



PERSBERICHT

Voor het eerst sinds jaren wordt de Q8 Truck Grand Prix niet in september gereden, maar in de maand mei. Het weekend van 19 en 20 mei staat in het teken van trucks. Centraal op de agenda staat vanzelfsprekend het Europees Kampioenschap Truckracing. Onder het motto 'heavy weight, close racing' plaatst Circuit Zolder dit kampioenschap alvast op een hoog schavot qua spektakelwaarde. Nagenoeg alle toeschouwers die deze truckraces ooit hebben gezien, kunnen het alleen maar met ons eens zijn. Het evenement wordt vervolledigd met races van de BonGou Belcar Endurance Cup, Belcar Sprint Cup, Benelux Racing League (BRL) en Legends Cars.

In de paddock komen liefhebbers van vrachtwagens uitgebreid aan hun trekken: meer dan 100 prachtig gedecoreerde trucks vormen samen een indrukwekkende show, en tenslotte kunnen liefhebbers van de DAKAR-rally een mooie selectie deelnemende trucks en jeeps bewonderen.

Showtrucks!

19 en 20 mei 2007 staat garant voor 10 ton truck- en raceplezier! Naast de racetrucks die je op het circuit aan het werk ziet, vind je in de paddock een verbluffende verzameling showtrucks. In 2006 waren er zo'n 100 "gepimpte" trucks aanwezig, in 2007 wordt alles op alles gezet om dit aantal ruimschoots te overschrijden!

Wat is truckracing!

De belangrijkste reglementen voor de populaire "Racetrucks" categorie van het FIA European Truck Racing Championship 2007 bleven nagenoeg ongewijzigd. Hier en daar werden echter de nodige verduidelijkingen aangebracht om verwarring tijdens de technische controle uit te sluiten!

De FIA reglementen voor "Racetrucks" zijn zeer eenduidig: de trucks moeten gebaseerd zijn op een seriemodel dat in productie is en de belangrijkste onderdelen (motor, versnellingsbak, assen, enz.) moeten gekozen worden uit de optielijst voor het seriemodel geproduceerd door dezelfde fabrikant. Theoretisch gesproken zou je naar een showroom kunnen gaan en een truck met dezelfde configuratie kunnen kopen... hoewel de Racetrucks "onderhuids" iets of wat geavanceerder zijn dan hun broers in het wegverkeer!

Het motorvermogen is nu beperkt tot een maximum van 13.000cc, hoewel er een toeslag geldt voor zwaardere motoren in de voertuigen die de voorgaande seizoenen een FIA "paspoort" hadden. In werkelijkheid rijden de hoofdrolspelers met de laatste nieuwe modellen, uitgerust met een motor tussen de 12 en 13 liter.

De belangrijkste beperkende factor voor de Racetrucks is de turbocharger air restrictor; deze mag maximaal 65mm zijn (of, bij twin turbo installaties, 46mm).

De meest recente generatie wegtrucks beschikt over een aanzienlijk groter vermogen dan hun voorgangers – 600 pk is geen uitzondering. Maar zodra de race-ingenieurs over de nodige input beschikken (na de nodige uren testen op de dynamometers) is het niet ongewoon dat het racemodel 1000 pk produceert. Hoewel, om anno 2007 met de "grote jongens" te kunnen meespelen, zijn eerder zo'n 1200 pk vereist!

Nog belangrijker is de koppeloutput...idealiter verspreid over een zeer breed snelheidsbereik. Output van rond de 4000N-m zijn niet ongewoon in 'getunede' Racetruck motoren – en dat vertegenwoordigt al aardig wat "trekkracht"!

Een andere belangrijke factor die het vermogen beperkt is de maximale snelheidslimiet van 160 km/u, opgelegd via een GPS systeem.



Het klinkt misschien vreemd dat er een snelheidslimiet opgelegd wordt in een motorsport, maar door hun gewicht (5500kg), is de kinetische energie die deze mastodonten aan maximale snelheid genereren, dermate hoog, dat het uiteindelijk een logische en uiterst succesvolle veiligheidsvoorziening is. Bovendien wordt op die manier “close” racen mogelijk!

De gewichtslimiet van minimum 5500 kg (inclusief de piloot...een belangrijk gegeven, aangezien sommige truckracers niet bepaald lichtgewichten zijn!) wordt strikt gehanteerd.

Een van de wijzigingen voor 2007 betreft het MINIMUM gewicht op de vooras. Het reglement voorziet dat de vooras minimum 3300kg moet dragen (dit is 100 kg minder dan in 2006).

De bedoeling is dat de ‘Racetrucks’ de zware frontlijn van een voertuig uit de serieproductie zo goed mogelijk blijven behouden. Dit betekent echter wel dat de achterkant van de truck eerder licht is – wat dan weer tot een aanzienlijke wielrotatie leidt bij hevig accelereren.

De zware neus maakt dat de Racetrucks niet optimaal gehanteerd kunnen worden; de natuurlijke reactie van de truck is dat hij onderstuur geeft (hij wil rechtdoor gaan in plaats van te draaien in de bochten).

De piloten proberen dit fenomeen tegen te gaan door voorzichtig gas te minderen, zodat de trucks vaak op kracht door de bochten glijden (“power sliding”). Een ietwat omzichtige ingreep voor de piloten, maar een spectaculair zicht voor de fans langs de piste!

Verder voorzien de reglementen nog dat de automatische versnellingsbakken geweerd worden, waardoor het schakelen terug enige vorm van rijvaardigheid van de piloot vereist. Ook “buiten de wet gesteld” zijn ABS (antiblokkeersysteem voor de remmen) en ASR (tractie controle systeem). Sommigen zullen komen aandraven met het argument dat deze elektronische systemen ondertussen gemeengoed en standaarduitrusting geworden zijn op nieuwe wegtrucks, maar hierdoor gaat bij het racen aanzienlijk wat input van de piloot verloren en bovendien vermindert de snelheid in de bochten, waardoor de race op zich uiterst saai zou worden!

Ook het kostenplaatje speelt een belangrijke rol; iedere race-ingenieur zal je vertellen dat het ontwikkelen van elektronische programma’s voor de racewereld een zeer dure aangelegenheid is – en in het truckracen probeert men de budgetten enigszins onder controle te houden met het oog op de privéteams!

Te oordelen naar de hevige confrontaties in de eerste meeting van het seizoen in Barcelona, ziet het er naar uit dat de strijd tussen de belangrijkste teams van MAN, Renault, Mercedes-Benz – en Freightliner (met de kennis van Buggyra) – op het scherp van de snee zal uitgevochten worden. Met als resultaat een schitterend spektakel voor de toeschouwers!

Programma

European Truck Racing Cup
BonGou Belcar Endurance Cup
Belcar Sprint Cup
Benelux Racing League
Legends Cars

Toegangsprijs, inclusief paddock

Zaterdag: € 17,50
Zondag: € 20
Weekend: € 25



COMMUNIQUE DE PRESSE

Pour la première fois depuis belle lurette, le Q8 Truck Grand prix ne sera pas couru en septembre mais au mois de mai, les 19 et 20 plus précisément. Le pivot de la manifestation sera évidemment le championnat européen de Truck Racing. Sous le slogan 'heavy weight, close racing', Circuit Zolder garantit une impressionnante dose d'adrénaline. Le public connaisseur ne peut que confirmer. L'événement sera complété des manches des BonGou Belcar Endurance Cup, Belcar Sprint Cup, Benelux Racing League (BRL) et Legends Cars. Dans les paddocks, les fans de poids lourds ne sauront plus où donner de la tête devant plus de 100 magnifiques trucks joliment décorés. Un spectacle prodigieux.

Showtrucks!

Notez à votre agenda les 19 et 20 mai 2007, deux journées placées sous le signe de camions de course de 10 t! Outre les engins de compétition qui déchireront l'asphalte, vous pourrez admirer dans les paddocks une impressionnante collection de véhicules et modèles d'exposition. L'an passé, ils étaient plus de 100 rutilants mastodontes à attirer les regards avides de spectateurs; cette année, nous mettrons tout en oeuvre pour dépasser largement ce record!

Truckracing

Les réglementations principales de la catégorie populaire du FIA European Truck Racing Championship 2007 pour camions de course n'ont pas subi de modifications majeures. Par ci, par là, les points ont été mis sur les i, afin d'éviter toute confusion lors du contrôle technique!

Les règlements FIA pour les camions de course sont clairs: les camions doivent être basés sur un modèle qui est actuellement en production et les composants les plus importants (moteur, boîte de vitesses, essieux, etc.) doivent être sélectionnés dans la liste des options pour le modèle produit en série du même fabricant. En théorie, il serait possible de se rendre à un showroom pour y acheter un camion de la même configuration... bien que les camions de course soient imperceptiblement un peu plus avancés que ceux de leurs confrères roulant dans la circulation routière!

La puissance moteur est réduite à un maximum de 13.000cc, bien qu'un supplément soit appliqué pour les moteurs plus lourds des véhicules ayant circulé avec un « passeport » FIA les saisons précédentes. En réalité, les protagonistes se "déplacent" dans les modèles les plus récents, équipés d'un moteur 12- ou 13-litres.

Le facteur limiteur le plus important pour les camions de course est le turbo chargeur restricteur d'air; celui-ci étant réduit à 65mm maximum (ou 46 mm pour les installations twin turbo).

La génération la plus récente des camions routiers possède une puissance considérablement supérieure à celle de leurs prédécesseurs – 600 ch. ne sont pas exceptionnels ! Mais, lorsque les ingénieurs disposent de l'information nécessaire (après de nombreuses heures de tests sur les dynamomètres), les modèles de course sont souvent capables de produire quelques 1000 ch. Toutefois, pour pouvoir rivaliser avec les "cracks" en 2007, il faut pouvoir produire plutôt 1200 ch.! Chose davantage importante: la sortie du couple...idéalement répartie sur une plage de vitesse très large. Des sorties d'environ 4000N-m sont chose commune dans les moteurs des camions de course – et cela représente déjà un peu de puissance accélératrice !

Un autre facteur réduisant la puissance est la vitesse maximale imposée via un système GPS – ce qui fait que les camions de course peuvent réaliser un maximum de 160km/h.



Il semble peut-être bizarre qu'une vitesse maximale soit imposée dans un sport motorisé, mais étant donné le poids de ces poids-lourds (5500kg) – l'énergie cinétique de ces véhicules à vitesse maximale étant extrêmement élevée – ceci s'est avéré un dispositif de sécurité très logique et efficace. Il permet en outre la course "close"!

Le poids des camions est limité à 5500 kg minimum (y compris le chauffeur... chose importante, étant donné que certains pilotes ne sont des poids légers!) et cette limite doit être strictement respectée.

L'une des modifications de 2007 se rapporte au poids MINIMAL appliqué sur l'essieu avant. Le règlement prévoit que l'essieu avant doit être sollicité par 3300kg minimum (c'est-à-dire 100 kg de moins qu'en 2006).

Cette règle envisage de maintenir tant que possible la ligne frontale lourde d'un véhicule de production en série dans les camions de course. Ceci signifie toutefois que l'arrière du camion est plutôt léger – ce qui aboutit à une rotation considérable des pneus lors de l'accélération. Le nez lourd empêchant la manipulation optimale des camions de course, le camion devient sous-vireur, c'est-à-dire qu'il tend de continuer tout droit au lieu de tourner dans les virages.

Les pilotes essaient de neutraliser ce phénomène en ralentissant prudemment, de sorte que les camions glissent dans les virages de leur propre pouvoir moteur ("power sliding"). Une intervention quelque peu compliquée pour les pilotes, mais quel spectacle pour les fans le long de la piste!

Les règlements défendent en outre l'utilisation des boîtes de vitesse automatiques, de sorte qu'un certain « input » ainsi qu'un certain degré de vigilance de la part du pilote soient maintenus. Egalement exclus sont ABS (dispositif antiblocage des freins) et ASR (système de contrôle de traction). Vous argumenterez peut-être que ces systèmes électroniques sont entretemps des équipements standards dans les nouveaux camions routiers, mais dans le monde de la course, ils réduisent l'interaction entre le camion et le pilote. Ils réduisent en outre la vitesse dans les virages - meurtrier pour le spectacle!

Les frais jouent également un rôle important. Chaque ingénieur vous pourra raconter que le développement de programmes électroniques pour la course est une chose coûteuse – et dans la course des camions, on essaye de brider les budgets en vue des équipes privées!

Compte tenu de la rivalité acharnée entre les teams MAN, Renault, Mercedes-Benz et Freightliner (avec la technologie de Buggyra) lors du premier meeting de la saison à Barcelone, il en l'air que les spectateurs le long de la piste pourront s'attendre à un beau spectacle!

Programme

European Truck Racing Cup
BonGou Belcar Endurance Cup
Belcar Sprint Cup
Benelux Racing League
Legends Cars

Prix d'entrée

Samedi: € 17,50
Dimanche: € 20
Week-end: € 25
Paddock compris