

Die 2009er Bilder sind [online](#).



Wir waren auch dieses Jahr am Nürburgring und haben von dort tolle Bilder und interessante Informationen mitgebracht. Detaillierte Rennberichte liefern bereits andere Dienstleister in toller Qualität: was sich also genau auf der Rennstrecke abgespielt hat, erfahren Sie auf den einschlägigen Seiten der Rennteams und auf den unabhängigen Seiten von truckracing.de und trucksport.tv (siehe Links). Natürlich bringt auch DSF eine halbstündige Reportage vom Nürburgring (01.08.2009, 17:30 Uhr).

Infos, Fotos und die genauen Rennergebnisse mit den Rundenzeiten finden Sie auch

auf der offiziellen Seite des ADAC Truck-Grand-Prix (Link im Logo unten). Also viel Spaß beim Stöbern im Netz und auf unserer Seite. Bevor sie weiterklicken, können Sie bei uns erfahren, was sich zwischen den Zeilen, sprich Rennen, so getan hat.

(Logo und Bild: mit freundlicher Genehmigung des ADAC Mittelrhein)

177.000 Zuschauer, lautete die offizielle Zahl des Veranstalters für den diesjährigen Truck-Grand-Prix am Nürburgring. War diese Zahl noch recht erfreulich, glänzten nicht wenige Aussteller durch Abwesenheit. Die Veranstalter schafften durch geschicktes Füllen mit Showtrucks und sonstigen Sehenswürdigkeiten, die leer gebliebenen Flächen des Fahrer- und Industrielager zu kaschieren. Dies war nicht ganz einfach, da auch ganz Große 2009 weggeblieben waren – so unter anderem Mercedes-Benz! Lediglich MAN zeigte sich in gewohnter Größe und bekannte sich so zum Trucksport und zum Nürburgring als Industriemesse. Gleiches, wenn auch nicht in so großem Umfang, kann Renault Trucks bestätigt werden. Die anderen Truckhersteller – Fehlanzeige! Das gilt auch auf den Rennstrecken. Dort engagieren sich seit Jahren nur MAN und Renault werksseitig. Dafür an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Aufgeschnappt: alle Fotos von Detlef Krentscher (krentschman-pics) und Walter Steinbrech



177.000 Zuschauer, so die offiziellen aber durchaus glaubhaften Zahlen, besuchten die 24. Auflage des ADAC-Truck-Grand-Prix. Für ein Krisenjahr ein tolles Ergebnis.

Die Stimmen des Truck-Grand-Pix: Hans-Joachim Ebertz und Jörg Henning geben

dem Superevent seit Jahren Ihre Stimme. Mit Charme und Witz sowie viel Sachverstand kommentieren sie die Rennen und das Geschehen drum herum.



Gerd Körber (mit ADAC Mittelrhein-Vorsitzendem Dieter Enders und Stuart Oliver), **Ralf Druckenmüller** und **Mike Konovalov** (Bild: Allgäuer, Konovalov und Nachfolger Lvov) waren die Ex-Truckracer, die uns über den Weg gelaufen waren. So ganz lässt der Truckracing-Bazillus keinen mehr los.



„Saugeil“ fand **Hans-Joachim Stuck** seinen ersten Sieg im Renntruck. Klar, dass der zweite Platz beim Sonntagsrennen dann noch für „geil“ reichte. Striez(e)l machte klar, dass er auch 2010 dabei ist, wenn ihm ein Renntruck zur Verfügung gestellt wird.

Der sympatische und stets zu Späßen aufgelegte Rennprofi pilotierte in den beiden Rennen des ADAC-Mittelrhein-Cups einen nagelneuen MAN TGS des österreichischen Allgäuer-Teams. Das passte gut, da Stuck mit einer österreichischen Rennlizenz an den Start ging. Logisch, dass nach dem Sieg am Samstag auch die österreichische Nationalhymne erklang. Wer Stuck und Teamchef Allgäuer nach dem Sieg erlebt hatte, spürte, wie nah diese beiden alten Rennhasen dieser Erfolg gegangen war. Da waren echte Emotionen im Spiel – Professionalität hin oder her. (www.hansstuck.com, www.truckrace.at)

Ohne einen Sieg hätten ihn die Fans wahrscheinlich nicht vom Ring gelassen. **Jochen Hahn** machte es spannend und ließ sich drei Rennen Zeit. Erst beim letzten Wettstreit auf der Strecke fuhr er als Erster über die Zeillinie und beschenkte sich, sein Team und die Fans mit einem Sieg. Auch wenn der Punkteabstand zum Tabellenleader mit 79 Zählern deutlich ist, gehört Jochen Hahn zum harten Kern der Sieganwärter und möglichen Titelfachkandidaten. Der Altenseiteger belohnte die Fans nicht nur mit einem Sieg, sondern zeigte bei jedem Rennen 150prozentigen Einsatz. Alles oder Nichts - lautet sein Motto. Logisch, dass ihn die Fans zum beliebtesten Truckracer kühlten.



David Vrsecky gewinnt immer mehr an Boden gegenüber seinem Teamkollegen **Markus Bösiger**. Gemeinsam sind die beiden Buggyra-Boys jedoch das mit deutlichem Abstand erfolgreichste Gespann im Truckzirkus.



Vrsecky vor Bösiger - so sieht es auch in der Meisterschaft aus. Der ruhige Schweizer musste dieses Jahr bereits einige Schläge wegstecken. Vrsecky entwickelt sich zum schärfsten Albacete-Jäger. Am Ring räumte der amtierende Meister zudem die meisten Punkte ab. 50 von 60 möglichen Punkte schrieb David Vrsecky am Ring seinem Konto gut.

Er kam als Tabellenführer zum Ring und verließ diesen auch als Tabellenführer. **Antonio Albacete** (Team CEPSA MAN) führt die Meisterschaft 2009 vom ersten Rennen an. Vrsecky läßt grüßen. Dem Tschechen gelang dies 2008 - am Ende wurde er Meister.



Sorgten für Aufsehen und einige Halsverrenkungen: **Die Grid-Girls vom Team Allgäuer.**

Best of the Rest - Mit diesem Titel darf sich **Egon Allgäuer** schmücken. Hinter den Top4 - Albacete, Vrsecky, Bösiger und Hahn - hat sich der Österreicher mit seinem neu aufgebauten MAN TGS etabliert. Dass die Trucks made by Allgäuer nicht den Meisterschaftsvergleich scheuen müssen, bewies auch Teamneuzugang **Alexander Lvov**. Dieser kam seinem Chef manchmal recht nahe und legte echte Racerqualitäten an den Tag. Der Russe kommt mit dem großen Renngerät deutlich besser zurecht, als sein Vorgänger und Landsmann Mike Konovalov.



In der nicht amtlichen **Konstrukteurswertung** sieht es nach dem Nürburgring wie folgt aus (gewertet wurden die von den Fahrern erreichten Punkte):

Buggyra - Freightliner:	506 Punkte (Vrsecky, Bösiger)
Bernau - MAN:	422 Punkte (Albacete, Levett, Lacheze)
Hahn - MAN:	252 Punkte (Hahn, Szobi)
Allgäuer - MAN:	166 Punkte (Allgäuer, Lvov)
Frankie - Renault:	166 Punkte (Vojtisek, Altenstrasser)



Lutz Bernau (hier mit einem FIA-Deligierten) ist der erfolgreichste MAN-Konstrukteur. D. Lacheze (F): Gelegenheitsrückkehrer auf einem Bernau-Truck.

Im britisch internen Wettstreit führt in der Europameisterschaft **Chris Levett** (Bernau MAN) vor Ex-Champion **Stuart Oliver**. In der nationalen britischen Meisterschaft liegt dagegen Oliver vorn. Levett gewann auch überlegen den zweiten Lauf zum ADAC-Mittelrhein-Cup.



Das Bild täuscht: Levett (No. 5) ist auf europäischer Ebene der erfolgreichere Brite in diesem Jahr. Levett siegte beim zweiten Lauf des ADAC Mittelrhein-Cup vor Stuck und Arlaud (Renault).



Truck Racing Sponsor's Challenge - dahinter verbirgt sich eine Idee von Lutz Bernau. Der engagierte Teamchef und Konstrukteur überlegte, wie die "Hinterbänkler" - also die reinen Privatteams ohne Werksunterstützung - auch mal aufs Podium kommen. Nachdem die FIA sich gegen eine Ausweitung der Punkte verschloss, kam Bernau die Idee einer eigenen Wertung. Dank der Sponsoren BOSCH, ETM-Verlag, Drexler und Good Year kommen nun auch Fahrer aufs Podest, die im Vorjahr nicht unter den Top Ten zu finden waren. Eine tolle Idee. Am Ring gab es eine Zwischenwertung (v.l. J. Mariezcurrena, E. Rodrugues und M. Johansson).

Streit zwischen Teams und FIA: Hinter den Kulissen qualmt es mal wieder. Waren sich die Teams in Sachen Kostenreduzierung und damit einhergehender Regelanpassungen einig, machte Herr Pons (FIA) einen Strich durch die Rechnung. Um die Serie für Neueinsteiger oder nationale Teams interessanter zu machen und die hohe Kosten zu senken, waren seitens der Teams unter anderem folgende Punkte angedacht:

- einstufige Aufladung (Verzicht auf Doppelturbo/Stufenaufladung)
- Verzicht auf Renndifferenzial
- Kosteneinsparung bei den Reifen

Die **Rundenzeiten** beim Mittelrhein-Cup und den FIA-Läufen sind nicht direkt vergleichbar. Schließlich darf beim Erstgenannten ohne Luftmengenbegrenzer gefahren werden und die Reifenwahl ist grundsätzlich freigestellt. So dürfen auch die schnellen 2008er Rennreifen zum Einsatz kommen. Diese sind bei den FIA-Läufen verboten.



Team Lenz - Orange ist die Hausfarbe des Lenzschen Rennteams. Erstmals präsentierte das Team aus Plaidt drei schön hergerichtete orangefarbene Renntrucks. Neuzugang Nr. 1 war der 2007er Mercedes Axor von Jochen Hahn. Diesen Truck hatte Heinz-Werner Lenz vor wenigen Monaten von Steve Horne aus Großbritannien erstanden. Der Briten war damit bekanntlich 2008 unterwegs gewesen. Da Jochen Hahn seinerzeit mit einem geleasteten Werksmotor aus dem Hause Mercedes unterwegs war, musste

sich Lenz genauso wie Horne mit einem privat aufgebauten Motor zufrieden geben. Neuzugang Nr. 2 war Rallyepilot Uwe Nittel. Dieser

zeigte sich nach seinen beiden Renneinsätzen im Mittelrhein-Cup von seinem Renngerät (Lenz-IVECO) und der Truckracing-Szene begeistert. Sein Grinsen sprach Bände. Der Mann würde dem deutschen Trucksport gut zu Gesicht stehen. Schließlich brauchte er nur wenig Zeit, um das Potenzial seines XXL-Renngerätes in schnelle Rundenzeiten umzusetzen. Von den Orangen war er am Ring der Zuverlässigste und Erfolgreichste! Vater und Sohn Lenz hatten mit technischen Tücken ihrer Mercedes-Renner zu kämpfen und wurden unter Wert geschlagen.

Hatte sichtlich Spaß im Iveco-Renntruck: Uwe Nittel



Auch wenn es bei den Rennen zum Mittelrhein-Cup für Vater und Sohn Lenz nichts zu gewinnen gab, drückten sie dem Go & Stop-Wettbewerb ihren Stempel auf und verdrängten den amtierenden Meister des Jahres 2008 - Mikael Johansson - auf den dritten Platz.



Heinz-Werner ließ genauso wie sein Sohn Sascha von den Fans nicht zweimal bitten und gab nach den Rennen so richtig Gummi...

Jennifer Janiec, Schwester von Renault-Pilot Anthony Janiec, startete am Nürburgring auf einem gemieteten Renntruck. Es überraschte schon, dass die junge Französin nicht auf einem Renault an den Start ging, sondern auf deutsche Löwenpower (MAN) setzte. Noch braucht sie etwas Übung und Erfahrung, um in die Männerdomäne einzubrechen. Eine sympathische und attraktive Bereicherung ist sie schon jetzt.



Das **Team Frankie-Renault** schaffte auch am Nürburgring nicht den erhofften Anschluss an die Spitze. Trotz erstklassigem Teamauftritt und Unterstützung von Renault Frankreich gelang es Teamchef und Fahrer Frankie Vojtisek und seinem Piloten Markus Altenstrasser nicht, aufs Podium zu fahren. Chefkonstrukteur Daniel Staggl war ebenfalls recht ratlos. Da wird Renault-Volvo noch einige PS mehr aus dem 13-Liter-Motor zaubern müssen. Temporäre Spitzenpositionen sind zur Zeit nur bei den zweiten Tagesläufen drin, wenn in umgekehrter Startreihenfolge die

Rundenhutz beginnt.



Schwein gehabt - im Fahrerlager sorgte dieses junge Wildschwein (Frischling?) für einiges Aufsehen. Schließlich ging es ohne Leine bei Fuß... da kann sich mancher Hund eine Scheibe abschneiden.

Sponsoren gesucht - Hinter vorgehaltener Hand machen sich selbst etablierte Rennteams Gedanken um ihre finanzielle Zukunft. Nicht jeder Renntruck, der mit Sponsorenaufklebern gut finanziert scheint, blickt in eine rosige Zukunft. Bei der jetzigen Wirtschaftssituation stehen die Sponsoren nicht gerade Schlagen. Ohne drastische Kosteneinsparungen dürfte es schwer werden, für die kommende Saison ein volles Starterfeld zu garantieren.



Auch der neue Scania Renntruck (P-Modell) des Schweden **Mikael Johansson** schaffte aufgrund der aktuellen Finanzsituation nicht der Fertigstellung. So muss der Nordmann noch auf seinen alten Hauber zurückgreifen. Selbst mit einem neuen Motor schafft es der sympathische und auskunftsfreundliche Racer nicht ins Mittelfeld.

Lederhosen are optional am Nürburgring - meint Eric Baxter, der auf der US-Internetplattform "howstuffworks.com" den interessierten Usern erklärt, "How Super Truck Racing Works". Ansonsten ein interessanter Artikel (nur in englisch).
<http://auto.howstuffworks.com/auto-racing/motorsports/super-truck-racing7.htm>

Die **NIKON-Schützen** bei einer kurzen Verschnaufpause.



... ohne Worte