



2006

Race aktuell



Spektakel am Ring

Zum ersten Mal werden beim ADAC Truck Grand Prix auf dem Nürburgring die "International Truck Masters Germany" ausgetragen. Das Programm wird noch spektakulärer und abwechslungsreicher als je zuvor.

Es ist ein fester Termin in den Kalendern der Truck Sport- und Country-Fans: Der große ADAC Truck Grand Prix vom 21. bis 23. Juli auf dem Nürburgring. Neben den Truck-Rennen ziehen längst die Spektakel im Fahrerlager und Industriepark aber auch das große Country-Musik-Festival in der Müllenbach-Schleife hunderttausende Fans und begeisterte Zuschauer zum großen Truck Race-Wochenende in die Eifel. Diesmal verspricht der Veranstalter neben den actiongeladenen Stuntvorführungen und den viel bestaunten Truck-Korsos zusätzlich eine besondere Attraktion: Bei der "Truck Drift

Challenge Nürburgring" geht es um möglichst spektakuläre Drifts der Renntucks und die Besucher dürfen über ihren Champion mit abstimmen. Um solche und ähnlich spektakuläre Aktionen zu ermöglichen und damit mehr für die Besucher des Nürburgrings zu tun, hat sich der ADAC Mittelrhein entschlossen, diesmal nicht ein Rennen nach den Regeln der FIA-Europameisterschaft, sondern die "International Truck Masters Germany" auszutragen.

In dieser Ausgabe von Race aktuell haben wir für Sie alle wichtigen Informationen rund um das Programm am Nürburgring, Hintergrundinformationen zu Fahrern, Trucks und Rennregeln sowie einen kurzen Rückblick auf die ersten vier Rennen der FIA-Truck Race-EM 2006 zusammengestellt.

Inhalt



Action, Fun & Music

In diesem Jahr haben die Veranstalter noch mehr Rennspektakel, Attraktionen und Musik ins Programm gepackt. Hier bekommen Sie den Überblick. [Seite 2](#)

Power, Fights & Punkte

Die Super-Stars des Truck Race kämpfen wieder um den Titel. Selten lagen Körper, Oestreich, Albacete und Co. nach den ersten vier Rennen so eng beieinander wie in dieser Saison. Rückblick auf den bisherigen Saisonverlauf. [Seite 4](#)

Rennen, Szene & Gerüchte
Erstmals findet das Truck Race in der Eifel nicht als FIA-Cup sondern als "International Truck Masters Germany" statt. Was steckt dahinter, was ist neu? Wie geht's weiter mit dem Truck Race? [Seite 6](#)

Die Helden vom Ring [Seite 10](#)

Regeln und Technik [Seite 12](#)

Sponsoren - die Stützen des Trucksports [Seite 14](#)

Stimmung pur am Nürburgring [Seite 16](#)





Action,
Fun & Music

Volle Lotte



Auch dieses Jahr gibt es auf und neben der Rennstrecke jede Menge Musik, Spaß und Action.

Manchmal weiß man gar nicht wo man zuerst hinschauen soll. So viel ist los am Ring. Nicht nur auf der Rennstrecke. Viele der großen und kleinen Aktionen finden auch im Industriepark, im Fahrerlager oder in der Müllenbachschleife statt. Natürlich darf das große Country Music Festival nicht fehlen. Auf der großen Open Air Bühne in der Müllenbachschleife

geben sich die Top-Stars der deutschen Country-Szene die Ehre (siehe Kasten). Ganz in der Nähe glänzen die auf Hochglanz polierten US- und Showtrucks um die Wette. Auf einem Truck Trial Parcours zeigen die Off-Road-Künstler, was man mit Trucks abseits asphaltierter Straßen machen kann. Daneben gehören natürlich diverse Showbühnen mit Musik zum Mitsingen, Mit-tanzen oder mit Karaoke-Wettbewerben zu den Attraktionen am Ring.

Jeweils zum Abschluss der Rennveranstaltungen finden schon traditionelle die Go- & Stop-Wettbewerbe für Amateure und Profis auf der Start- und Ziel-Geraden statt. Insgesamt über 350 Trucks werden sich an den verschiedenen Paraden der US-Trucks und Lkw-Oldtimer sowie am Hertz Korso

Action zum Mitmachen: Auch für Kinder gibt es tolle Angebote.



Stars zum Anfassen: Am Nürburgring sind die Fans ganz nah dran.

beteiligen. Ein Geheimtip für Rennsportfans: Erstmals können Besucher vor den Rennen in die Boxengasse gehen und hautnah Rennatmosphäre schnuppern. Und auch an die kleinen Besucher haben die Veranstalter gedacht: Im großen Kinderparadies findet der Nachwuchs jede Menge Spiele und Unterhaltung.





Weitblick: Mehr als 300 US- und Showtrucks sind zu sehen.



Einblick: Wenn die Sonne lacht, geht's heiß her.



Ausblick: Die besten Countrybands Deutschlands stehen auf der Bühne.

Das Riesen-Country-Musikprogramm

Open-Air-Bühne in der Müllenbachschleife:

Freitag, 21. Juli 2005

- 18.30 Uhr Rubber Duck
- 20.00 Uhr Foggy Mountain Rockers
- 21.30 Uhr Hermes House Band
- 23.00 Uhr Silverwood

Samstag, 22. Juli 2005

- 18.30 Uhr Hermann Lammers Meyer & the Emsland Hillbillies
- 20.00 Uhr Dagmar Lay D. & the American Show
- 21.30 Uhr The BossHoss
- 23.00 Uhr Das große Höhenfeuerwerk
- 23.30 Uhr Tom Astor & Band



Der FERNFAHRER am Ring

Nicht zu übersehen und voller Action im Gepäck: Der FERNFAHRER Show Truck wird wieder auf dem Hubschrauberlandeplatz am

Fahrerlager Leser und Besucher mit einem abwechslungsreichen Programm und einem riesigen Gewinnspiel unterhalten. Besondere Attraktion ist der Original Truck Simulator von DEKRA, mit dem jeder einmal seine Fahrkünste in kritischen Situationen testen kann. Außerdem sind alle Siegerfahrzeuge der Leserwahl von FERNFAHRER, lastauto omnibus und trans aktuell zu bewundern. Beim Riesen-Gewinnspiel, bei dem jeder Besucher teilnehmen kann, verlost der FERNFAHRER einen nagelneuen Fiat Panda 4x4 Cross – da lohnt sich das Mitmachen.

Das Rennprogramm*

Neben den International Truck Masters Germany (TMG) werden auch zwei Rennen für die Britischen Truck Meisterschaft gestartet. Zudem gibt's Rennen der Benelux Racing League und des Renault Clio Cup.

Freitag, 21. Juli 2005

ab 8.30 Uhr: Freies Training für Int. Truck Masters Germany (TMG), Britische Truck Race Meisterschaft (BTRA), Renault Clio Cup, Benelux Racing League V6

ab 11.20 Uhr: 2. Freies Training TMG, BTRA

ab 13.30 Uhr: Zeittraining Renault Clio Cup, Benelux Racing League V6, Trucks TMG, BTRA

ab 16.45 Uhr: Go & Stop Race

Samstag, 22. Juli 2005

ab 8.30 Uhr: **Warm up Trucks TMG**, Trucks BTRA, Zeittraining Benelux Racing League V6

ab 10.00 Uhr: **Quali-Race 1 Trucks TMG**, Rennen 1 Renault Clio Cup

ab 12.35 Uhr: Oldtimer Korso, **Cup-Rennen 1 Trucks TMG**, US-Truck Parade, Rennen 1 Benelux Racing League V6, Rennen 1 Trucks BTRA

ab 17.00 Uhr: Go & Stop Race

Sonntag, 23. Juli 2005

ab 8.30 Uhr: **Warm up Trucks TMG**, Trucks BTRA, Benelux Racing League V6, Renault Clio Cup

ab 10.25 Uhr: **Zeittraining Trucks TMG**, Rennen 2 Trucks BTRA

ab 12.00 Uhr: Hertz Truck Korso

ab 13.20 Uhr: **Quali-Race 2 Trucks TMG**, Rennen 2 Renault Clio Cup, Rennen 2 Benelux Racing League V6

ab 16.35 Uhr: **Cup-Rennen 2 Trucks TMG**

* Änderung vorbehalten, aktuelle Infos unter www.truck-grand-prix.de

Impressum

Chefredakteur: Thomas Paul Göttl, paul.goettl@etmservices.de

Redaktion: Andreas Lubitz

Fotos: Archiv, Bert Brandenburg, Oscar Hoogendoorn, Thomas Küppers

Grafik: Stephanie Schulz

Druck: Dierichs Druck + Media GmbH

Projektleitung und Anzeigenverkauf: ETMservices, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, Telefon (07 11) 7 84 98-55, Internet: www.etmservices.de

Geschäftsbereichsleiter ETMservices: Bert Brandenburg, bert.brandenburg@etmservices.de



Power, Fights & Punkte



Was bisher geschah

Die Saison 2006 begann mit einer kleinen Sensation: Wegen zu geringer Beteiligung an Rennteams in der Super-Race-Klasse einigten sich alle Beteiligten darauf, diese Klasse zu streichen und ausschließlich die Race-Klasse mit den seriennahen Renntrucks auszutragen.

Erfreuliche Folge: Das Feld der startenden Marken ist bunter und dadurch sicher auch interessanter geworden. MAN und Mercedes treten hier nicht nur gegen Daf und Renault, sondern auch noch gegen vermeintliche Exoten wie Freightliner und Foden an. Und das alles mit den bekannten Superstars der Truck-Race-Szene. Denn Europameister Antonio Albacete nimmt

ebenso wieder teil wie die alten Hasen Gerd Körber, Markus Oestreich, Jochen Hahn und Markus Bösiger.

Schon beim *Saisonauftritt in Barcelona* wurde klar, dass die Rennen spannend und von harten Kämpfen gekennzeichnet sein würden. Den besten Start in die Saison erwischte Freightliner-Pilot David Vrsecký aus dem Buggyra-Team, der nach hervorragendem Zeittraining am Samstag zwei Start-Ziel-Siege heimfahren konnte. Doch dahinter kämpften Albacete auf MAN, die beiden Mercedes-Fahrer Oestreich und Hahn sowie Körber als zweiter Freightliner-Pilot erbittert um die nachfolgenden Plätze. Pech für Oese: Bei einer umstrittenen Gewichtsmessung büßte er sieben wertvolle Punkte und den guten Startplatz im Cuprennen ein. Der Sonntag war dann der Tag des Lokalmathadors Albacete auf seinem Cepsa-MAN. Musste er sich im Quali-Rennen noch knapp den überlegen fahrenden Freightliner-Piloten Vrsecký und Körber

geschlagen geben, so schossen sich die beiden Buggyra-Teamkollegen im anschließenden Cup-Rennen gegenseitig von der Strecke und überließen dem Spanier leichtfertig das Feld. Auch Markus Oestreich zog schon früh an den beiden Kampfjähnen vorbei auf den zweiten Platz.

Zum zweiten Rennen der Saison in *Misano* an der italienischen Adriaküste waren wegen der engen Terminplanung nur 17 der 25 FIA-Piloten angereist. Wie erwartet, legten die beiden Freightliner aus dem Buggyra-Team mit guten Rundenzeiten los, doch MAN-Pilot Albacete und die beiden Mercedes-Axor-Fahrer Oestreich und Hahn standen dem nicht nach. Ein hervorragender Start im Quali-Rennen sah Jochen Hahn in der Führungsrolle, hart attackiert von Albacete und Körber, Oese dicht dahinter. Doch der Schwabe musste sich schon bald dem überlegen fahrenden Spanier auf MAN und dem alten Hasen Körber geschlagen geben und fuhr letztlich als Dritter



Alter Hase: Gerd Körber fährt wieder ganz vorne mit.



Neues Team: Markus Oestreich fährt für Euroline auf Mercedes.

doch sein harter Angriff auf den Tschechen Adam Lacko hatte Folgen: Albacete erhielt 25 Sekunden Zeitstrafe. Lacko

ben sich gegenseitig von der Piste. Platz drei und vier gingen nun an Renault-Fahrer Frankie Vojtisek und den Österreicher Markus Bösiger auf MAN. Körber schaffte es immerhin noch auf Rang fünf, während Oese beschädigt an die Box fuhr. Im Cuprennen brachte der Fuldaer dann seine langjährige Truckrace-Erfahrung ins Spiel, rollte das Feld von hinten auf und kämpfte sich so auf Rang fünf vor – hinter Albacete, Hahn, Körber und Vrsecký.

Mit 27 Punkten Vorsprung in der Gesamtwertung kam MAN-Fahrer Albacete als absoluter Favorit auf den Rennkurs von **Albacete** im Süden Spaniens. Doch es sollte anders kommen. Bei zwei Start-Ziel-Siegen von Markus Oestreich auf Mercedes Axor am Samstag konnte sich Albacete zwar den zweiten Platz im Quali-Race sichern, musste aber wegen eines Ausrutschers das Cup-

Rennen als Vierter beenden. Hahn, Körber und Vrsecký mischten bei Temperaturen um die 40 Grad ebenfalls beim Kampf um die Spitzenplätze mit. Am Sonntag startete Oese erneut als erster ins Quali, kam aber nach einem regelwidrigen Ausbremsen durch den überrundeten Spanier Huelta nur als Dritter hinter Körber und Hahn ins Ziel. Albacete schied mit Kupplungsschaden aus. Im Cup-Rennen gerieten die Führenden Körber, Oestreich und Hahn so hart aneinander, dass sie sich drehten und beinahe zum Stehen kamen. Dennoch fuhr das deutsche Trio in dieser Formation aufs Siebertreppchen. Europameister Albacete kämpfte sich zwar tapfer von hinten auf den fünften Rang vor,

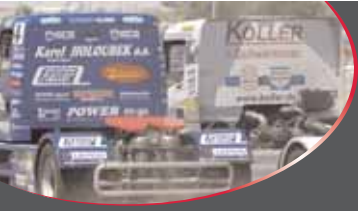
wurde wegen unsportlichen Verhaltens für beide Sonntagsrennen disqualifiziert. Er hatte aus Rache für den Angriff den MAN von Albacete in der Auslaufrunde gerammt.

Das vierte Rennwochenende dieser Saison lief ganz nach dem Geschmack von Jochen Hahn. Der Schwabe hatte Verbesserungen an seinem Differential vorgenommen, was sich nun auf der Rennstrecke im südfranzösischen **Nogaro** positiv bemerkbar machte. Am Samstag legte er bei schwül-warmem Wetter sowohl beim Warm-up als auch im Zeittraining die schnellsten Runden hin. Mit einem knappen Rückstand stellte sich mit Markus Oestreich ein weiterer Mercedes-Pilot in die erste Startreihe des Quali-Rennen, verfolgt von Markus Bösiger und Antonio Albacete, beide auf MAN – und so kamen sie auch durchs Ziel. Weit spannender gestaltete sich das Cup-Rennen. Nach einer frühen Führung durch Oestreich entschieden die Rennkommissare auf Frühstart und schickten den Fuldaer durch die Boxengasse. So hatten die Verfolger Hahn und Körber die Bahn frei und Jochen Hahn fuhr seinen ersten Cup-Sieg dieser Saison ein. Auf Rang drei und vier folgten dann Markus Altenstrasser auf MAN und Oestreich. Auch am Sonntag gaben die fliegenden Starts Anlass zur Diskussion. Während beim Quali-Race Jochen Hahn wegen seiner frühen Führung unter Verdacht kam, zu früh auf Gas gegangen zu sein, waren es im Cup-Rennen Hahn und Körber gemeinsam. Doch beide Male konnte die Rennkommission kein regelwidriges Verhalten feststellen. So gewann Jochen Hahn nicht nur das Quali-, sondern auch noch das Cup-Rennen und verbuchte die Maximalpunktzahl von 60 Punkten. Somit hält der Mercedes-Fahrer Spitzenposition vor Gerd Körber, Antonio Albacete und Markus Oestreich. Alle vier haben in den verbleibenden vier Rennen zur Europameisterschaft noch gute Chancen auf den Titel.

Wertung nach vier Rennen

Platz	Fahrer	Marke	Punkte
1.	Jochen Hahn	Mercedes-Benz	183
2.	Gerd Körber	Freightliner	173
3.	Antonio Albacete	MAN	145
4.	Markus Oestreich	Mercedes-Benz	139
5.	David Vrsecký	Freightliner	115
6.	Markus Bösiger	MAN	83
7.	Frankie Vojtisek	Renault	47
8.	Markus Altenstrasser	MAN	39
9.	Niko Pulic	Mercedes-Benz	36
10.	Jose Rodrigues	MAN	35

durchs Ziel. Im Samstags-Cup-Rennen machte der Axor-Pilot seine Sache dann besser und konnte seinen zweiten Rang aus der Startphase hinter dem amtierenden Europameister Albacete vor Körber und Oestreich ins Ziel retten. Auch am Sonntag zeigten sich Hahn und Albacete auf dem sonnenüberfluteten Rennkurs südlich von Rimini in ähnlich guter Form wie am Samstag und machten die Plätze eins und zwei jeweils im Wechsel ohne größere Fights untereinander aus. Dahinter ging es aber ordentlich zur Sache. Wie in alten Super-Race-Zeiten legten sich Oese und Körber im Quali-Rennen schon in der ersten Linkskurve heftig miteinander an und scho-



Die Szene lebt

Auch wenn es manchen nicht schnell genug geht – das Truck Race verändert sich unaufhörlich. Wir haben aktuelle Entwicklungen, Trends und Gerüchte für Sie zusammengefasst.

Nichts bleibt wie es war – und das ist gut so. Das meint zumindest die Mehrzahl der Teams, die teils seit Jahren an den internationalen Truck Race-Wettbewerben teilnehmen. Immer wieder gab es in der Vergangenheit Diskussionen mit dem Weltmotorsport-Verband FIA, sei es um die technischen Vorschriften, Zulassungen, Renntermine oder schlicht nur um Entscheidungen einzelner Rennleiter oder Kommissare. Ja eine eigene Rennserie wollten die beteiligten Teams schon gründen, ohne Beteiligung der FIA. Letztlich scheiterte es meist – wie so oft – an der finanziellen Unterstützung, die ohne den internationalen Verband nicht im gleichen Maße zur Verfügung stand. Einen erneuten Versuch,

aus den Regel-Zwängen der FIA auszubrechen, hat nun der ADAC Mittelrhein als Veranstalter des größten europäischen Truck Race-Events gestartet. Am Nürburgring wird erstmals kein Rennen der Europameisterschaft ausgetragen. Statt dessen fahren die Teams um den Titel des International Truck Masters Germany. Dabei handelt es sich bei diesem Prädikat wohl eher um eine Notlösung. Denn anfangs hatte der ADAC gehofft, mehrere europäische Veranstalter für seine Ideenbegeisterten zu können und eine eigene Europameisterschaft zu veranstalten (siehe Interview).

Immerhin hat die FIA auf die herbe Kritik der Saison 2005 aus den Reihen der Starter reagiert und einige Änderungen einfließen lassen. So sorgten die Zulassungskriterien immer wieder für Unmut, weil sie praktisch jedem die Möglichkeit eröffneten, an einem der Rennen teilzunehmen. Daher fanden sich neben den Profi-Teams auch immer mehr „bunte Hunde“ im Fahrerlager, die zwar das Feld belebten, aber dem Sport nicht unbedingt dienlich waren. In diesem Jahr begrenzt die FIA das Starterfeld auf 25 plus 6 Gastfahrern pro Rennen. Zudem müssen sich die Teams verpflichten, an

mindestens sechs der acht Rennen teilzunehmen, ansonsten droht eine empfindliche Geldbuße. Ein wichtiger Schritt in Richtung „ernsthaftem“ Sportgeschehen.

Ein weiterer Vorwurf der Teilnehmer an die FIA war die starre Auslegung des Regelwerks und die geringe Bereitschaft, auf technische Neuerungen im Reglement zu reagieren. Doch auch dies hat sich die FIA zu Herzen genommen und gemeinsam mit den Teams eine Änderung der technischen Vorschriften erarbeitet, die den Truckrennsport für Teams, Sponsoren nicht zuletzt auch für die Zuschauer interessanter machen soll. So sollen beispielsweise die Vorschriften zum Bau der Race Trucks vereinfacht werden. Auch über eine Einschränkung der Leistungssteigerung wird im Fahrerlager laut nachgedacht. Denn trotz des Wegfalls der Super Race Klasse erreichen einige Race Trucks heute schon Rundenzeiten wie einst in der großen Klassen. 1000 PS und mehr sind bei den Top-Teams, die meist auf die Unterstützung der Fahrzeughersteller beim Motorentuning zählen können, schon die Regel. Privatteams, wie das Team des Truck Race Urgesteins Ross Garret mit seinem Foden,



Interview

Interview mit Armin Kohl, Sportleiter des ADAC Mittelrhein



?: Was war der Anlass dafür, aus der FIA-Rennserie auszusteigen?
Kohl: Einen bestimmten Anlass gab es nicht. Der Internationale

ADAC Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring hatte innerhalb der Serie zur FIA-Europameisterschaft schon immer eine Sonderstellung. Während viele Veranstaltungen der FIA-Serie reine Sportevents sind, ist unser Truck-Grand-Prix auch zugleich Familienfest, Industriemesse und Austragungsort des größten Countryfestivals in Europa. Der Motorsport ist eine wichtige Säule des ADAC Truck-Grand-Prix, aber eben nicht die einzige. Das auf eine Großserie zugeschnittene Reglement der FIA, wirkte für uns eher wie ein Korsett und war deshalb hinderlich.

?: Was sind aus Sicht des ADAC die Vorteile der "International Truck Masters Germany"?

Kohl: Die Unabhängigkeit hilft uns, unsere Veranstaltung im Interesse der Zuschauer weiterzuentwickeln. Erstmals wird es in diesem Jahr für Zuschauer die Möglichkeit geben, als Beifahrer im Renntempo über den Nürburgring zu fahren. Das war in den letzten Jahren wegen der zu hohen Auflagen nicht möglich. Außerdem werden wir den Teams bei der Reifenwahl entgegenkommen.

?: Wie haben die Fahrer, die Sponsoren und die Aussteller im Industriepark reagiert?

Kohl: Manche Fahrer wären gerne am Nürburgring um Punkte gefahren, der überwiegende Teil der Fahrer hat aber Verständnis für unsere Entscheidung. Bei den Ausstellern sind wir stolz darauf, dass unsere großen Partner wie Mercedes oder MAN ihr Engagement noch vergrößert haben und Zulieferfirmen wie Carat wieder an den Ring zurückkehren werden. Seien sie versichert, dass es im Industriepark und im Fahrerlager wieder viel zu bestaunen und auszuprobieren gibt.

Außer der Reihe: Beim Truck Grand Prix am Nürburgring werden erstmals die International Truck Masters Germany ausgetragen.

haben da kaum noch Chancen, vorne mitzufahren.

Der Alleingang des ADAC Mittelrhein am Nürburgring scheint also zumindest als richtiges und wichtiges Signal an die FIA-Verantwortlichen gewirkt zu haben. Dennoch glauben Insider, dass 2007 in der Eifel wieder ein FIA-Lauf gestartet wird. Selbst Truck Grand Prix-Organisator Helmut Radermacher glaubt, dass „der ADAC gut daran täte, unter bestimmten Voraussetzungen wieder über eine Teilnahme an der FIA-EM nachzudenken“.

Dass der Event am Ring wieder zum Erfolg wird, liegt nicht zuletzt am Rahmenprogramm und der groß angelegten Schau der Sponsoren, Nutzfahrzeug-Hersteller und der Zuliefer-Industrie. So zeigt sich das

Wochenende in der Eifel wieder mal als Leistungsschau neuer Technik-Entwicklungen, wie etwa mit dem Einsatz des Digitalen Tachografen im Rennen (siehe Kasten) oder auch mit einem 25-Meter langen Road-Train, den Aufbauer Fliegl als Diskussionsbeitrag ausstellt. „Der Truck Grand Prix trägt massiv zur Image-Verbesserung der Nutzfahrzeug-Branche bei,“ weiß Radermacher. Gleichzeitig lobt er die Fernfahrer als herzlich, höflich, zukommend und – das betont er – ordentlich. Bei kaum einer anderen Veranstaltung am Ring werde so wenig Müll verursacht und so wenig Schaden angerichtet wie während des Truck Grand Prix. Und das – so sind sich die Veranstalter sicher – wird sich auch in diesem Jahr nicht ändern.

Tempo-Kontrolle per Digi-Tachograf

Beim International Truck Masters Germany ist erstmals in den Renntucks ein speziell entwickelter Digitaler Tachograf der Firma Siemens VDO zur Geschwindigkeits-Überwachung vorgeschrieben. Das Gerät entspricht weitgehend den Serien-Fahrtenschreibern, ist aber in seinen Funktionen auf den Renneinsatz optimiert. Mangels ABS-Sensoren (ABS-Systeme sind im Reglement untersagt) wird die Geschwindigkeit nicht am Vorderrad, sondern mittels Sensor am Getriebe ermittelt. Kurzzeitige Spitzen, die durch drehende Räder auf dem Protokoll erzeugen werden nicht berücksichtigt. Die

Kommissare können nach jedem Rennen aus sämtlichen Fahrzeugen die Daten einfach und schnell mit einem USB-Stick auslesen und sofort am Computer auswerten. Anders als die bisherige Überwachung mit dem satellitengestützten Global Positioning System (GPS) misst das Siemens-Gerät das Tempo mit bordeigenen Mitteln und kann daher auch kalibriert werden. Die Aufzeichnungen sind daher genauer und sicherer auszulesen.

Volle Kontrolle: Der digitale Tachograf ermöglicht eine exakte Überwachung der Tempolimits.





Schon nach der
ersten Übernachtung
werden Sie sich
fragen, warum diese
Unterkunft nur
einen Stern hat.

Der Actros überzeugt durch komfortable Betten für eine erholsame Nacht und ergonomische Sitze, die den Rücken schonen. Checken Sie ein: bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder unter www.mercedes-benz.de/lkw



Mercedes-Benz



Die Helden vom Ring



Die Helden vom Ring

Ohne Fahrerpersönlichkeiten, wie Gerd Körber, Heinz-Werner Lenz, Markus Oestreich oder Jochen Hahn wäre Truck Race am Ring nur halb so schön.

Sie haben die europäische Truck Race Szene geprägt und mitgeholfen, die Rennen am Nürburgring zu den Publikums-magneten zu machen, die sie heute sind: Körber, „Schrotti“, „Oese“ und Hahn gehören einfach zur Truck EM und werden von den Fans frenetisch bejubelt. Auch dieses Jahr sind die Helden vom Ring wieder mit von der Partie, zur Freude der Fans und der Veranstalter.



Seit 19 Jahren Truck-Racer: Gerd Körber.

Gerd Körber
Der 43 Jährige Körber ist einer der Urge-
steine des Truck
Sports. Schon 1987,
als Lkw-Rennen noch
in den Kinderschuhen
steckten, war er mit
dabei. Kaum ein
Fahrer hat so viele

Fans um sich geschart, so viele Sympathien auf seiner Seite gehabt wie der stets gut gelaunte Badener, der wie so viele ander

Truck-Rennfahrer auch hauptberuflich mit Lkw zu hat. Wenn er nicht auf den Rennstrecken Europas unterwegs ist, führt er sehr erfolgreich zwei Unternehmen – die Spedition Bickel und Bickel Tuning, wo er sich auf Lkw-Zubehör und Karosseriearbeiten spezialisiert hat. Hier, in den Werkstätten im badischen Rheinau, hat Körber 1989 auch den ersten speziell fürs Rennen konzipierten Truck aufgebaut, den er Phönix nannte, nach dem sagenhaften Feuervogel, der aus der Asche wieder auferstand. Basis war ein MAN. 1991 wurde der damals 28jährige in diesem Auto zum ersten Mal Europameister in der Klasse C, die später zur Super Race Klasse wurde. Der gelernte Speditionskaufmann fuhr während seiner Karriere in wechselnden Teams, Anfangs im eigenen Team, unterstützt von seinem Vater als Teamchef. Als DAF 1998 mit zwei Trucks in den Rennzirkus einstieg, erhielt Körber einen Platz im Cockpit des neuen Wettbewerbers um die Europameisterschaft. Nach dem Ausstieg der Niederländer aus

dem Renngeschehen fuhr er wieder in einem MAN. Doch seine größten Erfolge feierte der Rennfahrer aus Leidenschaft mit einem privaten Team. Nach seinem Wechsel zum tschechischen Team Buggyra, im Jahr 2001 holte er in den Jahren 2002 und 2003 zweimal hintereinander den Titel in der Super Race Klasse. Nach einem Jahr Rennpause, mit einem kurzen Zwischenspiel am Nürburgring, fährt Gerd Körber dieses Jahr wieder alle Rennen mit – diesmal mit einem Buggyra Freightliner in der verbliebenen Klasse der Serien-nahen Renntucks. Mit Erfolg: Nach den ersten vier Rennen der Saison belegte der Badener den 1. Platz.

Heinz-Werner Lenz

Ein Rennfahrer-Kollege bezeichnete ihn einmal als „Ikone vom Nürburgring“. Und tatsächlich gibt es kaum einen Fahrer, der auf seiner „Hausstrecke“ so viele Fans hinter sich weiß wie der Abschleppunternehmer aus Plaidt in der Eifel. Der heute 49jährige

kam eigentlich eher zufällig zum Truckrennen. Mit seinen schweren Autokranen und Abschleppfahrzeugen war er stets an der Rennstrecke im Einsatz. „Das kann ich auch“ sagte sich der Self-Made-Man in seiner lockeren Art und stieg 1990 selbst hinter das Steuer eines Renntrucks. Was lag für einen Abschleppunternehmer näher, als seinen ersten Renn-Lkw aus Teilen von Unfall-Lkw aufzubauen. Diese Praxis verhalf ihm auch zu seinem Spitznamen in der Rennszene: Jahrelang tourte Lenz als „Schrotti“ durch Europa. Heinz-Werner Lenz ist ein Familienmensch. Seine Frau Sylvia begleitet ihn als Teamchef auf jedes Rennen und auch seine drei Kinder waren schon von Kleinauf dabei. Der älteste Sohn Daniel tritt in die Fußstapfen seines Vaters: Als



Ikone vom Ring:
Heinz-Werner Lenz.

Unternehmer und als Rennfahrer. Am Nürburgring wird er erstmals im alten Mercedes des Vaters seine Runden über den Ring drehen. Auf einem Mercedes-Benz feierte Heinz-Werner

Lenz seine größten Triumphe. 1997, 1998 und 1999 gelang ihm mit dem dreimaligen Sieg der Europameisterschaft der Hattrick in der Race Klasse. In den Jahren 2002 bis 2004 war Lenz nur sporadisch auf den Rennstrecken zu sehen, aber mit einem Sieg im Mittelreincup auf dem Nürburgring brachte er die Fans in der Eifel zum Jubeln. Letztes Jahr stellte Lenz dann gemeinsam mit Iveco einen neuen Renntruck auf die Räder, der auch dieses Jahr auf dem Nürburgring in der auffälligen Hausfarbe antritt: Knall-Orange.



Rennprofi:
Markus Oestreich.

die Meisterschaft zuerst in der Formel 3, später in der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft. Seit 1992 sitzt der heute 43jährige hinter dem Steuer eines Renntrucks. Damals holte ihn Georg Mekle in sein Team. Neben seinem Job als Rennprofi betreibt der dreifache Familienvater eine gut gehende Kartbahn in Fulda, wo er mit seiner fachkundigen Anleitung die Nachwuchs-Rennfahrer der Zukunft ausbildet. „Oese“, wie er im Rennzirkus genannt wird, ist im Fahrerlager für seine Späße und seine ausgefallenen Wetteinsätze bekannt. So wettete er 1997 mit seinen Mechanikern, dass er Europameister würde. Einsatz: Die Haarpracht. Und so sah man ihn dann nach dem letzten Rennen in Jarama mit einer frisch rasierten Glatze. Denn es sollte weitere sieben Jahre dauern, bis Oestreich zum ersten Mal die begehrte Trophäe in den Händen halten konnte. 2004, nach 12 Jahren im Truck-Rennsport wurde der Rennprofi zum ersten Mal Europameister in der Super Race Klasse – nicht auf Mercedes-Benz, denen er jahrelang die Treue gehalten hatte, sondern auf VW Titan, einer Mischung aus brasilianischem VW-Fahrerhaus und MAN-Motor.

Markus Oestreich

Anders als Lenz und Körber ist Markus Oestreich von Beruf Rennfahrer. Schon nach dem Studium tauschte er das Zeichenbrett gegen das Cockpit eines Rennwagens ein und fuhr als Vollprofi um

Doch in diesem Jahr fährt Oese wieder auf einem Mercedes Axor für das kroatische Euroline-Team und zeigte bereits in den ersten Rennen, dass er vorne mitfahren will und kann.

Jochen Hahn

Unter den erfolgreichen Truck-Racern ist Jochen Hahn (3x) einer der jüngsten – kürzesten im "Geschäft". Seit 2000 sitzt der Schwabe im Cockpit eines Renntrucks, auch wenn seine „Karriere“ eigentlich schon 1997 begann. Damals gründete sein Vater Konrad Hahn das Hahn Racing Team mit einem gebrauchten Renntruck und Jochen war als Schrauber und Teambetreuer immer mit dabei. Connie übergab das Lenkrad im Jahr 2000 das Lenkrad seines Renntrucks an seinen Sohn Jochen, der es schon im ersten Jahr auf den 4. Platz in der Europameisterschaft der Race Truck Klasse schaffte. In diesem Jahr wurde er auch zum besten Neueinsteiger, zum „Rookie of the Year“ gekürt. Diese Leistung führt auch dazu, dass Jochen von Mercedes die Chance bekommt, in der darauf folgenden Saison als Pilot in die Super Race Klasse einzusteigen. Er fährt immer vorne mit und kann das letzte



Nachwuchsstar:
Jochen Hahn.

Rennen in Jarama sogar gewinnen. Der vierte Platz in der Gesamtwertung ist der verdiente Lohn. Immer wieder laufen Team und Fahrer Hahn zu Höchstform auf, in den Jahren 2002 bis 2005 fährt der Schwarzwälder in der Race Truck Klasse immer unter den ersten Sechs. Frenetisch gefeiert wird er, als Jochen Hahn im vergangenen Jahr auf dem Nürburgring am Samstag Qualifying und Cuprennen überlegen gewinnt. Nachdem er Truck Race – wie schon sein Vater – jahrelang als Hobby betrieben hatte, machte der Altensteiger nach drei Jahren hinterm Steuer eines Renntrucks seine Berufung zum Beruf. Seit 2003 ist Jochen Hahn Berufsrennfahrer. Auch in der Saison 2006 mischt er ganz vorne mit und gewann beim letzten Rennen in Nagaro alle vier Rennen. Das will er am Nürburgring natürlich auch erreichen. Seine zahlreichen Fans würden es ihm danken.

Die größten Erfolge der Helden

Gerd Körber

- 1991 Europameister Klasse C,
- 2002 Europameister Super Race Trucks
- 2003 Europameister Super Race Trucks

Heinz-Werner Lenz

- 1997 Europameister Race Trucks
- 1998 Europameister Race Trucks
- 1999 Europameister Race Trucks

Markus Oestreich

- 2000 2. Platz Super Race Trucks
- 2004 Europameister Super Race Trucks
- 2005 2. Platz Super Race Trucks

Jochen Hahn

- 2000 4. Platz Race Trucks,
„Rookie of the Year“
- 2001 4. Platz Super Race Trucks B
- 2002 4. Platz Race Trucks



Nach festen Regeln

Auch wenn am Nürburgring nicht für die EM gefahren wird, gelten die strengen Vorschriften der FIA für Truck Rennen. Hier die wichtigsten Regeln in Kürze.



Alle Trucks müssen den technischen Vorschriften entsprechen (siehe Kasten). Ihr Zustand wird vor dem Rennen von den Rennkommissaren geprüft. In den Fahrzeugen, die an den International Truck Masters Germany in der Eifel teilnehmen, müssen zur Geschwindigkeitsüberwachung neuartige digitale Tachografen von Siemens VDO installiert sein.

Start und Ziel

An jedem Rennwochenende finden jeweils zwei Qualifizierungs- und zwei Cuprennen statt. Ein 20minütiges Zeittraining entscheidet über die Startaufstellung im Quali-Race. Das Quali-Race geht über rund 30 km. Der Sieger des Quali-Rennen startet im Cuprennen auf der Pole-Position, der zweite neben ihm, der dritte dahinter und so weiter. Wer ausfällt, startet im Cuprennen aus der letzten Reihe. Das Cuprennen geht über zirka 45 km. Die Punkteverteilung im Quali-Rennen: für den Ersten gibt es 10 Punkte, für den Zweiten 9, dann 8 und so weiter. Im Cuprennen erhält der Erstplatzierte 20 Punkte, der Zweite 15, der Dritte 12, dann abgestuft 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 Punkte. Die Plätze 11 und schlechter gehen leer aus. Für den zweiten Tag müssen sich die Fahrer erneut für die Startreihenfolge qualifizieren. Bei jedem Rennen erfolgt ein fliegender Start, das heißt, die Fahrzeuge fahren eine Runde hinter einem Pace Car her. Der führende Fahrer hält das Tempo des Pace Car (etwa 60 km/h), die anderen reihen sich ihrer Position entsprechend dahinter ein. Erst wenn die Ampel am Start auf grün springt, beginnt das Rennen. Das Rennen ist beendet, sobald der führende Truck durchs Ziel fährt. Es wird mit einer schwarzweiß karierten Flagge abgewunken. Alle Trucks

fahren nach Rennen in den Parc Fermé und werden dort nach dem Rennen nochmals kontrolliert.

Flaggen, Strafen und Kontrollen

Während des Rennens können die Marshals entlang der Strecke auf Anweisung der Rennleitung farbige Flaggen winken, die allen oder auch nur einzelnen Fahrern signalisieren, was zu tun ist. Die Flaggen-signale sind absolut zu befolgen, sonst drohen harte Strafen bis zur Disqualifikation. Strafen gibt es aber auch für

andere Regelverstöße, etwa für Frühstarts, das Überfahren von Streckenbegrenzungen, für Schwarzrauch oder das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wird am Nürburgring mit einem speziell für den Trucksport umgebauten digitalen Tachografen gemessen (mehr dazu auf Seite 6). Übrigens: Kleine Rempler sind nicht nur beim Publikum gern gesehen, sie sind durchaus erlaubt, solange sie nicht als besonders gefährdend oder als unsportliches Verhalten ausgelegt werden können.

Die Technik der Race Trucks

Seriennahe Zwei-Achs-Fahrzeuge

Nicht zugelassene technische Extras

ABS-Systeme, Antriebsschlupfregelung (ASR), Automatikgetriebe sowie Kraftstoff-Zusätze

Hubraum

Beliebig i.d.R. 12.000 cm³

Gewicht

Mindestens 5.500 kg

Gewichtsverteilung

3400 kg vorn und 2100 kg hinten

Fahrzeugmaße

max. 2.550 mm breit

min. 2.500 mm hoch

Bodenfreiheit

min. 200 mm

Motor

Maximal zwei Turbolader mit Lufteinlass-Begrenzer, Russfilter

Getriebe

Kupplung frei, Rückwärtsgang verpflichtend, Schaltgetriebe

Bremsen

wassergekühlt; Scheibenbremsen vorn und hinten erlaubt

Sattelkupplung

Sattelplatte muss mindestens 5 kg wiegen

Federung

Blattfedern

Reifen

Reifen müssen für Straßenverkehr zugelassen sein.

Fia: Nur gelistete Reifen sind erlaubt

ADAC: Gelistete oder Reifen nach EU-Standard sind erlaubt

Geschwindigkeitsüberwachung

FIA: GPS-basierte Überwachung im Fahrzeug vorgeschrieben

ADAC: Überwachung mit Digitalem Tachograf vorgeschrieben



MITSPIELEN. DABEI SEIN.

Nehmen Sie teil an unserem Gewinnspiel und mit etwas Glück gewinnen Sie eine Eintrittskarte für den **21. ADAC Truck Grand-Prix auf dem Nürburgring**. Erleben Sie einen unvergeßlichen Tag mit der perfekten Mischung aus Motorsport, atemberaubenden Stuntvorführungen, Truckerromantik, Countryfestival und Industriemesse.

Ergänzen Sie einfach die beiden fehlenden Buchstaben im gesuchten Lösungswort, tragen Sie Ihren Absender ein und senden Sie uns die Postkarte **bis zum 14. Juli 2006** - unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir 50 Eintrittskarten (incl. Catering im CARAT VIP-Zelt). Bitte kreuzen Sie auch unbedingt den gewünschten Tag an. Viel Glück!

Abs.:

Name

Straße|Nr.

PLZ|Ort

**Wie heisst das deutschlandweite
Händlernetz für NKW-Ersatzteile?**

Lösungswort: tr_ckdr_ve

Ich möchte den Truck Grand-Prix

- am Samstag, 22.07.2006
 am Sonntag, 23.07.2006

besuchen.



Bitte mit 0,45 € freimachen

An die
**CARAT SYSTEMENTWICKLUNGS-
UND MARKETING GMBH & CO. KG**
z.Hd. Frau Kovacevic
Mergenthaler Allee 77

65760 Eschborn



**Einsendeschluss:
14. Juli 2006**
(Es gilt das Datum des Poststempels)



Sponsoren – die Stützen des Trucksports



Ohne die Zelte, Bühnen, Vorstellungen und Aktionen der Industriepartner wäre der Truck Grand Prix nur halb so attraktiv.

Jedes Jahr werden sie noch größer, noch origineller und – noch beliebter bei den Besuchern. Die Rede ist von den Aktionen, die Fahrzeughersteller, Sponsoren und Industriepartner alljährlich im Rahmen des Truck Grand Prix am Nürburgring veranstalten. Die Nutzfahrzeug-Branche weiß genau, dass sie kaum irgendwo ihre Fahrer und Unternehmer so nah und in so gutgelaunter Stimmung erreicht wie hier. Also buhlen leicht bekleidete Girls im Sponsoren-Outfit ebenso um die Gunst der Zuschauer wie Gewinnspiele, Sicherheits-Parcours, Simulatoren oder Shows mit Musik, Quiz, Body-Painting oder anderen Besuchermagneten. Und das alles, um den besten Eindruck bei den Zuschauern zu hinterlassen, Stimmungen und Stimmen über das eigene Image oder Produkt einzufangen – und die ein oder andere Adresse zur weiteren Bearbeitung mit nach Hause zu nehmen.

Ein buntes Grüppchen aus Nutzfahrzeug-Herstellern, Zulieferern und Sponsoren hat da rund um das Fahrerlager

bis hinab in die Müllenbachschleife seine mehr oder weniger großen Zelte aufgeschlagen. Manche gleichen Stoffpalästen aus 1001 Nacht, andere sind bescheiden, doch entscheidend ist nicht die Größe, sondern das drumherum. Hierzu hat sich beispielsweise der Truckmodellhersteller Herpa etwas besonderes einfallen lassen. Insgesamt werden acht, eigens im Auftrag von Herpa lackierte Airbrush-Show-Trucks auf dem Ring sein, einer beim Zelt im Industriepark, die anderen im Truck-Park in der Müllenbachschleife. Sechs dieser Trucks, die natürlich auch beim Korso zu sehen sein werden, tragen Motive der Weltgeschichte und bilden gemeinsam eine regelrechte Galerie. Dazu zählt auch ein erst kürzlich fertig gestellter Truck, der hier erst das dritte Mal öffentlich zu sehen ist. Alle acht Trucks bei einem Event beisammen, so Herpa, werden so schnell nicht wieder zu sehen sein.

Auch Nutzfahrzeughersteller MAN, der mit Motorentechnik die MAN-Renntteams unterstützt, plant eine Riesenparty. Dazu werden neben dem doppelstöckigen VIP-

Zelt wieder groß aufgelegte Aktionen zum Mitmachen und Gewinnen veranstaltet.

Ähnliche Spektakel finden sich bei den anderen Sponsoren wie Daimler-Chrysler, Siemens-VDO, dem Ersatzteilspezialisten Truckdrive oder dem Maut-Betreiber Toll Collect. Fast schon Kult ist das Truck-Dart bei Iveco, bei dem es gilt, mit einem am Fahrerhaus montierten Pfeil ins Ziel zu treffen. Und auch Edelstahl-Zubehör- und Spoiler-Lieferant HS Schoch, der in den letzten Jahren immer für attraktive Shows gesorgt hat, ist wieder mit von der Partie. Gemeinsam mit dem Radiosender Truck Radio gibt es hier Live-Musik, Interviews und natürlich die mit viel Edelstahl verzierten Showtrucks zu sehen. Auch wenn das Engagement der Sponsoren für die vielen tausend Besucher höchst vergnüglich ist, so engagieren sich die Sponsoren des Truck Race nicht zum Vergnügen, sondern um mit ihrer Marke oder ihrem Produkt bei den Zuschauern gut anzukommen. Und kaum irgendwo gelingt das so gut wie hier am Nürburgring.

Anzeige
DKV

Anzeige
LuK