

## Trucki meint ...

..., dass mehr Markenvielfalt dem Truckrace gut zu Gesicht stehen würde. Zurzeit gibt es in der Truck Europameisterschaft mit MAN und Renault nur zwei Hersteller, die sich klar zum Truckrace bekennen und den dazugehörigen Support bieten. Entsprechend besetzt sind auch die Starterfelder. Wer einen siegfähigen Truck haben will, setzt am einfachsten auf einen der beiden Hersteller und least sich den Antriebsstrang. OK, da gibt es noch die privat aufgebauten Freightliner von Buggyra sowie einige weitere private Exoten (Scania, Iveco, Mercedes). Richtig zur Sache geht es eigentlich nur mit den Werksmotoren der beiden Hauptprotagonisten.

Wie könnten diese potenten Triebwerke in einen anderen Truck gelangen? Noch verbietet es das Regelwerk. Zudem ist es auch fraglich, ob die Hersteller einen solchen Transfer unterstützen würden. Eigentlich kann keiner für eine Markendominanz sein. Vielfalt belebt nicht nur die Sinne, sondern auch den Spaß und das Geschäft.

Angenommen, das Regelwerk würde die Motoren nicht mehr an Hersteller binden, könnte zum Beispiel ein MAN-Renntriebwerk in einem Scania (so bleibt es wenigstens in der VW-Familie) werkeln. Optisch wären neue Renntrucks möglich, die auch noch leistungsstark wären – Hybride. Hybrid-Renntrucks gibt es bereits im bestehenden Regelwerk (Punkt 1.3 Hersteller, Artikel 290 des FIA Reglements für Renntrucks). Doch damit sind solche gemeint, wo der Hersteller keine eigenen Motoren im Angebot hat. Scania und MAN würden also nicht gehen, auch wenn beide im gleichen Konzern beheimatet wären. Punkt 3.5 des Reglements sagt zurzeit, dass Motor- und LKW-Hersteller identisch sein müssen, wenn der Hersteller auch eigene Motoren verbaut. Das Modell spielt dabei keine Rolle.

Um diese Hybride geht es in meinem Gedankenspiel aber nicht. Ich würde beispielsweise ein Renault-Triebwerk in einem DAF unterbringen wollen. Der könnte dann natürlich nicht mehr DAF heißen, weil sonst Renault nicht mitspielen würde. Daher müssten diese Fahrzeuge klar als Hybrid deklariert werden. MAN hätte wohl kaum Interesse, wenn ein australischer Iveco-Hauber powered by MAN die Original MAN TG besiegen würde. Würde dieser Hybrid-Hauber aber den Powerlieferanten bereits im Namen tragen, warum nicht? Buggyra-Gyrtech, die Team interne Fahrzeugbezeichnung, macht es quasi vor. Bei strenger Regelwerkinterpretation muss es eigentlich Freightliner-Caterpillar heißen. Warum? Freightliner (Chassis und Kabine) stellt keine eigenen Motoren her. Die von Buggyra verwendeten Motoren basieren auf einem Caterpillar-Diesel, wurden aber in Eigenregie zur Rennreife entwickelt und dann in Gyrtech umbenannt. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich also um einen Hybrid-Truck gemäß Punkt 1.3 des aktuell gültigen Regelwerkes. Und diese müssen zuerst den Truck- und dann den Motorenhersteller benennen – also Freightliner-Caterpillar.

Würde man bei dieser Regelung bleiben, kämen bei einer generellen Freigabe der Motoren recht verwirrende Kombinationen wie z.B. DAF-Renault oder Mercedes-MAN heraus. Um dieser Marketingkatastrophe vorzubeugen, wäre es sinnvoll, bei der Namensgebung künftiger Hybride eine Kombination aus Teamnamen und Motorenhersteller (analog zur Formel 1) anzuwenden. Dann wäre auch die jetzt schon geläufige Bezeichnung Buggyra-Caterpillar regelkonform. Eine Übertragung dieser Regelung auf alle Renntrucks, ob reinrassig oder gemixt, ist problemlos möglich: TSB-MAN, MKR-Renault, Hahn-MAN, tankpool24-Mercedes, Schwaben-Truck-Iveco, Frankie-Oxxo-MAN, Cepsa-MAN und so weiter.

Alternativ oder als Ergänzung könnte man auch per Regelwerk einen reinen Motorenhersteller, da wäre beispielsweise Deutz, dazu bewegen, einen Rennmotor samt Service für Hybride anzubieten. Als Geld- und Namensgeber kämen auch andere Hersteller in Betracht. Wenn beispielsweise Kamaz die Musik, sprich die Motorenentwicklung, bezahlen würde, warum sollte deren Logo und Schriftzug nicht auf dem Zylinderkopfdeckel und natürlich auch werbewirksam am Fahrzeug ihren Platz finden? Vielleicht würde die Serie auf diesem Wege ein wenig mehr an Vielfalt gewinnen – zumindest an optischer.

Tschüß und bis zum nächsten Mal Ihr/Euer Trucki (Walter Steinbrech © Juli 2012)

