

Von der Werkstatt aufs Treppchen



<http://www.eurotransport.de/news/von-der-werkstatt-aufs-treppchen-6495595.html>

In den 1990er-Jahren begann alles mit einem alten gebrauchten Lkw. Heute gehen zwei Titel auf das Konto von Jochen Hahn. Der dritte ist zum Greifen nah.

Elf Punkte trennen den Schwarzwälder Rennprofi Jochen Hahn vor dem Saisonhöhepunkt am Nürburgring von seinem härtesten Widersacher Antonio Albacete. Um erneut erfolgreich zu sein, setzt Hahn auf seine Familie: Neben einem funktionierenden Truck ist für den Rennfahrer auch der Rückhalt in der Boxengasse wichtig.

Team Hahn Racing ist ein Familienbetrieb

Streng genommen ist das Team Hahn Racing ein Familienbetrieb. Vater Konrad Hahn ist der Teamchef, Mutter Marlene ist Geschäftsführerin und die gute Seele des Teams. Diana Hahn, Ehefrau von Fahrer Jochen, ist zusammen mit Melanie Derflinger für das Marketing und die Organisation zuständig. Sohnemann Lukas Hahn verdient sich erste Sporen als Rennmechaniker. Damit arbeiten drei Generation in einem Team zusammen. In den Anfangsjahren des Teams saß Vater Konrad Hahn zunächst noch selbst am Steuer, bis er nach einem schweren Unfall 2000 in Zolder das Lenkrad an den Nachwuchs weitergab.

Doch bevor es am Nürburgring für Jochen Hahn zur Sache geht, steht noch ein Stelldichein auf dem Red Bull Ring auf dem Programm. Seit rund einem Jahrzehnt war die Strecke nicht mehr im Rennkalender. Erst nach diesem Lauf entscheidet sich, ob Hahn auch beim Truck-Grand-Prix auf seinem angestammten Tabellenplatz eins in der Gesamtwertung einläuft.

Zwei Europameister-Titel im Truck Race

Zwei Mal hat Hahn den Europameister-Titel im Truck Race ins schwäbische Altensteig geholt. Bis aus dem Rookie of the Year von 2000 aber der beinahe Serienmeister wurde – er dominiert seit 2011 den Renn-Zirkus –, musste das Team nicht nur enorme Arbeit investieren. Zwischendurch musste man sich sogar eine neue Marke suchen.

Dabei ist es im Lkw-Rennsport üblich, dass die Top-Teams ihren Marken über Jahre hinweg treu bleiben. Für Team Hahn Racing, das schon kurz nach der Gründung auf die oberen Ränge der Top Ten fuhr, war das lokalpatriotisch natürlich "der Daimler". 2007 dann der große Schnitt. Daimler beendete alle seine Truck-Sport-Aktivitäten. Schnell musste ein neuer fahrbarer Untersatz her. In die Lücke, die Stuttgart hinterlassen hatte, sprang zum Glück für das Team München ein. Seitdem prangt der Braunschweiger Löwe am Kühlergrill der Race-Trucks aus dem Schwarzwald.

Die spannendste Aufgabe damals war es sicherlich, das Know-how aus mehr als zehn Jahren Mercedes-Technik auf den neu aufgebauten MAN zu übertragen. Dabei half auch Stefan Honens. Der Renn-Ingenieur gilt in der Szene als ganz heller Kopf, wenn es darum geht, MAN das Rennen beizubringen. Honens hat schon in jungen Jahren mit zwei Technik-Größen aus der Szene in der Lehrwerkstatt gestanden: Mario Kress, Chef beim Team MKR, und Ex-Meister Gerd Körber.

Die richtige Bremse macht ein Drittel der Performance aus

Doch was macht das Arbeitsgerät von Jochen Hahn tatsächlich so schnell? "Einen siegfähigen Race-Truck machen eigentlich drei Punkte aus: Beschleunigung, Grip in der Kurve und spätes Anbremsen der Kurven", erklärt Hahn. Die richtige Bremse mache locker ein Drittel der ganzen Performance aus. "Race-Trucks sind auf 160 Kilometer pro Stunde begrenzt. Mehr Top-Speed bringt also keinen Vorteil."

Dabei müssen alle Komponenten perfekt zusammenspielen. Race-Trucks bringen 5,5 Tonnen auf die Räder. Die sechs Reifen sind zwar, was Profil und Gummimischung betrifft, auf den Rennbetrieb zugeschnitten. Sie unterscheiden sich trotzdem nicht sehr von Serienreifen. Entsprechend begrenzt ist also der Grip, wenn deutlich mehr als 1.000 PS und mehrere Tausend Newtonmeter an ihnen zerren.

Spektakel am Nürburgring - der Truck Grand Prix lädt zum Rennen

Im Juli richten sich alle Augen des Teams auf einen Termin: Vom 12. bis 14. Juli ist Truck-Grand-Prix am Nürburgring. Seit jeher markiert das Spektakel in der Eifel den Saisonhöhepunkt. Vor allem die deutschen Teams fahren dort ihre größten Zelte auf. Industrie und Sponsoren sind vor Ort. 200.000 Fans fiebern auf den Tribünen mit ihren Idolen. Für die Fahrer ist das jedes Mal ein ganz besonderes Gefühl. Ablenken lassen sollte sich jedoch keiner von ihnen. Schließlich markiert der Truck-Grand-Prix erst die Halbzeit der Saison. Punktesammeln ist also wichtiger denn je. Jochen Hahn bringt es pragmatisch auf den Punkt: "Die Konkurrenz schläft nicht – wir aber auch nicht."



Zur Person

Seit 14 Jahren sitzt Jochen Hahn im Cockpit eines Renn-Trucks. Der ausgebildete Lkw-Mechaniker ist mittlerweile hauptberuflicher Rennfahrer. Wenn er gerade nicht einen Lkw lenkt oder daran schraubt, frönt der 39-Jährige seinem Hobby: driften mit aufgerüsteten Pkw. Zusammen mit seiner Frau Diana hat er zwei Kinder, Jacqueline und Lukas. Der Sohn mischt bereits selbst als Rennmechaniker im Team mit.

Technische Leckerbissen

Renn-Lkw zeigen im Rundkurs, was Lastwagen heutzutage leisten könnten, wenn man sie ließe. Offiziell verfügt der Bolide von Jochen Hahn über 1.100 Pferdestärken. Wie viel Kraft wirklich unter der Motorhaube und in dem MAN-Reihenmotor vom Typ D 2676 RT steckt, ist geheim. Das Drehmoment liegt bei 5.500 Newtonmetern. Zum Vergleich: Das Serienpendant mit Standardturbolader und Serien-Mapping in der Elektronik leistet 480 PS und bringt 2.300 Newtonmeter. Geschaltet wird mechanisch. Automatische Getriebe sind bei den Renn-Lkw verboten, genauso wie andere elektronische Helfer wie Traktionskontrolle oder ABS. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 160 km/h limitiert. Mehr Wucht verkraften die Leitplanken nicht.