

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

100.

Ausgabe

Interviews: Gil Ritter, Stefan Hartmann, Tobias Schlottbohm, Martin Fass, Florian Waschkowski

Die 100. Rückspiegel-Ausgabe!

Wer hätte das gedacht, dass der Rückspiegel jemals 100 Ausgaben alt wird? Wahrscheinlich die Wenigsten, trotzdem ist es nun so weit und wir freuen uns, dass es eine Gruppe von Laien geschafft hat, das von Detlev Rüller ins Leben gerufene Projekt so lange fortzuführen.

Inhaltlich erwartet Euch Gewohntes und leider kein Special zum Jubiläum. Die Rückspiegel-Redaktion hat Gil Ritter zur neuen VRCC-Saison, Tobias Schlottbohm zu seinem Rücktritt von VR, Stefan Hartmann zu seinem LFS-Bereich und Florian Waschkowski zu seinem Gesamtsieg der vierten VRCC-Saison. Außerdem erwarten Euch wieder die „Pictures of the Month“ Februar und die Sieger des Monats. Martin Fass bietet zudem erneut einen Artikel zum Modellbau und die Classic Masters-, GNL RC- und GPL-Fahrer dürfen sich auf Berichte aus ihren Bereichen freuen.

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



Saisonstart des GGPLC und GPLTC, Seite 18



VRCC-Saisonrückblick, Seite 22

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Fabian Cluge	Conrad Wegener
Martin Fass	Andreas Rühl
Christian Heuer	Laurenz Sproß



RÜCKSPIEGEL

Monatliches Magazin herausgegeben vom Virtual Racing e.V.

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:

(simscreens.blogspot.com)

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

Rennenberichte

GTL CM Brno	18
GPL GGPLC und GPLTC	19
Race VRTCC Saisonrückblick	22
NRO3 DOM Daytona	25
NRO3 RC North Carolina	26

Interviews

Gil Ritter	3
Martin Fass	8
Florian Waschkowski	10
Tobias Schlottbohm	11
Stefan Hartmann	13
Matthias Vogel	29

Background-Stories

Kolumne: Andreas Rühl	12
Modellbaunews	15
Pic of the Month	30
Sieger des Monats: Januar	34




2. Saisonlauf
Valencia - Spanien
16.02.2009 LIVE bei multbc



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



Interview mit Gil Ritter

Bereichsleiter Race



Gil Ritter

Alter: 39

Wohnort: Borsdorf bei Leipzig

Beruf: Programmierer

VR-Admin seit: 2004

Lenkrad/Pedale: Logitech G25

RS: Hallo Gil, die neue VRTCC-Saison steht bevor, wie stressig ist Dein freiwilliger Admin-Job momentan? Bekommt Dich Deine Familie noch zu sehen?

Gil Ritter: Ich gebe zu, dass es momentan etwas haarig ist. Es sind ja nicht nur die üblichen Arbeiten zu erledigen, die zu Saisonbeginn immer anfallen, es ist ja auch die enorme Zahl an Neuzugängen. Es ist ganz natürlich, dass da immer Fragen offen sind. So ist das Abarbeiten des PN-Faches bei weitem der größte Zeitfresser. Ende Februar ist alles im Lot und läuft wieder in ruhigeren Fahrwassern.

Ich glaube, meine Familie kommt nicht zu kurz, wobei das meine Frau schon manchmal anders sieht, aber ich blocke am Wochenende z.B. die VR fast komplett aus.

RS: Was sind die größten Änderungen im Vergleich zur vierten Saison und was bereitet Dir und Deinen Adminkollegen die größten Probleme?

Gil Ritter: Wirklich gravierende Änderungen gibt es nicht. So musste ich kaum Text am Regelwerk än-

dern. Es gab auch wenig Grund etwas zu ändern. Die VRTCC ist ein Erfolgsmodell und die Fahrer lieben das Format.

Als neu kann man vielleicht den Fuhrpark bezeichnen, denn wir nutzen das STCC-Add-on, wodurch alle Fahrzeugmodelle der 2008er STCC Saison hinzukommen. Wirft man jedoch ein Blick auf die Fahrzeugliste, kann man das Ganze auch auf den Volvo C30 reduzieren, der nahezu vom halben Feld gefahren wird.

Sehr gravierend ist natürlich die quantitative Veränderung, wir haben jetzt 4 statt 3 Grids also knapp 99 Fahrer. Dazu kommt dann noch mal mit der VRTCC-W ein Rookie Cup mit rund 30 Fahrern. Das stellt wirklich eine Herausforderung dar. Man denke allein die Arbeit unseres Paint-Admins, der weit über 100 Autos zu begutachten hat, und die Arbeit der Reko. Aber wir haben uns hier verstärkt und die Arbeit etwas umorganisiert. Außerdem konnte ich schon 2 neue Fahrer gewinnen, die mir bei der Betreuung der VRTCC-W etwas helfen.

RS: 50 % der Fahrer haben sich für den Volvo C30 entschieden, für die Markenvielfalt ist das kein befriedigender Wert. Wie siehst Du das?

Gil Ritter: Ja, das bekümmert mich etwas. Wir haben zwar versucht, dem mit der frühzeitigen Bekanntgabe einer doch recht harten Markengewichtsreglung vorzubeugen, aber diesen Versuch könnte man als gescheitert bezeichnen. Der Volvo ist neben seiner Performance wohl vor allem ein sehr leicht erlernbares Fahrzeug. So stand für viele die Auswahl, ob man das vermeidlich beste Auto nimmt, um sich gut in der Preseason zu platzieren, und dafür später die Kilos in Kauf nimmt, oder ob man vielleicht ein Grid tiefer startet, dafür aber keine Gewichtssorgen haben wird. Tja, welcher Variante der Vorzug gegeben wurde, kann man sehen. Das bezieht sich übrigens nicht nur auf die Spitze. Wenn man bedenkt, dass vorher schon

abzusehen war, dass es für 99 Startplätze über 130 Bewerber gibt, ist klar, dass das auch unten eine Rolle gespielt hat.

RS: In Saison I und II gab es zwei Grids. Ein Jahr und zwei Saisons später seid ihr bei vier Grids angelangt, hat sich seit dem auch was im Admin-Team verändert?

Gil Ritter: Bis vor 2 Wochen hätte ich nein gesagt. Micha und ich schmeißen das tägliche Geschäft, Basti kümmert sich um alle Pinselschwinger, Tobi ist meine große Stütze, was Tools, Rennauswertung und die Datenbank angeht und Martin ist mir immer ein wichtiger Berater. Dazu habe ich ja schon seit Saison 3/4 ein kleines Planungs-/Testteam, wo ich z.B. beim Streckenanpassen und -testen Unterstützung bekomme. Und eine ganz feste Säule für die Liga ist natürlich auch die Reko, die wir jetzt um 2 Mann verstärkt haben. Und wie oben geschrieben, kommt noch ein Reko und ein Admin dazu, der mir etwas bei der VRTCC-W helfen wird.

RS: Wer sind Deine Favoriten für den Fahrer- und Teamtitel in Saison V?

Gil Ritter: Oh, das ist immer eine ganz schwere Frage. Ganz klarer Favorit bleibt bei mir Ronny Hähnel. Ich glaube, Ronny will da das Ergebnis der letzten Saison unbedingt gerade rücken. Aber der amtierende Meister sitzt jetzt in einem Auto, was dem BMW ebenbürtig, wenn nicht gar überlegen ist. Kampflös wird er den Titel nicht her geben. Aber da sind noch mehr Fahrer des VRTCC-Stammpersonals, die das Zeug dazu haben. Thomas Kiefer hat eine extrem aufsteigende Form. Da kommt sicher noch einiges. Und auch bei den Neuen muss man mal schauen. Da hat Danny Engels die beste Performance gezeigt und sich die Startnummer 100 als bester Rookie der Preseason gesichert. Also, Du merkst schon, so recht kann ich mich nicht festlegen.

RS: Die Teamwertung ist ein wichti-



ger Bestandteil der VRTCC, ist ein Titel in der Teamwertung inzwischen wichtiger als ein Einzeltitel?

Gil Ritter: Ja, das glaube ich, zumindest für die Teamchefs, die ja, mich eingeschlossen, in der Regel nicht um den Fahrertitel mitfahren, um es mal diplomatisch auszudrücken. Auf jeden Fall macht diese Wertung das Salz in der Suppe aus und wird genauso beachtet wie der Fahrertitel. Für den einzelnen Fahrer bleibt der natürlich immer das größte Ziel.

RS: Die VRTCC wird mit Sicherheit auch dieses Jahr die Serie sein, in der sich die meisten Teams mit Sponsoren befinden, bei der alle Läufe übertragen werden und bei der von Fahrer- und Teamseite großer Aufwand betrieben wird, um nach dem Finale in Macau ganz oben zu stehen. Was sagst Du zu dieser Entwicklung in der VRTCC? In welche Richtung wird sie sich Deiner Meinung nach noch entwickeln?

Gil Ritter: Ich glaube, da wird viel hineininterpretiert, was gar nicht da ist. Die VRTCC wird oft in den Diskussionen als das Sinnbild der Kommerzialisierung unseres Hobbys gesehen. Natürlich gibt es Teams wie HP Racing und Sim Racing Equipment, die echte Sponsoren haben, bei denen den Fahrern die Startgebühr gezahlt wird oder die andere Zuwendungen bekommen. Aber aus all dem, was ich weiß, und ich kenne z.B. Christian Hauck von HP sehr gut, läuft das alles auf einer sehr moderaten Ebene und auch diese Teams betrachten das nur als Hobby. Nur weil beim örtlichen Fußballverein der Name des ortsansässigen Autohändlers auf den Trikots steht, wird wohl keiner der Spieler in der Hölle schmoren müssen. Dazu kommen die vielen Teams, die ohne einen echten Sponsor fahren. Ich nehme mal mein Team RS Racing, was ja auch recht groß ist. Wir haben z.B. nur um die Erlaubnis für die Logonutzung gebeten und diese problemlos erhalten. Als Dreingabe gab es noch Poloshirts und einen Packer Schokolade, aber das war nie an Bedingungen oder so geknüpft. So sind wir, wie wohl alle Teams in der VRTCC, vor allem ein Zusammenschluss von Fahrern, die noch das kleine bisschen Extra-Kick aus unserem Hobby kitzeln, in dem sie auch für die Teamwertung fahren. Und das Ganze passiert wirklich auf der Hobby-Ebene. Ich kann zumindest für mein Team ganz sicher sagen,

dass wir z.B. nie einen Fahrer vor die Tür setzen würden, weil die Leitung nicht stimmt.

Und man darf auch einen weiteren Punkt nicht vergessen: Wir sind mittlerweile 100 Fahrer in der VRTCC. Mal eben alle ins TS und ein wenig quatschen ist nicht ganz so einfach. Die Teams bieten auch hierfür einen guten Rahmen. Bei uns können da auch schon 11 Mann zusammenkommen. Und wer Gerhards Postings kennt, der kann sich unser TS ausmalen.

RS: Die Gegner von Sachpreisen nehmen die Fahrweise in der VRTCC öfter als Negativbeispiel, um zu zeigen, dass Fahrer viel aggressiver zu Werke gehen, wenn es um etwas Materielles wie die Berlet-Gutscheine geht. Was sagst Du zu solchen Äußerungen?

Gil Ritter: Das ist der Punkt, den ich bei der letzten Frage schon andeutete. Diese Vorwürfe kommen oft von außerhalb, also von Fahrern, die gar nicht bei uns fahren, und entbehren einer sachlichen Grundlage. Ich kann mir das auch gar nicht richtig erklären. Wir hatten in der letzten Saison ein Budget von 500,- € an Gutscheinen. Davon wurden 100,- unter allen Laufsiegern verlost und 4x50,- unter den Teameventsiegern. Einmal 100,- wurden aber auch unter allen Fahrern ohne Strafpunkte verlost und noch mal 100,- unter allen, die regelmäßig teilgenommen haben. Schon wenn Du diese Aufstellung sieht, kannst Du erkennen, dass das bestimmt keine Motivation liefert, sich auf der Strecke unsportlich zu benehmen. Da haben wir bei VR und auch außerhalb Ligen, bei denen es wesentlich höhere Einzelsachpreise gibt. Und auch bei denen glaube ich nicht, dass das so eine große Rolle spielt. Wir sind hier wirklich noch auf absoluten Hobbyniveau. Das sind lediglich nette Dreingaben.

RS: Tobias Schlottbohm hat seinen Rücktritt von Virtual Racing intern bekannt gegeben. Welche Folgen hat das für Deinen Bereich und was sagst Du zu seiner Entscheidung?

Gil Ritter: Ja, für mich ist das ein ganz harter Schlag, da Tobi auf diesem Sektor meine absolute Stütze ist. Sicher könnte ich vieles auch selber. Ich bin Programmierer, wenn auch auf einem anderen Gebiet, und habe solche Sachen schon gemacht. Ich bin ja in die VR-Admin-Truppe

gerutscht, weil ich 2004 für die GRRL-Trophy eine Datenbanklösung gemacht habe. Aber ich müsste da sicher viel viel mehr Kraft reinstecken. Zudem reicht meine Zeit einfach nicht. Um es noch mal auf den Punkt zu bringen, Tobi hinterlässt eine Riesenlücke. Ich muss aber auch sagen, dass er in der Vorbereitung dieser Saison noch voll aktiv war, aber früher oder später muss ich mir etwas einfallen lassen. Menschlich bleibt er mir aber Gott sei Dank erhalten, er fährt sowohl VRTCC als auch bei mir ihm Team weiter.

RS: Wenn Du etwas am Verein Virtual Racing mit einem Fingerschnipsen verändern könntest, was wäre das?

Gil Ritter: Das kann ich ehrlich gesagt nicht beantworten. Ich habe ein perfektes Arbeitsumfeld. Ich kann die Liga so gestalten, wie ich mir das vorstelle und finde in der VR das perfekte Umfeld vor. Rainer hat mal zu mir gesagt, dass es für einen Bereichsleiter auch genau so sein sollte. Natürlich weiß ich auch, dass hier und da was klemmt und ich würde mir auch wünschen, dass manche Sache mal geklärt wird, aber ich glaube, da ist dieses Interview nicht die richtige Plattform für bzw. ich der falsche Gesprächspartner. Und natürlich sehe ich auch, dass Leute gehen, die bisher die VR mit ihrer Arbeit gestützt haben. Tobi ist da ein gutes Beispiel. Ich sehe aber auch, wie täglich neue Leute hier hinzu kommen. Da sind sicher genug dabei, die mit helfen können, diese Lücken zu füllen. Wir müssen sie nur entdecken, was in der Regel leichter ist, wenn sie den Finger heben.

RS: Hat Gil Ritter Zeit für andere Simulationen, wie das relativ neue iRacing oder das nun online-fähige netKar Pro?

Gil Ritter: Ganz klar nein! Ich bin ja auch noch Beta-Tester bei SimBin. Wenn ich mich also nicht mit der VRTCC beschäftige, fahre ich auch nur Race, wenn auch immer eine Version voraus. Und wenn ich dann mal was ganz anders machen will, spiele ich z.B. GTA4. Wie mir gerade auffällt, ist das auch mit Autos. Scheint symptomatisch zu sein. Nein nein, ich spiele auch andere Sachen, meist eben einen aktuellen Top Titel a la GTA, Assassins Creed, Lego Batman (wirklich, aber mit dem Junior! ;)) oder so etwas.

RS: Möchtest Du den Lesern noch



etwas mitteilen?

Gil Ritter: Ja, liebe Kinder, macht das zu Hause auf keinen Fall nach, was der Onkel hier macht! Nein, ich würde mich generell freuen, wenn jeder versucht, auch mal die andere Seite zu sehen und das meine ich in jeder Hinsicht. Das ist schon die halbe Miete. Wenn man Fahrradfahrer ist, findet man Autofahrer blöde und umgekehrt. Am besten wäre, man ist beides, aber das geht nicht immer. Aber sich die andere Seite ansehen oder anhören geht immer. Und dann wünsche ich uns - aber auch allen anderen Ligen, ob nun hier oder außerhalb der VR - einen schönen Start in Rennsportjahr 2009.

Am Ende möchte ich noch auf eine meiner Stärken verweisen. Ich kann mich wirklich kurz fassen.

RS: Vielen Dank, dass Du Dir Zeit genommen hast!

Conrad Wegener, Fabian Kluge

The image shows a screenshot of the 'RÜCKSPIEGEL' website, which is a magazine for simracing. The page features a main article about the GT3 Series Season 3, a calendar for February 2009, and a sidebar with various news items. Overlaid on the screenshot is large, bold, white text with a black outline that reads: 'Wir suchen nach wie vor Redakteure für den Rückspiegel und unseren Rückspiegel-Blog! Alles, was sich mit Simracing beschäftigt, ist berichtenswert! Interessierte melden sich ganz einfach bei: redaktion@virtualracing.org magazin.virtualracing.org'. The website header includes navigation links for Videos, Sims, News, Magazin, Interviews, Events, and Bilder. The main article title is 'GT3 Series Saison 3' and the author is 'Uli Meyer'. The calendar shows the dates for February 2009. The sidebar contains a 'WIR ÜBER UNS' section, 'KATEGORIEN', 'ARCHIV', and 'KALENDER'.

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 Martin Fass im Interview

Seit nun 2 1/2 Jahren ist Martin Fass ein fixer Bestandteil der GPL community. Was als 2 facher Rookiecup-Sieger begann, endete fast im JSC Gewinn vor wenigen Wochen. Als Nachfolger von Christof Gietzelt übernahm er die Zügel für die GPL Abteilung im Rückspiegel. Was der Österreicher sonst noch zu sagen hat, lesen wir hier.

Name: Martin Fass

Alter: schon 33

Wohnort: Baden bei Wien, Ösiland

Familienstand: verheiratet, 2 Hunde

Beruf: Kundendiensttechniker bei einem großen Heizgerätehersteller

Hobbies: Badminton, Formel 1 bis 1994!, Modellautosammlung

RS: Wie war dein Werdegang zum Simracer?

Martin Fass: Eigentlich ist es erstaunlich wie ähnlich sich die Aussagen der VR Mitglieder bezüglich ihrer Vergangenheit sind. Bei mir begann auch alles mit einem C64, danach folgte der Amiga 500, wo ich total von dem Game "Indianapolis 500" fasziniert war. Natürlich zockte man auch Geoff Grammonds "Grand Prix". Aber der Speed und die Action aus dem Nudeltopf haben mich langsam aber sicher zu einem Motorsportnarren mutieren lassen. Eines Tages, noch nicht lange PC Besitzer, fällt mir der rote Ferrari 312 auf einer Spielepackung auf. Und da es damals genau 10 Schillinge gekostet hat, habe ich GPL gekauft. Und nun sitze ich hier.

RS: Welche Umstände haben dich in

die VR geführt?

Martin Fass: In den ersten Monaten als PC Besitzer hatte ich noch keinen Internetanschluß, also war das Interesse sehr groß als ich diesen dann bekam. Über Umwege an die ich mich gar nicht mehr erinnern kann stieß ich auf das GTR4U Forum, wo ich GPL in Erinnerung rief. Seit dem gibt es dort eine eigene GPL Sektion. Irgendwer gab mir im Forum den Tip vielleicht mal in einen deutschsprachigen Ligabetrieb zu schnuppern. Der Einstieg in die VR war so herzlich und locker, das ich der VR bis heute treu geblieben bin.

RS: Du hast die Arbeit von Chris Gietzelt im RS übernommen, als dieser auf Weltreise ging. Warum?

Martin Fass: Ich hab vorher regelmäßig über die LP Rennen geschrieben, was mir sehr viel Spass machte. Kurz vor dem Abschied von Christof fiel mir auf das niemand seine Arbeit weiter führen wollte. Und da ich zu diesem Zeitpunkt GPL total verfallen war, wollte ich die Sims nicht in Vergessenheit geraten lassen, wo bald nichts mehr im RS zu lesen sein sollte. Jetzt, nach einem Jahr RS Tätigkeit ist es allerdings so das sich einiges ändern muß. Die Zeit die für die Berichte und die Bearbeitung drauf gehen wird immer intensiver. Und wenn man die Zahlen der Leser des RS betrachtet muß man sich gut überlegen wie viel Freizeit man opfen will. Von daher wird sich in den folgenden Monaten noch einiges im GPL Bereich tun.

Von Beginn an war es eigentlich so gedacht das ich als rasender Reporter fungiere. Als sitzender Redakteur möchte ich nicht enden.

RS: Warum hat es dir gerade GPL so angetan?

Martin Fass: Wenn ich das wüsste. Am Anfang war es sicher die Möglichkeit virtuell auf der Nordschleife fahren zu können, was damals absolut einzigartig war. Später kamen Sims wie GTR, GTL, GTR2 und LfS dazu, die aber allesamt nicht den Reiz von GPL überbieten konnten. Nach einem sehr kurzen Gastspiel



im GTR2 M3 Cup war mir allerdings sehr schnell klar das GPL meine Sim ist. Von da an habe ich, bis auf Fun Rennen bei rFactor, mein Augenmerk auf GPL gelegt. Die Faszination mit Autos auf Strecken zu fahren die es seit 40 Jahren nicht mehr gibt finde ich genial. Alleine die mörderschnelle Strecke von Spa entschädigt 100fach für die veraltete Grafikengine.

RS: Wie denkt deine Frau über dein Hobby?

Martin Fass: Bis auf die regelmäßigen Androhungen den PC aus dem Fenster zu schmeißen und mich vor die Tür zu setzen, ist sie meinem Hobby recht aufgeschlossen.

RS: Wie würdest du die Zukunft von GPL sehen?

Martin Fass: Zuerst einmal bin ich begeistert, das GPL nach 10 Jahren noch immer im Ligabetrieb zu finden ist. Wie die Zukunft aussieht wird

schwer zu beantworten sein. Nach dem Jubiläumsjahr 2008 dachte ich eigentlich das GPL die letzten Zuckungen machen würde. Jetzt wird mit dem GPL-Team-Cup ein neues Kapitel aufgeschlagen, da sich wieder eine Menge Leute angemeldet haben. Das es auch immer wieder Neuzugänge zu verzeichnen gibt freut mich auch besonders. Ob das längerfristig reicht wird man sehen.

RS: Welche Sims fährst du zur Zeit noch?

Martin Fass: Die einzige Sim die ich neben GPL noch regelmäßig fahre ist rFactor. Schade nur, das durch die vielen Mods und Streckenvarianten ein geordnetes Chaos herrscht. Manche Mods sind aber grandios umgesetzt. So macht es mir zur Zeit einen irren Spass den Audi S1 auf der Nordschleife im Winter zu bewegen. Oder wenn bald der F1 75er Mod konvertiert ist. Richard Burns Rally entlockt mir ebenfalls ein

schmunzeln, da man hier, genauso wie bei GPL, keine Sekunde zum ausruhen hat.

RS: Wen würdest du gerne einmal treffen?

Martin Fass: Jackie Stewart, für mich einer der größten Piloten aller Zeiten. Heinz Prüller, und wenn ich einmal nicht mehr bin, Jimi Hendrix.

RS: Hund oder Katze?

Martin Fass: Ganz klar. Meine 2 Havaneser.

RS: Bier oder Wein?

Martin Fass: Für ein Stiegl Pils oder ein Hirter bin ich immer zu haben. Einen guten Wein schlage ich aber auch nicht aus.

RS: Mercedes oder BMW?

Martin Fass: Wenn ich dürfte, Porsche.

RS: Buch oder Zeitung?

Martin Fass: Eindeutig ein Buch.

RS: Meer oder Berge?

Martin Fass: Als Ösi, die Kärntner Berge. Das Rauschen des Meeres hat aber auch seine Vorzüge.

RS: Hamilton oder Massa?

Martin Fass: Ehrlich?! Keinen von den heutigen Piloten. Als Rindt und Lauda Fan fehlt mir da der Heldenstatus.

Im GGPLC haben mir nur 3 Runden bis zum JSC Meistertitel gefehlt, was tragisch genug war. In der neuen Saison werde ich wieder voll angreifen, und auf ein wenig mehr Nervenstärke beweisen. Also bis zum ersten Rennen in Watkins Glen.

Martin Fass



Martin Fass und sein 312er, mit dem er hier in Monaco Platz 3 erreichte. Für den JSC Titel hat es aber ganz knapp nicht gereicht.



Florian Waschkowski: Meister der VRTCC

Der neue Meister stellt sich unseren Fragen

Überraschungssieger Florian Waschkowski stellt sich unseren Fragen. Der Seat Pilot düpierte die Konkurrenz durch stets konstante Leistung und ist erster Meister der VRTCC, der nicht in einem BMW unterwegs war.

RS: Erst einmal Herzlichen Glückwunsch zum Gewinn der VRTCC Saison IV. Hat dich der Erfolg überrascht?

Florian Waschkowski: Ja, sehr sogar! Nach der Preseason hatte ich mir als Optimum P3 vorgenommen, für realistisch hielt ich die Top5. Ich habe bis zum Schluss nicht mit dem Titel gerechnet.

RS: Letzte Saison bist du ebenfalls sehr gut in die Saison gestartet, bist dann aber sehr weit zurückgefallen. Was hast du diese Saison anders gemacht?

Florian Waschkowski: Nun das wichtigste was ich anders gemacht habe, ich bin mit einem Frontkratzer angetreten. Zusätzlich habe ich mich mit Hilfe meines Teams auch mehr mit dem Setup auseinandergesetzt.

RS: Zudem bist du auf den Seat umgestiegen? Was waren die Beweggründe und was hat sich alles seit dem Umstieg verbessert?

Florian Waschkowski: Das Konzept und das Fahrverhalten liegt mir einfach besser. Der Umstieg hat letztendlich dazu geführt, dass ich vor allem im Rennen viel konstanter war. Außerdem kam ich auf den meisten Strecken von Anfang an viel besser zurecht, als mit dem Hecktriebler.

RS: Wie ist die Saison für dich verlaufen?

Florian Waschkowski: Abgesehen von ein paar schlechten Rennen in Mid-Ohio, Zandvoort und Macau, hätte es eigentlich nicht besser laufen können. Vor allem der Sieg im zweiten Lauf des Auftakts hat mich sehr gefreut. Das hat mich für die folgenden Rennen sehr moti-

viert. Der Höhepunkt der Saison war aber der Eventsieg in Donnington bei schwierigen Bedingungen.

RS: Wer war dein ärgster Konkurrent im Kampf um die Meisterschaft?

Florian Waschkowski: Einen Fahrer als ärgsten Konkurrenten herauszustellen, halte ich für unmöglich. Im Prinzip gab es mindestens eine Handvoll Fahrer die auch um den Titel gekämpft hat.

RS: In dieser Ausgabe berichten wir auch von Konflikten zwischen den Teams in der VRTCC.

Kannst du uns dazu vielleicht etwas sagen? Euer BMW Team hat sich in dieser Saison mehrfach mit dem BMW Team von HP Racing angelegt.

Florian Waschkowski: Dazu möchte ich mich nicht äußern. Ich denke aber, das Emotionen im Wettkampf einfach auch mal überkochen. Das sollte man nicht zu ernst nehmen.

RS: Gibt es Fahrer, die dich diese Saison besonders beeindruckt haben?

Florian Waschkowski: Nun, bei solch einer Frage kommt man eigentlich nicht um Ronny Hänel herum. Seine Speed ist wirklich beeindruckend. Aber auch alle anderen Fahrer die uns ein so spannendes Finale beschert haben. Insgesamt ist das Niveau sehr hoch in dieser Serie, was es schwierig macht einzelne Fahrer hervorzuheben.

RS: Eventuell auch Teams?

Florian Waschkowski: Da wären sicher die beiden Top-Teams von SRE und HP zu nennen. Unsere BMW Truppe hat den Jungs von HP-Racing einen tollen Kampf geliefert. Schade, dass es am Ende nicht gereicht hat.

RS: Enttäuschungen?

Florian Waschkowski: Enttäuschung ist vielleicht das falsche Wort. Ich war überrascht, dass das Team DTMR diese Saison nicht wirk-

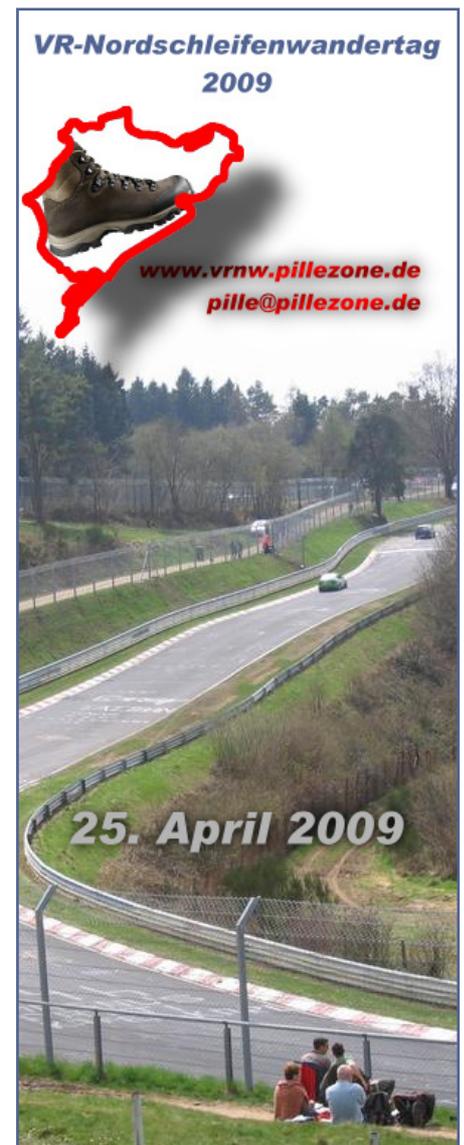
lich konkurrenzfähig war.

RS: Du bist nun Meister geworden, hast du trotzdem noch irgendwelche Ziele in der VRTCC?

Florian Waschkowski: Mein Fokus liegt jetzt erstmal auf der Teamwertung. Da stell ich alle persönlichen Ziele erstmal hintenan.

Aber vielleicht will ich ja irgendwann noch zeigen, dass ich auch auf dem Hecktriebler was reißen kann...
Gerüchte streu

Fabian Kluge



Datenbankdesaster?

Tobias Schlottbohm tritt zurück



Tobias Schlottbohm

RS: Hallo Tobias! Du hast Anfang Dezember intern Deinen Rückzug von Virtual Racing bekannt gegeben. Du warst und bist im Moment für einen Großteil der Datenbanken verantwortlich, fast keine Simulation bei VR kommt ohne Deine Datenbank aus. Warum hast Du Dich für diesen Schritt entschieden?

Tobias Schlottbohm: Nun, im Grunde ist die Erklärung recht einfach: die VR entwickelt sich seit einiger Zeit in eine Richtung, die ich aus eigener Überzeugung nicht wirklich aktiv unterstützen möchte. Ich selbst habe ja ein halbes Jahr lang mit dem kommerziellen eSport bei der ESL zu tun gehabt und dort mein Geld verdient. Seitdem habe ich auch eine etwas andere Einstellung zum Thema eSport, als vielleicht noch vor ein paar Jahren. Weder die Strukturen bei der VR, noch das SimRacing an sich sind so weit, um den Schritt in diese Richtung zu machen. Zumindest steht vieles für die hohen Ansprüche auf zu wackeligen Beinen. Hinzu kommt, dass die vereinsinterne Kommunikation in letzter Zeit nicht mehr so gut zu funktioniert, wie es früher mal der Fall war. Zumindest hat das den Anschein, denn da ich durch die Datenbankerei ja mit fast allen Adminbereichen der VR in mehr oder weniger regen Kontakt stehe, meine ich das da raushören zu können bzw. habe ich da auch durchaus das ein oder

andere mitbekommen. Für manche Admins ist es eben auch nur ein Hobby, die machen das so wie ich auch nur aus Jux und Dollerei. Darüber hinaus ist die Richtung des Vereins offenbar selbst intern unklar, insofern kommt so ein Schritt vielleicht auch einfach zu früh.

Abgesehen von all dem ist das für mich auch eine zeitliche Frage. Neben dem Engagement bei der VR studiere ich ja noch "nebenbei", habe noch einen Nebenjob und andere Hobbies... insofern kommt da einfach einiges zusammen.

RS: Wie würdest Du versuchen, das Problem der fehlenden bzw. eingeschränkten Kommunikation zu lösen?

Tobias Schlottbohm: Naja, es gibt ja intern einen Bereich für alle Admins, der eher spärlich genutzt wird. Der Verein ist mittlerweile nun mal ziemlich groß, da ist es natürlich auch nicht einfach, Informationen an alle Admins weiter zu geben. Andererseits gab es z.B. nach dem VR-Treffen in Moosburg in den letzten Jahren kaum mal irgendwelche Infos, die jeder nachlesen konnte. Darüber hinaus gibt es ja auch noch die Bereichsleiter, die die Informationen weiter reichen könnten. Die Frage ist dann halt, wie weit die Infos überhaupt durchdringen sollen und in welchem Ausmaß.

RS: Man kann also sagen, dass Du gegen die eingeschlagene Richtung des Vereins bist, Serien mit Sponsoren und Sachpreisen auszustatten. Warum bist Du dann in der VRTCC aktiv?

Tobias Schlottbohm: Naja, das eine hängt für mich mit dem anderen nur bedingt zusammen. Die VRTCC ist für mich aus dem Grunde so attraktiv, weil die Leistungsdichte so immens hoch ist und es einfach sehr viel Spaß macht, dort um die Plätze zu fahren. Das bietet momentan keine andere Liga in der Form. Solange das "Sponsoring" nicht überhand nimmt, kann ich das persönlich ja auch verstehen. Aber man kann durchaus feststellen, dass der Ton

rauer wird, so dass der Spaß hier und da anderen Gesichtspunkten hinten angestellt wird. Für mich ist das SimRacing schlichtweg ein nettes Hobby, um auch einfach mal abzuschalten und Spaß am Fahren zu haben.

RS: Du hattest mal geschrieben, dass Du überlegst, deine Datenbank auch außerhalb von Virtual Racing zur Verfügung zu stellen. Hat sich hier bereits etwas ergeben oder haben sich Deine Pläne geändert? Oder was passiert nun mit Deiner Datenbank?

Tobias Schlottbohm: Ja, der Plan existiert immer noch. Als Gil mich damals um eine DB für die VRTCC bat, habe ich damit begonnen, sie nach und nach so flexibel zu gestalten, dass sie auch einfach und schnell in andere Ligen einsetzbar ist. Noch fehlt es hier und da an ein paar Funktionen, vielleicht komme ich aber in den jetzt anstehenden Semesterferien mal dazu, ein bisschen weiter daran zu arbeiten, so dass ich sie dann auch tatsächlich irgendwann mal als Dienst zur Verfügung stellen kann.

RS: Entfernen wir uns mal vom Thema Rückzug und kommen mehr auf den Simracer Tobias Schlottbohm zu sprechen. Du fährst seit Saison III in der VRTCC, wurdest vor Saison IV bei Gil Ritters Team "RS Racing" 'unter Vertrag genommen' und bist mit nur vier Punkten Rückstand Zweiter in der Gesamtwertung geworden. Wie war die Saison aus Deiner Sicht und was macht Dir an der VRTCC am meisten Spaß?

Tobias Schlottbohm: Naja, die Saison lief erstaunlich gut. Zweiter bin ich zwar aufgrund von nachträglich ausgesprochenen Strafpunkten nicht geworden, sondern "nur" Dritter. Eigentlich wollte ich ja schon in der Saison IV mit dem E46 antreten, nachdem ich in der dritten Saison als Wartelistenfahrer das ein oder andere Rennen mit dem alten BMW bestritten habe, allerdings war das Team damals dagegen. Jetzt startet ja die fünfte Saison und dann sind

wir mit dem E46 von der Partie. Jedenfalls werde ich auch die Saison wieder ohne große Ambitionen angehen, das hat in der vierten Saison ganz gut geklappt. Und wie bereits gesagt; durch die hohe Leistungsdichte und den leistungstechnisch gesehen sehr ähnlichen Fahrzeugen sind enge Zweikämpfe garantiert.

RS: Wie bereitet sich "RS Racing" auf die Rennen vor? Tauscht ihr Telemetriedaten und Setups untereinander aus?

Tobias Schlottbohm: Naja, Telemetriedaten eher nicht. Meistens stellen einige von uns ihre Setups und TimeAttack-Runden ins Teamforum und hin und wieder gibt es das ein oder andere spontane Teamtraining.

RS: Dank des VRTCC-Archivs auf dem VR-Portal kann man gut verfolgen, wie Deine Datenbank von Jahr zu Jahr 'dicker' und mit Grafiken, Funktionen und sonstigen Informationen gefüttert wird. Macht Dir hier die Arbeit an einer Datenbank, in der Du selber als aktiver Fahrer auftauchst, gleich besonders viel Freude? Und wie viele Stunden hast Du ungefähr in die VRTCC-Datenbank investiert?

Tobias Schlottbohm: Angefangen hat ja alles mit der Datenbank für den Porschecup 2005. Da ist die Motivation, Zeit dafür zu investieren viel höher, wenn man aktiv an derjenigen Serie beteiligt ist. Letztendlich fußt ja jetzt alles auf dem gleichen Code, d.h. jede Änderung wirkt sich auch für die Ligen aus, an denen ich nicht teilnehme. Insofern ist es schön zu sehen, dass da immer mal wieder was hinzugekommen ist, insbesondere dann, wenn man dann auch feststellt, dass den Fahrern das auch gefällt. Wie viele Stunden drin stecken, kann ich kaum sagen - für die VRTCC waren es ja letztendlich für die letzten Saisons nur Anpassungen für bestimmte Regelungen (z.B. Markengewichte für siegreiche Fahrzeuge). Das sind eigentlich nur Kleinigkeiten. Insgesamt dürften über die Jahre mittlerweile aber an die 1000 Stunden zusammengekommen sein, aber wie gesagt, in letzter Zeit mit stark fallender Tendenz. Für die DB zur VRTCC V waren die benötigten Änderungen so gering, dass alles innerhalb von 1-2 Stunden erledigt war.

RS: Beim Thema iRacing gehörst Du auch eher zur kritischen Fraktion.

Hast Du die Simulation bereits getestet (wenn ja, wie fällt Dein Urteil aus?) oder bleibst Du so lange iRacing fern, bis iRacing die Strategie - wie z.B. die Community Club-Seiten aufbauen lassen, ohne groß selbst etwas dafür zu tun - ändert?

Tobias Schlottbohm: Für mich ist das momentan hauptsächlich eine finanzielle sowie zeitliche Frage. iRacing kann sich ja nur für jemanden "lohnen", der auch regelmässig an irgendwelchen Rennen teilnimmt. Letzteres könnte ich momentan sowieso nicht sicher stellen, ausserdem gibt es ja neben iRacing genügend andere Sims, die auch Spaß machen. Und ja, ich konnte iRacing mal kurz antesten und war direkt begeistert, trotz hoher Erwartungen. Der fehlende Ligamodus - abgesehen von den von iRacing organisierten Ligen - sowie das (zu) teuer zu bezahlende "beta"-Stadium werden mich aber wohl noch lange von iRacing fernhalten. Da gebe ich mein Geld lieber für andere Dinge aus.

RS: Du warst nun auch einige Jahre als Rennkommissar für die GNL-DOM tätig. Sag uns doch mal, wie Dir diese Arbeit gefallen hat.

Tobias Schlottbohm: Der Begriff "Arbeit" passt an der Stelle eigentlich ganz gut. Klar, die Motivation zu Beginn einer solchen Tätigkeit ist erst mal groß, andererseits ist das ja auch nicht der unbedingt dankbarste Job, den es gibt. Insofern ist es irgendwann sinnvoll, davon Abstand zu nehmen, gerade, wenn man so lange wie ich nicht mehr im Oval unterwegs war. Da geht u.U. dann doch das "Gefühl" für die zu bewertende Situation etwas verloren.

RS: Falls Du den Lesern etwas mitteilen willst, hast Du nun die Gelegenheit dazu:

Tobias Schlottbohm: Naja, was soll ich groß sagen. Immer schön locker bleiben und auch mal Abstand zu unserem Hobby suchen. In letzter Zeit scheint das generell etwas weniger gut zu gelingen, wie noch vor zwei Jahren. Da geht's manchmal ganz schön heiß her und es werden zu schnell Urteile gefällt, die sich im Nachhinein als falsch herausstellen, ohne jetzt konkrete Beispiele anführen zu wollen.

RS: Vielen Dank, Tobias, dass Du Dir Zeit genommen hast und viel Erfolg für die fünfte VRTCC-Saison und dein Studium!

Conrad Wegener

Andreas Rühl

Sektierer, Clowns und R-Schweigtoren: Teamspeakimpressionen der VR

Der Teamspeak-Channel der VR ist so alt wie die VR selbst. Von Anbeginn an bestand und besteht dort die Möglichkeit, mit anderen Fahrern, Admins, Besuchern zu reden und ihnen - wenn nötig - auch mal die eigene Meinung vor's Ohr zu geigen.

Es gibt aber VRler, die dort gar nie sind. Ich weiß nicht warum, vermute aber, sie lehnen den TS aus geheimnisvollen, eher grundsätzlichen Erwägungen ab: TS-Verweigerer-Fundis sozusagen.

sagen.

Andere erscheinen dort nur zu Rennen oder anderen, wichtigen Gelegenheiten. Einige aus dieser Nutzergruppe sind wohl auch grundsätzliche Nein-Sager, was den TS angeht, nehmen das Übel jedoch in Kauf, womöglich aus Angst, wichtige Informationen zu verpassen, die ihnen im Rennen nutzen können oder ähnlichen Unfug. Natürlich gibt es diese Infos dort nicht, was sie auch regelmäßig enttäuschen dürfte.

Zu jenen TS-Pragmatikern gehört die große Zahl derer, die der Modsimulation R-Factor sich verschrieben haben. In den Räumen der R-Factoren geht es denn in etwa so laut zu wie im Speisesaal einer Cluniazensischen Abtei: Es wird derart intensiv geschwiegen, daß dem Gerücht nach schon einige Mikrophone ihren Beschäftigungsanspruch einklagen wollten.

Den genauen Grund für das Schweigegelübde, das dort offenbar gilt, habe ich noch nicht herausgefunden, die Erklärung, man wolle auf wichtige Ereignisse auf der Rennstrecke hingewiesen, aber nicht vom Rennen abgelenkt werden, ist seit dem legendären Warnhinweis "Achtung! Unfall in der Rechts!" auf der Nordschleife nicht mehr so recht stichhaltig.

Wie nicht anders zu erwarten, ist im "Professional-Sector" der VR, also in der VRTCC, alles anders oder besser. Vermutlich um das herausragende "Gemeinschaftsgefühl" aller VRTCC-Fahrer zu manifestieren, werden banale Gemeinschaftsunterkünfte gar nicht erst besucht. Stattdessen treffen sich die RACE-Sektierer in eigenen "Teamchannels" - allen Anschein nach, um sich revolutionäre Setup-Werte zuzuraunen, während sie auf teameigenen Servern ihre geheimen Trainingssitzungen abhalten.

Für den gewöhnlichen LFS-ler ist der TS-Channel das eigentliche Wohnzimmer, der Mittelpunkt seiner ebenso bescheidenen wie anarchistischen Existenz. Er lebt hier glücklich und zufrieden wie Schimmel auf altem Brot. Bis auf den Geschlechtsverkehr finden daher in den LFS-TS-Channels eigentlich alle Lebensäußerungen ihre natürliche Heimstatt: Es wird über Gott und die Welt gequatscht, es wird gestritten, beleidigt, selten gelobt, gefeiert, gejubelt, gegessen, gezetert, geweint, geschrien und es werden unablässig Witze gemacht: Über sektiererische Race-Isten, mönchische R-Schweigtoren, abwesende GPL-Nur-Schriftlich-Chatter u.s.w. u.s.f.

Ein Besuch lohnt sich allemal für jeden. Es steht ja auch jedem frei, den TS so zu nutzen, wie er es mag - und verträgt. Nur nutzen sollte man ihn. Schließlich bezahlt ihn ja auch der gemeine Fahrer. Hinzu kommt: Das gesprochene Wort hat noch manchen Graben schließen können, den das geschriebene im Forum aufgerissen hat. Also ab ins TS!

meint

Euer Rühl



Interview mit Stefan Hartmann Bereichsleiter Live For Speed



Stefan Hartmann

RS: Stefan, Du wurdest bekanntlich ja gezwungen, Bereichsleiter des LFS-Bereichs zu werden. Was war der Grund dafür, daß man Dich derart hart bestraft hat?

Stefan Hartmann: Nachdem Lars in den Untergrund verschwand und Volker wie immer besoffen umherirrte, war ich der einzig greifbare Depp. Mangels Erfahrung habe ich die drohende Gefahr zunächst überhaupt nicht erkannt und es dann einfach nicht mehr geschafft, rechtzeitig das Weite zu suchen.

RS: Das erklärt natürlich das Engagement und die Leidenschaft, mit der Du Deine Aufgaben angehst! Auch die kommende Saison wartet ja wieder - wie soll ich sagen - mit einem bunten Strauß von Innovationen und Überraschungen auf, oder?

Stefan Hartmann: Nö.

Oder ja, doch. Im Masters gibt's erstmals eine Teamwertung, wobei die Teams bereits vor der Saison ausgewürfelt (kein Witz!) wurden.

Außerdem werden dort in zwei der anstehenden zehn Läufe Autos an den Start gehen, die durch Luftrestriktoren in der Leistung gedrosselt wurden.

RS: Zum Langstreckenpokal haben mich die Fahrer gebeten, Dich zu fragen, ob an eine Ablösung des derzeitigen Administrators gedacht wird? Es sollen ja dafür schon Geld-

beträge geboten worden sein?!

Stefan Hartmann: Ich habe mal ein Foto von Lars gesehen... ich denke nicht, dass ich ihn absetzen werde.

RS: In den Masters spielt Florian als Admin diesmal das ganze LFS-Repertoire aus: Wind wird es geben, Rallye, Gewichte, Restriktoren.... Gibt es irgend jemanden, der den Admin in seinem bedenkliehen Drang bremst, die Masters neu zu erfinden und wie stehst Du überhaupt dazu?

Stefan Hartmann: Ja, Flo macht viel Mumpitz. Aber das macht nichts, unsere Fahrer merken das gar nicht, die sind ja genauso bekloppt.

Flo hat mit den Ovalrennen auch in der letzten Saison schon eine etwas gewagte Neuerung gebracht. Lustigerweise ist gerade das bei den meisten Fahrern ziemlich gut angekommen.

Ovalrennen in LfS. Völlig bescheuert, aber es funktioniert.

RS: Und wie sieht es mit den Langstreckenrennen aus, immerhin ein "Alleinstellungsmerkmal" des LFS-Bereichs? Ist wieder ein 12-Stundenrennen nach der kommenden regulären Saison geplant?

Stefan Hartmann: Konkrete Planungen gibt es noch nicht. Das ist aber nicht ungewöhnlich, wir planen sowieso immer erst los, wenn die Zeit zu drängen anfängt. Prinzipiell kann ich mir ein weiteres Langstreckenrennen im Sommer sehr gut vorstellen. Wie lang dieses Rennen dann sein wird, werden wir dann ausknobeln.

RS: Spötter sagen ja, der LFS-Bereich habe weniger Fahrer, als es Strecken bei LFS gibt. Macht es Sorgen, wenn jedes Jahr mehr allbewährte Fahrer aussteigen, als neue nachrücken?

Stefan Hartmann: Wenn es so wäre, würde ich mir zumindest Gedanken machen.

Soweit ich weiß, gehen wir auch in dieser Saison wieder mit einem voll-

en Masters-Grid an den Start. Mehr als ein volles Grid haben wir auch früher nicht gehabt. Auch um den LP mache ich mir wenig Sorgen.

Trotzdem sind die "Goldenen Zeiten" des LfS Bereiches vorerst vorbei.

Es ist noch nicht lange her, da wir gelegentlich vier oder fünf Rookie Cup-Neuanmeldungen an einem einzigen Tag bekommen haben.

Das gibt es heute nicht mehr.

LfS S2 ist jetzt seit dreieinhalb Jahren auf dem Markt. Für einige Fahrer ist da einfach die Luft 'raus.

Aber wir haben einen soliden Fahrerstamm, für den die gute Simulation und die vertraute Gemeinschaft wichtiger sind als neuer Content.

RS: Das hört sich teilweise nach Verfall und Niedergang an. Immerhin soll noch im Frühjahr ein neuer Wagen kommen: Was versprichst Du Dir vom "Scirocco"? Wie beurteilst Du die waghalsige Idee eines "Markenpokals" mit diesem Fahrzeug?

Stefan Hartmann: Die Idee mit dem Markenpokal ist absolut hervorragend! Schließlich stammt sie von mir.

Das wäre eine schöne Gelegenheit, den ein oder anderen "in LfS gibt's ja nur Fantasyautos"-Get-Real-Fuzzi ins Verderb... ääh in den LfS-Bereich zu locken.

Allerdings muss der Scirocco seine Tauglichkeit erst einmal unter Beweis stellen.

Sollte die Kiste fahrdynamisch das halten, was ihre Optik verspricht, könnte ich mir durchaus vorstellen, eine kleine Scirocco-Trophy zu veranstalten.

RS: Ein paar Worte noch zum "Image", das LFS in der VR hat: Stört es Dich eigentlich, daß die LFS-ler als arrogante Exoten bezeichnet werden?

Stefan Hartmann: Das schlägt ja dem Fass den Boden in's Gesicht! Wer sagt denn so was? Wir sind vielleicht arrogante Idioten. Aber Exoten, das sind die Anderen!

RS: Es ist ja auch unverständlich,



warum LFS-Fahrer eine Kupplung, die ständig kaputt geht, mehr schätzen als einen perfekt funktionierenden Scheibenwischer! Welches Feature würdest denn Du programmieren, wenn Du Scawen wärst?

Stefan Hartmann: Funktionierende Scheibenwischer sind ja auch so unwichtig. Statt so einen Blödsinn zu programmieren, würde ich an Scawens Stelle irgendetwas Sinnvolles tun.

Ein Wurstblinker wäre cool. Oder eine Innenbeleuchtung im Sicherungskasten. Ich find' es immer nervig, wenn man da mit Taschenlampe unter dem Lenkrad herumfummeln muss.

RS: Das Abschlußrennen der Masters der abgelaufenen Saison hast Du als "TV"-Reporter an der Seite von Mika Radmer kommentiert. Was war schlimmer: Mit Mika TV zu machen oder mich als Fahrer loben zu müssen? Wird es nach diesem Erlebnis wieder Übertragungen geben und wirst Du gleichwohl wieder kommentieren?

Stefan Hartmann: Habe ich Dich

etwa tatsächlich gelobt? Vielleicht hätte ich mir im Vorfeld doch nicht ganz soviel Mut antrinken sollen. Ich nehme jedenfalls alles zurück, Du bist absolut katastrophal unterwegs gewesen.

Aber die Übertragung hat wirklich Spaß gemacht. Blödsinn erzählen liegt mir ja sowieso ganz gut.

Es ist daher recht wahrscheinlich, dass wir uns in Zukunft gelegentlich ein Event herauspicken und davon eine Liveübertragung anbieten werden.

Regelmäßige Übertragungen, wie etwa im Race-Bereich, wird es aber nicht geben.

RS: Mit Markus Wurm verschwand ja letztes Jahr der letzte kompetente Mitarbeiter in Deiner Mannschaft. Markus hat das Lenkrad an den Nagel gehängt und übt jetzt angeblich täglich stundenlang auf einer Gitarre den "Alten Holzmichel". Denkst Du auch öfters übers Aufhören nach oder bist Du leidensfähig oder unsensibel genug, um weiter Bereichsleiter zu bleiben?

Stefan Hartmann: Ja, bei Markus

sind die Spätfolgen des Bereichsleiterdaseins anscheinend mittlerweile offen zu Tage getreten.

Wie ja bekannt sein dürfte, stimme ich mit der Gesamtpolitik des Vereins nicht in allen Punkten überein. Natürlich besteht dann immer die Gefahr, dass die Motivation einen kleinen Knacks erleidet. Das ist für mich aber kein Grund, mit irgendwelchen Handtüchern um mich zu werfen. Ich mag die ganzen Knallköpfe hier. Und solange wir die Richtung in unserem Bereich selbst bestimmen können und ich an LFS Spaß habe, bleibe ich dabei.

RS: Das stimmt doch wieder optimistischer. Wenn ein so schlechter Fahrer wie Du immer noch Spaß an LFS hat, weiß ich nicht, wie Du den jemals verlieren solltest! Der Rückspiegel dankt Dir jedenfalls für die Zeit, die Du Dir genommen hast.

Stefan Hartmann: Stimmt, Herr Tausend-Runden-Training-und-dann-nur-5ter-werd-Mann, da haben wir ja dann was gemeinsam.

Andreas Rühl

Bild unten: Thomas Busack



Modellbaunews!

Der Ferrari 156 "Sharknose" von CMC

Erst vor kurzem erschienen, ist der Ferrari 156, der Weltmeisterschaftswagen von 1961, von CMC eines der begehrtesten Modelle im Maßstab 1:18. Warum das so ist, wollen wir uns anschauen.

Bisher konnte man ruhen Gewissens behaupten, das wohl Exoto der aktuelle Marktführer bei Modellen im beliebten 1:18 Segment ist. CMC, ein deutscher Edelmodellhersteller mit Standort China mischt allerdings kräftig mit. Besonders die letzte Offensive bei den Neuheiten macht CMC zu einem sehr interessanten Anbieter außergewöhnlicher Autos, wie zum Beispiel den McLaren Mercedes Straßenauto, dem 64. Porsche 911 mit phantastischen Details im Innenraum, sowie ihren historischen Rennwagen wie dem Auto Union Typ C von 1936.

Dieses Mal möchte ich einen Blick auf einen der interessantesten Formel 1 Boliden aller Zeiten werfen. Den Ferrari 156, auch besser bekannt unter dem Spitznamen "Sharknose". Leider gibt es weltweit nicht ein einziges original erhaltenes Auto mehr, so mußte sich CMC ausschließlich an den Zeichnungen der Ingenieure halten.

Erschienen ist der 156er in der Aus-



Das Aggregat des 1,5L 6 Zylinders. Filigrane Handwerkskunst.

führung #2, gefahren von Phil Hill im großen Preis von Italien 1961. Der #3, dem Arbeitsgerät von Wolfgang Graf Berghe von Trips auf dem Nürburgring 1961. Und der #4, den Phil Hill auf der Ardennenbahn in Spa lenkte. Alle Varianten sind auf 6000 Stück streng limitiert.

CMC gewohnt bettet sich der Ferrari in einem dicken Styropormantel, um ja nicht auf dem Transport beschädigt zu werden. Ein Schraubenzieher wird selbstverständlich ebenso mitgeliefert, wie ein weiches Tuch, um

das Modell so sanft wie möglich zu betrachten. Eigentlich sieht er recht unspektakulär aus, dieser Winzling. 1961 herrschte die 1,5 Liter Formel,

Das Hot wheels/Mattel die Rechte an Ferrari Modellen besitzt mag seit den Formel 1 Modellen in der Michael Schumacher Collection kein Geheimnis sein. Das es zur Zeit aber eine Flut von Neuheiten im 1:43 Segment gibt, wissen nur Insider. Und das beste daran: Es handelt sich um eine Jubiläumsserie zum Geburtstag von Ferrari. In dieser Serie sind nicht nur die neuen F1 Boliden zu finden, nein auch historische Autos darf man bewundern. Die Basis bilden die Erzeugnisse von IXO welche aber verfeinert wurden. So finden sich auf dem 126C2 Formel 1 Auto von Gilles Villeneuve Fotoätzteile, die dem Modell ein aussergewöhnliches Aussehen geben. Die aktuellsten Modelle sind der 312T2, den Niki Lauda 1977 zum WM Titel fuhr, und der 500F2 aus dem Jahr 1952. Demnächst wird es noch folgende Exemplare erscheinen: 312B3 von 1974, 312(1967), F641(1990), der F2002, der



Nach dem Entfernen der Radmutter kann man die Bremsanlage begutachten.

die noch richtige Go-karts auf die Pisten schicken konnte. Was auf den 2. Blick auffällt ist das geringe Gewicht. Das liegt daran das CMC extra dünne Verkleidungen herstellt, um ja die Originaltreueheit beizubehalten. So manch anderer Hersteller wählt schweren und klobiges Stahlblech.

Die dünnen "Asphaltschneider" mit Speichen sind wie bei CMC üblich per Radmutter vom Radträger zu schrauben, was einen gigantischen Blick auf die Bremsscheiben ermöglicht. Die Tatsache das sich die komplette Frontpartie des Ferraris entfernen lässt, zaubert jedem Sammler ein breites Grinsen ins Gesicht. Denn was sich da zeigt bringt CMC definitiv näher an Exoto heran. Eine Unzahl von Drähten, Schläuchen für den Kühlkreislauf, die Elektrik für die Armaturen, die Kabel zur Batterie, all das ist mit Liebe zum Detail gemacht. Das muß erst einmal nachgemacht werden. In der Konstruktion des Ferraris muß man erschrocken feststellen, das zwischen Benzintank und Batterie keine 10 cm Distanz liegen. Und jeder weiß was das für Auswirkungen haben kann.

Im Cockpit herrscht Minimalismus. Aber der ist grandios verarbeitet. Mit Stoff bezogener Fahrersitz der die Seitenteile aus Leder bezogen hat. Ein großes verchromtes Lenkrad, durch dessen Speichen man einen Blick auf das polierte Aluminium Armaturen Brett hat.

Aber was bringt all das wenn der Motorraum schwächelt? Die Motorabdeckung sitzt verschraubt auf einem Gelenk, welches den Deckel nach hinten über kippen lässt. Ähn-



Die Frontpartie des Ferraris lässt sich komplett entfernen.

lich einer BMW Motorhaube. In dieser Haube sind unter den feinen Belüftungsgittern bereits die Ansaugstutzen des Vergasers auszumachen, genauso wie die Öffnungen für die Belüftung der hinteren Bremsscheiben. Nach dem öffnen muß man kurz inne halten. Nur nicht nervös werden. Leicht gesagt, denn dieser Motorraum ist in seiner Verarbeitung kaum zu toppen. Nichts ist übertrieben, kein Kabel, kein Schlauch fällt aus der Reihe. Beim Ferrari 500F2 hatte man im Motorraum zuviel investiert, was bei näherer Betrachtung Minuspunkte einbrachte. Der 156er ist da den ticken dezenter, was dieses Modell eindeutig zu einem Klassiker machen wird. Was auch erstaunt ist die arbeitende Federung, die in dieser Form noch bei keinem Modell zu sehen war. Leider gibt es einen Punkt den sich CMC zu Herzen nehmen muß. Die

312B aus dem Jahr '70, Michele Alboretos F156/85 von 1985, der F1 412T1B mit dem Gerhard Berger 1994 in Hockenheim gewinnen konnte und der F300 von 1998.

Im 1:18 Angebot wird es beispielsweise den Dino 246GT geben, der unter Experten als einer der schönsten Ferraris aller Zeiten gilt. Leider ist Matteil mit den offiziellen Erscheinungstermin ein wenig im Rückstand, was für Sammler ein wenig nervenaufreibend sein kann. Vielleicht weiß man in der nächsten RS Ausgabe schon mehr.

Auspuffanlage. Diese war schon beim 500F2 keine Augenweide, und man hoffte auf eine Verbesserung. Beim "Sharknose" gibt es die noch nicht. Woran liegt das? Im Vergleich mit einer Exoto Anlage sieht diese sehr billig aus. Schade darum. Aber das soll nur ein kleiner Kritikpunkt sein. Der Preis von gut 210€ ist allemal gerechtfertigt, was die Sammler unter euch schon mal das Börserl zücken lässt.

Neben dem Ferrari 500F2 von Exoto, dem Lotus 97T, im Maßstab 1:12 von Minichamps, und dem Ferrari 312B, ebenfalls von Exoto, ist der 156er jetzt schon eines meiner Lieblingsmodelle.

Was ihr von diesem, oder anderen Modellen halten, könnt ihr mir jederzeit per PN zukommen lassen. Auf eine Modellvorstellung von euch würde ich mich ebenfalls sehr freuen, die man dann auch im **Rückspiegel** veröffentlichen würde. Bis zum nächsten Mal,

Martin Fass



Der kleine aber sehr feine Ferrari 156, den Phil Hill 1961 zum WM Titel fuhr.



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

T. Schlottbohm: Neuer CM Meister

Stettler nach technischen Problemen nur Gesamtdritter



Schlottbohm siegt erwartungsgemäß im Porsche 911 auf dem Traditionskurs des Automotodrom Brno in der Tschechei. Mit Thomas Link auf Platz 2 und Adi Stettler auf Platz 3 durfte er die Korken knallen lassen. Goe Stettler fiel nach hartem aber fairem Kampf um Position 2 wenige Runden vor Schluss durch einen technischen Defekt (Pedalbug) auf Rang 8 zurück und vererbte damit seinen fast sicheren zweiten Gesamtrang an Link.



Das komplette Feld in T1

Den vierten Rang sicherte sich Thomas Kinder vor Stefan Mies nach rundenlangem Kampf, den Kinder, der gesegneten Mutter der heiligen



Kinder verteidigt P4 vor Mies

Beschleunigung sei Dank, für sich entscheiden konnte. Rang 6 holt sich Thorsten Kaul, allerdings gab es auch diese Position nicht kampfflos. Nach harten Duellen nach dem Motto jeder gegen jeden

und fröhlichen Positionswechseln, konnte Kaul schließlich im letzten Renndrittel auch den letzten Verfolger, namentlich Jan Mollitor, abschütteln. Mollitor musste kurz danach ganz aufgeben, sein Capri war nach einem harten Ausritt in die Rei-

fenstapel von T1 zu demoliert, um weiter zu fahren. Die GTL Gemeinde gratuliert Schlotti zum Meistertitel und verspricht es ihm auch nächste Saison nicht allzu leicht zu machen.

Duffman



Let's Fetz! Gute Rennaction, nur dumm für Dorner, dass dies nicht sein Hinterreifen ist und Mollitor und Kaul in die richtige Richtung fahren.

Position		schnellste	
R	Q	Name	Rennrunde Wagen
1	1	Tobias Schlottbohm	2:13.147 Porsche 911 RSR 3.0
2	3	Thomas Link	2:14.792 Porsche 906
3	4	Adi Stettler	2:15.164 Porsche 906
4	5	Thomas Kinder	2:16.630 Pantera
5	6	Stefan Mies	2:16.845 Porsche 906
6	10	Thorsten Kaul	2:17.707 Porsche 911 RSR 3.0
7	13	Bjoern Fietz	2:18.455 Porsche 914-6
8	9	Axel Dorner	2:17.604 Porsche 906
9	2	Goe Stettler	2:14.955 Porsche 906
10	11	Peter Neuendorf	2:17.824 Porsche 906
11	12	Dirk Wilke	2:21.632 Porsche 914-6
12	7	Jan Mollitor	2:16.067 Ford Capri RS
13	8	Edgar Wenigmann	2:17.091 Ford Capri RS

o.: Ergebnisse Brno
r.: 1. Endstand CM Saison 6



Fahrer	Punkte	Credits	Diff
Tobias Schlottbohm	200	0	-
Thomas Link	192	0	-8
Goe Stettler	186	0	-14
Bjoern Fietz	183	0	-17
Adi Stettler	177	0	-23
Stefan Mies	149	0	-51
Thomas Kinder	143	0	-57
Edgar Wenigmann	129	0	-71
Thomas Tegen	126	0	-74
Peter Neuendorf	119	0	-81
Axel Dorner	118	0	-82
Thorsten Kaul	116	0	-84
Dirk Wilke	114	0	-86
Andreas Schaeufele	74	0	-126
Chergo Zelfo	70	0	-130
Jan Mollitor	64	0	-136
Tim Schuett	48	0	-152
Hans Hanraths	40	0	-160
Bernard Bram	39	8	-161
Magnus Randy	35	0	-165

Die ersten Rennen im Jahr 2009

Der Saisonstart des GGPLC und des GPLTC

Es war wieder soweit. Eine neue GPL Saison nahm ihren Anfang. Ebenfalls neu: der Grand Prix Legends Team Cup. Teams, gebildet aus jeweils 3 Fahrern, 3 Rennen im Pro-short Modus an einem Abend, und nur eine Teamwertung. Von Christof Gietzelt ins Leben gerufen, konnte der GPLTC im ersten Rennen in Silverstone voll überzeugen. Der Langstreckenpokal wurde am 27.1. wiedereröffnet, gefolgt vom Auftakt der 17. Saison des GGPLC's in Watkins Glen.

Den Anfang machte am Mittwoch den 21. Januar der **GPLTC**. Ein volles Grid gewährleistete 3 spannende Rennen mit jeweils 12 Runden. Im ersten Rennen wurde die Startaufstellung nach der Meldung der Teams gebildet, Rennen 2 und 3 wurden in umgekehrter Reihenfolge des Zieleinlaufs, genau wie im Fun-cup, gestartet.

Team SSG, das aus Schulz, Schade und Gietzelt gebildet wird, konnte

+++NEWS+++NEWS+++

Schlägerei in Silverstone! Saisonauftakt fordert Tribut! Schürmann beim Zahnarzt!

Der Saisonauftakt in Silverstone verlief turbulent. Nach vielen Unfällen war es nur wenigen Fahrern gelungen, unbeschadet in den letzten Lauf zu gelangen. Einer davon war der immer ruhige Alex B., vom Team CWB-Racing. Doch der von Felix F. verursachte Unfall brachte den eiskalten Nordmann zum Ausruhen! Nachdem Alex Bressler den Verursacher F. Schürmann aus seinem brennenden Wrack gezogen und ihn wieder auf die Beine gestellt hatte, streckte der ehemalige Boxer den jungen Schürmann mit einem ansatzlosen Haken nieder. Diesem mußten danach 3 Zahnfragmente entfernt werden!

Bressler's kurzes Statement: " Das hatte er sich redlich verdient! Wir hätten beide draufgehen können."

+++NEWS+++NEWS+++

Alex Bressler

durch eine geschlossenen gute Teamleistung den ersten Tagessieg des TC herausfahren. Schon im ersten Rennen konnte Gietzelt einen Sieg einfahren, und so sein Team mitreißen.

Team KBM, Michael Kohlbecker, Alex Bungartz und Josef Müller, waren dicht dran, mussten die etwas bessere Leistung von SSG doch anerkennen. Platz 3 ging überraschend an das Team LDF. Obwohl Manfred Leitner nicht antrat, konnten Michael Dobeck und Martin Fass eine 100%ige Zielankunftsrate vorweisen. Platz 3 und 5 im 2. Rennen untermauerten diese starke Leistung.

Denkbar ungünstig verlief der Abend für KSS. Semipro-Alien Moritz Kranz und seine Teamkollegen Schlottbohm und Schürmann waren die Geheimfavoriten für Silverstone gewesen. Kranz blieb schon in der Startvorbereitung zum ersten Rennen das Gaspedal stecken, was noch vor dem Fallen der Flagge einen Motorschaden zur Folge hatte. Rennen Nummer 2 konnte er allerdings für sich entscheiden. Obwohl Tobias Schlottbohm den dritten Lauf gewann, mussten sie durch ihre insgesamt 5 Ausfälle Tribut zollen. Am Ende schaute nur Platz 5 für KSS heraus.

Beim nächsten Event in Laguna Seca sind die besten 6 Teams in der Tabelle gesetzt, die beiden anderen gemeldeten Teams müssen auf Abmel-

GPL Team Cup
Stand nach 1 von 12 Events

POS	TEAM	PUNKTE
1	Schade-Schulz-Gietzelt	118 P.
2	Kohlbecker-Bungartz-Müller	98 --
3	Leitner-Dobeck-Fass	90 --
4	Kranz-Schürmann-Schlottbohm	82 --
5	Kriesch-Hermann-Lagler	79 --
6	Hagenbauer-Loos-Benz	78 --
7	Erhart-Wilhelm-Hesmer	78 --
8	Casula-Weiner-Bressler	55 --

VR GPL Team Cup

Event 2



Laguna Seca 67



Der GPLTC feierte eine spektakuläre Premiere. 3 Rennen an einem Abend, und ein volles Grid, sorgten für eine Menge Rennaction.

Buchtip...



Walter
Röhrl

Rückspiegel



Meine Laufbahn in Bildern

Reinhard Klein · Wilfried Müller · Thomas Senn

Walter Röhrl: Rückspiegel-Meine Laufbahn in Bildern

Walter Röhrl, der Rallyeweltmeister von 1980 und 1982, ist auch Jahre nach dem Ende seiner aktiven Motorsportkarriere einer der populärsten Sportsmänner Deutschlands geblieben. Etliche seiner Kämpfe und Erfolge, wie die 4 Siege bei der Monte, die Ritte auf der 550PS-Kanonenkugel Audi S1, die Fabelzeiten, mit denen er seine Gegner demoralisierte, sind zu Legenden geworden.

Nachdem der Ex-Weltmeister 2002 seine Lebenserinnerungen in dem Buch "Aufschrieb" zusammenfasste, legt er jetzt mit "Rückspiegel" einen Bildband vor. Auf 256 Seiten mit mehr als 200 Fotos kommentiert Röhrl hier dramatische, heitere und erschreckende Momente seiner Karriere. Das ersetzte Kapitel schildert überdies Röhrls Leben, wie es heute ist.

Zu den historischen Aufnahmen schreibt Walter Röhrl in seinem Vorwort an die Leser: "Die Älteren von Ihnen werden vieles wiedererkennen. Den Jüngeren mag der Sport von damals abenteuerlich, Gefährlich, wild, geradezu verrückt erscheinen. Glauben Sie mir: genau das war er."

Im Verlag Reinhard Klein erschienen, ab 48€ im Handel erhältlich.

Moritz Kranz das Favoritensterben ein. Auch Manuel Rauch und Michael Kohlbecker blieben nicht verschont. Bonaventura fiel nach gutem Start einem Motorschaden zum Opfer. Pole Mann Callipo fiel zuerst durch einen Dreher sehr weit zurück, und hinkte später sogar nur noch mit 3 Rädern ins Ziel. Nur Platz 7 für ihn. Ferrari Ersatzmann Fass hatte sich schon auf Rang 3 nach vorne gekämpft, setzte Kriesch gehörig unter Druck, musste aber 2 Runden vor Schluß ohne Benzin ausrollen.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	A. Wilke	BRM	33 Runden
2	S. Kriesch	BRM	+5,427s
3	S. Gawol	COO	+7,609s
4	S. Scharf	BRA	+10,293s
5	M. Engel	COO	+30,929s
6	M. Erhart	EAG	+43,879s
7	C. Callipo	BRA	+1 Runde
8	M. Fass	FER	+3 Runden
9	J. Kunz	FER	DNF
10	M. Rauch	COO	DNF
11	M. Kohlbecker	BRA	DNF
12	D. Bonaventura	LOT	DNF
13	M. Kranz	COO	DNF

Pole Position:

C. Callipo BRA 1m04,683s

Schnellste Runde:

C. Callipo BRA 1m04,919s

Am schlimmsten erwischte es Sören Scharf. In Führung liegend rutschte er beim herausbeschleunigen aus dem Loop ins Gras, wurde quer über die Bahn in die Leitplanken katapultiert, und fand sich erst auf Platz 4 wieder.

Damit war der Weg für einen BRM Doppelsieg frei. Andreas Wilke setzte sich im Finish gegen Steffen Kriesch durch, der sich gerade so gegen Stefan Gawol behaupten kann. Cooper Ersatzfahrer Martin Engel steuerte mit Platz 5 wertvolle Teampunkte bei. Der einzige Starter für Team Eagle, Michael Erhart, sicherte sich als 6. wichtige Punkte für die Gesamtwertung.

Dramatik auch im **JSC**. Chris Gietzelt zeigte eine perfekte Vorstellung, sicherte sich mit dem Triple, Pole-schnellste Runde-Sieg, die einstweilige Tabellenführung. Justus Forstbach im BRM beendete nach 33 Runden Spazierfahrt das Rennen auf Platz 2. Team Lotus konnte mit Platz

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Gietzelt	EAG	33 Runden
2	J. Forstbach	BRM	+11,375s
3	A. Kröger	LOT	+31,873s
4	R. Merkel	LOT	+42,277s
5	P. Neuendorf	BRA	+42,704s
6	S. Lagler	EAG	+45,023s
7	M. Engel	COO	+47,845s
8	H.-J. Schmitz	LOT	+50,998s
9	F. Schreiner	EAG	DNF
10	M. Leitner	FER	DNF
11	M. Rauch	LOT	DNF
12	O. Schulz	FER	DNF
13	M. Fass	FER	DNF
14	M. Schade	BRA	DNF

Pole Position:

C. Gietzelt EAG 1m04,282s

Schnellste Runde:

C. Gietzelt EAG 1m04,780s

3 und 4 durch Kröger und Merkel ein beachtliches Resultat feiern.

Für das Ferrariteam brach eine Welt zusammen. Fass, der von Startplatz 2 einen schlechten Start erwischte, wurde noch in der ersten Runde von Michael Schade über die Leitplanke buxiert. Auch Oliver Schulz strandete. Als es dann auch noch den Teamchef Leitner erwischte, war das Drama perfekt. Mit so einer Gesamtleistung braucht man vom Teamtitel gar nicht erst träumen.

In 2 Wochen darf man in Silverstone gespannt sein wie sich die Nerven erholen haben. Brabham und Ferrari haben viel gut zu machen. Gewohnterweise sind es dann wieder die Eagle's und Lotus' die auf der Flughafenpiste den Ton angeben. Die Saison ist lang, aber wer schon zu Beginn den Anschluß verpasst, wird diesen sehr schwer nur aufholen können.

Martin Fass



Vorne balgen sich bereits Gietzelt und Forstbach. Dahinter sind Merkel und Fass zu sehen. Nur Augenblicke später zerschellt der Ferrari.

Saison IV - der Rückblick

Waschkowski wird Meister, HP jubelt

Es gibt Sportereignisse, die man nicht spannender hätte schreiben können. So geschehen beim letzten VRTCC Rennen der Saison IV in Macau. HP Racing dominiert seit Beginn der Qualifikation jenes Rennevent und es schaute lange so aus als würde Ronny Hähnel seine erste VRTCC Saison mit dem Titel krönen können. Nach der Pole Position und einem Start/Ziel Sieg in Lauf 1 befindet sich das Jungtalent bereits auf dem dritten Platz, als es er einen Fehler begeht, kollidiert und schliesslich den Titel verliert.

Aber was war passiert, dass Ronny Hähnel seinen so sicher geglaubten Titel doch noch verlieren konnte? Wir blicken zurück. Saisonstart in Interlagos, schon in der Qualifikation zeigt sich, dass Hähnel wohl der Titelfavorit schlechthin sein würde. Während die Kommentatoren sich verwundert die Augen reiben, fährt Ronny nur wenige Runden, natürlich Bestzeit und stellt seinen E90 in die Garage ab. Ein erstes Ausrufezeichen und die erste Provokation an die Konkurrenz. Im Rennen ging es dann hoch her. Im Rennen gerieten mehrere Fahrer von HP Racing und Sim Racing Equipment aneinander. Harte Kämpfe, harte Worte, schon beim ersten Event musste die Rennkommission den Fall untersuchen. Das Event gewann übrigens kein Geringerer als Ronny Hähnel. Der zweite Lauf in Mid Ohio stand dem Event in Interlagos in keinsten Weise nach.

Nachdem es im ersten Lauf eher ruhig im Feld ablief, wurde Lauf 2 umso dramatischer. Da mehr als ein Dutzend Fahrer sich bei nassen Bedingungen für Regenreifen entschieden, konnten einige Fahrer die Gunst der Stunde nutzen und nach vorne fahren. Torsten Leistenschneider hatte von Anfang an das Glück vorne zu stehen und fuhr daraufhin zu einem ungefährdetem Sieg. Marius Schulz wurde im Chevrolet Lacetti überraschender 2. Hähnel konnte sich durch den 2. Platz in der Eventwertung mit ein paar Punkten in der Meisterschaftstabelle absetzen. In Kyalami war es wieder einmal Ronny, der im ersten Lauf sowie der Qualifikation am schnellsten war. Nur Böttcher und Struck sowie Erlekotte konnten sein Tempo so einigermassen mitgehen. Im zweiten Rennen fuhr Ronny dann vom 8. auf den 2. Platz vor. Das Rennen war jedoch geprägt von einem harten Zweikampf zwischen Erlekotte und Hennerici. Beide Fahrer duellierten sich über mehrere Runden hart auf höchstem Niveau. Erlekotte konnte sich am Ende jedoch entscheidend gegen den erfahrenen Hennerici durchsetzen und gewann das Rennen. In Zandvoort sorgte Martin Thiemt wieder für Wirbel. Nach Saison III, wo er mit Abstand der beste Chevrolet Pilot war, konnte er an der Holländischen Küste endlich mal wieder sein Potenzial zeigen. Nachdem er sich die Pole Position schnappte gewann er auch den ersten Lauf. Ronny Hähnel hatte es besonders schwer mit den vielen Kilos und wurde noch 10. nachdem

er von 16. Starposition ins Rennen ging. Im zweiten Rennen zeigte er aber wieder seine ganze Klasse. Er verbesserte sich um ganze acht Plätze und wurde noch zweiter, direkt gefolgt von seinem Vater Manuel im Opel Vectra. Das Event konnte Daniel Struck für sich entscheiden. Ganz bitter lief das Rennen für Michael Bräutigam ab. Zwar war er punktgleich mit dem Kluge Motorsport Piloten Georg Kiefer auf dem letzten Abstiegsplatz, musste dann jedoch trotzdem absteigen. Da beide Piloten in den Rennen das gleiche Resultat erzielen konnten entschied die bessere Qualifikationszeit diesen Härtefall. Kiefer war im Qualyfinng gerade mal 1/10 schneller als Bräutigam. Kurz vor dem Zolder Event brachte Simbin nochmal einen Patch raus. Die FWD Fahrzeuge wurden in ihrer Leistung verbessert und waren ab jenem Zeitpunkt dem E90 nicht mehr zu sehr unterlegen. Zwar gewann das Event Andreas Gaida mit einem E90, jedoch konnte man sofort erkennen, dass die FWDs mehr Power hatten. Nur drei E90 waren unter den ersten 10 zu finden. Zwei Wochen darauf war die VRTCC in Donington zu Gast. Das englische Wetter spielte verrückt und die Rennen sollten die entscheidenden der Saison werden. Im ersten Lauf fuhr Waschkowski im Regen zum Sieg und spätestens von dort an musste man ihn zu den aussichtreichsten Fahrern um den Titel zählen. Eine aussergewöhnliche Show zeigte hingegen Thomas Tegen. Im deutlich unterlegenem BMW E46, fuhr er vom 13. auf den



5. Platz vor. In Rennen 2 folgte dann der grösste Schock der Saison. Schon in Runde 1 wurde Ronny Hähnel unverschuldet in einen Unfall verwickelt und schied aus. Damit stand fest, dass er absteigen würde und nur noch theoretische Chancen auf den Meistertitel hatte. In Okayama kam es dann zu der Überraschung der Saison. Thomas Kiefer entschied das Event für sich und Kluge Motorsport freute sich auch noch über den Team Eventsieg. Die Freude war aber nur von kurzer Dauer, die Rennkommission hatte in der Startphase einen harten Zweikampf zwischen Fabian Kluge und Tobias Schlottbohm entdeckt. Beide Fahrer wurden dann mit Strafpunkten versehen. Der Eventsieg war dahin. Auch Elmar Erlekotte wird das Rennen so schnell nicht vergessen, Nachdem er im ersten Lauf gesiegt hat, wurde er im darauffolgendem Rennen von Gabriel Fürstner gedreht. Somit waren alle Chancen auf einen Meisterschaft dahin. Auch die Teamwertung sorgte für Schlagzeilen. Vor dem Event schickte HP Racing neu

lackierte BMW`s ins Rennen. Dort zu sehen war das Maskottchen des Sponsors, Robin van Berlet. Dieser posierte lässig mit Weihnachtsgeschenken. Doch das einzige was von HP verschenkt wurde, waren Meisterschaftspunkte. Weder Hennerici noch Bräutigam konnten nach ganz vorne fahren und damit war SimRacing Equipment wieder voll im Rennen um die Meisterschaft. Also beste Voraussetzungen für ein spannendes Finale in Macau. Zu aller Überraschung schickte HP Racing erneut neue Fahrzeuge in das Rennen. Goldene E90 mit einer grossen „1“ (!) auf der Motorhaube, sorgten für verwunderte Augen im Livestream. Doch schon in der Qualifikation wurde klar, dass HP Racing mit allen Mitteln den Teamtitel haben wollte. Das gesamte BMW Team fuhr wie schon in der Pre Season nach ganz vorne. Ronny Hähnel auf 1, Michael Bräutigam auf 2 und Marc Hennerici auf 3. Im Rennen setzten sich Hähnel und Bräutigam schnell ab, nur Hennerici hatte hart zu kämpfen und liess sich auf einen harten Zweikampf mit

Daniel Struck ein. Hennerici konnte sich jedoch durchsetzen und wurde 3. Im zweiten Rennen wurde es dann so spannend wie kaum zuvor in der VRTCC. Ronny Hähnel von Platz acht startend arbeitete sich immer mehr nach vorne und war schon kurz vor dem Titelgewinn. Zwei Runden vor Rennende lief er auf Sebastian Schillag auf. Hähnel machte einen Fahrfehler und beide Fahrer kollidierten. Der Titel war weg, aber ganz leer ging der Youngstar nicht aus. Aufgrund guter Ergebnisse von Hennerici und Bräutigam konnte SRE nicht mehr rankommen, sodass das Dortmunder HP Racing den Teamtitel gewinnen konnte. Im Lager von Sim Racing Equipment gab es aber auch Grund zur Freude. Florian Waschkowski holte sich den Fahrertitel und startet in der neuen Saison mit der Nummer „1“ auf dem Wagen. Die wohl spannendste VRTCC Saison endete mit einem spektakulärem Event.

Fabian Kluge





Expand Your Imagination

Bewölkt und sehr stürmisch

1. Lauf der DOM auf dem Daytona-Superspeedway



In Daytona startete wie jedes Jahr der Saisonauftakt zur neuen Saison. Kaum einen Monat ist es her das die Saison 2008 mit dem Live übertragenen Rennen in Homestead endete und die Fahrer schon früh wieder ins Lenkrad greifen mußten. Die Temperaturen waren alles andere als erfreulich. Es herrschten milde 15 Grad und war sehr bewölkt. Dies kühlte aber nicht die Gemüter ab und am Ende standen neun Rennunterbrechungen in der Statistik, ein stürmischer Auftakt in die Saison.

Mit 36 gemeldeten Fahrern war das Rennen gut gefüllt und die Qualifikation entschied in gewohnter Manier der Meister aus 2008 für sich: Hackmann. Ihn schlugen fast Kuyumji, Wilke, Wegener und Aulmann. Nach kurzem Abtasten im Training ging es dann zum Rennen.

Nach dem Rennstart fanden die Fahrer schnell ihre Position und bissen sich am Heck des vorausfahrenden Kontrahenten fest. Bis zur zehnten Runde lagen die Top25 dicht zusammen, erst dann taten sich Lücken auf. Diese wurden durch Meurer dann wieder geschlossen. Beim Versuch Platz 15 zu erlangen kam er in Turn 1 auf den Apron und rutschte danach in den außen fahrenden Terze. Während Meurer mit Blechschaden weiterfahren konnte mußte Terze aufgeben; ebenso der auch gebzw. betroffene Wegener.

Kaum war das Rennen wieder in Fahrt folgte auch schon die nächste Unterbrechung. Hunschede wurde in Turn 1 innen überholt und er wich zu stark nach oben aus. Die Folge war ein Kontakt mit der Mauer und anschließend mit dem innen passierenden Heuer. Dieser konnte nur noch angeschlagen dem Feld folgen.

Exakt zur Rennhalbzeit leistete sich Korbelt den gleichen Fahrfehler und wie durch ein Wunder hat es keinen der folgenden fünfzehn Fahrer erwischt. Für Korbelt war das Rennen aber gelaufen, denn ein Rad hatte sich durch den Einschlag in die Streckenbegrenzung vom Wagen gänzlich gelöst. Vorher gab es noch zwei nicht näher zu erwähnende Dreher die nur für Schymura, selbst als Verursacher, zum Ausfall führten.

Nach den ersten 60 Runden gab es folglich acht Fahrer weniger im Feld. Vier davon konnten direkt nicht mehr schadensbedingt am Rennen teilnehmen und die andere Hälfte wollte die Zielflagge nicht sehen.

Nur kurze Freude hatte auch Ziganki nach dem Restart. Als Klette am führenden Hackmann hängend zog ihn der magische Apron auf der Start-/Zielgeraden in seinen Bann und auf den Rasen. Ziganki rutschte über den Rasen zurück zur Strecke, nahm dem folgenden Lippert durch die Rauchentwicklung die Sicht und dieser baute seine Geschwindigkeit in dessen rechte Seite ab.

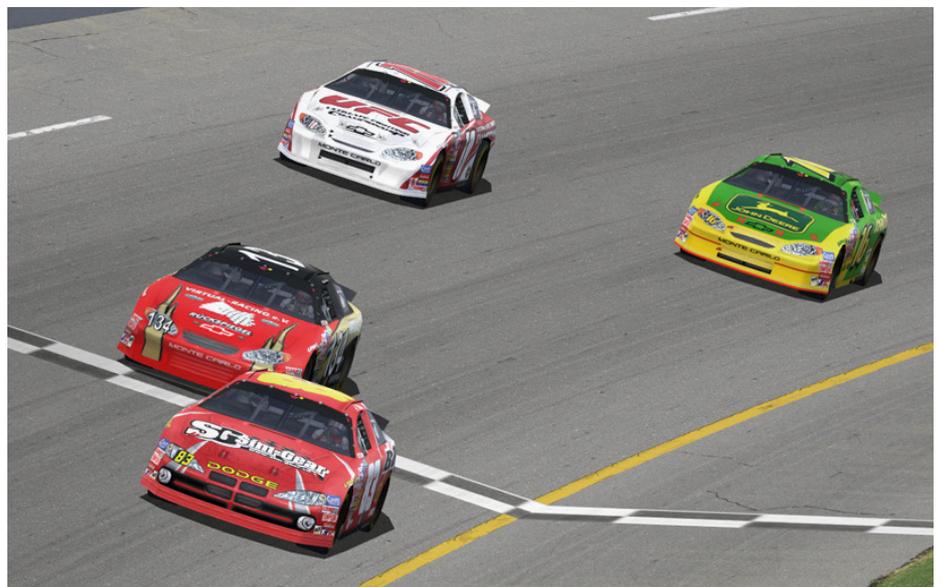
Den schlechtesten Tag hatte Sowada zu verbuchen. Wenige Runden nach dem Restart sorgte er zwischen Turn

1 und 2 für Trubel an der Spitze. Auf Platz 4 liegend kam er in Turn 1 zu hoch und löste sich unachtsam von der Mauer. Kuyumji, Hackmann, Kolibal, Eberius, Koopmann, Herbstrieth und Spross erwischte es direkt in diesem Big-One und ließ einige Topfahrer ausfallen oder sie wurden stark beschädigt. Fünf Fahrer inklusive dem Verursacher mußten ihren verbliebenen Blechhaufen verlassen.

Spross und Koopmann trafen sich als alte Bekannte nur fünfzehn Runden später wieder. Dieses Mal ausgangs Turn 4. Koopmann zog zu optimistisch hinter den passierenden Bonkowski rein und somit in die Frontpartie von Spross. Die folgenden Wilke und Frey deuteten die Rauchzeichen richtig und wichen nach innen aus. Hunschede, Brandt und Uehlein hingegen rasselten in den querstehenden Koopmann.

Nach dem letzten Restart hatte sich Frey von Platz 6 aus geschickt nach vorne gearbeitet und ließ sich vom Lapper Wilke überaus gerne zum Sieg ziehen. Die Freude war riesig beim Team "Safety-Cars" und noch größer für Frey. Sein erster DOM-Sieg überhaupt.

Bericht: Christian Heuer
Bild: Conrad Wegener



Lapper Wilke zog Frey (im Windschatten) zum ersten DOM-Sieg



Matthias Vogel fliegt zum Erfolg

2. Lauf des Rookie Cup in North Carolina



30 Fahrer hat der Rookie Cup lange nicht mehr auf der Piste gesehen. Aber an diesem Montag war genau diese Anzahl vorhanden. In Folge dessen war es auch kein Wunder, dass sich manche noch in Runde 30 sprichwörtlich fragten, ob das Pacecar eigentlich noch als

Leadlapper geführt würde...

Andreas Neckel, Marc van Brakel, Ronny Lafere und Sergey Rebrov starteten links. Björn Struckmeier, Marcel Dietrich, Stefan Korus und Matthias Vogel waren ihre Partner in der rechten Startreihe.

Andreas Neckel und Marc van Brakel zeigten gleich zu beginn die Zähne und führten das Feld an. Hinten musste sich der sehr gut gestartete Daniel Jost gegen Steinecke und Rebrov zur Wehr setzen. Struckmeier ging auf die Position 3, gefolgt von der Nummer 64, Stefan Korus, und Marcel Dietrich vervollständigte die Top5. Da verlor Letzterer aber plötzlich die Kontrolle, taumelte und fing sich mit

ROOKIE CUP Qualifizierung		
POS	FAHRER	Zeit
1	Andreas Neckel	23.307s
2	Bjoern Struckmeier	23.386s
3	Marc van Brakel	23.430s
4	Marcel Dietrich	23.485s
5	Stefan Korus	23.508s
6	Ronny Lafere	23.532s
7	Matthias Vogel	23.535s
8	Sergey Rebrov	23.609s
9	Daniel Jost	23.617s
10	Daniel Leiss	23.645s
11	Maik Steinicke	23.657s
12	Stephan Appelt	23.686s

qualmenden Reifen wieder. Vogel bremste gut ab, nur Ronny Lafere ging keinen Nanometer vom Gas und quetschte sich im 3-Wide vorbei. Jost, Dietrich und Vogel gingen nebeneinander in die erste Kurve. Die Sache löste sich langsam, aber



Der 3-Wide zwischen Korus, Jost und Vogel. Solcherlei Situationen konnten des Öfteren beobachtet werden - mitunter ein Grund für die vielen Yellows.

sicher wieder auf. Vogel fiel hierbei weiter zurück.

In Runde 6 waren Neckel, Brakel, Struck und Korus die Führenden. Doch zu dieser Zeit kam es zu einem Missverständnis zwischen: Ronny Lafere fuhr viel zu hoch im 2-Wide über den Frontstretch. Dietrich, sein Opfer, drehte sich weg. Jost, Weberpals, Teufert und Steinicke waren von den Folgeerscheinungen betroffen. Das Feld, das erstaunlich gut auf den Vorfall reagierte, ordnete sich neu.

Beim Restart auf Runde 11 setzten sich Neckel, Brakel und Struckmeier gleich ab - und dem Vierten, Korus nämlich, brach ein Gang. Jost, Rebrov und Vogel konnten gut reagieren, aber Steinicke und Ronny Lafere entgingen der Gefahr nicht: Steinicke setzte sein Gefährt vor die Wand und Lafere rutschte in die Boxengasse auf dem Backstretch. Das Feld beruhigte sich nur langsam.

Matthias Vogel ging nach dem Restart neben Daniel Jost in Turn 1. Keiner der beiden wollte aufgeben, als der Lapper Weberpaks eingeholt wurde. So gingen die drei einfach im 3-Wide aus der Kurve und vollendeten ihren Streit erst wieder auf dem Frontstretch auf welchem Vogel den anderen Beiden endlich wegfahren konnte. Gleichzeitig kam die nächste Gelbphase: Dietrich ließ Seelow in die Wand gehen; Becker, Meyer, Chedor und Stüblin bekamen ihren Teil ab.

So führten in Runde 30 Neckel und Struckmeier vor Daniel Jost den Restart an. Die grüne Phase aber war abermals sofort zu Ende: Daniel Leiss wurde von Sebastian Teufert gedreht. Auch Sven Meitzner, was wohl davon rührte, dass er das Wort Bremse nicht allzu ernst nahm, war beteiligt. Ketteritzsch ließ seine Frontpartie ebenfalls neu designen. Auch hier fuhr das Rest-Feld relativ ruhig an die Unfallstelle heran.

An der Spitze hatte sich nichts geändert. Wender beim folgenden Restart in Runde 40 noch bei dem in Runde 46, welcher folgte, weil sich Stüblin gedreht hatte. Auch Stephan Appelt und Sebastian Teufert lernten sich näher kennen und demolierten ihre Fahrzeuge.

In Runde 56 aber hatte sich die Spitze leicht verändert: Nach Neckel fuhren nun Rebrov und Rohleder über die Linie. Efimenko, der durch das Ausbleiben eines Pitstops auf Position 4 gerutscht war überholte noch in der ersten Runde auf die 3. Noch extremer nach der nächsten gelben Flagge: Rebrov, Rohleder und Becker waren nun vor Berger und Jost die Leader.

Nur 7 Runden später kam dann der BigOne. Endlich hatte das Feld mal länger Fahrt aufgenommen als Weissbrodt, Meyer, Meitzner, Steinecke, Rebrov, Rohleder und Becker teilweise enormen Blechschaden erhielten.

Und gleich nach dem Restart die nächste übertriebene Aktion: Wieder ein knapper 2-Wide! Becker gewann gegen Rohleder, der durchgereicht wurde zu Jost. Dieser zieht nach und überholte Rohleder, der sich nun auf der 5. Position wiederfand. Becker hatte indes einen Wallride und war nun auf dem 12. Platz.

Rebrov führte weit vor Berger und Jost. In dieser "längeren" Grünphase konnte man zwei Aufholen ausmachen: Vogel und Efimenko zerstritten sich aber selber in Runde 74 und Efimenko verdrängte die Nummer 50 nach außen. Während Vogel danach auf dem 10. Rang fuhr konnte Efimenko weiter nach vorne rücken. Steinecke fällt und Efimenko macht Druck auf die Top5. Berger, der vorhin noch mit Abstand geführt hatte, wurde nun von Jost und





Andreas Neckel, der eigentlich als einer der Topfavoriten ins Rennen ging, hatte kein Glück. Er wurde abgeschossen und nahm enormen Schaden.

Rebrov eingeholt. Vogel konnte wieder einen Platz gutmachen.

In Runde 78 dann - es wäre ja sonst langweilig - wurde wieder die laaaang ersehnte gelbe Flagge geschwenkt: So führten Jost, Neckel, Efimenko, Steinecke und Brakel das Feld beim Restart an. Aber Rebrov hielt es für unbedingt notwendig in Kurve 3 einen 3-Wide zu eröffnen... abermals gelb! Und damit nicht genug: Der Lapper Leiss und der auf dem 8. Platz fahrende Neckel berührten sich und Neckel schlug sich das Heck an der Barriere zu Brei.

25 Runden noch zu fahren: Efimenko vor Steinecke und Brakel. Ketteritzsch, Rohleder und Vogel übten aber mächtig Druck auf das Führungstrio aus und waren auch schon direkt nach dem Restart auf die Plätze 4, 5 und 6 gezogen. Während nach drei Runden bereits

Efimenko und Steinecke doch relativ weit vorne führen wird es für Brakel nun eng. In Runde 96 ging Rohleder an ihm vorbei. Sergey Rebrov war an die 7. Stelle gerutscht, auf dem 8. Platz fuhr Zeljko Bilbija gefolgt von Berger und Struckmeier, die sich nicht einigen konnten, wer nun den 9. Rang innebehalten sollte.

Runde 100: Steinecke hatte das Führungspaar nun eingeholt. Brakel, Ketteritzsch und Vogel führen auf Hecknummernsichtweite heran. Vogel schob sich in Runde 102 auf die 5. Position. In den Top6 ging es sehr eng zu.

Rohleder und Efimenko zankten sich für die Plätze 1 und 2, aber Letzterer ging in Kurve 2 zu weit nach oben. Rohleder wurde in die Wand geschickt und Prallte zurück in Steinicke. Die folgenden Fahrer gingen knapp vorbei. Beide Verunglückten Wagen blieben total lädiert liegen.

ROOKIE CUP

Ergebnis



POS	FAHRER	Diff.
1	Matthias Vogel	91m08.431s
2	Marc van Brakel	00.285s
3	Sergey Rebrov	00.345s
4	Andrey Efimenko	02.358s
5	Wolfgang Ketteritzsch	02.982s
6	Maik Steinicke	03.011s
7	Zeljko Bilbija	03.185s
8	Daniel Jost	03.317s
9	Bjoern Struckmeier	03.716s
10	Uwe Berge	03.984s
11	Andreas Neckel	04.242s
12	Stephan Appelt	09.639s

Den Restart auf Runde 109 führten Efimenko, Brakel, Vogel und Ketteritzsch an. Efimenko aber überschätzte seine Reifen in Turn3 und verlor seinen Platz an Brakel. Auch Vogel zog vorbei.

Ab Runde 111 setzten sich Brakel und Vogel ab. Eleganz überholte Vogel 6 Runden vor Schluss Brakel für den ersten Rang. Efimenko, der auch wieder mitmischen wollte und bereits Ketteritzsch für den 4. Rang überholt hatte, konnte mittlerweile seinen Druck auf Rebrov erhöhen. Vogel setzte sich nun etwas ab aber Brakel blieb gefährlich nahe. Rebrov fuhr 2 Runden vor Schluss auf den 3. Platz.

Eine Runde noch: Vogel fuhr eine schöne, saubere Linie und hatte zusätzlich das Glück, dass sich Brakel und Rebrov in die Haare bekamen: Brakel aber blieb gerade noch zweiter und ging nach Vogel im fotofinish über die Linie!

Nach 15 gelben Flaggen endete das Rennen. Andreas Neckel führte mit stolzen 57 Leadlaps die meisten Runden an. Wolfgang Ketteritzsch wurde Highest-Climber indem er 22 Plätze gut machte. Von 30 Startern kamen 20 ins Ziel.

Laurenz SproB



Das Fahrerfeld war wirklich überraschend groß. Es wurden fast genauso viele Teilnehmer wie in der DOM gezählt.

Im Gespräch: **Matthias Vogel**

In Daytona, beim Saisonauftakt, auf den vierten Rang gefahren, nun in North Carolina gewonnen. Ein schöner Start - oder? Matthias Vogel musste sich daraufhin unseren Fragen stellen.

RS: Ganz ehrlich: Mit was für einer Platzierung hast du so ungefähr gerechnet - auch bei der Fahreranzahl und dem Quali?

Matthias Vogel: Also gerechnet habe ich mit einem mittleren Platz, weil in der Quali echt starke Fahrer vorhanden waren. So ziemlich in der Mitte des Rennens hatte ich eigentlich schon abgeschlossen und dachte ich werde im letzten Drittel landen - also so um den 20ten Platz.

RS: Wann hat sich diese Meinung geändert? Warst du sicher mithalten zu können beim letzten Restart?

Matthias Vogel: Beim letzten Restart hatte ich echt Hoffnungen auf den dritten oder zweiten Platz zu kommen. Die Kollegen vorne wurden ja auch langsamer. Ich bin froh gewesen, dass ich in der 90ten oder 93ten Runde zum pitten gefahren bin, somit konnte ich schneller fahren und eher mithalten.

Ich wollte noch sagen das dieser erster Sieg ohne das Team nicht möglich gewesen wäre: Ich möchte da allen danken, die mich im Rennen und Teamspeak unterstützt haben. Der Zusammenhalt bei uns ist wirklich klasse!

RS: Jetzt mal zum Fahrerfeld. Dass das eine Katastrophe war, ist wohl eindeutig klar. Aber sind dir bestimmte Leute auch positiv aufge-

fallen?

Matthias Vogel: Es waren viele Namen dabei, die ich bisher noch nicht kannte. Aber Brakel und Appelt sind mir persönlich positiv aufgefallen, selbst Rebrov, der ja ab und zu ja doch den Bleifuß aufpackt, hat sich zum Schluss auch zurückgehalten ... das ganze Rennen aber war wirklich nicht schön - zu viele Yellows und, nach meiner Meinung, zu viele Leute dabei, die ein paar Tage vorher wohl erst das Trainieren angefangen haben - oder besser gesagt: Die zwar super Zeiten fahren können, aber wohl nicht mit Bedacht und Vorrassicht im Rennen fahren; sondern nur Bleifuß: Ohne Rücksicht auf Verluste!

RS: Ist das im Rookie Cup grundsätzlich so?

Matthias Vogel: Ich muss mich da an der eigenen Nase fassen: Man überschätzt sich und unterschätzt den Kurs und die Nervosität, wenn das Rennen mal gestartet ist. Ich selber bin da wohl auch öfters schon zu nervös gewesen. Ich denke, dass es im RC halt deswegen so ist, weil wir alle noch keine Routiene haben wie ein Volker Hackman oder Laurenz Spross (*er grinst*) - aber selbst in einem Rookie Cup könnte man vorraussichliches Fahren an den Tag legen.

RS: Und so soll ich das drucken?

Matthias Vogel: Warum denn nicht?

RS: Wie lange braucht man, glaubst du, um die erste Aufgeregtheit zu überwinden und später vorne im RC mitzumischen. Wie lange brauchts da noch zum Sprung zur Lizenz?

Matthias Vogel: Für mich persönlich noch eine Saison im RC, aber Manche können das wohl besser ab als ich; da ist Jeder anders gestrickt.

RS: Vorhin sprach ich mit Sönke Gravemeyer, der meinte, dass es ihm "ziemlich Latte" sei, wer gewinnt. Ein Sieg sei "eine gute Visitenkarte", aber es ginge ums "straffreie und gute gefahrene Rennen" - und somit ums Ankommen. Wie siehst du das jetzt, auch weil du gerade gewonnen hast. Wie hast du denn die letzten 5 Runden verbracht? Warst du eher ruhig?

Matthias Vogel: Die letzten 5 Runden waren wohl die Racing-Hölle. Ich war so was von nervös, aber wurde durch die Teamkameraden im TS wieder runter gebracht ... und Sönke hat hier völlig Recht: Wer ruhig und übersichtlich und streiffrei durch das Rennen kommt, der wird auch ganz automatisch Siege einfahren, weil er seinen Wagen beherrscht und damit umgehen kann. Also ich bin da völlig seiner Meinung und noch dazu muss ich mich da ab und zu selber an die Nase fassen, weil ich mich selber manchmal auch überschätze...

RS: Aber trotzdem wird heute Abend noch eine flasche Sekt geöffnet, denke ich mal, oder?

Matthias Vogel: Na ja - ich trinke keinen Sekt, den vertrage ich nicht, aber ich werde mir wohl gemütlich ein Bierchen gönnen.

RS: Wohl bekommt's! Schönen Abend!

Matthias Vogel: Prost!

Laurenz Sproß



contest
pic of the month

1



contest
pic of the month



contest
pic of the month



contest pic of the month

6



RÜCKSPIEGEL
Magazin für die rFactor Community

Wettbewerb *PIC OF THE MONTH* Februar 2009 - Thema: Free for all

Auch für die Februar Ausgabe des *Rückspiegels* wurden wieder eine Menge abwechslungsreiche Screenshots eingesendet. Insgesamt 18 Willige fanden sich im Vote ein, um sich ihre Werke bewerten zu lassen. Diesmal waren sogar 3 Wochen zum voten Zeit. In diesen 3 Wochen stimmten 59 Communitymitglieder mit jeweils 3 Stimmen ab. Die am besten bewerteten sehen wir hier.

1.) Die meisten Stimmen bekam das Bild von Martin Fass, der sich als Vorlage die Rallye Köln-Ahrweiler nahm, und den Porsche 911S des rFactor Historix Mod die Nordschleife im Regen wie in der Sonderprüfung "Feste Nürburg", gegen die Fahrtrichtung bewegte.

2.) Werner Diele lichtete diese

havarierte Corvette in Le Mans ab. Den Streckenposten dürfte die brenzlige Situation nicht wirklich bewusst sein. Das Bild stammt vom P&G2 Mod für GTR.

3.) Schöne Grüße aus dem sonnigen Kalifornien sendet uns Alex Hummler mit einem Pic vom CARTfactor Prologue. Seine Ansichtskarte könnte aber genausogut unter dem Titel "Yes we can!" durchgehen.

4.) Dieses super Bild vom Toro Rosso von Scott Speed 2007 schickte uns Uwe Lemberg. Gut zu sehen sind die heiß glühenden Bremsscheiben, die hier auf Idealtemperatur sind.

5.) Das Marco Saupe der Representant der historischen Szene ist, dürfte spätestens nach diesem Bild des Ferrari 312B von 1970 klar

sein. Wann der Wagen entgeltig für rFactor released wird, ist noch nicht abzusehen.

6.) Dass Laurenz Sproß weite Sprünge machen kann, sollte uns seit seinem Jobantritt zum Chefredakteur-Stellvertreter bewusst sein. Das er auch am Nürburgring weit fliegen kann zeigt er uns hier im PTA Mod von N2003.

Für die anstehenden *Pic of the month* contests wird es einen eigenen thread über das nächste Thema geben. So wird die community noch mehr in diesen Wettbewerb involviert. Wir gratulieren allen Siegern dieses Monats und wünschen uns weiter eine derart rege Teilnahme wie wir sie dieses Monat erleben durften.

Martin Fass

SIEGER DES MONATS

Das Jahr 2009 hat angefangen und die Ligen nehmen langsam wieder den Betrieb auf. Allerdings ist die Mege der Rennen noch stark reduziert. Im Februar erwarten wir dann wieder den normalen Lauf der Dinge. Wie immer gratulieren wir den Gewinnern des letzten Monats! (Zeitraum: 1.1.09 - 31.1.09)

Nascar Racing 2003

GNL-DOM

15.01.2009 Daytona
 1 Reinhard Frey
 2 Gabriel Stöhr
 3 Alex Ziganki

22.01.2009 North Carolina
 1 Georg Kuyumji
 2 Volker Hackmann
 3 Andreas Wilke

29.01.2009 Chicagoland
 1 Volker Hackmann
 2 Andreas Wilke
 3 Martin Kolibal

GNL-GNOS

13.01.2009 - Daytona
 1 Georg Kuyumji
 2 Marco Wust
 3 Matthias Bayer

27.01.2009 - Dover
 1 Georg Kuyumji
 2 Jörg Kormany
 2 Conrad Wegener

GNL-Rookie Cup

12.01.2009 - Daytona
 1 M. Müller
 2 H. Seelow
 3 S Teufert

19.01.2009 - North Carolina
 1 Matthias Vogel
 2 Marc van Brakel
 3 Sergey Rebrov

26.01.2009 - Chicagoland
 1 Andreas Neckel
 2 Daniel Leiss
 3 Maik Steinicke

GNC/GNL-Trucks

Kein Rennen

Grand Prix Legends

GPL-DOM

Kein Rennen

Fortsetzung Grand Prix Legends:

GPLL

27.01.2009 - Watkins Glen
 1 Chris Gietzelt
 2 Michael Kohlbecker
 3 Moritz Kranz

GGPLC - JSC

01.02.2009 - Watkins Glen
 1 Chris Gietzelt
 2 Justus Forschbach
 3 Andreas Kröger

GGPLC - JRC

31.01.2009 - Watkins Glen
 1 Andreas Wilke
 2 Steffen Kriesch
 3 Stefan Gawol

GPLTC

21.01.2009 - Silverstone
 1 Team: SSG
 2 Team: KBM
 3 Team: LDF

GT Legends

GTL Classic Masters

08.01.2009 - Brünn - GTC75
 1 Tobias Schlottbohm
 2 Thomas Link
 3 Adi Stettler

GTL C. Endurance

24.01.2009 - Bathurst
 Rennen nicht gewertet

Swiss 320i Trophy

29.01.2009 - Monza - BMW320i
 1 Goe Stettler
 2 René Cremer
 3 Adi Stettler

Live for Speed

LfS - Masters

28.01.2009 - South City Classic
 1 Nuno Pinheiro
 2 Björn Reichert
 3 Christian Büttner

LfS - Rookie Cup

Kein Rennen

Langstreckenpokal

01.02.2009 - Fern Bay Black
 1 Marcus Jirak
 2 Florian Kirchhofer
 3 Matthias Draschl

rFactor

rF1 - 1979

Kein Rennen

GPCC

Kein Rennen

rF3

Kein Rennen

Race

FNS GTR-Evo

Kein Rennen

VRTCC

Kein Rennen

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:

<i>Martin Fass</i>	GPL
<i>Chris Gietzelt</i>	GPL
<i>Stefan Hartmann</i>	LFS
<i>Jonas Steffens</i>	rFactor
<i>Lutz Boldt</i>	Race
<i>Thomas Link</i>	GTL
<i>Elmar Erlekotte</i>	GTR
<i>Christian Heuer</i>	Nascar
<i>Laurenz Sproß</i>	Liste

Statistik

17	Rennabende
12	verschiedene Serien
6	Kategorien



Das Schlusslicht...

Sehr klein fällt diesmal unser Schlusslicht aus. Hier merke ich nochmal an, dass sich der Release des Rückspiegels verschoben hat. Bitte denkt daran, dass der RS ab der nächsten Ausgabe am Wochenende nach dem ersten Mittwoch im Monat erscheint. Dieses Mal ging es noch etwas drunter und drüber in der Redaktion, da Conrad Wegener die Erstellung des Rückspiegels abgegeben hat und das Rad sich erst langsam zu drehen beginnt. Und ich merke mal kurz unseren Nachwuchs im Team an: Andreas Kamradt hat sich vorgenommen, die VRTCC im RS zu vertreten! Man darf und soll gespannt sein!

Laurenz Sproß

Erscheinungstermin der nächsten Rückspiegel-Ausgabe:

08.03.2009

Redaktionsschluss:
02.03.2009

