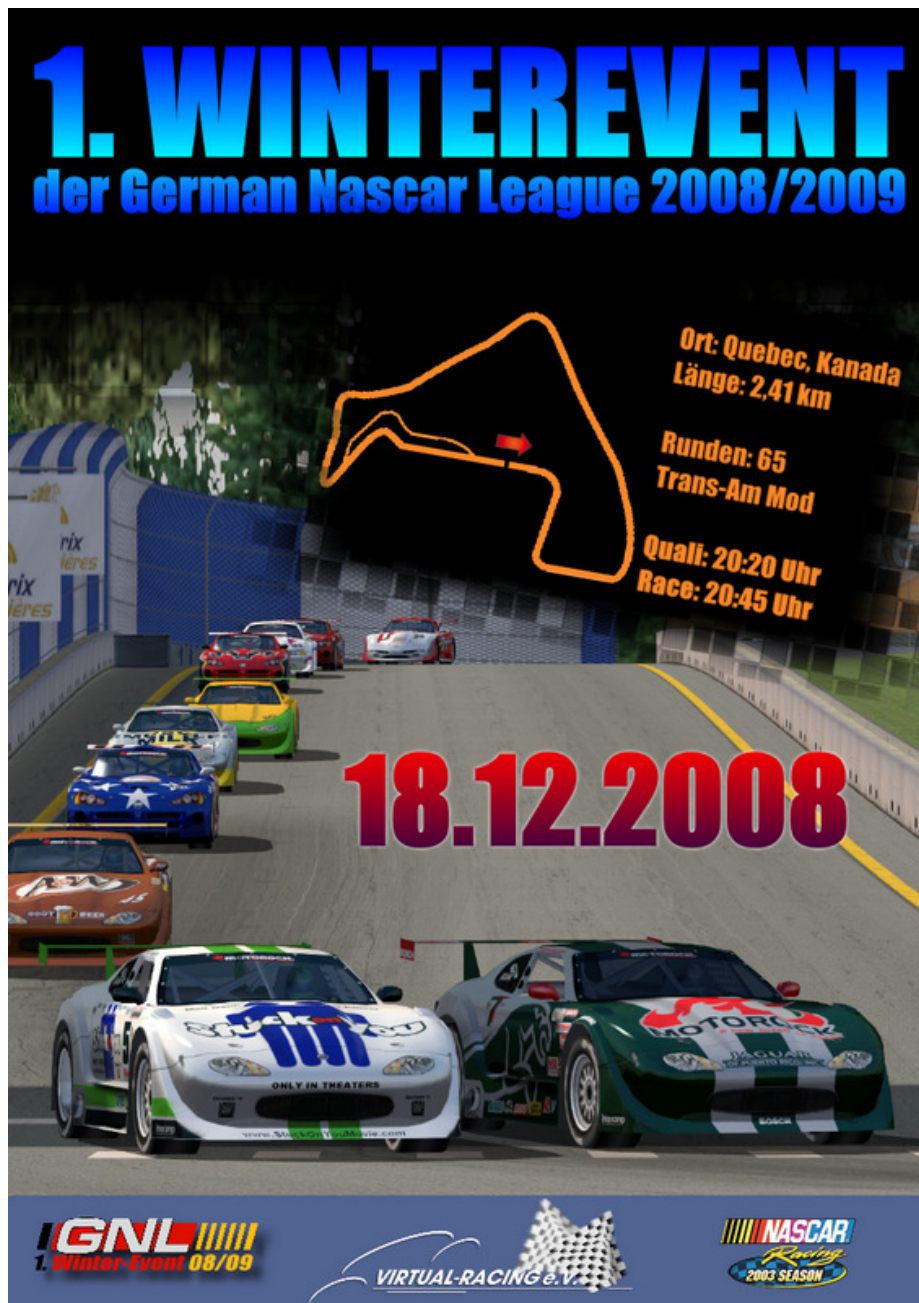
Während seines Aufenthaltes konnte er Leiß vorbeibrettern sehen, dessen Spoiler nach einer Berührung mit einer eher uncharmanten Wand die seitliche Steigung einer schwarzen Skipiste angenommen hatte.

Hölzel befand sich zu diesem Zeitpunkt auf Platz 2. Sproß hatte sich nach einer weiteren Karambolage und Blamage abermals in die Box verkrochen. Erst im späteren Verlauf des Rennens konnte er sich auf Platz drei kämpfen.

Vierter war Klaus Jonke, der nach dem Dreher in Runde 1 keinen wei-



Rene Sowada (vorne) donnerte vollkommen unerwartet in die Wand, als das Rennen noch jung war. Laurenz Sproß (hinten) fuhr später den 2. Platz ein.



Das offizielle Plakat für das 1. Winter-Event der GNL in Quebec.

teren Fehler beging. Es bestanden ernste Anzeichen einer Symbiose zwischen Fahrer und Fahrzeug, denn

Jonke machte tatsächlich im gesamten Rennverlauf keinen weiteren Patzer. Nun wurde es richtig ruhig



Nicht nur negatives war an diesem Fun-Lauf zu sehen. Das Feld gleich nach dem Start war hart umkämpft und hätte eigentlich, dank der guten und unfallfreien Zweikämpfe, auf ein gelbarmes Rennen hoffen lassen können.

1. Winter-Event Trois Rivières Schaden

POS	FAHRER	DAMAGE
1	Jan Oeser	12297
2	Fabian Casula	7072
3	Patrick Ratajczak	6524
4	Michaela Czesla	5825
5	Marcel Abraham	4468
6	Rene Sowada	4127
7	Manuel Bubbers	2746
8	Oliver Hoelzel	2595
9	Klaus Jonke	2540
10	Daniel Leiß	1643
11	Laurenz Sproß	1286
12	Dennis Hirschka	1000

1. Winter-Event Trois Rivières Ergebnis

POS	FAHRER	Diff.
1	J Oeser	84.814
2	L Spross	-22.64
3	O Hoelzel	-1L
4	D Leiss	-2L
5	K Jonke	-2L
6	M Abraham	-4L
7	F Casula	-36L
8	P Ratajczak	-42L
9	M Bubbers	-49L
10	R Sowada	-55L
11	M Czesla	-57L
12	D Hirschka	-64L

auf dem Track. Hölzel suchte in Runde 41 noch die Box auf und wurde als 4. wieder ins Rennengeschehen geworfen. Ohne weitere Aufregung siegte Öser souverän vor Sproß und dem am Ende doch noch glücklichen Hölzel. Leiß, Jonke und Abraham besetzten die folgenden Plätze.

Öser führte somit das gesamte Rennen über und verbrachte mit einer Minute und 1.395s auch noch die schnellste Rennrunde. Und jetzt das Beste: Bei insgesamt 0 Yellow Flags wurden 0 Runden unter gelb verbracht was 0% der Rennzeit ausmacht und 0.000 Sekunden hinter dem Pacecar entspricht.

Keiner der Fahrer kam ohne Schaden ins Ziel - Yellow Flags waren freilich deaktiviert...

Laurenz Sproß

contest
pic of the month

1



contest
pic of the month

2



3



contest pic of the month

4



5



contest pic of the month



RÜCKSPIEGEL
Historien aus dem Leben der Fahrer

Wettbewerb PIC OF THE MONTH Januar 2009 - Thema: Drift

Auch dieses Mal war ein reges Interesse am Pic of the month contest zu verspüren. Besonders da das Thema alle Rennsportfans fasziniert: Drift. Ganz einfach. Am besten mit zwei langen schwarzen Strichen im Rückspiegel. Diesmal kamen 12 Pics in den Vote, der nach 7 Tagen folgendes Resultat ausspuckte:

Platz 1: Torsten Brandt beschert uns diesen glücklichen Moment mit seinem BMW 3.0 CSL aus dem HistoriX Mod von rFactor. Dieses Bild wurde am Hatzenbach aufgenommen.

Unser 2. Platz ist ebenfalls aus dem HistoriX Mod. Pascal Schewiller und ein Ford Escort MkI. Auf seinem Foto scheint es wirklich so als würde der Escort vor Freude lächeln.

Rang 3 erreichte Thomas Nolden mit dem TransAm Mod aus NR2003. Dieser Drift gelang ihm nach eigener Aussage etwas unfreiwillig auf Platz 1 liegend in einem Rennen zum GNC RRS 2006 Cup.

Diesmal auf Rang 4 bemühte Martin Fass den GT40, ebenfalls aus dem rFactor HistoriX Mod, am Adenauer Forst in die Querschleunigung. Leider wollten seine Hinterreifen nicht allzu viel Gummi liegen lassen.

Wo das Ringtaxi der BMW CSL Demo aus rFactor unterwegs ist braucht man weder Marcus Henkel, noch sonst einen Motorsportfan fragen. Laut eigenen Angaben wurde der Drift sauber durchgezogen. Platz 5 für sein Bild.

Das auch noch ein 40 jähriger Eagle-Westlake bravorös in den Drift zu zwingen ist, beweist Marco Saupe mit seinem Pic, das Rang 6 erobert hat. Auch dieser Drift wurde kontrolliert zu Ende gebracht.

Das neue Jahr steht uns nun ins Haus, und im Namen der gesamten Rückspiegel Redaktion wünsche ich euch allen einen guten Rutsch ins Jahr 2009, und hoffe euch alle im Januar wieder begrüßen zu dürfen.

Und wie es unser Kaiser, Robert Heinrich I, zu sagen pflegt: Sie müssen auch a bissal brav sein!

Martin Fass

VR-Cup-Sieger des Jahres 2008

Mag sein, dass es wenigen aufgefallen wäre, aber dieses Jahr gibt es keinen VR-Kalender. Das beruht auf der Tatsache, dass Conrad Wegener keine positive Rückmeldung für seine Stundenlange Arbeit bekam.

Zum Jahreswechsel entwickelte sich nun die Idee alle Sieger der vergangenen 12 Monate einmal mit Bild vorzustellen und die Top3 sämtlicher Simulationen und Rennserien in diesem Magazin zu ehren. Dies war leichter gesagt als getan. Dies, was hier so schlicht und einfach aussieht ist zusammengesetzt aus einer Arbeit vieler Stunden. Acht Leute aus den verschiedenen Simulatoren haben sich dahin-

tergeklemmt diese, wie ich finde, gut gelungenen Seiten, zu entwickeln. Auch kam die Idee auf die ersten 5 Fahrer, anstatt nur 3 Plätze, zu erwähnen. Die Grundlage dafür begründete sich in der Meinung, dass eigentlich sämtliche Top10 Fahrer in jedem Cup es verdient hätten auf der Siegerseite zu stehen. Da dies aber etwas übertrieben wäre, beschränkte man sich auf einen Kompromiss.

Nun ist die Liste fast perfekt; leider nur fast, denn ein Cup fehlt. Ich hoffe, man kann dies angesichts dessen, was wir versuchen zu vollbringen, verzeihen. Für die Classic Endurance der GTL sind die Siegerteams der Saison 2 der

„Classic Motor Racing Club“, „The Racers Club“, „Racing Legends“, auf Platz 4 das „DIHL Racing Team“ und „Hot Pursuit Motorsports II“ auf dem 5. Rang.

Besonders hier erwarten wir ein kurzes Dankeschön an die unten aufgeführten Macher im allgemeinen Feedback-Threat im VR-Forum, insbesondere von den Leuten, die hier als Sieger Erwähnung finden, um uns die Motivation für weitere Projekte dieser Art nicht verlieren zu lassen. Andernfalls wird auch dies so enden, wie der VR-Kalender. Nun aber erst einmal Gratulation an die 2008-Winner! Nunc est bibendum...

Laurenz Sproß

Impressum der Cup-Sieger 2008

Chris Gietzelt

Jonas Steffens

Florian Kirchhofer

Lutz Boldt

Martin Fass

Thomas Link

Stefan Hartmann

Laurenz Sproß



Grand Prix Legends

Deutsche Online Meisterschaft



Oliver Reinhold

2 Andreas Wilke

3 Marco Saupe

4 Martin Fass

5 Christof Gietzelt



Grand Prix Legends

Fun-Cup



Mario Wilhelm

2 Chris Gietzelt

3 Michael Schade

4 Claudio Callipo

5 Manfred Leitzner



Grand Prix Legends

Jochen-Rindt-Cup



Andreas Wilke

2 Marco Saupe

3 Sören Scharf

4 Guido Pigorsch

5 Michael Kohlbecker



Grand Prix Legends

Jackie-Stewart-Cup



Justus Forschbach

2 Martin Fass

3 Olli Reinhold

4 Chris Gietzelt

5 Peter Neuendorf



Grand Prix Legends

Rookie Of The Year



Alex Bungartz

2 Josef Müller

3 Sascha Lagler

4 Fabian Casula

5 Daniel Stuehler



RACE

Virtual Racing Touring Car Championship

VRTCC

POWERED BY

BERLET.de
Elektrofachmärkte

Florian Waschowski

2 Tobias Schlottbohm

3 Daniel Struck

4 Ronny Hähnel

5 Elmar Erlekotte



NASCAR RACING GNL

Deutsche Online Meisterschaft



Volker Hackmann

2 Andreas Wilke

3 Gabriel Stoehr

4 Joerg Kormany

5 Marvin Aulmann



NASCAR RACING GNL

Grand National Open Series



Matthias Bayer

2 George Kuyumji

3 Marvin Aulmann

4 Andreas Kroeger

5 Florian Kirchhofer



NASCAR RACING GNL

GNL/GNC Craftsman Truck Series



Matthias Wien

2 Gabriel Stöhr

3 Matthias Reinert

4 Thomas Nolden

5 Florian Schmelz



NASCAR RACING GNL

Rookie Cup



Eugeny Dmitriev

2 Fabian Casula

3 Sergey Rebrov

4 Daniel Jost

5 Laurenz Sproß



Live for Speed

Langstreckenpokal Saison 4



Maikl Drescher

2 Peter Suschlik

3 Lars Moldenhauer

4 Andreas Kausch

5 Florian Kirchhofer



Live for Speed

Langstreckenpokal Saison 5



Andreas Kausch

2 Lars Moldenhauer

3 Lutz Ludwig

4 Stefan Jedich

5 Manfred Wurm

Live for Speed

Masters Saison 8



Fabian Schneider

2 Maikl Drescher

3 Christian Niehaves

4 Guido Muddermann

5 Andreas Rühl



Live for Speed

Masters Saison 9



Fabian Schneider

2 Lutz Ludwig

3 Andreas Rühl

4 Matthias Draschl

4 Florian Kirchhofer



Live for Speed

Trophy 1 / 2008



Andreas Kausch

2 Jan Siemens

3 Andreas Rühl

4 Olaf Borchert

5 Lutz Ludwig



Live for Speed

Trophy 2 / 2008



Marco Wittig

2 Andreas Kausch

3 Fabian Schneider

4 Jan Siemens

5 Volker Dudelsack



Live for Speed

Trophy 3 / 2008



Olli Bahr

2 Kevin Leu

3 Geoffrey Weber

4 Hendrik Tries

5 Björn Ansorge



Live for Speed

Trophy 4 / 2008



Jan Siemens

2 Marco Linke

3 Paul Mante

4 Steffen Stanger

5 Thomas Huber



Live for Speed

Trophy 5 / 2008



Timo Dell

2 Nuno Pinherio

3 Björn Reichert

4 Jimmy Khan

5 Horst Kausch



rFactor

German Porsche Carrera Cup (Saisonhälfte)



Elmar Erlekotte

2 Roland Rauch

3 Sven Eckhardt

4 Florian Kirchhofer

5 Florian Waschowski



rFactor

rF3 - 2008 Saison 1



Roland Rauch

2 Martin Krampe

3 Elmar Erlekotte

4 Christian Koch

5 Daniele Bonaventura



rFactor

rF3 - 2008 Saison 2



Elmar Erlekotte

2 Roland Rauch

3 Jan Weber

4 Marco Saupe

5 Ulf Truschkat



rFactor

rF1-1979 Frühjahrsmeister



Marco Saupe

2 Florian Kirchhofer

3 Andreas Wilke

4 Martin Krampe

5 Hagen Tröger



rFactor

rF1-1979 Herbstmeister



Florian Kirchhofer

2 Jonas Steffens

3 Daniele Bonaventura

4 Dirk Wilke

5 Dirk Wenzel



rFactor

rF1-1979 Gesamtsieger



Florian Kirchhofer

2 Marco Saupe

3 Daniele Bonaventura

4 Andreas Wilke

5 Martin Krampe



GT-Legends

Classic Masters



Goe Stettler

2 Tim Schuett

3 Björn Fietz

4 Adi Stettler

5 Tobias Schlottbohm



Das ausführende Team des Virtual-Racing e.V.

Rennkommission, Administration, Planung, Serververwaltung, Vorstand und Verein, Streamingorganisation, Illustration, Datenbankverwaltung, Bereichsleitung aus dem Jahr 2008

Alex Hummler
Alex Link
Andre Keidel
Andreas Gaida
Andreas Kroeger
Andreas Wöhlk
Andreas Wilke
Axel Dorner
Bernard Bram
Chergo Zelfo
Chris Gietzelt
Christian Heuer
Christian Scheins
Christian Ulrich
Conrad Wegener
Daniele Bonaventura
Dirk Wenzel
Elmar Erlekotte
Florian Kirchhofer
Frank Fehnders
Gabriel Fürstner
Gil Ritter
Günther Chladek
Jan Frischkorn
Jochen Diekenbrock
Jochen Frömel
Joerg Kormany
Jonas Steffens
Klaus Jonke
Klaus Wember

Kurt Heinlein
Lars Kimmes
Lars Moldenhauer
Manfred Leitner
Marco Grontzki
Marco Saupe
Marcus Jirak
Markus Papenbrock
Markus Wurm
Martin Bals
Martin Krampe
Martin Steinmetz
Martin Thiemt
Matthias Reinert
Michael Jahn
Michael Konrad
Michael Radmer
Mirko Feldmann
Olaf Borchert
Oliver Haecker
Olli Reinhold
Patrick Marx
Peter Dikant
Peter Neuendorf
Philipp Kampschulte
Rainer Merkel
Ralf Klein
Reinhard Frey
René Beitz
René Cremer

René Hiddel
Robert Graf
Robert Kniest
Roland Rauch
Sebastian Schillag
Sönke Gravemeyer
Stefan Hartmann
Steffen Menz
Stephan Teigeler
Sven Eckhardt
Thomas Böttcher
Thomas Busack
Thomas Ettig
Thomas Hartweg
Thomas Tegen
Thorsten Kaul
Tobias Schlemo
Tobias Schlottbohm
Torsten Brandt
Udo Katheder
Udo Streit
Ulf Truschkat
Uli Meyer
Ulrich Doennicke
Uwe Heintz
Uwe Kriebel
Volker Dudziak
Volker Hackmann
Werner Reichert

Das Team des Rückspiegels

*Wer stellt eigentlich monatlich den Rückspiegel zur Verfügung?
Aktuell sind folgende Mitglieder offiziell in der Redaktion eingetragen:*

Andreas Rühl
Chergo Zelfo
Christian Heuer
Christof Gietzelt
Claudio Callipo
Conrad Wegener
David Kirsch
Fabian Kluge
Gil Ritter

Guido Muddemann
Jonas Steffens
Juergen Nobbers
Jürgen Michel
Jörg Kunz
Laurenz Sproß
Lutz Boldt
Manfred Leitner
Marc Heymann

Marco Saupe
Marcus Jirak
Martin Fass
Rainer Merkel
René Beitz
Rene Sowada
Stefan Flemming
Stefan Schmidt
Thomas Link

Zusammengestellt von René Beitz und Laurenz Sproß. Inaktive Relikt-Admins und Redakteure können vorkommen.



SIEGER DES MONATS

Auch im letzten Monat des Jahres 2008 wurde wieder kräftig gefahren; nicht ganz so kräftig vielleicht wie in anderen Monaten, aber auch den Simracern steht ein ruhiges Weihnachten zu.
Wie immer möchten wir den gänzlich glücklichen Gewinnern gratulieren. (Zeitraum: 3.12.08 - 5.1.08)

Nascar Racing 2003

GNL-DOM

13.12.2008 - Homestead

- 1 Andreas Wilke
- 2 Volker Hackmann
- 3 Matthias Bayer

GNL-GNOS

09.12.2008 - Homestead

- 1 Gabriel Stoehr
- 2 Matthias Bayer
- 3 Klaus Jonke

GNL-Rookie Cup

08.12.2008 - Homestead

- 1 Daniel Leiss
- 2 Matthias Vogel
- 3 Mirko Meitzner

GNC/GNL-Trucks

Kein Rennen

Grand Prix Legends

GPL-DOM

Kein Rennen

GPLLP

Kein Rennen

GGPLC - JSC

21.12.2008 - Kyalami

- 1 Olli Reinhold
- 2 Chris Gietzelt
- 3 Andreas Wilke

Fortsetzung: Grand Prix Legends

GGPLC - JRC

06.12.2008 - Zandvoort

- 1 Andreas Wilke
- 2 Marco Saupe
- 3 Stefan Gawol

20.12.2008 - Kyalami

- 1 Marco Saupe
- 2 Andreas Wilke
- 3 Rainer Merkel

FUN-CUP

10.12.2008 - Spa

Lauf 1

- 1 Martin Fass
- 2 Robert Kniest
- 3 Moritz Kranz

Lauf 2

- 1 Robert Kniest
- 2 Michael Schade
- 3 Alex Bungartz

Eventsieger gesamt:

- 1 Robert Kniest
- 2 Martin Fass
- 3 Mario Wilhelm

Live for Speed

LfS - Masters

3.12.2008 - Aston Historic

- 1 Peter Suschlik
- 2 Nuno Pinheiro
- 3 Fabian Schneider

LfS - Rookie Cup

9.12.2008 - Blackwood

- 1 Matthias Fieseler
- 2 Nuno Pinheiro
- 3 Björn Reichert

Langstreckenpokal

7.12.2008 - Kyoto GP long

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

Race

FNS GTR-Evo

Kein Rennen

VRTCC

08.12.08 - Macau, 8. Lauf

Grid 1

Lauf 1

- 1 Ronny Haehnel
- 2 Michael Bräutigam
- 3 Marc Hennerici

Lauf 2

- 1 Tobias Schlottbohm
- 2 Michael Braeutigam
- 3 Ron Gerrits

Eventsieger gesamt

- 1 Michael Braeutigam
- 2 Tobias Schlottbohm
- 3 Sebastian Schillag

Grid 2

Lauf 1

- 1 Benjamin Foertsch
- 2 Andre Boettcher
- 3 Marius Schulz

Lauf 2

- 1 Robert Hyna
- 2 Andre Boettcher
- 3 Gerhard Lehmann

Eventsieger gesamt

- 1 Andre Boettcher
- 2 Marius Schulz
- 3 Robert Hyna

Grid 3

Lauf 1

- 1 Andre Scheibe
- 2 Tobias Saalschmidt
- 3 Ingo Held

Lauf 2

- 1 Uwe Heintz
- 2 Ralf Knietzsch
- 3 Thomas Nolden

Eventsieger gesamt

- 1 Uwe Heintz
- 2 Andre Scheibe
- 3 Tobias Saalschmidt

rFactor

rF1 - 1979

12.12.2008 - Nordschleife

Race Of Champions 2008

Lauf 1

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

Lauf 2

- 1 Martin Krampe
- 2 Marco Saupe
- 3 Dirk Wilke

Fortsetzung: rFactor

GPCC

02.12.2008 - A1-Ring

Lauf 1

- 1 Sven Eckhardt
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Jan Weber

Lauf 2

- 1 Andre Boettcher
- 2 Martin Steinmetz
- 3 Elmar Erlekotte

Eventsieger gesamt

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Andre Boettcher
- 2 Sven Eckhardt
- 2 Martin Steinmetz

16.12.2008 - Mugello

Lauf 1

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

Lauf 2

- 1 Florian Waschkowski
- 2 Martin Steinmetz
- 3 Elmar Erlekotte

Eventsieger gesamt

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

rF3

09.12.2008 - Vallelunga

Lauf 1

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Florian Strauss
- 3 Jan Weber

Lauf 2

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

Eventsieger gesamt

- 1 Florian Strauss
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Jan Weber

23.12.2008 - Goldenport

Lauf 1

- 1 Roland Rauch
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Marco Saupe

Lauf 2

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Marco Saupe
- 3 Axel Pommerening

Eventsieger gesamt

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 Marco Saupe
- 3 Axel Pommerening

GT Legends

GTL Classic Masters

05.12.08 - Porto - TC65

- 1 Tobias Schlottbohm
- 2 Bjoern Fietz
- 3 Thomas Tegen

18.12.08 - Brands Hatch - GTC65

- 1 Thomas Kinder
- 2 Goe Stettler
- 3 Bjoern Fietz

GTL C. Endurance

13.12.08 - Estoril

- 1 Simracing Equipment
Florian Waschkowski
Rene Hiddel
Elmar Erlekotte
- 2 TTFKAAH
Andreas Wendt
Bjoern Fietz
Thomas Link
- 3 Fearless Drifters
Andre Keidel
Axel Dörner
Graf Robert

Erscheinungstermin der nächsten

Rückspiegel-Ausgabe:

08.02.2009

Redaktionsschluss:
02.02.2008

RÜCKSPIEGEL
Das monatliche Magazin der Endurance

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
Thomas Link	GTL
Laurenz Sproß	Nascar / Liste

GTR: Keine Informationen

Statistik

Auf Weihnachten und über Silvester ließen einige die Motoren etwas auskühlen in der VR-Community. Die Anzahl der Rennabende nahm drastisch ab und in vielen Ligen wurde garnicht gefahren.

Erst für den Februar erwarten wir wieder das volle Programm. Bis dahin bleibt die Statistik etwas kleiner, was aber immer noch beachtlich ist, bei 19 Rennabenden in einem Monat.

19	Rennabende
15	verschiedene Serien
6	Kategorien



Das Schlusslicht...

"Man schrieb das Jahr 1998. Mika Hakkinen holte seinen ersten Weltmeistertitel für McLaren. Und Papyrus veröffentlichte Grand Prix Legends [...]. Kurz vor Weihnachten jenes Jahres fand das erste Rennen zu einer Meisterschaft statt, die der Ursprung von allem war, zu dem sich die VR bis heute entwickelt hat." ("Die Geschichte des Virtual Racing e.V.", www.virtual-racing.org) Wie viele Fahrer können sich wohl an diesen Text erinnern. Und ja, es steht dort etwas von 1998 und Weihnachten. Schade, dass ich bei meinen folgenden Recherchen darauf ge-

spiegel wird sich etwas tun. Da nun der stellvertretende Chefredakteur gewechselt hat und dieser die Zusammenstellung des RS übernommen hat, dürfte auch eine Änderung in der Struktur des Magazins folgen. Da wären einige Kleinigkeiten zu beachten: Der Release der neuen RS-Ausgaben wird das Wochenende nach dem ersten Mittwoch im Monat sein. Letzterer wäre für alle Redakteure und Gast-Schreiber der Redaktionsschluss-termin. Da nun, durch den Wechsel bedingt, am Anfang einige Anlaufschwierigkeiten entstanden sind und entstehen werden, bitten wir diese zu entschuldigen. Um nocheinmal auf Gast-Schreiber zurückzukommen: In Zukunft wer-

GGPLC RACING NEWS

stoßen bin, dass das öffentliche, allgemeine Archiv der *German GPL Championship* (kurz GGPLC) nur bis zur Saison 8, also bis 2004, zurückreicht. Aber so leicht gibt man nicht auf: Da stieß ich auf den Namen René Beitz und war prompt an der richtigen Adresse. Mit den Worten "Das erste Rennen der GGPLC war im Dezember 1998" bestätigte er mir, dass der Vorgänger des Virtual-Racing e.V. vor annähernd 10 Jahren den Dienst aufnahm. Gleich setzte der alte Hase nach: "Damals wurde noch per ISDN gehostet." Wer sich noch an Namen wie "Vierkotten" und "Höllmann" zu erinnern vermag gehört nun wohl auch zu den "Ur-alteingesessenen". 2001 war es dann schließlich so weit und der Gedanke, eine Gemeinschaft für Rennbesessene zu gründen, wurde endlich verwirklicht. Und so entwickelte sich dies immer weiter, bis es so war, wie wir es heute kennen. Die Überschrift der *GGPLC Racing News*, die in der Mitte des *Schlusslichtes* bewundert werden kann, ist ein Relikt aus der damaligen Homepage. Nun zu einem anderen Thema: Auch im Rück-

den wir es auch diesen einfacher machen. Eine neue, informative Vorlage für Artikel im Wordformat ist in Arbeit und so hoffen wir, dass sich einige die nun nicht mehr ganz so riesige Mühe machen werden, einen kleinen Artikel zu verfassen. Den im Rückspiegel aufgelisteten Cup-Siegern des Jahres gratulieren wir nocheinmal ganz herzlich zu dem Erfolg. Auch weil einige der Meinung waren, dass nicht immer nur der Erste einen sehr guten Job gemacht hat, sind die TOP5 aufgelistet worden. Wir werden sehen, was die Zukunft und der nächste *Rückspiegel* bringen und sind gespannt auf euer erneutes Feedback! Grüße aus der Redaktion,

Laurenz Sproß

