

Dakar 2015: Petronas De Rooy bereit für "wüste" Tour

Von Gerhard Prien

Der Kollege bringt es treffsicher auf den Punkt. "Da kommst du doch nur mit 'ner Leiter rein", meint er mit Blick auf den Rallye-Iveco des Team Patronas De Rooy für die Dakar 2015. Der steht auf dem Gelände einer Kiesgrube in der Nähe von Turin und wartet darauf, auf der zwei Personen Sitzplätze bietenden Sitzbank ein paar internationale Journalisten mal so richtig durchzuschütteln.

Die "echten" Rallye-Fahrzeuge sind bereits auf dem Weg in Richtung Argentinien. Dort startet am 4. Januar 2015 die 37. Ausgabe der Dakar 2015 in Buenos Aires. Rund 9000 Kilometer liegen vor den Teams, durch Wüsten und Gebirge. Wie auch bei der vergangenen Veranstaltung gibt es verschiedene Routen für die teilnehmenden Autos, Lkw, Motorräder und Quads. Um den schweren Lastwagen die Durchfahrt durch die bolivianischen Salzebenen zu ersparen, ist die Strecke für die Trucks fast 1000 Kilometer kürzer.

Die Rallye führt über 13 Etappen durch Argentinien, Chile und Bolivien. Insgesamt treten 414 Fahrzeuge in den verschiedenen Klassen an. Auf die Strecke gehen 164 Motorräder, 138 Autos, 48 Quads und 64 Trucks mit insgesamt 665 Teilnehmern aus 53 verschiedenen Ländern.

Der Niederländer Gerard De Rooy startet als Leiter seines Teams auf einem Iveco Powerstar. Der 34-jährige Transportunternehmer gewann die Dakar 2012 und erreichte 2014 den zweiten Platz. Hinter dem Lenkrad des zweiten Iveco Powerstar sitzt sein Landsmann Hans Stacey. Den einzigen Frontlenker, einen Trakker Evolution 3, steuert der Spanier Pep Vila.

Im Vorjahres-Modell dürfen wir Platz nehmen. Wobei sich das so einfach sagt. Denn das Fahrerhaus mit seinen Sitzplätzen befindet sich in luftiger Höhe. Das wissen auch die Veranstalter, die auch Kenntnis haben von den eher begrenzten Kletterfähigkeiten der versammelten Journalisten-Schar.

Jeder, der mitfahren will, bekommt erst mal eine Haube über die Frisur gestülpt. Dazu kriegt er einen Helm in die Hand gedrückt und eine in schreiend-grellen Warnfarben gehaltene Warnweste umgelegt. Dann darf er, unterstützt von helfenden Händen, über eine Trittleiter in das Fahrerhaus des Trakker Evolution 3 klettern.

Na seien wir ehrlich, das "Entern" des Cockpits ist für den einen oder anderen Kollegen schon ein wenig beschwerlich. Mancher nimmt gleich Abstand vom Vorhaben des Mitfahrens. Schließlich ist das im Fahrerhaus installierte Gestühl für so manchen doch etwas knapp bemessen: Die Schalensitzen sind nicht unbedingt auf ein dreistelliges Personengewicht ausgelegt. Wer es bis ins Fahrerhaus geschafft hat, darf sich dann noch der Prozedur unterziehen, in einem Mehr-Punkt-Sicherheitsgurt angeschnallt zu werden – vor sich umfangreiches Instrumentarium, neben, vor, über und hinter sich einen robusten Überroll-Käfig.

Hinter dem Lenkrad reckt Hans Stacey den Daumen in die Höhe, grinsend, vielleicht etwas zu diabolisch grinsend. Denn der Niederländer weiß, was jetzt kommt.

Wenige Meter vor ihm steht ein Helfer. Reckt die Hand hoch, zählt mit einem nach dem anderen verschwindendem Finger von fünf auf null runter. Der Motor läuft, bei null gibt Hans Stacey Gas. Der Trakker Evolution 3 schießt nach vorne und drückt seine Insassen in das die Körper eng umschließende Gestühl. Ein Wahnsinn, wie der Renn-Truck abgeht, wenn auch die Höchstgeschwindigkeit für die Dakar auf 140 km/h begrenzt ist.

Stacey feuert seinen Renn-Truck über die abgesperrten Feldwege im Turiner Umland als gäbe es kein Morgen. Neben ihm sind zwei Journalisten aus Deutschland auf ihren Sitzen angeschnallt und verzurt wie die Hähnchen auf dem Bratrost einer mobilen Imbissbude. Hin und wieder knallt die Helmschale des einen oder anderen gegen die Rohre des Überrollkäfigs.

Ein italienischer Hochdach-Kombi hat sich – wie auch immer – auf den eigentlich abgesperrten Feldweg verirrt. Stacey nähert sich dem Kleintransporter aus französischer Produktion. Der will zunächst den Weg nicht freigeben, sieht sich dann aber von einem im Rückspiegel sich bedrohlich schnell sich nähernden Renn-Truck, unterstützt von dröhnenden Druckluft-Fanfaren, doch zum Freigeben der Fahrspur genötigt. Er zieht brutal schnell in den Acker rechts des Feldweges, aus dem er vermutlich später geborgen werden muss.

Wenige Minuten später kommen der Iveco Trakker Evolution 3 und seine Besatzung wieder am Start der kleinen Rallye-Proberunde an. Minuten, die uns die Plomben – trotz

rund 30 Zentimeter Federweg – fast aus dem Gebiss geschüttelt haben, die uns daran erinnern haben, dass eine menschliche Wirbelsäule ab einem gewissen Alter nicht mehr allen Belastungen gewachsen ist, Minuten, die sich zu Stunden dehnten.

Die realen Stunden müssen die Rallye-Piloten während der Dakar 2015 über Tage hinweg hinter dem Lenkrad bewältigen. Nach unserer kurzen Erfahrung auf dem Beifahrersitz wächst die Bewunderung für die Fahrer, die sich diesen Belastungen aussetzen.

Das Rennen stellt Material und Fahrer vor eine große Herausforderung. Stärke, Zuverlässigkeit und Leistung sind die Faktoren, auf die es bei den Rallye-Fahrzeugen ankommt. Mit drei Fahrzeugen von Iveco bestreitet das Team Petronas De Rooy Iveco die Dakar 2015, die weltweit wohl bekannteste Offroad-Rallye. Beste Chancen für einen Platz auf dem Siebertreppchen hat das Team aus den Niederlanden.

Bei den beiden Powerstar handelt es sich um den in den Niederlanden gebauten „Strator“, der auf den Komponenten des in Australien serienmäßig gebauten Haubenwagens von Iveco basiert. Die um rund anderthalb Meter nach hinten verlagerte Kabine verspricht dem Fahrer und seinen beiden Mitfahrern mehr Komfort, da sie mehr zum Fahrzeugzentrum hin sitzen. Der Trakker basiert auf einem Serienfahrzeug aus Madrider Produktion. Der Trakker von Iveco ist für alle diese Anwendungen die beste Wahl. Schließlich ist der Trakker kein modifiziertes Straßenfahrzeug, sondern ein astreines Baufahrzeug. In den Fahrzeugen des Teams kommen ausschließlich Getriebe von ZF zum Einsatz: Manuelle Ecosplit 9- und 16-Getriebe mit „Servo shift“ sowie automatisierte Eurotronic 12- und 16-Gang-Versionen.

Die Rallye ist auch für Iveco zugleich ein Praxistest aller Serienkomponenten. Auch beim Motor (Euro VI Produktion) handelt es sich bei mehr als 70 Prozent um Komponenten aus der Serienfertigung. Bei etwa 20 Prozent kommen modifizierte Serienkomponenten zum Einsatz, gerade einmal zehn Prozent sind spezielle Sonderlösungen. Darunter sind etwa eigens konzipierte Kühler oder ein Turbolader, der auch in der dünnen Höhenluft der Anden auf 4000 Metern Höhe noch Höchstleistungen abzuliefern vermag. Das Ergebnis der diversen Modifikationen sind rund 900 standfeste Pferdestärken. Den Vortrieb definiert das Drehmoment, das bereits bei niedrigsten Drehzahlen mit bis zu 6000 Newtonmetern am Getriebeeingang zerrt.

Die beiden Marken von CNH Industrial – Iveco and FPT Industrial – stellen Fahrzeuge, Motoren und Teile für das niederländische Team Petronas De Rooy Iveco. Pierre Lahutte,

Iveco Brand President, kommentiert das Engagement seines Unternehmens so: „Das Jahr 2015 ist für Iveco ein wichtiger Meilenstein. Das Jahr begann mit der Auszeichnung „International Van of the Year 2015“ für den Daily, verliehen von 23 führenden Journalisten bedeutender internationaler Nutzfahrzeug-Medien. Außerdem feiern wir den 40. Geburtstag unserer Handelsmarke. Es gäbe keinen besseren Weg, diesen Erfolg zu feiern, als der erste Platz auf dem Siegetreppchen der 37. Veranstaltung der Dakar.“

Der Niederländer Gerard De Rooy, der die Dakar 2014 nach furioser Aufholjagd "nur" mit dem zweiten Platz beendete, geht mit einer Schlafkabinen-Version des Iveco Powerstar – in einer Strator Prototyp-Version, gebaut in den Niederlanden auf einem Iveco-Chassis – an den Start.

Der 34-jährige, der die Dakar 2012 gewann, führt sein Team erneut an. Er geht mit mehr Engagement und Enthusiasmus denn je an den Start und ist höchst motiviert, sich den Herausforderungen zu stellen, welche die Dakar jedes Jahr erneut bietet.

Hinter das Lenkrad eines zweiten Powerstar klemmt sich ein zweiter Niederländer: Hans Stacey, Gewinner der Lissabonn - Dakar im Jahre 2007 und seit 2011 Mitglied im Team Petronas De Rooy Iveco. Das dritte Fahrzeug, den in Spanien gebauten 4x4 Trakker Evolution 3, lenkt der spanische Fahrer Pep Vila, ein erfahrener Rallye-Veteran. Neben den Rallye-Trucks komplettieren sechs weitere Trakker als Support-Fahrzeuge das Team: Ein 8x8, vier 6x6 und ein 4x4.

Bilder zum Artikel



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.



Iveco Trakker Evolution des Teams Petronas De Rooy.
