



11th Race of the FIA European Truck Racing Cup 2001

Place: Jarama /Spain/
Date: 6.-7. October 2001

Results:	Timed practice:	8. Gerd Körber	2:11,309
	Qualifying race:	Gerd Körber	DNF (-5 laps)
	Cup race:	Gerd Körber	DNF (-13 laps)

Final event of the series of eleven races took place in Jarama immediately during the next weekend after Lausitzring. Therefore the mechanics started to drive to Spain directly from Germany on Monday afternoon.

On Wednesday evening they arrived to the circuit, which is located about 30 kilometres from Madrid. This time the programme started with three free practices on Saturday. It was overcast from the morning and the circuit was washed with light but persistent rain. This was traditionally an advantage for Gerd and in the first practice he was able to make times around fifth place. Then he had to drive to the pits a bit too early, because the oil pressure suddenly dropped. As it came out, several pieces of crushed washer from the turbocharger, which failed already on Lausitzring, got through the tube into the oil pump. Since there was a danger that some particles could get even farther, the mechanics took out the whole engine and cleaned the oil sump. Obviously these works took much time and therefore Gerd was not able to start in the second practice, which took place less than hour after the first one. However, the benefits of proper preparation proved out in the third practice, in which Gerd finished as the sixth in strong competition of MAN and Mercedes-Benz trucks. He could hardly make a better time, because the brake disc on the left front wheel cracked during the practice. After the replacement was installed the mechanics decided to check the brakes on the other wheels as well, just to be on the safe side.

For the afternoon the meteorologists announced that the clouds would dissolve and the rain would gradually stop. Their forecast was absolutely accurate. The rain stopped just before the start of time practice but the track remained considerably wet. Therefore the teams started with wet tyres. Gerd was keeping a very good sixth position, but he was able to make only four full-speed laps. Then he carefully returned to the pits. He complained that the stability of the truck was poor and that it was impossible to keep the optimum route. In the meantime the track got sufficiently dry to allow exchange of tyres. Gerd's name started to drop on the monitors announcing the rankings and in the end of the practice he was occupying only place ten. Apart from all pilots of Group A also two of Group B were finally able to make faster times than Gerd. It meant that Gerd was starting into the qualifying race on Sunday from fifth row.

In the evening the mechanics disassembled and checked the differential and the gearbox, where the origins of Gerd's troubles could be expected. However, they could

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

not find any fault. The axle was in order as well. Then they checked the balance of the truck in order to verify whether the weight is appropriately distributed to all wheels. The results indeed showed that there were certain deviations exceeding usual tolerance limits, so the mechanics adjusted the suspension and shock absorbers. They managed the job by midnight and then after changing the overalls they still had some time to enjoy the Eurosport replay of beautiful goals of our football team in the decisive qualification match against Bulgaria.

The warm-up of Sunday morning took place in bright sun and Gerd was showing that he is a master of his job on the dry track as well. Several times he was appearing on the third place and it seemed that all problems could be just forgotten. However, the optimism disappeared after he got to the pits and reported problems with the gearbox. It was taken out immediately and taken over by the technicians of the manufacturer - ZF. After some adjustments it was put in place again and the truck was prepared for the qualifying race. Gerd started in an excellent way. He immediately made his way to the eighth place, in second lap he overtook Faure on place seven and began to shadow the black-yellow Caterpillar of Luostarinen. However, he did not watch its back too long and in one very steep and difficult climb Luostarinen was taken over and Gerd assumed his sixth position with admirable lightness. Then Buggyra was sprinting ahead as fast as possible and it was the speed that created problems in the final curve. With his left front bumper Gerd hit the column of tyres marking the edge of the track. Fibreglass body was broken and one piece perforated a brake system tube. Yet another promising attempt to reach much desired success finished in vain.

Nevertheless the engine remained undamaged and thus before the cup race it was enough to repair plastic parts and to replace brake pads that were jammed after the damage to the brake system. Gerd had to start from place twelve, which meant a position even behind the pilots of Group B. They somehow did not want to acknowledge the power superiority of Buggyra and complicated its way forward quite a lot. Against all odds, Gerd made his way to the trucks of Group A at the cost of several hard collisions. The truck was tossing sideways and finally remained standing still in the middle of the track. Then the race was stopped due to incomprehensible reasons, just after everybody ran over helpless Gerd again. The starting field started to get arranged again to the original formation on the starting grid and Gerd, who in the meantime managed to start the engine, was approaching from behind. But the commissioners did not want to allow him to start and literally pushed him out from the track to the area of technical inspection. Extensive discussions followed and it almost looked like Gerd would be again allowed to the track but he just took off the helmet and went to watch the race from the press centre roof terrace together with Martin Koloc. So in the last race of the season he participated as a spectator only.

After the race Martin called the whole team to meet in the pits. "This season was the best I have experienced. We have got so much new knowledge and information that we can directly start the preparations for the next one. I would like to thank you all very much," said Martin in the end of his short speech. Then also Gerd Körber expressed his thanks to everybody for perfect cooperation. In the evening the official announcement of the results for the whole season took place. Martin Koloc obtained a cup for the eighth place and a special plaque for Buggyra for the greatest benefit shown in Super Race Trucks division of the FIA European Truck Racing Cup 2001.

WWW.BUGGYRA.COM

11. závod

Evropského poháru tahačů na okruzích 2001

místo: Jarama /Španělsko/
termín: 6.-7. 10. 2001

výsledky:	měřený trénink:	8. Gerd Körber	2:11,309
	kvalifikační závod:	Gerd Körber	DNF (-5 kol)
	pohárový závod:	Gerd Körber	DNF (-13 kol)

Závěrečný závod letošního jedenáctidílného seriálu se jel v Jaramě hned o dalším víkendu po Lausitzringu, a tak mechanici vyrazili do Španělska rovnou z Německa v pondělí dopoledne. Na okruh, který leží asi 30 kilometrů severně od Madridu, dojeli ve středu večer.

Soutěžní program tentokrát začínal až v sobotu třemi volnými tréninky. Obloha byla od rána zatažená a dráhu zkrápěl drobný hustý déšť. To Gerdovi už tradičně vyhovovalo a v prvním tréninku zajížděl časy kolem pátého místa. Předčasně však zamířil s Buggyrou do depa, protože mu náhle klesl tlak oleje. Jak se ukázalo, do olejového čerpadla propadlo potrubím několik kousků rozdrčené podložky z turbodmychadla, které se porouchalo už v Lausitzu. Jelikož hrozilo nebezpečí, že se některé nečistoty dostaly i dál, vyndali mechanici motor a vyčistili vanu. To jim samozřejmě zabralo hodně času, a tak Gerd nenastoupil do druhého tréninku, který se jel necelou hodinu po prvním. Důkladná příprava vozu se ale pozitivně promítla do výborných časů ve třetím tréninku, ve kterém Gerd v silné konkurenci vozů MAN a Mercedes-Benz skončil šestý. Lepší čas už nemohl zajet, protože mu na pravém předním kole praskl brzdový kotouč. Mechanici při jeho výměně proto pro jistotu zkontrolovali i brzdy na ostatních kolech.

Na odpoledne meteorologové hlásili rozpouštění oblačnosti a ustávání srážek a jejich předpověď vyšla stoprocentně. Těsně před začátkem měřeného tréninku přestalo pršet, ale dráha byla stále velice mokrá. Proto týmy nastoupily s pneumatikami na mokro. Gerd se držel na výborném šestém místě, ale ani tuto jízdu nedokončil ve vymezeném čase. Stačil zajet pouze čtyři ostrá kola a pak se opatrně vrátil do depa. Stěžoval si na špatnou stabilitu vozu a jeho udržení v optimální stopě. Mezitím dráha oschla natolik, že ostatní začali v boxech přezouvat. Na kontrolních monitorech Gerdovo jméno začalo okamžitě klesat a po ukončení tréninku zůstalo až na desátém místě. Kromě všech jezdců skupiny A se před našeho jezdce natlačili v samotném závěru tréninku i dva zástupci slabších „béček“. To pro Gerda znamenalo start do nedělní kvalifikace z páté řady.

Mechanici večer rozebrali a zkontrolovali diferenciál a rychlostní skříň, kde se daly předpokládat příčiny Gerdových potíží, ale na žádnou závadu nepřišli. V pořádku byla i

náprava. Nechali proto auto postavit na váhy, aby zjistili, jestli není hlavní problém ve správném rozložení hmotnosti Buggyry na jednotlivá kola. Výsledky vážení skutečně některé odchylky od běžné tolerance prokázaly, a tak je úpravou pérování a tlumičů srovnali do správných mezí. S prací byli hotoví do půlnoci a už převlečení si mohli vychutnat v sestřihu na Eurosportu nádherné branky našich fotbalistů v rozhodujícím kvalifikačním utkání s Bulharskem.

Nedělní ranní warm-up se jel za slunečného počasí a Gerd ukazoval, že je mistrem svého oboru i na suchu. Několikrát se dokonce objevil na třetím místě a zdálo se, že veškeré problémy mohou být zapomenuty. Optimismus zmizel z tváří všech, když zajel do depa a ohlásil potíže s převodovkou. Ta šla okamžitě ven a do své péče ji převzali technici od výrobce ZF. Po úpravách namontovali mechanici převodovku zpět a připravili auto na kvalifikační jízdu.

Start se Gerdovi povedl na jedničku s hvězdičkou, protože se okamžitě propracoval na osmé místo a ve druhém kole předjel sedmého Faureho a zavěsil se za černožlutý Caterpillar Fina Luostarinen. Dlouho však na jeho zád' nekoukal a v jednom velmi prudkém a náročném stoupání s obdivuhodnou lehkostí zaujal jeho šestou pozici. Buggyra letěla jako drak, na což však Gerd doplatil v cílové zatáčce, kde levým předním nárazníkem trefil pilíř z pneumatik, který vymezuje dráhu. Laminátová karosérie se rozbila a jeden kus prorazil hadici brzdového systému. Další nadějná cesta k tolik kýženému úspěchu opět předčasně skončila...

Motor byl ale v pořádku, a tak před hlavním závodem stačilo opravit plasty a vyměnit destičky na zadních brzdách, které se při poškození soustavy zadřely. Gerd ovšem musel startovat z dvanáctého místa, tedy i za jezdci skupiny B. Ti jakoby nechtěli uznat větší sílu Buggyry a cestu vpřed jí značně komplikovali. Gerd se i tak probil až k „áčkovým“ vozům, jenže se dostal do několika tvrdých kontaktů a jeho auto začalo lítat ze strany na stranu a nakonec zůstalo stát uprostřed dráhy. Závod však byl nepochopitelně zastaven, až když se všichni znovu prohnali kolem bezmocného Gerda na konci druhého kola. Startovní pole se potom opět začalo řadit na roštu do původního postavení a zezadu přijížděl i Gerd, kterému se mezitím podařilo motor nastartovat. Komisaři ho však nechtěli ke startu pustit a doslova ho vyhnali z dráhy do prostoru pro technickou kontrolu. Nastalo velké dohadování a už to vypadalo, že Gerda přeci jen zpátky na trať pustí, ale ten definitivně sundal helmu z hlavy a šel závod sledovat spolu s Martinem Kolocem z terasy na střeše tiskového střediska. Poslední jízdu sezóny tak absolvoval v roli diváka.

Martin pak svolal v depu celý tým. „Byla to moje nejlepší závodní sezóna, získali jsme tolik nových poznatků a zkušeností, že můžeme bez obav zahájit přípravy na další rok. Chtěl bych vám všem moc poděkovat,“ řekl závěrem svého krátkého vystoupení. Poté poděkoval ostatním za perfektní spolupráci i Ged Körber.

Z večerního slavnostního vyhlášení výsledků sezóny se vrátil šéf stáje Martin Koloc s pohárem za osmé místo a s plaketou pro Buggyru za největší přínos do divize Super Race Trucks evropského šampionátu FIA v roce 2001.