



Fotos: R. Dornig, B. Brandenburger

# Die Entdeckung der Langsamkeit

**Event** Truck-Trial ist wohl die langsamste Spielart aller Motorsport-Arten – und eine der spektakulärsten. **Transport** war in Crailsheim beim 2. Lauf zur Europameisterschaft

Am Anfang steht das Lesen. Das Lesen der Strecke. Obwohl: „Strecke“ kann man diese in einen Steinbruch gegrabene, gesprengte und gefräste Mondlandschaft kaum nennen. Es sind eher Aufgaben, Herausforderungen, „Trials“ eben. Oft nur ein paar Fahrzeuglängen lang: schwere Steigungen und Gefälle, beängstigende Schrägfahrten, mal auf fester Erde, mal auf feinem Matsch, mal über Felsen im Kleinwagenformat. Zu bewältigen mal vorwärts, mal rückwärts.

Marcel Schoch und Beifahrer Johnny Stumpp lesen die letzte Aufgabe dieses heißen Sommertages im Crailsheimer Steinbruch der Firma Heumann. Die schwierigste Passage ist nicht die steile Auffahrt mit ungefähr 50 Grad Steigung, was immerhin 110 Prozent entspricht.

Die Felsenpassage ist es, die dem Lokalmatador aus Lauchheim die Sorgenfalten auf die Stirn treibt. Vorhin quälte die einzige Mädchencrew - „Drei Engel für HK“ - ihren Mercedes-8x8 über dieselbe Stelle. Und fing sich einen Felsbrocken so groß wie



Die Jury beobachtet die Schwerstarbeit im tiefen Sand

ein Kühlschrank ein. Genau zwischen den beiden letzten Achsen. Das blattgefederte Allrad-Chassis ächzte und krachte. Aber es hielt.

Ein überaus anschauliches Beispiel für den Begriff „Achsver-schränkung“. Mehr geht nicht. Anschlag. Aus der Bredouille retteten sich die drei Engel mit einem beherzten Gasstoß. Der Ge-

walt von schätzungsweise gut 600 PS kann auch dieser Fels nicht widerstehen: Motor brüllt auf, Truck springt nach vorne und spuckt den Felsbrocken hinten aus. Unglaublich. Alles ist noch dran, kein Achs-, kein Federbruch. Die Mädels in ihren pinken Poloshirts stehlen den Männern die Schau.

## Siebenfacher Überschlag

Während Schoch und Stumpp sich noch tiefer ins Gelände einlesen, eiert der Unimog von Franck Manent Richtung Fahrerlager. Der Franzose lieferte dem Publikum weiter unten im Steinbruch einen Stunt der Extraklasse: Sieben Mal überschlug sich der Unimog 406, purzelte talwärts nach misslungener Schrägfahrt. So was kommt vor. Überrollbügel schwer deformiert, Fahrerhaus auch, keiner verletzt, Publikum begeistert.

Truck Trial ist ein echter Publikums-Sport: Man steht unmittelbar an den einzelnen Parcours, praktisch in Tuchfühlung mit den Trucks. Doch die Nähe wirkt selten bedrohlich, geht doch

beim Truck Trial alles ganz langsam. Es gilt, den mit Holzstangen abgesteckten Kurzparcours zu meistern, ohne einen der Stecken über den Haufen zu fahren. Berühren ist erlaubt. Fünf Klassen treten an: Von S1, das sind die kurzen, enorm wendigen Uni-

mogs, bis zur Königsklasse S5 mit den allradgetriebenen Vierachsern.

Schoch und Stumpp haben den letzten Parcours zu Ende getrennt. Sie entern ihren MAN TGS 35.480 8x8. Da ist natürlich mehr Leistung in dem Sechszy-

linder drin als auf der Tür drauf steht. Wie viel genau? „Genug“, meint Marcel Schoch verschmitzt. Aber es kommt ja auch mehr aufs Drehmoment an. Auch davon hat er reichlich, so knapp 3.000 Nm werden es schon sein, sonst würde nicht so manche Steckachse dran glauben müssen.

Warum raucht eigentlich Schoch's MAN nicht schwarz, wie manche der Konkurrenten? „Sieht nicht gut aus“, sagt Schoch, „ein gut eingestellter Motor muss nicht rauchen. Das soll auch bald im Reglement so verankert werden.“ Da werden ein paar Schwarzaucher aber ganz schön Probleme bekommen.

## Im Krebsgang

Ausfälle kommen vor, das Material ist nicht endlos belastbar. So wie der Keilriemen im Ural-Prototyp des österreichischen Teams Funke: Der Dreiaxser hat nicht nur Allradantrieb sondern auch Allradlenkung. Dumm gelaufen, wenn ein so simples Teil wie ein Keilriemen die Hydraulikpumpe lahmlegt. Die hinteren vier Räder stehen fest, zu allem Übel auch noch eingeschlagen. Im Krebsgang schleppt sich der Havarierte aus dem Parcours. Sieht irgendwie lustig aus.

Schoch und Stumpp haben die letzte Prüfung fast hinter sich und kämpfen gerade mit dem gleichen Felsen wie die rosaroten drei Engel vorhin. Sie haben heute schon einige Fehlerpunkte zu viel kassiert. Für ein „Heimspiel“ läuft es für den Europameister von 2009 heute suboptimal. Die drei Engel landen auf Platz drei, Schoch heute auf Platz fünf. Platz eins für Team Dexter auf Tatra. Die Tatra mit ihren Zentralrohr-Rahmen. Stehen da mit ihren O-Beinen wie ein Goggomobil, im Gelände verdrehen sie ihre Achsen, dass einem schwindlig wird. Toller Trial-Tag. Das Publikum pilgert zufrieden nach Hause. Es hat sich gelohnt, trotz der Hitze.

Weitere Impressionen vom Truck Trial finden Sie auf unserer Homepage ([www.transport-online.de](http://www.transport-online.de)) unter „Bildergalerien“.

Transport, 25.06.2010 (rod)

## Truck-Trial ist wie Klavierspielen

Eine Runde im Schoch-8x8? Klar, warum nicht? Schließlich will ich mal spüren, wie es ist, wenn man nur noch Himmel sieht oder kurz vorm Umkippen ist. Ich habe Glück: Nach dem letzten Trial an diesem Tag ist der linke Reifen der zweiten Achse platt. Marcel Schoch sagt, dass wir halt „ein bisschen langsamer tun müssen...“. Da bin ich aber froh. Denn was nun folgt, ist beängstigend genug. Und überhaupt, diese Gurte: Wieso sitzen die Hosenträger-Gurte so locker? Ist das normal? „Ist doch klar“, klärt Schoch mich auf. „Wir müssen beide ständig halb aus dem

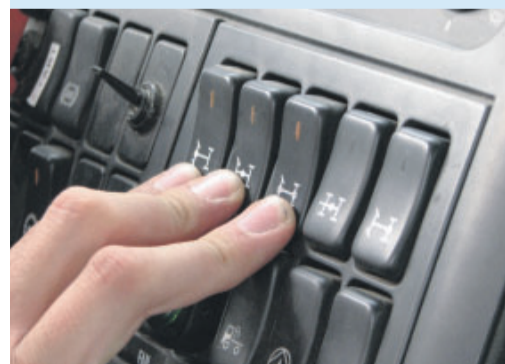


**Marcel Schoch ist der amtierende Europameister in der Königsklasse S5 (Vierachser). Er beherrscht den Einsatz seiner Sperren aus dem Effeff**

mig. Aber der massive Überrollkäfig flößt Vertrauen ein.

Gleich geht's senkrecht den Berg hoch. Schoch's Finger fliegen über die Schalterreihe mit den Differenzialsperren. Hier scheint das Geheimnis für den Erfolg zu liegen. „Du musst ständig das Optimum an Traktion bei gleichzeitig maximaler Wendigkeit erreichen. Und da hilft nur: Sperren rein, wo's sein muss, und raus, wo da keine Verspannung gebrauchen kannst.“ Verstehe. Der Mann spielt auf den Schaltern wie auf dem Klavier.

Jetzt volle Pulle die Steigung hoch. Man sieht wirklich nur noch Himmel. Wir graben uns kurz vor der rettenden Kante ein. „Der Reifen...“ brüllt mir Schoch zu. Gott sei Dank – der Reifen. Die noch schlimmere Abfahrt bleibt mir erspart. (rod)



Fenster hängen, wenn wir sehen wollen, was links und rechts los ist.“ Nee, ist klar.

Die erste Schrägfahrt jagt mir dann doch den ersten Angstschweiß ins eh' schon nass geschwitzte Hemdchen. Das kleine Kügelchen im Neigungsmesser steht bereits weit jenseits der 30 Grad-Marke an. Sollte man da nicht schon et-

was vorsichtiger agieren? „Passt schon“, sagt Schoch. „Da ist noch viel Luft drin, wir haben ja keinen so hohen Schwerpunkt.“ Da hat er auch wieder recht. Die 8x8 Trucks wiegen nur rund 13 Tonnen. Und der Aufbau besteht hauptsächlich aus Blechflächen, die gerade mal die Werbeaufkleber tragen können. Mir ist trotzdem mul-



Mitten drin im Publikum: Die Abfahrten in der Falllinie des Bergs sind besonders spektakulär