

# Rallye Dakar 2010

**Beitrag von „Sittingbull“ vom 22. November 2009 um 15:44**

Wolfsburg (12. November 2009). Die Evolution eines Siegertyps: Wenn die Rallye Dakar am 01. Januar 2010 mit dem zeremoniellen Start in Buenos Aires beginnt, wird der Volkswagen Race Touareg 2 im Detail verbessert über die Startrampe rollen. Das Siegerfahrzeug des Vorjahres ist konstruiert, jedes Gelände im Eiltempo zu meistern. Die heißeste Wüste der Welt? Schwindelerregende Höhen bei zwei Andenüberquerungen? Highspeed-Passagen über Schotter? Für diese Herausforderungen entwickelten die Ingenieure von Volkswagen den rund 300 PS starken „Dakar“-Prototyp mit TDI-Dieselantrieb kontinuierlich weiter. „Erwarte das Unerwartete“ lautet ein „Dakar“-Grundsatz. Der Race Touareg ist dazu bereit.

„Die Rallye Dakar ist ein gnadenloser Motorsport-Marathon, bei dem es vor allem auf Zuverlässigkeit ankommt“, so Kris Nissen, Volkswagen Motorsport-Direktor. „Die ‚Dakar‘ entspricht der Distanz einer gesamten Formel-1-Saison. Dabei müssen die Prototypen extreme mechanische Beanspruchungen, unterschiedlichstes Terrain und große Temperaturunterschiede wegstecken.“ Lange Distanzen, unterschiedlichstes Gelände, Wartungen unter Extrembedingungen 9.500 Kilometer von Ozean zu Ozean und wieder zurück: Die Rallye Dakar in Argentinien und Chile ist der härteste Motorsport-Marathon weltweit. Schnelle Schotterpassagen wechseln sich täglich mehrfach mit Abschnitten im tiefen Sand ab. Hügelige, verwundene Strecken mit schmalen Pfaden stehen ebenso auf der Agenda wie die Durchquerung von flachen, weiten Tiefebene. Eine besonders große Herausforderung bilden die zwei Andenüberquerungen bei den Grenzübertritten zwischen Argentinien und Chile, bei denen Höhen von bis zu 4.700 Metern über Normalnull anstehen. Bei allem kann Volkswagen als Siegermannschaft bei der „Dakar“ 2009 im Jahr 2010 auf wertvolle Erfahrungen zurückgreifen. So wurde bereits vor Jahresfrist eine ausgeklügelte Höhenapplikation der Motorelektronik entwickelt, die die Leistungseinbußen bei höhenbedingt geringerem Sauerstoffanteil trotz der nötigen Eingriffe in Grenzen hält. Ein weiterer wichtiger Aspekt dieser facettenreichen Motorsport-Kategorie ist die Wartung der Fahrzeuge in den Biwaks. Dabei hat die Service-Mannschaft selbst täglich einen Marathon zu bewältigen, um an den verschiedenen Etappenzielorten in Argentinien und Chile einen perfekten Service zu garantieren. Und das bei teils extremer Hitze und bei starker Verschmutzung der Fahrzeuge.

Typisch „Dakar“: ausgedehnte Testphasen und lange Entwicklungszyklen. Um auf die extremen Anforderungen der „Dakar“ bestens vorbereitet zu sein, werden bei Volkswagen alle Fahrzeugkomponenten des Race Touareg während ihrer Entwicklung auf Herz und Nieren geprüft. Dabei bekommen nur jene Teile „Starterlaubnis“, die zuvor ganze „Dakar“-Distanzen – oder mehr – im Testbetrieb problemlos absolviert haben. Ohne Langzeit-Überprüfung ist ein Einsatz während des wichtigsten Wettbewerbseinsatzes des Jahres auch für kleinste Detaillösungen undenkbar. Volkswagen bereitete sich nach dem Erfolg 2009 akribisch auf das

Unternehmen Titelverteidigung im Januar 2010 vor: Als Wettbewerbstests absolvierten drei Race Touareg bei der Rallye dos Sertões in Brasilien und vier der Wolfsburger Prototypen bei der Silk-Way-Rallye durch Russland, Kasachstan und Turkmenistan jeweils etwa 4.500 Prüfungskilometer – in beiden Fällen siegreich. Bei einem Test in Marokko wurde zusätzlich die eineinhalbfache „Dakar“-Distanz bei sogenannten Longruns abgespult – und das ohne einen nennenswerten Defekt. Die Wolfsburger Prototypen für die „Dakar“ 2010 basieren auf der Grundkonzeption des Race Touareg 2, der im Jahr 2005 Wettbewerbspremiere feierte und seither schrittweise verbessert wurde. Dank der im Marathon-Rallyesport üblichen langen Entwicklungszyklen steckt im aktuellen „RT2“ die Erfahrung von fünf Jahren Rallye-Einsatz. Während beispielsweise in der Formel 1 bis zu drei neue Chassis pro Saison entwickelt werden, deren Komponenten auf 300 und mehr Wettbewerbskilometer ausgelegt sind, greifen bei „Dakar“-Komponenten deutlich längere Entwicklungszeiten.

Vertrauen ist gut, Kontrolle besser: ausgefeilte Qualitätssicherung bei Volkswagen Der Race Touareg besteht – das TDI-Aggregat ausgenommen – aus etwa 5.000 Einzelkomponenten. Jede einzelne von ihnen wird vor ihrem Einbau oder vor dem Verladen als Austausch- und Ersatzteil genauestens überprüft. Volkswagen hat dafür ein System bedingungsloser Qualitätskontrolle entwickelt. Zuliefer- und selbst produzierte Teile werden zerstörungsfrei in speziellen Verfahren auf Fertigungsfehler untersucht, zudem werden Stichproben jeder Serie härtesten Belastungen unterzogen. Jedes einzelne Bauteil wird elektronisch katalogisiert und seine Laufzeit erfasst. Barcode-Scanner sorgen bei der „Dakar“ vor Ort für einen ständigen Überblick über das mobile „Warenlager“ auf den Service-Trucks, die die Ersatzteile an Bord mit sich führen, und geben Auskunft über anstehende Wechselintervalle. Das alles dient nur einem Ziel: dem Unerwarteten der „Dakar“ bestens gerüstet entgegenzutreten.

Im Detail verbessert: der Race Touareg für die „Dakar“ 2010. Für das Jahr 2010 hat der Race Touareg Verbesserungen im Detail erfahren. Dabei standen keine Leistungssprünge, sondern die Haltbarkeit der einzelnen Komponenten im Blickpunkt der Ingenieure. So wurde beispielsweise die Standfestigkeit im Getriebebereich verbessert und die Spannungsversorgung des Bord-Netzes bei Extrembedingungen weiter stabilisiert. Zudem wurden die Kühlung der Bremsen für eine längere Haltbarkeit dieser Komponenten und die Standfestigkeit des Ladeluftkühlers weiter optimiert. In Zusammenarbeit mit Reifenpartner BFGoodrich wurde der 2008 eingeführte Reifentyp „All Terrain“ zudem weiter verbessert. So zeichnet sich dieser Basisreifen, der auch von der Konkurrenz – beispielsweise bei X-raid-BMW – eingesetzt wird, durch ein besseres Haftungsniveau auf losem Schotter aus. Darüber hinaus wurde die Haltbarkeit von Karkasse und Lauffläche weiter optimiert.