

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer



- Rob Prange's "virtualR.net"
- Über das Team "LuckyWings"
- Im Gespräch über die City Liga
- Rainer Merkel im Ruhestand
- und vieles mehr...

**Chergo Zelfo redet über den neuen VR-Vorstand
Der netKar PRO Bereich der VR stellt sich vor**

April-Ausgabe

Sehr viele interessante Informationen bietet die April Ausgabe des Rückspiegels, die ihr gerade vor euch habt.

Zusätzlich zu den aktuellen und ausführlichen Berichten zur VRTCC, zu GPL und einem Lauf der GT3 Serie, waren wir mit den VR-Mitgliedern Rainer Merkel und Chergo Zelfo im Gespräch. Außerdem wurden unser Lektor Robert Worm, der virtualR.net-Hauptverantwortliche Rob Prange und ein Mitglied des Orga-Teams der LfS-City Liga, nämlich Christian Johanns, um Antworten gebeten.

Ein ganz besonders breites Band an Hintergrundinformationen bieten die RS-Redakteure diesmal an: Das erste Mal findet die Serie "VRTCC inTeam" ihren Platz im RS, ein weiteres Team, das LuckyWings Racing Team, wird vorgestellt, der neue VLN Mod bekommt einige Zeilen geschenkt, der netKar PRO Bereich der VR will seine Existenz beweisen und es gibt noch vieles mehr, was sich beim durchblättern der 102. Ausgabe des Magazins für Simracer entdecken lässt.

Viel Spaß mit der neuen Ausgabe!

Eure **Rückspiegel**-Redaktion

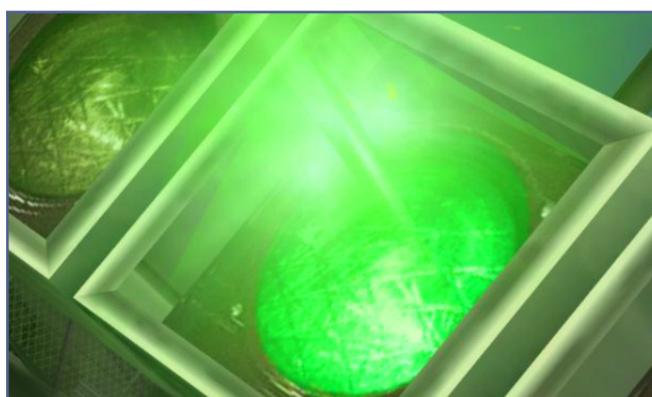
redaktion@virtual-racing.org

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Daniel Stühler	Dominic Fingerhut
Sven Eckhardt	Martin Fass
Frank Rogge	Andreas Kamradt
Conrad Wegener	Thomas Ettig
Marco Grontzki	Michael Müller
Michael Bräutigam	Robert Worm
Laurenz Sproß	



Im Gespräch mit einem Orga-Mitglied der City Liga, S. 17



Der "pic of the month contest" aus dem Monat März, S. 55



RÜCKSPIEGEL

Herausgeber:

Virtual-Racing e.V.

Chefredakteur:

Laurenz Sproß, spross@virtual-racing.org

Stellvertretender Chefredakteur:

Conrad Wegener, wegener@virtual-racing.org

Erscheinungsweise:

Einmal monatlich als downloadbare PDF-Datei

Das Titelbild zeigt:

rFactor - VLN-Mod, Porsche 996 GT3 RSR

Martin Kolibal

Anschrift:

Virtual-Racing e.V.

Schleienweg 2

84174 Eching

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

GPL im März	40
VRTCC - Istanbul	
→ Grid 1	44
→ Grid 2	46
→ Grid 3	46
→ Grid 4	47
VRTCC - Mantorp	
→ Grid 1	48
→ Grid 2	50
→ Grid 3	50
→ Grid 4	51
GT3 - Barcelona	54

Interviews

Rainer Merkel	6
Christian Johanns	17
Rob Prange	28
Robert Worm	32
Chergo Zelfo	36

Background-Stories

VLN 2005 Mod	4
Testbericht Xbox 360 Race Pro	9
LuckyWings Racing Team	
→ Interview Matthias Vogel	10
→ Interview Oliver Graves	13
Modellbaunews	15
netKar PRO Bereich der VR	22
VRTCC inTeam - M. Bräutigam	26
Review: Ruhrpotttreffen	27
Apfelsaftgastfahrer	30
Die Formel LM Trophy kommt...	34
Pic of the Month	55
Sieger des Monats: Februar	59
→ VR-Statistik	61
→ Schlusslicht	61

GT-R EVOLUTION **BERLET**
Elektrofachmärkte

SPECIAL EVENT

**Audi R8 GT @
LeMans 1977
13.04.2009**

MAT-GRAFIX GRAPHIC SOLUTIONS & MORE™ www.mat-grafix.com

HP RACING HIGHER PERFORMANCE RACING

VIRTUAL-RACING e.V.

BERLET Elektrofachmärkte

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



VLN 2005-Mod released

Tolle Fun-Events machen Lust auf mehr!



Endlich ist er da! Der lang ersehnte 05er VLN-Mod wurde Anfang März auf die rFactor Fahrer losgelassen. Die ersten beiden 3h-Events haben bereits mit großem Erfolg stattgefunden, jetzt wartet die Community auf den Start der Meisterschaft.

Nur wenige Stunden nach dem Release war der Mod bereits auf den VR-Servern installiert und einige ganz ungeduldige Fahrer drehten ihre ersten Runden. Doch bis man so weit ist, muss erst einmal einiges an Daten geladen werden. Das rund 3 GB große Paket enthält neben neuen schicken Texturen für die bekannte Nordschleife von Com8 insgesamt 185 Fahrzeuge vom kleinen Renault Clio über diverse BMW bis hin zu den großen Boliden von Manthey, Zak-speed & Co. Und damit ist das Ende



Hoenigsmann im Opel Manta wird von Dauber, Brandt und Scheins gejagt.

offenbar noch nicht erreicht. Das "NLC Team" bastelt noch an einigen weiteren Fahrzeugen, denn noch sind nicht alle Fahrzeuge der 2005er Saison im Mod zu finden. Zusätzlich wurde erst vor wenigen Tagen angekündigt, dass sich die Truppe dem nächsten großen Projekt widmen wird: Passend zur aktuellen Saison wurde der VLN 2009-Mod angekündigt. Bis es aber soweit ist, widmen wir uns zunächst dem Jahr 2005.

Die verschiedenen Fahrzeuge wurden sehr gut in den Mod eingearbeitet. Bei der großen Auswahl klickt

man sich erstmal gut und gerne eine halbe Stunde durch das Menu, welches übrigens auch ein wenig aufpoliert wurde und so seinen eigenen Touch bekommen hat. Bevor man also das erste Mal auf die Strecke geht, gibt es schon eine Menge zu bestaunen. Das ändert sich dann auch nicht bei der Nordschleife. Für jeden der 10 VLN-Läufe wurden eigene Texturen gefertigt, passend zur jeweiligen Jahreszeit und Wetterlage. So kommt richtiges Nordschleifenfeeling auf!

Bereits die ersten Testrennen zeig-



Imposante Bilder beim Start zum Rennen der Divisionen 1 + 3. Das 45-Mann starke Feld wird auf Reisen geschickt.

ten, dass die Vielfalt des VLN-Starterfeldes auch in dem Mod gut überkommt und bei dem großen Interesse war es natürlich nur eine Frage der Zeit bis zum ersten offiziellen VR-Event. 3h Nordschleife und die Zahl der Anmeldungen nahm einfach kein Ende. Rund 100 Fahrer hatten sich zum ersten Event eingetragen und diese große Zahl bereitete einigen Teilnehmern Sorgen. Wie sieht es bei einem solchen Starterfeld mit der Performance aus? Der kurzfristig angesetzte Test sorgte einen Tag vor dem Event für erste Ernüchterung und offenbarte eine Schwachstelle, mit der so wohl nur wenige gerechnet haben. 60 Teilnehmer, mehr lässt rFactor nicht zu. Unabhängig davon, ob die Clients und der Server mit der Zahl Probleme haben oder nicht. Der gleichzeitig in der PSX-Community stattfindende Test endete mit dem gleichen Ergebnis.

Action auf zwei Servern

Die Notlösung war, die 4 Divisionen auf zwei Servern zu je 50 Mann aufzuteilen. Eine Notlösung, die hervorragend funktionierte. In der Division 1 dominierte Martin Krampe das Feld nach Belieben. Keine große Überraschung, denn der Alzen-Porsche ist dermaßen überlegen, dass der Zweite Georg Ortner im M3 GTR am Ende satte 4 1/2 Minuten Rückstand hatte. Das Treppchen komplettierte René Hiddel im Schall Astra. Souveräner Sieger im gleichen Lauf in der Division 3 wurde Michael Bock im Honda S2000. Und wo waren die Viper und die Porsche von Land und Manthey? Die mischten anfangs noch munter mit, sahen aber nicht da Ziel. Allgemein sorgte die anspruchsvolle Strecke für hohe Ausfallzahlen.



Für Eric Andersson im Steam Porsche reichte es in der Div. 2 zum 2. Platz



Rennaction im Brünnechen. Im Vordergrund Thomas Nolden im Clio Maxi.

Das Problem bekamen auch die Fahrer auf dem zweiten Server zu spüren. Sieger nach 3 Stunden war Andreas König, eine halbe Minute vor Eric Andersson. Tom Fleischer komplettierte das Podium, hatte aber bereits über 5 Minuten Rückstand. Sieger in der Division 4 wurde Chris Blum, auch er hatte einen sehr großen Vorsprung vor seinem Verfolger.

Ein Phänomen, dass sich auch beim zweiten 3h Event 14 Tage später zeigte. Auch hier waren die Sieger Torsten Brandt und Elmar Erlekotte mit komfortablen Vorsprüngen ins Ziel gekommen. Während es in der ersten Stunde in allen Rennen jede Menge enge Fights gab, waren die Starterfelder vor allem in der letzten Stunde soweit dezimiert, dass viele

Fahrer einsam ihre Runden abspulen mussten und am meisten mit der Strecke und der eigenen Konzentration zu kämpfen hatten.

Trotz hoher Ausfallraten und teilweise Probleme mit der Performance sind alle Teilnehmer begeistert von den Events und das Volk schreit nun nach einer eigenen Meisterschaft mit dem VLN-Mod.

Bilder: Daniel Stühler
Text: Dominic Fingerhut

VLN-Liga wird kommen!

Die Fun-Events verliefen erfolgreich, jetzt geht es darum, eine funktionierende VLN-Meisterschaft innerhalb des Virtual-Racing e.V. an den Start zu bringen. Die Planungen dafür laufen bereits auf Hochtouren, folgende bereits fixe Eckdaten wurden bisher bekannt gegeben:

- Renntag: Freitag, 79er-freier Tag
- Rennlänge: 3 Stunden
- Insgesamt 7 Veranstaltungen
- Fahrerwechsel erlaubt
- Max. 2 Fahrer pro Team
- Nur Original-Skins

Aktuell werden alle weiteren Details durch die Admins ausgearbeitet. Unter anderem geht es dabei um ein sinnvolles Punktesystem, möglichst ähnlich der realen VLN-Serie. Alles weitere wird demnächst im rFactor Bereich veröffentlicht.



Wir sind ja keine Firma

Über die VR und das Neuland, welches sie betritt

Rainer Merkel

im Interview bei Laurenz Sproß



Name: Rainer Merkel
Status: VR-Ruhestand
(zumindest offiziell)
VR-Member seit: Juni 2001
Ligen: Jochen-Rindt-Cup
Team: Lotus

Vor nicht allzu langer Zeit ist Rainer Merkel von seinem Vorstandsposten zurückgetreten. Er gehört wohl zu den sogenannten "Urtieren", die in grauer Vorzeit die VR zum entstehen brachten. Und deshalb werfen wir auch einen Blick in die Vergangenheit und streifen auch die Grundsteinlegung des Vereins. Für das Bild oben ist er übrigens nicht verantwortlich, das kommt von seiner Fan-Page!

RS: Um die Fronten gleich einmal zu klären: Ein Wort dazu, ob dir die Zeit als Vorstandsmitglied gefallen hat!

Rainer Merkel: Nach längerem Überlegen: Meistens.

RS: Wie kam der Stein mit der Aufschrift VR ins Rollen? Wer war da zu Anfang beteiligt?

Rainer Merkel: Das waren Christoph Achterberg, Michael Henninger, Jochen Frömel, René Beitz, Klaus

Wember und ich. Die Rollenverteilung war nie festgelegt und hat sich im Laufe der Zeit immer wieder verändert. Jochen war zunächst einmal 1. Vorstand. Wir haben uns übrigens nie als Vorstände gesehen und haben damals rein für die Organisation der Ligen gearbeitet und um deren Finanzierung. Der Verein war schließlich klein: 100 Fahrer und eine Hand Admins. Da kannte Jeder Jeden; das ist heute nicht mehr so. Damals war der Vorstand unter den Fahrern zu finden - heute wird viel zu oft er als eine Art ... abgehobenes Etwas gesehen.

RS: Mit dieser 5-köpfigen Crew als Kern also begann die VR zu leben. Ging das stockend oder eher problemlos?

Rainer Merkel: Es ging nie problemlos. Für das, was wir auf die Beine stellen wollten gab es keine Vorbilder; also betraten wir fortwährend immer Neuland. Zum Beispiel die freiwilligen Spenden für die Server. Damals waren die Server ja noch geheim und irgenwann...

RS: ...einen Moment bitte! Was meinst du mit geheim?

Rainer Merkel: Nunja, die Server standen in der Uni unter dem Tisch - da wussten wir fünf Minuten vorher nicht, ob der Server lief, oder nicht. Irgendwann war das nicht mehr tragbar, also bezahlten wir Server. Schließlich haben wir unterbiegen und brechen, nach 500 Abstimmungen usw., die festen Beiträge eingeführt. Das, was heute jeder, der bei der VR angemeldet ist, als ganz normal empfinden mag, war eine ewige Prozedur. Und wir wussten nicht, ob das Beschlossene angenommen werden würde. Ganz besonders in einer Szene, in der immer alles kostenlos zur Verfügung stand. Ein anderes Beispiel wären die realen Namen - auch das war ein absolutes Novum. Es hat geklappt.

RS: Wie du das beschreibst war es eine immense Leistung und eine

große Portion Glück einen solchen Verein hochziehen zu können.

Rainer Merkel: Der Verein war uns nie wichtig - das ist übrigens bis heute so. Wir wollten, dass alle zu ihrer Zufriedenheit fahren können. Uns ging es um die Fahrer, nicht um den rechtlichen Hintergrund. Und das mit dem Glück, kann ich dir so bestätigen.

RS: Die Zeit schritt voran. Neue Simulationen und die Erweiterung des Teams prägten die folgenden Jahre. Wie verlief diese Expandierung der VR?

Rainer Merkel: Wir sind immer wieder von der Entwicklung überrascht worden. Es tauchten urplötzlich Situationen und Dinge wie neue Simulatoren auf, die wir nicht erwarten konnten - LfS oder rFactor zum Beispiel. Bei GTR ist der Entwickler 10taks sogar auf uns zugekommen. Auch das ergab eine neue Situation: Das erste Mal wandte sich ein Softwarehersteller an die VR. An was sich viele noch erinnern können, waren wahrscheinlich die 2 Hostessen in Pottenstein, die Bussis links und rechts usw. - dies, und intern natürlich noch einiges Mehr, kam von dieser Firma, die uns anschrieb und bei der wir erst nicht wussten, wie wir zurückschreiben sollten.

LfS hatte bei uns immer Probleme; warum auch immer. Wahrscheinlich die harte Konkurrenz und das Fehlen der richtigen Autos und Strecken, was einige Fahrer aus anderen Bereichen der VR davon abhielt, zu LfS zu wechseln. Auch rFactor machte Probleme. Dauernd neue Mods usw.! Dafür lief GTR hervorragend an - so hat sich Alles immer frei entwickelt durch die Freiheit, die der Verein gewährleistete, samt der Adminschaft und Bereichsleitern.

Durch den Jahresbeitrag haben wir vielleicht auch einen gewissen Schutz vor "Idioten". So sind nur Simracer bei uns und sorgen für die super Qualität, die wir auf den Strecken bieten können. Das haben die Leute wohl verinnerlicht. Wir



müssen nur aufpassen, dass das Konkurrenzdenken zwischen den Simulationen nicht aufflammt.

RS: Wobei wir schon wieder bei aktuelleren Themen angelangt wären. Da hätte ich gleich noch eine passende Frage: Hat die Wirtschaftskrise Einfluss auf die VR?

Rainer Merkel: Ja! Zum Beispiel haben große Firmen außerhalb der PC-Branche, die vorhatten Team-sponsoring zu betreiben, solche Pläne momentan auf Eis gelegt. Diese Ideen sind nicht verschwunden, sondern werden einfach aktuell nicht durchgeführt. Foxconn hat das Deutschlandbüro geschlossen - weg, einfach weg. Preise, die uns zugesprochen waren, kamen nicht. Ich meine, dass die Krise auch weiterhin Einfluss haben wird; insbesondere bei Sponsoren, die nicht direkt das Simracing betreffen. Auch werden die steigenden Arbeitslosenzahlen irgendwann unsere Fahrer treffen und dann gibt es Probleme mit dem Beitrag bzw. der Stimmung der Leute. Ich erinnere mich an eine Zeit, in der ein ähnliches Problem, nur nicht so groß wie aktuell, anstand. Damals, in der "kleinen VR" war die Lösung das Telefon in Zusammenhang mit meiner Nummer - heute geht das freilich

nicht mehr und ich habe Angst, dass die Leute einfach verschwinden. Und wenn Fahrer in finanzielle Probleme geraten ... da finden wir Lösungen. Wir wollen ja mit den Leuten fahren; wir sind ja keine Firma.

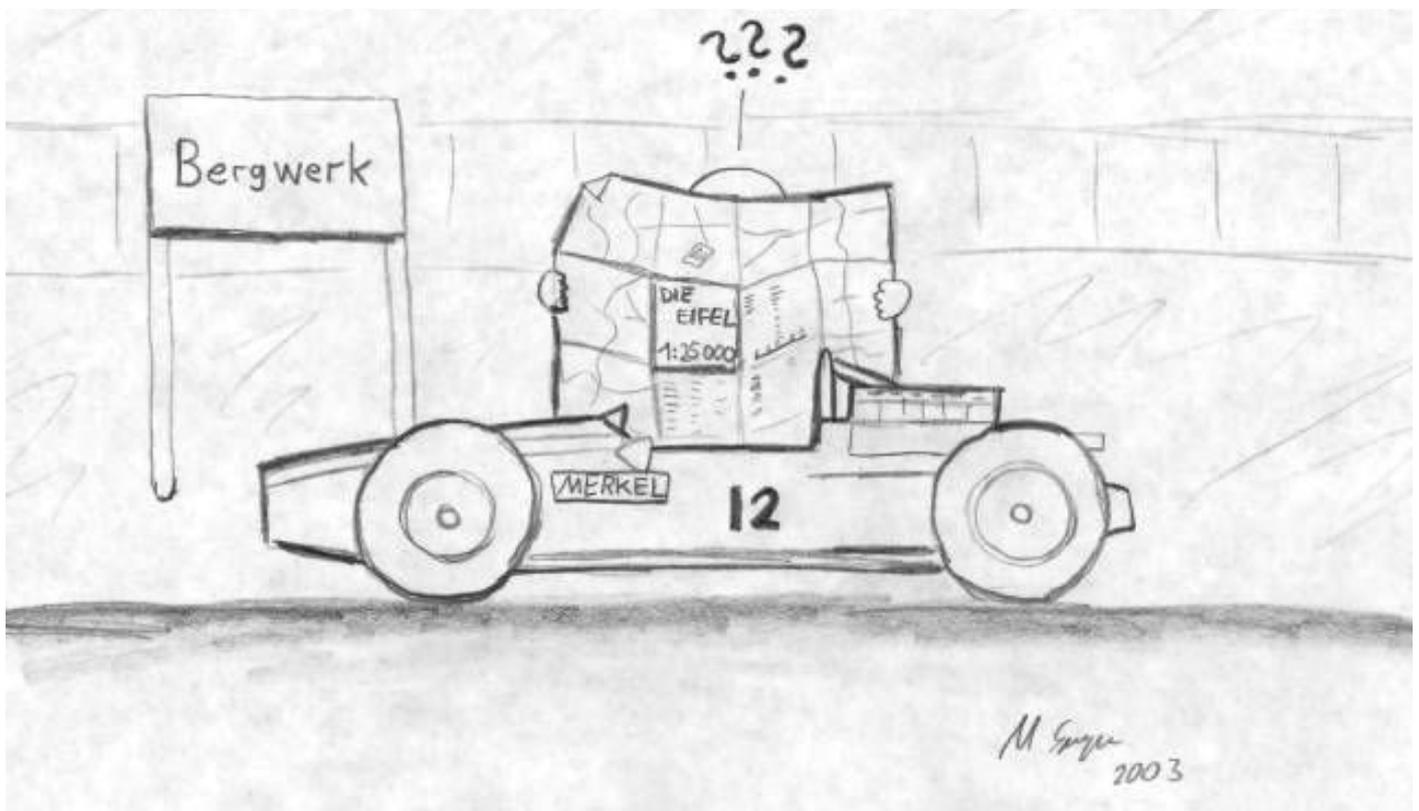
RS: Der Vorstand ist sozusagen die Spitze aller Fahrer - die Vertretung der Leute, die sich ihre Zeit mit dem Rumrasen auf der Strecke vertreiben. Wie viel kommt von dem, was ihr wirklich leistet, bei den Fahrern an?

Rainer Merkel: Eigentlich 100%. Aber man bemerkt nur das Wenigste. Unsere Arbeit dient ja dazu, dass die Leute Spaß haben. Wenn man sich die Ligen und deren Fahrerzahlen anschaut, können wir nicht so schlecht sein. Das ist unser Erfolg. Allgemein sieht man halt oft nur das Negative. Schau dir den Rückspiegel an: Da steht niemals "Boah, sind wir geil". Aber wenn ich mir die VR als Ganzes betrachte ... so doof können wir ja nicht sein. Von außen, da kommen die Leute, von Audi, von Simbin, und sagen "super cool, was ihr auf die Beine gestellt habt" - und wir? Wir suchen geradezu die Probleme und schlachten sie aus. Boah sind wir schlecht. Natürlich gibt es Ungereimtheiten und Diskussions-

bedarf, das zu bearbeiten ist auch wichtig und richtig, aber grundsätzlich läuft es doch prima.

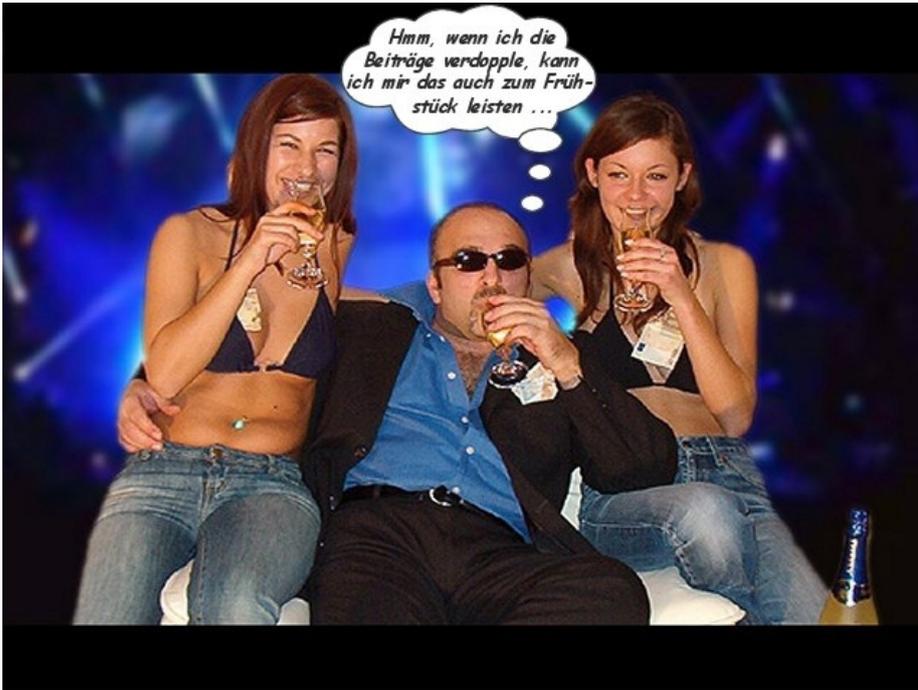
RS: ...sagt der Vorstand. Viele der Fahrer werden es wohl so betrachtet ähnlich sehen. Wie ist eigentlich die Beziehung zwischen den Vorstandsmitgliedern und den normalen 0-8-15-Fahrern aus deiner Sicht?

Rainer Merkel: Der Stand in der Community hat nichts mit dem Vorstand zu tun. Unser Herr Frömel zum Beispiel: Ein super Fahrer - so wird er auch angenommen. Bei mir geht es bis zur Fanseite; wobei mir das schon fast wieder etwas peinlich ist. Damals hat sich jeder zusammengetan und die Informationen gesammelt. Das lief durch diese "Ansprechpartnerschaft" meinerseits; Ich war halt für viele Folgendes: Dicker, gemütlicher Typ - für jeden Erreichbar. Das war und ist bis heute mein Image - jedenfalls für die Leute die ich kenne. Aber irgendwann verliert man den Kontakt zum Einzelnen und so haben momentan sicher einige VR-Leute überhaupt kein Bild mehr von mir - außer vielleicht mein Forums-Avatar. Aber wir sind doch nicht wirklich auf dem abgehobenen Posten des Vorstands, wir sind ja bloß irgendein Vorstand!



Bereits in frühen Kinderjahren zeigte sich Rainer Merkmals tiefe Liebe zur Nordschleife. Für Marco Saupé ein gefundenes Fressen. In ein paar Arbeiten aus seiner Comicsammlung über die VR findet man das Thema wieder.





“Dass mit eurem Geld verantwortungsvoll umgegangen wird, soll das nachfolgende Bild dokumentieren” schrieb Rainer Merkel in seiner Beitrags-Dank-Rede 2003. Klaus Wember setzte dann noch eine Sprechblase dazu.

Die Neuen bekommen das halt nur nicht so mit. Dieses Gefühl der “Nähe” zwischen den Leuten ist leider nicht mehr da und bei einer solch großen Gemeinschaft auch nicht herstellbar.

RS: Das “Damals”, welches du ansprichst, ist ja in Bruchstücken noch in GPL vorhanden.

Rainer Merkel: GPL - das ist halt die Wurzel. Wenn man sich umsieht, wird man feststellen, dass ganz viele noch aus dieser alten Community stammen. Über jenem Bereich ist halt ein Schutzschild. Da hängen wir einfach dran und solange mir noch niemand gesagt hat, dass es aus irgendeinem Grunde stört, diesen Bereich bestehen zu lassen und im Herzen zu tragen, vertrete ich die Ansicht, dass es niemandem schadet.

RS: Zurück zum Thema Vorstand: Welche Ziele waren für die Vereinsführung wichtig?

Rainer Merkel: Es ist zunächst wichtig, dass jemand, der an der Spitze einer solchen Community steht, eine gewisse Vision hat und versucht, in die Richtung seiner Vorstellung zu gehen. Das halte ich für einen extrem wichtigen Punkt! Sonst haben wir einen Stillstand und etwas Schlimmeres kann einer Internetplattform nicht passieren. Und es ist

immer noch vieles Neuland. Aber ich habe vollstes Vertrauen in den aktuellen Vorstand, auch, oder gerade weil die Leute in meinen Augen super aufgestellt und ausgewählt sind.

Natürlich - Fehler sind immer möglich - am Ende aber ziehen diese Fünf mit Sicherheit an einem Strick. Und an alle anderen: Nie bedingungslos folgen; aber seid froh, dass jemand diesen ... schrecklichen Job macht.

Auch die haben das Recht, Spaß an der VR zu haben; beherzigt das.

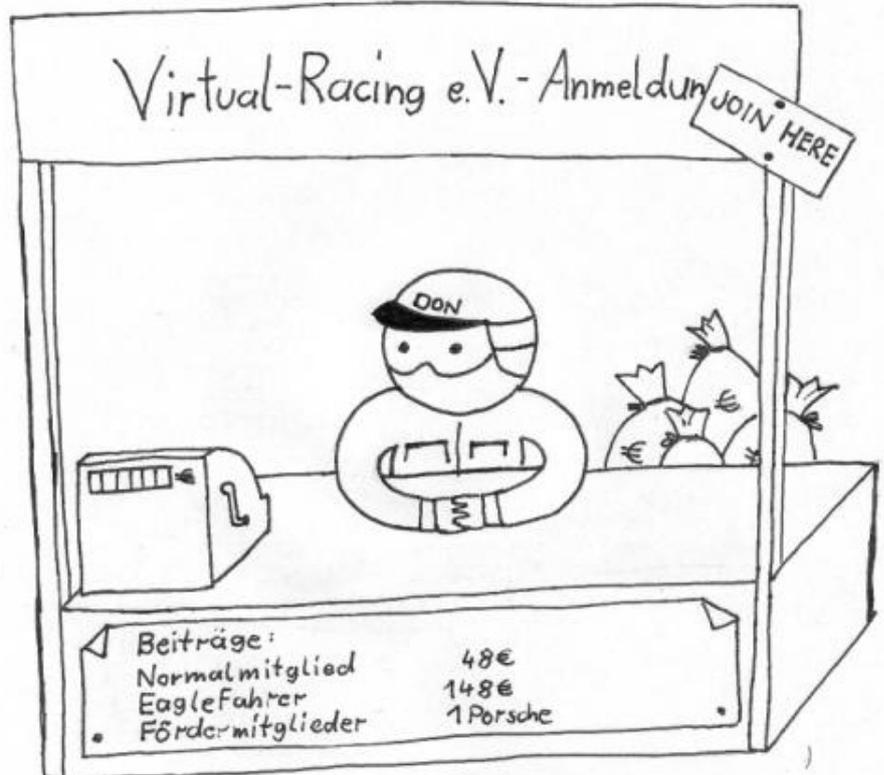
RS: Ich denke mal, du wolltest eigentlich ein anderes Adjektiv zu diesem “Job” wählen, aber das übergehe ich nun mal. Zu guter Letzt: Bist du zufrieden mit dem, was du erreicht hast?

Rainer Merkel: Das ist eine sehr schwere Frage, die ich mir selber schon wirklich oft gestellt habe. Wenn ich die Zeit zurückdrehen könnte, würde ich sicher vieles anders machen. Aber nichts Elementares.

Ich habe viel gelernt und möchte die Zeit auf keinen Fall missen. Auch habe ich tolle, und auch unschöne Erfahrungen gemacht.

Nun aber bin ich sehr froh, die Verantwortung ablegen zu können.

Laurenz Sproß



M. Saupes
2003

Auch aus Saupes Feder stammt dieses Bild über die Tätigkeit Merkels als langjähriger Kassierer. Ob er mittlerweile wohl doch einen Porsche hat?

Testbericht Xbox 360 Race Pro Simbins neuester Konsolenableger

Nach dem freudigen Gewinn einer Race Pro-Version für meine Xbox 360 bei Virtual Racing war ein Test inklusive kurzem Review für den Rückspiegel gefordert.

„Keine Rennspiele auf der Konsole“ ist mein Motto, aber trotzdem fieberte ich dem ersten Einlegen und Starten des Spiels entgegen. Ich wollte endlich die lang angekündigte grafische Revolution durch die neue Lizard-Engine auf meinem Monitor genießen.

Die ersten Eindrücke sammelte ich auf einem 40 Zoll HD ready LCD TV. Natürlich eine ganz andere Dimension als an meinem PC-Monitor. Erste Schritte im Menu durch die Vielzahl der Fahrzeugklassen, Strecken, GTR-Evolution lässt grüssen, und der jeweiligen kleine Fahrzeugvorschau analog den uns bekannten aktuellen ISI-PC-Titeln sahen doch recht verheißungsvoll aus. Es war an der Zeit, erste Runden auf den Strecken von Race Pro zu drehen.

Der erste große Verlust der Euphorie überkam mich, als ich kein Lenkrad zur Hand und keine Pedale unter den Füßen hatte. Ich stand mit dem Gamepad vor meinem Fernsehen und musste nun meine ersten Runden Race Pro simulieren. Die Steuerung per Pad funktioniert für geüb-



Simracer Sven Eckhardt testet Race Pro für die Xbox 360

te Spieler sicherlich sehr gut, allerdings ist das für Simracer, wie wir es sind, absolut indiskutabel.

Mehr schlecht als recht drehte ich nun meine Runden in Zandvoort, Valencia, Oschersleben und Curitiba und wartete auf den „Aha-Effekt“. Leider hat mich weder die sehr aggressive KI, das überzogene Schadensmodell und auch nicht die teilweise sehr merkwürdig aussehende Grafik überzeugt. Ist die Darstellung der Strecken teilweise recht gut gelungen, z.B. Gummiabrieb in den

Anbremszonen und Kurven, sehen die Fahrzeuge nicht annähernd so gut aus wie auf dem PC. Extreme Spiegelungen und sehr körnige Texturen (Schneefall beim Satelliten-TV), extrem dunkle Cockpits und die dauernd aufpoppende Gegenstände auf und neben der Strecke ist nicht das, was ich mir von Race Pro erhofft habe.

Die weiterhin sehr eingeschränkten Möglichkeiten in den Offline-Meisterschaften (kein zwei-Rennen-Format) rauben weiterhin einiges an Fahrfreude. Das angekündigte dynamische Wetter habe ich ebenfalls in meinen bis jetzt gefahrenen Rennen vermisst.

Ich persönlich habe mir von Race Pro wesentlich mehr versprochen als das, was ich bis jetzt gesehen habe. Sicher sind wir durch unseren Ligabetrieb und die Art und Weise, wie „real“ wir unsere Meisterschaften hier abhalten, verwöhnt, aber eine angekündigte Next-Gen Konsolensimulation muss anders aussehen.

Für mich ist und bleibt der PC die Nummer 1 beim Online-Racing.



Die Qualität des Fotos ist zwar schlecht, aber das Überstrahlen bei den Wagen ist gut zu erkennen.

Sven Eckhardt



LuckyWings verleiht Flügel

Matthias Vogel lässt sich über seine Truppe aus

Matthias Vogel

im Interview bei Laurenz Sproß



Name:	Matthias Vogel
Alter:	33
Wohnort:	München
Beruf:	Betriebsinformatiker
VR-Member seit:	März 2008
Ligen:	GNL-Rookie Cup
Team:	Lucky Wings

Seid dem Beginn ihrer Existenz sind sie der Schrecken der RC-Admins Jörg Kormany und Sönke Gravemeyer. Nun, da sich die Geburt des Teams zum ersten Mal jähren wird, fragten wir den Teamguru über seine Schützlinge aus. Auch wollten wir wissen, wie eine virtuelle Airline, wie die LuckyWings VA, auf die Rennpiste kommt. Lest selbst...

RS: Mit welcher Maschine aus eurer Flotte hebst du denn am liebsten ab?

Matthias Vogel: Wir haben den Airbus 320 und 319 und fliegen die Boing 737 600/700/800/900 - und die 747, die Königin der Lüfte. Am liebsten fliege ich mit der 737 800/900; aber ab und zu schnappe ich mir auch die 747.

RS: Was fasziniert dich am Fliegen? Wie kamst du dazu, eine virtuelle Airline zu gründen?

Matthias Vogel: Na ja, ganz klar die Technik und das Drumherum ... er grinst ... die Flugplanung beansprucht einen vor dem Flug schon sehr; wenn man hier nicht genau plant, landet man die Maschine sonstwo - nur nicht da, wo man hin möchte. Oder der Flug ist für die Airline nicht mehr rentabel.

Wie ich dazu kam, eine Airline zu gründen, ist schnell gesagt: Ich bin bereits früher für eine solche geflogen, aber ich dachte mir: Wieso gründe ich nicht selber eine - auch, weil ich jemanden gefunden hatte, der genauso begeistert dabei ist, wie ich, Und somit haben wir zusammen die Lucky Wings Virtual Airline gegründet.

Wir wollten aber nicht nur irgendeine Airline gründen, die es schon zu Tausenden im Netz gibt, sondern eben mit einem Buchhaltungssystem, in dem der Pilot genau sehen

kann, was er verdient und für die VA erflogen hat; sprich Meilen, Geld, Paxe, usw. usf.!

RS: Jemanden gefunden? Erzähl!

Matthias Vogel: Das war sehr überraschend für mich. Ich hatte damals meinen Job angefangen und irgendwann kam Jens Weißbrodt aus seinem Urlaub zurück. Über kurz oder lang hat er mitbekommen, dass ich den FS2004 fliege und wir kamen ins Gespräch.

Bald war das unser Thema Nummer eins in den Raucherpausen, und so haben wir uns zusammengefunden und die Lucky Wings gegründet.

RS: Wie lief es dann weiter? Das Ganze hat ja an Popularität gewonnen.

Matthias Vogel: Ohne Jens Weißbrodt hätten wir besagte Popularität wohl nicht, denn er steckt hinter der gesamten Homepage inklusive Datenbanken und dem ganzen Tabellen-Zeugs ... er zwinkert ... aber wir steckten eben die Köpfe zusammen, was wir wie wo machen wollen, welche Maschinen die Airline haben soll, wie die Destinationen aussehen könnten, also wo wir hinfliegen, etc.!

Bevor überhaupt die Lucky Wings offiziell ans Netz gehen konnte, haben wir vorher schon vier bis sechs Monate gegrübelt und entworfen - und auch wieder verworfen.





Martin Meyer, der seit November 2008 bei der VR ist und bereits 20 Tage nach dem Eintritt für die Wings seine erste Runde drehte, fährt nun offiziell seinen Pontiac mit Jägermeister-Aufschrift im GNL-Rookie Cup.

RS: Klar: Es ist beides eine Simulation. Aber der Sprung vom Flugzeug in das Nascar-Cockpit ist dann doch nicht so klein. Wieso gerade Nascar - warum überhaupt Motorsport?

Matthias Vogel: Na ja ich habe, nachdem die VA am laufen war und sich eingelebt hatte, schon eine Zeit lang auf der VR-Homepage mitgelesen und da juckte es mich einfach mal wieder, Nascar zu fahren. So hatte ich folgende Idee: „Warum soll eigentlich die virtuelle Airline Lucky Wings nicht ein Nas-

car-Team sponsern; natürlich auch mit dem Hintergedanken, mittels einer auffälligen Lackierung der Wagen unsere Airline publik und bekannter zu machen - und so meldete ich mich auf der VR-Homepage nach Absprache mit Jens an.

RS: Nun seid ihr ja nicht mehr zu zweit - wie kam das? Woher habt ihr die Leute rekrutiert?

Matthias Vogel: Na ja ich wusste ja, dass Jens ebenso ein Renn-Freak ist, und dachte mir schon, dass er auch gleich mit einsteigt bei Nascar.

Rekrutiert haben wir nicht wirklich, denn Billy war damals ein Arbeitskollege von mir, den wir einfach gefragt haben, ob er mit einsteigen möchte, und da mussten wir nicht lange auf ein „ja“ warten. Kurz zuvor war Marcus Stüblich bei uns im Team, aber hierauf möchte ich nicht näher eingehen ... und so sind wir ein gutes Stück gewachsen.

Am Ende des Jahres kam dann noch Martin Meyer zu uns - das ist ein Freund von Billy - und somit waren wir schon zu viert. Ich muss dann zugeben, dass ich Wochen vorher schon Laurenz Sproß angebaggert habe ... er lacht ..., um ihn in unser Team zu bekommen, und noch dazu brachte er unseren Sebastian Teufert mit ... tja und zu guter Letzt noch unser Oliver Graves - den hat Laurenz "aufgerissen". Und somit sind wir heute sieben Fahrer.

RS: Wie läuft die Zusammenarbeit im Team? Gibt es Unterschiede in der Erfahrung und wie arbeitet ihr teamextern, also bei deinem Berühmten "Drumherum", zusammen?

Matthias Vogel: Also unser Zusammenhalt ist schon fast familiär, möchte ich behaupten. Es schaut eigentlich jeder auf den Anderen und wir verstehen uns alle sehr gut. Auch treffen wir uns so alle 2 Monate in München zum Team-



Das LuckyWings Haupthaus birgt auch eine Fertigungsgarage für die verwendeten NASCAR-Wagen. Zu sehen sind der GNOS Bolide von Laurenz Sproß und Jens Weißbrodts weißer CUP-Ford. Über die Anzahl der hier pro Tag gebauten Fahrzeuge schweigt sich der Teamleiter, Matthias Vogel, lieber aus. Gerade während der Trainingsessions vor den DOM Rennen schütteln auch die eigenen Teammates über den Verschleiß eines gewissen Wagentyps den Kopf.



Teamchef Matthias Vogel (u.) und Sebastian Teufert kennen sich schon seit Langem: Das erste folgenschwere Süßholz-raspeln gab es bereits im zweiten Atlanta-Rennen letzten Jahres - Randnotiz: Es war Teuferts erstes Rennen.

treff. Was die Zukunft bringt, kann ich natürlich nicht sagen, aber bis jetzt ist es einfach nur herrlich, ein Teil von diesem Team zu sein. Alle arbeiten zusammen und schauen, dass es mit dem Team vorwärts geht: Jens und Laurenz arbeiten an der Homepage, damit diese erneuert wird und aktuell erscheint, Billy kümmert sich um die Lackierungen der Wagen und zusammen mit Oliver um die Setups usw. ... und das schöne daran ist: Ich habe niemals irgendetwas sagen müssen, sondern es kam alles freiwillig. Ich meine, ich habe niemals irgendetwas sagen müssen als "Team-Chef".

Unterschiede in der Erfahrung gibt es natürlich, unser Laurenz fährt in der DOM und ist somit einer der ersten im Team mit der Lizenz, ebenso fährt er bei den Trucks mit, an-

sonsten sind wir alle noch im Rookie-Cup, wobei sich da alle sehr gesteigert haben, natürlich gibt es hier und da ein kleines hoppala ... er grinst ... aber im RC darf man das auch noch ...

RS: Wie ist es im RC, gibt es aktuell akute Anwärter auf die Lizenz?

Matthias Vogel: Nach meiner Meinung würde es denjenigen, die noch im RC fahren, nicht schaden, wenn sie noch bis Ende 2009 dort fahren würden. Da packe ich mich an der eigenen Nase, weil ich mich selber noch lange nicht so weit fühle.

Die DOM ist ja schon eine andere Klasse und da gehört schon einiges mehr an Car-Control dazu als im RC, wobei ich nicht die REKO bin und das

wohl nicht wirklich objektiv entscheiden kann. Auch möchte ich niemanden zu nah treten und seine Leistung schmälern, im Gegenteil: in meinen Augen fahren alle klasse ...

RS: Klingt doch wunderbar! Also ist die obligatorische Zukunftsfrage schon fast selbst zu beantworten: "Mal sehen was kommt, momentan sieht's gut aus", ist wohl die Antwort. Oder?

Matthias Vogel: Ja fast, ich denke wir werden noch schauen, ein oder zwei Fahrer zu bekommen, ebenso wird die Homepage aktualisiert. Aber im Großen und Ganzen sagt es das schon. Es sieht gut aus, ich freue mich auf die Zukunft und hoffe, es bleibt dabei, dass wir uns alle weiterhin so gut verstehen.



Oliver Graves

im Interview bei Laurenz Sproß

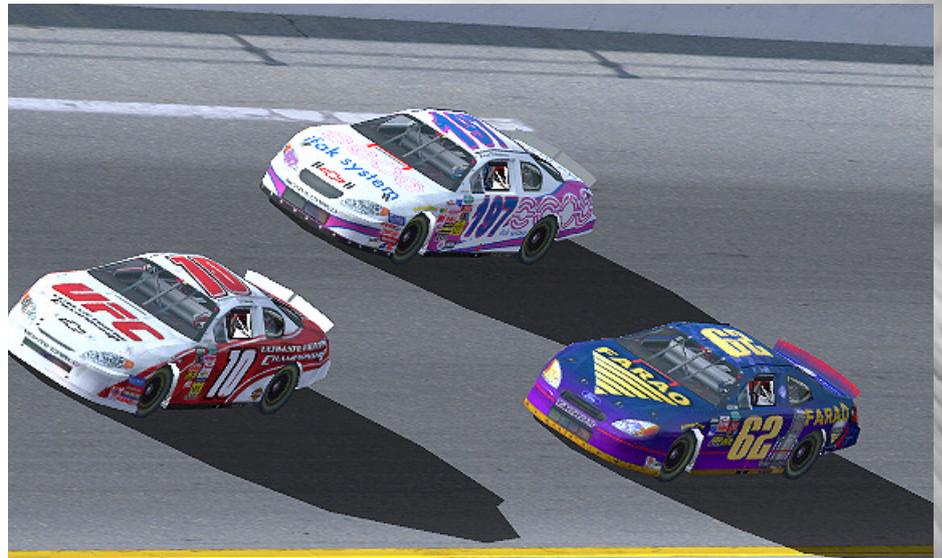


Name: Oliver Graves
Alter: 30
Wohnort: Wesel
Beruf: Schlosser
VR-Member seit: Februar 2009
Ligen: GNL-Rookie Cup
Team: Lucky Wings

Oliver Graves gab uns ebenfalls ein Statement. Als "jüngster" Fahrer ist er erst seit Anfang März im Team LuckyWings.

RS: Hi Oliver. Du bist ja erst sehr kurz bei der VR bzw. im Nascar-Bereich. Wie kamst du zum NASCAR bzw. überhaupt zum SimRacing?

Oliver Graves: Uff, wie kam ich zum NASCAR? Eigentlich liegt die Geschichte schon mehr als zehn Jahre zurück. Ich habe damals von



Laurenz Sproß (#62) im Kampf mit Horst Schumann und Dirk Hunschede zum Daytona 500 diesen Jahres. Der Pilot, der ursprünglich für Thunderstorm-Racing unterwegs war, dreht seit Mai 2008 in der GNL und mit Beginn der aktuellen Saison für LuckyWings und in der DOM seine Runden.

Papyrus Indycar Racing 2 gespielt. Nach einer Zeit gefiel mir die Grafik nicht mehr. Ein 3. Teil war nicht verfügbar, aber ich hatte Blut geleckt was Oval-Rennen betraf und hab mir NASCAR Racing zugelegt. Kurz darauf NASCAR Racing 2. Das konnte ich damals aber nicht "spielen", da unser Rechner die erforderlichen 2MB - ja zwei!!! - Arbeitsspeicher nicht hatte. Ich bin dann relativ lange gefahren. Damals natürlich noch mit einem digitalen Gamepad.

Dann hab ich aus irgendwelchen Gründen nicht weiter gemacht. Das Internet war seinerzeit auch noch in den Kinderschuhen. Vor einigen Wochen dann fragte ich mich, was so aus der Simulation NASCAR

geworden ist. Nachdem ich dann im Internet geforscht hatte, war ich positiv überrascht, was es für eine große Community in Deutschland gibt, die sich für NASCAR interessiert. Naja und die weltweit beliebteste Suchmaschine hat kurzerhand VR ausgespuckt.

RS: Wie kamst du schließlich in die heutige, bedauerliche Lage im Team LuckyWings dein Dasein zu fristen?

Oliver Graves: Ich hab eine Ausbildung zum KFZ-Mechaniker bei Toyota gemacht und meine erste Frage im VR-Forum war, wie ich einen Toyota erstellen und hinzufügen kann. Zu der Zeit wusste ich noch nichts von COT- oder CTS-Mods o.ä.. Kurzerhand bekam ich von Laurenz Sproß eine nette Nachricht mit ein wenig Aufklärung um das ganze Thema. Man hat sich per ICQ und später auch per TS ausgetauscht und die Sympathie war gleich vorhanden. Nach meinen

LW-Teammitglieder

Matthias Vogel
(GNL-RC)
Jens Weißbrodt
(GNL-RC)
Zeljko Bilbija
(GNL-RC)
Martin Meyer
(GNL-RC)
Sebastian Teufert
(GNL-RC)
Laurenz Sproß
(GNL-DOM/GNOS, GNL/GNC-CTS)
Oliver Graves
(GNL-RC)



Jens Weißbrodt ist seit den grauen Urzeiten der Airline an Vogels Seite und nebenbei auch der Webmaster des Teams. Seit die Carfiles freigegeben wurden und nicht mehr im Team-Stile gefahren werden muss, fährt er für TeleSon - für die Firma, für die er auch im realen Leben arbeitet.



Jens Weißbrodt (#37) ist seit den der Entstehung der Airline an Vogels Seite. Seit die Carfiles freigegeben wurden und nicht mehr im Team-Stile gefahren werden muss, fährt er für TeleSon. Oliver Graves (#28) ist das neueste Teammitglied. Wie er sich auf Dauer in der German Nascar League macht, wird sich zeigen - das Monster schlägt zu!

ersten Online-Rennen überhaupt wurde mir klar, dass ich dieses Hobby durchaus intensiver verfolgen werde und auch Spaß daran hätte, mit Gleichgesinnten zu fahren. Die übrigen Jungs von LW waren ebenfalls sehr sympathisch und da ich so eine loyale Seele bin, war die Überlegung, welchen Team ich mich anschließen möchte, nicht wirklich schwer

RS: Hast du diese Entscheidung bis jetzt - also die Zeit ist natürlich noch relativ kurz - bereut?

Oliver Graves: Nein, auf keinen Fall. Momentan kommen gemeinsame Trainingssessions zwar relativ kurz - durch unterschiedliche Arbeits- und Freizeiten - aber ich bin

recht zuversichtlich, dass wir dieses Jahr ein respektables Endergebnis abliefern können. Abgesehen davon lernt man einiges voneinander (technisch wie auch zwischenmenschlich), es macht einfach Spaß mit den Jungs zusammen zu fahren. Auch wenn Martin und ich ein Talent dafür haben, uns gegenseitig in die Karre zu fahren

RS: Dieses Talent scheint bei LW ja schon urzeitlicher Brauch zu sein. Man denke an die Abschüsse zwischen Teufert und Vogel. Apropos Vogel: Wie läuft das mit dem Teamchef und dem Team?

Oliver Graves: Da kann ich mir noch kein Urteil erlauben bzw. ich will es auch gar nicht.

Ich war selbst 5 Jahre Teamchef eines recht erfolgreichen Airsoft-Teams und weiß, wie schwer es ist, ein Team zu managen und es allen immer recht zu machen.

Mal abgesehen davon funktioniert

ein Team nicht allein durch den Leader. Wenn die Member nicht mitziehen, ist es von vornherein eine Totgeburt. Und da unsere Ergebnisse meiner Meinung nach für sich sprechen ... macht euch selbst ein Urteil.

RS: Auch im Teaminternen Bereich? Wie ist der Zusammenhalt?

Oliver Graves: Sicherlich rasselt man dann und wann aneinander, dafür sind wir halt alle zu unterschiedlich. Wir wären aber kein Team, wenn wir diese Probleme nicht diplomatisch lösen könnten. Nur als Bsp.: wie auch im VR-Bereich gab es auch bei uns eine Unterhaltung zum Thema TS. Die einen können Gerede ertragen, die anderen lenkt es zu sehr ab usw. Aber am Ende konnten wir uns auch auf einen Kompromiss einigen, der für alle akzeptabel war. Wir sind halt ein Team und da muss man sich hin und wieder anpassen. Ich glaube, dass jeder einzelne gerne bei LW fährt

Laurenz Sproß



Modellbaunews!

1:43. Eine "kleine" Rundschau

Minichamps ist der führende Hersteller im Maßstab 1:43. Da sind wir sich einig. Das es aber auch noch andere sehr gute Produzenten dieses Modellzweiges gibt die sich ansehen lassen können, werden wir hier ein wenig beleuchten.

Beim regelmäßigen Durchstöbern der aktuellen ebay Verkaufslisten stieß ich eher zufällig auf hpi:racing models. Mit dem Zusatz "precision cast model" konnte ich anfangs wenig anfangen. Was können die was beispielsweise Minichamps nicht kann? Zuerst die Rennserien die hpi abdeckt. Rallyeautos Lancia. Stratos, 037 und S4, die Gruppe C Langstreckenrennwagen von Porsche, Mazda, Sauber, und Alfas 155' DTM Boliden der frühen 90er Jahre. Habe ich euer Interesse geweckt? Na dann ist ja gut. Ganz mutig hab ich einmal insgesamt 3 Stück ersteigert. Ein mal einen '83 Porsche 956 LH, 1 mal einen '84 des gleichen Typs, und einen Lancia Delta HF Integrale als Straßenversion "Collezione". Nur 1568 Stück sind vom weinroten Delta im Umlauf.

Gespannt wartete ich auf die Lieferung die ich gar nicht abwarten konnte. Was ich beim auspacken erblicken durfte war eine Überraschung



HPI's Porsche 956. Die abnehmbare Haube wertet das Modell enorm auf.

der ganz besonderen Art. Die 956er haben nämlich ein feature das eigentlich nur bei BBR, Tameo oder einem anderen Kit model üblich ist. Die Motorabdeckung ist abnehmbar! Und genau das macht diese Modelle absolut fantastisch. Der Motorraum ist ein detaillierter Traum. Es zeigen sich fantastische Einzelheiten wie die Federung, den Kühlkreislauf, die Ladeluftkühler samt Turboboxer, und ein wunderschön gearbeitetes Chassis. Die Heckpartie lässt sich passgenau aufsetzen. Perfekt. Das Preis-/Leistungs Verhältnis ist ausgezeich-

Einige von euch werden im Forum die Bilder des Ferrari Renntransporters von Exoto gesehen haben. Wenn nicht, sei euch einiges verraten.

Noch vor dem 2. Weltkrieg wurde das Leben der Rennfahrer luxurioser. Transporter brachten die Boliden an alle möglichen Orte. Die Piloten brauchten nur noch ihren Job zu tun. Aus diesem Grund werden wir einen kurzen Blick auf die zur Zeit vorhandenen Renntransporter in 1:43 werfen.

Exoto bietet wie immer den edelsten Vorgeschmack auf das was möglich ist. Ein Transporter der 2 Rennautos fassen kann, eine Hebebühne die feinst verarbeitete Scharniere beherrscht. Eine Lackierung der Sonderklasse. Dieser Transporter ist für die Scuderia England, Gelo Racing, Team Tyrrell und für Porsche Motorsport um etwa 160€ zu haben.

Interessant sind auch die Modelle von "Premium Classixxs". Diese Busartigen Transporter sind eher auf die Porsche Rennteams ausgelegt. Martini Racing und Gulf Varianten sind hier zu erstehen. Seit kurzem



Autoart im Doppelpack. Die Cup Porsches stehen PMA um nichts nach.

net. Selbst der Listenpreis von nur 32€ ist weit unter dem der Konkurrenzprodukte der selben Verarbeitungsqualität.

Walter Röhrl bezeichnete den Escort MkI eher als "Hundekuchen" denn als "Hundeknochen". Der enorm drehende Ford Motor war seiner Konkurrenz weit überlegen. Man kann ihn ruhig als Legende beschreiben. Minichamps brachte mit dem rechts-gelenktem Escort #36 ein wunderschönes Teil auf den Markt, das die Glanzzeiten dieses Modells spüren lässt. Die Rot-Goldene Lackierung ist ebenso schlicht wie auffällig. Die Radkastenverbreiterungen sehen von weitem schon brutal aus. Die perfekte Verarbeitung spricht für PMA, und sorgt sicher für reißenden Absatz bei diesem Ford.

Wer Autoart sagt, meint Porsches im Maßstab 1:18. Porsches in allen Variationen. 356, 911, 935, RS, RSR, Straße oder Rennstrecke. Aber wer kennt denn die kleinen 1:43er? Mir haben es die VIP Modelle des GT3 Cups angetan. In Grün und Orange fallen diese Autos inmitten der Werkswagen natürlich sofort auf. Mir sind diese 2 schon öfters in 1:18 aufgefallen, waren mir persönlich aber immer zu "modern". In der kleinen Skala war mir der recht günstige Verkaufspreis recht. Gute 40€ sind zu berappen, wobei sich bei Autoart allerdings die Lenkung bewegen lässt. Eine Ausnahme im 43 Bereich. Gewohnt ist die Verarbeitung ohne Makel. Der große Heckspoiler passt extrem gut zum aggressiven Porscheblick der runden 997er Scheinwerfer. Das Chassis ist auch hier perfekt gelungen, und das



Rallye 911er samt Anhänger von Minichamps. Björn Waldegaard gewann damit die Monte 1968.

Heck bringt Porschefans zum jodeln. Mein Tip: Auch mal auf die Kleinen schauen!

Was gibt es bei Minichamps neues? Sehr begehrt ist die 911er Serie von 1964 bis '68. Gerade hier werden immer mehr neue Modelle auf den Markt gebracht.

Ein Highlight der frühen 911er Reihe ist der Porsche 911S von 1968. Gefahren wurde die Nummer 210 von Björn Waldegaard bei der Rallye Monte Carlo, wo er souverän siegen konnte. Was die wenigsten wissen: Der 911er ist der bis heute erfolgreichste Rallyemodell bei der Monte.

Die schlanke Linie des Porsches lässt vermuten das hier die Meister des Lenkrades am Werk sein müssen um dieses zerbrechliche Auto durch Schnee, Matsch und Eis prügeln zu können. Die Zusatzscheinwerfer sor-

wird aber auch für BMW Motorsport produziert. Ganz besonders interessant ist auch der legendäre Mercedes Renntransporter "das blaue Wunder". "Premium Classixx" bietet diesen von CMC im Maßstab 1:18 gebauten Flitzer in 1:43 an. Auch hier sind die Rampen separat am Transporter angebracht.

Spark bietet für das F1/Le Mans Matra-Simca Racing Team den passenden fahrbaren Untersatz an. Ebenfalls neu der Team Lotus Transporter aus dem Jahr 1967.

Für die neueren Rennserien gibt es jede Menge Auswahl. Natürlich setzt man in der Moderne auf Sattelschlepper, die weit mehr Platz bieten als die Busse der 60er Jahre. So ist für jede Ära des Motorsports der passende Transporter verfügbar.

gten damals für den nötigen Durchblick bei den langen Nachtetappen. Das Modell ist noch nicht mit den Fuchsfelgen ausgestattet, die die folgenden S Versionen erhielten. Stattdessen erinnern die Felgen eher an die des VW Käfers. Nur ohne die Radkappen. Zur Sicherheit trug nur ein kleiner Überrollbügel hinter den Sitzen bei. Mehr war in der frühen Zeit des 911ers nicht dran. Aber genau das macht es für Fans der ersten Serien zum absolutes Muß.



Der Escort MkI als Rechtslenker. Für Walter Röhrl immer der Hundekuchen.

Text und Bilder: Martin Fass

LfS und die City-Liga

Über Holländer, Österreicher und alle Berufe

Christian Johanns

im Interview bei Laurenz Sproß



Name:	Christian Johanns
Alter:	30
Wohnort:	Münster
Beruf:	Student
CL-Member seit:	September 2008
Ligen:	City Liga
Team:	Team Weizen FSL Team Jallaland

Seid einem guten Monat läuft nun die Saison IX der City-Liga (www.city-liga.de). Einen kleinen Einblick in die Community, den Ablauf und die Organisation der Liga gewährt uns ein Mitglied des CL-Orga-Teams: Christian Johanns, unter dem Nicknamen "Jogy" bekannt, stellt sich tapfer den Fragen des Rückspiegels.

RS: Es gibt ja diese vielerorts erwähnte Differenz zwischen "Rennspielgamer" und "Simulationsracer"; wie würdest du einen Simracer definieren?

Christian Johanns: *er überlegt* Er geht, im Gegensatz zu Arcade-Racern, nicht von einem Spaß für fünf Minuten aus, so wie ich früher. Ein Simracer will lieber ein schönes Rennen haben und dabei den Wagen „fühlen“, also in die Materie eintauchen und nicht einfach nur mal eben „ne kleine Runde irgendwo drehen“, sondern die Sim ausreizen wie z. B. die Setupmöglichkeiten über das Feedback, welches man vom Wagen bekommt.

RS: Wie fügt sich dann die City-Liga in diesen Bereich des eSports?

Christian Johanns: Vom Prinzip her ist es eine große Gemeinschaft, die auf freiwilliger und auch auf Fun-Basis virtuellen Rennsport betreibt.

RS: Also genau das, was dann den Simracer letzten Endes interessiert.

Christian Johanns: Das denke ich eben. Die Cityliga ist bestrebt, in jeder Saison ein möglichst großes Spektrum der Wagen und Strecken, die LfS hergibt, abzudecken, so dass für jeden was dabei ist. Auch wenn der Schwerpunkt, wie der Name schon verrät, auf den verschiedenen Stadtstrecken von South City liegt.

RS: Dann muss man zur Erläuterung mal erwähnen, was die City-Liga überhaupt ist: Seit 2004 besteht die Community.

Christian Johanns: Ja, die Idee zur CL stammt ursprünglich von Detlef „Dee“ Zimmer. Er hat den Startschuss gegeben und die Liga unter Mithilfe seines Teams, den „Total Power Sliders“, sowie den Teilnehmern immer weiterentwickelt. In der Saison VII beendete er dann sein Engagement und anschließend auch viele andere, so dass es vor der CL8 zu einem großen Einschnitt mit einer neuen Organisation kam.

RS: Bei euch besteht das Motto „Ihr sollt Rivalen auf der Strecke sein, aber dennoch Freunde“ - klappt das gut?

Christian Johanns: Meiner Ansicht nach ja. Natürlich gibt es auch mal Meinungsverschiedenheiten - das passiert und gehört dazu. Aber in der Regel wird das schnell und unkompliziert geklärt und im nächsten Rennen fährt man wieder miteinander. Es gibt keinen, der dauerhaft „böse“ ist.

RS: Die Liga ist ja nun eher mittelgroß, für LfS alleine aber sicherlich eher groß. Wie ist der Ablauf der Liga organisiert?

Christian Johanns: Für die laufende Saison hatten wir über 100 Anmeldungen, von denen letztendlich



Ganz im Stil der CityLiga fand das Auftaktrennen der aktuellen Saison auf der Classic-Variante der South City Trackauswahl statt. Hier donnern XR-GT- und XF-GTR-Fahrzeuge aus Grid 2 um die erste Kurve der Rennstrecke.



CITY-LIGA 9

Bis Ende Juni noch läuft die City-Liga IX. Anfang März hatten sich die Fahrer zum ersten Rennen getroffen. Mit etwa 100 Anmeldern, die die CL in der 9. Saison verbuchen konnte, können die Organisatoren sehr zufrieden mit sich sein.

87 die Gridqualifikation bestritten haben - das heißt, es gibt ein volles Teilnehmerfeld. Momentan haben wir drei Grids à 27 Fahrer, also 81 Leute, die fahren und dann noch ein paar auf der Warteliste. Deshalb würde ich behaupten, ist das schon groß - wenn nicht eine der größten Ligen für LFS.

RS: Wie ist die CL organisiert? Bei drei Grids ist das ja durchaus anspruchsvoll.

Christian Johannis: Wie oben ja bereits erwähnt, war es bis zur CL7 eine Ein-Mann- bzw. Ein-Team-Organisation. Zur 8. Saison haben sich dann einige Fahrer aus verschiedenen Teams, die sich bis dahin auch "nur als Gegner" kannten, zusammengetan, um eine Organisation auf die Beine zu stellen und die Cityliga weiterleben zu lassen. Momentan sind wir 12 Leute, die sich die Aufgaben teilen und versuchen, den ganzen Laden am Laufen zu halten. Die Rennen finden jeden Montag zeitgleich statt - um 20.30 Uhr startet dann in allen Grids die Qualifikation.

RS: Scheint zu aller Zufriedenheit ganz gut zu klappen.

Christian Johannis: Ja, für die Größe und die anfallende Menge an Arbeit sogar wirklich gut.

RS: Es gibt ja oft die Kritik, dass die Administration alles regelt, aber sich selber nicht mehr mit der Materie beschäftigt. Aber du persönlich, zum Beispiel, fährst also voll mit und das

restliche Orga-Team tut es dir gleich?

Christian Johannis: Ich persönlich und auch die meisten anderen, ja! Denn die Orga legt Wert darauf, selbst als Fahrer an der Liga teilnehmen zu können, was natürlich nicht immer bei jedem Einzelnen geht. So verständlicherweise auch nicht bei unseren drei Rennadmins, die sich dafür aber in anderen Ligen austoben. Außerdem wählen die Teilnehmer vorm Auftaktrennen Fahrersprecher, die als ihre Vertretung gegenüber der Orga fungieren.

RS: Es gibt ja auch Besonderheiten

der City-Liga, wie der Schwerpunkt auf die Stadtrennen. Weißt die Community oder das Regelwerk außerdem noch andere spezielle Aspekte auf?

Christian Johannis: Hm, da ist wohl nichts, was im Simracingbereich nicht schon mal irgendwo aufgetaucht ist. Wir haben ein Mindestalter, um eine gewisse Kommunikation gewährleisten zu können und auch im Hinblick auf die Uhrzeit der Rennen.

Durch verschiedene Qualifikations- und Rennmodi wird versucht, eine Saison möglichst abwechslungsreich zu gestalten. Außerdem gibt es in der Saison mehrere Auf- und Ab-



Auf dem Ovalteil des Kyoto National Racetracks entstand beim 2. Rennen dieser Saison diese, ebenfalls aus Grid 1 stammende, Aufnahme.

stiege zwischen den Grids. Das heißt, aus einem Grid steigen die Fahrer mit den wenigsten Punkten ab und dafür die besten aus dem Grid darunter auf. So hat auch ein Fahrer, der die Vorquali nicht gut gefahren oder erst später eingestiegen ist und deshalb im Grid 3 startet, durchaus die Chance, sich in das Grid 1 hochzuarbeiten.

RS: Existiert dann eine Gesamt- oder eine Gridtabelle?

Christian Johans: Beides: Die Gridtabelle, um zu sehen, ob man auf- oder abstiegsgefährdet ist, und die Gesamttabelle, die die aktuelle Platzierung aller Fahrer anhand der Gesamtpunktzahl wiedergibt.

RS: Man könnte das also als "dynamisches System" sehen.

Christian Johans: Ja, genau das.

RS: Du hattest ja vorhin den Simracer definiert und jetzt das Mindestalter genannt. Hat das besondere Gründe, ist da schon einmal was vorgefallen, oder ist das eher eine

Vorsichtsmaßnahme?

Christian Johans: In meiner aktiven Zeit (also seit der CL8) ist noch nichts vorgefallen. Ich denke mal, das sind irgendwann gemachte Erfahrungswerte. Es sind ja einige 16-jährige dabei und mit denen gibt es auch keine Probleme.

RS: Aber nach oben hin ist das Alter, schätze ich mal, eigentlich offen.

Christian Johans: Wenn ich mich richtig erinnere, ist der älteste 52.

RS: Also fast schon das klischeehafte Bild eines Simracer-Bereichs. Alles durcheinander von den Altersstufen her.

Christian Johans: Genau so - das Durchschnittsalter liegt etwa bei 30 Jahren. Auch sonst total gemischt - es sind Holländer und Österreicher dabei, alle Berufe, ... also es ist ein großer Querschnitt.

RS: Also zu den einzelnen Leuten, jetzt waren wir beim Alter; es gibt ja Ligen die nur Nicknames haben,

andere Vereine, wie die VR zum Beispiel, die nur mit realen Namen die Leute listen. Ihr habt da so ein Zwischensystem - wenn ich mir zum Beispiel die CL-Homepage anschau, sehe ich "Jan "Askaih" Krüger" als Fahrername. Was ist das für ein System?

Christian Johans: Prinzipiell haben wir das Nickname-System kombiniert mit den für eine Saison fixen Startnummern. Die müssen nicht zwingend auf dem Auto sein, aber als Ingame-Name, Startnummer, Teamtag und Nickname - das ist unser Prinzip.

Was Du ansprichst, sind die "Fahrer des Tages", die wir gerade erst als kleines „Gimmick“ eingeführt haben. Und dabei erwähnen wir dann auch (auf freiwilliger Basis) den richtigen Namen.

RS: Teamtags auf den Wagen ... wie sind die einzelnen Teams bei euch organisiert?

Christian Johans: Die City-Liga gibt keinerlei Teamregelung vor. Die Teams sind für LfS bereits bestehen-

City-LIGA 9 DIE LFS-LIGA

Freitag, 27. März 2009

Benutzer Login

Username: *****
 Remember me

 Forgot login?
 Register

Home ► Gesamttabelle

Gesamttabelle

City-Liga IX: Gesamttabelle

Hier findet Ihr immer die aktuelle Gridtabelle.
 Überprüft bitte Eure Punkte, denn irren ist menschlich.
 Bei Unstimmigkeiten sendet bitte eine PM an ein Organmitglied.

Pos.	Team	Nr.	Fahrer	Rennen															Ges.	pen.	Streicher			P1	P2
				R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15			X	1	2		
1	F1rst	57	R.v.Buren	115	140	120	115											350	0	110	0	0	3	3	
2	F1rst	2	Maddin	95	120	110	84											325	0	91	0	0	1	1	
3	IRT	97	MaRDoX	111	82	96	107											314	0	82	0	0	2	0	
4	low.	3	Paddi	101	102	84	99											302	0	94	0	0	0	1	
5	HoR	4	Aethelstan	84	88	102	102											292	0	81	0	0	0	1	
6	.	85	X3LLV3T	100	100	9	83											289	0	0	0	0	3	1	
7	.	58	58sTyLe	95	96	9	85											276	0	0	0	0	0	0	
8	IRT	46	El Barto	88	94	92	88											274	0	88	0	0	0	0	
9	IRT	49	Re'ax	88	92	90	88											270	0	88	0	0	0	0	
10	Xcite	99	schippi	81	88	84	88											253	0	68	0	0	0	0	

CL - Menü

- Forum
- Rennkalender
- Regelwerk
- Gridtabelle
- Gesamttabelle
- Server

City-Liga Team

FORMULA XR RWD

MRT5 RWD

LF GTR RWD

Die offizielle Homepage begrüßt den an Simracing interessierten Betrachter in einem Lila-Design für die aktuelle Saison der City Liga 9. Hier zu sehen ist die Gesamttabelle der Meisterschaft mit dem Stand vom 27.3.2009.



de Teams, die sich irgendwann mal irgendwie gegründet haben. Und um den Teams die Möglichkeit zu geben, sich zu repräsentieren, ist in der CL dann auch ein Teamtag erlaubt.

RS: Das heißt, dass die Teams dann auch teilweise ligaübergreifend unterwegs sind.

Christian Johans: Nicht nur teilweise, sondern generell!

RS: Jetzt mal zu dir selber: Wie bist du unterwegs in der City-Liga? Wie gefällt es dir, wie ist das "Drumherum"?

Christian Johans: Ich habe erst im Herbst letzten Jahres als Fahrer in der Cityliga angefangen. Vorher habe ich mich an so eine große Liga nicht ran getraut und bin in kleineren Ligen gefahren. Die CL habe ich eine Saison lang beobachtet - so aus den Augenwinkeln heraus - und mir dann in der Anmeldephase der achten Saison gedacht, „Das probierste jetzt einfach mal aus“. Es war die richtige Entscheidung, denn ich bin immer noch so begeistert, wie am ersten Tag.

Natürlich, auf der Strecke möchte ich immer erster werden. Ich glaube das geht jedem von uns so, oder?

RS: Ja, das stimmt.

Christian Johans: Aber - man lernt ja auch ein paar Leute richtig kennen, also mehr als dass man nur miteinander fährt, sondern wir sitzen auch teilweise abends bis um 12, halb 1 im Teamspeak zusammen und reden über Gott und die Welt -



In Grid 1 wurde es im dritten Rennen der CL9 richtig eng: Aufgenommen in Blackwood Grand Prix in der ersten Kurve nach der Start-/Zielgeraden.

das ist halt genial. Zwischenmenschlich läuft's einfach. Also mir macht das richtig, richtig Spaß in der CL.

RS: Dann hoffe ich mal, dass es so bleibt.

Christian Johans: Ich auch. Darum habe ich dann nach der Saison dem Team meine Mithilfe angeboten und beteilige mich seitdem an der Organisation - nebenbei.

RS: Nebenbei ist gut - wird wohl doch einige Zeit verschlingen.

Christian Johans: Es steckt natürlich viel Arbeit drin. Manchmal auch ein bisschen Stress - logisch. Aber das Organisieren macht Spaß, besonders weil wir eine wirklich gute Truppe zusammen haben und die

Orga-Treffen im Teamspeak nicht immer bierernst ablaufen. Und so ist eigentlich auch das Feedback von der Fahrergemeinschaft. Ich glaube nicht, dass 90 Leute mitfahren würden, wenn es nicht Spaß machen würde oder etwas Besonderes hätte. Denn in der Cityliga geht es ja im Prinzip um nichts außer Ehre und Ruhm. Es gibt keine Sach- oder Geldpreise, sondern einfach nur den Glückwunsch und Respekt von allen und eine Urkunde - als Bilddatei versteht sich.

RS: Also die Fahrerschaft ist absolut zufrieden?

Christian Johans: Pauschal würde ich da sagen: Ja.

RS: Schon mal über ein Sponsoring



Ebenfalls vom 2. Lauf und dem Kyoto National kommt dieses Bild - Hier zu sehen sind Fahrzeuge des 3. Grids.



nachgedacht?

Christian Johannis: Nicht wirklich und ehrlich gesagt: Ich persönlich wäre nicht begeistert, denn dann würde alles zu ernst genommen und damit vielleicht das Flair der Cityliga kaputt gemacht werden; zumindest in dem Bereich, wo es etwas zu gewinnen gibt. Und für 100 Leute Gewinne ausschütten, ist meiner Meinung nach nicht möglich. Das heißt aber nicht, dass die CL nicht ernst genommen wird von den Fahrern. Gerade in Grid 1, wo es um die Meisterschaft geht, sind schon richtig schnelle Leute aus der (deutschen) LfS-Szene unterwegs.

RS: Wenn wir gerade schon bei dem Thema sind: Startest du noch in anderen Ligen, außer der City-Liga?

Christian Johannis: Ich habe noch ein bis zwei andere Ligen, wo ich regelmäßig fahre.

RS: Darf ich wissen welche?

Christian Johannis: Zum Beispiel die "Frühschoppenliga" vom Team Weizen.

RS: Gibt es sonst noch etwas, was du über die City-Liga los werden willst?

Christian Johannis: Was mich besonders freut ist, dass auch diese Saison wieder ausgewählte Rennen per Live-Stream von „Paule-TV“

übertragen werden.

RS: Oh ja, ich habe das auch schon bemerkt, dass ihr damit gut versorgt seid.

Christian Johannis: Ja, die beiden, übrigens ehemalige Teilnehmer, machen ihre Sache wirklich klasse! Vor allem wenn man bedenkt, dass es (wie der Rest der Cityliga auch) aus Spaß an der Freude im privaten Rahmen realisiert wird.

RS: Wer trägt eigentlich die doch anfallenden Kosten bei euch?

Christian Johannis: Hm, alle bzw. keiner! Wir machen alles ehrenamtlich und kriegen Unterstützung von vielen, vielen LfS Teams: Die Homepage hostet das eine, die LfS-Server ein anderes und wiederum andere helfen uns mit weiterem Webpace oder greifen beim TS unter die Arme usw.

RS: Im Endeffekt eine riesige Zusammenarbeit.

Christian Johannis: Exakt - die Orga besteht ja - im Gegensatz zu früher - auch aus Mitgliedern mehrerer eigentlicher Teams.

RS: Auch ich bin ja auf dich selber dann erst über deine Teamseite - www.jallaland.de - richtig aufmerksam geworden.

Christian Johannis: Und, wie hast

du den Bogen hingekriegt? Wie bist du auf die CL gestoßen? Ich darf dich auch mal was fragen, ne?

RS: Ja, gerne. Das ist ganz einfach: Wir haben ja in der VR, wo ich ja herkomme - und das ist ja kein Geheimnis - bekanntlich auch einen LfS-Bereich. Dann war auch immer wieder die Forderung, den RS auszubauen - das Blatt hat ja auch den Untertitel "Magazin für Simracer" und es ist eigentlich nur VR-bezogen. Und da habe ich einfach mal nachgeschaut, welche Ligen es noch gibt und bin immer wieder auf die CL gestoßen und habe mir das mal ganz genau angeschaut. Gesagt-gegan. So bin ich da etwas eingestiegen, habe im Forum gelesen und habe auch deinen Namen, also deinen Nick "Jogy" des öfteren gesehen und deshalb habe ich auch dich am Ende angeschrieben.

Christian Johannis: Es gibt ja auch Leute aus der CL und deren Orga, die im VR-Bereich aktiv sind.

RS: Also, die VR ist so groß, bei den Namen müsste ich jetzt passen. Ich bin ja, falls du nachgeschaut hast, wer ich eigentlich bin, überhaupt kein LfS-ler. Aber ich habe den Sim auch durchaus mal getestet - das war schon geil.

Christian Johannis: Also sehen wir uns in der City-Liga 10...

Laurenz Sproß



Die Blackwood Grad Prix Strecke sollte jedem Fahrer, der einmal LfS getestet hat, bekannt sein. Hier schlängeln sich die Fahrzeuge des Grid 2 beim 3. Rennen durch den letzten Streckenabschnitt, kurz vor der Boxeneinfahrt.



Das Konzept ist einzigartig

netKar PRO und der netKar-Bereich der VR

netKar PRO Allgemein

„Ladies and Gentlemen, start your Engines“ heißt es nun bereits seit dem 10.04.06 in Sachen netKar PRO.

Damals erschien die von vielen ersehnte Rennsimulation, wobei die erste Version diese Erwartungen aufgrund einiger eklatanter Bugs nicht erfüllen konnte.

Seit der Version 1.00 sind wir über einen 1.02er Patch nun bei der 1.03er Version angekommen.

Die 1.03er Version beinhaltet das, was man sich schon vom Release 2006 versprochen hatte. Geniale Fahrphysik, gute Grafik und auch eine ordentliche Online Performance.

Mittlerweile sind Online Rennen mit bis zu 15 Fahrern problemlos möglich.

Aber bevor ich weiter auf netKar PRO eingehe, habe ich hier noch einen kleinen Rückblick:

Stefano "Kunos" Casillo hatte vor Jahren als Hobby damit begonnen, eine eigene Rennsimulation zu pro-

grammieren. Es gab immer wieder neue Versionen mit kleinen Verbesserungen. Schnell bildete sich eine kleine aber sehr aktive Community mit eigener Liga. Die letzte so erstellte Version ist die netkarnamie 0.99. Die Fahrzeugauswahl ging hier vom frontgetriebenen Mini bis zum F3000.

Schon hier glänzte die Simulation durch ein einzigartiges Fahrgefühl. Neben den originalen Namie Strecken standen dann auch sehr viele konvertierte Tracks zur Verfügung.

Nach dem Erfolg von netkarnamie 0.99 entschloss sich Kunos, ein professionelles Produkt auf den Markt zu bringen und gründete ein Team (Kunos Simulazioni), das ihn bei seiner Arbeit an netKar PRO unterstützt.

Die Programmierung selbst ist jedoch immer noch einzig und allein Kunos Bereich. Die Pro Version basiert auf einer neu geschriebenen DirectX9-Graphik-Engine sowie einer komplett überarbeiteten Physik-Engine. Die Vollversion enthält vier Formelfahrzeuge aus verschiedenen Klassen, welche sich an verschiedenen realen Formel-Klassen orientie-

ren (z.B. Formel 3, Formel Renault, Formel Ford). Die Physik wurde zusammen mit einem realen F3 Team aus Italien entwickelt und getestet.

Bei netKar PRO stehen insgesamt vier Strecken mit insgesamt acht verschiedenen Layouts zur Verfügung. Es handelt sich hier gänzlich um fiktive Strecken.

Von der Community gibt es mittlerweile Addon-Strecken, wie zum Beispiel Silverstone, Montreal, Monaco und Spa.

NetkarPro ist nur online als Download erhältlich und beinhaltet als kostenlosen Demo-Content den Formel 1600, welchen man uneingeschränkt auf den vier verfügbaren Strecken offline und online testen kann. Alle anderen Autos können ähnlich wie bei LFS mit einer Lizenz in Höhe von 36 Euro freigeschaltet werden.

Das Konzept ist einzigartig und beschränkt sich auf die charakteristischen Merkmale einer kompromisslosen Simulation. Hier muss der Fahrer schon selbst im Cockpit den Schalter umlegen, um den Motor zu starten. Falls man den Motor auf der



Julian Borchers verfolgt seine Konkurrenten Thomas Link, Sebastian Meissner und Frank Rogge bei einem Funrace in Crema. Besonders gut ist hier die wirklich hervorragend gelungene Stimmung zu sehen.



Und auch ein VR-Skin wurde für netKar PRO entworfen: Sebastian Meissner machte sich die Mühe und stellte ein gut gelungenes Vereins-Fahrzeug vor.

Strecke neu starten muss, stehen dem Fahrer nur so viele Versuche zu, wie es die in den Formel-Rennserien verwendeten Batterien zulassen. Es gibt auch eine Serveroption, in welcher eine Art Supersimulationsmodus eingestellt werden kann. Hier geht es unter anderem darum, dass Fahrfehler und das Abkommen von der Fahrbahn durchaus auch das Ende der jeweiligen Session bedeuten können. Wenn es dem Fahrer auch gelingen sollte, sich mit dem Fahrzeug an die Box zu schleppen, wird eine Reparatur eine dem Schaden entsprechend lange Zeit in Anspruch nehmen (FullMode).

Eine weitere Besonderheit von netkar ist, dass es keine AI Gegner gibt. Damit sind Rennen nur online möglich. Leider gab es nach dem Release 2006 einige Probleme in Sachen Multiplayer. Hier hat Kunos mittlerweile nachgebessert. Die ersten beiden Patches brachten erste Verbesserungen und der aktuelle Patch auf die Version 1.03 macht nun auch problemlos Online-Rennen mit bis zu 15 Fahrern möglich.

Natürlich ist es möglich, offline zu trainieren, um ein anständiges Rennsetup zu entwickeln. Die Telemetriedaten lassen sich per kostenloser zusätzlicher Software (Race Studio Analysis von AIM) auswerten.

Bezüglich der Grafik kann man bereits beim ersten Sprung ins Cockpit feststellen, dass hier mit viel Liebe zum Detail gearbeitet wurde. Jeder Knopf und Hebel sitzt am

rechten Platz und die Cockpits hinterlassen wirklich einen sehr guten Eindruck. Wenn man dann vor dem ersten Rollout noch einmal sein Fahrzeug verlässt und es sich in Ruhe von Außen anschaut, kommt man wirklich ins Grübeln, ob es sich hier nicht um einen Render des Fahrzeuges handelt. Die grafische Darstellung der Fahrzeuge ist wirklich gelungen. Allgemein wurde bei netKar PRO nicht mit zu knalligen Farben gearbeitet. Es handelt sich eher um natürliche Farben.

Der Sound ist auch ein wichtiger Punkt in einer Simulation. In der aktuellen 1.03er Version hat sich Kunos auf eine Methode mit Sound-samples beschränkt. Die Sounds klingen nun besser als in den vorherigen Versionen. Eine absolute Empfehlung sind jedoch die im netKar Bereich bei der VR verfügbaren Soundupdates, welche um einiges

besser sind als die Originalsounds. Bezüglich der Fahrphysik stehen dem Fahrer zwei Fahrzeugklassen zur Verfügung. Zum einem sind das die beiden Formel 1600/1800 Wagen, die man in fast jeder Rennfahrerschule dieser Welt findet. Sie bieten rein mechanischen Grip im Gegensatz zu der zweiten Kategorie die man in netKar Pro findet. Dabei handelt es sich um den F2000 und den FTarget, die durch aerodynamische Bauteile auch ordentlich Downforce generieren. Somit bieten diese beiden Rennwagen ein deutlich höheres Gripniveau als die kleinen Formel-Wagen.

Kurven, in denen man mit dem F1800 vom Gas gehen muss, können nun unter Vollast ohne Probleme durchfahren werden. Des weiteren erfordern Kurven teilweise eine völlig andere Linie und natürlich kann mit Hilfe der Downforce viel später gebremst werden. Insgesamt wird einem sehr bewusst, wie sehr doch der Einfluss von aerodynamischem Grip das Fahrverhalten ändern kann.

Das Fahrgefühl in nkpro ist wirklich großartig. In diesem Bereich kann die Sim ihr volles Potential aufzeigen. Die ersten Runden brauchen die Reifen, um auf Betriebstemperatur zu kommen - danach steht einem ein klar definierter Grip-Bereich zur Verfügung, der einem das Gefühl gibt, einen wirklichen Rennslick zu fahren, der sich in den Asphalt reinkrallt. Selbst Ausflüge ins Gras bzw. ins Kiesbett sind nicht nur optisch an den Reifen für die nächsten Kurven sichtbar, sondern auch im Verhalten brauchen die Reifen wieder ein paar Kurven, um wieder vollen Grip zu bieten.



Die Frage ist, ob iRacing Konkurrenz geboten werden kann. Es gibt einige Fahrer, die beides ausprobierten, und schließlich an netKar hängen blieben.





Die liebevoll detaillierten Fahrzeuge sind eine Augenweide. Wer auch einmal in ein net-car einsteigen will, kann sich die kostenlose Demoversion des Programms downloaden und nach belieben (auch online) das Gaspedal kitzeln.

Vorsicht muss man beim Bremsen walten lassen, da es nun wieder den sogenannten Bremsplatten bei netKar Pro gibt. Wenn man also die Reifen zu stark blockieren lässt, merkt man das anhand der FFB-Effekte durchaus so erheblich, dass man erst einmal die Box aufsuchen muss, um einen Reifenwechsel vorzunehmen.

Auch das Überfahren der Curbs wirkt sehr authentisch und man braucht keine Sorge zu haben, die Curbs in seine Linienwahl mit einzu beziehen. Die Autos werden nicht übermäßig unruhig, solange das Curb eine gewisse Höhe nicht überschreitet.

Jede Überschreitung dieses Grenzbereichs ist deutlich spürbar im Lenkrad. Das Force Feedback kann überzeugen und es fühlt sich einfach natürlich an. Alle Kräfte, die man am Lenkrad spürt, sind direkt vom Lenkgestänge abgegriffen.

Wo es Höhen gibt,

...da gibt es bekanntlich auch Tiefen:

Alleine an solchen Details wie den fehlenden blauen Flaggen erkennt man, dass noch ein paar Kleinigkeiten zu einer kompletten Rennsimulation fehlen. Beim Netcode muss auch noch nachgebessert werden. Hier gilt es insbesondere, die seitlichen Kollisionsabfragen zu verbessern.

Kunos hat jedoch mittlerweile angekündigt, in wenigen Wochen eine Public Beta der Version 1.1 zu veröffentlichen, welches folgende Neuerungen enthalten soll:

- Osella (Sportprototyp) als neues Fahrzeug;
- Die Bergrennstrecke Trento Bordone;

- völlig neues User Interface;
- verbesserter Netcode (Server, Client und Central Server sind neu, ebenso der Chat);
- neuer Audio Code (mit neuem Skidsound)

...sowie weitere Features, welche Kunos noch nicht veröffentlicht hat. Gerüchte besagen auch, dass der Fiat Abarth und eine weitere fiktive Strecke noch dieses Jahr erscheinen sollen.

Was der Bereich bietet

Natürlich stellt sich die Frage: Was bietet der netKar PRO Bereich bei der VR?

Im Januar entschloss man sich, aufgrund des Release der 1.03er Version von netKar PRO einen eigenen Bereich für netKar PRO ins Leben zu rufen. Dieser befindet sich zur Zeit noch in einem Probetrieb. Hier bieten wir momentan kleinere Cups vornehmlich mit dem Formel 1600 an, damit man auch mit der kostenlosen Demoversion an allen Rennen teilnehmen kann. Jeder, der mal in die Rennsimulation netKar PRO reinschnuppern möchte, ist also herzlich eingeladen, an den Rennen teilzunehmen. Neben den Cuprennen bieten wir auch immer mal lockere FunRaces an, welche gerade zum reinschnuppern einladen sollen.

Falls man sich netKar PRO gerade erst heruntergeladen hat, empfiehlt es sich, nach dem Starten der Simulation über den Menüpunkt Hilfe einen ausgiebigen Blick in die



Auf diesem Werbeplakat für die kostenfreie Demoversion des Simulators sind Thomas Link und Sebastian Meissner in Montreal abgelichtet worden.

englische Bedienungsanleitung zu werfen. Diese ist sehr ausführlich und behandelt alle Themenbereiche in Sachen netKar PRO. Falls dennoch Fragen offen sind, kann man diese natürlich im netKar Forenbereich stellen.

Zur Zeit spielt sich in Sachen netKar alles noch im Forum selbst ab, da es für den netKar-Bereich noch keinen Portal-Bereich gibt.

Nach anfänglich gut besetzten Grids ist die Teilnahme jedoch leider mittlerweile rückläufig. Es hat sich jedoch bereits ein harter Kern von rund zehn Fahrern gefunden. Um allerdings diesen Bereich aufrecht zu erhalten und ab Sommer in einen Ligabetrieb zu wechseln, benötigen wir noch weitere Interessierte, welche mit uns das Fahrgefühl à la netKar PRO teilen möchten.

Das Team

Zur Zeit besteht der harte Kern der netKar Admins aus vier Personen.

Julian Borchers kommt aus der Nähe von Hannover und ist 23 Jahre alt. Julian ist über GTR2 zum Simracing gekommen. Danach folgten Richard Burns Rally und LFS. Mit LFS fuhr Julian dann auch die ersten Online-Rennen.

Zu netKar PRO kam er mehr zufällig,

jedoch hat er sofort „Blut“ geleckt und sich auch sofort im Forum engagiert.

Lutz Boldt ist der Programmierer in unseren Reihen. Er hat sich hauptsächlich um die Erstellung eines Tools gekümmert, mit welchem es uns nun möglich ist, die Daten der netKar-Rennen auszuwerten. Natürlich werkelt er an diesem Tool ständig weiter, um es stetig zu verbessern.

Axel Herschel ist 32 Jahre alt und kommt aus Dresden. Angefangen hat er mit Freunden zusammen Ende der 90er. In GPL und NASCAR fuhr er Hotlaps. Nach einer Pause ohne Simracing kam er, nach einen Ausflug in den RC Bereich, wieder zurück und fuhr dann in einer GTR Liga. Danach folgten LFS und rFactor. Jedoch ruhen nun sämtliche anderen Rennsimulationen auf seiner Festplatte - seitdem er sich mit netKar PRO beschäftigt.

Zu meiner Person: Ich bin 44 Jahre alt und komme ebenfalls wie Julian aus der Nähe von Hannover. Im Bereich Simracing bin ich schon seit zig Jahren aktiv. Seit 2004/2005 bin ich auch meine ersten Online-Rennen gefahren (GTP Mod für Nascar Racing 2003, dann LFS und rFactor).

Im Forum der VR bin ich nun schon seit 2002 aktiv.

netKar Pro verfolgte ich schon, bevor es zum ersten Release 2006 gekommen ist. Ich habe damals auch ein Review für die Seite Sim-Racer.de geschrieben und habe dort den netKar-Bereich mit betreut. Leider setzte sich netKar dann aufgrund der mangelnden MP-Fähigkeiten nicht durch und die Seite Sim-Racer.de wurde aus anderen Gründen geschlossen. Nach einigen Wochen wollte ich zumindest meine dort verfassten Texte in puncto netKar PRO retten und hatte dann eine eigene Infoseite erstellt. Offline habe ich netKar Pro nie aus den Augen verloren und auf den 1.03er Patch gehofft. Seit Juni 2008 war ich auch im Beta Testteam auf der GPC Seite und konnte dort die Entwicklung aktiv mitverfolgen. Mit der im Januar erschienenen 1.03er Version hoffe ich, dass es uns gelingt, eine deutschsprachige Basis für netKar PRO zu etablieren, damit diese in meinen Augen geniale Rennsimulation nicht wieder im Dornröschenschlaf versinkt. Und wo wäre diese Basis besser aufgehoben als bei Virtual Racing eV.

Ein besonderer Dank geht an Sebastian Meissner, der uns auf dem grafischen Bereich sozusagen als freier Mitarbeiter hervorragend unterstützt.

Man sieht sich hoffentlich bald mal auf den netKar Strecken dieser Welt.

Frank Rogge



Links

netKar Bereich der VR:

www.forum.virtualracing.org/netkar-pro-allgemein_172.html

netKar PRO:

www.netkar-pro.com

Download für die Version 1.03:

www.netkar-pro.com/download.htm

Manual für netKar PRO:

www.kunos-bside.net/nkmanual/netKar%20PRO%20Manual.pdf

VRTCC inTeam

Vorstellung: Michael Bräutigam - HP-Racing

Michael Bräutigam

im Interview bei Andreas Kamradt



Name: Michael Bräutigam
Alter: 22
Familie: Solo
Beruf: im Journalismus
Team: HP Racing I
Fahrzeug: BMW 320 si
Akt. Position: 2

VRTCC inTeam

In dieser Serie wollen wir Euch die Fahrer der VRTCC ein wenig näherbringen.

Insbesondere die „Leute von nebenan“ verdienen Beachtung und werden in den nächsten Ausgaben vorgestellt.

Anfangen werden wir aber mit der aktuellen Nr. 2.

RS: Hallo Michael, wie bist Du eigentlich zum Simracing gekommen?

Michael Bräutigam: Im Jahr 2001 habe ich selbst den realen Motorsport in Form von Kartfahren angefangen. Leider konnte ich den Sprung in ein Rennauto aber nie schaffen, letztlich fehlte wie so oft das nötige Kleingeld. Also habe ich im August 2005 als „Ersatz“ mit Gran Turismo 4 erstmals in einer Liga Offline-Zeitfahren gemacht und in den nächsten 2,5 Jahren habe ich dann die eine oder andere Zeitfahr-Serie recht erfolgreich bestritten, manche kennen mich vielleicht auch noch unter meinem damaligen Nickname „Towelie_86“.

In dieser Zeit habe ich u.a. auch zwei Mal an der von Marc Hennerici organisierten GT4 Trophy teilgenommen. Marc war es dann auch, der mich -nachdem er das PC-Simracing für sich entdeckt hatte- immer wieder gedrängt hat, mir doch endlich einen PC anzuschaffen... aber auch hier fehlte es am Geld ;) Durch die BERLET Racing Tour bin ich im März 2008 auf das Team HP Racing und die VRTCC aufmerksam geworden, also habe ich Christian Hauck eine Email geschrieben und mich für sein Team „beworben“. Ich durfte dann ein paar Runden in seinem Rig fahren und dieses erste Aufeinandertreffen lief so erfolgreich, dass er meine Aufnahme ins Team gleich beschloss. Mit dem Logitech G25 hatte ich bereits ein passendes Wheel, einen alten Monitor bekam ich von Chris-

tian und der Rechner wurde leihweise von BERLET gestellt. So fing es dann an...

RS: Warum fährst Du in der VRTCC und was ist Dein Ziel ?

Michael Bräutigam: Weil das Team dort fährt!

Nein, ganz im Ernst war ich anfangs nicht so angetan von den virtuellen WTCC-Serien, auch wenn ich die reale WTCC sehr gerne schaue. Aber ich sehe mich selbst eher als Langstreckenfahrer und für Sprintrennen ist mein Fahrstil eigentlich zu brav.

Mittlerweile habe ich mithilfe meiner Teamkollegen viel gelernt, vor allem was Linienwahl, Fahrtechnik, Rennintelligenz und Setup-Knowhow angeht.

In knapp einem Jahr habe ich so vom Simracing-„Neuling“ den Anschluss zu den Besten geschafft und hoffe jetzt in meiner zweiten VRTCC-Saison auf ein entsprechendes Endergebnis.

Als Saisonziel hat für mich ganz klar die Titelverteidigung der Team-Meisterschaft Priorität, in der Fahrermeisterschaft bleibt abzuwarten wie die Saison läuft.

Aktuell liege ich zwar an der Tabellenspitze, aber vor allem Ronny ist eigentlich zu schnell für mich, wenn Danny noch konstanter wird, werde ich ihn ebenfalls nicht halten können.

Ich hoffe einfach auf eine realistische Meisterschaftschance, wenn es dann am 22. Juni zum Finale nach Macau geht - und dort kann dann wirklich alles passieren, wie man





Michael Bräutigam in seinem aktuellen Dienstfahrzeug; einem BMW 320 si für HP-Racing

beim Finale von Saison IV gesehen hat.

RS: Wie sieht denn so Dein Renn-Arbeitsplatz aus ?

Michael Bräutigam: Chaotisch :D Mein Wheel ist am nicht gerade aufgeräumten Schreibtisch fixiert, die Pedale liegen auf dem Boden und ich sitze mir den Allerwertesten auf einem alten Holzstuhl platt. Manchmal ist der Holzstuhl aber ein guter Selbstschutz vor zu exzessiven Trainingssessions ;)

RS: Was machste, wenn der Computer aus ist ?

Michael Bräutigam: Irgendetwas, was mit Motorsport zu tun hat. Ich gehe Kartfahren, gucke alles Mögliche an Motorsport im TV oder bin an irgendeiner Rennstrecke, meistens am Nürburgring. Alternativ schaue ich mir alte Rennen an, Hauptsache es brummt. Ich bin auch „beruflich“ als Motorsportjournalist aktiv, auch wenn das noch recht am Anfang steht. So oder so bin ich aber seit einigen Jahren dem Motorsport in allen Formen und Farben verschrieben, der Nicht-Motorsport-Anteil an meinem Leben ist mittlerweile verschwindend und somit erschreckend gering wenn ich mal genau darüber nachdenke...

RS: Viel Erfolg weiterhin und danke für das Gespräch!

Andreas Kamradt

Der Pott rief!

Eine illustre Runde von gut 15 Leuten fand sich zum 7. Ruhrpotttreffen in Wuppertal ein und verlebte einen gemütlichen Nachmittag / Abend in angenehmer Atmosphäre.

Ja Moment! Zunächst einmal Korrektur! Das Café Hubraum liegt ja gar nicht in Wuppertal, sondern in Solingen. Dies nur für die wenigen Ortsansässigen, die darauf Wert legen.

Wäre es zum Kartfahren gekommen, hätte zumindest dieser Teil des Events in Wuppertal stattgefunden und vielleicht auch den ein oder anderen zusätzlichen VR'ler an den südlichen Rand des Ruhrgebiets gelockt.

Trotz überschaubarer Teilnehmerzahl war das Event eine willkommene Gelegenheit, mal wieder mit einigen alten und neuen Gesichtern über das gemeinsame Hobby zu plaudern. Sogar für einen gewissen Kolumnenschreiber aus Hessen hatte sich der weite Weg gelohnt.

Dank geht an Jan Esper für das Organisieren dieses Treffens. Das Café Hubraum war für diesen Anlass genau die richtige Wahl!

Dominic Fingerhut



Im Interview: Rob Prange

Die Person hinter VirtualR.net

Alter: 25

Wohnort: Rhein-Ruhr-Gebiet

Lenkrad/Pedale: Momo Racing/
Thrustmaster Ferrari F430

VirtualR.net 2.0

Das VirtualR.net-Logo (Klicken, um zur Startseite zu gelangen)

RS: Hallo Rob! Seit 2007 gibt es VirtualR.net und täglich erscheinen mehrere neue News-Einträge rund um die Simracing-Community. Wie viele Stunden sitzt Du durchschnittlich an VirtualR.net, damit alles sauber läuft?

Rob Prange: Der Arbeitsaufwand beläuft sich im Durchschnitt auf 4-6 Stunden täglich. Das schliesst das Verfassen neuer Beiträge, die Recherche, das Beantworten von Mails sowie die technische Pflege des Systems mit ein. An einigen Tagen ist es mehr, an anderen weniger - es kommt halt ganz darauf an, wieviel in der Community los ist.

RS: Bist Du allein für das Blog verantwortlich oder arbeitet im Hintergrund ein festes Team? Wenn ja, wer ist für was zuständig?

Rob Prange: Ich bin ehrlich gesagt überrascht, wie oft ich das gefragt werde. VirtualR ist tatsächlich eine one-man show, die einzige Hilfe von außen bekomme ich von fleissigen Lesern, die mir per "Report News" Links zu interessanten Stories schicken.

RS: Auch über Konsolenspiele wie "Need for Speed Shift" o.ä. wird berichtet. War das von Anfang an für Dich klar oder musstest Du darüber erst nachdenken bzw. Meinungen einholen?

Rob Prange: Von Anfang an klar war es nicht, allein schon deshalb, weil VirtualR von Anfang an gar nicht als Sim Racing News-Seite geplant war. Die ersten Monate gab es auf der Seite nur meine selbstgemachten Screenshots zu sehen. Irgendwann fing ich dann sporadisch damit an, kurze Meldungen zur Sim-

Szene zu verfassen und die Seite verwandelte sich langsam in den heutigen Zustand.

Das Schlagwort für VirtualR lautet Sim Racing. Und dieser Begriff ist halt dehnbar. Das eine Ende stellen absolute Hardcore-Simulationen wie iRacing dar, das andere Ende Spiele wie Gran Turismo oder Forza Motorsport, die sicherlich auch ein Simulations-ähnliches Fahrerlebnis bieten. Im Falle von Need for Speed Shift war die Beteiligung von Slightly Mad Studios aka Blimey! Games sowie das Versprechen, eine Simulation zu entwickeln, entscheidend.

Ich denke, dass es selbst für eingefleischte Sim Racer lohnenswert ist, ab und an mal über den Tellerrand zu blicken, Konsum-Schrott wie diese ganzen Tuning/Crash Arcade Spiele wird es auf VirtualR allerdings nie geben.

RS: Laut topofblogs.com, simracing-links.com und einigen anderen top-list directories spielt VirtualR.net überall ganz oben mit und hat laut eigenen Angaben über 10.000 Hits pro Tag. Ist die Seite für Dich nach wie vor ein Hobby oder überlegst Du auch, das Ganze weiter zu führen und damit Geld zu verdienen? Zum Beispiel durch die Vermarktung von Werbeflächen, was ja zum Teil auch schon genutzt wird.

Rob Prange: Ich betreibe die Seite als reines Hobby, auch wenn es manchmal schon in Arbeit ausartet. Mein Ziel ist die Community wirkungsvoll zu unterstützen, in dem ich eine zentrale Anlaufstelle für alle User biete, die sich schnell aber umfassend über die aktuellen Gescheh-

nisse in der Community informieren wollen.

Natürlich wäre es eine absolute Wunschvorstellung, die Seite irgendwann mal hauptberuflich zu betreiben, wirklich realistisch ist das jedoch nicht. Die jetzige Form der Werbevermarktung dient lediglich dazu, die monatlichen Unkosten zu refinanzieren. Eine wirklich professionelle Vermarktung der Seite wird durch den relativ speziellen Content sowie die internationale Streuung der Besucher erschwert, von daher wird das ganze wohl immer ein Hobby bleiben.

RS: Damit wären wir beim Thema Kommerz, was in der Virtual Racing-Community seit Monaten ein sehr heißes Thema ist. Du bist, neben Deiner Blogger-Tätigkeit, auch noch Moderator im SimRacingCentral-Forum und bekommst dadurch sicher viele Dinge mit, die sich international abspielen. Wie stehst Du zu diesem Thema, dass Firmen Ligen und Serien mit Sachpreisen ausstatten oder bei der Bezahlung von Livestreams etc. unterstützen?

Rob Prange: Hier ist eine kleine Korrektur von Nöten. Mein Amt als Moderator bei RSC habe ich schon im letzten Jahr niedergelegt um mich voll auf VirtualR zu konzentrieren.

Zum Thema Kommerz: Generell muss ich sagen, dass mir etwas der Einblick in diese ganzen Ligen-Geschichten fehlt. Allerdings muss man halt beachten, dass solche Dinge wie Livestreams mit ganz real existierenden Kosten verbunden sind. Und wie auch bei VirtualR ist Werbung

halt meist die einzige Möglichkeit, diese Kosten einzuspielen. Das ist im TV und in Printmedien usw. ja auch nicht anders.

RS: Wann wird das RSC-Forum wieder erreichbar sein?

Rob Prange: Da bin ich genau so schlau wie alle anderen Sim Racer auch. Ich hoffe allerdings, das es bald soweit sein wird, RSC ist nämlich einer der wichtigsten Bausteine, die unsere Community zusammen halten.

RS: Wie bist Du zum Simracing gekommen?

Rob Prange: Meine frühesten Erinnerungen an realistische Rennspiele kreisen um Indianapolis 500, das meiner ersten Soundkarte für den 268 beilag. Meine erste große Liebe war jedoch Grand Prix auf dem Amiga, das habe ich damals bis zum Umfallen gefahren. Über Grand Prix 2 und diverse Papyrus NASCAR-Titel landete ich dann irgendwann bei Sports Car GT. Dort bin ich zum ersten Mal mit der Modding-Community in Kontakt gekommen und fand das ganze von Anfang an extrem faszinierend.

RS: Welche ist Deine favorisierte Rennsimulation? Bist Du in irgendeiner Liga als Fahrer aktiv?

Rob Prange: Online fahren war eigentlich noch nie meine Welt, da bin ich mittlerweile zeitlich auch viel zu unflexibel für. Dauerbrenner sind bei mir rFactor mit diversen Mods und GTR Evolution. Zur Zeit fahre ich relativ häufig die VLN 2005 und Formula Nippon 2008 Mods, wenn ich mal Lust auf wirklich gutes FFB habe, gerne auch mal iRacing. Wobei mir, seitdem ich die Seite beitreibe, immer seltener die Zeit bleibt, wirklich ausgiebig zu fahren.

RS: Auf VirtualR.net schreibst Du, dass Du Endurance Racing und NASCAR verfolgst und damit gehörst Du als Deutscher wohl eher zu einer Minderheit. Langweilt Dich z.B. die DTM oder die Formel 1?

Rob Prange: Langweilen ist vielleicht nicht das richtige Wort, mir ist die Art von Motorsport für die diese beiden Serien stehen einfach zuwider. Ich kann mit Rennen, die hauptsächlich beim Start oder in der Box entschieden werden, wenig anfan-

gen. Bei der DTM kommt noch dazu, dass ich den Hersteller, dem diese Serie de facto untersteht, auf den Tod nicht leiden kann. ;-)

Die unentspannte und arrogante Art und Weise, in der die Beteiligten in diesen beiden Serien zu Werke gehen, ist einfach nicht meine Welt, das ist zu viel PR-Blabla, zuviel High Society und zu wenig ehrlicher Motorsport für die Fans.

RS: Was fasziniert Dich dagegen am NASCAR- und Endurance-Sport und hast Du Lieblingsfahrer? Und wie schaust Du Dir die Rennen an? Das ist ja in Deutschland 'ohne Weiteres' nicht auf Anhieb möglich...

Rob Prange: NASCAR und Langstreckenrennen gleichen sich mehr als man auf den ersten Blick denkt. Die Oval-Rennen gehen auch oft über 4-5 Stunden und wie beim Endurance Racing ist die richtige Taktik sowie das Anpassen auf die sich verändernden Bedingungen entscheidend. Noch dazu herrscht wohl in keiner Serie eine so hohe Leistungsdichte wie in der NASCAR, wo jedes Wochenende ohne Probleme 10-15 verschiedene Fahrer gewinnen können. Noch dazu verpacken das die Amerikaner in ihrer typischen freundlich-entspannten Art und zeigen das es auch trotz Millionen-Dollar Budgets und großem TV-Publikum nicht immer Bierernst zugehen muss.

Und zum Langstreckensport: Es gibt doch nichts schöneres als ein 24 Stunden-Rennen mit Tag/Nachtwechsel und allem, was dazu gehört. Richtige Rennen enden nicht nach 90 Minuten, sie fangen dann erst richtig an. Die meisten Langstreckenrennen lassen sich ohne Probleme per Eurosport und Motors-TV verfolgen, viele kleinere Serien bieten auch Livestreams an. Bei der NASCAR ist das ganze etwas heikler, seit Premiere die deutschen NASCAR-Fans Anfang 2008 im Stich gelassen hat, gibt es keine wirklich legale Möglichkeit mehr, die Rennen in Deutschland zu verfolgen. Und für alles andere will ich hier natürlich keine Werbung machen...

Meine Lieblingsfahrer sind Juan Pablo Montoya und Jimmie Johnson, noch dazu habe ich eine sehr ausgeprägte Affinität zur Marke BMW. Die Weiss-Blauen sind auch die einzige Motivation, ab und zu mal in ein For-

VR-Nordschleifenwandertag

2009



www.vrnw.pillezone.de

pille@pillezone.de



mel 1-Rennen reinzuzappen.

RS: Möchtest Du den Lesern noch etwas mitteilen?

Rob Prange: Ich hoffe, das mein langweiliges Geschwafel euch nicht davon abhält, VirtualR weiter zu besuchen. Und falls einige von euch die Seite noch nicht kennen, würde ich mich über euren Besuch sehr freuen. :-)

RS: Vielen Dank, Rob, dass Du Dir Zeit genommen hast und weiterhin viel Erfolg mit VirtualR!

Conrad Wegener



Apfelsaftgastfahrer

Thomas Ettig startet bei Jochen Diekenbrock



Ritter Sport Racing-Fahrer Thomas Ettig wollte sich durch eine Geschäftsreise nicht davon abhalten lassen, am VRTCC-Rennen in Istanbul teilzunehmen. In Jochen Diekenbrock fand er den guten Samariter, der ihm seinen „Arbeitsplatz“ zur Verfügung stellte.

Der Hilferuf, der im Race-Bereich des Virtualracing-Forums erschallte, war etwas ungewöhnlicherer Art: Thomas Ettig wollte darin nicht etwa wissen, wie er Race zum Laufen bringt, wo nach dem neuesten Patch die Setup-Dateien zu finden sind oder wie man den Fronttrieblern das Untersteuern austreiben kann.

Nein, er wollte wissen, wer aus der Community in der Bremer Gegend wohnt und sein Equipment zur Verfügung stellen könnte, um Thomas die Teilnahme am VRTCC-Rennen in Istanbul am 16.03. zu ermöglichen. Wie kam es zu so einem ungewöhnlichen Hilferuf?

Thomas hatte sich noch vor Beginn der 5. VRTCC-Saison für ein einwöchiges Führungstraining in einem Tagungshotel in Visselhövede bei Bremen angemeldet und sah sich nun mit dem Problem konfrontiert, dadurch nicht wie gewohnt zu Hause das 4. Rennen der Saison angehen zu können.

Sein Team, Ritter Sport Racing, hatte sich für die Saison vorgenommen, mindestens den dritten Gesamtrang der Vorsaison wiederholen zu wollen und damit den großen Teams erneut eins auszuwischen. Da aber David Krockner schon für Istanbul abgesagt hatte und der

Top-Fahrer des Teams, Martin Thiemt, nach bereits zwei Nichtteilnahmen in Grid 3 abgerutscht war, wäre die Vertretung des Teams in Grid 1 durch einzig und allein Robert Hyna ein herber Rückschlag in den Meisterschaftsambitionen des Teams gewesen.

Also wollte Thomas sein Möglichstes tun, um auch fernab des heimischen Rechners am Rennen teilnehmen zu können.

Die Mitnahme des Rechners sollte sich auf Grund des Fluges nach Berlin (da zu allem Überfluss am vorangehenden Wochenende für Thomas auch noch eine große Firmenfeier in der Hauptstadt anstand) als unmöglich herausstellen. Doch zumindest das Lenkrad inklusive Pedale wollte Thomas unbedingt irgendwie mitnehmen.

Doch was macht man mit einem Lenkrad ohne PC?

Letztlich hatte Thomas die Idee, im Forum nach einem Fahrerkollegen zu fragen, der ihm für den Renntag seinen Rechner zur Verfügung stellen könnte. Mit Jochen Diekenbrock fand er die ersehnte Hilfe. Jochen wohnt zwar nicht direkt bei Bremen, sondern in Hannover, doch die paar Kilometer sollten für Thomas keine große Rolle spielen, also einigten sich die beiden Rennverrückten schnell, wie sie die Sache angehen könnten.

Nach der Firmen-Festivität in Berlin machte sich Thomas am Sonntag mittag auf die Fahrt nach Hannover, um – wie die beiden naiv glaubten – Race auf dem Rechner von Jochen auf die Schnelle einzurichten, um am Montag keine Hektik wegen der Installation zu haben. Die kurze Einrichtung und Anpassung sollte



Thomas Ettig richtet sich am fremden - perfekt vorbereiteten - „Arbeitsplatz“ ein, unterstützt durch einen guten Schuss Apfelsaft.

sich jedoch als Geduldsspiel herausstellen. Nach drei geschlagenen Stunden war es endlich soweit, dass Thomas mit den gewohnten Einstellungen ein Paar Runden drehen konnte, um dann aber auch schon – es war zu diesem Zeitpunkt schon 21 Uhr gewesen - in Richtung Bremen ins Hotel weiterfahren zu müssen.

Am nächsten Tag sollte das Experiment „fremde Rennfahr-gelegenheit“ stattfinden.

Es ging aber schlecht los für Thomas: Der erste Tag des Führungstrainings ging länger als geplant – bis 18:45 Uhr. Also fuhr sich Thomas schon auf der Autobahn mit dem Mietwagen (Marke Mercedes B-Klasse) warm und schaffte den Weg nach Hannover in rekordverdächtigen 40 Minuten.

Jochen hat zu diesem Zeitpunkt schon alles vorbereitet gehabt: Der PC lief bereits, der Apfelsaft stand auf dem Tisch, statt des üblichen WLANs, mit dem er selbst seine Rennen fährt, hat er ein 10m-LAN-Kabel aus dem Wohnzimmer ins Schlafzimmer verlegt, um die Verbindungssicherheit zu garantieren.

Und selbst auf die Diven-Wünsche von Thomas vom Vortag ging Jochen wie selbstverständlich ein: Er hat eine Erhöhung an der Vorderseite des Rennsitzes ausgebaut, da Thomas geklagt hatte, durch die dadurch vorhandene Neigung zu viel Druck auf den Oberschenkeln zu haben.

Außerdem nahm er die Seitenwand seines PCs ab, nachdem ihm Thomas zuvor versichert hatte, dass er nur so noch nie Abstürze mit Nvidia-Karten in Race gehabt hatte.



Konzentriert im Rennen zu guten Resultaten



Thomas Ettig (links) und Jochen Diekenbrock zufrieden nach einem erfolgreichen Rennabend.

Kurzum: Jochen tat wirklich alles in seiner Macht stehende, um seinem „Gastfahrer“ die besten Bedingungen für ein gutes Rennen zu verschaffen.

Ob es was gebracht hat, konnte er jedoch zunächst nicht miterleben, da Thomas lieber ganz für sich allein fahren wollte, um sich bestmöglich konzentrieren zu können. Also machte es sich Jochen im Wohnzimmer gemütlich und machte sich einen schönen Fernsehabend, während Thomas im Schlafzimmer um Positionen kämpfte.

Nach 2,5 Stunden stürmte Thomas freudestrahlend ins Wohnzimmer und erzählte enthusiastisch jedes Detail seiner beiden Rennen. Die Positionen 9 und 3 sollten die Früchte der guten Vorbereitung sein und damit beide davon überzeugen,

dass sich das Unternehmen zu 100% gelohnt hat.

Um 23 Uhr hat Jochen dann seinen Rennarbeitsplatz zurückerhalten und durfte wohl gleich Mal alles wieder in den Ursprungszustand versetzen, während Thomas todmüde, aber noch immer voller Adrenalin die Fahrt zurück ins Hotel antrat.

Der Präzedenzfall ist also nun gemacht und hat gezeigt, dass die Racing-Community zusammenhält und vor den ungewöhnlichsten Hilfestellungen nicht halt macht.

Wer wird der nächste sein, der einen Gastauftritt bei einem Kollegen wagt?

Autor: Thomas Ettig



Wie wird Orthographie geschrieben?

Im Gespräch mit dem Rückspiegel-Lektor Robert Worm

Robert Worm

im Interview bei Laurenz Sproß



Name:	Robert Worm
Alter:	30
Wohnort:	Münster
Beruf:	Lehrer
VR-Member seit:	März 2008
Ligen:	GNL DOM GNL GNOS GNL/GNC Trucs GT3
Team:	Fanatec DTMR

Immer wieder versucht Robert Worm den endlosen Massen der Rechtschreibfehler in diesem Magazin Einhalt zu gebieten. Die Zeit, dem Lektor des Rückspiegels ein paar Fragen über sich, das Simracing und seine Tätigkeit als Korrektor zu stellen, ist gekommen.

RS: Hi Robert. Zu deinem einjährigen Jubiläum in der VR hätte ich gerne mal gewusst, ob sich in diesem Jahr etwas bei dir verändert hat. Wie hast du das Jahr im Bezug auf die VR verlebt?

Robert Worm: Hmmm, also zunächst einmal fühlte ich mich sofort gut aufgenommen. Ich bin ja zu Anfang nur in der GNL aktiv gewesen und empfand dort die Gemeinschaft und auch die Arbeit der Admins als sehr positiv. Glücklicherweise konn-

te ich auch relativ schnell die DOM-Lizenz erwerben und so war auch fortwährende Motivation gewährleistet. Inwieweit sich die Beziehung zur VR verändert hat, ist schwer zu sagen. Sie ist intensiver und auch zeitraubender geworden.

Inzwischen habe ich mir auch innerhalb zweier Rennen die GTR-Lizenz erfahren. Naja - und der Redaktion des RS bin ich auch beigetreten, da ich mich dort zu mindest ab und an als Lektor bzw. Korrektor einbringen wollte. Also insgesamt verbringe ich recht viel Zeit mit der VR.

fangreich berichtet. Allerdings schmerzten meine Augen ab und an beim Lesen, wenn zu viele grammatische, orthographische oder auch stilistische Fehler enthalten waren. Da ich beruflich etwas mit der deutschen Sprache zu tun habe, dachte ich mir, da helfen zu können.

Allerdings zeigte sich bisher, dass mir meine Zeit kaum Raum dafür lässt. Daher ist es leider noch nicht zur Gewohnheit geworden.

RS: Also besteht doch manchmal das Problem Beruf und VR zu vereinen? Oder nur in diesem speziellen



Robert Worm bei einen Boxenstop der Grand National Open Series in Daytona Beach. Auch hier schied er 56 Runden vor Schluss bei einem Crash aus.

RS: Du hast es ja direkt angesprochen: Was hat dich denn dazu gebracht für die VR auch eine Tätigkeit zu übernehmen?

Robert Worm: Du meinst jetzt die Tätigkeit für den RS?

RS: Explizit, ja.

Robert Worm: Nun ja. Ich finde es eine tolle Sache, dass es eine Zeitschrift wie den RS gibt, der über das monatliche Geschehen mehr oder weniger ausführlich und um-

Fall? Schließlich ist es eine Art Korrektur-Boom, der dann kurz vor dem Erscheinen des RS ausbricht.

Robert Worm: Das ist richtig und verständlich. Die Texte werden natürlich immer erst in den letzten Minuten abgegeben und das Leid des Korrektors ist es dann, innerhalb weniger Tage oder Stunden relativ viele Texte lesen zu müssen. Aber letztlich ist es das Los dieses Berufes. Ich muss aber auch zugeben, dass ich oft einfach vergesse, auf den Redaktions-Server zu schauen,

was schon alles zur Korrektur bereit liegt. Am besten wäre wahrscheinlich, wenn die Autoren mir die Texte per Mail zusenden und dann kann ich einfach schauen, es möglichst zeitnah zu korrigieren.

RS: Zurück zur eigentlichen Beschäftigung deinerseits:

Auf der Rennstrecke bist du ja, wie du schon erwähntest, in zwei völlig verschiedenen Serien unterwegs. Wie läuft es bei dir momentan on track?

Robert Worm: Ja, also eigentlich sind es insgesamt vier Serien mit zwei verschiedenen Simulationen. Priorität hat für mich NR2003. Mit dieser Sim fahre ich in allen drei Serien, die die VR anbietet - also DOM, GNOS und TruckSeries. Leider bin ich hier mit meinen Leistungen in der Saison 2009 bisher nicht allzu zufrieden. Ich war damals stolz, als ich mit insgesamt nur 40 Strafpunkten (bedingt durch einen Warp) aus dem Rookie-Cup aufstieg und meinte ein sehr umsichtiger und doch relativ flotter Fahrer zu sein. Nun zeigt sich aber, dass die DOM und die anderen Lizenz-Serien eben doch ein anderes Paar Schuhe sind. Ich habe bisher für mich viel zu viele Strafpunkte eingefahren - das ärgert mich ungemein. Die Platzierungen könnten teilweise auch besser sein, aber das ist noch halbwegs o.k. Ich habe momentan das Gefühl, dass in meinem Wagen nicht nur der Worm, sondern auch der Wurm sitzt. Es kann nur wieder besser werden. Aktuell fahre ich auch als Porsche-Fah-

rer des Teams Fanatec DTMR in der dritten GT3-Serie mit der Sim GTR2. Dies mache ich aber vornehmlich als Ausgleich zu den Nudeltöpfen. Meine Ziele sind dort eher bescheiden: Ankommen und nicht der Schlechteste sein. Vielleicht auch mal ein Aufstieg von Grid2 in Grid1.

RS: Wie läuft es denn mit dir und deinem Team? Ist dort alles in Butter, wie man so schön sagt?

Robert Worm: Mit dem Team Fanatec DTMR läuft alles rund, wie man so schön sagt. Ich persönlich bin ganz froh, in einem Team fahren zu dürfen, was durchaus Erfolge vorweisen kann. Und natürlich hoffe ich, auch zu den Erfolgen beitragen zu können. Ich glaube, das Beste an einer Team-Mitgliedschaft ist eigentlich, dass man dadurch eben das Gefühl hat, nicht nur für sich allein zu fahren. Und natürlich gibt es auch verschiedenartigste Unterstützung innerhalb des Teams.

Was ich mir persönlich noch wünsche ist, dass ich auch in der GNL einen Teamkollegen habe. Momentan fahre ich da ja noch alleine für das Team. Aber wir arbeiten gerade daran.

RS: Ihr arbeitet dran? Welche Ausblicke gibt es noch auf die Zukunft?

Robert Worm: Bezüglich des GNL-Teamkollegen möchte ich jetzt noch nichts sagen, da ich nicht über ungelegte Eier reden möchte. Ansonsten sind mir weitere Planun-

gen für die Zukunft nicht bekannt. Ich persönlich fühle mich mit meinen vier Serien, die ja zwei bis drei Rennen pro Woche bedeuten, für dieses Jahr auch zunächst gut ausgelastet. Und weiter plane ich noch nicht.

RS: Nun kommt doch noch die obligatorische Frage: Wie kommt ein Deutschlehrer zum Simracing?

Robert Worm: Warum sollte ein Deutschlehrer nicht zum Simracing kommen? Im Übrigen bin ich auch nur als Lehrer für Deutsch als Fremdsprache tätig. Studiert habe ich nicht Lehramt, sondern ... sagen wir mal: Geisteswissenschaften. Ist das jetzt noch abwegiger, dass ich mich im Simracing herumtreibe? Bei mir haben sich quasi die Begeisterung für Simracing und Motorsport parallel entwickelt. Das heißt: Ich fahre gern virtuelle Rennen, weil mich Motorsport interessiert, und ich verfolge Motorsport, weil ich durch das Simracing eine Ahnung von diesem Sport bekomme.

RS: Wissen deine Schützlinge davon?

Robert Worm: Nein - Nicht, dass ich wüste.

RS: Vielen Dank, im Namen der RS Redaktion, an dich, der du sehr viel Arbeit für das Rückspiegel Magazin aufwendest!

Laurenz Sproß



In der DOM und GNOS fuhr sich Robert Worm in dieser Saison jeweils bereits eine Rennsperrung ein. In der Truck Serie dagegen ist er trotz eines ernüchternden Ergebnisses in California (er schied durch einen Unfall aus) ganz gut dabei. Und wenn ihm seine GNL Ergebnisse doch nicht selbst überzeugen gibt es ja auch noch den Porsche und das COT.



Werde eins mit dem Mythos! 6 Termine - 10 Rennen - 3 Titel



Nach dem Vorbild der Formula Le Mans, welche die ACO in Zusammenarbeit mit ORECA, für dieses Jahr neu ins Leben gerufen hat, möchte Virtual Racing mit GTR2 die FormelLM Trophy starten. Gefahren wird mit einem Einheitsfahrzeug - einem echten Le Mans Prototyp - der für die Bedürfnisse der FormelLM Trophy angepasst wurde. Es handelt sich um einen Radical SR9 aus dem ALMS 2007 Mod, mit ca. 420 PS.

Gefahren werden 4 Termine auf den Strecken der LMS, bzw ALMS:

- 17.05.2009 Spa
- 02.08.2009 St. Petersburg (Tag- und Nachtrennen)
- 30.08.2009 Nürburgring
- 20.09.2009 Silverstone
- Jeweils 2 Rennen á 30min:
 - Ein Rennen im Rahmen der 24h von Le Mans á 60min (Termin 21.06.2009)
 - Und ein Abschlussrennen in Paul Ricard über 120min (Termin 11.10.2009)

Folgende Wertungen:

- a) Fahrerwertung (mit extra Punkt für Qualy und schnellste Runde)
- b) Teamwertung (mit Punkten für die 2 besten Fahrzeuge / Es zählen auch Teams mit nur einem Fahrzeug)
- c) Rookiewertung (Extra Wertung für neue Fahrer der VR)

Carset und Template liegen im GTR Downloadbereich bereit.

Das erste offizielle Testrennen wird am 19.04.2009 in Dubai stattfinden.

Wir wünschen euch:

- Spannende knackige Sprintrennen mit Cup-Charakter,
- ein Gänsehaut-Rennen vor der Kulisse der 24h von Le Mans,
- ein tolles Ausdauerrennen zum Abschluss, in welchem noch mal jeder zeigen kann, das er auch länger als 30min durchhält.

Da sollte für jeden was dabei sein!

Euer FormelLM Trophy Orga-Team
Marco Grontzki und Michael Müller

Na, wer wird denn da gleich abfliegen?



Schreib für den
Rückspiegel!

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Kontakt unter redaktion@virtual-racing.org

“Die sind alle unfähig!”

Über den fünfköpfigen Vorstand der VR

Chergo Zelfo

im Interview bei Laurenz Sproß



Name: Chergo Zelfo
Alter: 35
Wohnort: Zwickau
Beruf: selbstständig
VR-Member seit: Januar 2005
Ligen: Classic Endurance
Team: Cl. Motor Racing Club
Vorstandzeit: seit Anfang 2008

Nach der Formierung des neuen Vorstands hat sich der Rückspiegel ein Opfer aus den Reihen der aktuellen Führungskräfte ausgesucht, dass sich bereiterklärt hat, mit Fragen bombardiert zu werden.

RS: Der Vorstand hat sich neu formiert. Glaubst Du, dass das aktuelle Team etwas bewirken wird - oder die VR sogar verändern könnte?

Chergo Zelfo: Müssen wir das nicht glauben? Ich persönlich glaube daran, um Deine Frage zu beantworten. Auch wenn ich als Letzter in diesen Vorstand dazu gestoßen bin weiß ich, dass jeder die Vorstellungen der anderen kennt. Wir hatten sehr klare und brauchbare Aussprachen, an denen es bisher etwas mangelte und genau das festigt uns. Wir haben sehr kontrovers diskutiert und jedem, der nach diversen Streitigkeiten, Auseinandersetzungen

und scharfen Diskussionen trotzdem noch dabei ist, kann man alles unterstellen nur kein Desinteresse. Das empfinde ich als gute Voraussetzung.

RS: Du sprachst nun von Streitgesprächen. Wer im neuen Vorstand vertritt denn welche Aufgaben, oder ist das anders geregelt? Ist es so, dass das eine Vorstandsmitglied dies macht und das andere jenes, aber sich alle doch untereinander absprechen?

Chergo Zelfo: Es wäre sehr wünschenswert wenn jeder seinen Arbeitsbereich hätte. Seitdem ich im Vorstand bin, habe ich festere Arbeitsbereiche im Visier und wir wollen auch weiter in diese Richtung gehen. Es ist etwas schwierig gewesen bisher, denn der Vorstand hat sich mehrmals neu sortiert. Allein aus dem Verein heraus bilden sich gewisse "Posten", die mit diversen Tätigkeiten verbunden sind. Der Kassierer zum Beispiel, der Schriftführer und natürlich der 1. Vorstand mit den beiden Stellvertretern. Dann kommen völlig automatisch auf Grund Deiner Fähigkeiten bzw. Interessen individuelle Aufgaben auf Dich zu oder Du schnappst sie Dir unverhofft. Technisches Wissen, Erfahrung und/oder organisatorisches oder diplomatisches Geschick etc. stellen sich schnell heraus. Und wenn Du von all dem nichts hast, solltest Du gute Connections haben. Da gibt es den Marco, den zweiten Stellvertreter, von dem im Forum vielleicht seltener etwas zu lesen ist. Er ist der stille Denker unter uns, der in einer Besprechung für eine gewisse Zeit kaum wahrnehmbar ist, bis er mit 1 - 2 Sätzen sehr präzise und klare Aussagen trifft, die wohl bedacht sind. Unser Kassierer Peter Neuendorf macht den Job schon seit Ewigkeiten bei der VR. Derzeit hilft er uns dabei den finanziellen Überblick der letzten Jahre zu erhalten und einen Budget-Plan für dieses Jahr zu erstellen, um auch in Zukunft finanziell stabil und unabhängig zu bleiben und die entstehenden

Kosten abfangen zu können. Man glaubt gar nicht, was sich in einem Jahr an Kosten ansammeln kann. Es ist ein guter Zeitpunkt die ein oder anderen Ausgaben neu zu bewerten. Dann ist da noch René Beitz - unser Schriftführer. Er ist jemand, der sich nicht zu schade ist die lästigen vereintechnischen Dinge zu ergründen, von denen ich am liebsten nichts wissen möchte: welche Unterlagen müssen wann und in welcher Form z.B. beim Notar vorgelegt werden etc. etc. Außerdem administriert er das gesamte Forum. Zuletzt haben wir noch den "geliebten" 1. Vorstandsposten. Jochen Frömel hat sich dieser Verantwortung gestellt. Auch ich war einer, der diesen Posten als viel zu "überbewertet" angesehen hat. Doch es zeigt sich immer wieder, dass derjenige, der ihn inne hat, sich selbst eine Menge Verantwortung aufbrummt. Man muss erstmal bereit sein sie ständig mit sich herum tragen zu wollen. Das zeigen die Wahlen sehr deutlich. Einen Schriftführer oder einen Vertreter findest Du immer. Geht es um den 1. Vorstand, wird es schnell ruhig im Raum. Wer fehlt noch? Achja, mich haben wir da noch. Ich glaube, ich bin damals dazugeholt worden, weil ich durch meine Selbstständigkeit eine Art Geschäftssinn vortäuschen konnte. Tatsächlich beschäftige ich mich u.a. mit der Abwicklung kommerzieller Projekte jeglicher Art. Es geht hauptsächlich um vertragliche Dinge, Angebote oder um das allgemeine Schließen von Schlupflöchern. Abgesehen von den eher getrennten Vereinsaufgaben kümmern wir uns jedoch gemeinsam um alle vielschichtig anfallenden Dinge.

RS: Du sprachst von Neuwahlen; da wir momentan eh über die Organisation des Vorstandes sprechen kommt die einfache Frage auf, wie der Vorstand eigentlich zu Stande kommt.

Chergo Zelfo: Die eigentliche Wahl ist relativ unspektakulär. Wir treffen uns bei einer Vorstandssitzung und



Unter den Siegern der GTR Endurance Series des letzten Jahres befand sich neben Ulrich Dönnicke und Thomas Tegen auch der hier Interviewte.

wählen demokratisch die Personen, die sich im Vorfeld zur Verfügung gestellt haben.

RS: Von den Vereinsmitgliedern, nehme ich an?

Chergo Zelfo: Nein, es gibt eine Vorstandssitzung. Vereinsmitglieder führten in der jüngsten Vergangenheit ein Schattendasein. Es ist nun das erste Mal, zumindest in meiner Zeit, dass wir ehemalige Vorstandsmitglieder als Vereinsmitglieder weiterhin an unserer Seite haben. Marcus Jirak, Werner Reichert und Rainer Merkel werden weiterhin mit Rat und Tat zur Seite stehen.

RS: Warum haben Leute wie Rainer, die den Vorstand vor Kurzem verlassen haben, ihre Arbeit niedergelegt?

Chergo Zelfo: Da gibt es die verschiedensten Gründe. Neben beruflichen oder privaten Gründen spielen sicherlich der Verschleiß und die Umstände aus der Vergangenheit eine große Rolle. Es ist sehr wichtig, dass man sich untereinander davor schützt. Der Verschleiß entsteht nicht durch Masse an Arbeit. Es sind vielmehr die Umstände. Kleine oder große persönliche Kriegsschauplätze, die sich auch durch die geographische Distanz künstlich in die Länge ziehen, können die Motivation völlig vernichten. Deshalb plädiere ich derzeit auch für ein vernünftiges Miteinander. Schließlich sitzen wir alle im gleichen Boot und sind hier, weil wir an irgendetwas einmal Spaß oder gar Passion entwickelt haben. Das ist immer noch der Motor der

Motivation und den gilt es zu pflegen oder im Einzelfall wiederherzustellen. Zudem kommt, dass die meisten Probleme lediglich auf einfachen Missverständnissen basieren. Trifft man sich persönlich im TS oder gar in Pottenstein stellt man fest, dass alles nur halb so schlimm ist und man evtl. sogar gut miteinander auskommt. Um auf deine Frage zurückzukommen, es gibt für jeden ganz individuelle Gründe zurückzutreten, aber ich kann definitiv sagen, dass von den derzeitigen Vereinsmitgliedern jeder an dieser Community hängt und dass niemand im Streit den Vorstand verlassen hat.

RS: Weshalb haben zwei weitere Leute den Vorstand mit Rainer verlassen? Zufall?

Chergo Zelfo: Nein, nicht ganz. Wir haben damals einen großen Vorstand als Notlösung eingesetzt, da uns nichts anderes übrig blieb, um den Verein zu retten. Nach einem Jahr war niemand mit der Entwicklung zufrieden und wir haben uns auf diese 5-Mann-Besetzung geeinigt.

Es ist eine Mischung aus persönlichen und organisatorischen Gründen. Ich bin Marcus immer noch sehr dankbar für das damalige Einspringen in einer sehr schweren Zeit und Rainer für die Idee der Notlösung. Das hat uns die jetzige Konstellation erst ermöglicht.

RS: Das ist natürlich ein relativ kleiner Vorstand, was auch eventuell Vorteile in der Dynamik bringt.

Entscheidungen sind schneller zu fällen, allerdings kommt auch mehr Arbeit auf die einzelnen Mitglieder zu. Hattet ihr schon Überlegungen, ob ihr noch jemand weiteren aufnehmt?

Chergo Zelfo: Als ich damals in den Vorstand gekommen bin, waren wir von heute auf morgen acht Leute - vorher war der Vorstand immer kleiner soweit ich weiß. Jeder wusste allerdings: dieser acht-köpfige Vorstand war extrem ungünstig. Die Diskussionen dauern erheblich länger. Unser größtes Problem war tatsächlich die Absprachen und die Inaktivität, die sich automatisch einschleicht. Deshalb sind die aktuellen fünf Mann eine sehr vernünftige und bewährte Stärke. Die Arbeit verteilt sich derzeit gut und wir kommen zügig zu brauchbaren Ergebnissen.

RS: Das heißt, du schaust mit einem lachenden, hoffnungsvollen Auge in die nähere Zukunft?

Chergo Zelfo: Ja, das kann man so sagen. Wer mich kennt weiß, dass ich ein eher pessimistischer Typ bin, doch wie schon gesagt, haben wir etliche Debatten hinter uns und wissen besser denn je wie wir miteinander umgehen müssen und was wir wollen. Man hat das Gefühl, dass auch andere an Veränderungen interessiert sind und bereit sind sie anzupacken.

Es wurden für mich persönlich in der Vergangenheit viele Entscheidungen zu sehr aus dem Bauch heraus getroffen - das muss aufhören. Wir brauchen mehr Richtlinien, die eine übersichtlichere Grundlage für uns alle bieten. Etwas mehr Bürokratie muss entstehen, so albern wie das klingen mag, aber wir sind einfach zu groß geworden.

RS: Das mag für einige schon ziemlich hart klingen, dieser Ausdruck "Bürokratie".

Chergo Zelfo: Im ersten Moment mag diese Aussage jeden abschrecken - mich eingeschlossen.

Allerdings steht auf der gegenüberliegenden Seite der Bürokratie in unserem Fall das Chaos und/oder die vermeintliche Willkür. Es gibt zu wenig Richtlinien - speziell für Bereichsleiter und die AGs. Die Ligen sind teilweise voll mit Bürokratie, wenn man ehrlich ist. Siehe Dir mal ein durchschnittliches Reglement und das dazugehörige Anmeldepro-



Nach eigener Aussage ist es Zelfos Markenzeichen seinen Wagen an diesem obligatorischen Punkt wegzuschmeißen.

zedere an. Es sind die kleinen Dinge, die es zu verbessern gilt. Geregeltere Abläufe bringen auch etwas mehr Übersicht. Es funktioniert zwar irgendwie, weil der ein oder andere zähneknirschend seinen "Job" macht und jeder jeden unterstützt, aber das hat nichts mit einem funktionierenden System zu tun und ist auf Dauer demotivierend.

RS: Mal zu einem anderen Punkt: Vom Vorstand bist Du einigermaßen überzeugt - oder eher gesagt, Du hegst die Hoffnung, dass etwas Gutes bei der Arbeit herauskommen wird. Wie ist es denn in den einzelnen Ligen? Wie läuft die Zusammenarbeit zwischen der Administration und dem Vorstand?

Chergo Zelfo: Sind alle unfähig. Beide lachen Es gibt immer wieder Meinungen, die einer Einmischung des Vorstands kritisch gegenüber stehen. Das sind Meinungen von Personen, denen der genauere Einblick fehlt. Sonst würden sie wissen, dass man in den meisten Fällen auf uns zukommt und Entscheidungen erwartet - und nicht umgekehrt. Man wird also in gewisse Abläufe hinein getragen. Gerade bei einem solchen Konstrukt, stellt sich über die gesamte Community hinweg folgende Frage fast jeden Tag: wie viel Recht hast Du, zu intervenieren? Und bis wohin kann man gehen? Wir sind kein Unternehmen, trotzdem haben gewisse Instanzen eine ge-

wisse Befugnis und tragen ihre Verantwortung. Und das ist gut so, denn schließlich ist es genau das, was wir alle von Instanzen erwarten. Die Zusammenarbeit klappt bisher hervorragend. Wir werden immer den gemeinsamen Weg suchen, der auf ein gegenseitiges Verständnis beruht. Es verlangt allerdings ein großes Maß an Fingerspitzengefühl und es ist wie überall nicht möglich die eigenen Interessen blind zu vertreten. Die Community ist sehr groß geworden und niemand von uns kann alles überblicken. Doch der Zufall will es, dass wir im Verein gut auf die einzelnen Bereiche verteilt sind. Jeder von uns hat 1-2 Bereiche aus eigenem Antrieb heraus im Blick.

Hier ist mit der Zeit etwas ganz besonderes entstanden - das gilt es ohne Stillstand aufrecht zu erhalten.

RS: Letztenendes bist du wohl doch stolz darauf, was vollbracht wird, oder?

Chergo Zelfo: Nein, stolz bin ich nicht. Ich identifiziere mich zwar mit dem Ganzen, aber ich halte persönlich nicht viel von Stolz in solch einem Zusammenhang, um ehrlich zu sein. Der Spaß ist deutlich vordergründiger und erstrebenswerter. Ich habe Freude daran, wenn ich sehe, wie man sich extrem reinhängt und etwas zu Stande bringt, was man in der Form vielleicht nicht erwartet hätte. Die Euphorie, die

dabei in jeglicher Form entsteht, ist schön anzusehen. Außerdem habe ich eine Schwäche für die alltäglichen Dramen und fahre der Spitze gerne hinterher. Das sind die Dinge, die mich hier festnageln.

RS: Du sagtest, Du würdest Dich mit der VR identifizieren. Triffst der oft zitierte Satz "von Simracern, für Simracer" eigentlich auf die VR zu? Kann sich der Vorstand als ein Haufen von Simracern sehen?

Chergo Zelfo: Eine Definitionsfrage: was versteht man unter einem Simracer? Ist es jemand, der das Hobby gerne als Fahrer ausübt? Wenn dem so ist, kann man ohne mit der Wimper zu zucken sagen, dass es hier immer noch so ist. Alle, die irgendwie in dieser Organisation tätig sind, sind genau aus diesem Grund hierher gekommen. Vielleicht haben es manche schon vergessen, aber das ist auch nicht weiter schlimm, wenn man sich nach nach längere Abstinenz wieder auf der Rennstrecke wiederfindet und dabei erwischt ein Dauergrinsen auf dem Gesicht zu haben.

Selbst ich habe vor ein paar Wochen mein Lenkrad wieder abgestaubt und wenn ich mit Gleichgesinnten und mit dem Dauergrinsen auf der virtuellen Strecke bin, weiß ich, dass mit uns etwas nicht stim ... ähm, wofür ich das alles mache.

Laurenz Sproß



THE RIG

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

Länge: ca. 155 cm

Breite: inkl. ausgeklappter Tastatur und Mousehalterung ca. 140 cm

Breite: inkl. eingeklappter Tastatur und Mousehalterung ca. 120 cm

Preise

Rig Basic: 1249 €

Halterungen für den zweiten und dritten Monitor inkl. Aufnahmen: 149 €

Halterung für Datenmonitor inkl. Aufnahme: 119 €

Headsethalter: 19 €

Alle Preise inkl. 19% MwSt. zzgl. Versandkosten.



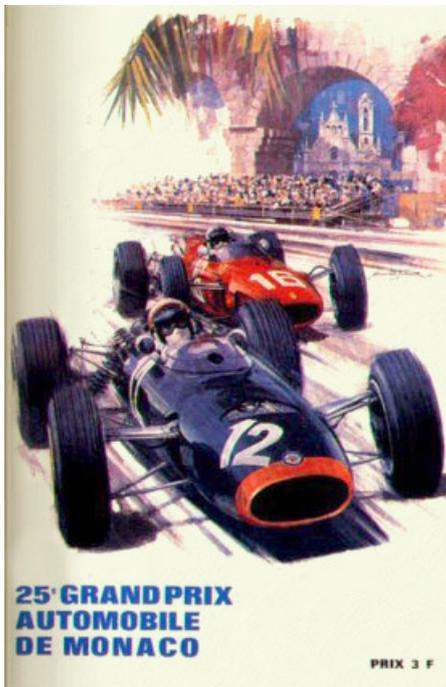
bis zu 20% Rabatt
für Betragzahler

Das erste Drittel ist durch.

Monaco und Kyalami versprachen Spannung!

In der Fürstenloge von Monaco wartete schon der Champagner auf die Sieger des klassischsten aller Rennen. Für Christof Gietzelt ging es darum, den Anschluß im JRC gegenüber dem Monaco Dominator Forschbach nicht zu verlieren.

Im 2. Lauf des Monats traf sich der GGPLC Anhang im sonnigen Kyalami.



In Monaco traf sich der JRC Grid des GGPLC zum Auftakt eines am Ende denkwürdigen Wochenendes. Wie in den vorab stattgefundenen Trainingsessions angedeutet, konnte sich Kranz im Cooper (1m25.340s) auch im Qualy die Pole sichern. Knapp dahinter stellte Wilke seinen BRM in die Startaufstellung. Der dritte Startplatz ging an einen Brabham, gesteuert von Callipo in 1m25.646s. Saupe konnte da nicht ganz mithalten und musste mit dem vierten Startplatz für seinen Cooper vorliebnehmen. Etwas überraschend konnte Beitz auf seiner Haus- und Hofstrecke mit dem Ferrari noch nicht ganz mithalten. So musste er von Platz 6 starten (vor ihm stand mit Scharf am Steuer ein weiterer Brabham).

In einem wie immer turbulenten Rennen, in dem es auch einige Ausfälle gab, gab es nur eine Konstante: Kranz im Cooper fuhr letztlich einen ungefährdeten Sieg ein. Die direkten Konkurrenten bis Startplatz 4 fielen alle während des Rennens aus. So musste Callipo nach gut der Hälfte des Rennens die Verfolgung aufgeben. Den BRM von Wilke erwischte es 5 Runden vor Schluß. Und letztlich musste auch Saupe bei noch 2 zu fahrenden Runden aufgeben. So war der Weg frei für Scharf im Brabham und Beitz im Ferrari das Podium zu komplettieren. Als vierter kam Kohlbecker im Brabham ins Ziel, der sich, von Platz 9 gestartet, zufrieden zeigte; erst Recht bezogen auf das Teamergebnis. Auch Lotus konnte mit Weiner auf 5 und Rauch auf 6 einige gute Punkte einfahren. Erhart im Eagle schließlich komplettierte als 7. die Rangliste der ins Ziel gekommenen. Bemerkenswert war auch der quasi Total Ausfall von BRM in diesem Rennen.

Auch im JSC ging es allmählich um die Wurst. Christof Gietzelt arbeitet verbissen an seinem ersten Ge-

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	M. Kranz	COO	30 Runden
2	S. Scharf	BRA	+22,440s
3	R. Beitz	FER	+36,456s
4	M. Kohlbecker	BRA	+40,875s
5	M. Weiner	EAG	+51,901s
6	M. Rauch	LOT	+1m18,080s
7	M. Erhart	EAG	+1m25,653s
8	M. Saupe	COO	+2 Runden
9	A. Wilke	BRM	DNF
10	C. Callipo	BRA	DNF
11	S. Kriesch	BRM	DNF
12	J. Kunz	FER	DNF
13	F. Schreiner	EAG	DNF

Schnellste Runde:

R. Beitz FER 1m25,756s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	J. Forschbach	BRM	30 Runden
2	C. Gietzelt	EAG	+37,723s
3	M. Engel	COO	+1m14,159s
4	M. Fass	FER	+1m14,792s
5	S. Lagler	EAG	+1 Runde
6	D. Bonaventura	LOT	+1 Runde
7	P. Neuendorf	BRA	+2 Runden
8	H.-J. Schmitz	LOT	+2 Runden
9	O. Schulz	FER	DNF
10	F. Schreiner	EAG	DNF
11	A. Kröger	LOT	DNF
12	R. Beitz	FER	DNF
13	M. Weiner	EAG	DNF
14	M. Schade	BRA	DNF

Schnellste Runde:

J. Forschbach BRM 1m25,233s



In diesem Augenblick wird jedem mulmig. Monaco ist jede Saison eine neue Herausforderung. Der klassische Test für Mensch und Maschine.

samtittel, den er ja in Saison 16. knapp verpasste. Auf Justus Forschbach und Martin Fass erheben Anspruch auf den Thron, doch allerdings umkämpfter denn je ist.

Wer der Chef im Ring ist stellte Forschbach bereits im Training klar. 4 Siege in Folge können über seine Klasse kaum hinweg täuschen. Jenseits von Böse schlenderte er geradezu eine 1m15,18s in den azurblauen Himmel. Weit abgeschlagen dahinter Gietzelt. So wird es schwer werden in Pottenstein einen Pokal abzugreifen.

Vom Start weg gab Forschbach den Ton an, beging keine Fehler, und setzte nach 43 Minuten und knapp 2 Sekunden eine Rennzeit, von der Otto Normalverbraucher nur träumen kann. Gietzelt, der ebenfalls solide gefahren war, musste neidlos gratulieren. Seine Stärke liegt in den nächsten Rennen auf den Highspeedkursen.

Hinter dem dynamischen Duo entfachte im letzten Renndrittel ein Kampf zwischen Engel auf Cooper und Fass im Ferrari. Der Ferrari-Pilot musste sich im Laufe des Rennens an Schreiner vorbeikämpfen, was beiden Nerven gekostet hatte.

Martin Engel reichte ein Minimalvorsprung von 6/10s um die unterste Stufe des Treppchens erklimmen zu dürfen. Fass freute sich über Rang 4, was nach einem sehr schlechten Trainingsplatz(6) ein sehr zufrieden stellendes Ergebnis war.

Die Leistung von Eagle und Lotus zeigte sich auch an den restlichen Platzierungen. Lagler setzt sich gegen Bonaventura im Lotus durch, und Neuendorf verliert durch Platz 7, noch vor Hajo Schmitz, wertvoll-

Wusstet ihr dass...

...Stirling Moss der Fahrer mit den meisten Siegen ist, der nicht Weltmeister wurde?

...das Jackie Stewart seit einem Unfall in Spa 1966, wo er von seinem Teamkollegen Graham Hill befreit werden musste, immer einen Gabelschlüssel im Cockpit hatte? Diesen brauchte er, um sich des Lenkrades nach einem Unfall zu entledigen. Andere Fahrer folgten seinem Beispiel.

...die Nummer 13 als Startnummer nur einmal verwendet wurde? Und zwar 1963 beim Grossen Preis von Mexico City von Moises Solana.



Callipo setzt sich in Kyalami gegen Kriesch, Gawol und Bungartz durch.

len Boden in der Gesamtwertung auf Fass.

In der Tabelle führt Gietzelt mit nur noch 4 Zähler vor Forschbach. Beide haben noch kein Streichresultat, was Fass noch hoffen lässt.

Vom Frühling in den Früherbst führte GGPLC das Rennen nach Kyalami. Alles andere als Früherbst war aber das Rennen des JRC dort. Im Gegenteil. Nach dem schwachen Auftritt des BRM Teams in Monaco und dem abrutschen im der Teamwertung auf den letzten Platz, sah man gespannt auf die Qualyergebnisse unter der südafrikanischen Sonne.

Und Wilke zeigte auch, daß man Monaco sicherlich nur als Ausrutscher sehen kann. Er eroberte die Pole (1:19.479s) knapp vor dem Ferrari-Pilot Beitz (1:19.606s). Sehr knapp dahinter wurde Kohlbecker im Brabham (1:19.656s) dritter. Kriesch komplettierte mit seinem BRM die ersten beiden Startreihen mit einer 1:19.669s.

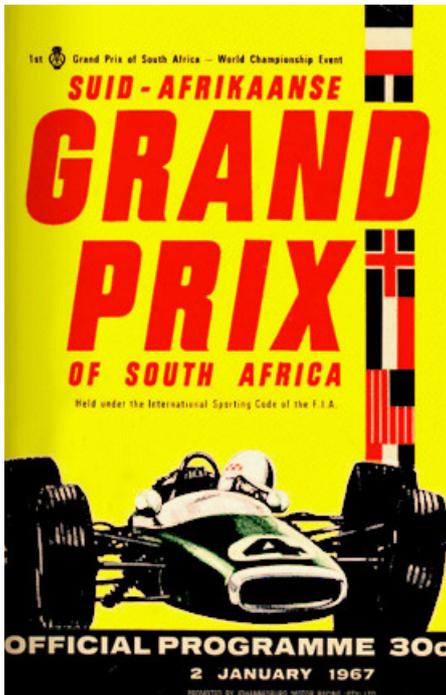
Überhaupt waren die Voraussetzungen für ein enges Rennen schon gelegt, da zwischen Platz 1 und 9 nur 0,771s lagen.

Das Rennen enttäuschte dann auch diesbezüglich in keiner Weise. Lediglich Beitz musste nach einem klassischen Rennunfall in aussichtsreicher Position viele Plätze abgeben. Da die ersten 8 ein Rennen wie auf Schienen fuhren ohne wirklich grobe Schnitzer war in Bezug auf das Podium nichts mehr zu machen. Sieger wurde Wilke im BRM, vor Kohlbecker (1.5s dahinter) im Brabham. Über einen dritten Platz durfte sich Sören Scharf freuen, der zum Einen damit auch Anschluß in der Fahrerwertung an Wilke hält, zum Anderen aber auch für Brabham in der Teamwertung wertvolle Punkte holte. Vierter dann Beitz im Ferrari. Ein weiterer Brabham folgte auf 5 mit Claudio Callipo.

Insgesamt konnte Brabham damit stark punkten. Zwischen Platz 1 und

Es war einmal...die Steinzeit!





8 lagen knapp 12 Sekunden Abstand. Und das auf 24 Runden. Der Download des Replays dürfte lohnend sein.

Im **JSC** kristallisiert sich immer mehr ein Zweikampf zwischen Christof Gietzelt und Justus Forschbach heraus. Andere Gegner haben diese 2 nicht zu befürchten. Alleine ihre Performance im Qualy von Kyalami war ein Show der Sonderklasse. Lange Zeit lagen gerade einmal 2/1000s zwischen den beiden, worauf Forschbach, mit dem Messer zwischen den Zähnen, weitere 13/100s gefunden hatte.

Noch in Schlagdistanz der Ferrari von Fass und der Lotus von Bungartz. Leider konnte Martin Engel nicht starten, was den Kampf um

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jochen Rindt Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	A. Wilke	BRM	24 Runden
2	M. Kohlbecker	BRA	+1,506s
3	S. Scharf	BRA	+4,574s
4	R. Beitz	FER	+5,067s
5	C. Callipo	BRA	+10,097s
6	S. Kriesch	BRM	+10,536s
7	S. Gawol	COO	+10,723s
8	A. Bungartz	LOT	+11,723s
9	M. Erhart	EAG	+37,817s
10	F. Krohn	EAG	+38,112s
11	J. Kunz	FER +1m	01,809s
12	M. Kranz	COO	DNF
13	M. Saupe	COO	DNF
14	M. Rauch	LOT	DNF

Schnellste Runde:

R. Beitz FER 1m19,727s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP

Jackie Stewart Cup

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Gietzelt	EAG	24 Runden
2	J. Forschbach	BRM	+0,645s
3	M. Fass	FER	+15,680s
4	A. Bungartz	LOT	+19,223s
5	M. Kranz	COO	+29,786s
6	F. Schreiner	EAG	+35,061s
7	M. Schade	BRA	+41,194s
8	A. Kröger	LOT	+45,491s
9	S. Lagler	EAG+1m	18,460s
10	J. Kunz	FER	+1 Runde
11	H.-J. Schmitz	LOT	+4 Runden
12	O. Schulz	FER	+4 Runden
13	P. Neuendorf	BRA	DNF
14	D. Bonaventura	LOT	DNF

Schnellste Runde:

C. Gietzelt EAG 1m19,373s

Platz 3 in der Tabelle zwischen Fass und Neuendorf weiter anheizte.

Hätte Forschbach den Start nur ein wenig besser erwischt, er hätte dieses Rennen gewinnen können. Da aber Gietzelt um den ticken besser aus den Startlöchern kam, war es unmöglich den ultraschnellen Eagle noch zu knacken. Gietzelt erreichte mit seiner Fahrt sogar einen Eintrag in der GPL Hall of fame, für die

schnellste gefahrene Gesamtzeit in einem GGPLC Lauf.

Die Akteure die dahinter um ihre Platzierungen kämpften sahen dagegen wie Schulbuben aus. Fass, als schnellster Verfolger, holte souverän Rang 3 nach Hause, gefolgt von einem sehr stark fahrenden Alex Bungartz. Für viele ist er ein Geheimfavorit für kommende Saisonen. Peter Neuendorf konnte seine Chance in der Gesamtwertung nicht nutzen, da er nach 17 Runden die Segel streichen musste.

Damit liegt nun Gietzelt 9 Punkte vor Forschbach und 53 vor Fass. Sascha Lagler, eigentlich unspektakulär auf Platz 9 im Rennen, liegt jetzt auf Rang 4 in der Tabelle. Sein Rückstand auf Fass beträgt aber 32 Zähler.

Das Brabham Team saugt sich immer weiter an das Eagle Team heran, wo auf die 3., Team Lotus, nichts ändern konnten. Ferrari holt trotz guten Einzelleistungen zu wenig Gesamtpunkte und muß sich jetzt sogar mit Platz 5 begnügen. Was erstaunt ist die extreme Leistungsdichte im Teambereich. Selten waren die Mannschaften so eng beieinander wie diese Saison.

GGPLC Teamwertung

Stand nach 5 von 11 Rennen

POS	TEAM	PUNKTE
1	All-American-Racers	402 P.
2	Brabham Racing Org.	388 --
3	Team Lotus	386 --
4	British Racing Motors	376 --
5	Scuderia Ferrari	375 --
6	Cooper Car Company	350 --

Jörg Kunz und Martin Fass



Ein Duell, jenseits von gut und böse. Gietzelt und Forschbach werden den Titel unter sich ausmachen.

2009 all rights reserved - the images and logos are property of their own companies.



Expand Your Imagination

www.coolermaster.com

Französisches Döner Überraschungssieger in Istanbul



Grid 1

Nach dem Parkplatz nun ab auf die Rennstrecke. Zumindest lässt das den Schluss zu, denn nach dem extrem engen Gewühle in Schweden verspricht die Tielke-Retortenstrecke in der Türkei viel Platz zum überholen.

Diese erste Formel-1 Strecke im Rennkalender zeichnet sich durch seeeehr lange Geraden, Bergauf-Beschleunigungspassagen und eine ganze Menge kniffliger Kurvenkombinationen, die sehr schnell die Spreu vom Weizen getrennt haben.

Hier auf dieser Strecke machten sich die Gewichte in den Fahrzeugen sehr stark bemerkbar und manch einer



So sahen die meisten Fahrer den Gesamt-Tagessieger Sebastian Schllag im frensch ePower Peugeot 407

wurde lässig ausbeschleunigt.

Blöde Titel bedürfen einer Erläuterung, also als kurze Einleitung: Der Gesamtsieger des

Laufes war auf einem Peugeot 407 unterwegs, doch dazu später mehr.

In den Trainings war schon abzusehen, daß im Gegensatz zu dem letzten Lauf wieder mal die Fetzen fliegen. Ungewöhnlich aufgrund der vielen Überholmöglichkeiten und Auslaufzonen, aber schon beim Start wurde das bestätigt.

Chefabräumer des Abends war Elmar Erlekotte, der direkt in der ersten Kurve die Kontrolle verliert. Der Spruch "Fährste quer dann siehste mehr" macht bei einer Driftchallenge Sinn, hier sorgte er dafür, daß Elmar ungewöhnliche Akzente setzt

Hinzu kommt im zweiten Lauf dann Pech mit der Technik, so daß für Elmar Istanbul nicht zu den Highlights gehört und im nächsten Rennen in Grid2 an den Start geht.

Hauptleidtragender war in beiden Läufen Danny Engels, der sich aber knapp noch vor dem Abstieg retten



Sacha LeStrange im hinteren Mittelfeld vor Danny Engels

konnte, aber natürlich in der Meisterschaftswertung deutlich an Boden verloren hat.

Hier jetzt alle Scharmützel aufzuzählen würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, jedoch wurde neben einer gehörigen Menge Lackaustausch auch noch ordentlicher Rennsport geboten. Trotzdem hatte die ReKo Hochkonjunktur und hat durch Strafpunkte merkbar in das Ranking für diesen Lauf eingreifen müssen.

Nicht eingreifen musste die ReKo bei der Überraschung des Tages. Sebastian Schillag (Frensch ePower) hat es nach seinem Aufstieg in die Premier-League geschafft, seinen Peugeot 407 auf der Pole-Position zu parken.

Auch beim Ausparken - öh Start - ging nichts schief und er konnte die Volvo- und BMW-Armada hinter sich halten. Zwar musste er Sven Eckhardt (Sim Racing Equipment)



Ron Gerrit im DTMR Honda wehrt sich mit Können gegen die Verfolgermeute.

und Thomas Kiefer (Kluge Motorsports) im weiteren Rennverlauf ziehen lassen, aber Aufstieg, Pole und P3 sind aller Ehren wert.

Auch zu erwähnen ist, daß Sven Eckhardt damit seinen ersten Laufsieg in der VRTCC eingefahren hat.

Jedoch findet die Schillag-Show im zweiten Lauf ihre Fortsetzung und wird mit einem zweiten Platz honoriert. Somit wird das Paket rund und noch mit dem Eventsieg garniert.

Tobias Schlottbohm, im ersten Lauf auf P8 und Sieg im zweiten Lauf liegt jedoch nur 2 Punkte hinter Schillag und kann daher ordentlich Punkte in der Meisterschaft gutmachen, da



Thomas Ettig und Robert Hyna (beide RS) im Teamflug auf dem Weg zu P8 und P9 im Lauf 1

das Führungstrio nicht entscheidend punkten konnte.

Am anderen Ende des Feldes folgen Elmar Erlekotte auch noch Sacha LeStrange, der mangels Training und technischen Problemen keine Chance hatte, sowie Gabriel Fürstner, Michael Schreiner und David Krockner.

Artikel: Andreas Kamradt
Bilder: Michael Bräutigam

VRTCC Series - Saison 5		
Istanbul - Grid 1		
POS	FAHRER	PKTE
1	Sebastian Schillag	220
2	Tobias Schlottbohm	218
3	Thomas Kiefer	212
4	Sven Eckhardt	209
5	Thomas Ettig	206
6	Christian Büttgen	205
7	Robert Hyna	198
7	Ronny Haehnel	198
9	Florian Strauss	197
10	Andreas Tübel	195
11	Ron Gerrits	190
12	Matthias Meier	189
13	Michael Braeutigam	188
14	Benjamin Förtsch	183
15	Manuel Haehnel	182
16	Marius Schulz	179
16	Florian Waschkowski	179
18	Daniel Struck	169
19	Danny Engels	167
20	Sacha LeStrange	166
21	Elmar Erlekotte	164
22	Michael Schreiner	163
22	Gabriel Fuerstner	163
24	David Krockner	0



Robert Hyna zusammen mit Matthias Meier nach einem Schubser in Nöten und werden weit nach hinten durchgereicht.

Grid 2

Auch im zweiten Grid war die Gangart wieder härter.

Thorsten Leistenschneider hat durch eigene Fehler den direkten Wiederaufstieg vermasselt, besser machte es Peter Kuhn, der zusammen mit Rene Hiddel ihren Anspruch als Grid1-Fahrer bestätigen.

Ebenfalls konnte Frank te Wildt überzeugen, der nach anfänglichen Startschwierigkeiten immer besser in Fahrt kommt und in Spa nun in Grid 1 starten wird, ebenso wie



Roland Rauch mit der einzigen „Diva“ (Alfa Romeo) hat schwer zu kämpfen nach einer unverschuldeten Kollision mit Fabian Kluge.



Die Startphase - Jörg Spindler vor Markus Trützschler

VRTCC Series - Saison 5 Istanbul - Grid 2

POS	FAHRER	PKTE
1	Thomas Tegen	174
2	Frank te Wildt	172
2	Peter Kuhn	172
4	Rene Hiddel	170
5	sebastian Schmalenbach	166
6	Michael Putscher	162
7	Thorsten Leistenschneider	157
8	Markus Trützschler	148
9	Gil Ritter	146
9	Andre Boettcher	146
11	Daniel Keilwitz	144
12	Christian Niehaves	141
12	Sven Schnabel	141
14	Andre Neumann	140
15	Ingo Wille	132
16	Lars Kimmes	129
17	Roland Rauch	126
18	Michael Wollenschein	125
18	Michael Wachauf	125
20	Fabian Kluge	124
21	Andres Monzon	121
22	Joerg Spindler	118
23	Andreas Kamradt	112
24	Ingo Held	111
25	Guido Muddemann	00

Sebastian Schmalenbach und Thomas Tegen.

Im Mittelfeld wurden die Positionen in teilweise sehenswerten Manövern verteidigt, teilweise wurde auch wieder heftigst angeklopft.

Grid 3

VRTCC Series - Saison 5 Istanbul - Grid 3

POS	FAHRER	PKTE
1	Martin Thiemt	134
2	Daniel Tuerk	132
3	Georg Kiefer	124
4	Tim Voss	116
5	Björn Kajewski	114
6	Thilo Borgmann	111
7	Marco Saupe	106
8	Dieter Schmid	104
9	Rene Beitz	102
10	Peter Neuendorf	99
11	Uwe Kriebel	95
11	Marc Hennerici	95
13	Christian Semba	93
14	Andreas Meyer	90
15	Michael Theuerkauf	88
16	Christian Hauck	87
17	adriano Fugmann	83
18	Torsten Schmitt	82
19	Ralf Knietzsch	79
19	Tobias Kurth	79
21	Uwe Schlott	77
22	Torsten Baggendorf	32
23	Florian Becker	0
23	Dennis May	0
23	wolfgang Dieterich	0



Die Startphase des zweiten Laufes von Grid 2 in der Totalen.



Marc Heymann (Safety Cars) vor Jörg Sonntag (frensch ePower) beim Einbiegen auf Start/Ziel



Grid 4

Die Pole Position sicherte sich der aus der Warteliste nachgerückte Marc Degen, unterwegs auf Volvo C30 für das Team frensch-ePower.

Die Ziellinie überquerte er als Zweiter hinter Sven Dohrmann (HP Racing), Dritter wurde Markus Broich (Team Converttable), beide ebenfalls auf Volvo C30 unterwegs.

Durch die umgekehrte Startreihenfolge der ersten Acht des ersten Laufes ging es in Lauf 2 für Michael Nepp (Team FRC Volvo) von ganz vorn los. Diesen Platz gab er auch bis ins Ziel nicht mehr ab.

„Beim Start bin ich anscheinend besser als die Kollegen weggekommen und habe es doch tatsächlich geschafft, so gut wie keinen Fehler einzubauen und die Führung bis zum Ziel nicht mehr abzugeben. Unglaublich, mein erster Sieg überhaupt in meiner virtuellen

Laufbahn!“ freute er sich nach dem Rennen. Michael Schäfer (Team Converttable) und Uwe Heintz vervollständigten das Podium.

Marc Degen hatte im zweiten Lauf mit technischen Problemen zu kämpfen und schied aus.



Michael Schäfer und Thomas Kroll kommen sich etwas ins Gehege bei der Wahl des Bremspunktes, im Hintergrund Uwe Heintz und Lukas Przybylski (Alfa Romeo).

Autor: Matthias Saalschmidt
 Andreas Kamradt
 Bilder: Matthias Saalschmidt
 Michael Putscher

VRTCC Series - Saison 5 Istanbul - Grid 4

POS	FAHRER	PKTE
1	Sven Dohrmann	84
2	Uwe Heintz	78
3	Michael Schaefer	76
3	Michael Nepp	76
5	Markus Broich	71
6	Christian Stallwanger	66
7	Thomas Nolden	60
8	Matthias Saalschmidt	55
9	thomas Kroll	54
10	Marc Degen	52
11	Wolfgang Laub	45
11	Andreas Uehlein	45
13	Michael Grundau	43
13	Mirko Hempel	43
15	Philipp Kampschulte	40
16	Andreas Kohn	39
16	Gilbert Ghammachi	39
16	Dirk Bobrowski	39
19	Michael Kerscher	37
20	Marc Heymann	34
21	Gerhard Lehmann	33
22	Jörg Sonntag	20
23	Lukas Przybylski	9
24	Michael Jahn	8
25	Tobias Saalschmidt	6
26	Christian Seelermann	0
26	Udo Streit	0



Christian Stallwanger und Thomas Kroll Tür an Tür auf der Gegengeraden

IKEA Parkplatz

3.Lauf zur VRTCC in Mantorp



Grid 1

Der dritte Lauf der VRTCC5 führte 100 Fahrer nach Schweden. Kaum größer als ein IKEA-Parkplatz und enger als die sprichwörtliche junge Schwedin versprach dieser Kurs ein Destruction Derby erster Güte.

Jedoch setzte sich der Trend fort und die Fahrer gingen erheblich disziplinierter zu Werke, so daß die befürchteten Massenräumaktionen ausgeblieben sind. Natürlich waren die Rennen keine Kaffeefahrt und es wurde der ein oder andere freundliche Kontakt gesucht - quasi von Tür zu Tür, jedoch blieben Komplettausfälle und Abschüsse die Ausnahme.

Im Grid 1 war wieder einmal die Leistungsdichte enorm und so lagen im Qualifying nur 0,6 Sekunden zwischen Pole und letzten Platz. Der



Perfektes Teampplay von Sim-Racing Equipment Team im Volvo, vorbei an Danny Engels im BMW

kleinste Fehler wurde sofort mit einer Platzierung unter "ferner liefern" bestraft, was auf dieser extrem engen Strecke siegentscheidend war.

So gelang es wieder einmal Danny Engels, seinen BMW direkt am IKEA-Eingang - äh Pole-Position - zu parken und das Rennen von vorne zu kontrollieren. Start-Ziel-Sieg heisst so etwas.

Insgesamt war das Rennen relativ ereignislos, zu wenig Überholmöglichkeiten sorgten für die berühmte Perlenschnur und die meisten Fahrer ließen die Brechstange im Kofferraum.

Das Podium wurde komplettiert durch Benjamin Förtsch auf Volvo, gefolgt von Michael Bräutigam auf einem BMW.

Das zweite Rennen bot da schon



Der Ausgang der Schikane verleitet zum Cut, insbesondere weil der Curb am Ausgang das Auto „drüberrutschen“ lässt.



Die berühmt berüchtigte Perlenschnur auf der Gegengeraden. Überholmanöver waren besonders im ersten Lauf Mangelware

erheblich mehr Action, schliesslich erfolgt der Start stehend.

Wenn auch die Massenräumaktionen ausgeblieben sind, wurden trotzdem eine ganze Reihe von Fahrern teilweise durch Eigenverschulden - aber auch durch freundliche Nachhilfe der Mitstreiter - an Stellen auf der Strecke gesichtet, die nicht ursächlich zum Rennenfahren gedacht waren.

Die Gemüter erhitzten sich ein wenig, ob die ein oder andere Aktion



Ronny Hähnel auf dem Weg zum ersten Laufsieg.

so in Ordnung war. Christian Büttgen musste vom Curb runter, kam anderen Fahrern in die Quere und wurde auf's Korn genommen, somit war das Rennen punktetechnisch gelaufen. Auch Matthias Meyer hatte zu kämpfen, jedoch fordern drei Wagen nebeneinander auf dieser Strecke das Glück geradezu heraus.

Ebenfalls durch einen Remppler wurde Thorsten Leistenschneider an das Feldende durchgereicht, so daß er Istanbul in Grid 2 bestreiten muss.

Danny Engels setzte seine Serie der verkorksten Starts fort und wurde gleich mal von drei Fahrern kassiert und auf P11 durchgereicht, was jedoch dem Tagessieg keinen Abbruch tat und er das besch...eidene Ergebnis von Hockenheim ausgleichen konnte somit auf die Führenden Michael Bräutigam und Ronny Hähnel aufschliessen.

Jedoch wird durch die Sperrung von Dennis May die Teamwertung kräftig durcheinandergewirbelt und „SK meets PM“verliert ein wenig den Anschluss an die Spitzengruppe. Hinzu kommt, daß Dennis dadurch in Istanbul nur in Grid 2 an den Start geht.

Überhaupt nimmt jetzt neben der Fahrerwertung auch die Teamwertung an Bedeutung zu, daher auch dazu ein separater Artikel.

Weiter konnten prominente Namen wie Rene Hiddel, Peter Kuhn, Andre Böttcher und Michael Wollenschein den Abstieg in Grid 2 nicht verhindern.

*Artikel: Andreas Kamradt
Bilder: Michael Bräutigam*

VRTCC Series - Saison 5
Mantorp - Grid 1

POS	FAHRER	PKTE
1	Danny Engels	218
2	Thomas Ettig	216
2	Ronny Haehnel	216
2	Benjamin Förtsch	216
2	Michael Braeutigam	216
6	Elmar Erlekotte	208
7	Daniel Struck	196
8	Andreas Tübel	195
9	Florian Strauss	193
10	Christian Büttgen	191
11	Sven Eckhardt	189
12	Robert Hyna	188
13	Thomas Kiefer	186
14	Sacha LeStrange	180
15	David Krockner	178
16	Tobias Schlottbohm	177
16	Florian Waschkowski	177
18	Gabriel Fuerstner	176
19	Matthias Meier	172
20	Rene Hiddel	170
20	Andre Boettcher	170
20	Thorsten Leistenschneider	170
23	Peter Kuhn	159
24	Michael Wollenschein	76



Turn 1 nach Start / Ziel war immer ein Brennpunkt, besonders hier nach dem stehenden Start wurden die Ellenbogen ausgefahren.



Grid 2

Da das Haifischbecken der Aliens in Grid 1 ziemlich überfüllt ist, finden sich auch in Grid 2 ne Menge Fahrer, die in anderen Meisterschaften vorne mitfahren.

Entsprechend hoch war wieder einmal das Niveau.

Am Ende konnte sich Ron Gerrits den Wiederaufstieg sichern, mit Manuel ist in Istanbul nun Vater und Sohn auch im gleichen Grid vertreten.

Marius Schulz , Michael Schreiner und Sebastian Schillag komplettieren die fünf Aufsteiger.

Am anderen Ende wurden bekannte Namen wie Marc Hennerici, Dennis May und Martin Thiemt ins Grid 3 durchgereicht, was absolut nicht deren Niveau entspricht.

Aber wie auch die Rennen ist das Reglement unerbittlich.

VRTCC Series - Saison 5 Mantorp - Grid 2

POS	FAHRER	PKTE
1	Michael Schreiner	172
2	Manuel Haehnel	170
3	Ron Gerrits	168
3	Sebastian Schillag	168
5	Marius Schulz	164
6	Thomas Tegen	158
7	Sven Schnabel	150
8	Christian Niehaves	148
9	Guido Muddemann	144
10	sebastian Schmalenbach	143
11	Andres Monzon	141
12	Andreas Kamradt	140
13	Markus Trützscher	138
14	Ingo Wille	135
15	Daniel Keilwitz	133
15	Lars Kimmes	133
17	Roland Rauch	129
17	Fabian Kluge	129
19	Ingo Held	119
19	Michael Wachauf	119
20	wolfgang Dieterich	112
21	Marc Hennerici	0
21	Dennis May	0
21	Florian Becker	0
21	Martin Thiemt	0



Zieleinlauf in Grid 3. Hier gehts nicht um den Sieg, sondern um Platz 16-18. Christian Hauck kann sich mit 13/1000 gegen Uwe Kriebel durchsetzen, gefolgt von Marco Saupe



Grid 3

Weder Fisch noch Fleisch - so könnte man den Status von Grid 3 beschreiben.

Jedoch wird das dem könnte man meinen, jedoch wird das der Leistungsfähigkeit des Grids nicht gerecht.

Auch sind hier einige Fahrer vertreten, die durchaus den Weg nach oben im Fokus haben.

Allen voran ist hier Frank te Wildt zu nennen, der durch verkorkste Rennen nach hinten durchgereicht worden ist. Mit Platz 1 und Platz 5 hat er eindrucksvoll seine Ambitionen unter Beweis gestellt und sich den Tagessieg sichern können.

Jedoch nur sehr knapp, denn die anderen Aufsteiger Michael Putscher, Andre Neumann, Jörg Spindler und VRCC Obercheffe Gil Ritter konnten mit nur wenigen Punkten Rückstand ein deutliches Signal setzen.

VRTCC Series - Saison 5 Mantorp - Grid 3

POS	FAHRER	PKTE
1	Frank te Wildt	126
2	Michael Putscher	124
3	Andre Neumann	123
4	Joerg Spindler	122
5	Gil Ritter	120
6	Dieter Schmid	116
7	Thilo Borgmann	108
8	Rene Beitz	98
9	Christian Semba	97
10	Georg Kiefer	95
11	Uwe Schlott	93
11	Michael Theuerkauf	93
13	Marco Saupe	92
14	Christian Hauck	88
15	adriano Fugmann	85
15	Andreas Meyer	85
17	Torsten Baggendorf	82
17	Björn Kajewski	82
19	Uwe Kriebel	80
20	Ralf Knietzsch	79
ab	Klaus Neumann	75
ab	Gerhard Lehmann	64
ab	Udo Streit	0
ab	thomas Kroll	0
ab	Markus Broich	0



Eine eigenwillige Interpretation der Ideallinie - Zeugnis der „letzten Rille“





Peter Neuendorf im selten anzutreffenden Audi A4 macht Druck auf Michael Grundau im Honda Accord (Safety Cars)



Wäre die Performance genauso knackig wie die Sprüche - Tim Voss würde im Grid 1 fahren



vom Team RS Racing BMW, der sich in Runde 11 gegen Voss durchsetzen konnte und so Lauf 1 gewann. Auf den Plätzen folgten Tim Voss und Mirko Hempel auf dem Alfa 156 vom Team TG Motorsport.

men hatte. Beim Setupcheck dann der Hammer: Ich Vollhonk war das Race 1 mit Sprit fuer 32 Runden gestartet und nicht mit 32 Litern

Grid 4

Auch im vierten Grid ging es spannend ab, denn auf dem relativ kurzen und bis auf die Gegengerade, den „Strip“ auch recht schmalen Kurzs sind Überholmöglichkeiten mangelware.



Eine der Überholmöglichkeiten, das Ende des „Strips“, hier mit Wolfgang Laub im auffälligsten Fahrzeug in Grid 4

Anders als im ersten Grid gabs aber etwas mehr „Action“.

Polesetter war einmal mehr Tim Voss auf Volvo C30 von Black Broiler Motorworks. Diesmal behielt er die Nerven und setzte sich direkt am Start leicht vom Rest des Feldes ab. Ihm folgte auf der leicht feuchten Strecke Daniel Tuerk im BMW E46

Lauf zwei fand unter trockenen Bedingungen statt, gewinnen konnte hier wieder Daniel Tuerk vor dem Pechvogel des Rennens in Valencia, Tobias Kurth auf Volvo C30, Platz 3 belegte Torsten Schmitt, der Teamkollge von Tim Voss.

Sprit! Der Schwedenpanzer hatte mindestens 25 kg zuviel an Bord!“.

Insgesamt waren sich die meisten Fahrer einig, dass während des Rennens sehr fair gefahren und miteinander gekämpft wurde. Über den Aufstieg in Grid 3 dürfen sich Daniel Tuerk, Tobias Kurth, Peter Neuendorf, Tim Voss und Torsten Schmitt freuen.

VRTCC Series - Saison 5 Mantorp - Grid 4

POS	FAHRER	PKTE
1	Daniel Tuerk	92
2	Tobias Kurth	74
3	Peter Neuendorf	74
4	Tim Voss	72
5	Torsten Schmitt	70
6	Michael Schaefer	64
7	Mirko Hempel	61
8	Thomas Nolden	58
9	Matthias Saalschmidt	57
10	Sven Dohrmann	56
11	Michael Grundau	52
12	Michael Kerscher	50
13	Uwe Heintz	48
14	Jörg Sonntag	47
15	Michael Jahn	46
16	Andreas Uehlein	40
17	Philipp Kampschulte	39
18	Wolfgang Laub	36
19	Andreas Kohn	35
20	Lukas Przybylski	33
21	Tobias Saalschmidt	29
21	Marc Heymann	29
23	Michael Nepp	28
24	Dirk Bobrowski	22
25	Christian Seelemann	0
25	Christian Stallwanger	0
25	Gilbert Ghammachi	0

Autor: Matthias Saalschmidt
Andreas Kamradt
Bilder: Matthias Saalschmidt
Michael Putscher



Auch im hinteren Feld wurde hart um die Positionen gekämpft, hier sucht Sven Dohrmann die Lücke

Titel, Teams und Punkte

Die aktuelle Teamwertung in der VRTCC



Die Saison steuert auf die Halbzeit zu, nach 4 von 10 Läufen ist es daher an der Zeit mal einen aktuellen Zwischenstand der Fahrerwertung und – viel wichtiger – der Teamwertung etwas genauer zu betrachten. Das fällige Streichergebnis ist noch nicht berücksichtigt und wird das Ranking noch einmal gründlich durcheinanderwirbeln.

Schon jetzt steht fest, dass die enorme Leistungsdichte und die damit verbundenen starken Bewegungen in den Rankings faktisch keinen Spielraum für belastbare Vorhersagen lassen. Nichts ist so beständig wie die Unbeständigkeit und es herrscht lustiges Bäumchen-wechsel-dich zwischen den einzelnen Grids. Jedoch ist jetzt schon klar, daß wieder einmal Konstanz das entscheidende Wörtchen mitreden wird.

Wie eng alles ist, wird an Vorjahresmeister Florian Waschkowski deutlich. Konnte der die VRTCC4 knapp für sich entscheiden, finden wir ihn nach Lauf 4 auf Position 9 wieder, 89 Punkte hinter dem Führenden.

Natürlich sind alle anderen bekannten Namen aus der VR und der letzten VRTCC wieder mittendrin und bei der Musik vorne dabei, aber auch ein paar neue Gesichter – nennen wir sie mal die jungen Wilden – sorgen für Akzente.

Betrachten wir das Führungstrio. Ronny Hähnel (HP Racing), Michael Bräutigam (HP Racing) und Thomas Kiefer (Kluge Motorsports) trennen jeweils 2 Punkte, bei maximal zu erreichenden 230 Punkten je Wertungslauf ein Wimpernschlag.

Mit durchgängig guten Positionierungen konnten sie sich damit an die Spitze vorarbeiten. Danny Engels (SK meets PM) hinter Thomas Ettig (RS Racing) ist der erste „junge Wilde“, der durch sehr gute Performance aufgefallen ist. Leider fehlte ein wenig Konstanz und das entscheidene Quentchen Glück, so dass die schlechten Ergebnisse in Hockenheim und Istanbul ein wenig den Anschluss gekostet haben.

Sein Teammate Dennis May hat sich durch eine Rennsperre trotz sehr guter Performance faktisch alle Chancen verpagelt, bedeutet doch eine Rennsperre gleichzeitig auch ein Abstieg in das darunterliegende Grid. Damit sind auch für das Team alle Chancen auf eine vordere Platzierung gegessen.

Überhaupt scheinen übrigens eine ganze Reihe von Fahrern verdrängt zu haben, daß Strafpunkte bzw.

Strafkilos erst nach zwei fehlerfreien Rennen verfallen und so nähern sich bei einigen Fahrern die Punkte der kritischen Grenze, was faktisch den Verlust von ca. 10 Plätzen im Gesamtranking bedeutet.

In der Teamwertung finden die üblichen Verdächtigen an der Spitze wieder und die Abstände versprechen wieder eine spannende zweite Halbzeit der Saison.

Es bleibt abzuwarten, ob sich HP Racing wieder durchsetzen kann nach dem Wimpernschlagfinale der VRTCC4, jedoch stehen die Vorzeichen nicht schlecht.

Etwas in den Tiefen der Tabelle ist das Team DTMR Fanatec entschwinden und es stellt sich die Frage, ob die sowieso schon reduzierten Saisonziele überhaupt noch erreichbar sind.

Autor: Andreas Kamradt

TEAMWERTUNG OHNE PENALTIES NACH LAUF 4 (ISTANBUL)

POS	TEAM	FAHRZEUG	PKTE	DIFF
1	HP RACING esport team I	BMW 320si	1670	-
2	Sim Racing Equipment Team Volvo I	Volvo C30	1582	-88
3	RS Racing Volvo	Volvo C30	1579	-91
4	Three Sixty Racing	BMW 320si	1495	-175
5	HP RACING esport team II	Volvo C30	1483	-187
6	Sim Racing Equipment Team BMW	BMW 320si	1473	-197
7	Kluge Motorsport	Volvo C30	1445	-225
8	Frensch - ePower I	Volvo C30	1369	-301
9	RS Racing BMW	BMW 320i	1208	-462
10	Team FRC Volvo	Volvo C30	1194	-476
11	SK Gaming meets pm>> Racing	BMW 320si	1168	-502
12	Kluge Motorsport II	Volvo C30	1146	-524
13	Elk Buffet Racing - EBR	Volvo C30	1112	-558
14	Team ConverTTable	Volvo C30	1106	-564
15	Frensch - ePower II	Peugeot 407	1054	-616
16	Team Fanatec DTMR	Honda Accord	1047	-623
17	Sim Racing Equipment Team Volvo II	Volvo C30	1038	-632
18	M&N Racing	Seat Leon	960	-710
19	Safety-Cars	Honda Accord	890	-780
20	HP RACING esport team III	Volvo C30	877	-793
21	RS Racing Peugeot	Peugeot 407	870	-800
22	TG-Motorsport	Alfa Romeo 156	731	-939
23	Frensch - ePower III	Volvo C30	680	-990
24	HoKa Racing	Volvo C30	615	-1055
25	ST Racing	Honda Accord	606	-1064
26	Black Broiler Motorworks	Volvo C30	555	-1115
27	Team Fanatec DTMR I	BMW 320si	268	-1402
28	Frensch - ePower V	Peugeot 407	135	-1535

VR-Nordschleifenwandertag

2009



25. April 2009

www.vrnw.pillezone.de

pille@pillezone.de

**Wer nicht mitgeht,
ist selber schuld**

Spanischer Sand im Getriebe

Hiddel, Schlemo & Co. vom Pech verfolgt



Nach dem Einteilungsevent hatten sich die Aliens mit Titelambitionen fast vollständig in Grid 1 versammelt und die in Grid 2 Gebliebenen hofften alle auf ihre Chance zumindest ab dem 2. Rennen vorne dabei zu sein. Doch auch die Rookies waren nicht bereit ohne Gegenwehr ihre Positionen zu verschenken und ließen mit beachtlichen Leistungen aufhören.

Im ersten Grid gibt es schon in der Startaufstellung Aufsehen. Rene Hiddel bekommt seinen RSR nicht von der Linie und muss dem Feld mit der schnellsten bis jetzt gefahrenen Einführungsrunde hinterher hetzen. Es nützt leider nichts, er schafft es nicht mehr in die Formation und muss das Rennen von P23 aus aufnehmen.

Vorne setzt sich derweil Tobias Schlemo ab, dicht gefolgt von Sascha LeStrange und Florian Strauss. Nach 22 Runden Führungsarbeit erwischt es dann ausgerechnet Tobias Schlemo mit einem Disconnect und Sascha LeStrange kommt von seinem Boxenstopp nach einer klemmenden Tankpumpe nicht wieder auf die Strecke zurück. Somit liegt nach dem Stopp Florian Strauss, dicht gefolgt von Elmar Erlekotte, in Führung. Ulf Truschkat folgt bereits mit Abstand auf P3, während sich Rene Hiddel noch immer durchs Feld kämpft und bereits auf P13 liegt.

Bis zum Rennende duellieren sich Florian Strauss und Elmar Erlekotte, doch Florian kann alle Attacken abwehren und gewinnt somit den ersten Lauf der GT3 Series Saison 3 vor Elmar Erlekotte und Ulf Truschkat. Florian Waschkowski sichert sich den 4. Platz knapp vor Markus Broich, der in seinem ersten Lauf in der GT3 ein beeindruckendes Ergebnis abliefert. Rene Hiddel schafft es nach seiner tollen Aufholjagd noch bis auf Platz 6 im Endklass-



Grid1: Florian Strauss und Elmar Erlekotte kämpfen um die Führung

ement.

Von Grid 1 verabschieden müssen sich somit die Pechvögel Tobias Schlemo und Sascha LeStrange. Ebenfalls erwischt hat es Adriano Fugmann, der nach einem gutem Rennen zur Halbzeit ausscheidet.

Im zweiten Grid lautet das vorrangige Ziel unter die Top 5 zu kommen. Und am Besten umsetzen können das Daniel Struck und Ingo Held, sie setzen sich bereits am Start beeindruckend vom Rest des Feldes ab. Dahinter folgen Andreas Doppler, Georg Kiefer und Robert Graf. Andreas Doppler geht in Runde 16 die Straße aus und er fällt bis auf P7 zurück. Nun entbrennt ein Dreikampf um Platz 3 zwischen Georg Kiefer, Robert Graf und Stephan Appelt. Dieser wird 7 Runden vor Schluss zum Duell, Stephan Appelt ereilt ein Disconnect. Klaus Neumann erbt P5, während sich Robert Graf 3 Runden vor Schluss Platz 3 holt.

Daniel Struck und Ingo Held fahren ungefährdet auf P1 und P2 ins Ziel, Dritter wird Robert Graf, dicht gefolgt von Georg Kiefer auf Platz 4. Klaus Neumann darf sich ebenfalls freuen, er gehört mit P5 zu den Aufsteigern dieses Rennens und wird in Monza in Grid 1 starten.

GTR - GT3 Series Eventergebnis Grid 1

POS	FAHRER
1	Florian Strauss
2	Elmar Erlekotte
3	Ulf Truschkat
4	Florian Waschkowski
5	Markus Broich

GTR - GT3 Series Eventergebnis Grid 2

POS	FAHRER
1	Daniel Struck
2	Ingo Held
3	Robert Graf
4	Georg Kiefer
5	Klaus Neumann

GTR - GT3 Series Fahrerwertung

POS	FAHRER	Punkte
1	Florian Strauss	60
2	Elmar Erlekotte	56
3	Ulf Truschkat	53
4	Florian Waschkowski	50
5	Markus Broich	48

GTR - GT3 Series Teamwertung

POS	FAHRER	Punkte
1	SRE Porsche	102
2	SRE BMW	92
3	ConverTTable	88
4	Fanatec DTMR 1	86
5	Three Sixty Racing	77

Als nächster Stopp steht Monza am Kalender und auch diesmal wird das Event LIVE von MultiBC übertragen, Christopher Kurz und Uwe Heintz werden durch die Sendung führen.

Robert Graf

contest
pic of the month

1



contest
pic of the month



contest
pic of the month

4



5



contest pic of the month



RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Wettbewerb PIC OF THE MONTH April 2009 - Thema: Green, green, green!

Durch die bis dato geringste Anzahl von Einsendungen war diesmal nur eine Stimme pro Vote gültig. Schade eigentlich, denn das Thema selbst hätte eher in den NASCAR Sektor gepasst. Auch die LfS Painter versteckten sich diesen Monat. Die Gewinner lauten daher:

1.) Mir einem riesen Vorsprung gewann das Bild von Martin Kolibal diesen Bewerb. Der Jägermeister Porsche 935 des Kremer Teams wird wohl zukünftig den ein oder anderen Desktop schmücken.

2.) Die erste Podiumsplatzierung darf Matthias Weiner feiern. Mit seiner GPL Startaufstellung sammelte er 8 Stimmen, und setzte sich gegen die rFactor Übermacht durch. Wir wollen hoffen das er noch öfters vorne mitmischen kann. Nicht nur als Fahrer.

3.) Beinahe verschwitzt wurde die Einsendung von Stephan Teigeler. Der Opel Astra wurde während des VLN Events von René Hiddel gesteuert. Der perfekte Einstand für die bald startende VLN Liga bei rFactor. Schon 80 Fahrer haben sich für den Ligabetrieb gemeldet. Zusätzlich 40 zeigen Interesse.

4.) Die Viper des VLN Mods veranlasste Marius Golombeck zu diesem Bild. Geschossen wurde es direkt nach der Ausfahrt am Karouell der Nordschleife. Natürlich war das Erscheinen des VLN Mods die Neuigkeit in der rFactor Szene.

5.) Einmal etwas ganz anderes bietet uns Alex Hummler. Der Rallyecross Audi wartet gespannt auf die grüne Ampel um endlich seinen Quattroantrieb ausnützen zu können. Leider fehlt in der Simracing Szene eine ansprechende

Rallyesim, die auch Multiplayer-freundlich ist.

6.) Ebenfalls aus dem VLN Mod schickt uns Martin Fass dieses Bild. Mit dem roten Weiland Porsche 996, links oben im Bild, war er gemeinsam mit Torsten Gross lange Zeit auf Platz 6, bis sie ein Unfall zur Aufgabe zwang.

Was mir negativ auffällt ist, das die Mehrzahl der eingesandten Bilder aus rFactor stammen. Jedes Thema wird so gewählt, das keine Sim benachteiligt wird. Wünsche zu Themen werden jederzeit angenommen.

Für den Mai erwarte ich mir weit mehr Anteilnahme als bis dato. Also los. Wir warten auf Dein Bild!

Martin Fass

SIEGER DES MONATS

Über zwei Seiten Sieger gab es seit Einführung der neuen Listen zum vierten Quartal des letzten Jahres noch nie. 320 Fahrer- und Teamnamen finden auf diesen, den letzten Seiten des Rückspiegels, ihren Platz. Gratulation an alle, die sich glücklich schätzen können, hier Erwähnung zu finden! (Zeitraum: 1.3.09 - 31.3.09)

Nascar Racing 2003

GNL-DOM

05.03.2009 - Las Vegas
1 George Kuyumji
2 Andreas Wilke
3 Axel Ziganki

12.03.2009 - Atlanta
1 Andreas Wilke
2 Ariel Stoehr
3 Stephan Lippert

19.03.2009 - New Hampshire
1 Volker Hackmann
2 Andreas Wilke
3 George Kuyumji

26.03.2009 - Bristol
1 Volker Hackmann
2 Andreas Wilke
3 Matthias Bayer

GNL-GNOS

10.03.2009 - Atlanta
1 George Kuyumji
2 Andreas Kroeger
3 Stephan Peters

24.03.2009 - Bristol
1 Gabriel Stoehr
2 Thomas Nolden
2 Marvin Aulmann

GNL-Rookie Cup

02.03.2009 - Las Vegas
1 Sebastian Teufert
2 Mirko Meitzner
3 Sven Meitzner

09.03.2009 - Atlanta
1 Oliver Hoelzel
2 Sebastian Teufert
S Stephan Appelt

16.03.2009 - New Hampshire
1 Matthias Vogel
2 Sebastian Teufert
3 Wolfgang Ketteritzsch

23.03.2009 - Bristol
1 Marcel Dietrich
2 Michael Mueller
3 Silvio Lafere

Fortsetzung Nascar 2003:

GNC/GNL-Trucks

04.03.2009 - California
1 George Kuyumji
2 Andreas Kroeger
3 Stephan Peters

18.03.2009 - Atlanta
1 Gabriel Stoehr
2 Thomas Nolden
2 Marvin Aulmann

Grand Prix Legends

GPL-DOM

Serie aktuell nicht verfügbar

GPLLP

10.3.2009 - Monaco
1 Moritz Kranz
2 Marco Saupe
3 Christof Gietzelt

24.3.2009 - Kyalami
1 Moritz Kranz
2 Claudio Callipo
3 Stefan Gawol

GGPLC - JRC

14.3.2009 - Monaco
1 Moritz Kranz
2 Sören Scharf
3 René Beitz

28.3.2009 - Kyalami
1 Andreas Wilke
2 Michael Kohlbecker
3 Sören Scharf

GGPLC - JSC

15.3.2009 - Monaco
1 Justus Forschbach
2 Christof Gietzelt
3 Martin Engel

29.3.2009 - Kyalami
1 Christof Gietzelt
2 Justus Forschbach
3 Martin Fass

Fortsetzung Grand Prix Legends:

GPLTC

18.3.2009 - Monza
1 Team KBM
2 Team SSG
3 Team LDF

Live for Speed

Lfs - Masters

11.03.2009 - Aston National
1 Lutz Ludwig
2 Andreas Rühl
3 Christian Büttner

25.03.2009 - South City long
1 Fabian Schneider
2 Michael Scherer
3 Björn Reichert

Lfs - Rookie Cup

03.03.2009 - Aston North
1 Martin Macjon
2 Peter Suschlik
3 Stephan Gartner

17.03.2009 - South City long
1 Tobias Thomas
2 Martin Macjon
3 Andreas Kausch

31.03.2009 - Blackwood GP rev.
1 Tobias Thomas
2 Matthias Fieseler
3 Mathias Kanitz

Langstreckenpokal

01.03.2009 - Aston GP
1 Peter Suschlik
2 Florian Kirchhofer
3 Lars Moldenhauer

15.03.2009 - South City Town
1 Marcus Jirak
2 Lars Moldenhauer
3 Björn Reichert

29.03.2009 - Aston North
1 Lars Moldenhauer
2 Florian Kirchhofer
3 Björn Reichert

rFactor

rF1 - 1979

06.03.2009 - Laguna Seca
1 Martin Krampe
2 Sebastian Kunze
3 Jonas Steffens

20.03.2009 - Monaco
1 Martin Krampe
2 Andreas Wilke
3 Adriano Fugmann

GPCC

10.03.09 - Kyalami

Lauf 1
1 Elmar Erlekotte
2 Andre Boettcher
3 Roland Rauch

Lauf 2
1 Sven Eckhardt
2 Elmar Erlekotte
3 Roland Rauch

Event gesamt
1 Elmar Erlekotte
2 Sven Eckhardt
3 Andre Boettcher
3 Roland Rauch

24.03.09 - Imola

Lauf 1
1 Elmar Erlekotte
2 Sven Eckhardt
3 Martin Steinmetz

Lauf 2
1 Florian Waschkowski
2 Martin Steinmetz
3 Elmar Erlekotte

Event gesamt
1 Elmar Erlekotte
2 Martin Steinmetz
3 Sven Eckhardt

Historical SN Series

14.02.2009 - Laguna Seca
1 Florian Kirchhofer
2 Dirk Federmann
3 Robert Gravel

28.02.2009 - Oulton Park
1 Sven Bothe
2 Torsten Gross
3 Martin Krampe

Fortsetzung Historical SNS:

14.03.2009 - Mid-Ohio

- 1 Florian Kirchhofer
- 2 Dirk Federmann
- 3 Martin Steinmetz

28.03.2009 - Road America

- 1 Martin Steinmetz
- 2 Daniel Stuehler
- 3 Elmar Erlekotte

Race

VRTCC

02.03.2009 - Mantorp

Grid 1

Lauf 1

- 1 Danny Engels
- 2 Benjamin Försch
- 3 Michael Braeutigam

Lauf 2

- 1 Ronny Haehnel
- 2 Thomas Ettig
- 3 Elmar Erlekotte

Eventsieger gesamt

- 1 Danny Engels
- 2 Ronny Haehnel
- 3 Thomas Ettig

Grid 2

Lauf 1

- 1 Sebastian Schmalenbach
- 2 Michael Schreiner
- 3 Ron Gerrits

Lauf 2

- 1 Sebastian Schillag
- 2 Manuel Haehnel
- 3 Marius Schulz

Eventsieger gesamt

- 1 Michael Schreiner
- 2 Manuel Haehnel
- 3 Ron Gerrits
- 3 Sebastian Schillag

Grid 3

Lauf 1

- 1 Frank te Wildt
- 2 Andre Neumann
- 3 Michael Putscher

Lauf 2

- 1 Joerg Spindler
- 2 Gil Ritter
- 3 Andre Neumann

Eventsieger gesamt

- 1 Frank te Wildt
- 2 Michael Putscher
- 3 Andre Neumann

Grid 4

Lauf 1

- 1 Daniel Tuerk
- 2 Tim Voss
- 3 Mirko Hempel

Lauf 2

- 1 Daniel Tuerk
- 2 Tobias Kurth
- 3 Torsten Schmitt

Eventsieger gesamt

- 1 Daniel Tuerk
- 2 Tobias Kurth
- 3 Peter Neuendorf

16.03.2009 - Istanbul

Grid 1

Lauf 1

- 1 Sven Eckhardt
- 2 Thomas Kiefer
- 3 Sebastian Schillag

Lauf 2

- 1 Tobias Schlottbohm
- 2 Sebastian Schillag
- 3 Thomas Ettig

Fortsetzung Istanbul Grid1:

Eventsieger gesamt

- 1 Sebastian Schillag
- 2 Tobias Schlottbohm
- 3 Thomas Kiefer

Grid 2

Lauf 1

- 1 Peter Kuhn
- 2 Thomas Tegen
- 3 Thorsten Leisten-schneider

Lauf 2

- 1 Frank te Wildt
- 2 Rene Hiddel
- 3 Thomas Tegen

Eventsieger gesamt

- 1 Thomas Tegen
- 2 Peter Kuhn
- 2 Frank te Wildt

Grid 3

Lauf 1

- 1 Martin Thiemt
- 2 Dieter Schmid
- 3 Daniel Tuerk

Lauf 2

- 1 Daniel Tuerk
- 2 Martin Thiemt
- 3 Georg Kiefer

Eventsieger gesamt

- 1 Martin Thiemt
- 2 Daniel Tuerk
- 3 Georg Kiefer

Grid 4

Lauf 1

- 1 Sven Dohrmann
- 2 Marc Degen
- 3 Markus Broich

Lauf 2

- 1 Michael Nepp
- 2 Michael Schaefer
- 3 Uwe Heintz

Eventsieger gesamt

- 1 Sven Dohrmann
- 2 Uwe Heintz
- 3 Michael Schaefer
- 3 Michael Nepp

30.03.2009 - Spa

Grid 1

Lauf 1

- 1 Peter Kuhn
- 2 Sven Eckhardt
- 3 Sebastian Schmalenbach

Lauf 2

- 1 Michael Braeutigam
- 2 Rene Hiddel
- 3 Ronny Haehnel

Eventsieger gesamt

- 1 Rene Hiddel
- 1 Sebastian Schmalenbach
- 3 Michael Braeutigam
- 3 Sven Eckhardt

Grid 2

Lauf 1

- 1 Elmar Erlekotte
- 2 David Krockner
- 3 Andre Boettcher

Lauf 2

- 1 Georg Kiefer
- 2 Lars Kimmes
- 3 Andre Boettcher

Eventsieger gesamt

- 1 Georg Kiefer
- 1 Andre Boettcher
- 3 Christian Niehaves
- 3 Lars Kimmes
- 3 Fabian Kluge

Grid 3

Lauf 1

- 1 Marc Hennerici
- 2 Guido Muddemann
- 3 Dieter Schmid

Fortsetzung Spa Grid3:

Lauf 2

- 1 Guido Muddemann
- 2 Uwe Kriebel
- 3 Ingo Held

Eventsieger gesamt

- 1 Guido Muddemann
- 2 Marc Hennerici
- 3 Ingo Held

Grid 4

Lauf 1

- 1 Gilbert Ghammachi
- 2 Wolfgang Dieterich
- 3 Christian Stallwanger

Lauf 2

- 1 Wolfgang Dieterich
- 2 Thomas Nolden
- 3 Christian Stallwanger

Eventsieger gesamt

- 1 Wolfgang Dieterich
- 2 Christian Stallwanger
- 3 Marc Bechmann
- 3 Dirk Bobrowski
- 3 Thomas Nolden

VRTCC-W

04.03.2009 - Mantorp

Lauf 1

- 1 Andre Wiesenberg
- 2 Marc Degen
- 3 Hannes Pfluedderer

Lauf 2

- 1 Andre Wiesenberg
- 2 Alexander Fischbock
- 3 Manuel Staggl

Eventsieger gesamt

- 1 Andre Wiesenberg
- 2 Marc Degen
- 3 Manuel Staggl

18.03.2009 - Istanbul

Lauf 1

- 1 Andre Wiesenberg
- 2 Hannes Pfluedderer
- 3 Michael Faja

Lauf 2

- 1 Hannes Pfluedderer
- 2 Michael Faja
- 3 Björn Zielke

Eventsieger gesamt

- 1 Hannes Pfluedderer
- 2 Andre Wiesenberg
- 3 Michael Faja

01.04.2009 - Spa

Lauf 1

- 1 Andre Wiesenberg
- 2 Hannes Pfluedderer
- 3 Manuel Staggl

Lauf 2

- 1 Tacx Stevens
- 2 Jörg Leipold
- 3 Hannes Pfluedderer

Eventsieger gesamt

- 1 Hannes Pfluedderer
- 2 Tacx Stevens
- 3 Jörg Leipold

GT Legends

GTL Classic Masters

05.03.2009 - LeMans

- 1 Thomas Link
- 2 Goe Stettler
- 3 Adi Stettler

12.03.2009 - Riverside CanAm

- 1 Tobias Schlottbohm
- 2 Goe Stettler
- 3 Dirk Wilke

Fortsetzung GTL Classic Masters:

19.03.2009 - Rouen

- 1 Thomas Link
- 2 Goe Stettler
- 3 Adi Stettler

GTL C. Endurance

21.03.2009 - Elkhart Lake

- 1 TTFKAA
- 1 Ulf Truschkat
- 1 Andreas Wendt
- 1 Thomas Link
- 2 The Racers Club
- 2 Edgar Wenigmann
- 2 René Cremer
- 2 Jochen Froemel
- 3 Fearless Drifters
- 3 Axel Dorner
- 3 Jan Frischkorn
- 3 Andre Keidel

GTR

GT3 Series

11.03.2009 - Barcelona

Grid 1

- 1 Florian Strauß
- 2 Elmar Erlekotte
- 3 Ulf Truschkat

Grid 2

- 1 Daniel Struck
- 2 Ingo Held
- 3 Robert Graf

Eventsieger Teams

- 1 Simr. Equip. Porsche
- 2 Simr. Equip. BMW
- 3 Team ConverTTable

25.03.2009 - Monza

Grid 1

- 1 Florian Strauß
- 2 Rene Hiddel
- 3 Daniel Struck

Grid 2

- 1 Tobias Schlemo
- 2 Jan von Merkatz
- 3 Markus Hardt

Eventsieger Teams

- 1 Simr. Equip. BMW
- 2 Simr. Equip. Porsche
- 3 Fanatec DTMR1
- 3 Three Sixty Racing

netKar PRO

K&K Cup

16.02.2009 - Newbury

- 1 Pascal Scheiwiller
- 2 Lennart Schreiber
- 3 Kai Hesky

F2000 FullMode

23.02.2009 - Aviano GP

- 1 Stefan Nydegger
- 2 Christof Blum
- 3 Kai Hesky

Fortsetzung netKar PRO:

F1600 Competition

09.03.2009 - Aviano GP Sprint

- 1 Sebastian Meissner
- 2 Kai Hesky
- 3 Roberto Dalfino

09.03.2009 - Aviano GP

- 1 Thomas Link
- 2 Kai Hesky
- 3 Sebastian Meissner

23.03.2009 - Montreal

- 1 Kai Hesky
- 2 Thomas Link
- 3 Rene Weigel

Impressum

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

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

Folgende Helfer waren in diesem Monat an der Erstellung beteiligt:

Martin Fass	GPL
Stefan Hartmann	LfS
Jonas Steffens	rFactor
Lutz Boldt	Race
Elmar Erlekotte	GTR
Thomas Link	GTL
Julian Borchers	netKar PRO
Christian Heuer	Nascar
Laurenz Sproß	Nascar / Liste

Statistik

Über 2 Seiten voll mit Rennergebnissen gab es, seit der Einführung der neuen Siegerlisten im Rückspiegel, noch nicht. Diese Tatsache beruht eventuell auf die Integrierung von netKar PRO und die Erweiterung der GT3 Serie auf mehrere Grids. Für die Historical Saturday Night Series und zwei Events aus dem netKar-Bereich sind noch Februarergebnisse eingefügt, die in der Statistik natürlich nicht berücksichtigt werden.

Der Stichpunktzettel für Pottstein ist um einen Punkt erweitert worden: Es geht darum, dass gewisse Personen die Siegerlisten in Unordnung bringen. Das hat man besonders bei der letzten Ausgabe gesehen, als sich ein Vorname über eine ganze Zeile dehnte und der Nachname dann ohne Layout bestaunt werden konnte. Mal ganz abgesehen davon, dass das der Fehler des Listenerstellers war, suchen wir doch nach dem eigentlichen Ursprung dieses Übels. Fakt ist: Der Name war zu lang. Und da der RS seine konservative Ader auch einmal zur Schau stellen will, ändern wir nicht die Schriftgröße oder erweitern die Zeilenbreite, sondern versuchen Leute, wie Sebastian Schmalenbach oder Thorsten Leistenschneider, davon zu überzeugen, ihren Namen in einen kürzeren zu ändern oder wenigstens sich nicht mehr die unsägliche Frechheit herauszunehmen unter die Top3 zu fahren!

48	Rennabende
20	verschiedene Serien
8	Kategorien



Das Schlusslicht...

Im Juli des Jahres 2007 übernahm Conrad Wegener Jürgen Nobbers alten Posten des Rückspiegel Chefredakteurs. Wegener begann ab der Ausgabe 81 einige Neuerungen einzuführen: Das Magazin bekam ein neues Layout und einen neuen Leitspruch: Das Magazin für Simracer. Die Idee des neuen leitenden Redakteurs war es, dass sich die Zielgruppe, sprich die Leser des Magazins, nicht nur auf die in der VR fahrenden Simracer erstreckte. Nun, eineinhalb Jahre später, wird eine erste, wirkliche Erweiterung versucht. Ein Pilotprojekt ist auf in Arbeit, in welchem die Zusammenarbeit mit anderen Ligen, sprich in diesem Fall einer anderen Liga, versucht wird. Mit Spannung erwarten die Betroffenen und Verantwortlichen beider Seiten die Reaktionen der Communitys. Ab der nächsten Ausgabe wird der erste Schritt gemacht. Die Idee der Öffnung existierte zwar schon lange, aber aktiv wurde niemand, was wahrscheinlich an der Hoffnung lag, eine andere, also außenstehende Liga würde sich beim RS selbstständig melden. In der Theorie war es möglich, praktisch gab es das nicht. Nun ist der RS auf den Partner zugegangen und wir werden sehen, was die Zukunft bringt. Themawechsel - abermals spreche ich hier den Streitpunkt des Releastermins für den Rückspiegel an. Seit Kurzem gibt es keinen genauen Termin mehr. Es ist lediglich der Redaktionsschluss bekannt gegeben. Durch die Einführung eines internen Releases verschiebt sich die Veröffentlichung abermals um einige Stunden. Bitte beachtet, dass der geplante Release nach dem Wochenende, das auf den Redaktionsschluss folgt, angedacht wurde, dieser aber nur ein Richtwert ist. Zu den aktuellen Verän-

derungen in der Redaktion: Nach dem gescheiterten Versuch Christian Heuers, den RS mittels Mitgliedern des Teams Saftay-Cars heimlich zu unterwandern und Werbung für sein Team zu generieren, können wir folgende neue Redaktionsmitglieder begrüßen: Julian Borchers, der hochrangige netKar-Admin, versucht in Zukunft die Siegerlisten mit den ihm bekanntesten Informationen zu unterstützen. Ein Vertreter des GTR Bereichs wurde mit Elyas Hawwash gefunden. Ein weiteres Ungetier ist mit Elmar Erlekotte in die Redaktion eingegangen. Auch er wird sich hauptsächlich um die Siegerlisten kümmern - aus Sicherheitsgründen wurde gleich gewarnt: Chergo Zelfo meinte, man solle ihm ein paar Zahlen geben, wenn er wieder herumzickt. Auch hier wieder der Vermerk auf die Suche weiterer Redakteure. Ob es Interviews, Rennberichte, Erfahrungsberichte, Modellbauberichte oder das Testen von Hardware oder Software sei, es kann alles interessant für die Simracing Community sein. Und wer meint, er könne nicht gut schreiben - wer kann das schon - hat die Möglichkeit, sich mit den bereits vorhandenen Redakteuren des RS zusammenzusetzen. Ach - und für Rechtschreibung gibt es eine Notfalladresse: Robert Worm!

Laurenz Sproß

Redaktionsschluss der nächsten Rückspiegel-Ausgabe:

06.05.2009

Erscheinung erwartet nach dem Wochenende 9./10. Mai 2009

RÜCKSPIEGEL
Das monatliche Magazin für Simracer

