



9th Race of the FIA European Truck Racing Cup 2002

Place : Jarama (Spain)
Date : 5-6 October 2002

Results :	Timed Practices :	4 th Place: Gerd Körber	1:53.533
		5 th Place: David Vršecký	1:54.948
	Qualification Race :	2 nd Place: Gerd Körber	17:20.437
		3 rd Place: David Vršecký	17:32.525
	Cup Race :	2 nd Place: Gerd Körber	26:53.158
		3 rd Place: David Vršecký	27:07.229

Report :

After excellent results in two last races at the circuit in Most, and especially at Zolder in Belgium, Gerd Körber moved up to the second place in total, and the entire Buggyra Racing Team came to the penultimate at Jarama with great ambitions. And perhaps we expected kind of certainty and conviction that everything will go smoothly again. But, Harri Luostarinen, Finland, Antonio Albacete, Spain, and Markus Bösiger, Switzerland, are legitimately leering at the championship title. It was an omen of hard dogfights for each cup point. Especially, when pilots as Alan Ferté, a Frenchman, and naturally David Vršecký as well, who managed to reach podium placements during this season, are at stake, too. However, their advance to anyone of leading places in closing standings is now in the sphere of theory, but yet prestige is prestige and each good place in a race gives pleasure. The only driver, who did not participate in fights at the circuit being in a close vicinity of the Spain metropolis, was still wounded Stanislav Matějovský. He was replaced by Ludovic Faure, a Frenchy, who was however ineligible for cup points.

Directly the first free practice, which was held on Saturday morning, hinted that that favorites have no advantage. Although Gerd had a lead at first, roughly in the middle of practices, Bösiger overcame his time, and surprisingly, in the last allowed minute, Faure as well. David firstly familiarized himself with the racing track, which is - regarding its numerous turns as well as relatively high superelevation - technically difficult. It seemed that he places fifth, but Luostarinen pushed him back to the sixth place by his last practice lap. The Finn definitely did not start his practices to his best of ability, but even worse Albacete fell out with the other Caterpillar, who came eights on his home ground behind Arlaud, a French outsider.

Before the second free practice, mechanics replaced a differential gear of Gerd's truck, which evidently had taken a lot of punishment during his "frills" for spectators after his win at Zolder. This time, both yellow Tatra of the Deutsche Post Team dominated the score sheet. Gerd was again third behind Bösiger and Ferté, despite of Gerd's efforts to improve, during the entire practice, his time from his very

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

first “flying” lap. David detracted four tenths from his first practice time, and so he rank seventh among ten trucks behind Albacete and Luostarinen.

The third free practice was on the program after the noon-hour, which agreed with Gerd and was as if it had been best for Gerd. At its beginning, Gerd took the lead in this practice, and only Faure spoiled his good mood, when only he cut his time. In the light of results, David’s sixth place between the incumbent cup leader, Luostarinen, Finland, and home “Cepsa” Albacete could be rightly considered as a success. The difference of one second between the first and seventh driver witnessed the closeness of top pilots in truck sports.

The decisive drives took place in the Timed Practice, the so-called crucial hour of truth, in which pilots can fifteen times ring round the circuit and try to get their best times. Gerd got into this practice with new injectors injecting the fuel to cylinders. Mechanics adjusted the front axle setting of David’s vehicle. Standings in the Timed Practice were changing during this single hour, and roughly 20 minutes before the end, Gerd and David were third and seventh respectively. In that moment, the practice was stopped for a quarter of an hour approximately, since it was necessary to tow away Faure, whose truck had the jammed accelerator pedal, and because of it Faure hit a crash-barrier before one of dangerous turns, and partially he also blocked the track. Thereafter, Gerd tried again to improve his time in vain, however Faure succeeded to get before him to the third position. Immediately before the end of this practice David got directly behind Gerd to the fifth place. He lagged behind his more experienced team-mate for only 68 thousandths of second. Luostarinen had the fastest lap before Bösiger. Certainly, the greatest surprise was the only seventh place of Antonio Albacete.

Results of the Timed Practice caused certain embarrassment, and faces of many team members were stigmatized by disappointment. In contrary, David seemed to be very pleased. Gerd complained that he could not “get familiarized” with the truck, especially with the engine. After an assessment of all and any data, and after a short skull session of team’s technical managers, Martin Koloc decided to implement an interesting solution: “We will swap engines of both vehicles, in addition to running maintenance!” and mechanics knew at once, what is in store for them in coming few hours. They found the work easy and on about the midnight both Buggyras’ engines started again. However, hardly anybody had a hunch how this at first sight rather psychical operation would reflect in Sunday’s results ...

The first shock came immediately in the morning warm-up, when David was in the lead after several laps - even in the record time of the entire weekend!!! Gerd was fourth, but he was much more satisfied, in despite of the fact that mechanics had to grasp his Buggyra into their hands once again before the qualification race.

The start of the qualification race was postponed, because the differential gear of Bösiger’s Tatra fell to pieces in the lead-in lap, and the track pavement had to be cleaned of spilt oil. In this way one of favorites was knocked out of the game and Luostarinen remained alone in the first row of the starting grid. However, Faure spoiled Luostarinen’s raid on the bank with points, who crashed into Luostarinen’s truck shortly after the start, and both sank into the second half of the ruck. So drivers starting on the fifth to seventh place had a free road ahead. The finish of the

first lap was reached first by Ferté before David, Albacete, and Gerd, who made his best to sidetrack from the crack-up after the start. However, Gerd's intentions were much higher than that, and in the second lap he overran Albacete, a home pilot on this circuit, to disfavor of crowded stands. However Gerd had definitely the edge on Albacete, since Gerd made a sufficient lead before him during two following laps, and he began to pursue David. But, David went so well that he even drew close to Ferté, and his attack upon the first place could be awaited. However in contrary, team's tactics commanded to David to slow down, and leave one point more for Gerd, who was still fighting for his championship title. "It was David, who made the race", said Martin Koloc after the end.

Shortly after the cup race start, Ferté established himself as a leader, and in spite of Gerd's pursuit he came closely first in the end. Less than four tenths of a second were between them at the finishing tape. Again, David conducted well, who came third. During entire 13 laps he made no mistake, of which hard thrusting Luostarinen could make the account. Approximately three laps before the finish, Luostarinen realized that he had to get satisfied with his fourth place, and další útoky resigned any further attacks. For the first time in cup's history, both our pilots were standing on the winners' podium together. Team's joy was great in that moment. "Both of them had done a good job, and Gerd knows well that David fought for him as well", said Martin in the pits then.

After nine events, Gerd reduced the lead of Luostarinen, a front runner, to only three points. Albacete, who came third, is 16 points behind the second place. So the championship will be presumably decided between these two rivals only. The final event will held place on the Lausitzring, Germany, less than two weeks from today.

Last Event of the European Cup: 19-20 October 2002 Lausitz (Germany)

9. závod

Evropského poháru tahačů na okruzích 2002

místo : Jarama /Španělsko/

termín : 5.-6.10.2002

výsledky :	měřený trénink:	4. Gerd Körber	1:55,978
		5. David Vršecký	1:56,046
	kvalifikační závod:	2. Gerd Körber	15:40,274
		3. David Vršecký	15:40,890
	pohárový závod:	2. Gerd Körber	25:22,789
		3. David Vršecký	25:24,922

report :

Po výborných výsledcích v posledních dvou závodech na mosteckém okruhu a především v belgickém Zolderu se Gerd Körber posunul na druhé místo průběžného pořadí, a tak celý Buggyra Racing Team přijel k předposlednímu klání do Jaramy s velkými ambicemi. A možná i tak trochu s jistotou a přesvědčením, že vše půjde hladce i dál. Jenže po titulu šampióna reálně pošilhávají i Fin Harri Luostarinen, Španěl Antonio Albacete a Švýcar Markus Bösiger. To samo o sobě dávalo předzvěst velkých soubojů o každý pohárový bod. Tím spíše, že ve hře jsou i Francouz Alan Ferté a samozřejmě i David Vršecký, kteří se během sezóny také dokázali prosadit až na stupně vítězů. Jejich posun na čelní pozice v závěrečném účtování je však už jen v oblasti teorií, ale na druhou stranu prestiž je prestiž a každé dobré umístění těší. Jediným, kdo se bojů na okruhu poblíž španělské metropole nezúčastnil, je stále zraněný Stanislav Matějovský. Toho opět nahradil Francouz Ludovic Faure, ovšem bez nároku na body.

Hned první volný trénink, který se jel v sobotu dopoledne, naznačil, že to favorité nebudou mít jednoduché. Gerd sice zpočátku vedl, ale zhruba v polovině tréninku jeho čas překonal Bösiger a v poslední vymezené minutě docela překvapivě i Faure. David se opět především seznamoval s dráhou, která je vzhledem k četným zatačkám i poměrně velkému převýšení, technicky náročná. Už se zdálo, že skončí na pátém místě, ale svým posledním průjezdem ho na šesté odsunul Luostarinen. Fin rozhodně nezačal podle svých představ, ale ještě hůře dopadl Albacete s druhým Caterpillarem, který na své domácí půdě skončil až osmý za outsiderem Arlaudem z Francie.

Před druhým volným tréninkem vyměnili mechanici na Gerdově autě diferenciál, který patrně dostal hodně zabrat při jeho „parádičkách“ pro diváky po vítězství v Zolderu. Tentokrát vévodily výsledkové listině obě žluté Tatry týmu Deutsche Post. Za Bösigerem a Fertém byl opět třetí Gerd, který se ale po celý trénink marně snažil zlepšit svůj čas hned z prvního ostrého kola. David ubral ze svého času z prvního tréninku čtyři desetiny a zařadil se mezi deseti auty na sedmou pozici za Albaceteho a Luostarineny.

Třetí volný trénink byl na programu po polední přestávce, která jako by nejvíce svědčila Gerdovi. Na začátku se usadil ve vedení a radost mu pokazil jen Faure, který jako jediný jeho čas překonal. Z pohledu výsledků pak šesté místo Davida mezi dosavadním leadrem soutěže Finem Luostarinenem a domácím „Cepsou“ Albacetem lze právem považovat za úspěch. Už také proto, že o vyrovnanosti elity truckového sportu svědčil rozdíl jedné vteřiny mezi prvním a sedmým jezdcem.

Rozhodující jízdou dne byl měřený trénink, tzv. hodina pravdy, ve které mohou jezdci patnáctkrát obkroužit trať a pokusit se o dosažení co nejlepšího času. Gerd nastoupil do tréninku s novými injektory, které vstříkují palivo do válců. Na Davidově autě upravili mechanici nastavení přední nápravy. Pořadí se během tréninku hodně měnilo a zhruba 20 minut před koncem byl Gerd na třetím a David na sedmém místě. V té době byl trénink asi na čtvrt hodiny přerušen, protože bylo nutné odtáhnout Faureho, kterému se zasekl plyn a narazil před jednou z nebezpečných zatáček do bariéry a částečně blokoval i dráhu. Gerd se pak opět snažil vylepšit svůj čas, ale to se naopak povedlo Fauremu, který poskočil na jeho třetí pozici. Hned za Gerda se těsně před koncem vyhoupl na páté místo David. Za svým zkušenějším týmovým kolegou zaostal o pouhých 68 tisícín vteřiny. Nejrychlejší kolo zajel Luostarinen před Bösigerem. Určitě největším překvapením bylo až sedmé místo Antonia Albaceteho.

Výsledky měřeného tréninku vyvolaly v týmu určité rozpaky a na tvářích mnoha bylo vidět zklamání. Naopak velice spokojeně vypadal David. Gerd si stěžoval, že se nemůže „sžít“ s autem, hlavně s motorem. Po vyhodnocení všech dat a po krátké poradě technického vedení týmu se Martin Koloc rozhodl pro zajímavé řešení: „Prohodíme motory na obou autech, jinak běžná údržba!“ A mechanici hned věděli, co je v nejbližších hodinách čeká. Práce jim šla od ruky a kolem půlnoci obě Buggyry opět naskočily. Málokdo ale tušil, jak se tato na první pohled spíše psychická operace odrazí v nedělních výsledcích...

První šok přišel hned v ranním warm-upu, když se David po několika kolech vyhoupl do čela - a to ještě s rekordním časem celého víkendu! Gerd zajel čtvrtý čas, byl ovšem mnohem spokojenější, i když se mechanici museli do jeho Buggyry před kvalifikací ještě pustit.

Start kvalifikace se opozdil, neboť v zaváděcím kole se na Bösigerově Tatře rozpadl diferencál a čekalo se, až bude dráha uklizena od vyteklého oleje. Ze hry tak vypadl jeden z favoritů a Luostarinen zůstal osamocen v první řadě startovního roštu. Jeho spanilé jízdě ale zabránil Faure, který do něho krátce po startu naboural a oba se propadli do druhé poloviny závodního pole. Cesta vpřed se tak otevřela jezdcům, kteří vyjžděli z pátého až sedmého místa. Cílem prvního kola projel nejdříve Ferté před Davidem, Albacetem a Gerdem, který musel dávat velký pozor, aby se také nezapletl do nějakého karambolu po startu. Gerd ale myslel mnohem výše, což dal domácímu Albacetemu k nelibosti zaplněných tribun najevo hned ve druhém kole. Měl ale rozhodně navrch, neboť během dalších dvou okruhů si vypracoval dostatečný náskok a začal stíhat Davida. Jenže ten jel tak dobře, že se dokonce dotáhl až těsně na Fertého a dal se očekávat i jeho útok na první pozici. Taktika týmu však Davidovi velela naopak zpomalit a nechat o jeden bod víc Gerdovi, který stále bojuje o titul. „Byl to ale David, kdo udělal závod“, řekl po dojezdu Martin Koloc.

Krátce po startu pohárové jízdy se v čele usadil Ferté a stíhán Gerdem si dojel i pro těsné vítězství. V cíli je dělily necelé čtyři desetiny vteřiny. Skvěle si opět vedl David, který dojel na třetím místě. Po celých 13 kol neudělal chybu, které by mohl využít zle dotírající Luostarinen. Ten také asi tři kola před cílem pochopil, že se bude muset spokojit se čtvrtým místem a další útoky vzdal. Poprvé v historii pak oba naši jezdci vystoupili společně na stupně vítězů. Radost v týmu byla obrovská. „Oba odvedli vynikající práci a Gerd moc dobře ví, že dneska jel David i pro něj“, nechal se při odchodu do depa slyšet Martin.

Po devíti závodech stáhl Gerd náskok vedoucího Luostarinen na pouhé tři body. Třetí Albacete jich na druhé místo ztrácí 16. O titulu šampióna se už patrně bude rozhodovat jen mezi dvěma rivaly. Závěrečný podnik se jede za necelé dva týdny na německém Lausitzringu.

poslední závod Evropského poháru: 19.-20.10.2002 Lausitz /Německo/