



1st Race of the FIA European Truck Racing Cup 2003

Place: Estoril, Portugal

Date: 10-11 May 2003

Results:	Timed practice:	1st Gerd Körber	2:14.945
		3rd David Vršecký	2:15.372
	Qualifying race:	1st Gerd Körber	18:07.508
		4th David Vršecký	18:24.243
	Final race:	1st Gerd Körber	27:10.762
		5th David Vršecký	1 lap behind

Report: The journey to the initial event of 2003 FIA European Truck Racing Cup was around three thousand kilometres long. Therefore the silver blue trucks started the journey from their home at Roudnice nad Labem already in the evening of Sunday 4 May. The mechanics arrived to the gate of the circuit in the night of Wednesday. Next day they spent by building the paddock facilities which have considerably changed compared to the situation last year. There is a new third Buggyra in typical red of the Spanish pilot Antonio Albacete. On Friday the mechanics were already busy with the preparation of the trucks that later on passed the scrutineering by FIA technical delegates.

Three free practices were on the agenda for Saturday morning. Gerd indicated right in the first one that he was serious with defending the title, being almost three seconds ahead of Albacete on the second place. David was third with a minimum loss of 0.2 s. Adam Lacko, eighteen years old newcomer at Tatra team of Stanislav Matějovský, was a great surprise. He was even ahead of both drivers of the team of Deutsche Post, Harri Luostarinen and Markus Östreich, who have new PAM-03-MAN trucks. The monitors in the Press Centre were still displaying the results of the first practice and the pilots of Race Truck category were on the start. With a grin, some people started to refer to the Super Race Trucks category as a Czech rather than European Cup. Both the second and the third free practices had similar results with Gerd being the fastest, followed by David losing about a second and Albacete ranking third.

Before the important timed practice the mechanics checked the trucks again. A small defect on the exhaust pipe of Gerd's truck had to be fixed. Then the pilots were ready for the most important part of the day. Compared to the rules of last two years the timed practice was reduced by one third. Therefore each pilot has only 40 minutes to make his fastest lap. The ranking on the top was changing but Buggyra was never out. Albacete was winning in mid-time when both Gerd and David were in the pits striving with the mechanics and engineers for the final attempts. Gerd was the more successful one assuming the leading position in a short time. Nobody was able to

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

beat him, which meant a comfortable pole position for the qualifying race. It was however remaining unclear for a long time who will rank second. Albacete was the luckier one in the end, being fastest than David by 0.12 s. Next to him was Östreich who won a small duel with Lacko. Gerd's truck underwent a regular inspection and maintenance in the evening. David's Buggyra however required the attention of the mechanics for a considerably longer time. Since the times achieved on place two and three were very close, it was decided to make an adjustment in the suspension in order to gain more stability. David got some more room to attack, if necessary, or to defend himself against the attacks of the competitors even under difficult technical circumstances.

The warm-up session of Sunday was again won by Gerd, who enjoyed the ride without slightest technical difficulties. Unfortunately David was not so lucky at all. Fuel supply to one cylinder failed, David was able to complete a single lap only and then he headed to the pits. No wonder all the mechanics were extremely busy to prepare the truck for the qualifying race within the short time left. Lacko was also missing on the grid because of gearbox defect during the warm-up. Moreover the engine block was damaged as well which meant a complete exchange of both the engine and the gearbox. Gerd comfortably won the race but behind him the struggle was intense. In the first bend David succeeded to follow Gerd along the inner edge of the track overtaking Albacete. Immediately afterwards Östreich surprised by overtaking Albacete as well. In the next lap, however, David was betrayed by brakes exactly on the same spot and for a moment he got out of the track. This pushed him behind to place four. He managed to easily defend it against Luostarinen, who was just struggling, but there was no chance to catch up with those who were ahead. The situation was very tight there and in four laps Östreich bravely resisted against the attacks of Albacete. In the end Buggyra showed its power and for the final race Albacete secured his position next to Gerd.

Gerd was again the best one to start. Just afterwards the first bend became very crowded and several pilots got out of the track. The collision was most unfortunate for our pilots with David falling back to the very end for some time. The fastest drivers in the first were Östreich, Albacete and Gerd. David assumed sixth place. Immediately afterwards Gerd challenged Albacete and pushed himself to the second position. David was also trying hard and overtook first Lacko and two laps later also Luostarinen. Just before mid-time of the race Gerd already placed himself to the lead and started to enlarge the gap between himself and Östreich. Final victory was already easy. Albacete had to retire three laps before finish because of flat tyre. This meant a chance for David to secure third place for himself. However, much to a general surprise, instead of passing to the last lap he diverted to the road leading to pits. It was a turbocharger failure that prevented him from finishing the event on the podium. Obviously Luostarinen was very happy to finish third as well as Lacko on place four. He could hardly imagine a better premiere. Due to his lead over the others, David was still classified fifth.

The next race of FIA European Truck Racing Cup: 24-25 May 2003, Misano, Italy

1. závod

Evropského poháru tahačů na okruzích 2003

místo : Estoril /Portugalsko/
termín : 10. - 11.5.2003

výsledky :	měřený trénink	1. Gerd Körber	2:14,945
		3. David Vršecký	2:15,372
	kvalifikační závod :	1. Gerd Körber	18:07,508
		4. David Vršecký	18:24,243
	pohárový závod :	1. Gerd Körber	27:10,762
		5. David Vršecký	-1 kolo

report : Cesta k úvodnímu podniku letošního šampionátu byla dlouhá kolem tří tisíc kilometrů, a tak stříbromodré soupravy vyrazily ze svého domovského přístavu v Roudnici nad Labem už v neděli večer 4. května. U brány okruhu zastavili mechanici v noci ze středy na čtvrtek. Během dne se pak věnovali především stavbě depa, které se oproti loňsku podstatně změnilo, neboť pod jednu střechu přibyla třetí Buggyra v tradiční červené barvě španělského pilota Antonia Albaceteho. V pátek se už plně věnovali přípravě vozů, které pak pod přísným dohledem komisařů FIA prošly technickou přejímkou.

V sobotu byly na programu nejdříve tři volné tréninky. Hned v tom prvním Gerd naznačil, že to s obhajobou titulu myslí velice vážně. Na druhého Albaceteho najel téměř tři vteřiny! S minimálním odstupem dvou desetín skončil na třetím místě David. Velkým překvapením bylo čtvrté místo nováčka soutěže osmnáctiletého Adama Lacka, který usedl za volant Tatry v týmu Stanislava Matějovského. Lacko dokonce předčil i oba jezdce týmu Deutsche Post, ve kterém s novými vozy PAM-03-MAN startují Fin Harri Luostarinen a Němec Markus Östreich. Na monitorech v tiskovém středisku ještě svítily výsledky prvního tréninku, když přicházeli na svoji jízdu zástupci týmů divize Race Trucks. Okamžitě se s úsměvem začalo hovořit o suprech jako „Českém“ a nikoliv Evropském poháru. Ve druhém i třetím volném tréninku se za opět nejrychlejším Gerdem umístil s přibližně vteřinovou ztrátou David, třetí pozice zaujal Albacete.

Před důležitým měřeným tréninkem opět překontrolovali mechanici vozy a na Gerdově autě zavařili menší trhlinu na výfukovém potrubí. Pak už jezdci nastoupili do rozhodující jízdy dne. Na rozdíl od minulých dvou let byl pro letošek měřený trénink zkrácen o třetinu, na zajetí nejrychlejšího okruhu tak má nyní každý 40 minut. Pořadí na čele se několikrát změnilo, ale nikdy u jména pilota nechyběla značka Buggyra. V polovině tréninku vedl Albacete, jenže v tu dobu byli Gerd i David v boxech a spolu s mechaniky a inženýry se připravovali na závěrečný souboj s chronometrem. Úspěšnější byl Gerd, který se zanedlouho dostal do vedení. Jeho čas už nikdo nepřekonal, což mu zaručilo nejlepší místo na startovním roštu kvalifikace. Až do posledních chvil ale nebylo jasné, kdo zaujme druhou pozici. Nakonec byl šťastnější Albacete, který byl o 12 setin vteřiny rychlejší než David. Vedle něj si rezervoval

místo Östreich, který vyhrál minisouboj s Lackem. Večer proběhla na Gerdově autě pravidelná prohlídka a údržba, na Buggyře Davida však pracovali mechanici podstatně déle. Vzhledem k velké vyrovnanosti časů na druhém a třetím místě nově nastavili pérování, aby auto získalo větší stabilitu a David mohl v případě nutnosti útočit nebo naopak odrážet ataky soupeřů i v náročných technických pasážích.

Nedělní warm-up opět vyhrál Gerd, kterému jelo auto bez sebemenších potíží. Ty ale potkaly Davida. Kvůli poruše přívodu paliva do jednoho z válců objel pouze jedno kolo a musel zpět do depa. Všichni mechanici pak měli co dělat, aby stačili v krátkém čase připravit vůz do kvalifikační jízdy. Na roštu však chyběl Lacko, kterého ze startu vyřadila porucha převodovky ve warm-upu. Navíc došlo i k proražení bloku motoru, což znamenalo výměnu obou agregátů. Závod vyhrál s přehledem Gerd, ale za jeho zády se urputně bojovalo. Davidovi se podařilo vyvézt v první zatáčce za Gerdem po vnitřním okraji dráhy a dostal se před Albaceteho, kterého překvapivě předjel i Östreich. V dalším kole však na stejném místě Davida zradily brzdy a na chvíli opustil trať. Tím klesl na čtvrté místo, které sice s obrovským náskokem před trápícím se Luostarinenem uhájil, ale dohnat jezdce před sebou se mu už nepodařilo. Ti navíc tvrdě bojovali a Östreich čtyři kola statečně odrážel útoky Albaceteho. Nakonec však byla Buggyra silnější a Španěl si do hlavního závodu zajistil pozici vedle Gerda.

Start vyšel opět nejlépe Gerdovi, ale v první zatáčce byla velká tlačénice a několik jezdců se ocitlo mimo dráhu. Nejvíce na tuto kolizi doplatili oba naši jezdci a David se dokonce ocitl až na konci startovního pole. Cílem prvního kola projel nejdříve Östreich před Albacetem a Gerdem, David se posunul na šesté místo. Hned v dalším okruhu zaútočil Gerd na Albaceteho a prodral se na druhou pozici. Nelenil ani David, který předjel Lacka a o dvě kola později i Luostarinen. Těsně před polovinou závodu už vévodil na špici Gerd a začal se Östreichovi vzdalovat. V poklidu si pak dojel i pro zlatý věnec. Tři kola před cílem musel kvůli defektu pneumatiky odstoupit Albacete a cesta na třetí stupínek vítězů se tak otevřela Davidovi. Ten ale k překvapení všech při nájezdu do posledního kola odbočil na boxovou komunikaci. Jak se záhy ukázalo, první vystoupení na „bednu“ mu překazila závada turbodmychadla. O to větší byla radost třetího Luostarinen a nakonec i čtvrtého Lacka. Lepší premiéru si určitě ani nepředstavoval. David byl vzhledem ke svému náskoku klasifikován na pátém místě.

příští závod Evropského poháru:

24.-25.5.2003 Misano/Itálie