Ausgabe 104 / Juni

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

- GPL Mai Berichte
- Formel 1: Erinnerungen an 1969
- Modellbaunews Juni
- Formel LM Trophy
- und vieles mehr...

Volker Hackmann verlässt die Deutsche Online Meisterschaft

Wir nehmen die German Nascar League auseinander

Juni-Ausgabe

Viel zu lange hat es gedauert, bis diese Ausgabe endlich released wurde. Sie stand wohl unter dem Leitspruch "ein Unglück kommt selten allein". Zunächst gab es einige Missverständnisse, dann wurde der Redaktionsschluss überzogen und letzten Endes kam es noch unabhängig zueinander zu einem persönlichen, familiären Problem zweier Redakteure.

Endlich aber ist es soweit: Wir haben zumimmerhin wieder etwas zu bieten in dieser Ausgabe: Wir wandern erst in die Geschichte, in das Jahr 1969. Schließlich sind wir, ganz aktuell, bei Themen wie den aktuellen Modellbaunews, einem besonderen Aufruf und einer Einladung für Pottenstein und natürlich Berichten über GPL, GTR2 und die GNL-DOM.
Apropos GNL-DOM: Die tiefen "Einblicke in die GNL" sind auf das Magazin ebenfalls verteilt.

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

Volker Hackmann zum DOM-Rücktritt, S. 21

F1: Rückblick um 40 Jahre, S. 7

Redakteure, die an dieser Ausgabe beteiligt sind:

Stefan Schmidt	Martin Fass
Jörg Kunz	Andreas Rühl
Marco Gontzki	Christian Heuer
Conrad Wegener	Robert Worm
Laurenz Sproß	

RÜCKSPIEGEL

Monatliches Magazin herausgegeben vom Virtual Racing e.V.

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:
Nürburg, VR-Nordschleifenwandertag
Markus Hardt

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

Rennberichte

GPL im Mai	25
NASCAR DOM Lowe's Night	30
Formel LM Trophy Spa	31

Interviews

Klaus Jonke	4
Matthias Bayer	11
Jörg Kormany / Sönke Gravemeyer	15
Volker Hackmann	21

Background-Storys

Formel 1: Rückblick 1969	7
Einladung: Pottenstein	10
Modellbaunews: Juni	12
Ein Memorandum von Andreas Rühl	19
Pic of the Month	32
CL-Sieger des Monats: April	36
➔ Sendetermine Paule-TV	36
➔ Downtown	36
VR-Sieger des Monats: April	37
➔ VR-Statistik	38
➔ Schlusslicht	38

Erster Blick in die GNL

Wir sprechen mit Bereichsleiter Klaus Jonke

Klaus Jonke
im Interview bei Laurenz Sproß

Name:	Klaus Jonke
Alter:	40
Wohnort:	Wien
Beruf:	Anwendungsentwickler
VR-Member seit:	September 2004
Ligen:	GNL-GNOS
Team:	Freiwild

Das Ovalracing hat schon seit sehr langer Zeit seinen Platz in der VR. Doch allmählich gibt es einige Grundsätzliche Schwierigkeiten, die es für das Organisationsteam der GNL, der German Nascar League, zu meistern gibt. Welcher Kurs wird für die nahe und fernere Zukunft verfolgt werden, oder gibt es überhaupt Pläne? Ein Gespräch mit dem GNL-Bereichsleiter Klaus Jonke.

RS: Es geschieht bisweilen, dass Fahrer in einem Cup mitfahren und nicht wissen, wer eigentlich in der Hierarchie der VR über ihnen steht. Mein persönliches Beispiel: Jörg und Sönke haben mich im GNL-Rookie Cup administriert; aber wer Bereichsleiter des NASCAR-Bereiches war, oder, dass es überhaupt einen solchen gab, war mir vollkommen fremd. Der Bereichsleiter muss zwischen den Fahrern und Organisationsteammitgliedern und dem Vereinsvorstand stehen - wie gestaltet sich diese, nicht gerade einfache Arbeit?

Klaus Jonke: Also eines möchte ich gleich mal klar stellen - ich stelle mich nicht _zwischen_ Fahrer, Orga-Mitglieder und Vereinsvorstand ;). Ich bin lediglich das organisatorisch notwendige Bindeglied, das von beiden Seiten eins auf den Deckel bekommt *lacht*. Nein, so ist's auch nicht.

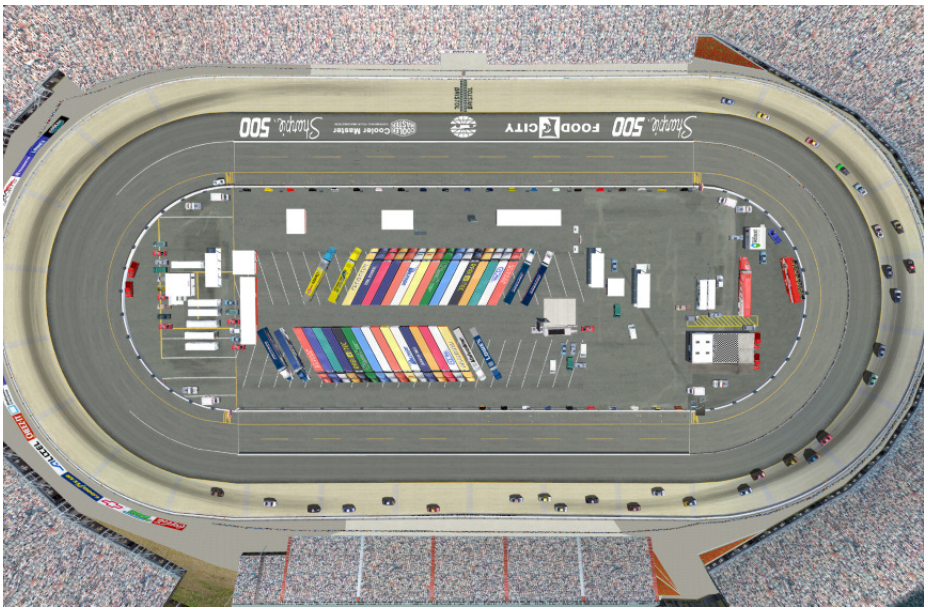
Die Position des BL ist v. a. für den Verein wichtig, damit der sich auf die organisatorischen Aufgaben im Hintergrund konzentrieren kann (Server, Kosten, Rechtliches, ...) und die unterschiedlichen Bereiche, also die unterschiedlichen Simulationen unter dem Dach der VR, in geordneten Bahnen laufen können.

RS: Seit wann machst du den Job des GNL-Bereichsleiters und seit wann bist du in der Organisation tätig?

Klaus Jonke: Als Fahrer begann ich 2004 im RC, 2005 in der DOM und seit 2006 bin ich Admin für die Open bzw. seit 2007 GNOS. Seit 2007 bin ich auch BL für den GNL Bereich, also "NASCAR" innerhalb der VR.

RS: Gab es einmal aus organisatorischer Sicht eine total andere GNL?

Klaus Jonke: Es gab wenige organisatorische Änderungen, die während meiner VR-Zeit in der GNL stattgefunden haben. Für die DOM waren das einerseits die Umstellung des ReKo-Systems von einem einzelnen ReKo mit Protestmöglichkeit auf ein 3er ReKo-Team ohne Protestmöglichkeit, andererseits der Wegfall von mehreren DOM-Grids und die Einführung von Pre-Quali und Wildcards.



Schon lange wird in der VR im Oval gefahren. Hier versuchen die Fahrer der Deutschen Online Meisterschaft ihre Boliden durch Bristol zu prügeln.

Dieser Teil der Arbeit ist in einem schon recht lang, mit nur wenigen Änderungen bestehenden Bereich recht einfach zu leisten, ganz anders als z. B. in einem dermaßen umtriebigen Umfeld wie rFactor oder RACE. Somit kann ich eben auch Dinge wie den CarUpdater oder eine DB-Lösung für die GNL stricken.

Für die Open gab es (neben der gleichartigen ReKo-Umstellung) die Umstellung auf GNS-Fahrzeuge und die Umbenennung in GNOS sowie

Als Partnerproduktion mit der GNC wird die Truck Series als dritte Serie der GNL angeboten. Hier im Rennen auf dem Lowe's Motor Speedway.

die Öffnung auch für DOM-Fahrer. Bis 2005 musste man sich als Fahrer für eine der beiden Serien entscheiden, und die Teamwertung wurde über beide Serien gebildet.
Die Teamzusammenstellung selbst hat sich natürlich seit dem Start der GNL völlig gewandelt - die Aufgabenteilung ergibt sich im Team dann (vermutlich immer) dynamisch.

RS: Aktuell hat die GNL durchaus Probleme. Sinkende Fahrerzahlen in der DOM, die GNOS und CTS sind mit halbvollen Fahrerfeldern - zumindest konstant - unterwegs. Jörg Kormany sagte, dass Ovalracing eine Tradition in der VR hat und nie verschwinden wird. Wie siehst du das?

Klaus Jonke: Zunächst mal ist die Frage, ob es die VR -immer- geben wird. Ob es innerhalb der VR immer einen Ovalracing Bereich geben wird, hängt primär davon ab, ob es genug Interessenten gibt, die sich z. B. auf eine so lange und anstrengende Saison wie die DOM einlassen. So lange das so ist, wird es auch einen entsprechenden Bereich geben.

RS: Gibt es Bemühungen mit iRacing auf eine Schiene zu manövrieren?

Klaus Jonke: iRacing ist in technischer Hinsicht sicher eine geniale Simulation, keine Frage. Inwieweit iRacing aber in absehbarer Zeit Stockcar- oder Ovalracing in einem Liga-Rahmen ermöglicht, den die VR unterstützen würde, bleibt abzuwarten. Bis jetzt gibt es nur die prinzipielle Aussage, dass ab August private Ligen prinzipiell möglich sein sollen. Dabei gibt es aber derzeit noch keine allzu genauen Infos, wie das nun funktionieren soll. Und darüber hinaus gibt es das Problem, dass laut mir bekannten Aussagen iRacing-Fahrer zunächst an nicht mehr als einer private league teilnehmen dürfen. Was für die Fahrer nichts anderes heißt, als sich z.B. prinzipiell zwischen Roadracing und Ovalracing entscheiden zu müssen, soweit es Ligen angeht. Darüber hinaus deutet alles darauf hin, dass es zunächst Ligen nur im selben Rhythmus wie die iRacing Saisonen geben wird - was auch heißt, dass eine Liga nach 12 Wochen zu Ende ist. Und das ist naturgemäß kein Ersatz für die DOM mit ihren 36 Wertungsrennen. Zusätzlich habe ich noch kein Modell gesehen, das die GNOS ersetzen würde, die ja "nur" alle zwei Wochen fährt. Daher würde ich sagen, dass es momentan noch gar nicht absehbar ist, ob die GNL sich je in iRacing wiederfinden kann. Natürlich kann man hergehen, und das Gesamtkonzept überarbeiten. Z.B. vier Meisterschaften zu 12 Rennen pro Jahr, oder das Ganze läuft als Trophy, oder ... in meinen Augen wäre das aber kein gleichwertiger Ersatz. Letztlich wird es aber darauf ankommen, was die Fahrer wollen - und da sieht es im Moment nicht danach aus, als hätte ein Umstieg auf iRacing die höchste Priorität.

RS: Wurden schon Überlegungen angestellt, wie man die GNL momentan wieder attraktiver gestalten könnte? Mal wieder einen Stream, vielleicht Preise, Berichte oder Ähnliches?

Klaus Jonke: Es wird aller Wahrscheinlichkeit nach wieder einen Stream Ende des Jahres geben, der von amerikanischen Spezialisten gemacht werden wird. Deutschsprachige Übertragungen könnten zwar durchaus lustig sein, aber ich sehe derzeit kein geeignetes Team dafür, da Torsten ja selbst fährt. Und ohne einen Kommentator, der sich einerseits wirklich mit der Materie auskennt und andererseits auch über zwei Stunden durchgehend quasseln kann, ohne dass ihm die Zunge abfällt oder die Zuschauer seine Äußerungen schon mitbeten können, macht die Sache nicht viel Sinn. Preise sind problematisch. Klar, sie würden eventuell für das

Im Rookie Cup ist aktuell auch einiges los: Erhoffter Nachwuchs für die DOM.

Die zweite Serie der GNL: Mit der GNOS (Grand National Open Series) auf dem Auto Club Speedway (California).

betreffende Rennen eine höhere Aufmerksamkeit bedeuten (also auch höhere Teilnahmezahlen), aber zu welchem Preis? Wenn Du z. B. einen Preis für den Sieg vergibst, wird es erfahrungsgemäß ein paar Leute geben, die - auch ohne realistische Chancen darauf zu haben - zu viel Risiko eingehen und das Rennen nicht nur sich selbst, sondern auch Mitfahrern ruinieren. Übertriebener Ehrgeiz nennt sich das dann wohl. Berichte sind natürlich etwas Schönes, und es gibt ja auch sowohl auf dem Portal als auch im Rückspiegel (auch im Blog) einige davon. Nicht so viele, wie ich gerne hätte, aber ich würde mich natürlich über Schreiber sehr freuen. Ich selbst habe einfach nicht die Zeit, auch noch Berichte zu verfassen ...

RS: Volker Hackmann hat die GNL verlassen. Auf die Frage hast du sicher schon gewartet: Was bedeutet sein Rücktritt deiner Meinung nach für die GNL?

Klaus Jonke: Eine kleine Korrektur sei mir gestattet: Volker hat die DOM verlassen. In der GNL ist er zumindest bis zum Ende der Saison noch als ReKo engagiert und hilft auch z. B. mit Übersetzungen (Rookie Cup Regelwerk) aus. Für die GNL bedeutet dies in erster Linie, dass heuer, wo die Teamwertung endlich funktioniert, das Team Redline nun doch nicht gewinnen wird. Man kann nun darüber diskutieren, ob man durch Volkers Teilnahme oder durch seine Nicht-Teilnahme eher motiviert ist - ich glaube, das ist Ansichtssache. Ich finde es ungewohnt, daß er nicht mehr bei uns fährt, aber verdenken kann man es ihm nicht - er hat voriges Jahr praktisch alles an Einzeltiteln in der DOM geholt, was es nur gibt. Abgesehen natürlich vom Rookie of the Year. Und wenn man da oben ist und sich fast nur mehr selbst schlagen kann, wird der Wunsch nach neuen Herausforderungen irgendwann einmal zu groß. Zur DOM selbst: Im Großen und Ganzen wird sich vermutlich nicht viel ändern. Meines Erachtens wird sich Andy Wilke den Titel in der DOM holen, um den 2. Platz wird es wohl eng werden zwischen Jörg Kormany und George Kuyumji - vielleicht können auch noch Matthias Bayer, Andreas Kröger, Axel Ziganki und Gabriel Stöhr ein Wörtchen mitreden, aber die Hauptkandidaten sind für mich die beiden erstgenannten.

RS: Zurück zur Bereichsleiterschaft: Es gab Überlegungen die GNOS zu schließen. Die Historic Series existiert bereits ein ganzes Jahr lang nicht mehr. Wie lange wird die DOM in der jetzigen Form überleben?

Klaus Jonke: Ach, gab es die Überlegungen, die GNOS zu schließen? Ich weiß gar nichts davon ... bei der DOM werden wir in jedem Fall die heurige Saison wie geplant durchziehen. Wir haben einen Grundstock an Fahrern, die jedes Rennen dabei sind, und etliche Fahrer, die bei jedem Rennen dabei sind, wenn es ihr Berufsleben erlaubt. Ich glaube, dass es genau wie bei der GNOS einen Durchschnitt geben wird, auf den es sich einpendeln wird. Ab dem Sommer werden wir wieder verstärkt den Dialog mit den Fahrern suchen, um über notwendige Rahmenbedingungen für eine Saison 2010 zu diskutieren.

RS: Die Rufe nach dem COT werden immer lauter und es kursieren Gerüchte, dass in der DOM irgendwann auch die aktuellen Sprintcup Fahrzeuge verkehren könnten. Wie viel Wahrheit liegt in diesen Behauptungen?

Klaus Jonke: Ich weiß ja nicht, wer solche Gerüchte verbreitet - jemand, der Einsicht in die administrative/organisatorische Tätigkeit der GNL hat, sicher nicht. Ich glaube, mehr gibt's dazu nicht zu sagen - die Argumente, wieso wir bei Original-Fahrzeugen und Original-Strecken von N2k3 blieben und bleiben, sind hinlänglich bekannt und wurden im Forum und auch im Rückspiegel zur Genüge durchgekaut.

RS: Wie liegen die Chancen, dass die GNL und die GNC sich irgendwann zusammenschließen könnten?

Klaus Jonke: Wer weiß? Bis jetzt gibt es dazu aber keine konkreten Überlegungen, alleine schon ob der Tatsache, dass GNL und GNC doch recht unterschiedliche Ausrichtungen haben und dadurch eben auch teilweise unterschiedliches Zielpublikum ansprechen. Aber in der Sommerpause kann man sicher auch darüber nachdenken, ob und wie man die Zusammenarbeit intensivieren kann ... ehrlich gestanden glaube ich aber auch, dass die GNC wie auch die GNL ihre Eigenständigkeit zu schätzen weiß und nicht aufgeben will. Ich könnte mir aber vorstellen, z. B. die GNOS auf eine breitere Basis zu stellen und auch GNC Lizenzinhabern zu öffnen. Aber das ist ein Punkt, der zu diskutieren und auch mit dem Verein zu klären ist, u. a. auch wegen Kosten und Co.

Grand Prix vor 40 Jahren

Ein Rückblick: Die Formel1 Saison 1969

Das Jahr 1969 war noch jung, als am 3. Jänner 1969 ein Rennfahrer geboren wurde, der zwar mit dem Verlauf der Saison 1969 nichts zu tun hatte, später jedoch einer der erfolgreichsten Rennfahrer werden sollte, Michael Schumacher.

Schumachers Vater Rolf hatte Jahre zuvor gemeinsam mit Wolfgang Graf Berghe von Trips die erste Kartbahn in Deutschland gegründet. Außerdem fuhr ein gewisser Andreas Nikolaus Freiherr von Lauda, kurz Niki Lauda sein erstes Autorennen in einem Mini Cooper S, das er prompt gewann.

Was geschah 1969 sonst noch.... Ach ja! Die Amis waren erstmals am Mond, Willy Brandt wurde deutscher Bundeskanzler, Heintje hatte mit Heidschi Bumbeidschi einen Nummer 1 Hit in Deutschland und Borussia Mönchengladbach wurde deutscher Meister. Vierzig Jahre ist es nun her, eine lange Zeit. Man munkelt sogar, dass Rainer Merkel damals noch jung war... Die einstigen Formel 1 Fahrer, sofern sie überhaupt noch leben sind inzwischen ergraut, die alten Team-Bosse inzwischen teilweise verstorben. Der Mechaniker im Brabham Team, Ron Dennis hatte sich zwischenzeitlich zum Boss von McLaren hochgearbeitet und der kleine Manager von Jochen Rindt aus Ipswich in England Bernie Ecclestone ist großer Chef der Formel 1 geworden.

Jackie Stewart im Matra MS80-Ford-Cosworth auf dem Nürburgring.

Die Saison 1969 begann am 1. März in Südafrika mit einem Sieg von Jackie Stewart, der in diesem Jahr auch Weltmeister werden sollte.

Im Ferari anzutreffen war auch Chris Amon. Dieser musste ganze fünf Mal in insgesamt nur sechs Rennen sein Fahrzeug vorzeitig verlassen. In dem einzigen Rennen, bei dem er die Zielflagge bestaunen durfte (Dutch Grand Prix) wurde er dritter. Enttäuscht verließ er 1969 das Ferrari-Team.

Stewart fuhr einen MATRA MS10 (später MS80) mit dem Ford V8 DFV Cosworth Motor, sein Teamkollege Beltoise den MS10 (später MS11) mit dem V12 MATRA Motor. Beide Wagen wurden vom Team Tyrrell betreut und gemeldet, dessen Hauptsponsor 1969 der neu gegründete staatliche Mineralölkonzern elf war. Hauptgegner von Jackie Stewart waren Jacky Ickx auf Brabham, Jochen Rindt auf Lotus und Bruce McLaren auf McLaren. Falls man überhaupt von Hauptgegenern sprechen kann, denn Stewart konnte zu Saisonende fast doppelt soviele Punke (!) vorweisen wie sein nächster Gegner Jacky Ickx. So führte Stewart in allen 11 Saisonrennen, konnte aber nur 6 Rennen für sich entscheiden. Jochen Rindt lag bei 6 Rennen in Führung, gewann auf Grund unglücklicher Umstände nur eines.

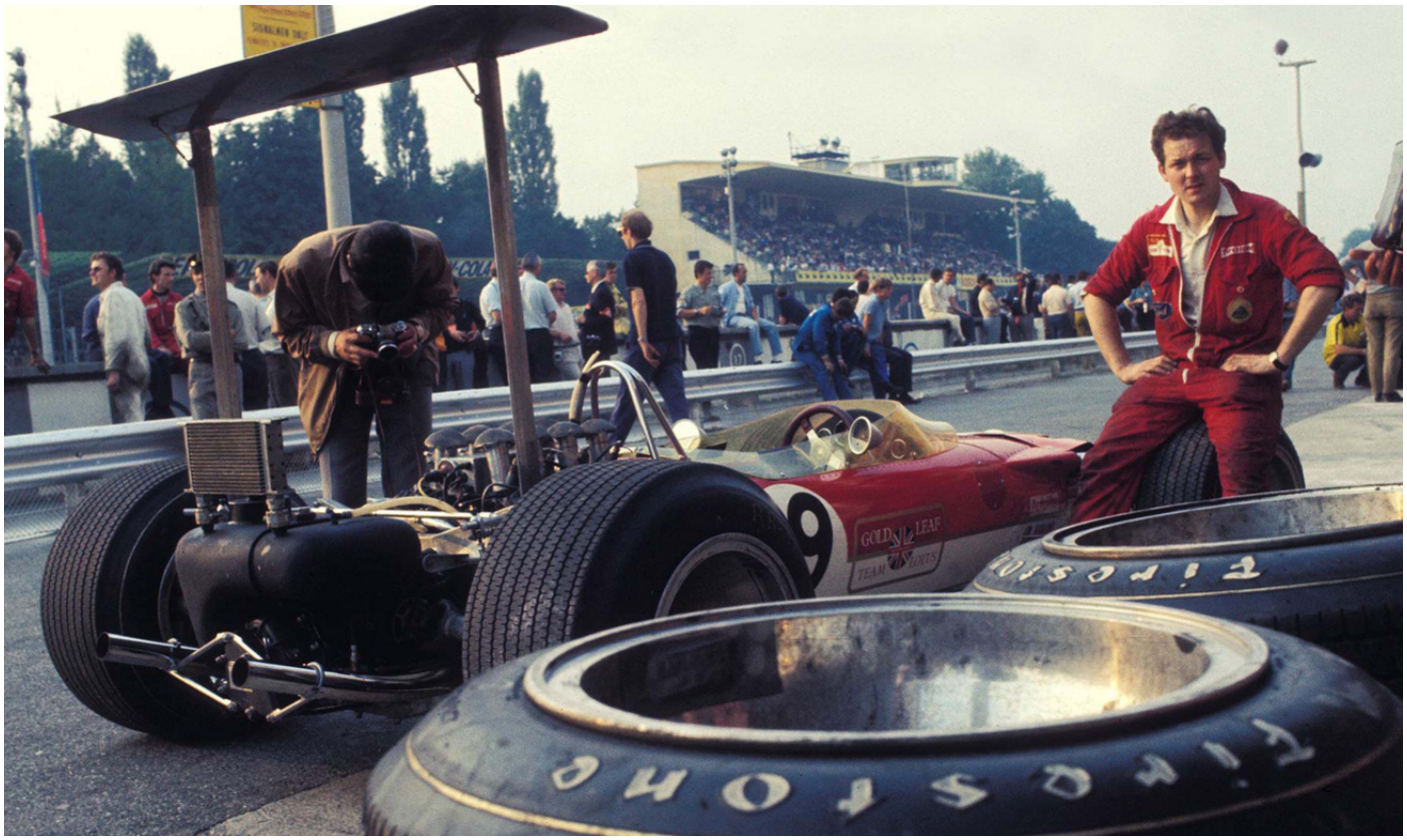
Eines der spannendsten Rennen war dabei Silverstone, als Stewart und Rindt rundenlang Seite an Seite kämpften. Rindt musste einige Runden vor Schluss nachtanken, später sogar nochmals an die Box um den Heckflügel befestigen zu lassen.
Apropos Heckflügel... Beim Großen Preis von Spanien, der auf der Stadtpiste von Barcelona im Montjuich Park ausgetragen wurde, arteten die Anstrengungen der einzelnen Teams betreffend Heckflügel dermaßen aus, dass es zu zwei schweren Unfällen der beiden Lotusfahrer Hill und Rindt kam. Bereits während des Training ließ ein findiger Konstrukteur aus Mangel an Blechen, die Seitenwand des Team Transporters herausschneiden, um daraus einen Heckflügel zu basteln. Später wurden die Flügel gestutzt und auf ein erträgliches Maß reduziert.

Beim Großen Preis von Italien in Monza blieb es bis zur letzten Runde spannend. Stewart sah schon wie der sichere Sieger aus, als sein Teamkollege Beltoise einen enormen Siegeswillen (Zitat Jochen Rindt) bewies, indem er sich in einer haarsträubenden Aktion zwischen Stewart und Rindt zwängte, was sowohl Stewart, als auch Rindt, der noch immer glaubte, dass er sich in der vorletzten Runde befinden würde, in Probleme brachte. Stewart gewann um wenige Zentimeter vor Rindt, Beltoise und Mclaren.

Weitere Highlights der Saison 1969 waren: ein sechster Platz von Johnny Servoz-Gavin in Mosport, ein zweiter Platz von Piers Courage beim GP USA im Brabham von Frank Williams‘, Chris Amon verließ das Ferrari Team, Graham Hill gewann ein weiteres Mal in Monaco, einige Teams experimentierten erfolglos mit 4-Rad Antrieb und Jacky Ickx gewann blutjung, 21-jährig den Großen Preis von Deutschland am Nürburgring.

Für viele war 1969 vor allem die erste Grand Prix Saison ohne den großartigen Jimmy Clark, der 1968 in Hockenheim gestorben war.

Stefan Schmidt



Jochen Rindt und Graham Hill versuchten ihr Glück im Lotus. Rindt konnte, nicht zuletzt durch einen Sieg in den USA kurz vor dem Saisonende, noch den 4. Platz erreichen; hinter Stewart, Ickx und McLaren.

VIRTUAL-RACING e.V.

Pottenstein

26. - 28.06.

Wir freuen uns auf das Highlight 2009.

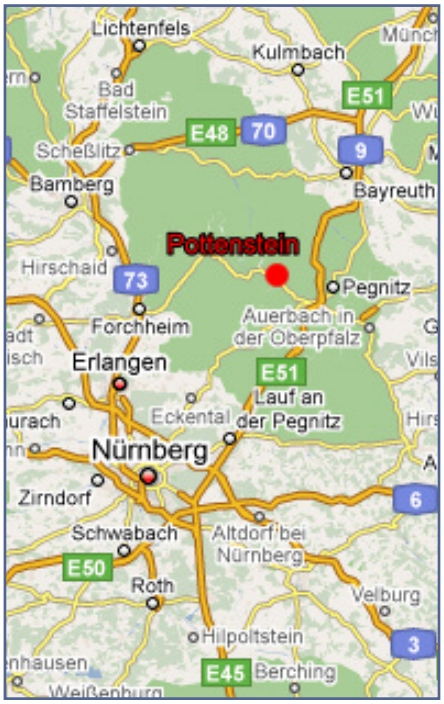
Einladung: Pottenstein

Gründe für Zweifler, um nach Pottenstein zu kommen

Und schon steht wieder das alljährliche Treffen des Virtual Racing e.V. direkt vor der Türe: Pottenstein 2009. Eine Einladung an alle Simracer, die kommen können. Und weshalb man nicht daran zweifeln sollte, ob man kommt, oder auch nicht, gibt es hier einige Antworten auf unausgesprochene Fragen.

Wofür existiert dieses Treffen?

Das Treffen in Pottenstein existiert nicht einfach, es hat sich entwickelt. Gott sei Dank hat sich aber der ursprüngliche Gedanke auch über die Jahre hinweg nicht geändert. In Pottenstein treffen sich die Fahrer, Admins und Verantwortliche um sich in gemeinsamer Runde besser kennen zu lernen. Für die meisten Teilnehmer ist/war in Pottenstein die erste persönliche Kontaktaufnahme mit den Rennkollegen und den Admins. Daher ist es auch weiterhin so ungemein wichtig für viele Leute nach Pottenstein zu kommen. Hier geht's in erster Linie um den Menschen, der hinter einem Online-Racing-Profil steckt.



Warum ist es vereinstechnisch auch wichtig?

Nicht nur die VR-Fahrer kommen aus allen möglichen Ecken von Deutschland, Österreich und der Schweiz, sondern ebenso die verantwortlichen Vereinsmitglieder und Admins. Daher ist es auch nachvollziehbar dass sich auch die Vereinsmitglieder und Admins eher selten treffen. Deshalb wird ein Treffen wie Pottenstein natürlich auch genutzt um das eine oder andere Gespräch über Internes zu führen. Doch grundsätzlich gilt für Pottenstein, dass die Vereinsangelegenheiten nicht zu kurz, aber so kurz wie möglich behandelt werden.

Was wird in Pottenstein geboten?

Neben der traditionellen Siegerehrung am Samstagnachmittag, kommen sämtliche andere Aktivitäten durch das freiwillige Engagement der Teilnehmer zustande. Aber wie weiter oben schon erwähnt, macht ja gerade das Miteinander den Charme von Pottenstein aus. Hier gibt's ausser der Siegerehrung kein von A bis Z durchgeplantes Programm – wer etwas unternehmen will, der muss sich schon selbst darum kümmern. Allerdings fällt dies in Pottenstein nicht sonderlich schwer.

Wie bereits in der Ankündigung schon erwähnt, stellt der Virtual-Racing e.V. in Pottenstein als kleines Dankeschön für die Fahrer und alle Beteiligten neben dem Zeltplatz, dem Festzelt, sowie Grill und Strom auch dieses Jahr das gewohnte Kontingent an Getränken (Cola, Bier, ...).

Was sollte man beachten?

Handyempfang ist ebenso wie die Sicht bei Nacht, nämlich nahezu null. Ansonsten sollte man sich für Pottenstein rechtzeitig ein Zimmer reserviert haben, da die Übernachtungsmöglichkeiten in den nahe gelegenen Pensionen limitiert sind. Als Alternative gibt's für die Harten dann noch Zelt, Schlafsack oder Auto.

Kleidungstechnisch sollte man sich nach dem Wetter richten, wobei grundsätzlich zur Sicherheit ein paar regenfeste Klamotten nicht verkehrt sind. Wenns warm und sonnig wird, dann kanns auf dem Zeltplatz mitunter sehr warm werden.

Zum Grillen kann man sich entweder etwas beim ortsansässigen Metzger holen oder etwas mitbringen (ebenso wie Besteck und Geschirr). Wir empfehlen letztere Variante. Daneben kann man sofern man ein Hotelzimmer gebucht hat auch in der Pension essen (wird aber am Samstag praktisch ausfallen).

Wer sollte zu 100% kommen?

Was für eine Frage – Jeder ist natürlich herzlich willkommen! Der Verein freut sich über jeden Besucher und hofft auch dieses Jahr wieder viele bekannte und neue Gesichter dort anzutreffen!

Datenblatt: Pottenstein

Wir freuen uns auf Euer Kommen:

26.-28.06.2009

Am Samstag findet der offizielle Teil statt.

Kajaktour:
Sa, 9:00 Uhr (Muggendorf)

Minigolf:
Sa, 10:00 Uhr (am Stadtgraben)

Zweiter Blick in die GNL

Im Gespräch mit dem Nebenjob-Admin Bayer

Matthias Bayer
im Interview bei Laurenz Sproß

Name:	Matthias Bayer
Alter:	45
Wohnort:	Erlangen
Beruf:	Dipl. Informatiker
VR-Member seit:	Juni 2001
Ligen:	GNL-DOM
	GNL-GNOS
Team:	Team Redline

Matthias Bayer kann durchaus von sich behaupten, eher Fahrer als Administrator zu sein. Trotzdem hilft er wo er kann, um das GNL-Team organisatorisch zu unterstützen.

RS: Hallo Matthias. Auch du bist ein Fahrer mit Administratorrechten in der GNL und leitest unter anderem oftmals die offiziellen Trainingsläufe. Wie bist du zu diesem "Job" gekommen?

Matthias Bayer: Das ist bestimmt schon 5 Jahre her. Ich kann mich an die Details gar nicht mehr erinnern. Jedenfalls schien es sinnvoll zu sein die Trainingsserver von jemandem starten zu lassen der sowieso an jedem Training teilnimmt.

RS: Als ich dich nach dem Interview fragte, meintest du, dass du kein echter Admin seist. Wie darf man das verstehen?

Matthias Bayer: Ich habe keinen Zugriff auf den internen Administrationsbereich. Ich unterstütze ja nur das Administrator-Team. Das heisst ich starte an jedem Sonntag und Mittwoch um 18:50 Uhr den Server. Mir macht das nichts aus, weil mir bis heute das Fahren mit den Kollegen sehr viel Spaß macht.

RS: Zum Team der Adminstration in der GNL. Klaus Jonke als Leiter, die RC-Admins Sönke Gravemeyer und Jörg Kormany, Volker Hackmann, Torsten Brandt, Thomas Busack und Conrad Wegener als ausführende Kräfte - kannst du behaupten, dass die Führung des NASCAR-Bereiches momentan reibungslos von statten geht?

Matthias Bayer: Reibungslos wird es sicher nie sein sobald wichtige Entscheidungen anstehen. Aber ich bin mir sicher, dass da die richtigen Leute ihren Job machen. Ich finde jeder sollte sich ab und zu mal vor Augen führen wie viel Einsatz und Zeit diese Leute in den Erhalt der Gemeinschaft stecken.

RS: Falls Volker in der Organsiation der GNL auch zurücktreten wird, würde er dann ein großes Loch hinterlassen?

Matthias Bayer: Auf jeden Fall. Die Arbeit die Volker als Rookie Cup Administrator leistet ist perfekt. Es wird schwer sein jemanden zu finden, der so kompetent ist und jede Nachfrage zur Gelbauswertung im Forum so detailiert beantwortet.

RS: Weshalb interessierst du dich nicht für eine Liga, wie die GNC? In der ICS, der International Cup Series dagegen befindest du dich aktuell auf dem 2. Platz. Ist das nur zeitlich bedingt?

Matthias Bayer: Ja, das würde ich zeitlich nicht mehr auf die Reihe kriegen. In die ICS wollte ich aber schon lange mal reinschnuppern weil sie als "Gentlemen" Liga gehandelt wird.

RS: Zu einer Tatsache, die seit Längerem bereits die Führung der GNL beschäftigt. Weshalb, meinst du, geben so viele Lizenzinhaber noch während ihrer Rookiezeit in der DOM das Fahren auf? Ist der Sprung zu Real Weather und 60% Rennlänge so stark?

Matthias Bayer: Diese Frage müsstest Du den betroffenen Fahrern stellen. Der Sprung zu realem Wetter war und ist für mich persönlich ein deutlich höherer Anspruch als mit "70F Clear; no wind" um den Kurs zu fahren. Das ist für mich aber eher eine Herausforderung als ein Hemmnis.

RS: Im echten NASCAR wurde mit der Einführung des Chase und ein verändertes Punktesystems versucht dem Gewinnen eines Rennens mehr Gewicht in der Gesamtwertung zu geben. Würde eine Regelaktualisierung in der GNL etwas voranbringen.

Matthias Bayer: Denke ich nicht. Man sollte sich primär an den Regeln orientieren die im Spiel implementiert sind.

RS: Wird sich deiner Meinung nach die GNL und GNC, oder auch eine andere Liga zusammenschließen müssen?

Matthias Bayer: Du meinst wegen den sinkenden Teilnehmerzahlen? Dieses Thema ist schon jahrelang aktuell, aber bisher sind immer wieder neue Fahrer über den Rookie Cup nachgerückt. Im letzten Rookie Cup Rennen waren immerhin knapp 20 Fahrer am Start. Man muss sehen wie sich das weiter entwickelt.
Ich hätte aber generell nichts dagegen wenn sich die Fahrer der GNL und GNC zusammenschliessen, obwohl ich denke, dass das nicht so einfach zu Realisieren seien wird.

Modellnews!

Renntransporter, und was sie können.

Die Sparte der Modellrenntransporter boomt. Immer mehr Hersteller kümmern sich um detailgetreue Beförderungsmöglichkeiten für ihre kleinen Rennwagen. Exoto, Premium Classixxs und Spark sind zur Zeit die führenden Anbieter. Was ihre Modlle können werden wir ja sehen.

Der sehr lange Mercedes Transporter ist sehr schön gearbeitet, und bietet Platz für 2 Rennwagen-hintereinander. Die Rampe muß eingehängt werden.

Da ich ein **Exoto** Fan bin, wollte ich den Transporter der englischen Scuderia testen. Das der Maßstab 1:43 nicht soviel hermacht wie 1:18 wollte ich nicht gelten lassen. Natürlich ist die Verpackung um Ecken kleiner als beispielsweise die eines 312B, aber was drin steckt steht den "Größen" um nichts nach.
An manchen Stellen waren noch Reste der Polierpaste zu finden, die den Lack unvergleichlich schimmern lässt. Das Modell liegt sehr schwer in der Hand, was auf robuste Bauweise schließen lässt. Das Fahrwerk ist sehr schon gestaltet, was Exoto üblich ist. Die zweifärbigen Felgen sind sehr schön gegossen und der Unterboden ist mit reichlich Details gearbeitet. Nirgends sind Verarbeitungmängel feststellbar, kein Grund also diesen Maßstab zu verteufeln.

Nur für Individualisten zu empfehlen. Sparks Team Lotus Transporter von ´67. Der Aufbau ist ok. Eine Laderampe, sowie Detailliebe sind Fehlanzeige.

Die Laderampe ist eindeutig das Highlight. Wenn man die Rampe nach unten kippt, wird diese von 2 filigran erscheinenden Scharnieren gehalten. Diese Scharniere ermöglichen es, das die Rampe entweder das untere Auto auf die Straße lässt, oder das obere wie eine Hebebühne nach unten hieft. Dazu muß man die Stellung der winzigen Bolzen verschieben. Dadurch ändert sich der Winkel der Scharniere, was einen 90° Winkel der Rampe bewirkt. Genial einfach, einfach genial.

Was gibt es Neues?

Der Maßstab 1:12 wird für die Hersteller immer attraktiver. Nachdem Minichamps den Maserati Tipo 61 "Birdcage" in dieser Größe heraus gebracht hat, ziehen andere nach. Ganz vorne mit dabei ist Sunstar. Highlights werden der VW Bully T1 im Flowerpower look sein, und natürlich der Brezelkäfer, der sicher sehr viele Fans finden wird. Dazu kommt noch der Morris "Traveller", eine britische Version der legendären "Woddys" aus Amerika.
CMC setzt ende des Jahres neue Maßstäbe. Den schon in 1:18 erschienenen Ferrari 156 F1 "Sharknose". Man kann sich vorstellen, das der Preis für den 156er einige Budget restlos sprengen wird. Wenn man bedenkt welches Prunkstück schon der "kleine" war.
Schon auf dem Markt sind die Porsche 911 3,2 Turbo von Premium Classixs. Dieser Traum in Rot und Schwarz ist bereits um ca. 150€ zu haben. Zusätzlich gibt es auch den 3,2 Carrera in Silber, und eine Targa Version in Weiß, die mit den Fuchsfelgen sehr edel daher kommen.

Exotos Ferrari Transporter kann 2 Autos in 2 Etagen befördern. Die Qualität des Modells ist absolut Top. Das Non plus ultra in diesem Segment. Die Scharniere der Laderampe sind aber fast zu filigran. Hier ist Gefühl angesagt.

Nachteil: Bei zu groben Hantieren könnte man die Scharniere beleidigen, sodaß es zu einem irreparablen Verbiegen kommt. Also vorsicht.
Das riesengroße Ferrarilogo an der Rampe rundet dieses fantastische Modell ab. Preis, knapp 120€.
Diesen Transporter gibt es auch für das Ferrari "Gelo" Team.

Etwas günstiger zu haben sind die Renntransporter von **Premium Classixs**. Für Porsche gibt es den klassischen LKW für das Martini Racing Team, das Gulf Racing Team, und das Porsche Werksteam. Neu ist der Transporter für BMW Motorsport. Ich entschied mich für das Porsche Werksteam, da mir ehrlich gesagt die Farbe am besten gefiel.
Die Verpackung ist nicht ganz so spektakulär wie die des Exoto LKW´s, dafür ist der Preis von etwa 70€ etwas freundlicher. Auch dieses Modell liegt schön schwer in der Hand. Die Details des Unterbodens sind nicht so schön gearbeitet wie die von Exoto, was der Aufbau aber wieder wett macht. Die Lackierung ist sehr schön geworden, ebenso die Front mit dem großen Stern.

Wenn man die Flügeltüren öffnet, muß man um eine Auto zu entladen, 2 Rampen in die dafür vorgesehenen Öffnungen stecken, um diese zu fixieren. Will man den Winkel auf 90° einstellen, muß man die mitgelieferten Halterungsstangen in die Löcher der Rampen, und an 2 Bolzen an den Innenseiten der Ladefläche einhängen. Nicht schön, aber funktionell. Preis/Leistung ist in Ordnung, um aber in die Topliga zu wollen fehlt es an Details an den unsichtbaren Stellen. Trotzdem kann ich auch dieses Modell voll empfehlen.

Spark bietet schon länger Transporter von klassischen Rennteams an. Für Matra/Simca und Team Lotus aus dem Jahr 1967 sind 2 Varianten vorhanden. Für einen Preis um 100€ sollte man auch ein schönes Modell erwarten können, meint man.
Positiv hervorzuheben ist die schöne, extra dicke, Kunststoffschutzhaube, die eher den Zweck einer Vitrine erfüllt, als das Modell vor Transportschäden zu bewahren. Eigenartig sind die Befestigungsschrauben an der Unterseite. Normalerweise sind hier kleine Kreuzschrauben angebracht um das Verrutschen der Modelle zu verhindern. Was Spark hier bietet bringt mich nur zum Kopfschütteln. 3 riesige Spaxschrauben, die man ebensogut im Möbelbau verwenden könnte, halten das Modell an seinem Platz. Der Nachteil dieser Methode ist doch klar. 3 riesige Löcher im Modellboden.
Der Unterboden des Trucks ist sicher das hässlichste, das ich je gesehen habe. Billigste Verarbeitung, keinerlei Details. Dieses Modell ist wohl nur für die Kunstoffvitrine gebaut worden. Anders ist dieser Zustand nicht zu erklären.
Der Aufbau, die Lackierung, und die Beschriftung können auch mit dem Porsche Transporter mithalten. Das aber nicht einmal eine funktionstüchtige Laderampe vorhanden ist ist nicht akzeptabel. Preis/ Leistung ist absolut nicht gerechtfertigt, geradezu unverschämt. Für die Vitrine ist der LKW gerade gut genug, für ein Diorama so gut wie nicht geeignet. Aus der Basis des Transporters hätte man soviel machen können, das Ergebnis von unzähligen Arbeitsstunden ist jedenfalls zweitklassig. Einzig Individuallisten werden ihren Gefallen daran haben.

Die Spitze bildet der Lambo Murcielago von Autoart. Dieses absolute Traummodell in gelb wird aber nicht unter 300€ zu haben sein.
Für die Fans der "Ludolfs" gibt es auch Neuigkeiten. Der schon in allen Maßstäben erschienene T1 der Brüder, kommt jetzt auch als Plastikmodell in 1:14 von Dickie. Für die 1:18 Version von Dickie gibt es sogar die passenden Figuren.

Das **Ford Transit Serviceauto**, ebenfalls von Spark, müsste schon Bäume ausreißen können um meine Stimmung zu verbessern. Der Transit, Baujahr 1979 mit einer Dachgalerie für die Reifen, ist akzeptabel gearbeitet, und bietet auch sonst einige Details die man sich auch von

Der Ford Transit Servicewagen von Spark könnte auch etwas mehr Details vertragen. Gegenüber dem Lotus Transporter ist er aber schöner. Preis/Leistung stimmen vorne und hinten nicht. Nur für Fans der Marke!

Bäume ausreißen können um meine Stimmung zu verbessern. Der Transit, Baujahr 1979 mit einer Dachgalerie für die Reifen, ist akzeptabel gearbeitet, und bietet auch sonst einige Details die man sich auch von so einem Modell erwartet. Da aber auch hier der Unterboden sträflich vernachlässigt wurde, werden diese 2 Modell von Spark auch die einzigen dieses Herstellers in meiner Vitrine bleiben.

Der **Mercedes Renntransporter "das blaue Wunder"** war der erste Renntransporter überhaupt, der nur zum Zweck der Beförderung der Rennautos gebaut wurde. Auf der Ladefläche hatte beispielsweise ein W196 Platz, der mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h quer durch Europa kutschiert wurde. Angetrieben wurde der Transporter vom selben Motor der auch im W196 seine Arbeit verrichtete.
Premium Classixxs bietet "das blaue Wunder" in 2 Varianten in 1:43 an. Nummer I steht für die schönere Version mit verchromten Schmutzabweisern an den Radkästen, Version II für ist etwas gediegener.
Die Verpackung verrät uns das es sich um ein unerwartet kleines Modell handelt. Sogar sehr viel kleiner. Ich als nicht so 50er Jahre versiert war echt überrascht wie kompakt der Mercedes wirklich war. Der W196 auf der Ladefläche wirkt aus manchen Winkel sogar bulliger als der Transporter selbst. Das Modell ist wunderbar verarbeitet, was Premium Classixxs als Geheimtip für Sammler qualifiziert.
2 Reservereifen die in einer Einbuchtung platziert sind werten das Modell auf. Für einen Preis von rund 50 Euro bekommt man einen soliden, in jede Vitrine passenden, Renntransporter der 50er Jahre. Zugreifen, solange der Vorrat reicht!

Text und Fotos: Martin Fass

"Das blaue Wunder" von Premium Classixs zeigt wie es gehen kann. Zu einem sehr fairen Preis bekommt man auch was fürs Auge. Davon kann sich Spark ein Scheibchen abschneiden.

Dritter Blick in die GNL

Die RC-Admins sprechen über ihre Schützlinge

Jörg Kormany
im Interview bei Laurenz Sproß

Name:	Jörg Kormay
Alter:	35
Wohnort:	Krefeld
Beruf:	Lagerleiter
VR-Member seit:	Dezember 2003
Ligen:	GNL-DOM GPCC
Team:	Hot Pursuit Motorsp.
GNL-RC Admin:	Seit Saison 2006

Sönke Gravemeyer
im Interview bei Laurenz Sproß

Name:	Sönke Gravemeyer
Alter:	51
Wohnort:	Reinbek
Beruf:	Nachrichtentechniker
VR-Member seit:	Oktober 2005
Ligen:	GNL-DOM GNL-GNOS
Team:	Freier Fahrer
GNL-RC Admin:	Seit Saison 2008

Wenn man sich die GNL etwas genauer anschauen will, kommt man nicht umhin auch dem Rookie Cup eine eigene, ganz besondere Bedeutung zukommen zu lassen. In Folge dessen wurden auch Jörg Kormany und Sönke Gravemeyer darum gebeten ihre Meinungen und Erfahrungen kund zu tun.
In einem Dreiergespräch zwischen Laurenz Sproß und den Rookie Cup Admins wurde dieser Wunsch in die Tat umgesetzt. Nach einer halben Stunde, in der über Gott und die GNL geredet wurde, fing es dann an, interessant zu werden...

RS: Einen schönen guten Abend zusammen. Zu Beginn hätte ich gerne einen Kleinen Überblick über eure eigenen Anfänge in der VR, bzw. der GNL und wann kam es dazu, dass ihr den Posten des Rookie Cup Admins angetreten habt?

Sönke Gravemeyer: Da muss ich erstmal überlegen, das ist ja schon etwas her.
Ich bin schon sehr lange in der VR-Community. Ich habe zunächst einfach nur mitgelesen und etwas in den Technikforen rumgestöbert; als dann geklärt war, mit welchem Wheel ich überhaupt NASCAR fahren könnte (Anmerkung der Redaktion: Sönke hat eine Querschnittslähmung durch einen Motorrad Unfall), bin ich schließlich eingetreten in die Liga und habe einen üblichen Werdegang gestartet. Ein Jahr war ich im Rookie Cup unterwegs und bin nun im 2. Jahr Administrator für die Rookies.

Jörg Kormany: Ende des Jahres 2003 bin ich zur GNL gestoßen. Mitte Januar oder Februar habe ich meine "Car-Control-Demo" machen müssen - die war damals nötig, bevor man überhaupt in den Rookie Cup aufgenommen wurde. Die wurde Woche um Woche verschoben, da der Admin damals wohl keine Lust hatte bei so wenigen Leuten zu prüfen, bis ich schließlich mit Jörg Dunker zusammen die Demo bestanden habe - übrigens in Richmond - und dann gings ab auf die Server. Nach nur drei Rennen habe ich die Lizenz bekommen - das hing nicht nur mit einem ordentlichen Einstand zusammen, sondern auch damit, dass der Rookie Cup geschlossen wurde; Es gab keine Rookies mehr. Da gings dann in die DOM3, wo ich erstmal den Andy Green über den Haufen gefahren habe.
Ab dem ersten Rennen der Saison 2006 habe ich dann auch den Rookie Cup als Grid-Admin von Reinhard Frey übernommen.

RS: Wie war die GNL damals aufgebaut und wie lief eure Karriere bis jetzt, was sicher auch die Rookies, die ihr aktuell betreut, interessieren wird.

Jörg Kormany: Die DOM hatte damals 3 Grids mit einem Auf- und Abstiegssystem, das alle vier Rennen gegriffen hat. Die besten vier Fahrer stiegen auf und die schlechtesten vier rutschten ein Grid runter. Ich bin dann ziemlich schnell in die DOM 1 gekommen, wo dann allerdings erstmal unterm Asphalt herrutschen angesagt war. Ich hatte aber dann ziemlich schnell Fuß gefasst, auch wenn ich eine Wildsau gewesen bin - ein absoluter Hotlapper. Über die Jahre habe ich mich nun etwas gefangen, den Speed nicht verloren und habe gelernt über lange Distanz gut fahren zu können. Nebenbei war ich auch in GTR unterwegs. Das war sozusagen das zweite Standbein meines Teams. Ich war da sehr erfolgreich und bin auch in der Endurance Serie Fahrermeister geworden. Auch und den Weekend

Beim 2. Rennen der Saioson in North Carolina wurden im Rookie Cup 30 Fahrer auf der Strecke gesichtet. Ein fast volles Grid.

Thunder Stock-Car-Series Cup der GNL habe ich damals gewonnen. Ich kann eigentlich auf eine erfolgreiche SIM-Racing Karriere zurückblicken!

Sönke Gravemeyer: Während Jörg seinen WT-SCS Cup gewonnen hat war ich im Rookie Cup bis Oktober 2006. Dann bin ich in die GNL Open gewechselt, an die DOM habe ich mich nicht herangetraut. Ich will es mal so sagen: Wenn ich mal ein Lenkrad in die Hand bekomme, das wirklich so funktioniert, wie ich mir das vorstelle, dann könnte ich sicher auch etwas vorne mitmischen. Aber das scheitert an den technischen Gegebenheiten.
Durch meine Admintätigkeit habe ich natürlich noch weniger Zeit zum Trainieren. Das ist für mich wichtig, da ich einer der Fahrer bin, die viel Übung brauchen. Und man verändert sich ja auch und ich muss die Setups anpassen... es braucht Zeit. Unzufrieden bin ich aber nicht.

RS: Man munkelt, dass du das Simracing an den Nagel hängen könntest. Stimmt das? Liegt das am Lenkrad oder an der Motivation?

Sönke Gravemeyer: Ich bin mir selber noch nicht im Klaren, ob ich aufhören sollte. Es wäre eigentlich egal was ich fahre - ob NASCAR, iRacing, GTR3 oder anderes; der Aufwand, den ich treiben muss, ist immer sehr hoch. Ich muss einfach viel Zeit aufwenden, weil ich mir einige Sachen antrainieren muss, ganz speziell im Zusammenhang mit dem Handling am Lenkrad selber. Ob ich die Zeit dafür verbraten will, weiß ich noch nicht - es gibt ja noch andere schönen Dinge im Leben.

RS: Warum macht man diesen Job dann? Macht man den aus Spaß, weil man helfen will oder opfert man sich blos, weil es keinen anderen gibt, der sich findet?

Jörg Kormany: Schwere Frage; Ich stand damals eigentlich vor Nichts. Mir hat der Cup und seine Vorschriften, so wie sie damals gemacht wurden, nicht gefallen. Auch ein paar Ideen waren in meinem Kopf, wie ich es machen würde.
Mir war das wichtigste, dass die Leute, die das gleiche machen wollten wie die Lizenzinhaber, die das gleiche Hobby haben und Spaß dran finden könnten, gut betreut werden. So bin ich in die Bresche gesprungen, damit ich weiß, dass die Jungs gut betreut werden, zur richtigen Zeit in die Cups aufsteigen und auch Hilfe bekommen.

Sönke Gravemeyer: Bei mir war das natürlich kompett anders. Ich habe unter Uwe und Jörg das fahren erlernt und auch die Highlights mitgemacht - Situationen in denen man zu Hause sitzt und sich denkt "nein, ich hör damit wieder auf, das ist nichts für mich". Was nicht unwesentlich zur Lösung des Problems beigetragen hat, war das Engagement von Uwe und Jörg, die auch mal die ein oder andere Minute Zeit hatten, sich ein Replay anzuschauen und zu sagen, was man hätte besser machen können. Das hat mich so fasziniert, dass ich, als Uwe wegen familiären Gründen aufhörte, irgendwann gefragt wurde, ob ich das nicht machen könnte. Das klappte dann auch ganz gut, da Jörg und ich mit dem gleichen Ansatz arbeiteten.

RS: Gleichen Ansatz? Also Speed ist angeblich ja nicht so wichtig, Ausdauer und Carcontrol dagegen stehen im Vordergrund. Wer sind nun die eigentlichen Gewinner im Rookie Cup?

Sönke Gravemeyer: Gewinner sind letzten Endes die Leute, die die Lizenz bekommen. Nach außen hin legen wir natürlich keinen Wert auf den Speed, aber es wird auch keiner aufsteigen, der 1000 Runden hinbrettert, aber sich wie in einer 30er Zone bewegt.
Allerdings legen wir explizit keinen

Der erfahrene Truck-Fahrer Maik Steinicke gehört auch schon zu den bekannten Rookies. Hier fuhr er in Indianapolis ein überragendes Rennen.

Wert darauf, dass jemand ständig erster, zweiter oder dritter wird. Fazit: Wir schauen sehr wohl den Speed an. Aber wir tragen das nicht nach außen.

RS: Bei bestimmten Fahrern knallt es ja immer wieder - für die ReKo sind das nur Strafpunkte, für euch müsste das aber ziemlich unterschiedlich sein. Aggressivität, Pech, Unvorsichtigkeit oder vielleicht auch etwas "Idiotismus" sollten eigentlich unterschiedlich ausgelegt werden. Berücksichtigt ihr das?

Sönke Gravemeyer: Also zunächst sind es nur Strafpunkte, die Volker gesichtet hat. Man muss aber unterscheiden: Wenn wir zwei Fahrer haben, die in der Lage sind auf einem Kurs, der schwer zu fahren ist, auch 5 Runden unter vollem Speed im 2-wide zu fahren und es kommt dann zu einem Unfall, dann interessieren mich die Strafpunkte garnicht - that's racing. Beide haben versucht einen guten Kampf auszufahren und es ist ihnen auch fast gelungen. Wenn jemand aber einem anderen ungebremst ins Heck ballert, dann sieht das ganz anders aus.

Jörg Kormany: Ja, so sieht man die Wertigkeit der Strafpuntke als Admin anders als der Mann von der ReKo. Es gibt da aber auch Konfliktsituationen. Zum Beispiel: Ein Fahrer, bei dem wir eigentlich dachten "der ist gut genug, den lassen wir noch ein Rennen fahren, bis er die Lizenz bekommt", baut einen Unfall und wird mit Strafpunkten belohnt. Da sind wir dann gezwungen die Lizenz zurückzuhalten. Das ist ein etwas verzerrtes Bild nach außen, weil wir den Rookies nicht suggerieren können, warum wir das machen. Und die Strafen variieren natürlich von "ultradoof" bis zu "das war geil!". Ich kann mich noch an eine Situation mit Markus Wurm erinnern, den ich in eine Yellow getrieben habe: Ich habe ihm erklärt, wie man in Darlington überholen muss und nach dem 5. Anlauf klappte das endlich - aber er hatte so viel Überschuss, dass er dem Vordermann in den Kofferhaum heizte. Die folgenden 40 SPs wurden natürlich anders aufgenommen.

RS: Sind dann Strafpunkte im Rookie Cup so überhaupt sinnvoll?

Jörg Kormany: Ich habe in meiner Adminzeit sehr viel versucht. Ohne Strafpunkte war eine der Ideen. Ein Neuling hat halt mal einen Unforced und der darf dann gleich das 2. Rennen nicht mitfahren, weil er gesperrt ist?
Das war aber ein Drama! Überholverbote in der ersten Runde war dann der Gegenschlag; half auch nichts. Zieharmonikaeffekte waren die Folge und ich musste es wieder aufgeben. So wie der RC heute läuft bin ich eigentlich zufrieden - und es macht Sinn. Versuche alles noch einfacher oder angenehmer zu machen sind gescheitert.

RS: Wie steht es mit Rennsperren?

Sönke Gravemeyer: Abolut notwendig. Erstens muss man es auch mal zu spüren bekommen und zweitens haben wir immer die Möglichkeit offen gelassen, dass die gesperrten Fahrer auf den Server kommen, das Rennen anschauen und dann via TS oder Chat Fragen stellen können und auch Beobachtungen machen können, die weiterhelfen. Manche nehmen das an, andere garnicht.
Eigentlich geht es auch recht gesittet zu. Es fällt halt immer auf, wenn ein neuer Fahrer kommt, der offline ein paar Runden gedreht hat und meinte er könne halt mal eben so da online mitfahren um festzustellen, dass es doch nicht so einfach geht. Dann kommen Situationen auf, bei denen alle, die schon länger unterwegs sind rumschreien, dass er keine Carcontrole hätte und was das soll - aber wir haben fast alle genau so angefangen. Da müssen die halt durch und die Erfahreneren sollten nicht so laut schreien sondern eher unter die Arme greifen.
Das System ist eindeutig und durchsichtig, gerade mit Volkers Auswertungen und deren Diskussionen, in denen alles ganz genau und ausführlich erklärt wird.

RS: Wir haben jetzt sehr viel über früher gesprochen. Gibt es eigentlich eine Entwicklung bei den Neulingen oder sind die unterwegs wie eh und je?

Jörg Kormany: Es gab gute Grids, es gab schlechte Grids, wilde, harmlose, Luschen, Teufel - es gab alles hier! Es gab Zeiten in denen ich Leute aus dem TS geschmissen habe, oder angenehme Zeiten, wie die aktuelle, die sehr viel Spaß machten und die Rookies sehr entusiastisch dabei waren.
Eigentlich hat sich nur der Trainingsaufwand hat sich geändert. Es wird viel trainiert. Auch die Teamgründungen sind schon sehr früh - wobei das nicht ideal ist, wenn da keine Personen dabei sind, die das Know-How haben, die Neulinge für die Simulation zu begleiten. Zum Einen ist es schön, dass sich Leute finden, die sich gut verstehen und Freundschaften schließen, zum Anderen ist es ein kleines Problem für die Weiterentwicklung, weil sich Teams oft abgrenzen.
Es gab schon immer Leute, die nicht gut waren und es gab schon immer Talente, die vom Himmel fielen. Aber die Kunst des Rookie Admins ist zu entscheiden wann jemand aufsteigt. Immer nach der Frage: Lernt der

Silvio Lafere, Matthias Vogel und Stefan Korus auf dem Superspeedway California. Das RC-Grid umfasst 75 Piloten, die aber nicht alle aktiv sind.

Fahrer mehr, wenn er noch im Rookie Cup bleibt oder wird es ihm in der DOM besser gehen? Das ist ganz individuell zu entscheiden.
Ein Jahr Rookie Cup finde ich zu viel. Es hilft im Übrigen auch nichts, wenn ein Fahrer mit schnellen, anderen Fahrern gut unterwegs ist, aber im normalen Traffic mit langsameren Gegnern nicht zurecht kommt.

RS: Wir haben im Moment einen großen Zuwachs von ausländischen Kollegen.

Sönke Gravemeyer: Die fahren vielleicht aggressiver, was sicher auch damit zu tun hat, dass sie einen hohen Speed mitbringen. Aber es ist eigentlich relativ harmlos, wenn ich das mit meiner Erfahrung auf den Open-Servers vergleiche. Und wenn ich mir die Straftabellen anschaue, stelle ich fest, dass auch immer wieder die gleichen Deutschen dabei sind. Ich sehe hier kein Problem. Viel eher stört es mich, wenn im Forum etwas über "unsere russischen Kollegen" steht. Man darf auch das sprachliche Problem nicht unterschätzen. So können sie sich einige Regulierungen nicht aneignen, da sie sie einfach nicht verstehen. Da sind aber nicht nur die Admins, sondern da ist das gesamte Grid gefragt um zu helfen. Die brauchen genauso viel Unterstützung wie jeder andere auch.

Jörg Kormany: Und da bin ich aktuell sehr enttäuscht über den Grid; warum kann man nicht versuchen die Leute zu integrieren, ihnen zu helfen und mit ihnen zu fahren? Nein, man muss nur rumhacken. Zum Beispiel der Alexander Pab: Der scheint ein absoluter Neuling zu sein und wird einfach links liegen gelassen. So will keiner behandelt werden und ist auch keiner behandelt worden!
Vielmehr würde es etwas bringen, wenn aus der deutsch-russischen Beziehung ein gutes Verhältnis entstehen würde, gerade auch mit dem Hintergrund, dass NR2k3 am Aussterben ist. Das würde allen beteiligten etwas bringen!

RS: Im TS sind nicht alle Fahrer und aber doch relativ viele. Wie ist die Stimmung dort?

Sönke Gravemeyer: Sehr gut! Da fühle ich mich auch sehr gefordert, wenn spezielle Fragen auftauchen. Allerdings finde ich es auch nicht gut, dass durch Teambildungen einige Leute in anderen Channeln hängen. Wir wollen uns ja untereinander austauschen und das wird so unterbunden.
Ich finde den RC-TS höchst angenehm. Auch Dinge wie "ich lass dich vorbei" kann man nicht nur im Team untereinander bereden, sondern kann das mit jedem besprechen.

Jörg Kormany: Teamspeak ist extrem wichtig. Ohne den TS kommen viele Leute zu kurz. Ein echter Rookie kommt an dem Channel nicht vorbei, wenn er wirklich etwas erreichen will.
Außerdem ist es das, was die Community überhaupt ausmacht. Dass man sich trifft, auch ohne Rennen, sich unterhält und ein Bierchen miteinander trinkt ist genau das, was die VR ausmachen sollte. Das bindet die Fahrer an die VR und macht auch Spaß.
Das war immer meine Devise war schon immer, die Jungs in den Teamspeak zu locken, um ihnen die "wahre" VR zu zeigen und sie einzubinden.

RS: Vielen Dank ihr zwei dafür, dass ihr euch die Zeit genommen habt. Gibt es noch etwas, das es zu klären gäbe?

Sönke Gravemeyer: Erscheint der Rückspiegel irgendwann einmal auf Russisch?

RS: Wenn du mir einen Übersetzer bringst, der sich die Arbeit macht - kein Problem!

Natürlich gibt es auch im Rookie Cup Rennen, bei denen die gelbe Flagge zum Standart mutiert. 90 von 107 Minuten wurden in Pocono hinter dem Pacecar verbracht. Hier sieht man Pete Hillesheim nach einem Crash mit Seelow.

Ein Memorandum? ... !

Gehirnakrobatikanregungen für Pottenstein

Wie der Leser vielleicht bemerkt hat, fiel in den letzten beiden Rückspiegel Ausgaben die Kolummne aus. Ich will Euch mit den Hintergründen dafür nicht langweilen, sage aber Folgendes: Eine Kolummne kann immer nur ein Schlaglicht sein, muß pointiert sein, vielleicht auch schräg, was sie nicht sein kann und in meinen Augen nicht sein darf: Langweilig, ausgewogen, abgeklärt. Da der bisherige Stil meiner Kolummnen nicht in eine Zeit der "Restrukturierung" der VR paßt oder passen soll und wieder mehr "Ruhe" einkehren soll in diesen "Laden", war es vermutlich die richtige Entscheidung (gegen den ausdrücklichen Wunsch des Chefredakteurs), zunächst diese Form, die immer auch provokativ ist, auf Eis zu legen.

Gleichwohl möchte ich diese Ausgabe kurz vor Pottenstein / Tüchersfeld nutzen, in ein paar Worten darzulegen, welche Probleme aber auch Chancen ich für unser Hobby und für die VR in der näheren Zukunft sehe und wo meines Erachtens - aus Fahrersicht vor allem - die markanten "Baustellen" sind, die - nicht nur vom Vorstand, sondern auch von den Bereichsleitern und nicht zu vergessen: von uns selbst - zu bearbeiten sind:

1. VR und iRacing

Ich habe bereits in entsprechenden Forumsbeiträgen dargelegt, warum ich die VR mit ihrer "non-profit"-Ausrichtung mit IRacing und dessen "Philosophie" für inkompatibel halte. Ich bleibe auch dabei: Für IRacing ist die VR allenfalls als "Sprungtuchhalter" bei dem Versuch wertvoll, in die Simracing-Szene in Deutschland zu gelangen, nicht als Partner auf Dauer. Streng genommen sind beide Konkurrenten, die letztlich um denselben Markt kämpfen oder kämpfen werden, und dieser Markt ist so klein, daß auf lange Sicht der kommerzielle Anbieter den ihm Kunden raubenden nichtkommerziellen vom Markt drängen muß, ob er will oder nicht. Für mich bedeutet das: Jede Zusammenarbeit mit Iracing birgt die Gefahr in sich, daß die VR ausgehöhlt wird. Leider gilt - bei entsprechendem Erfolg von Iracing - aber auch: Geht die VR nicht auf entsprechende Angebote ein oder sucht sie nicht die Nähe zu Iracing, werden in der VR in bestimmten Bereichen bald die Lichter ausgehen, ich denke da zuerst an NASCAR. Eine Lösung für diese Problematik habe ich natürlich nicht, mir geht es nur darum, daß hier nicht blauäugig gehandelt wird - und zwar in beide Richtungen. Hier muß mit Vorsicht jeder Schritt erwogen werden und die VR muß, siehe letzter Punkt, sich darum bemühen, im Software-Bereich selbst aktiv zu werden.

2. Sponsoring

In diesem Problembereich ist für mich jede "grundsätzliche" Haltung falsch. Sponsoren, die uns nicht schaden, die die VR nicht ausnutzen, sondern unterstützen, die nicht in die Bereiche "hineinregieren" oder sich übermäßig in den Vordergrund spielen, sprich: Normales Sponsoring, das sich im Rahmen einer Murmelspielermeisterschaft hält, ist eine völlig ungefährliche und tolle Sache.
Solange der Charakter der VR als non-profit-Unternehmung, solange die finanzielle Unabhängigkeit der VR gesichert ist, solange kann niemand ernsthaft etwas gegen Sponsoring haben.

Umgekehrt wird aber aus dieser Position auch deutlich, was nicht geschehen darf. Und weiter muß sich die VR auch ihrer Grenzen bewußt sein, die Grenzen des "Simracing" als solchem, nämlich die Tatsache, daß das Wort "Nische" noch zu groß ist für unser Hobby, und weiter die Grenzen der "manpower": Kein ehrenamtlicher wird ernsthaft soviel Zeit in Verhandlungen mit Sponsoren investieren wollen, wie es an sich erforderlich wäre, um die Aquise hier effektiv zu gestalten. Mit anderen Worten: Wir haben nicht die Leute dafür. Und wenn wir die Leute hätten, haben diese mit ihrer Zeit Besseres zu tun: nämlich Geld zu verdienen. Wer immer nach mehr Kommerz in der VR schreit, sollte dies beachten.

3. Kommunikation intern

Die Verständigung zwischen Vorstandsebene und Fahrern findet nicht statt. Es gibt - auf beiden Seiten - genug Leute, die daran nichts Anstößiges finden, die sagen: Was gibts schon groß zu berichten! In der Tat: Nach dem, was man so hört, kann man ja nur froh sein, daß wir einfachen Fahrer in den letzten Jahren nicht wirklich mitbekommen haben, was im Vorstand "abging". Vermutlich hätten wir nämlich alle die Lust verloren und den Glauben an die VR. Gleichwohl: Auch wenn es noch so wenig ist: Ich fordere und verlange, daß der Vorstand alle Vierteljahr eine Info an die Fahrer herausgibt: Was ist gemacht worden, worüber wird im Vorstand diskutiert, welche Entscheidungen stehen an. Und einmal im Jahr erwarte ich eine Abrechnung über die Einnahmen und Ausgaben. Diese existiert ja ohnehin (für die Steuer). So wäre mehr Transparenz im Laden und Verdächte kämen erst gar nicht auf.

4. Das Angebot der VR

Quo vadis Simracing? Wenn sich Iracing durchsetzt, wird die Zukunft des Simracings völlig anders aussehen als das, was wir in der VR gewohnt sind. Man kann die Entwicklung als eine Kommerzialisierung der Online-Plattformen bezeichnen: Genau das, was die VR bisher auf Selbstkostenbasis organisiert hat mit vielen engagierten

ehrenamtlichen Administratoren und Helfern, wird nunmehr sozusagen als "all in one"-Paket zum Dauerbezugspreis kommerziell angeboten.

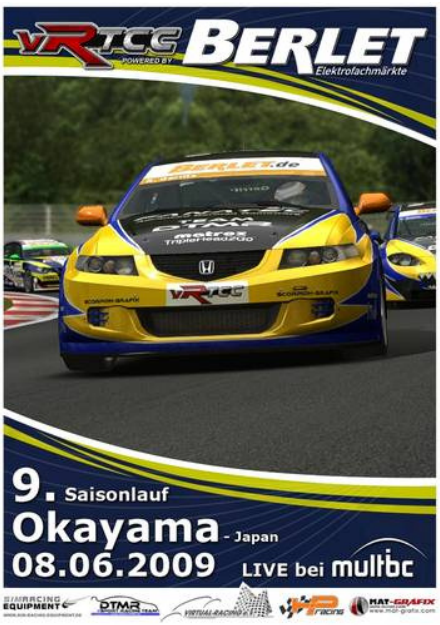
Setzt sich dieser Trend fort, wird es für die VR schwer, dagegen zu halten. Es beginnt bereits bei der Software: Wer wird in Zukunft noch "echte" Rennsimulationsprogramme entwickeln im Windschatten von IRacing? Welche Aussichten bestehen für die Kleinprojekte wie LFS und netkar oder für die rfactor-Modder?

Wird RACE irgendwann einmal den Ansprüchen an eine Rennsimulation wirklich genügen, oder bleibt es dabei, wie es jetzt ist? Ohne diese Software - und zwar einer Software, die auch den wachsenden Ansprüchen der "Gemeinde" genügt und auch neue Abwechslung und Herausforderung bietet - verwaltet die VR irgendwann einmal nur noch die Vergangenheit der Rennsimulation oder geht ganz zu Grunde. Das wäre schade.

Eine Möglichkeit wäre, wesentlich enger mit den Entwicklern der Software zu kooperieren und diese aufzufordern, der Herausforderung IRacing mit einem eigenen Angebot im non-profit-Bereich entgegen zu treten.

Wenn dies geschehen soll, muß es bald geschehen. Ich für meinen Teil wäre bereit, dabei mitzuhelfen. An welcher Stelle auch immer.

Andreas Rühl



10 Jahre lang

An alle Plastiklenkradvirtuosen

Am 9. Oktober 2009 wird es 10 Jahre her sein, daß ich zum ersten Mal online in einem "Ligarennen" in ein Plastiklenkrad gegriffen habe, und zwar mit einem Eagle-Westlake auf Spa mit GPL. Es war das erste Rennen im "Grid B" der nagelneuen "OLC" (Online-Challenge, jetzt "EOLC"), die ich seinerzeit mit B. Huvendiek gegründet hatte. Damals waren insgesamt, in beiden Grids, 8 Fahrer (glaub ich) am Start, mehr ließ das Hosten (mit ISDN) nicht zu, ich selbst und die meisten anderen waren sogar mit 56k Modem unterwegs. Ich wurde in dem Fahrerfeld letzter, obwohl ich mir die Pole gesichert hatte (mit ner annehmbaren 3.17). Gewisse Dinge ändern sich nie....

Nach einigem Nachsinnen kam mir der Gedanke, daß zu unserem ebenso merkwürdigen wie interessanten Hobby bislang keine literarische Dokumentation existiert. Es gibt endlose Forenthreads, Rennberichte in 100 verstreuten "Race-Liga"-News und dubiosen oder seriösen (Rückspiegel) html- oder pdf-Magazinen, aber es gibt kein Sammelwerk, in dem der Simracer den virtuellen Renndramen auch im Bett nachschmökern kann.
Nun habe ich weder die Möglichkeit noch die Lust noch die Zeit all die Quellen selbst zu durchsuchen. Und vieles Wichtiges wird sich ohnehin nirgendwo finden. Aus dem Grund seid nun IHR gefragt: Ihr seid eingeladen, gebeten und aufgefordert, mich mit Material zu versorgen.

Was ich brauche ist aber nicht der Nullachtfuffzehn-Rennbericht, nicht die "Mein schönstes Überholmanöver"-Story und nicht irgendwelche Team- Liga- und sonstigen Historien. Was ich suche sind Anektoden, Skurilitäten, Berichte von außergewöhnlichen oder exemplarischen Vorfällen, Unterhaltsames wie Lehrreiches, Großartiges wie Allzumenschliches, Gemeines, Hinterhältiges, Bösartiges und am allerliebsten natürlich: Komisches. Und das möglichst "lebendig" und lebensnah. Das kann mir in jeder Form zugemailt werden, als pdf, als Word- oder -.txt.datei, als Link als wasweißich, es muß nur etwas Schriftliches sein. Weder auf die Rechtschreibung, noch auf die Grammatik, weder auf Stil, noch auf Ausdruck, geschweige denn auf die Zeichensetzung ist dabei von Euch zu achten, allerdings bietet sich das Verfassen eines Textes in halbwegs verständlicher deutscher Sprache durchaus an.

Ich werde das Material sammeln, ordnen, auswerten, bearbeiten und dann in eine geeignete Form bringen (wie auch immer) und veröffentlichen (wo und wie ist unklar, man könnte durchaus auch ans Drucken denken, müßte dann aber subskribieren, denke ich).

PHOTOS und BILDER möchte ich Euch bitten, nicht mit zu senden, auch nicht als ANHANG, sonst platzt mein google-mail-account. Stattdessen bitte einen Link auf die Grafik - das Bild sollte da dauerhaft liegen, denn ich weiß nicht, ob und wann ich es brauche und wann das ganze fertig wird. Das ich am Ende auch die Unterstützung von Spezialisten brauche fürs ordentliche Formatieren, ist auch klar. Aber das sehen wird dann. Ich danke Euch. Die Mailadresse, an die das Zeug gehen soll, lautet:

ra.ruehl@googlemail.com

Betreff: 10 Jahre

Etwas noch zum Abschluß: Scheut Euch nicht, mir Sachen zu schicken. Ich behandle alle Eingaben streng vertraulich. Niemand wird bloßgestellt. Und macht Euch nicht zu viele Gedanke, ob eine Story, eine Anektode wirklich "gut genug" ist, denn das ist mein Job. Schickt mir das Material, WAS IHR GERNE IN SO EINEM KOMPENDIUM LESEN WOLLT.

ich danke Euch vorab,

Andreas Rühl

Hackmann räumt das Feld

Der viermalige DOM-Sieger verlässt die GNL

Volker Hackmann
im Interview bei Laurenz Sproß

Name:	Volker Hackmann
Alter:	24
Wohnort:	Aachen
Beruf:	Student
VR-Member seit:	Februar 2002
Ligen:	GNL-DOM
Team:	Team Redline

In den Jahren 2004, 2005, 2007, 2008 und fast auch 2006 erfuhr sich Volker Hackmann den Meisterschaftstitel der Deutschen Online Meisterschaft in der Rubrik NASCAR der VR. Der "Altmeister", eine Art Ikone der GNL-DOM, gab am 11. Mai seinen Rücktritt als GNL-Fahrer bekannt. Conrad Wegener fragte ihn in der RS-Ausgabe #99 nach den Hintergründen seiner Motivation, worauf Hackmann relativ gelassen und beruhigend antwortete. Aber nun hatte er sich an NASCAR wohl tot gefahren; so lautete seine offizielle Begründung: "Keine Lust mehr auf Yellows und Lapper, da fahr ich Donnerstags lieber iRacing."

RS: Schlicht und einfach „Rücktritt" nanntest du deinen Thread im allgemeinen Forum der GNL. Der Inhalt, nämlich dass du nicht mehr in NASCAR Racing 2003 Season unterwegs sein wirst, hat die Community nur teilweise überrascht, aber auf jeden Fall sehr getroffen. Aber was nun ein Ende hat, muss ja auch einen Anfang gehabt haben. Gib doch bitte einmal einen kurzen Rückblick auf deine Sim-Racer-Karriere! Was war vor NR2k3?

Volker Hackmann: Nicht viel, nur NR4 und NR2002.

RS: Im Jahr 2004 hast du dir bereits das erste Mal den Meistertitel der Deutschen Online Meisterschaft erfahren – nur Alex Geissler konnte 2003 vor dir den Titel erringen.
Wenn du an diese Zeit der DOM zurück denkst; hat sich im Verlauf der Jahre etwas verändern?

Volker Hackmann: Damals gab es noch zwei und zeitweise sogar drei Grids, deshalb war in der damaligen DOM 1 das Feld stärker besetzt und insgesamt homogener. Ansonsten hat sich nicht viel getan, die Regeln blieben ja quasi gleich.

RS: Wie lange hast du damals für die GNL-Rennen trainiert und wann begann das Können, einen Teil des Trainings zu kompensieren?

Volker Hackmann: Wie viel ich vor 5 Jahren trainiert habe, weiß ich nicht mehr, zumal ich zu der Zeit auch noch relativ viele Rennen auf den Sierra-Servern gefahren bin. Normalerweise zwar nicht, um dort gezielt für ein Ligarennen zu trainieren, aber natürlich gibt es dabei trotzdem einen Trainingseffekt.
Einen festen Zeitpunkt zu dem es mit dem Training weniger wurde, kann ich auch nicht bestimmen - das ist ein fließender Übergang. Wenn 2004 ein Rennen in Atlanta anstand und ich für Texas schon ein Setup hatte, musste ich weniger trainieren als zuvor für Texas; 2005 wiederum für beide Rennen weniger als im Vorjahr, weil ich ja schon Setups für alle Strecken hatte, auf denen ich aufbauen konnte, und 2008 nochmal weniger, da an den Setups (abgesehen von Anpassungen fürs Wetter) gar nichts mehr geändert werden musste. In den letzten Jahren reichten mir das Practice und das Warmup am Renntag vollkommen aus, wobei ich vor dem Einstieg bei iRacing auch oftmals das Training am Mittwoch mitgefahren bin, wenn ich sonst nichts zu tun hatte.

RS: Ist Training das einzig wichtige? Was zählt Talent und mit welcher Gesinnung muss man an ein Rennen herangehen, um tatsächlich etwas zu erreichen?

Volker Hackmann: Talent spielt auf jeden Fall die größte Rolle, sogar noch mehr als Training. Man sieht immer wieder Fahrer, die nach 30 Minuten in einer für sie unbekannten Sim schneller sind als viele andere Fahrer, die seit Jahren damit unterwegs sind.
Eine besonders erfolgversprechende Gesinnung fürs Rennen gibt es glaube ich nicht, man muss einfach nur versuchen, fehlerfrei zu bleiben und alle Risiken zu minimieren.

RS: Was viele Leute aus der GNL-Community beschäftigt, ist die Frage nach deiner Motivation. Wie kann man so lange dem Feld voraus fahren und trotzdem noch genug Freude daran haben, durch die Ovale zu rasen? Und was daran ist nun nicht mehr da, um dich weiter auf der Strecke zu behalten; zumal du eine ähnliche Frage Conrad Wegeners nach deiner Motivation vor wenigen Monaten noch ganz unbesorgt beantwortet hast.

Volker Hackmann: Auf den großen Ovalen bleibt es ja schon durch den Draft einigermaßen eng beisammen, und auch auf den kleineren konnte zumindest Andy meistens mithalten. Und wenn nicht, kann - wenn das Wetter kühl oder cloudy ist - auch das Fahren an sich ziemlich herausfordernd sein. Daran hat sich eigentlich auch nichts geändert, aber im Gegensatz zur Vergangenheit habe ich nun eine Alternative. Auf Road Courses muss ich nicht auf entsprechendes Wetter hoffen, damit es

fahrerisch interessant ist, und vor allem gibt es dort keine Yellows.

RS: Genug gefrönt, der alten Zeiten. Nun ist es vorbei mit dir und der GNL. Wirst du die Rennen oder die Community vermissen?

Volker Hackmann: Die Rennen werde ich nicht vermissen, und in der Community bin ich ja nach wie vor aktiv.

RS: Zwischenzeitlich gab es ja immer mal wieder Streit mit einzelnen Fahrern. Meinungsverschiedenheiten sind nicht verwunderlich, das ist normal. Aber gab es mal expliziten Stress? Wie fühlst und hast du dich früher in der GNL-Community gefühlt?

Das Bild trügt: Bis auf diesen einen Patzer im Indianapolisrennen fuhr Volker Hackmann in der Saison 2009 sehr gut - und stritt sich abermals nur mit Andreas Wilke üm den Titel, den er jetzt aufgegeben hat.

Volker Hackmann: Ich kann mich an nichts erinnern, das nicht nach kurzer Zeit geklärt war. In der GNL- bzw. der gesamten VR-Community fühle ich mich heute wie gestern wohl, deshalb bleibe ich ja dabei, auch wenn ich in keiner Liga mehr fahre.

RS: Du warst sehr engagiert in der Organisation der GNL tätig - viele Male auch Rennkommissionsmitglied. George Kuyumji äußerte sich: „Es hat der Liga sehr viel gegeben, dass du mit gefahren bist - nicht nur weil du den Leuten soviel halfst, sondern auch, weil du mit deiner verrückten Pace das Level so hochgezogen hast."
Ja, du warst wirklich hilfsbereit und engagiert. Andere Rennstreckengötter, ich meine die Leute, die man allgemein als „Aliens" bezeichnet, können diese soziale Ader nicht vorweisen.

Volker Hackmann: Wenn andere Fahrer sich verbessern und schneller werden, werden die Rennen für mich interessanter - schon alleine deshalb habe ich auch ein Interesse daran. Das sehe aber nicht nur ich so, es gibt auch andere schnelle Fahrer, die so denken und entsprechend Setups und andere Hilfestellungen posten.

RS: Das klingt einleuchtend – eine Rekoarbeit zu machen, das gesamte System zu unterstützen und zu helfen, wo man nur kann, kann diese Antwort aber nicht rechtfertigen.

Volker Hackmann: Als ich begonnen habe, in der VR zu fahren, haben andere diese Tätigkeiten übernommen, also fand ich, dass es irgendwann mal an der Zeit war, dass ich mich auch irgendwie einbringe.

RS: Zum zweiten Teil von Kuyumjis Aussage, zur verrückten Pace: Es kommen und gehen gute Fahrer, mal haben welche einen guten Tag, und manchmal konzentrieren sich welche in der entscheidenden Situation nicht ausreichend auf die Strecke. Du aber warst fast immer außen vor. Was ist das eigentlich genau für ein Gefühl? Bleibt bei dem Versuch, das Beste zu erreichen, abermals ein super Rennen hinzulegen und alles richtig zu entscheiden, noch Spaß am Fahren?

Volker Hackmann: Den Versuch das Beste zu erreichen unternimmt ja jeder, der Unterschied ist eher, dass ich mir teilweise kleinere Fehler oder konservativere Strategien erlauben konnte, weil ich daraus resultierende Zeitverluste durch bessere Pace wieder wettmachen konnte. Natürlich versuche ich trotzdem immer, fehlerfrei durchzukommen. Aber das ist eigentlich gerade das, was den Reiz am Fahren ausmacht.

RS: Eine sehr persönliche Frage in diesem Zusammenhang: Wenn dir jemand auf den Kopf zu sagen würde, dass du ein absolutes Ass auf der Strecke bist, zusätzlich ein wandelndes Lexikon in Sachen Motorsport und ein netter Kerl dazu, was im Grunde absolut stimmt, was würdest du darauf sagen oder denken?

Volker Hackmann: LOL, danke für das Kompliment.

RS: Mit GNL ist Schluss, mit iRacing geht es weiter. Hast du andere Simulationen auch im Blickfeld?

Volker Hackmann: Derzeit gibt es keine andere Simulation die mich auch nur ansatzweise interessiert, aber das kann sich bei zukünftigen Sims natürlich ändern.

RS: Nun kommt das leidige Thema iRacing: Es wäre zu teuer, es gibt kein offenes Ligasystem, teilweise wäre es immer noch der „größte Beta-Test aller Zeiten" und die Vergleiche mit anderen Sims, explizit mit netKar PRO, häufen sich. Wieso hast du dich für iRacing entschieden?

Volker Hackmann: Am Anfang habe ich mich dafür entschieden, weil ich Dave Kaemmer und seinen Leuten einfach zugetraut habe, nach GPL und der NR-Reihe eine weitere tolle Sim auf die Beine zu stellen. Das Abo verlängert habe ich aber vor allem, weil ich das arrive&drive-System toll finde und weil es mit FIRST nun eine wirklich starke Simracing-Organisation gibt, die hoffentlich noch vieles bewegen kann.

RS: Gibt es auch Nachteile des iRacing Systems? Laufen die Rennen im Vergleich zur GNL besser, zivilisierter oder in anderer Hinsicht anders ab – einfach von der Fahrerschaft und der Idee, weshalb man

fährt?

Volker Hackmann: Nachteilhaft ist, dass die Gesamtwertung nicht in jedem Fall die wirkliche Kräfteverteilung widerspiegeln kann, was sich einfach nicht vermeiden lässt, wenn man die Ergebnisse von bis zu 168 Rennen pro Woche, von denen jedes auch noch in mehrere Grids unterteilt sein kann, unter einen Hut bringen will.
Einen Vergleich zu den GNL-Rennen zu ziehen ist etwas schwierig, da die GNL hauptsächlich auf Ovalen fährt und ich in iRacing nur auf Road Courses. Allgemein ist es aber wohl so, dass die Rennen für die höheren Lizenzstufen ähnlich zivilisiert wie ein Ligarennen ablaufen.

RS: Tatsächlich sind einige NR2k3 Fahrer sogar mit den Ovalen in iRacing nicht zufrieden, wobei dich das weniger interessiert, da du, wie gerade erwähnt, nun auch Rechtskurven zu entdecken suchst. Was sagst du zum Fahrgefühl in iRacing? Sind Setups, Autos und Streckenverhältnisse tatsächlich realistisch?

Volker Hackmann: Die Strecken auf jeden Fall, die Setups nur teilweise. Es gibt viele Einstellungen, welche die korrekten Auswirkungen haben, und andere, bei denen das nicht der Fall ist (z.B. Reifendruck runter = mehr Top Speed, Nase hoch = mehr Top Speed, was auf den Road Courses nicht von Bedeutung ist, auf einigen Ovalen aber schon). Des Weiteren fehlen einstellbare Differentiale, derzeit wird die Sperrwirkung immer fest vorgegeben und liegt, je nach Fahrzeug, entweder bei 0% oder 100%. Folglich nerven die einen Fahrzeuge mit Wheelspin am Kurvenausgang und die anderen mit Untersteuern am Kurveneingang.

RS: Du hast bereits einmal versucht deinen Drang, das Lenkrad auch nach rechts bewegen zu wollen, zu erklären. Gibt es dafür überhaupt eine Erklärung oder ist das einfach deine neue Herausforderung, die du aber auch schon gemeistert zu haben scheinst?

Volker Hackmann: In den letzten Jahre bin ich bereits in N2003 gerne Road Courses gefahren – wobei dort der übertrieben hohe Reifenverschleiß, die vielen Getriebeschäden und vor allem die Yellows sehr nervig sind – und hatte auch ein kurzes Intermezzo mit dem Redline GTP Mod. Um die Herausforderung geht es mir dabei nicht, ich habe derzeit einfach deutlich mehr Spaß auf Straßenkursen.

RS: Werfen wir noch einen Blick in den Makrokosmos: Wird iRacing die absolute Simulation werden, wenn die vielen, noch zum Realismus nötigen Updates erscheinen?

Volker Hackmann: Für die nächsten Jahre wohl schon.

RS: Aktuell bist du noch tätig in der GNL. Ich gedenke zu erahnen, dass es auch nur noch eine Frage der Zeit ist, bis du diese Jobs kündigen wirst. Wie lange wirst du der GNL noch erhalten bleiben?

Volker Hackmann: Ich mache die Rekojobs auf jeden Fall bis zum Ende der Saison weiter, was nächstes Jahr sein wird, weiß ich noch nicht.

RS: Nebenbei tust du ja noch etwas anderes, als nur Fahren. Wie schafft man ein anspruchsvolles Studium erfolgreich hinter sich zu bringen, wenn man nebenbei so oft in die virtuelle Realität verschwindet?

Volker Hackmann: Darüber habe ich mir nie wirklich Gedanken gemacht. Ich fahre einfach, wenn ich dazu Zeit habe, das heißt üblicherweise abends irgendwann, wenn andere fernsehen oder anderen Freizeitaktivitäten nachgehen.

RS: Vielen Dank für dein Engagement und für dieses Interview! Sieht man sich in Pottenstein?

Volker Hackmann: Davon gehe ich aus.

Dass Volker Hackmann auch in iRacing einen großen Erfolg feiern kann, beweißt er allerdings nur auf Road Courses.

SIMRACING EQUIPMENT

THE RIG

- Item-Alustranggusssystem
- hochflexible Verbingungstechnik
- 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.

VIRTUAL-RACING e.V.
bis zu 20% Rabatt
für Betragszahler

Torsten Bührle, Telefon: +49 7225 79174

Gietzelt sichert sich JSC!

JRC bleibt weiter spannend.

Mit Mosport stand im Mai eine der anspruchsvollsten Strecken überhaupt auf dem Terminkalender. Ein ständiges Auf und Ab ließ in Mosport den Fahrern keine Ruhe. Zum Ausgleich durfte dann in Spa geheizt werden.

Nur noch durch einen ähnlichen Zwischenfall wie in Kyalami vor 5 Monaten kann Gietzelt seinen ersten GG-PLC Titel noch verlieren. Denn sein größter Konkurrent, Justus Forschbach, lies sich mit dem gesamten BRM Team erst gar nicht in Kanada blicken. Rosige Aussichten für einen ehrenhaften Cupsieg.

Das Rennen im **JRC** im kanadischen Mosport hätte schon eine kleine Vorentscheidung im Fahrertitel bringen können.
Leider trat ausgerechnet Andreas Wilke im BRM nicht an, was damit die Spannung im Feld entsprechend entgegengesetzt erhöhte. Wenn Scharf im Brabham die Chance nutzen würde und möglichst weit vorne ins Ziel kommt, wäre es wieder völlig offen wer den Titel gewinnt. Da es auch in der Teamwertung mehr als eng aussieht, war auch hier einiges an Spannung in der Luft. Doch Eines nach dem Anderen.

Callipo(19) zeigt im LP endlich was er wirklich kann. In der Cevert-Trophy war er der den es zu schlagen galt. Nur nach dem Start war Kriesch vorne.

Im Qualy konnte sich Beitz im Ferrari (1:20.840s) vor Sören Scharf durchsetzen, der damit schon mal zeigt, daß mit ihm zu rechnen ist. Saupe im Cooper belegte knapp dahinter den dritten Platz. Lotus Fahrer M. Weiner stellte seinen Boliden auf den 4. Platz vor dem Brabham Chef M. Kohlbecker. Insgesamt traten nur 9 reguläre Fahrer an. Die restlichen Platzierungen von 6 - 9:
Kranz für Cooper, Krohn und Erhart im Eagle und Kunz (Ferrari). Callipo musste aufgrund einer Strafe vom Nürburgringwochende ohne Training von hinten starten. Als Ersatzfahrer fuhr noch H-J.Schmitz im Lotus mit.

Das Rennen wurde den ganzen Erwartungen durchaus gerecht, denn Scharf nutze die Gunst der Stunde und fuhr den Sieg ein, was wiederum dazu führte, daß er Wilke ganz dicht auf den Pelz rücken kann.
Ihm fehlen jetzt noch 2 Punkte um gleichzuziehen. Zweiter wurde der Cooper mit Saupe am Lenkrad vor Kohlbecker im Brabham. Da auch Callipo als 4. das Ziel erreichte war das für das Brabham Team ein goldener Einstieg ins Rennwochenende. Beitz konnte seine Pole Position im Ferrari leider nicht halten und musste auch aus gesundheitlichen Gründen mit dem 5. Platz vorliebnehmen. Die beiden Eagles mit Erhart und Krohn folgten dahinter, vor den beiden Fahrern mit Rundenrückstand Kunz und Schmitz. Weiner und Kranz schieden leider frühzeitig aus.

GPL Langstreckenpokal
Francois Cevért Trophy-Mosport

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Callipo	BRA	44 Runden
2	M. Dobeck	FER	+11,542s
3	S. Kriesch	BRA	+28,975s
4	M. Saupe	COO	+37,818s
5	S. Loos	LOT	+38,071s
6	C. Gietzelt	COO	+55,575s
7	M. Weiner	LOT	+1m02,302s
8	K. Koch	LOT	+1 Runde
9	F. Schreiner	EAG	+1 Runde
10	M. Engel	COO	+1 Runde
11	F. Casula	BRM	+2 Runden
12	M. Erhart	EAG	+2 Runden
13	F. Schürmann	EAG	+3 Runden
14	U. van de Loo	COO	+6 Runden
15	A. Bungartz	LOT	DNF
16	M. Kohlbecker	BRA	DNF
17	S. Gawol	COO	DNF
18	O. Schulz	FER	DNF
19	H. Marfan	EAG	DNF
	Schnellste Runde:		
	M. Weiner	LOT	1m20,622s

Dobeck(14) verliert bei seinem ersten JSC Start eine Position an Gietzelt, und Fass gewinnt den Start gegen Schreiner. Engel und Schade dahinter.

JSC Debutant Michael Dobeck zeigte schon im ersten Rennen für die Scuderia das er seinem Ruf gerecht wird- dem eines sehr schnellen Rookies. Seine erste Pole im ersten Rennen soll schon was heißen. Knapp dahinter war Gietzelt aber nicht weit weg vom Schuß. Eagle Teammate Schreiner bügelte den 2. Ferrari von Fass, was für einen Ausbau der Teamwertung sprach.
Doch schon am Start war alles anders. Gietzelt schnappte sich Dobeck, und Schreiner verschlief seinen Start vollkommen. So bildete sich ein Ferrarizug der hinter Gietzelt herjagdte. Die erwartete Startkollision blieb Gottlob aus. Wäre doch gelacht würde das Feld nicht aus seinen Fehlern lernen. Brav Burschen.

Gietzelt konnte sich allmählich vom Ferrari Doppel absetzen, da Dobeck immer wieder mit Gripproblemen kämpfte. Fass setzte seinen Teamkollegen allerdings nie unter Druck. Schreiner konnte mit Engel im Schlepptau aber nie gefährlich für die 2 Roten werden.
Ein winziger Fahrfehler kostete gegen Rennmitte Dobeck Platz 2. Diesen Fehler konnte er gegen einen Fehlerfrei fahrenden Fass nicht mehr gutmachen. Trotzdem, eine ausgezeichnete Preformance für den Ersatzmann von Leitner.

Gietzelt gewinnt, bis auf Benzinprobleme am Ende, ungefährdet sein 6. Rennen. Schreiner auf 4 kann sein gutes Ringergebniss bestätigen, da er sich auch noch gegen Engel durchsetzen konnte. Dahinter kann sich Oliver Schulz Platz 6 sichern. Von ganz hinten gestartet sammelt er die gestrandeten ein, und fixiert so den Ferrari Team Tagessieg. Bravo Scuderia.

How to go fast!-Teil 2 von Steffen Kriesch

-früher habe ich versucht so wenig wie möglich Speed in der Kurve zu verlieren und dachte wenn die minimale Geschwindigkeit z.B. 100 km/h ist, ist das besser als 98 km/h. Das ist aber nur bedingt richtig, da die Geschwindigkeit am Kurvenausgang, da wo man wieder 100% beschleunigen kann viel wichtiger ist. Wenn man da 2km/h mehr hat die man die ganze lange Gerade lang hindurchträgt, ist das mehr wert als in der Kurvenmitte wo es nur ein paar Meter sind.
-ein Reifen hat nur begrenzt Grip in alle 4 Richtungen. Einfach gesagt: Ist die Seitenkraft zu groß hat der Reifen keine Kapazitäten mehr frei für das Beschleunigen.
Anders rum: mache ich einen Burnout hat der Reifen unter umständen keinen Grip mehr "übrig" für die Seitenführung. Das Heck bricht also weg.
Daraus resultiert:
-wenn ich zuviel Lenke erzeuge ich untersteuern am Kurveneingang.
-bremse ich zur hart, erzeuge ich untersteuern am Kurveneingang.
-beschleunige ich zu früh/hart erzeuge ich evtl. untersteuern am Kurvenausgang. Aber: beschleunigen kann Gewicht auf die Hinterachse verlagern wenn es nicht zu doll geschieht und wieder für mehr Grip hinten sorgen und man kommt evtl. nur gerade deshalb rum weil man wie bekloppt Gas gibt.
- ein weiteres Problem: verliere ich Schwung weil ich zu schnell in die Kurve rein bin, fehlt mir schwung in der Mitte, ich fahre eine zu weite Linie und kann zu spät wieder Beschleunigen.
Fahre ich zu langsam rein fehlt mir zwar auch Schwung aber evtl. etwas weniger UND ich kann wieder früher aufs Gaspedal = schneller am Kurvenausgang = mehr Speed auf der GESAMTEN Geraden die dann noch kommt.
LIEBER TOT ALS SCHWUNG VERLIEREN! Fragt mal die Cooperboys.

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup-Mosport

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	S. Scharf	BRA	27 Runden
2	M. Saupe	COO	+3,919s
3	M. Kohlbecker	BRA	+8,655s
4	C. Callipo	BRA	+14,628s
5	R. Beitz	FER	+17,148s
6	M. Erhart	EAG	+35,951s
7	F. Krohn	EAG	+59,753s
8	J. Kunz	FER	+1 Runde
9	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
10	M. Weiner	LOT	+4 Runden
11	M. Kranz	COO	DNF
	Schnellste Runde:		
	M. Weiner	LOT	1m20,912s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup-Mosport

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Gietzelt	EAG	27 Runden
2	M. Fass	FER	+4,375s
3	M. Dobeck	FER	+11,850s
4	F. Schreiner	EAG	+28,811s
5	M. Engel	COO	+35,862s
6	O. Schulz	FER	+40,094s
7	S. Lagler	EAG	+1 Runde
8	H.-J. Schmitz	LOT	+1 Runde
9	M. Schade	BRA	+4 Runden
10	M. Rauch	LOT	DNF
11	D. Bonaventura	LOT	DNF
12	P. Neuendorf	BRA	DNF
13	A. Kröger	LOT	DNF
	Schnellste Runde:		
	M. Fass	FER	1m20,886s

Die 5. Station des **GPLTC** führte uns nach Le Mans Sarthe. Die berühmtberüchtigte Highspeedstrecke, die bis in die 70er Jahre das 24 Stunden Rennen austrug. Erst danach wurden Schikanen eingebaut.

Ein perfekter Spielplatz für die Westlake V12 und Ford V8 Triebwerke.
Das aber schon im ersten Rennen des Abends ein Ferrari die Nase vorne hatte, lag nicht nur am Massencrash den Phil Hagenbauer am Start verursachte, auch nicht am Eagle von Gietzelt, sondern ganz einfach am unglaublich stark fahrenden Moritz Kranz. Ganze 2/10s konnte er ins Ziel retten. Gietzelt auf 2 und Bungartz als 3. bestätigten, das es doch noch Wunder gibt.

In Rennen 2 kam es sogar noch dicker. Fass auf Brabham konnte von Position 2 startend, Weiner recht bald überholen, und versuchte mit Schlottbohm im Lotus mitzuhalten. Als der Lotus Fahrer kurz vor dem Ziel mit 3 Sekunden führte, war man mit Platz 2 sehr zufrieden. Doch Schlottbohm baute einen kapitalen Fehler ein, und rutschte sogar noch auf Platz 4 zurück.
Eigentlich gibt es in GPL eine feste Regel: "Ein Brabham gewinnt niemals in Monza, Spa, und in Le Mans." Denkste!

Im 3. Lauf des Abends ging es um die Tabellenführung zwischen LDF und SSG. Nur wenige Punkte trennten diese beiden Teams. Michael Dobeck, bis dahin recht unglücklich durch den Abend geschlittert, lieferte sich bis zur Ziellinie einen harten Fight mit Gietzelt, der mit nur 4/100s an SSG ging. Die bis dato knappste Entscheidung in einem GPLTC Rennen überhaupt.

LDF und SSG liegen vor dem letzten Rennen der Halbjahreswertung nun gleichauf. Mit nur 11 Punkten Rückstand lauert KSS auf Rang 3, 44 Punkte dahinter liegt das Team KBM.

Eilmeldung!

Das LDF Team darf einen neuen Fahrer in ihren Reihen begrüßen: Konni Koch, 52 jähriger Rookie aus dem österreichischem Salzburg, ersetzt den aus gesundheitlichen Gründen in Frühpension gegangenen Manfred Leitner. Damit ist das mit neuem Namen ausgestattete KDF Team wieder vollständig. Schon beim 6 GPLTC Event in Keimola ist Koch am Start.

Der nächste Lauf zum GPLTC findet am 10.6.09 im amerikanischen Keimola statt.

Nachdem Wilke in Mosport leider passen musste und ihm Scharf ganz dicht im **JRC** auf die Pelle rücken konnte, wurde mit Spannung erwartet wie das direkte Duell nun im belgischen Spa ausgehen würde. Doch Scharf ließ im Trainig keinen Zweifel aufkommen, daß er Wilke nun auch die Führung abnehmen will. Er belegte zusammen mit seinem Teamkollegen Callipo die ersten beiden Plätze. Erst dahinter folgte Andy Wilke.
Eine bessere Ausgangsposition konnte er nicht haben, da auch noch Kohlbecker's Brabham auf 4 stand. Beitz folgte im Ferrari auf 5. Die weiteren Starter in der Reihenfolge ihres Startplatzes:
Moritz Kranz, Matze Weiner (Lotus), Marco Saupe, Manuel Rauch auf Lotus, Michael Erhart, Steff Kriesch und Kunz im Ferrari.
Als Ersatz stand noch Gietzelt für Eagle bereit.

Das Rennen wurde diesmal schon auf den ersten Metern mitentscheidend beeinflusst, da es zu einem Crash zwischen Beitz und Kohlbekker kam. Kohlbecker schied aus, Beitz konnte weiterfahren aber verlor gleich einmal den Kontakt nach

Ausgabe 147 50 Pfennig

Großer Preis Extrablatt

24 HEURES DU MANS

Mittwoch 13. Mai, 2009

Brabham holt Laufsieg in Le Mans!

Die Überraschung dieses Events. Fass auf Brabham holt einen Laufsieg, gegen die übermächtige 12 Zylinder Konkurrenz.

Obwohl Eagle und Lotus klar favorisiert waren, gelang es einem Brabham Piloten einen Lauf zum GPLTC in Le Mans Sarthe zu gewinnen. Martin Fass schaffte das Kunststück und bezwang die anglo-amerikanische Übermacht. Diese Scham wurde nur teilweise im 3. Rennen ausgbügelt.

Obwohl Tobias Schlottbohm den 2. von 3 Läufen ganz klar hätte gewinnen können, unterlief ihm in der letzten Runde ein Mißgeschick und verlor so auf den Metern den sicher geglaubten Sieg.
Erst im 3. Lauf konnte Eagle seinen Sieg feiern, da im ersten Rennen die Renner aus Maranello die Nase vorne hatten. Überschattet wurde diese Hochgeschwindigkeitsorgie von zahlreichen Unfällen, die immer wieder Unruhe ins Feld brachten. Nichts desto trotz konnte das Team LDF die Führung im GPLTC verteidigen, und geht als Favorit auf den Halbjahresmeistertitel zum 6. Lauf nach Keimola.

Das hat es noch nie gegeben. Ein Brabham gewinnt auf der Hochgeschwindigkeitspiste von Le Mans. LDF durfte dadurch die Führung im TC behalten.

vorne. Im weiteren Verlauf aber musste auch er als Spätfolge das Rennen aufgeben. Aber auch die anderen im vorderen Feld mussten im Laufe des Rennens Federn lassen. Callipo fiel in der 5. Runde ganz aus. Leider konnte Scharf die Pole nicht halten; er wurde durch ein gebrochenes Pedal behindert, was der dann noch gebotenen Leistung aber Respekt abnötigt.

MotR (Man of the Race) war eindeutig der derzeitige JSC Überflieger Gietzelt, der einfach einen Lauf hat und auch dieses Rennen, wenn auch begünstigt durch die Ausfälle und Ausrutscher der anderen Top-Fahrer, als Sieger beenden konnte. Als zweiter folgte ihm fast schon sensationell Weiner im Lotus. Bemerkenswert vor allem der geringe Abstand von nur 1,3 Sekunden.
Scharf schaffte es seinen Brabham als dritter noch vor Wilkes BRM ins Ziel zu bringen, was wiederum eine Wechsel in der Fahrerwertung des JRC bedeutet.

Für Gietzelt ging es nach seinem JRC Sieg den Sack im **JSC** zu zumachen. Eigentlich eine absolut lösbare Aufgabe, bedenkt man seine Überform im Moment.
Schon im Training zeigte sich sein Wille dieses Rennen nochmals gewinnen zu wollen. Seine Polezeit: 3m16,222sek. Eine gute halbe Sekunde schneller als der neue Mann bei Ferrari, Michael Dobeck. Rang 3 ging an Frank Schreiner, der sich Andi Kröger vom Hals halten konnte. Das waren perfekte Voraussetzungen für ein spannendes Rennen.
Bereits nach satten 100 Metern war das Rennen für Schreiner vorüber. Ein zu hartes Aufwärmen des Westlake Aggregates quittierte dieser mit Ventilspucken. Der Rest des Feldes setzte seine Reise über 9 Runden fort.
Chris Gietzelt machte, obwohl Dobeck ständig in seiner Nähe blieb, keinerlei anstalten seine Führung abzugeben. Im Ziel reichten 9/10 Sekunden für einen vorzeitigen Titelgewinn, dem vor Beginn dieser Saison niemand eine Cahnce gegeben hätte. Durch fehlerfreie Rennen, bei denen Fahrer wie Forschbach geschlagen wurden, ohne technische Defekte, konnte über die gesamte Saison niemand an Gietzelt heran treten. Und genau das macht ihn zum würdigen Cupsieger.
Das Podest wurde noch von Kröger im Lotus komplettiert. Martin Engel setzte seinen Cooper auf Rang 4, was mit diesem Chassis einem Laufsieg gleichkommt. Auch dazu der höchste Respekt. Bravo.

In der Gesamtwertung liegt es jetzt an Fass, nach dem fehlen in Spa, den 2. Platz zu fixieren. Falls Forschbach aus seine Depressionsphase kommt, könnte das für die letzten 2 Läufe noch spannend werden.

Jörg Kunz und Martin Fass

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jochen Rindt Cup-SpaFranchorchamps

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Gietzelt	EAG	9 Runden
2	M. Weiner	LOT	+1,293s
3	S. Scharf	BRA	+6,875s
4	A. Wilke	BRM	+7,656s
5	M. Saupe	COO	+28,134s
6	M. Kranz	COO	+28,400s
7	S. Kriesch	BRM	+30,428s
8	J. Kunz	FER	+1m10,831s
9	C. Claudio	BRA	DNF
10	M. Rauch	LOT	DNF
11	R. Beitz	FER	DNF
12	M. Kohlbecker	BRA	DNF
13	M. Erhart	EAG	DNF

Schnellste Runde:
C. Gietzelt EAG 3m16,400s

GERMAN GPL CHAMPIONSHIP
Jackie Stewart Cup-Spa Franchorchamps

POS	FAHRER	TEAM	ERG.
1	C. Gietzelt	EAG	9 Runden
2	M. Dobeck	FER	+0,945s
3	A. Kröger	LOT	+28,490s
4	M. Engel	COO	+35,000s
5	P. Neuendorf	BRA	+53,929s
6	J. Kunz	FER	+1m23,553s
7	H.-J. Schmitz	LOT	+1m43,993s
8	M. Rauch	LOT	DNF
9	O. Schulz	FER	DNF
10	S. Kriesch	BRM	DNF
11	M. Kohlbecker	BRA	DNF
12	S. Lagler	EAG	DNF
13	F. Schreiner	EAG	DNF
14	R. Beitz	FER	DNF

Schnellste Runde:
C. Gietzelt EAG 3m17,157s

GGPLC Teamwertung
Stand nach 9 von 11 Rennen

POS	TEAM	PUNKTE
1	All-American-Racers	752 P.
2	Scuderia Ferrari	738 --
3	Team Lotus	702 --
4	Brabham Racing Org.	691 --
6	Cooper Car Company	596 --
7	British Racing Motors	537 --

Christof Gietzelt Superstar. Ein unschlagbares Duo im JSC. Für die 18. Saison wirds wohl kein Eagle mehr sein.

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

Expand Your Imagination

www.coolermaster.com

Das Sommerloch kehrt zurück

19. Lauf der DOM auf dem Lowes Motor Speedway

Zu Saisonbeginn hätte es niemand für möglich gehalten und jeden der es offen aussprach für verrückt erklärt, aber fast zur Hälfte der Saison verließ einer der Titelanwärter 2009 die DOM und widmet sich nun einer anderen Sim: Volker Hackmann.

Darüber wurde natürlich heiß diskutiert und wird es immer noch, aber Rennen sind Rennen und nur darum geht es in diesem Bericht.

Zum Rennen über 200 Runden auf dem Oval in Lowes meldeten sich 23 Fahrer. Ebenfalls genau so viel wie schon zuvor in Darlington. Das Sommerloch traf schon vor der offiziellen Sommerpause die laufende DOM.

Dies war den Startern aber egal und nach der Quali standen ganz vorne in der Startaufstellung: Stefan Lippert, Andreas Wilke, Gabriel Stöhr, Torsten Eberius und Matthias Bayer. Die Verfolger sortierten sich zeitlich dahinter ein.

Der Rennstart war zufriedenstellend und die ersten Runden verliefen gut. Die Top8 hatten sich schon vom restlichen Feld absetzen können, als es ausgangs Turn 2 zum ersten Zwischenfall kam. David Kirsch hatte mit Übersteuern zu kämpfen und mußte hart korrigieren. Der folgende Christian Heuer sah sich sicher inside vorbeifahren, doch David Kirsch kam urplötzlich nach innen. Für David Kirsch gab es dicke Beulen und Christian Heuers V8 lief danach nur noch auf sieben Zylindern.

Dem ersten unfreiwilligen Schlagabtausch folgten dann fast 50 Runden unter grüner Flagge und die bereits erwähnte 8er-Gruppe konnte sich wieder absetzen. Dabei wurden teils auch harte Schläge ausgeteilt um sich einen Vorteil zu verschaffen. Marco Wust war anderweitig gefordert und verließ nach 20 Runden das noch junge Rennen. Ihm folgte später Melanie Drügemöller und nur kurz danach Stephan Appelt unfallbedingt. In Turn 3 kam er zu hoch und geriet in einen Wallride. Bis Turn 4 kam er sicher durch, doch dann schoß ihm das Heck herum und Andreas Kröger traf ihn hart.

Welche großen Folgen ein geringfügiger Apronkontakt im Turn haben kann mußte Mansuett Grasser keine 30 Runden später erleben. Ein winziger Kontakt brachte ihn aus der Spur und er touchierte heftig die Streckenbegrenzung des Ovals. Das sah der direkt folgende Marc Wieneke zu spät und schubste ihn quer über die Zielgerade. Ricardo Krause (Motorschaden in der Box) und Denis Terze (Unforced) hatten zwischenzeitlich auch das Lenkrad von der Säule abgeklemmt.

Nach diesen knapp 80 Rennrunden folgte ein weiterer langer Grünstint. Wäre dieser nicht kurz von einem Motorschaden von Robert Worm unterbrochen worden, so hätte es im Positionskampf die eine oder andere Überraschung gegeben, denn die Fahrer schonten nicht die Reifen.

Die Fahrer nahmen nach dem Restart schnell wieder Fahrt auf und ein spannender Kampf entbrannte an der Spitze. Daniel Leiss fuhr wieder ein starkes Rennen, aber rankommen hieß noch lange nicht vorbeifahren. Auf der Zielgeraden überschätzte er den eigenen Windschattenvorteil und berührte Torsten Eberius am Heck. Dieser kreiselte von der Strecke und auch aus dem Rennen. Daniel Leiss hatte Glück im Unglück und konnte weiterfahren.

Die letzten 50 Runden standen nach dem Restart an und mit einer Rennunterbrechung wurde nicht mehr gerechnet. Doch es kam anders. Der auf Platz 4 liegende Andreas Kappenberger sah sich schon auf Platz 3, doch dazu mußte er an Mattias Bayer vorbei. Zu sehr auf dessen Heck konzentriert übersah er in Turn 2 den inside nahenden Stefan Lippert und lenkte zum Crash ein.

Spannend war das Rennende nicht, denn alle Fahrer gingen auf Nummer sicher und suchten die Box auf. Andreas Wilke hatte die Sponsorenmütze schon während des Boxenstopps gegen den Helm getauscht und fuhr seinen 6. Sieg nach Hause.

Bericht: Christian Heuer
Bild: Christian Heuer

Das bekannte Sommerloch sorgt für einige Lücken im Starterfeld

Auftakt zur Formel^{LM} Trophy

Die ersten beiden Läufe aus Spa-Francorchamps

Drei Fahrer auf der Suche nach der Ideallinie!

1. und 2. Lauf der Formel LM Trophy in Spa, 17.05.2009

Endlich war es soweit, nachdem unser Vorbild, die Formula Le Mans im belgischen Spa mit 12 Fahrzeugen ihre ersten Rennen bestritt, ging es eine Woche später auch für uns Simracer los.

Es hatten sich im Vorfeld 18 Fahrer für die Trophy angemeldet, was das Orga-Team zwar gehofft, aber nicht unbedingt erwartet hatte. Mit 6 Anmeldungen mehr als die Original Serie, und der offiziellen Erlaubnis des Veranstalters der „Formula Le Mans" in der Tasche, machten wir uns auf den Weg in die Ardennen.

Tobias Schlemo konnte im Qualy mit einer 2:06,038 die Bestzeit, und damit den ersten Punkt der neuen Serie holen.

Absolut heiß ging das Feld an den Start und in die Einführungsrunde, wobei eine Frage immer noch diskutiert wurde: „Reicht der Sprit, oder reicht er nicht?" Deshalb hat jeder versucht möglichst Sprit sparend die Einführungsrunde hinter sich zu bekommen. Desto mehr ging dann jeder aufs Gas als Tobias Schlemo das Rennen frei gab. Bei der Einfahrt zur Eau-Rouge übersieht Sacha LeStrange, den neben sich fahrenden Jan v. Merkatz, wodurch Sacha nach außen abfliegt. Beim Einprall in die Reifenstapel wird er wieder zurück auf die Strecke geschleudert, wo sich der Rest des Feldes gerade befindet. Dabei trifft er auf Uli Meyer und Robert Graf, wobei Robert sich dreht und Uli in den Auslaufbereich abfliegt, jedoch seinen Wagen vor den Reifenstapeln wieder abfangen kann. Marco Grontzki, der den sich drehenden Autos noch ausweichen kann, verliert in der Auslaufzone den Grip und trifft auf Uli Meyer, der gerade wieder seinen Wagen in Richtung Strecke bewegt. Beide schießen quer über die Strecke, wobei Marco von Christoph Zuschrott Breitseite getroffen wird und durch die Luft fliegt.

Next Event - Vorschau

Wir freuen uns auf das kommende Rennen:

am 21.06.2009
Le Mans

Hier wird es nur einen Lauf über 60 Minuten geben. Wer möchte kann jederzeit noch einsteigen.

So geht das, wenn ein übermotiviertes Feld in der ersten Runde durch Eau-Rouge will.

Die Spitze, die von alledem nichts mitbekommen hat, konnte sich daraufhin locker absetzen und Tobias Schlemo fuhr einem sicheren Sieg entgegen, Eric Bümmerstede wurde zweiter und Florian Strauß dritter.
Um die hinteren Plätze und die Punkte der Rookie-Wertung entbrannte dann noch ein heißer Kampf zwischen Christoph Zuschrott, Ulrich Hesse und Stephan Appelt. Der zum Schluss in einem Demolition Derby ausartete.

Im zweiten Lauf starteten die ersten 8 in umgekehrter Reihenfolge, somit musste Ulrich Hesse das Feld zum Start führen. Christoph Zuschrott, der auf Startplatz 2 startete, verpatzte den Start und wurde gleich bis auf Platz 6 durchgereicht. Tobias Schlemo wollte behutsam durchs Feld nach vorne, aber als er zusammen mit Eric Bümmerstede an Christop vorbei wollte, hatte Eric ihn wohl nicht gesehen und schickte ihn in die Wiese. Tobias musste dann die Verfolgung des Feldes aufnehmen, schaffte es aber doch wieder bis auf Platz 3 vorzufahren. Robert Graf hielt sich lange auf Platz 2, musste sich dann aber Sacha LeStrange geschlagen geben und schließlich auch Tobias vorbei lassen. Ulf Truschkat fuhr einen sauberen Laufsieg nach Hause.

Werde „eins" mit dem Mythos!

Marco Grontzki

contest
pic of the month

1

contest
pic of the month

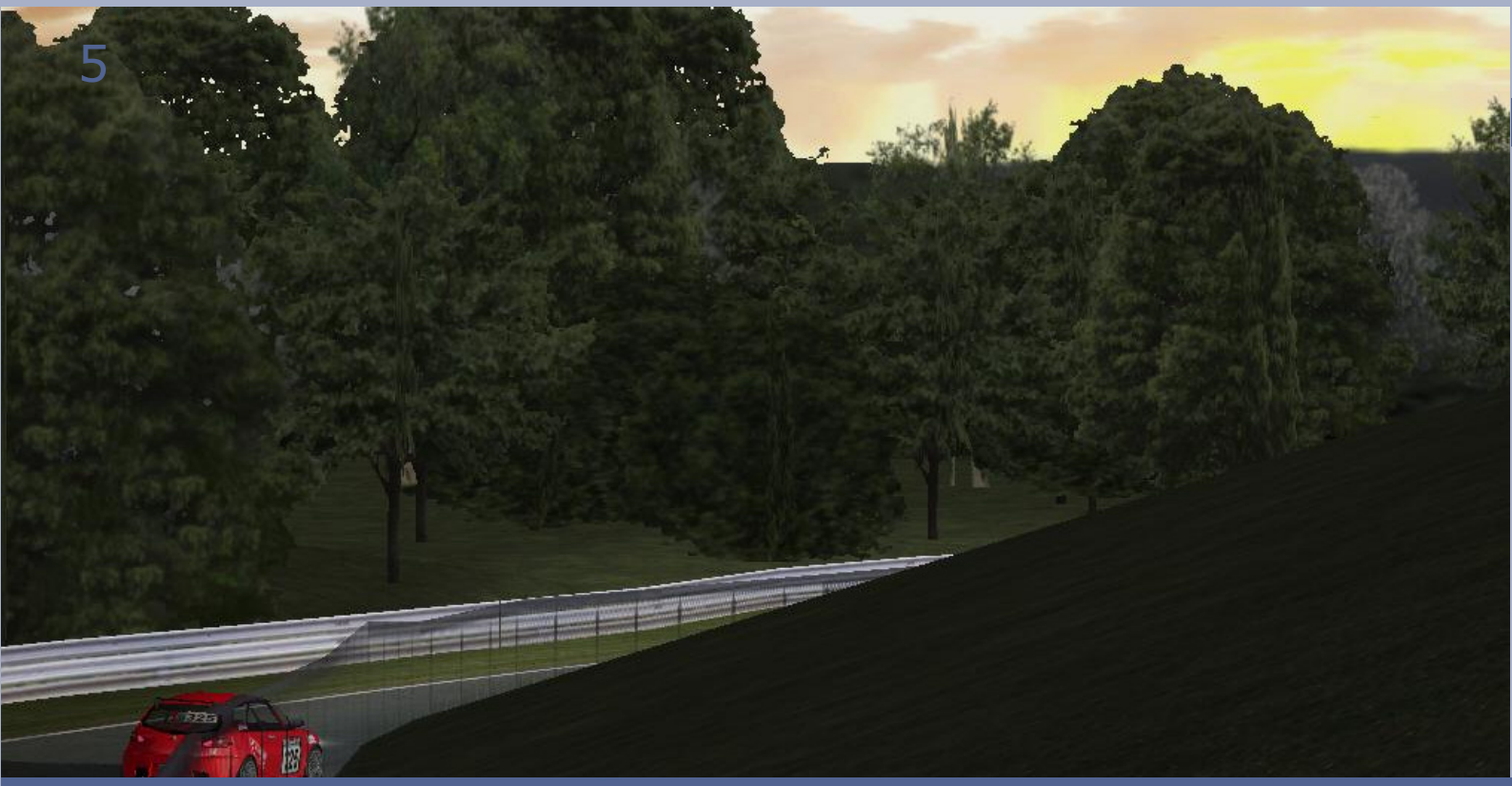
2

3

contest
pic of the month

4

5



contest

pic of the month

RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin für Simracer

Wettbewerb *PIC OF THE MONTH* Juni 2009 - Thema: Into the Red

Sehr enttäuschend entwickelte sich die Juni Ausgabe des POTM. Lag es am Thema, oder doch nur am Start der Grillsaison? Nur 5 Pixler sendeten Bilder ein, bis dato ein Negativrekord. Allerdings gings es um den Sieg sehr eng zwischen 3 Bildern zu. Am Ende machte Laurenz Sproß das Rennen.

1.) Kitschig dürfte wieder In sein. Zumindest wenn es nach Laurenz Sproß geht. Auf seinem Bild prügelt er seinen Ford gegen den Sonnenuntergang. Falls dieses Bild ohne Rotfilter aufgenommen wurde, müssen wir uns arge Sorgen um unsere Luftqualität machen.

2.) Die Nordschleife animiert natürlich immer für ein schönes Abendbildchen. Martin Fass mußte aber ein wenig tricksen um den 911S ins rechte "Rot"bild zu rücken. Für ein paar schöne Drifts hats auf der Runde allemal gereicht.

3.) Ob einem die Birne nach zuviel Glühwein genauso glüht wie die Bremsscheiben des MG Lola LMP2 des rF Du Mans Mods? Axel, jawoll, Axel Herschel bringt die Scheiben spät Abends noch besser ins Bild.

4.) Die Interprepation von Martin Kolibal gibt einige Rätsel auf. Für Daniel Stühler gäbe es keinen schöneren Sonnenuntergang über der Eifel. Was der Herr Audi R8 auf der Döttinger Höhe davon halten würde bleibt offen.

5.) Auch für Timo Hanschen geht am Nürburgring am schönsten die Sonne unter. Was ihm aber sehr gut gelang, ist das Panorama des roten Horizonts. Für den kleinen Alfa 147 bedeutete die Tageszeit, das er schön langsam das Abblendlicht aufschalten sollte.

6.) Bild Nummer 6 gibt Fragezeichen auf. Woran hats gelegen?

Aus diesem Thema war sicher mehr herauszuholen gewesen, doch leider haperte es an der Phantasie der Community. Anders als die Monate zuvor war einfach kein Enthusiasmus aufgekommen. Wir hoffen das dieses Monat die absolute Ausnahme war, und wir zukünftig wieder mit mehr Arbeiten aus den Reihen unserer Mitglieder zu rechnen ist.
Bis in den Juli, wünscht die RS Redaktion.

Martin Fass

Sieger des Monats

Nun schon zum zweiten Mal gratulieren wir den Fahrern der City Liga zu ihren "Machenschaften", ganz besonders natürlich den Siegern, die sich hier geschrieben sehen dürfen.
(Zeitraum: 1.5.09 - 31.5.09)

City Liga

Saison IX

04.05.2009 - Fern Bay Green rev.

Grid 1
1 Martin Macjon
2 Schippi Schippers
3 Dominik Möhrle

Grid 2
1 Roman Pärschke
2 Patrick Kreutz
3 Christian Rauch

Grid 3
1 Philip Ellis
2 Dennis Schmitt
3 Sebastian Schwarz

11.05.2009 – South City Classic
Grid 1
Lauf 1
1 Rudy van Buren
2 Martin Macjon
3 Christian Schuht
Lauf 2
1 Rudy van Buren
2 Marco Schnieders
3 Franz Gröbmair
Lauf 3
1 Rudy van Buren
2 Martin Macjon
3 Christian Schuht

Grid 2
Lauf 1
1 Christian Bartel
2 Dennis Schmitt
3 Timo Höfer
Lauf 2
1 Christian Scholz
2 Sebastian Schwarz
3 Christian Bartel
Lauf 3
1 Christian Zimmermann
2 Christian Ecker
3 Christian Bartel

Grid 3
Lauf 1
1 Philip Ellis
2 Christian Müller
3 Carlo Plaumann
Lauf 2
1 Philip Ellis
2 Christian Müller
3 Carlo Plaumann
Lauf 3
1 Maik Lehnert
2 Philip Ellis
3 Christian Müller

18.05.2009 – Blackwood GP rev.
Grid 1
1 Martin Macjon
2 Matthias Fieseler
3 Roman Pärschke

Grid 2
1 Frank Czichos
2 Jürgen Weber
3 Ingo Tanger

Grid 3
1 Maik Lehnert
2 Philip Ellis
3 Markus Blohm

25.05.2009 – Aston North rev.
Grid 1
1 Martin Macjon
2 Christian Schuht
3 Roman Pärschke

Grid 2
1 Jürgen Weber
2 Christian Bartel
3 Sven Rubarth

Grid 3
1 Philip Ellis
2 Maik Lehnert
3 Christian Müller

Gesamtwertung

1 Martin Macjon
2 Christian Schuht
3 Matthias Fieseler

Impressum

Wir danken hier zunächst den Verbindungsleuten der CityLiga, die diese Liste in Zusammenarbeit mit dem Rückspiegel Magazin ins Leben gerufen haben.
Die Vollständigkeit und Richtigkeit garantieren der RS sowie die CL nicht.
Bei der Sichtung von Fehlern oder Defiziten in dieser Liste wäre eine knappe Benachrichtigung an die Verantwortlichen eine gerne gesehene Hilfeleistung.
Folgende Helfer waren in diesem Monat an der Erstellung beteiligt:

Christian Johanns Kontakt CL
Matthias Fieseler Kontakt CL
Laurenz Sproß Liste

Ebenfalls danken wir dem Rest des Orga-Teams der City Liga, die diese Kooperation ermöglichten und das Projekt unterstützen!

Liveübertragungen

Sendetermine der Cityliga bei Paule-TV:

Mo. 22.06.2009
Aston Grand Touring rev.
(15.Lauf)

Ab 20.30 Uhr live unter:

mms://paule-tv.de:8080/paule-tv

Downtown

4	Rennabende
19	Rennen

Die City-Liga 9 nähert sich dem Ende und in der Tabelle sieht man deutlich, dass am ersten Platz nichts mehr zu rütteln ist. Doch der Kampf um Platz 2 ist noch nicht entschieden. So erwarten wir gespannt das letzte Rennen und freuen uns auf die Gesamtwertung für das nächste Mal. Mit Grüßen aus der Redaktion,

Laurenz Sproß

Sieger des Monats

Im gut besuchten Monat Mai können wir, noch vor den Sommermonaten, weit über 200 Siegern zu ihren guten Platzierungen gratulieren, die sie in einem VR Cup oder Event erreicht haben!
(Zeitraum: 1.5.09 - 31.5.09)

Nascar Racing 2003

GNL-DOM

07.05.2009 - Richmond
1 Jörg Kormany
2 Andreas Wilke
3 Volker Hackmann

14.05.2009 - Darlington
1 Andreas Wilke
2 Daniel Leiss
3 Laurenz Sproß

28.05.2009 - Lowes
1 Andreas Wilke
2 Jörg Kormany
3 Stefan Lippert

GNL-GNOS

05.05.2009 - Richmond
1 Andreas Kröger
2 Matthias Bayer
3 Gabriel Stöhr

19.05.2009 - Infineon
1 Georg Kuyumji
2 Thomas Nolden
3 Marvin Aulmann

GNL-Rookie Cup

04.05.2009 - Richmond
1 Eugene Mozgunov
2 Alex Smirnov
3 Eugeny Dmitriev

11.05.2009 - Darlington
1 Marcel Dietrich
2 Michaela Czesla
3 Alex Kuznecov

25.05.2009 - Lowes
1 Alex Smirnov
2 Eugeny Dmitriev
3 Sven Meitzner

GNC/GNL-Trucks

13.05.2009 - Milwaukee
1 Conrad Wegener
2 Marius Lederer
3 Gabriel Stöhr

27.05.2009 - Memphis
1 Conrad Wegener
2 Thomas Nolden
3 Florian Schmelz

Grand Prix Legends

GPLLP

05.05.2009 - Mosport
1 Claudio Callipo
2 Michael Dobeck
3 Steffen Kriesch

19.05.2009 - Spa
1 Moritz Kranz
2 Christof Gietzelt
3 Michael Kohlbecker

GGPLC - JRC

9.5.2009 - Mosport
1 Sören Scharf
2 Marco Saupe
3 Michael Kohlbecker

23.5.2009 - Spa
1 Christof Gietzelt
2 Matthias Weiner
3 Sören Scharf

GGPLC - JSC

10.5.2009 - Mosport
1 Christof Gietzelt
2 Martin Fass
3 Michael Dobeck

24.5.2009 - Spa
1 Christof Gietzelt
2 Michael Dobeck
3 Andreas Kröger

GPLTC

13.5.2009 - Le Mans Sarthe
1 Team SSG
2 Team KSS
3 Team HLB

Live for Speed

LfS - Masters

06.05.2009 - Blackwood GP
1 Peter Suschlik
2 Christian Büttner
3 Fabian Schneider

20.05.2009 - Westhill
1 Andreas Rühl
2 Manfred Wurm
3 Fabian Schneider

Fortsetzung Live for Speed:

LfS - Rookie Cup

12.05.2009 - Aston Cadet rev.
1 Martin Macjon
2 Stephan Gartner
3 Mathias Kanitz

26.05.2009 - South City long
1 Geoffrey Weber
2 Peter Suschlik
3 Matthias Fieseler

Langstreckenpokal

10.05.2009 - Fern Bay Gold
1 Lutz Ludwig
2 Björn Reichert
3 Lars Moldenhauer

24.05.2009 - South City long
1 Peter Suschlik
2 Florian Kirchhofer
3 Lars Moldenhauer

rFactor

rF1 - 1979

15.05.2009 – Zolder
1 Andreas Wilke
2 Sebastian Kunze
3 Martin Krampe

29.05.2009 – Österreichring
1 Sebastian Kunze
2 Florian Kirchhofer
3 Andreas Wilke

GPCC

05.05.09 - Silverstone
Lauf 1
1 Martin Steinmetz
2 Elmar Erlekotte
3 Andre Böttcher

Lauf 2
1 Sven Eckhardt
2 Florian Kirchhofer
3 Roland Rauch

Event gesamt
1 Elmar Erlekotte
2 Roland Rauch
3 Sven Eckhardt

Fortsetzung rFactor GPCC:

19.05.09 - Hungaroring
Lauf 1
1 Roland Rauch
2 Florian Waschkowski
3 Andreas Tübel

Lauf 2
1 Roland Rauch
2 Joerg Kormany
3 Elmar Erlekotte

Event gesamt
1 Roland Rauch
2 Florian Waschkowski
3 Elmar Erlekotte

Historical SN Series

09.05.2009 - Monza
1 Dirk Federmann
2 Florian Kirchhofer
3 Martin Krampe

23.05.2009 - Sachsenring
1 Oliver Weiss
2 Lukas Przybylski
3 Uwe Rossmell

Race

VRTCC

11.05.2009 - Imola

Grid 1
Lauf 1
1 Danny Engels
2 Ronny Haehnel
3 Frank te Wildt
Lauf 2
1 Danny Engels
2 Ron Gerrits
3 Michael Braeutigam
Eventsieger gesamt
1 Danny Engels
2 Ronny Haehnel
2 Ron Gerrits

Grid 2
Lauf 1
1 Tobias Schlottbohm
2 Daniel Struck
3 Markus Trützschler
Lauf 2
1 Daniel Struck
2 Tobias Schlottbohm
3 Andre Boettcher
Evesieger gesamt
1 Tobias Schlottbohm
1 Daniel Struck
3 Andre Boettcher

Fortsetzung VRTCC Imola:

Grid 3
Lauf 1
1 David Krocker
2 Christian Büttgen
3 Torsten Baggendorf
Lauf 2
1 Christian Büttgen
2 David Krocker
3 Christian Hauck
Eventsieger gesamt
1 David Krocker
2 Christian Büttgen
3 Andreas Meyer

Grid 4
Lauf 1
1 Niklas Timmermann
2 Michael Faja
3 Udo Streit
Lauf 2
1 Michael Faja
2 Stephan Bierwirth
3 Udo Streit
Eventsieger gesamt
1 Michael Faja
2 Udo Streit
3 Stephan Bierwirth

25.05.2009 - Monza

Grid 1
Lauf 1
1 Tobias Schlottbohm
2 Daniel Struck
3 Sebastian Schmalenbach
Lauf 2
1 Tobias Schlottbohm
2 Daniel Struck
3 Ronny Haehnel
Eventsieger gesamt
1 Tobias Schlottbohm
2 Daniel Struck
3 Sebastian Schmalenbach

Grid 2
Lauf 1
1 Daniel Tuerk
2 Michael Wollenschein
3 David Krocker
Lauf 2
1 Uwe Kriebel
2 Thorsten Leistenschneider
3 Markus Trützschler
Eventsieger gesamt
1 Thorsten Leistenschneider
2 David Krocker
3 Uwe Kriebel
3 Michael Wollenschein
3 Markus Trützschler

Grid 3
Lauf 1
1 Rene Hiddel
2 Wolfgang Dieterich
3 Michael Mayer
Lauf 2
1 Andres Monzon
2 Rene Hiddel
3 Wolfgang Dieterich
Eventsieger gesamt
1 Rene Hiddel
2 Wolfgang Dieterich
3 Andres Monzon

Grid 4
Lauf 1
1 Andre Wiesenberg
2 Jörg Leipold
3 Uwe Schlott
Lauf 2
1 Mirko Hempel
2 Wolfgang Laub
3 Andreas Kohn

Fortsetzung VRTCC Monza Grid 4:

Eventsieger gesamt
1 Andre Wiesenberg
2 Andreas Kohn
3 Wolfgang Laub
3 Mirko Hempel

VRTCC-W

13.05.2009 - Imola
Lauf 1
1 Andre Wiesenberg
2 Michael Faja
3 Björn Zielke
Lauf 2
1 Hannes Pfledderer
2 Andre Wiesenberg
3 Jörg Leipold
Eventsieger gesamt
1 Andre Wiesenberg
2 Hannes Pfledderer
3 Ronny Fiebig
3 Michael Faja
3 Jörg Leipold

27.05.2009 - Monza
Lauf 1
1 Fabio Calandra
2 Marcel Wernicke
3 Andre Wiesenberg
Lauf 2
1 Michael Faja
2 Jörg Leipold
3 Marcel Wernicke
Eventsieger gesamt
1 Marcel Wernicke
1 Michael Faja
3 Jörg Leipold

GT Legends

GTL Classic Masters

21.05.2009 - Rouen
1 Goe Stettler
2 Adi Stettler
3 Udo Katheder

GTL C. Endurance

16.05.2009 - Nordschleife

1 TTFKAAH
Tim Schütt
Bjoern Fietz
Thomas Link

2 The Racers Club
Jochen Frömel
Edgar Wenigmann
René Cremer

3 DIHL Racing Team
Dirk Wilke
Udo Streit
Andreas Kröger

30.05.2009 Rattlesnake Point

1 The Racers Club
Edgar Wenigmann
René Cremer
Jochen Frömel

2 Fearless Drifters
Andre Keidel
Jan Frischkorn
Axel Dorner

Fortsetzung GTL - Rattlesnake:

3 Four Fighters RT
Udo Katheder
Bernard Bram

GTR

GT3 Series

06.05.2009 - Dubai
Grid 1
1 Tobias Schlemo
2 Matthias Meier
3 Ulf Truschkat
Grid 2
1 Michael Schreiner
2 Markus Broich
3 Elmar Erlekotte
Teams
1 Three Sixty Racing
2 Team Fanatec DTMR 1
3 Kluge Motorsport

20.05.2009 - Birmingham
Grid 1
1 Tobias Schlemo
2 Florian Strauß
3 Matthias Meier
Grid 2
1 Daniel Struck
2 Markus Hardt
3 Stephan Appelt
Teams
1 Three Sixty Racing
2 Simracing Equ. BMW
3 Simracing Equ. Porsche

netKar PRO

British Open 2009

18.05.2009 - Silverstone
1 Sebastian Meissner
2 Thomas Link
3 Martin Fass

25.05.2009 - Snetterton
1 Thomas Link
2 Sebastian Meissner
3 Jürgen Klaiber

Statistik

Der vorletzte Monat vor dem Sommerloch und wir sind noch voll dabei. Abermals zeigt die VR gute Statistiken und eine menge an abgeschlossenen Events:

40	Rennabende
20	verschiedene Serien
8	Kategorien

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

Das Schlusslicht...

Nachdem der Contest "Pic of the month" in diesem Monat fast eingeschlafen wäre können wir für die nächste Ausgabe wieder einige Bilder präsentieren. Bitte denkt daran im Offtopic-Forum der VR eure Stimme abzugeben, um die Aktion weiterhin zu unterstützen. Es gibt wieder Veränderungen im Team der RS-Redaktion: Oliver Graves und Marco Grontzki wollen in Zukunft den RS mitgestalten. Außerdem ließe sich auch hier wieder darauf hinweisen, dass sich jeder melden darf, der zum Schreiben für den Rückspiegel bereit wäre. Ausreichend Unterstützung und Hilfe bekommt ein Interessierter auf jeden Fall. Außerdem ist die Deadline für Juli eine Woche nach hinten verschoben; das hat die Gründe, dass sich der Release dieser Ausgabe stark verzögert hat und mit dem Hintergrund Pottensteins am letzten Wochenende vor dem Abgabetermin einige aus der Redaktion nicht besonders glücklich wirkten.

Laurenz Sproß

Redaktionsschluss der nächsten Rückspiegel-Ausgabe:

08.07.2009

Erscheinung erwartet nach dem Wochenende 10./11. Juli 2009

RÜCKSPIEGEL