

Jochen Hahn

Schon drei Mal schnell



Fahren gemeinsam zum 3. Truck-EM-Titel in Folge: Jochen Hahn und sein Renntruck «Dirty Diana»



Jochen Hahn auf dem Weg zum Titel beim Rennen in Le Mans

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Jochen Hahn (39) wurde in diesem Jahr bereits zum dritten Mal in Folge Truck-Europameister. MSA besuchte den Dreifach-Champion an seinem Teamsitz im Schwarzwald. Wie er und sein Team so erfolgreich wurden. Und wo der Reiz am Truck-Sport liegt.

Egenhausen im Schwarzwald. Ein 2000-Seelen-Dörfchen in der Nähe von Altensteig. «In Egenhausen gilt: Rechts vor Links», steht auf dem grössten Strassenschild des Ortes. Alles ist ruhig an diesem sonnigen Tag. Bis Diana losbrüllt. Nein, nicht die Ehefrau von Jochen Hahn mit gleichem Namen. Sondern «Dirty Diana» – der Renntruck, mit dem Hahn in diesem Jahr seinen dritten EM-Titel holte.

Das tiefe Grollen aus einem 12,4-Liter-Reihensechszylinder-Dieselmotor lässt die 200 Quadratmeter grosse Halle, in der die vier Trucks des Teams vor-

bereitet werden, erbeben. Die Urgewalt dieses rund 300000 Euro teuren Ungetüms lässt sich nur erahnen, als Hahn es durchs Garagentor fährt, um es fürs Foto zu positionieren.

Millimetergenau zirkelt er den MAN TGS 18.480 in Rennversion



«2011 war auf jeden Fall der emotionalste Titel.»

JOCHEN HAHN

über den schmalen Feldweg. Eines ist sicher: Der Mann kennt sein Renngefährtin. Oder besser gesagt seine Renngefährtin. Aber klar: Nicht umsonst ist der Schwabe ja jetzt schon zum dritten Mal in Folge zum Titel gefahren.

In den Rennsport wird Jochen Hahn von Vater Konrad ge-

ter Trucker von Europa



Das Castrol-Team Hahn Racing im Afro-Look des Hauptsponsors



Shakehands zwischen Hahn (l.) und Dauerrivale Albacete



Zeichen für Erfolg: Firmenschild am Teamsitz des Hahn-Teams

bracht, der 1996 seine ersten Truckrennen bestreitet. Als dieser nach einem Crash in Zolder 1999 seine Rennfahrerlaufbahn beendet, bekommt der Junior im Jahr 2000 seine Chance. Nur mit Erfahrungen von Hobby-Kart- und Slalomfahrten, demnach also ohne je richtig gefördert worden zu sein, eine denkbar schwere Aufgabe. Die er aber mit Bravour meistert. Im Regen von - ausgerechnet - Zolder gewinnt er damals noch ohne Reverse Grid alle vier Rennläufe, wird am Ende Gesamtvierter der EM und Rookie of the Year.

Trotzdem gab es noch viel zu lernen. Und die Zeit dazu bekam er. «Ich hatte die Chance, mich zu entwickeln», gibt Hahn zu. In den nächsten Jahren etabliert er sich und das Team Hahn Racing, mit Vater Konrad als Teamchef, in der zweiten Reihe. Zu dieser Zeit noch mit Mercedes-Fahrzeugen unterwegs, werden die Renntrucks auch selbst entwickelt und verbessert. Mit dem Ende des Truckrace-Engagements von

Mercedes im Jahr 2007 wackelt auch das Engagement vom Team Hahn Racing, das typisch schwäbisch bislang immer auf die Sternmarke setzte.

Doch bei MAN findet man für 2008 eine neue Heimat. Und mit der mittlerweile 75-prozentigen VW-Tochter beginnt die eigentliche Erfolgsgeschichte. 2008 Platz 4, 2009 und 2010 Platz 3 in der EM. Und 2011 der



MAN-Motor: 1150 PS/6000 Nm

Durchbruch mit einem dominanten EM-Titel. «Das war auf jeden Fall der emotionalste Titel», erinnert sich Hahn. «Da ist der ganze Druck von den Jahren zuvor abgefallen.»

2012 folgt mit ähnlich dominanter Vorstellung Titel Nummer 2. Die Kombination aus Jochen Hahn und dem in Eigenregie aufgebauten «Auto» ist im reinen Speed kaum zu schlagen.

«Es gibt vier Firmen in Europa, die Renntrucks auf diesem Niveau bauen können. Eine davon sind wir», so Hahn. Und diese Trucks werden nach alter Schule gebaut. CAD? Höchstens in homöopathischen Dosen nach extern vergeben. Stattdessen Reissbrett und Rechenspiele. Wie funktioniert die Achsgeometrie am besten? Wie kann man aus dem für Rennen eigentlich ungeeigneten Truck noch mehr Performance kitzeln? Die Goodyear-Einheitsreifen, die dank 11 Prozent Negativanteil auch im Regen eingesetzt werden, haben ein grosses Arbeitsfenster, aber praktisch keinen Grip.

5,5 Tonnen vor der Kurve aus elektronisch begrenzten 160 km/h ohne ABS abbremsten - ein Balanceakt. Mit 1150 PS und 6000 Nm Drehmoment an der Hinterachse ohne Traktionskontrolle aus der Kurve fahren - nur für sensible Gasfüsse.

Mit sportlicher Geste zum Titel

Übrigens: Geschaltet wird während der Beschleunigungsphase trotz 16 zur Verfügung stehender Gänge nicht. «Auf keiner Strecke der Welt», bestätigt Hahn. Schalten nur am Scheitelpunkt. Zu gross wäre der Zeitverlust beim Schalten durch die H-Kulisse. Aber genug Drehmoment ist ja da.

Einen Truck schnell im Rennen zu bewegen, ist also eine hohe Kunst. Die neben Hahn aber vor allem Dauerrivale Antonio Albacete aus Spanien beherrscht. 2013 hätte er dem Schwarzwälder den Titel beinahe weggeschnappt. Und servierte sie Hahn dann praktisch auf dem Silbertablett. In Jarama, der vorletzten Station, lag Albacete nach Punkten vorne,

crashte am Samstag schuldlos und wollte für Sonntag aufs Fahrzeug von Teamkollege Markus Oestreich zugreifen, das dieser sofort bereitstellte.

Doch in dieser Situation muss das gesamte Fahrerlager dem Fahrzeugwechsel zustimmen. Hahn leistete die notwendige Unterschrift und gab so die fast 100-prozentige Titelchance aus den Händen. Zum Champion wurde er dann aber doch noch - auf der Strecke. «Hätte ich nicht unterschrieben, wäre die sportliche Entscheidung eine politische geworden. Und das wollte ich nicht», sagt Hahn. Sportsgeist, der heutzutage immer seltener zu finden ist.

Und apropos sportlich: Trotz oft abenteuerlich anmutender Manöver und vieler Kollisionen in den Rennen ist der Respekt unter den Fahrern gross. Eine Mischung, die von Spanien bis Moskau bei durchschnittlich 60000 Fans pro Veranstaltung bestens ankommt. Sicher auch im nächsten Jahr wieder, wenn Jochen Hahn den vierten Titel in Folge angreift. ♦



MAN | TopUsed



KNORR-BREMSE



BOSCH



HS Schoch



KOLLER

+ Schwemmer