

**Jetzt hammer's!
EOLC bekommt eigene Domain!**

in OnLine Challenge

News
Ergebnisse
Regelkarte
Hall of Fame

Forum
Einführung
Tipps & Tricks
Rennkalender

Regelkarte
Anmeldung
Zurück
Abstar

WWW.EOLC.DE



**Results,
Reports,
Interviews
Und
Comments**

**Grid A
Grid C
Grid D**

Last Informations über ...

den neuen "Helldriver"!

European OnLine Challenge

NEWS



**Mike
Hailwood 1964**



11/01

Alberto Ascari 1951

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

**1^{er} grand prix de
FRANCE**

AS.A.C. NORMAND
ROUEN
LES ESSARTS N°: 08126
7 JUILLET 1968

BP

Prix : 3fr.
championnat du monde des conducteurs

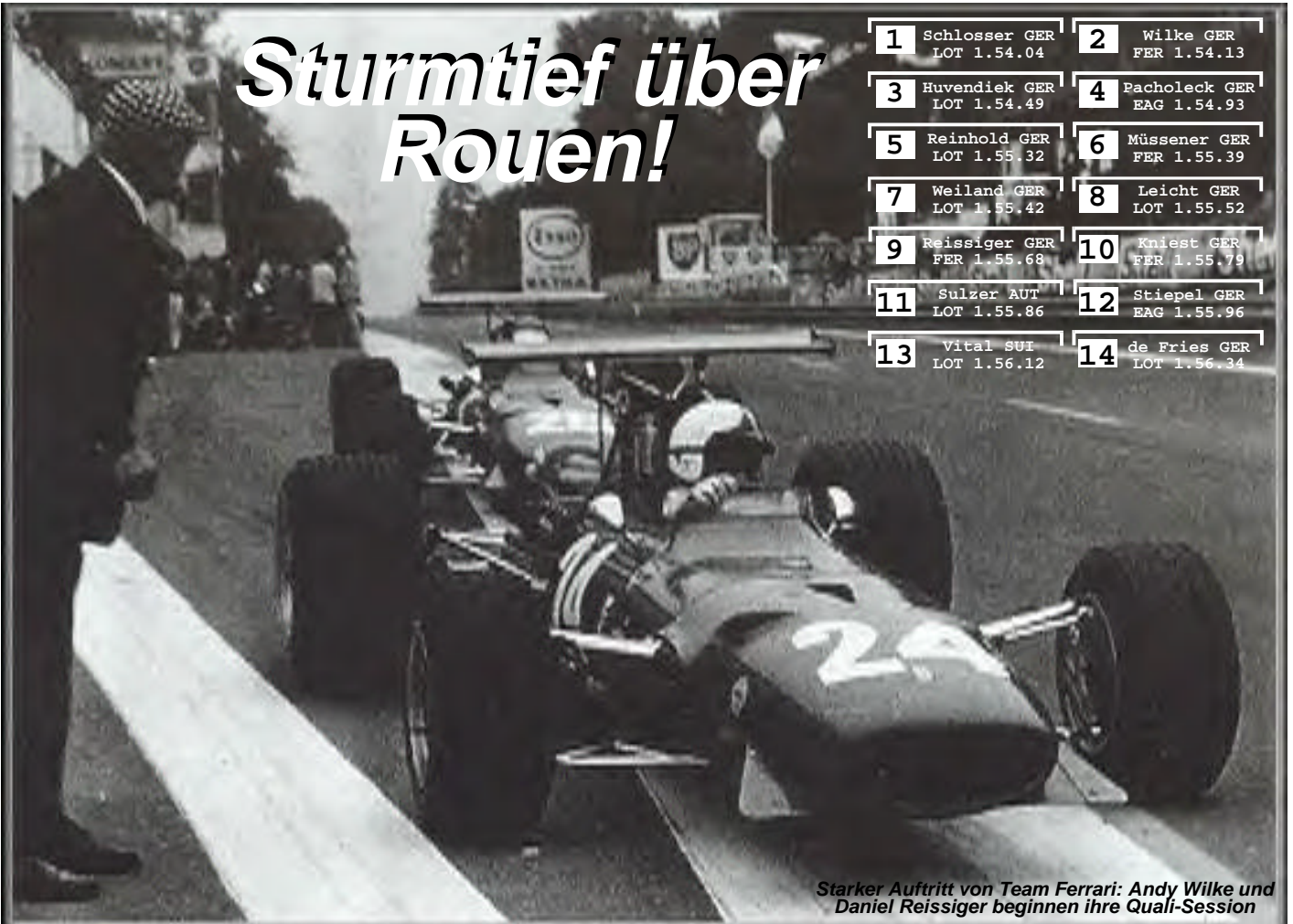
EOLC 2001

Heute		
Reports:	Seite	Seite
Grid A	2	Results 16
Grid C	8	Bulletin 17
Grid D	11	



Sturmtief über Rouen!

1	Schlosser GER LOT 1.54.04	2	Wilke GER FER 1.54.13
3	Huvendiek GER LOT 1.54.49	4	Pacholeck GER EAG 1.54.93
5	Reinhold GER LOT 1.55.32	6	Müssener GER FER 1.55.39
7	Weiland GER LOT 1.55.42	8	Leicht GER LOT 1.55.52
9	Reissiger GER FER 1.55.68	10	Kniest GER FER 1.55.79
11	Sulzer AUT LOT 1.55.86	12	Stiepel GER EAG 1.55.96
13	Vital SUI LOT 1.56.12	14	de Fries GER LOT 1.56.34



Starker Auftritt von Team Ferrari: Andy Wilke und Daniel Reissiger beginnen ihre Quali-Session

Donnergrollen und Gewitterstimmung waren die Begleiter des diesjährigen Rouen Grid A Rennens. Sturmtief Anita sorgte für heftige (netzbedingte) Störungen mit sintflutartigen Wolkenbrüchen (Massendisco), die 5 Runden vor Rennende leider zu einem Abbruch des Events führten, das bis dahin einen fantastischen Fight um die Positionen 2 bis 7 geboten hatte ...

Bernie Schlosser war der große Dominator dieses Rennens, vor allem als er nach Andy Wilkes PC Breakdown in Lap 4 seinen härtesten Widersacher verloren hatte.

Doch hinter Bernie entwickelte sich einer der härtesten Fights um Position 2. Tom Pacholeck hatte sich früh an Huvendiek vorbei auf 2 geschoben, der sich danach auch noch heftigen Attacken von Reinhold stellen mußte. Reinhold seinerseits war in ein ebenso geniales Duell mit Daniel Reissiger verstrickt, das zu mehreren Positionswechseln führte.

Als Huvendiek ab Lap 10 den Druck auf Pacholeck verstärkte und Tom am Ende der langen Geraden ausbremste, zog dieser zu früh nach innen, wodurch beide Cars von der Strecke kamen und Reinhold auf Position 2 vorrücken konnte. Kurz vor Rennabbruch in Lap 25 konnte Huvendiek noch an Reinhold vorbeiziehen und sich einen Podiumsplatz sichern

European OnLine Challenge

REPORT

Grid A

Date: 27.05.2001
Track: Rouen
Laps: 30
Event: Challenge

Wegen fehlenden Server-Replays konnten leider keine Screenshots des Rennens gemacht werden. Die Qualizeiten wurden nach dem Rennen durch Befragung der Teilnehmer ermittelt.



Race-Kommentar Bernie Schlosser (Winner)

Das Qualifying lief am Anfang nicht so gut, ich brachte einfach keine gute Runde zustande. Kleine Fehler können in Rouen viel Zeit kosten. Besonders die letzte Kurve vor Start-Ziel machte mir zu schaffen. Aber auch in den langsamen Kurven lässt man schnell mal was liegen. Und so dauerte es etwa 10 Runden, bis ich mit 1:54,04 ganz knapp vor Andy die Pole ergattern konnte.

Vor dem Rennen war ich recht zuversichtlich, dass ich diese Position auch beim Start verteidigen können und ich freute mich auf ein spannendes Rennen mit viel Druck von hinten.

Der Start lief dann für mich auch wie geplant, ausser dass ich nur Motoren hörte und keinen sehen konnte. Aber alles ging glatt und ich konnte vor Andy in die erste Kurve einbiegen. In den ersten Runden war ich sehr vorsichtig, und Andy hielt sich dicht hinter mir. Dann stabilisierte sich der Abstand so bei etwa 2 Sekunden, bis Andy leider plötzlich verschwunden war. Ich dachte noch kurz, er hätte im Infight vielleicht nochmal Zeit verloren, aber dann sah ich "Andy Wilke disconnected". Wirklich schade, ich hatte mich echt auf einen schönen Fight gefreut - "Sorry Andy" :-)

Als Andy ausgefallen war, hatte ich einen Abstand von vielleicht 4-5 sec. nach hinten. Ich weiss nicht mehr ob Bernd oder Tom hinter mir war. Auf jeden Fall wusste ich, dass hinter mir hart gekämpft wurde, und so konnte ich meinen Vorsprung ohne grössere Probleme langsam ausbauen.

So etwa 5-6 Runden vor Schluss hatte ich dann ca. 29 sec. auf Tom herausgefahren bis plötzlich bei mir der Filmriss kam - "Disconnect" - wie für alle anderen auch, wie ich kurze Zeit später feststellen konnte. Das Rennen hinterlässt bei mir gemischte Eindrücke. Ich freue mich, dass ich 25 Runden ziemlich fehlerfrei gefahren bin (vielleicht hat der Ring-GP doch was bewirkt, hehe) , aber mit Andy wär's



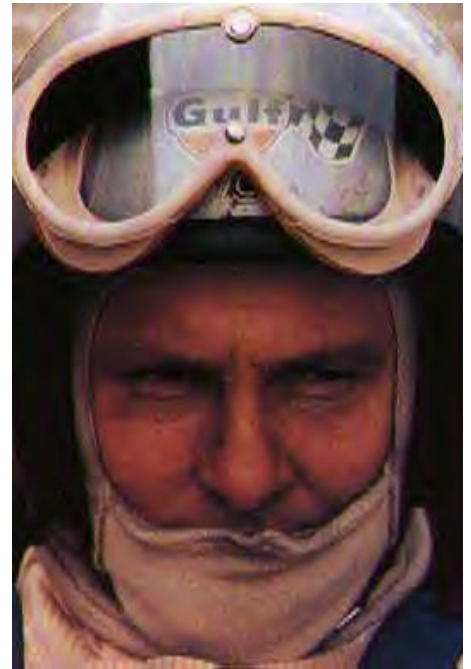
Heisse Positionskämpfe um Platz 2



Solofahrt von Bernie Schlosser

schöner gewesen :-). Auch hätte ich gern die Zielflagge gesehen. Aber Probleme gibt's halt immer wieder mal und ich möchte Norbert trotzdem danken, dass er den Server zur Verfügung stellt.

Während vorn Bernie einsam seine Runden dreht (Bild links) , entbrennt dahinter einer der härtesten Fights der jüngeren EOLC Geschichte um die Positionen. Huvendiek, Pacholeck, Reinhold und Reissiger wechseln mehrfach untereinander die Positionen (Bild oben)



Race-Kommentar Tom Pacholeck (Zweiter)

Ich hab erst am Freitag angefangen in Rouen zu üben, weil mir nach dem Ring GP irgendwie die Motivation gefehlt hat. Bis zu dem Rennen hatte ich kein besonders gutes Gefühl, ich war schon kurz davor abzusagen. Als ich beim Qualifying auf die Strecke gegangen bin, war es auf einmal wieder da, dieses Gefühl, das bei dem letzten OLC Rennen in Rouen hatte. (Anmerkung der Redaktion: Tom siegte vor einem Jahr)

So ist mir dann zum ersten mal an diesem Wochenende eine 54er Zeit gelungen, die mich auf den 4. Startplatz gebracht hat, aber was viel wichtiger war, ich hab mich endlich wieder sicher auf der Strecke gefühlt.

Beim Start ging alles nach Plan, alle sind sauber weggekommen, so weit ich das mitbekommen hab, und es hat zum Glück keiner hat versucht seine Position zu verbessern. Die ersten Runden war ich dicht hinter Bernd und es sah so aus, als konnten die Fahrer hinter mir unsere Geschwindigkeit nicht ganz mitgehen. Vorne ist der Vorsprung von Bernie und Andy langsam aber sicher größer geworden. Ich hab mich etwas gewundert, dass ich mich so problemlos hinter Bernd halten konnte. Er hatte immer wieder einige kleinere Fehler drin, anscheinend hatte er seine Rhythmus noch nicht gefunden. Diese Situation hat mich an letzte Rouen Rennen erinnert, als Bernd hinter mir auch am Anfang langsamer gewesen ist als ich, aber mit der Zeit immer

schneller geworden ist. Als ich direkt hinter ihm war, hatte Bernd einen kleinen Fehler in der Beauval, auf der Geraden danach bin ich in seinem Windschatten sehr nah ran gekommen. Das hat ihn anscheinend etwas nervös gemacht, in der Gresil ist er etwas zu früh aufs Gas und hatte am Ende starkes Untersteuern. So konnte ich ihn relativ problemlos aus dem Windschatten ausbremsen. Etwas später hatte Andy einen Disco, nachdem er bis dahin ein super Rennen gefahren war.

Auf einmal war ich absolut unerwartet auf dem 2. Platz. Hinter mir Bernd im Lotus und vor mir äh auch Bernd im Lotus. Der Vorsprung auf den Bernd hinter mir hat sich etwas später auf 2 Sekunden eingependelt, während der Rückstand auf Bernie immer größer wurde. Da war mir schon klar, dass da aus eigener Kraft nichts zu machen war. Das war schon seltsam, dass bis dahin alles so glatt gelaufen war, sollte das wirklich bis zum Ende so weitergehen?

Aber da passierte genau das, was im letzten Rennen auch passiert war. Bernd wurde immer stärker und begann Stück für Stück von dem kleinen Vorsprung, den ich mir herausgefahren hatte, abzuknabbern. Ich hab versucht nicht zu viel zu riskieren und durch eine saubere Fahrweise meinen Vorsprung zu halten. Zu der Zeit hatte ich arge Balanceprobleme in der Sanson, wo ich jedesmal ein paar Zehntel verloren hab. Nach etwa 15 Runden hatte ich genau da einen großen Fehler, durch den ich leicht in die Strohballen geschlittert bin. Dadurch war Bernd endgültig dran. Die nächsten Runden hat er wahnsinnig gepusht hinter mir und ich durfte mir keinen Fehler mehr erlauben. Bernd hätte zu dieser Zeit deutlich schneller fahren können als ich, ich hätte also kaum noch etwas entgegenzusetzen gehabt, falls er mich überholt hätte. Dementsprechend hart kämpfte ich um meinen 2. Platz. Etwa in der 22. Runde schaffte es Bernd sich neben mich zu setzen, an der selben Stelle, an der ich ihn vorher ausgebremst hatte. Jetzt musste ich Bernd vorbeilassen. Ich

bremste etwas früher, um keinen Unfall zu riskieren Bernd ging beim Anbremsen vorbei, ich ging etwas nach innen, war also direkt hinter ihm, er kam näher, obwohl ich voll auf der Bremse war, und auf auf einmal bin ich ihm reingefahren! Ich muss irgendwas beim Bremsen falsch gemacht haben. Wir sind dadurch gemeinsam in den Zaun geschlittert und konnten zum Glück beide weiterfahren. Ich bin als erstes wieder auf der Strecke gewesen und hab erst versucht, Bernd wieder vorbeizulassen. Aber genau in dem Moment tauchte Olli im Rückspiegel auf, den ich natürlich hinter mir lassen wollte. Also bin ich weitergefahren, als wäre nichts passiert. Die nächsten Runden konnte ich meinen zweiten Platz verteidigen, bis zu dem Disco in der 25. Runde.

Im großen und ganzen war das ein geiles Rennen, trotz des Unfalls mit Bernd und des Discos kurz vor Schluss. Aus meiner Sicht war das Beste natürlich der tolle Zweikampf mit Bernd um den 2. Platz, obwohl er den 2. Platz eigentlich verdient hätte, wer weiß, vielleicht hätte er mich ohne den Disconnect sogar noch überholt. Bernie hat ein fehlerfreies Rennen gefahren und soweit ich das beurteilen kann auch mit Top Rundenzeiten. Ein absolut unangefochtener Sieg, mehr kann ich dazu nicht sagen. Für Andy tut es mir wirklich leid, dass er nachdem er so gut mit dem Ferrari vorne mitgehalten hatte, einen Disco hatte. Das ist schon der 2. Ausfall hintereinander für ihn auf seiner Lieblingsstrecke. Das muss wehtun.



Race-Kommentar Bernd Huvendiek (Dritter)



Aufgrund vielfältiger privater Verpflichtungen kam ich im Vorfeld des Rouen Events kaum zum Trainieren. Erschwerend kam hinzu, dass unser letztes Rouen Event schon lange zurückliegt und ich auf diesem schwierigeren Track noch nie mit den neuen Differentialeinstellungen gefahren bin. Zwar hatte ich mit meinem alten Rouen Setup der Sorte 85-45 immerhin schon ne 1.54.47 stehen, aber als ich auf dieses Setup zurückgriff und meine ersten Runden drehte, kam ich überhaupt nicht mehr klar. Zu sehr hab ich mich scheinbar schon an die 45-60er Diffs gewöhnt.

So griff ich dann ganz tief in die GH2 Setup-Kiste und riskierte ein 45-60er Huttu, mit dem ich sehr schnell auf gute Zeiten kam. Mein Gefühl war gut, trotz geringen Trainings in Rouen klarzukommen, denn auch in 2-3 Short Races ein paar Tage vor dem Rennen lief das Setup einfach grossartig. So unterbrach ich das Training und widmete mich andren wichtigen Dingen...

Als ich dann 1-2 Tage vor dem Rennen erstmals ne 30 Lap Distanz in Angriff nahm, erlebte ich ne böse Überraschung: In den ersten Runden mit vollen Tanks und kalten Reifen war mein schönes Setup äusserst schwierig zu fahren; ausserdem ging mir an allen möglichen und unmöglichen Stellen der Motor hoch. Ufff! Was war denn das ??? Viel Zeit blieb nicht mehr und so blieb ich bei meinem Harakiri Setup. Fürs Rennen nahm ich mir vor, die ersten Runden extrem vorsichtig anzugehen...

Die Quali verlief recht erfreulich, wenn auch hart umkämpft: Ich fuhr früh ne hohe 54er Runde, die erstmal Sicherheit brachte und mich hinter Andy auf Position 2. Bernie hatte sichtlich Schwierigkeiten, ne gute Zeit zu fahren, wie ich am Boxen-TV beobachten konnte, kam aber gegen Ende der Quali immer besser in Schwung. Als ich mit ner 54.49 bis auf 2/100stel an meine PB rangekommen war, lag er nur noch um Hundertstel hinter mir. Als ich mir schon anfang, Gedanken zu machen, aus der ersten Reihe gleich am Start den Andy so zu attackieren, wie's mir mal in nem Training geglückt war, unterbietet Bernie meine und Andys Zeit noch einmal deutlich und schiebt mich auf Startplatz 3.

Der Start verlief sehr gesittet ... Da mein oberster Grundsatz war, die ersten Runden sehr piano anzugehen, konnten sich vor mir Bernie und Andy gleich was absetzen. Hinter mir zwang mich ein furios beginnender Tom Pacholeck zu höchster Konzentration ... 2-3 kleinste Fehlerchen und schon hing Tom an meinem Allerwertesten! Widerstand ? Zwecklos! Stand auch nicht auf meinem Taktik-Board. So konnte mich Tom am Ende der langen Geraden mühelos ausbremsen. No Panic, da ich wusste, dass mein Setup ab Lap 10 richtig gut laufen würde ...

Weniger schön war, dass hinter mir abwechselnd Teammate Olli Reinhold und Daniel Reissiger plötzlich ziemlich fett in meinen Spiegeln auftauchten! Mit Mühe konnt ich die beiden hinter mir halten ...

Aber jetzt kam zum Glück die Zeit, wo mein Setup richtig gut zu laufen begann. Ich erhöhte die Pace langsam und konnte mich Stück für Stück an Tom ranhangeln. Ich sah, wie Tom zu kämpfen hatte und anfang, etwas mit seinem Heck zu wedeln. Abwarten hiess die Devise und den Druck weiter beibehalten. Irgendwann war es dann soweit: Ich hing schon am Anfang der langen Geraden voll im Drafft von Toms

Eagle! Am Ende der Geraden setzte ich mich neben ihn und konnte ihn ohne Probleme ausbremsen. Ich freute mich schon über diesen Positionsgewinn, da bekam ich von hinten völlig unerwartet noch nen Kick! Tom hatte ganz leicht mein Heck berührt und beide Wagen kreiselten von der Bahn. Weil ich mich auf der Wiese dann noch verschaltete, kam Tom wieder vor mir auf die Bahn und auch noch Olli Reinhold konnt vorbeischlüpfen. Pew! Anstatt Zweiter "nur" noch Vierter!

Trotzdem malte ich mir noch was aus, da Olli vor mir direkt mächtig Dampf auf Tom machte, so, wie sich das für nen guten Teammate halt gehört :-)

Die beiden fighteten rundenlang um jeden Zentimeter und deswegen kam ich recht flott wieder näher, auch weil mein Adrenalinpegel nun den rechten Stand erreicht hatte ...

Aber die Zeit ging mir so langsam aus, denn es waren nur noch wenige Runden zu fahren. Im 3er Paket rauschten wir um den Track. Und in nem Rauschzustand war ich schon lange. So konnte ich mir Olli 6 Runden vor Schluss am Ende der Geraden durch das gleiche Ausbremsmanöver packen, das schon bei Tom "erfolgreich" gewesen war. Olli blieb fair aussen :-)) und so kam ich diesmal ohne Blechschäden vorbei ... Yeahh! Noch 5 Runden und Tom direkt vor mir, mit dem es noch ne Rechnung zu begleichen galt :-)) Nie zuvor im Race war meine Stimmung prächtiger, denn Toms beste Runden lagen offensichtlich hinter ihm, während mein Setup jetzt erst richtig "griff" ... Jagdfieber pur!

Peng! Disco! Völlig desillusioniert fand ich mich im Eolc Catroom wieder ... Alleine zunächst, dann folgten die andren.

Trotz allem ein wirklich schönes Race mit nem überragenden Sieg von Bernie. Grats!



Race-Kommentar Oliver Reinhold (Vierter)

Mit Rouen stand eine meiner Lieblingstrecken für Online-Rennen an. Es macht einfach einen riesigen Spass sich so richtig reinzuhängen um die letzten Hundertstel herauszukitzeln. Und obendrein war es noch ein kleines Jubiläum für mich, da ich vor 11 Monaten hier mein erstes OLC-Rennen fuhr.

Der Start lief zumindest vormirsehrgesittet ab. Schon früh konnte sich mein Vordermann Tom am Ende der Geraden an Bernd vorbeiquetschen und auch ich witterte meine Chance, fast nebeneinander fuhren wir über Start und Ziel. Ich kam aber nicht vorbei und musste zurückstecken. Also besann ich mich darauf meine Position zu halten. Wahrscheinlich war das nicht die

beste Taktik, immer wieder machte ich kleine Fehler. Ein heftiger Quersteher in T1 liess Daniel zu mir aufschliessen. Er blieb locker in meinem Windschatten und überholte mich ganz cool am Ende der Geraden. Ich fuhr immer noch zu zaghaft und Daniel konnte sich immer mehr absetzen, nach einigen Runden hatte er aber einen Dreher und ich zog wieder vorbei auf Platz 4. Doch schon in der nächsten Runde rutschte ich in der Hairpin leicht in die Reifen und Daniel war wieder vorbei. Wie vorher schon gelang es ihm erneut 2-3 Sekunden Abstand herauszufahren.

Bis dahin war meine Leistung ziemlich mäßig und ich dachte mir, das kann doch

nicht alles sein, sich von Daniel im Ferrari bügeln zu lassen. Ab da ging ich volles Risiko. Langsam aber sicher holte ich auf und Daniel erleichterte es mir sogar noch mit einem Zweiten Dreher vor der Hairpin ihn zu überholen. Ich pushte aber weiter und wurde komischerweise immer sicherer, die kleinen Fehler vom Beginn lagen wohl doch an mangelnder Konzentration. Ich knabberte etwa eine halbe Sekunde pro Runde von den 5 Sekunden Rückstand auf Bernd ab. Und nach 3 Runden etwa sah ich Bernd und Tom vor mir in der Wiese am Ende der Geraden.



Olli Reinhold (rechts) geht vor dem Race die ersten Kurven schon mal mental durch

Ich witterte meine Chance, Tom kam gerade noch vor mir wieder raus und Bernd bog direkt hinter mir auf die Strecke ein. Spätestens ab da begann das genialste Race des Jahres. Ich kam immer mal in Toms Reichweite, zu einem echten Überholversuch reichte es allerdings nicht. Trotzdem zeigte ich mich heftig in seinen Spiegeln um einen Fehler zu provozieren. Aber Tom blieb ganz cool und ließ sich davon nicht beeindrucken. Gleichzeitig musste ich auch noch auf Bernd aufpassen, der direkt hinter mir auf seine Chance wartete.

Und die sollte auch kommen, ich erwischte den schnellen Rechtsknick bergauf etwas schlecht und schon hing er in meinem Getriebe, schulbuchmäßig bremste er mich am Ende der Gerade aus. Tja und keine 20 Sekunden später hatte sich der Server verabschiedet. War natürlich Pech für mich so kurz vorher noch vom Podium geholt zu werden. Aber trotz allem war dieses Rennen an Spannung und Dramatik kaum zu überbieten, ein echtes Highlight in meiner Online-Karriere.



Olli fliegt die Hairpin an

Race-Kommentar Andreas Leicht (11.)

Qualy:

In den ersten zwei meiner drei Versuche, brachte ich keine gute Runde zu stande, aber vom Gefühl her wußte ich das ich eine neue PB fahren kann. Als ich dann zum dritten mal aus der Box vor und ich wieder mal eine freie Strecke erwischte, konnte ich richtig attackieren, wobei dann endlich die ersehnte Zeit rausssprang. Meine gefahrene 1:55.52 reichte zwar nur für Platz 8 aber ich war happy, schließlich war das auch mein erstes EOLC Punkterennen.

Für die super Unterstützung im Training möchte ich mich an dieser Stelle bei Frank Hermann bedanken, er sorgte dafür das ich eine meist freie Strecke vorfand und gab mir meine Zeitendurch. Die letzten 5 - 6 Minuten nutze ich dann um mich an die volle Spritladung zu gewöhnen und fuhr auch noch mal einen Probestart in der Boxengasse.

Race:

Mein Start war ein Traum, ich konnte direkt 2 Platzierungen auf der rechten Seite gewinnen. Die nächsten Kurven ging ich recht vorsichtig an, denn ich wollte auf keinen Fall einen Unfall provozieren. Als sich nach der 1. Runde das Feld etwas sortiert hatte, lag ich mit Sichtkontakt zur Spitze so um den 6. Rang. In der 2. Runde drehte ich mich dann aus eigener Kraft in Sanson, obwohl ich mangels Replay bis heute noch nicht weiß warum. Dabei beschädigte ich mir mein Auto so stark, das ich auf dem Weg zur Box noch 2 Folgedreher hatte, da ich eigentlich nicht noch mehr Zeit einbüßen wollte. Nach dem erfolgten Besuch bei meiner Boxcrew, die mich in Windeseile abfertigte (Shift + R), vor ich ein paar Ereignislose Runden, bevor ich in der 6. oder 7. Runde per Disconnect aus dem Rennen geworfen wurde. Zu diesem Zeitpunkt lag ich auf Platz 11.

Das GRENTIS TEAM !

Erstmals mit versteckter Kamera aufgenommen: Andreas Leicht in seinem "Silberpfeil" bei Probefahrten des neugegründeten GRENTIS RACING TEAMS (Bild unten)! Teammate ist kein geringerer als Frank Herrmann, der bereits einige beachtliche Auftritte in Grid A hatte. Vor allem in Snetterton, dem Track unseres nächsten Events, muss mit beiden gerechnet werden, da dort bei ihnen bereits tiefe 23er Rundenzeiten gemessen wurden!



Richard Attwood (GB) - BRM P126 - 1968 French GP, Rouen

Raceresults after 25 Laps

Ranglistenpoints

1	Bernie Schlosser	GER LOT	Bernie Schlosser	50 Points
2	Tom Pacholeck	GER EAG	Tom Pacholeck	48 Points
3	Bernd Huvendiek	GER LOT	Bernd Huvendiek	46 Points
4	Oliver Reinhold	GER LOT	Oliver Reinhold	45 Points
5	Daniel Reissiger	GER FER	Daniel Reissiger	45 Points
6	Maaki Stiepel	GER EAG	Maaki Stiepel	43 Points
7	Robert Kniest	GER FER	Robert Kniest	43 Points
8	Curdin Vital	SUI LOT	Curdin Vital	41 Points
9	Norbert Sulzer	AUT LOT	Norbert Sulzer	40 Points
DNF	Andy Wilke	GER FER		
DNF	Basil de Fries	GER LOT		
DNF	Ralph Weiland	GER LOT		
DNF	Dirk Müssener	GER FER		
DNF	Andreas Leicht	GER LOT		



Jo Siffert (CH) - Lotus-Ford 49 - 1968 French GP, Rouen
 Having broken his own goggles, Siffert stops to borrow Graham Hill's



Rouen im Mai

Herzlich willkommen in Frankreich, dem Land der Baguettes und des guten Rotweines. Selten wurde das Fahrerlager in einer derart ausgelassenen Stimmung gesehen wie hier. Bis spät am Samstag Abend kreisten die Flaschen und so man ches Stück Brot wurde mit LeTartare bestrichen. Entsprechend verkatert zeigten sich die Fahrer am Sonntag morgen. Sonnenbrillen der Marke "Blindenhund" waren hochbegehrt und jedes laute Geräusch wurde mit einem mißbilligendem Gesichtsausdruck bedacht.

verursachen.

Halt! Einen kleinen Zwischenfall gibt es doch, allerdings bleibt er ohne Folgen. Bei der Anfahrt der Nouveau Monde vorgelagerten Linkskurve bremst Köster seinen Ferrari zu spät ab. Um einen Unfall zu vermeiden zieht er nach links und nimmt diese Linkskurve auf dem Rasenstreifen. Durch dieses Mißgeschick verliert er einen Platz an den Cooperfahrenden T. Hölle.

Der Start verläuft optimal. Besser kann es gar nicht sein.

Die Wagen kommen praktisch gleichschnell vom Start weg, reihen sich vor der ersten Kurve hintereinander ein, und fahren in einer sauberen Linie durch die erste Runde ohne den geringsten Zwischenfall zu



Kurz nach dem Start. D. Mathieu vor Smith. Der Rest des Feldes folgt dicht an dicht.

kleiner Abstand und schon kommen die nächsten. M. Duepre, dicht gefolgt von F. Mengedoht im Brabham.

Schon jetzt hat sich das Feld etwas auseinandergezogen. T. Hölle versucht den Anschluß an seinen Vordermann nicht zu verlieren und rutscht beim anbremsen der Nouveau Monde aus. Quer zur Fahrtrichtung bleibt der Cooper an der Außenseite der Fahrbahn stehen. Eine leicht gefährliche Situation, kommen die nächsten Wagen doch schon mit Speed um die Ecke.

Noch bevor T. Hölle zurücksetzt um die Fahrt wieder aufzunehmen, kann M. Klara im Ferrari innen durchschlüpfen. Weniger Glück hat Markenkollege S. Engel. Just in dem Moment, als Engel innen durch die Kurve fahren will, setzt Hölle seinen Cooper zurück, beide Wagen berühren sich. Nach einer kurzen Orientierungspause können beide ihre Fahrt fortsetzen. Zum Glück passierte dieser Unfall an der langsamsten Stelle des Kurses.

Am Ende der 3-ten Runde rutscht F. Mengedoht bei Scierie mit 2 Rädern ins Gras. Verbissen versucht er den mangelnden Grip auszunützen und seinen 3-ten Platz gegen den dicht hinter ihm fahrenden Köster zu verteidigen. Dieser kann allerdings optimal auf dem Teer beschleunigen und noch vor Paradis am Brabham vorbeiziehen. Derweil schließt auch M. Duepre dichter zu F. Mengedoht auf. Von solchen Zwischenfällen unbeeindruckt kann sich die Spitze, bestehend aus D. Mathieu und J. Smith schon zu Beginn der 4-ten Runde um ein paar Sekunden absetzen.



Der Start!

Der Rennmittag begrüßte die Fahrer mit strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen. Da sollte einem schönen Rennen doch nichts mehr im Wege stehen. Werfen wir einen Blick in die Startaufstellung. Auf der Pole sehen wir den Lotus von D. Mathieu, daneben den Ferrari von J. Smith. Reihe 2 wird gebildet von M. Duepre im Cooper und F. Mengedoht im Brabham. Reihe 3 nehmen M. Saupe im Eagle und A. Köster in Besitz.. In Reihe 4 stehen die Wagen von M. Klara (Ferrari) und T. Hölle (Cooper). Allein in Reihe 5 sehen wir den Ferrari von Sven Engel. Anscheinend hat er am Tag vor der Qualifikation zu tief ins Rotweinglas geschaut und war am Samstag nicht in der Lage mehr aus seinem Ferrari herauszuholen. Über den Spott ob seiner Augen schweigen wir hier.

Froh über diesen frühen Platzgewinn gibt T. Hölle Gas um die Verfolgung der Führenden aufzunehmen, doch schon auf der Geraden zwischen Beauval und Gresil kann Köster die überlegene Motorpower des Ferrari voll ausspielen und holt sich seinen Platz von T. Hölle zurück. Der nächste Leidtragende der scheinbar glatten Strecke ist Eaglefahrer M. Saupe. Beim anbremsen der Scierie verliert er die Kontrolle und rutscht in die Wiese. Die beiden Ferrari von M. Klara und S. Engel nehmen dieses Geschenk gern an und gehen vorbei.

An der Spitze führt D. Mathieu das Feld in Runde 2. Dicht gefolgt vom Ferrari von J. Smith. Dieser scheint ob seines 2-ten Platzes im Nürnbergring Full-GP stark motiviert zu sein und hält prächtig mit dem Lotus mit. Ein



Köster auf der Suche nach der Ideallinie. T. Hölle siehts mit Freude und zieht vorbei.



M. Saube legt eine flotte Sohle aufs Parkett. Kösterr und Hölle beeindruckt das wenig.

Der Zug, bestehend aus Köster, Mengedoht und Duepre pfeilt um den Kurs. Köster kann sich nicht absetzen, Mengedoht muß seine Augen gleichzeitig vorn und hinten haben. Könnte man die 3 Wagen doch fast mit einem etwas größeren Badetuch abdecken. Nur kurz dahinter folgt der Ferrari von M. Klara. Auf die Chance zum überholen, oder den Fehler eines davor liegenden Fahrers wartend. Diese Taktik sollte sich schlußendlich auszahlen.



Muß der denn jetzt hier wenden? Hölle's Cooper aus der Sicht von Engel.

In den folgenden Runden bietet das Rennen in etwa soviel Spannung wie ein Kaffeekränzchen im Seniorenheim. Die Luft scheint raus.

Die Positionen bezogen. D. Mathieu kann sich pro Runde um Zentimeter von J. Smith absetzen. Dieser wiederum vergrößert seinen Abstand zum Rest des Feldes im etwa gleichen Maße. Allein M. Klara kann ihren Abstand zu M. Duepre verringern und liegt in Runde 10 nur noch wenige Meter hinter dem Cooper.

Die 10.-te Runde bietet da schon wieder mehr Spannung. Mengedoht scheint es langsam leid zu sein schon Rundenlang hinter dem Ferrari Köster's herzufahren. Nie beitet sich eine Lücke zum überholen. Selbst auf den Geraden scheinen sich die Motorleistung des Ferrari und das geringe Gewicht des Brabham auszugleichen. Es kommt wie es k o m m e n

m u ß . Bei der Anfahrt zur Sanson bremst Mengedoht einen Moment zu spät und berührt minimal den Ferrari Kösters.

Der Ferrarifahrer kann ohne Probleme weiterfahren, Mengedoht jedoch macht kurze Bekanntschaft mit den dort liegenden Strohballen und verliert knapp 2 sec.



Mengedoht macht Druck auf Köster in der Hairpin. Momentaufnahme aus der Getriebekamera.

Schon eine Runde später verliert F. Mengedoht bei Scierie erneut den Grip und wohl bald auch den Verstand, als er erneut in die Wiese ausweichen muß . Ist es denn heute da so glatt?

Die inzwischen aufgeschloßenen M. Duepre und M. Klara gehen am durch die Wiese hoppelnden Brabham vorbei. Dadurch ergibt sich zu Beginn der 12.-ten Runde folgende Reihenfolge. An der Spitze unbeeindruckt und fehlerlos D. Mathieu, dahinter J. Smith. Auf Platz 3 A. Köster, dahinter M. Duepre.

Und schon wieder können die Streckenposten bei Scierie nur die gelben Flaggen und die Köpfe schütteln. Der nächste bitte. M. Duepre kann seinen Wagen nicht auf Kurs halten und rödelt raus ins Gras. Mit einem sicher nicht unzufriedenen Gesichtsausdruck übernimmt M. Klara den 4.-ten Platz. Damit haben wir auf den Plätzen 2 4 gleich mal 3 Ferraris. Ob sie den Lotus auf Platz 1 noch abfangen können?

Boxengeflüster

Köster nie mehr Werksfahrer?

Im Rahmen des EOLC-Events in Rouen gab Axel Köster bekannt, das er in Zukunft nur noch als Privatfahrer mit wechselnden Chassis an den Rennen teilnehmen wird.

"Das Feuer war am herunterbrennen, ich brauche etwas Abwechslung." So seine Worte. Nach dem Sieg des Full-GP von Deutschland auf dem Nürburgring und des 4.-ten Platzes in Rouen auf Ferrari (aufgrund von Spritmangel, sonst wäre der 3.-te Platz in trockenen Tüchern gewesen *g*) traf Köster in übereinkunft mit dem Commendatore Enzo Ferrari diese Entscheidung.

Enzo Ferrari: "Sollte Köster wieder für mein Team fahren wollen, wird immer ein fahrbereiter Wagen und eine Mechanikercrew für ihn bereitstehen."

Ebenfalls an diesem Wochenende gab, nunmehr Privatfahrer, Köster bekannt, das er in Zukunft auf den Spitznamen "Helldriver" verzichten wird.

Diese Geschichte ist mittlerweile so alt (Dez. `99, die Redaktion), das sich sowieso kaum noch jemand daran erinnern wird.

Außerdem haben wir mittlerweile einen Fahrer im Feld, dem dieser Name wesentlich besser zu Gesicht steht. T. Hölle.

Alsdann, begrüßen und beglückwünschen wir den neuen "Helldriver". *Applaus*

Möge er immer genug Benzin im Tank und Strecke unter den Reifen haben.

VielGlück, du wirst es brauchen. :)



Wird Axel Köster nach der übergabe des Spitznamens "Helldriver" nur noch als Privatfahrer auf den Rennstrecken der Welt zu sehen sein?

Das Rennen plätschert nun so vor sich hin. Die Fahrer drehen sauber und ohne Zwischenfälle ihre Runden. Allerdings scheint es, als würden die Reifen von T. Hölle langsam am Ende zu sein. In Runde 22 legt er seinen Cooper nach einem Ausritt ins Grüne bei Beauval effektiv auf den Rücken. Die beiden Ferraris von Köster und Klara, die kurz dahinter folgen, allerdings schon eine Runde weiter, können den hilflos auf der Strecke liegenden Cooper problemlos umfahren.

Schon 2 Runden später erwischt es M. Duepre. Dreher. Rum mit der Karre und weiter geht's. Alles kein Problem. Dummerweise ist jetzt der schön herausgefahrene Vorsprung auf F. Mengedoht wieder dahin. Dieser klebt nun nämlich am Heck Duepre's. Etwas weiter vorn im Feld sehen wir das gleiche Bild. Köster kann sich nicht vom Ferrari M. Klara's absetzen. Im Gegenteil, M. Klara macht mit jeder Runde ein wenig Boden gegenüber Köster gut. Wird sie ihn noch



Die Hairpin. Köster vor Hölle, Klara und Mengedoht.

einen Weg vorbei. Doch wie soll man jemanden überholen, der nur wenige Zehntel einer Sekunde langsamer unterwegs ist als man selbst? Man wartet auf einen Fehler. Und der kommt tatsächlich.

Köster und Klara gehen dicht an dicht in die letzte Runde. Köster fährt schon jetzt Kampflinie und läßt Klara nicht vorbei. Drei viertel der letzten Runde hängt Klara im Zentimeterabstand hinter dem Ferrari und kurz hinter Gresil passiert das Wunder. Der Ferrari Köster's beginnt zu stottern und wird langsamer. Motorschaden?

Nein. Spritmangel!!!
Anscheinend hat sich Köster's Mechanikercrew um einen halben Liter verrechnet. Köster zieht nach links und läßt Klara noch vor Scierie passieren. Mit nur 2 sec. Rückstand und stotternder Maschine schafft es Köster gerade noch

Platz 4 ins Ziel zu retten. Peinlich.



Da waren sich Mengedoht und Hölle noch nicht über die Vorfahrt einig.



Hinter dieser Kampfgruppe sehen wir auch schon die nächsten Streithähne. F. Mengedoht schließt zu M. Duepre auf und reitet Attacke auf Attacke gegen den Cooper. M. Duepre will seinen Platz jedoch nicht kampflos aufgeben und wehrt sich mit Hand und Fuß gegen die Überholversuche Mengedoht's. Doch, wie soll es auch anders sein. Übermut tut selten gut. Mengedoht verbremst sich in der Nouveau Monde und schließt Bekanntschaft mit den Sch****-Reifen dort und verliert wertvolle Sekunden bis er seinen Wagen wieder flott hat.

Die letzten Runden bringen noch einmal ein wenig Leben in die Zuschauer. Gut, vorn sind die Plätze bezogen. D. Mathieu führt mit ca. 10 sec. Vorsprung vor J. Smith. Dieser hat wiederum mehr als 10 sec. Vorsprung auf den drittplazierten Köster.

Doch da geht es dann auch schon los. M. Klara hat sich an den Markenkollegen auf Ferrari herangearbeitet und sucht nun

Doch auch an anderer Stelle geht's hoch her. In Runde 29 liegt M. Saube noch auf Platz 5. Dahinter Duepre. Abstand ca. eine Getriebebelänge. Mit Sekundenabstand folgt Mengedoht. So geht's in die 29.-te Runde. Nur geht es halt so nicht wieder heraus. Duepre versucht in Beauval mit einer Aktion die schieft. Duepre will innen an

Saube vorbeistechen und berührt dabei dessen Wagen woraufhin sich beide wild über die Strecke drehen. Lachender Dritter dieser Aktion ist F. Mengedoht, der mit breitem Grinsen an den beiden havarierten vorbeizieht und so in 5 sec. 2 Plätze gutmachen kann.



Hier ist die Vorfahrtslage klar. Flugverkehr hat "immer" Vorfahrt, ääh, -flug.

Somit gehen diese 3 in der Reihenfolge Mengedoht (Platz 5), Saube (Platz 6) und Duepre (Platz 7) in die letzte Runde. In dieser übertreibt es M. Saube, vielleicht total frustriert noch einmal und kreiselt mehrere hundert Meter durch die Wiese. Duepre nimmt dieses Geschenk an und wir schließlich 6.-ter. Für Saube bleibt nur Platz 7.



Spritmangel! Köster läßt Klara nach hartem Kampf ziehen.

Die Spitze fährt unbedrängt und sorglos ihr Rennen nach Hause. D. Mathieu siegt überlegen mit 10 sec. Vorsprung auf J. Smith, der einen hervorragenden 2.-ten Platz nach Haus fahren kann.

Die Siegesfeier fand unter sternklarem Nachthimmel in der Boxengasse statt. Rotwein floß in Strömen und so manches Team mußte vor der Abfahrt am Montag seinen Fahrer und so manchen Mechaniker erst in den Wäldern suchen, wo sie ihren Rausch ausschleifen.



M. Saube und M. Duepre im Parallelabflug. Hervorragende Haltungsnoten garantiert.



European OnLine Challenge

REPORT

Grid D

Date:	27. 05. 2001
Track:	Rouen
Laps:	30
Event:	Official

Rouen -les- Essarts



Nur zwei Wochen nach der Abnützungsschlacht in der ‚grünen Hölle‘ der Nordschleife versammelte sich die Crème de la Crème der EOLC Grid D Fahrer in der Normandie bei Rouen. Ein zur EOLC Rangliste, - man könnte schon fast sagen Weltmeisterschaft *g* -, zählendes Rennen über die Distanz von 30 Runden stand auf dem Programm.

Ein strahlender Sonntagabend machte sich breit und die Sonne brannte immer noch gnadenlos auf den mit Gummi und Oel getränkten Asphalt. Die blitzblank polierten Boliden stehen auf auf ihren Startplätzen bereit und die Mechaniker suchen schleunigst die sichere Boxengasse denn schon ‚brüllen‘ sie auf. Der aus 22 Auspuffrohren austretende ‚Weihrauch‘ vermischt sich mit der heiss flimmernden Luft und erfreut die begeisterten Zuschauer offensichtlich.

Hektik noch in letzter Sekunde beim Honda Team, irgendetwas scheint da nicht nach Plan gelaufen zu sein bei der Vorbereitung des Boliden. Einmal mehr haben die Japaner gezeigt, dass sie für die Formel 1 noch nicht reif sind. Ein peinlicherer Fehler als das Vergessen des Nachtankens kann einem Automobilkonzern gar nicht passieren. Aber wer weiss, vielleicht lernen sie es ja noch... Zuvorderst im Starterfeld stand EOLC Neuzugang de Oliveri auf Lotus. Mit Renzo Renzani beendete der andere EOLC



Das Feld liegt unmittelbar nach dem Start noch dicht beieinander. Was werden die Fahrer auf den 30 Runden alles durchmachen...

Der Schatten Renzanis: Der Lotus Fahrer fährt seinem festsitzenden Teamkollegen Kulha ins Auto und löst eine Massenkarambolage aus



Spannende Kämpfe um die Plätze: Renzani (Lot) (noch) vor Pfeifer (Fer), Ehm (Fer) Haadraake (Eag) und Rieger(Coo)

Neuzugang, ebenfalls auf Lotus, das Qualifying weniger erfolgreich, belegte aber immerhin den 3. Platz. Der Dritte Lotus mit Kulha am Steuer reihte sich dazwischen auf der 2. Position ein gefolgt von den schnellen Ferraris mit Pfeifer und Flessa. Frank Ehm's Ferrari kam während der Trainingsession überhaupt nicht auf Touren und ging vom 11. und

Boxengeflüster

Sir Jack tobt !

Angesichts der Tatsache, das der für gutes Geld verpflichtete S. 'SlowMotion' Tschepe das Kunststück



fertiggebracht hat, trotz Nr. 1 Status im Team an Pos. 11 (von 11 :))) aus der 1. Runde zu kommen, erlag Sir Jack Brabham beinahe einem fulminantem Tobsuchtsanfall.

Nach dem Rennen auf sein mangelndes Tempo angesprochen, erwiderte SloMo nur lakonisch: "Gage hin, Gage her, ich hab schließlich einen Ruf zu verlieren !" Nach Aussage von Sir Jack ist ein weiterer Start von SloMo für Brabham zumindest für die nächsten beiden Events sehr fraglich.

Einzig die Einführung von Stilnoten bei den EOLC-Events würde die Erfolgsaussichten von solchen "Wunderschönfahrern" wie SloMo erhöhen können, soll der alte Kämpfe zu einigen Reportern gesagt haben!

In dem Sinne: Eleganz statt Speed !

Stefan Tschepe

letzten Startplatz aus ins Rennen. Neben den Dreierpacks von Lotus und Ferrari waren einzig die Cooprs mit mehr als einem Fahrzeug vertreten. Thomas Rieger beendete dabei das Qualifying als Siebter und Ralf van Döllen als Neunter. Einzelkämpfer waren nebst Knutti auf Honda auch Haadraake, der mit seinem Eagle vom 6. Platz aus startete, sowie Stefan Tschepe auf Brabham, der den 8. Startplatz erreichte.

Diejenigen Zuschauer, die aufgrund des Spannenden und relativ engen Zeittrainings auf einen spannenden Rennverlauf gehofft hatten, wurden teilweise enttäuscht. Niemand hatte die Rechnung mit Mario de Oliveir der bei seinem ersten EOLC Rennen gleich einen souveränen Start-Ziel Sieg einfahren konnte. De Oliveir liess sich keine Schwäche anmerken und fuhr als einziger im Feld regelmässig schnelle Rennrunden. Dies machte am Schluss den Unterschied zum restlichen Fahrerfeld aus.

Hinter dem unangefochtenen Sieger entwickelten sich aber bis zum Schluss des Rennen spannende Positionskämpfe. Flessa, der zwei drittel des Rennens die 2. Position halten konnte, musste sich im letzten Renndrittel mächtig gegen die stärker werdenden Rieger und Haadraake verteidigen. Pech für Haadraake, der zwei Runden vor Schluss an 2. Stelle liegend einen Boxenstop einlegen und Rieger sowie Flessa vorbeiziehen lassen musste. Trotzdem zufriedene Gesichter auch beim Eagle Team, für das Haadraake noch den 4. Schlussrang knapp vor Pfeifer ins Trockene bringen konnte. S. Pfeifer mit dem Ferrari konnte sich lange



Mario de Oliveir siegt in Rouen-les-Essarts überlegen sein erstes EOLC Rennen

Zeit berechnete Hoffnung auf ein Podestplatz machen. In Runde 17 lag Pfeifer dank regelmässiger Fahrt und Fehler der Vorderleute plötzlich auf dem 3. Platz, dicht gefolgt von einem kleinen Pulk mit Kulha, Haadraake und Rieger. Ausgerechnet in dieser wichtigen Phase des Rennen bleibt Pfeifer mit seinem Ferrari in der Hairpin stecken und muss hilflos mitansehen, wie er von den Verfolgern durchgereicht wird. Von diesem Schock konnte sich der Ferrarifahrer in der Folge bis zum Rennende nicht mehr erholen und beendete das Rennen auf dem 5. Platz und hätte in der Schlussrunde beinahe auch noch Tschepe in 'SlowMotion' passieren lassen müssen. Händeringend und die Welt nicht mehr



Pfeifer steckt in der Hairpin fest.. Kulha vor Haadraake und Rieger übernehmen kampflös

Fahrerberichte

Renzo Renzani

Ich bin als blutiger Anfänger an den Start gegangen und hatte bis vor wenigen Wochen noch kein Schimmer vom online fahren. Wie ich zur EOLC gekommen bin, - wahrscheinlich übers Forum -, weiß ich nicht mehr...

Also zu Rouen...

...nach fleißigen Offline-übens konnte ich meine PB von einer 2.00.45 in eine 1.58.65 wandeln was mir große Hoffnung machte einigermaßen zu bestehen. 20.15 Uhr schon beim

Reifen (der alte Sack*g*), ich kein Platz mehr zum ausweichen....rumms! Und der Rest von hinten drauf! Nach vielen Shift r's endlich aus dem Getümmel raus :) ging es dann in die 30 Runden Distanz. Jede weitere Rund verlief eher ruhig als spannend da ich ganz alleine war. Hin und wieder konnte ich dann doch den einen oder anderen schnappen mit mehr oder weniger Glück Die paar Fehler die mir noch unterliefen basierten im Großen und Ganzen dadurch das die zum Teil



starten von WinVROC war ich schweißgebadet! Jetzt schön den Anweisungen folgen, alles ganz einfach, prima.....

Erste Probleme: kompletter Stromausfall in der Box! Chaos unter den Mechanikern! (beim joinen ist mir der Mauszeiger eingefroren das ist noch nie passiert Reset! Warten, warten, fluchen, warten.....fluchen). Durch die Verspätung und dem durcheinander gelang mir keine richtig gute Runde (für meine Verhältnisse), stand zwischenzeitlich zwar mal auf Pole doch an meine PB war nicht zu denken! Am Quallende doch noch die 3. Pos na ja...

Der Start...

... der Start verlief ohne Probleme ich konnte mein Pos halten und überholen ist ja fast verboten muß ja auch nicht sein, es gibt ja genug knifflige stellen und wir sind ja schließlich in Grid D alle keine Profis. Ich hatte den Satz "Wer in der Harpin Sekt oder Selters..... " vor Augen und konzentrierte mich die sch*** Kurve sauber zu nehmen...da kracht der Herbert Kulha vor mir in die

sinnlosen Nachricht am Bildrand lesen musste (selber schuld) schließlich lag ich in der 26. Rund an Pos 4 und der 3. war gar nicht weit weg! Auf der langen geraden ging mir die Lenkung fest und ich konnte mit großem Glück den Wagen zum Stillstand bringen.

Nein das war Quatsch! Mein Rechner ist abgestürzt einfach so! Ich war stinksauer 4 Runden vor Schluss! Naja es sollt halt nicht sein, so hatte ich auch keine Ahnung wer gewonnen hatte.

ich glaub ich hätte auch noch mal an die Box gemusst da ich in der Harpin versehentlich auf mein SR- Butten gekommen bin ich weiß nicht wie da die Regeln sind, naja war eh raus.

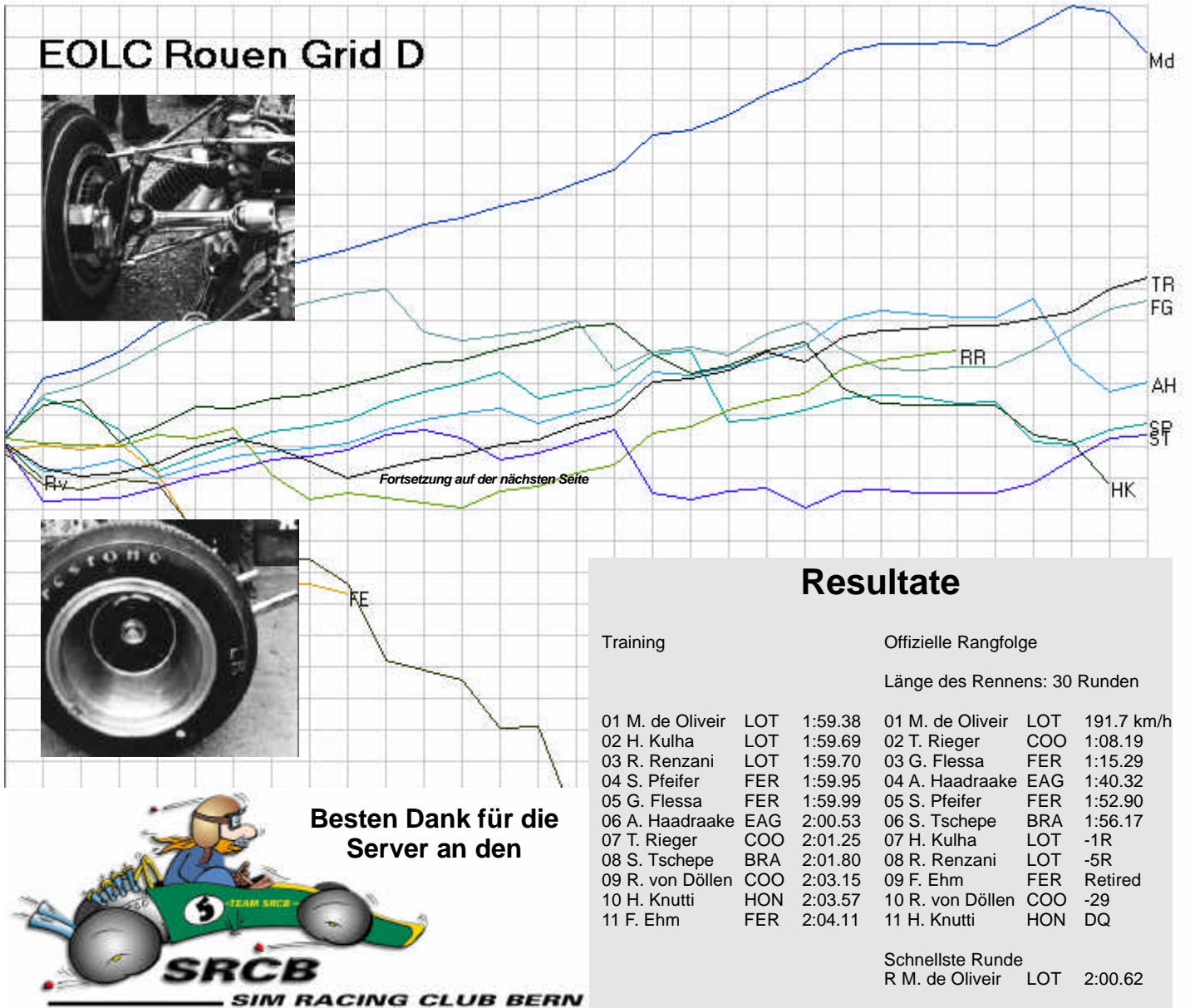
Also ne Null-Nummer von meiner Seite aus aber hat trotzdem Riesenspass gemacht und bin in Snetterton auf alle Fälle dabei, Herbert hoffentlich auch :)

Renzo Renzani

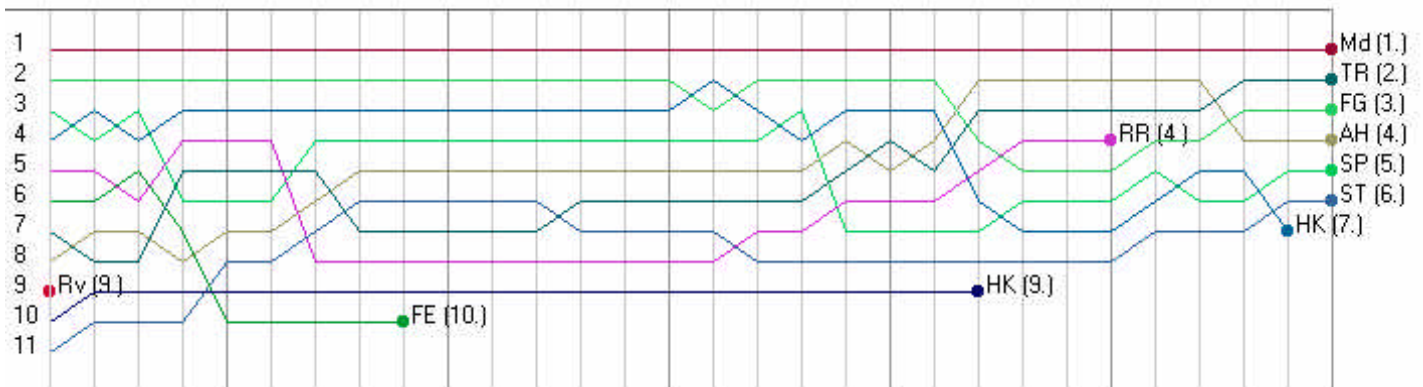
verstehend stand Kulha nach Rennschluss in der Lotus Box. Ausgerechnet sein siegreicher Teamkollege de Oliveir war es, der ihn in der letzten Runde im Zweikampf mit Pfeifer behinderte und in einen Crash verwickelte. Kulha, zu diesem Zeitpunkt noch eine Wagenlänge vor Pfeifer liegend, musste mit extrem beschädigter Karosserie noch bis ins Ziel fahren und dabei auch noch Stefan Tschepe den Vortritt lassen. Der 7. Schlussrang für Kulha war jedenfalls ein miserabler Lohn für ein sonst bemerkenswertes Rennen des Wieners!

Wie später erst bekannt wurde, unterlief der Cooper-Crew von R. von Döllen derselbe Lapsus wie dem Honda Team. Von Döllen startet ohne dass nach dem Training Benzin in die fast leeren Tanks nachgefüllt worden wäre. Bei von Döllen reichte der Sprit offenbar grad mal für eine Runde, bevor er entnervt den Cooper an der Box abstellte. Auch der Ferrari von Ehm schied in der 10 Runde aus (Grund unbekannt) wie auch LotusDriver Renzani, der 5 Runden vor Schluss an 4. Stelle liegend die Waffen strecken musste.





EOLC Rouen Grid D



Fahrerberichte

Thomas Rieger

Zum ersten Mal in meiner vier Monate alten EOLC-Karriere in Rouen-les-Essarts und trotz intensiven Trainings und viel Unterstützung durch Ralph Weiland in der Fahrschule wurden die Strecke und ich nie richtige Freunde. Immer wenn ich den Eindruck hatte, einen Streckenteil zu beherrschen, flog ich in der nächsten Runde prompt genau dort wieder ab.

Startplatz 7. Mein Plan für das Rennen musste also heißen: bloß keine Dreher. Doch bereits in der ersten Durchfahrt der Haarnadel gab es leider das große Gerempel, aus dem ich mich nach dem obligatorischen Pitstop nur auf Platz 8 wiederfinden konnte. In Runde 4 meint es das Rennfahrerschicksal dann wieder gut mit mir, denn bei der Anfahrt auf Scierie überbremst Andreas

kampflos drei Positionen nach vorne bringt.

Die Nouveau Monde wirbelt dann in Runde 7 das Feld erneut durcheinander, als ich hinter Renzo Renzani in alle Eisen steigen muss, die mein Cooper an Bord hat, während Stefan Pfeifer uns beide auf der Innenseite wieder überholen kann. Eine Runde später prüfe dann ich mal zur Abwechslung die Festigkeit der Reifenbarriere und verliere zwei weitere Positionen an Haadraake und Stefan Tschepe.

Im weiteren Rennverlauf konnte ich auf Dauer durch stabile Rundenzeiten dann doch noch durch die Ausrutscher Anderer einige Positionen gutmachen. Zwei Runden vor Schluß verlor dann Andreas Haadraake noch unglücklich sein linkes Vorderrad durch einen Aufhängungsbruch und ich konnte den zweiten Rang ins Ziel fahren.

Alles in allem war es ein schönes und vor allem spannendes Rennen mit vielen Postionswechseln. Anfänglich war ich von der kurzfristigen Einrichtung des D-Grids ja nicht begeistert, aber das Rennen hat mit dann doch gezeigt dass auch ein Rennen mit nur zwölf, in etwa gleich starken Teilnehmern durch viele Zweikämpfe geprägt sein kann.



Im Qualifikationstraining schaffte ich immerhin annähernd meine persönliche Bestzeit und landete auf

Haadraake seinen Eagle und in der Kurve verhaken sich die beiden Ferrari von Pfeifer und Ehm, was mich

EOLC Grid D Points Rouen Challenge

M. de Oliveir	20
T. Rieger	21
F. Gianni	17
A. Haadraake	15
S. Pfeifer	15
S. Tschepe	15
H. Kulha	12



EOLC Rouen Event 27. Mai 2001

Grid A

Training		Offizielle Rangfolge	
		Länge des Rennens: - 25R	
01 B. Schlosser	LOT 1.54.04	01 B. Schlosser	LOT
02 A. Wilke	FER 1.54.13	02 T. Pacholeck	EAG
03 B. Huvendiek	LOT 1.54.49	03 B. Huvendiek	LOT
04 T. Pacholeck	EAG 1.54.93	04 O. Reinhold	LOT
05 O. Reinhold	LOT 1.55.32	05 D. Reissiger	FER
06 D. Müssener	FER 1.55.58	06 M. Stiepel	EAG
07 R. Weiland	LOT 1.55.69	07 R. Kniest	FER
08 D. Reissiger	FER 1.55.86	08 C. Vital	LOT
09 A. Leicht	LOT o. Z.	09 N. Sulzer	LOT
10 N. Sulzer	LOT o. Z.	10 A. Wilke	FER DNF
11 R. Kniest	FER o. Z.	11 B. de Fries	LOT DNF
12 M. Stiepel	EAG o. Z.	12 R. Weiland	LOT DNF
13 C. Vital	LOT o. Z.	13 D. Müssener	FER DNF
14 B. de Fries	LOT o. Z.	14 A. Leicht	LOT DNF

Schnellste Runde

Grid B

Training		Offizielle Rangfolge	
		Länge des Rennens: 59:20.62 - 30R	
01 A. Marx	HON 1:56.75	01 A. Kahlert	EAG 198.4 km/h
02 A. Kahlert	EAG 1:56.80	02 R. Beitz	COO 20.79
03 R. Beitz	COO 1:56.84	03 A. Marx	HON 25.33
04 D. Beutler	LOT 1:56.90	04 M. Knopp	FER 1.43.57
05 M. Kadlcak	HON 1:56.95	05 W. Fildan	FER 1.44.44
06 A. Peppel	LOT 1:57.19	06 M. Kadlcak	HON - 6 L
07 C. Kolnhofer	EAG 1:57.37	07 S. Holzhaeus.	FER - 14 L
08 M. Henninger	FER 1:57.54	08 T. Kaul	EAG - 15 L
09 P. Neuendorf	FER 1:57.82	09 A. Peppel	LOT Unfall
10 T. Kaul	EAG 1:57.94	10 C. Kolnhofer	EAG - 23 L
11 P. Fiedler	LOT 1:57.98	11 H. Hanhoo	EAG - 25 L
12 M. Knopp	FER 1:58.37	12 M. Winkler	LOT - 25 L
13 H. Hanhoo.	EAG 1:58.41	13 M. Thut	LOT - 26 L
14 M. Winkler	LOT 1:58.70	14 P. Fiedler.	LOT - 26 L
15 M. Thut	LOT 1:59.28	15 M. Henninger	FER - 28 L
16 W. Fildan	FER 1:59.64	15 P. Neuendorf	FER - 30 L
15 S. Holzhaeus.	FER 1:59.85		

Schnellste Runde:

M. Kadlcak HON 1:56.98

Grid C

Training		Offizielle Rangfolge	
		Länge des Rennens: 1:00.07.69 - 40R	
01 D. Mathieu	LOT 1:57.76	01 D. Mathieu	LOT 195,8 km/h
02 J. Smith	FER 1:57.81	02 J. Smith	FER 10.00
03 M. Duepre	COO 1:58.39	03 M. Klara	FER 31.41
04 F. Mengedoht	REP 1:58.85	04 A. Köster	FER 33.50
05 M. Saupe	EAG 1:58.98	05 F. Mengedoht	REP 1:18.12
06 A. Köster	FER 1:59.12	06 M. Duepre	COO 1:27.38
07 M. Klara	FER 1:59.42	07 M. Saupe	EAG 1:36.53
08 T. Hölle	COO 2:00.79	08 T. Hölle	COO - 3 L
09 S. Engel	FER 2:01.24	09 S. Engel	FER Aufgegeben

Schnellste Runde

14 D. Mathieu LOT 1:58.48

Grid D

Training		Offizielle Rangfolge	
		Länge des Rennens: 1:01.26.47 -30R	
01 M. de Oliveir	LOT 1:59.38	01 M. de Oliveir	LOT 191,7 km/h
02 H. Kulha	LOT 1:59.69	02 T. Rieger	COO 1:08.19
03 R. Renzani	LOT 1:59.70	03 F. Gianni	FER 1.15.29
04 S. Pfeifer	FER 1:59.95	04 A. Haadraake	EAG 1.40.32
05 F. Gianni	FER 1:59.99	05 S. Pfeifer	FER 1.52.90
06 A. Haadr.	EAG 2:00.53	06 S. Tschepe	REP 1.56.17
07 T. Rieger	COO 2:01.25	07 H. Kulha	LOT - 1 L
08 S. Tschepe	REP 2:01.80	08 R. Renzani	LOT - 5 L
09 R. von Döl.	COO 2:03.15	09 H. Knutti	HON DQ
10 H. Knutti	HON 2:03.57	10 F. Ehm	FER Aufgegeben
11 F. Ehm	FER 2:04.11	11 R. v. Döllen	COO - 29 L

Schnellste Runde

M. de Oliveir LOT 2:00.62

EOLC get own Server!

Schluss! Ende! Aus!

Ein für allemal vorbei sind die Zeiten des Ratens, woher man zukünftig das Server-Replay seines grandiosen Sieges, seiner schlimmsten Niederlage oder seiner größten Dummheit beziehen kann. Die Admins der EOLC haben sich beraten, Teile ihrer üppigen Vergütung für ihre Dienste in der EOLC zusammengeworfen und "ein wenig" Web-Space gekauft. Somit ist für zumindest die nächsten 12 Monate diese Frage schon einmal geklärt.

Die Mühen, die unsere Server-Admins bisher auf sich genommen haben, trotz aller Widrigkeiten in den letzten Monaten überhaupt ein Server-Replay zur Verfügung zu stellen, sind nicht hoch genug anzurechnen. Deshalb an dieser Stelle ein großes "Dankeschön" an all diejenigen, die es uns in dieser Zeit trotzdem ermöglicht haben, unsere Rennschlachten per Server-Replay noch einmal revue passieren zu lassen.

Ein weiterer Grund für unsere "Investition in die Zukunft" seid Ihr, die Ihr diese Zeilen lest. Denn ohne Euch, die Fahrer, wäre die EOLC niemals das geworden, was sie heute ist: Wohl eine der größten Online-Racing-Ligen überhaupt. Deshalb gebührt auch Euch unser Dank.

Denn auch unsere immer noch steigenden Mitgliederzahlen mit inzwischen ca. 110 Teilnehmer im Mailverteiler - bei einer Rennsimulation, die immerhin schon 2,5 Jahre auf dem Buckel hat - sind ein sicheres Indiz dafür, dass weder GPL noch die EOLC am Ende angelangt sind. Deshalb freut es die Admins ganz besonders, Euch verkünden zu dürfen, dass die EOLC ab sofort unter der Domain www.eolc.de zu erreichen ist, von wo es nun nicht nur möglich sein wird, das Server-Replay eines jeden Rennens spätestens Dienstag oder Mittwoch nach dem Event zum Download vorzufinden; auch haben wir dort soviel "Space", dass wir unseren Service hinsichtlich Page, Newspaper und vieler anderer Dinge zukünftig noch ausbauen können.



Worum geht's?

Sich vor, während und nach den GPL Rennen zusätzlich zum Tastatur-Chat auch noch per Sprache zu verständigen kann vor allem während des Trainings und der Fun-Races sehr nützlich und unterhaltsam sein. Zum Beispiel können sich in der Fahrschule ein Schüler und der Lehrer auf einem eigenen Kanal viel besser verständigen, als das bisher über das Keyboard möglich ist.

Die ersten Tests sind durchweg positiv ausgefallen. Nicht nur, dass die Sprachqualität mit hoher Kompression (3,2 kbs) immer noch sehr gut ist, mehren sich die Stimmen, dass bei gleichzeitigem Betrieb von GameVoice und GPL die Onlineverbindung fast LAN-Qualität erreicht, d.h. weniger bis keine Warps mehr.

Mehr Infos gibts unter www.eolc.de (Tips & Tricks oder im TechHelp Forum). Gechattet wird bereits fast jeden Abend auf dem EOLC Server unter der Adresse 195.49.105.254:59110

EOLC Startnummern Saison 2001

Die Startnummern auf den Cars der Race-Reports entsprechen der untenstehenden Aufstellung.

01 Jens Burkert	24 Uli Franke	47 Uwe Schafft	63 Sven Engel
02 Bernd Huvendiek	25 Klaus Wember	48 Marco Saupe	64 Christoph Velmerig
03 Ralph Weiland	26 Christian Engels	49 Manfred Stöcker	65 Dirk Mersiovsky
04 Andreas Wilke	27 Meinrad Duepre	50 Stefan Krieger	66 Andreas Ruehl
05 G. Kuyumji	28 Dirk Meussener	51 Alex Marx	67 Michael Kohlbecker
06 Markus Schiebl	29 Michael Henninger	52 Manfred Odenstein	68 Gianni Flessa
07 Erwin Paul	30 Ralf Gueltzow	53 Rainer Merkel	69 Thorsten Kaul
08 Oliver Heyer	31 W. Sellmaier	54 Peter Neuendorf	70 Hanspi Knutti
09 Jan Beyer	32 Klaus Polczer	55 Oliver Reinhold	71 Hubert Kulha
10 Mike Kadlcak	33 Eberhard Krieger	56 Clemence Morce	72 Christian Hofmann
11 Curdin Vital	34 Oliver Steinmetz	57 Dietmar Scholz	73 Martin Zutter
12 D. Lichtenberger	35 S. Holzheuser	58 Jens Jung	74 H. Lerch
13 Rene Beitz	36 Nedo Radulovic	59 Guenter Kral	75 Torsten Kaufmann
14 Michael Fiedler	37 Axel Köster	60 Carsten Maluche	76 Stefan Pfeifer
15 Alfons Kahlert	38 Maaki Stiepel	61 Dave Beutler	77 Frank Hollstein
16 Robert Kniest	39 Stephan Beck	62 Lars Wiebusch	
17 Rainer Kreutzer	40 Tom Pacholeck		
18 T. Reinberger	41 Mike Knopp		
19 Uli Landgraf	42 M. Papenbrock		
20 Martin Schiebl	43 Bernard von Bram		
21 Till Stöcker	44 Sascha Mönig		
22 Stefan Göbelhoff	45 Bernie Schlosser		
23 Jörg Spell	46 Wolfgang Fildan		

Bestellung Eures Carskins bei:
Aircombat@t-online.de (Nedo Radulovic)
Bitte Eure Startnummer und die Kurz-
bezeichnung des Skins angeben
(siehe EOLC Carskin-Special)