



8th Race of the FIA European Truck Racing Cup 2001

Place: Most /Czech Republic/
Date: 1.-2. September 2001

Results:	Timed practice:	7. Gerd Körber	2:06,513
	Qualifying race:	Gerd Körber	DNF
	Cup race:	Gerd Körber	DNF

On Saturday the programme of Super Race Trucks division included first of all two free practices and then time practice, which results decided on the positions on the starting grid for qualifying race on Sunday.

Within last few seconds of the time limit, however, he was overtaken by Faure from France and finished on fourth place. The results of the group of first five pilots were very close to each other - their times were less than a second apart. After the lunch break there was second free practice where Gerd had to be satisfied with sixth place. The results of leading pilots were again very close, although not that important for the course of main race of the weekend. The practices serve especially for testing and collection of data for setting the truck for the decisive time practice. The pilots were entering this practice with a delay of more than hour, because the programme of different races that took place in between was delayed as well. Due to numerous collisions it was necessary to clear the track quite frequently and to tow away crashed trucks. The rain was ever heavier and there was more and more water on the track and therefore it was impossible for Gerd to improve the time he had made during the first minutes of the practice. According to unofficial results he finished seventh, which means fourth row at the start to the qualifying race on Sunday. The fastest in the practice was Bösiger from Switzerland ahead of Luostarinen from Finland and Oestreich from Germany. All data collected during the day will be analysed thoroughly once more in the evening. Based on their analysis the head of the team Martin Koloc will decide together with the engineers on the settings of Buggyra for the qualifying race and cup race on Sunday.

There was no rain any more in Most on Sunday and therefore the times in the warm-up in the morning got considerably faster. In our division Bösiger from Switzerland was again the fastest one as it was already the case in time practice of Saturday. Gerd also speeded up a lot, but all efforts led to seventh place only. The loss to Bösiger was however only 1.5 second. This result indicated that Gerd could compete with established MAN trucks on dry track as well, although this is not so much of his strength. The loss to the group of Mercedeses was about half a

Buggyra brand - world-wide exclusively operated by:

Ryss & Lynx Ltd. - Central Corporate Office - P.O.BOX 31303, Dubai - U.A.E.
Tel. +971 4 319 7531, Fax. +971 4 340 5439, buggyra@ryss-lynx.com, www.ryss-lynx.com

second. This was also a reason why the guests filling Buggyra Hospitality Unit started to look forward more and more to both final races.

The first one - qualifying race - started with Gerd's excellent start. Shortly after the green lights went on he got to place six and started to chase the red Mercedes of Faure from France. However, while entering the fourth lap white smoke emerged behind the cockpit and Gerd had to retreat due to turbocharger failure. Thus he had to start into the cup race from twelfth position. This time his start was even faster than in the qualifying race and in the beginning of second lap he was already ranking sixth. His pursuit was then ended in the middle of the race. This time he was betrayed by the failure of cooling system.

The next race is due in two weeks (15 -16 September) in Zolder in Belgium.

8. závod

Evropského poháru tahačů na okruzích 2001

místo: Most /Česko/

termín: 1.-2. 9. 2001

výsledky: měřený trénink: 7. Gerd Körber 2:06,513

kvalifikační závod: Gerd Körber DNF

pohárový závod: Gerd Körber DNF

Doma je doma. Proto není divu, že doma - na mosteckém autodromu - se chtěl tým Buggyra Truck Racing ukázat v co nejlepším světle. Z toho důvodu se i přípravy na poslední prázdninový víkend začaly s obrovským předstihem. V závěrečné fázi se šéf týmu Martin Koloc dokonce rozhodl vynechat předcházející sedmý závod ve Finsku.

„Na německém Nürburgringu jsme měli problémy s motory, které jsme museli měnit a neustále upravovat. Nechtěli jsme ztrácet čas zdlouhavým cestováním do Finska, vždyť o body nám letos vůbec nejde. Důkladná příprava na Most dostala přednost.“

Vlastní stavba depa, jemuž vévodí dvoupodlažní Buggyra Hospitality Unit, začala týden před závodem. Mimochodem - mnozí z přítomných novinářů při příjezdu na okruh jásali, protože si mysleli, že onen „paneláček“, který vyrostl uprostřed depa, je nové tiskové středisko.

Soutěžnímu víkendů předcházela páteční volný program, který tradičně uvítali zástupci médií a sponzorů. Během hodiny se na sedadle spolujezdce mohli možná poprvé a naposledy v životě podívat na okruh z kabiny závodního tahače, navíc za deště. Jedním z Gerdových pasažérů byl i Josef Kopecký, náš přední reprezentant posledního desetiletí v cestovních vozech a mistr Evropy z roku 1994 v závodech do vrchu. Sympaták Pepa byl nejen překvapen možností svézt se, ale především obdivoval obrovskou sílu tahače, jeho akceleraci i účinnost brzd.

V závěru odpoledne absolvovala „naše“ divize první oficiální volný trénink. Buggyra se však v pestrobarevném poli neobjevila. Déšť houstnul a auto nestihlo spolykat nový program, který mu inženýři a technici naservírovali. Buggyra tak přišla o jeden mokrá test. Déšť se postupně změnil v liják, nad okruhem se začalo stmívat, sobota se přibližovala a nervozita stoupala.

Gerd má vodu rád, Gerd na vodě umí, Gerd si vodu moc přál. Přání se mu splnilo - možná až příliš, protože v sobotu lilo a lilo. V dopoledním volném tréninku Buggyra dlouho figurovala na třetím místě. Těsně před vypršením časového limitu ji však z této pozice odsunul červený mercedes Francouze Faureho. Špička byla hodně vyrovnaná - první pětice se vešla do rozmezí jedné vteřiny. Po polední pauze se jel poslední volný trénink. Buggyra stačila jen na šesté místo, odstup od vítězného Luostarineny byl však jen necelé dvě vteřiny. Spokojenost s pořadím už byla menší. Stále však o nic nešlo - to až v měřeném tréninku.

Tam mají všichni vyhrazeno 60 minut, ve kterých se dá nejen taktizovat, ale i upravovat, nastavovat, nebo třeba i vyměnit přední kola. Naděje, že liják přestane, byla takřka nulová. Skutečně - opak byl pravdou. Po půlhodině se z nebe snášely provazy vody. Časy šly nahoru a Gerd neměl šanci na zlepšení svého zajetého maxima, které ho stavělo na sedmou pozici startovního roštu. Tím spíše, že Buggyra nejela podle nastaveného programu, něco nebylo v pořádku. Po návratu do depa mechanici závadu odhalili - dva šrouby na vaně motoru byly povoleno a kolem těsnění unikala olej. Práce, práce, práce!

„Musíme vyndat motor a vanu opravit. Kromě několika dalších úprav budeme měnit i obě turba. Pak se snad i trochu vyspíme,“ shrnul vidinu následujících hodin šéfmechanik Ruda Teichert. Spát šli kolem druhé...

Ráno už naštěstí nepršelo. Centrum Buggyry začali zaplňovat hosté a plnily se i tribuny. Začal warm-up a Buggyra zajela sedmý čas s odstupem jedné a půl vteřiny na prvního. Před půl jedenáctou se začalo napětí v depu stříbromodré Buggyry zvyšovat, kvalifikační závod se blíží. Odstartováno!

Gerd jde okamžitě o jedno místo dopředu a útočí na Fritze Kreutzpointnera, dosavadního lídra šampionátu. Souboj trval pouhá tři kola. Pak se zpoza kabiny objevuje zlověstný bílý oblak s modrým nádechem. Turbo! Nálada klesá, ale všichni věří, že se v hlavním závodě Gerd pokusí i o nemožné. A Gerd to skutečně bere po svém. Ihned po startu se dere vpřed, a když projíždí do druhého kola, má před sebou už jen pět aut. To nejbližší zná za uplynulé tři dny velmi dobře - červený mercedes, Ludovic Faure. Stíhačka tentokrát trvá do poloviny šestého kola. Nekončí ovšem vítězně, bohužel pro nás, Gerd zpomaluje a před cílovou zatáčkou odbočuje do boxů. Přestalo fungovat chlazení a motor se přehříval. Gerd nechtěl riskovat jeho úplné zničení a raději v závodě nepokračoval. I tak se chová „Pan jezdec“. Nálada v depu je na bodu mrazu, ne však nadlouho. Všichni chápou, že Buggyra je ve vývoji. Bolí to, ale i takový je život, zvláště ten motoristický.