

So fühlt sich der Sieger-Sitz an:  
Unser Autor im de Rooy-Truck.

## Gefahren: Dakar-Siegertruck

# Mehr als eine Nasenlänge voraus

Er ist ein „Gebrauchtwagen“ der besonderen Art: Der Iveco von Dakar-Sieger Gerard de Rooy. Wir konnten dem Offroad-Racer jetzt unters Blech schauen.

Der Einsatz hat sich bekanntlich gelohnt: Mit gleich fünf Iveco-Trucks trat das niederländische Team de Rooy in diesem Jahr zur Rallye Dakar an und holte den Sieg bei der Mutter aller Wüstenrallyes. Waren vier der fünf türkisgrünen Geländetrucks plattnäsige Cabover-Lkw, siegte der einzige Hauber in der Iveco-

Flotte – mit deutlich mehr als nur einer Nasenlänge Vorsprung!

Das Fahrzeug ist aus Teilen diverser Iveco-Baureihen zusammengesetzt und die Summe der teilweise schmerzhaften Rallye-Erfahrungen seines Piloten Gerard de Rooy. Zum Beispiel aus dem Crash mit dem abgerissenen Fahrerhaus bei seinem zweiten

Dieser Einstieg würde jede Familienkutsche aus der Zulassungsstatistik katapultieren.



Die Instrumente des Navigators sind unterm Dach angebracht.



Die Lenksäule ist mehrfach verstellbar.

Der Mittelsitz (Navigator) ist weit nach hinten versetzt, deshalb entsteht Raum in der Fernverkehrshütte.



Feststellbremse, Schalter für die Achs-Sperren aber auch ein Radio gehören zur Ausstattung.



Dakar-Start 2003 oder mit dem gebrochenen Rückenwirbel bei der Silk Way Rallye 2010 samt dem aus dem selben Grund gescheiterten Comeback 2011.

Bei einem Cabover hockt man halt vorne über der Vorderachse, bekommt jede Nick- und Rollbewegung verstärkt ins Fahrerhaus durchgestellt, muss die meist harten Landungen nach jedem Sprung irgendwie schlucken.

Daraus entstand die Idee eines Haubenwagens. Mit der „Strator“-Zugmaschine hat Iveco ein entsprechendes Basisfahrzeug im Katalog – wichtig, um nach den FIA-Regeln einen Hauber an den Start bringen zu können.

Der Vorteil: Beim Haubenwagen sitzt die Crew hinter dem Motor am tiefstmöglichen Punkt und nach hinten versetzt. Hier fallen alle Roll- und Nickbewegungen am schwächsten aus – kein Vergleich mit den gewaltigen Ausschlägen zum Beispiel im Traktor-Fahrerhaus nebenan. Prädikat „Rückenschonend“ für den ob seiner Form „Torpedo“ genannten Rallye-Hauber.

Der insgesamt günstig-tiefe Schwerpunkt des Autos in Kombination mit einer Gewichtsverteilung von fast exakt „fifty-fifty“

zwischen Vorder- und Hinterachse sorgt für ein tolles Handling. Apropos: Interessant und ungewöhnlich ist auch die Kombination einer Off Road-Achse (Basis von Sisu) mit Scheibenbremsen.

Fast komfortabel gestaltet sich die Raumsituation in der mit Technik vollgepfropften Hütte. Weil hier das Fernverkehrshaus eines Stralis hinter die GFK-Haube gepflanzt wurde, kann

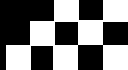
der mittlere (Navigatoren-)Sitz weit nach hinten rutschen. Dadurch haben die drei Insassen ungewohnt viel Arm- und Beinfreiheit. Ungewohnt auch die

Position der Instrumente des Navigators: sie sind oben am Dachkreuz des Käfigs angebracht.

Für ausreichend Vortrieb sorgt ein Iveco Cursor 13-Aggregat, wie



Der Iveco Cursor 13 ist voll verkleidet.



Der Iveco „Torpedo“ ist wirklich zum Abheben!



Verstärkte Fahrerhausaufhängung.

es auch im Truck-Racer von Gerd Körber zum Einsatz kommt. „Allerdings ist der Motor an die Erfordernisse

des Geländesports angepasst,“ weist Iveco-Fahrversuchsleiter Mario Spitz insbesondere auf eine Leistungs-Absenkung hin. Denn während ein Rennmotor nur wenige Runden und die fast ausschließlich im oberen Teil des Drehzahlbandes werkelt, muss das Rallye-Aggregat über eine Marathondistanz von rund 9.000 Kilometern standfest sein und dabei auch mal „unten herum“ zum Beispiel beim Freischaufeln aus Tiefsand ausreichend Leistung freisetzen. Trotz „Abmagerung“ sind 900 Pferdestärken und fette 4.000 Newtonmeter bei dem Dreizehnliter-Motor eine echte Ansage.

Was das in der Fahrpraxis bedeutet, zeigt der Torpedo auf der Iveco-Teststrecke in Markbronn bei Ulm. Der Motor spricht ohne Verzögerung an und setzt schon im niedrigen Drehzahlbereich jede Menge Leistung frei. Man spürt förmlich, wie sich die Stollen der Michelin-Geländetreifen für einen Moment zunächst in die Erdkrume krallen, bevor sie dann fast explosionsartig Vortrieb erzeugen. Das Auto lässt sich dabei bemerkenswert leicht dirigieren, und der vorgeschobene Horizont der langen Fronthaube vermittelt zusätzlich ein gutes Sicherheitsgefühl. Dennoch wird dem untrainierten Insassen



Zentralschmieranlage.



Blick in den „textilen“ Heckaufbau mit Reserverädern und Tank.



Die Dämpfer-Konfiguration an der Vorderachse links mit Ausgleichshältern und Kühlung.



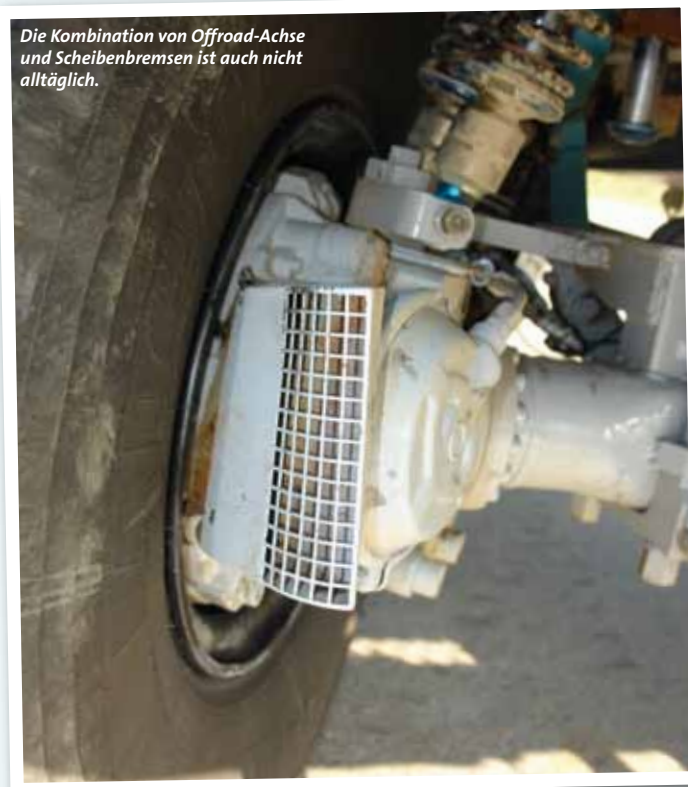
4.000 Newtonmeter aus 900 Pferdestärken, dazu ein tolles Handling – das ist Gelände-Fahrspaß pur! ▶



schon nach wenigen Runden klar, dass Marathon-Rallyes echter Leistungssport sind. Meine ohnehin vorhandene Hochachtung vor Piloten wie Jan de Rooy oder dem Österreicher Helmut Kröpfel steigt in ungeahnte Höhen, haben diese Herren doch mit weit über 60 Lebensjahren noch Top-Platzierungen bei der

wohl härtesten Wüstenrallye der Welt heraus gefahren.

Die Zukunft aber gehört der jungen Generation wie Gerard de Rooy. Und sie gehört sicher auch Fahrzeugkonzepten wie diesem Iveco Hauber. Damit ist man sicher mehr als eine Nasen-, äh Haubenzlänge voraus. **STM**



Die Kombination von Offroad-Achse und Scheibenbremsen ist auch nicht alltäglich.