

Rallye Dakar 2011

Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. Januar 2011 um 12:59

Wolfsburg (06. Januar 2011). Volkswagen behauptet auch auf der fünften Etappe der Rallye Dakar die Führung mit dem Race Touareg 3. In der Gesamtwertung liegen Carlos Sainz/Lucas Cruz (E/E) nach der 459 Kilometer langen Etappe im Norden Chiles von Calama nach Iquique mit 2.26 Minuten Vorsprung weiter an der Spitze. Den Tagessieg sicherte sich erstmals X-raid-BMW-Pilot Stéphane Peterhansel vor den beiden Volkswagen Piloten Nasser Al-Attiyah (Q) und Sainz. Der Franzose verdrängte damit Nasser Al-Attiyah/Timo Gottschalk (Q/D) vom zweiten auf den dritten Gesamtrang der Rallye – ganze sieben Sekunden trennen die beiden Duos.

Carlos Sainz hatte die schwierige Aufgabe, als Sieger des Vortages die Etappe zu eröffnen und für die Verfolger die Spuren zu legen. Zunächst führte Sainz, dann übernahm Peterhansel die Spitze. Bis auf 3.45 Minuten baute der Franzose seinen Vorsprung zeitweilig aus. In der zweiten Hälfte der Prüfung mit ihren extremen Höhenunterschieden von über 3.000 Metern am Start bis hinab auf Meeressniveau an der Pazifikküste im Ziel holten Al-Attiyah und Sainz jedoch wieder auf. Immer wieder änderten sich die Abstände zwischen den drei Piloten von Kontrollpunkt zu Kontrollpunkt um ganze Minuten – das Etappenergebnis war bis zum Schluss offen. Am Ende kamen Al-Attiyah/Gottschalk 1.24 Minuten hinter Tagessieger Peterhansel ins Ziel. Sainz/Cruz fehlten 3.15 Minuten auf Peterhansel. Als Vierte erreichten Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz (ZA/D) in einem weiteren Race Touareg 3 das Biwak und bleiben damit Vierte der Gesamtwertung. Ihre Teamkollegen Mark Miller/Ralph Pitchford (USA/ZA) folgten auf Platz fünf im Tagesergebnis und verbesserten sich um drei Ränge auf Position sieben in der Gesamtwertung. Zum Schluss der Etappe begeisterten die Piloten die Fans mit einer spektakulären, 2.300 Meter langen Steilhang-Abfahrt von einer 700 Meter hohen Düne – der berühmten Cerra Dragón – direkt ins Biwak. Auf dem bis zu 32 Grad steilen Zielschuss erreichten die Autos bis zu 220 km/h.

Kris Nissen (Volkswagen Motorsport-Direktor)

"Herzlichen Glückwunsch an Stéphane Peterhansel und Jean-Paul Cottret zu ihrem perfekte Tag. Auch wenn wir im Tagesergebnis nicht vorn liegen, sind wir bei Volkswagen mehr als zufrieden. Alle vier Race Touareg sind sehr gut gelaufen. Es war schwierig für unsere Fahrer und Beifahrer, heute die Strecke zu eröffnen. Nach dieser langen Prüfung kämpfen weiterhin drei Paarungen um den Sieg. Das ist ein schönes, spannendes und sportliches Rennen. Wir konzentrieren uns darauf, auch in den nächsten Tagen gute Arbeit abzuliefern. Die ‚Dakar‘ hat heute erst so richtig begonnen."

#300 – Carlos Sainz (E), 3. Platz Tages- / 1. Platz Gesamt-Wertung

"Diese Etappe war extrem hart. Schwer in der Navigation, körperlich anstrengend und auch fordernd für das Material. Zu Beginn der Prüfung war das Roadbook an einer Stelle nicht

akkurat genug. Dort haben wir uns als erstes Fahrzeug auf der Strecke verfahren und Stéphane Peterhansel hat uns überholt. Etwa 100 Kilometer später konnten wir wieder an ihm vorbeiziehen. Im letzten Dünengürtel haben wir nochmals etwas Zeit verloren, weil wir auf einem Dünenkamm einen Motorradfahrer einholten und etwas zu viel Tempo herausgenommen haben. Dort haben wir uns leider festgefahren. Doch alles in allem war es ein guter Tag für uns."

#302 – Nasser Al-Attiyah (Q), 2. Platz Tages- / 3. Platz Gesamt-Wertung

"Ein Wahnsinnstag. Wir konnten heute den Rückstand auf unseren Teamkollegen Carlos Sainz verkürzen. Ich denke, dass wir heute beide, mein Beifahrer Timo Gottschalk und ich, einen guten Job gemacht haben – auch wenn wir uns an einer unübersichtlichen Stelle wegen des missverständlichen Roadbooks verfahren haben. Der letzte Zielschuss war absolut verrückt. Den Daten der Ingenieure nach waren wir dort 220 km/h schnell. Aber nicht nur deshalb bin ich heute mit dem Race Touareg zufrieden. Er lief heute tadellos, obwohl er viel auszuhalten hatte."

#304 – Mark Miller (USA), 5. Platz Tages- / 7. Platz Gesamt-Wertung

"Keinen Reifenschaden, nicht im Sand festgesteckt – und doch haben wir heute viel Zeit verloren. Die Navigation war heute extrem anspruchsvoll. Nachdem wir unseren Teamkollegen Giniel de Villiers – der wohl einen Reifenschaden hatte – eingeholt hatten, haben wir uns an einer Stelle so sehr verfahren, dass wir auf der falschen Seite eines Flussbettes herauskamen. Um wieder zurückzukommen, mussten wir weit zurückfahren. Am Ende haben wir in den Dünen noch eine Schleife zuviel gedreht – so ist der Zeitverlust zu erklären."

#308 – Giniel de Villiers (ZA), 4. Platz Tages- / 4. Platz Gesamt-Wertung

"Ein verdammt harter Tag. Zu Beginn war die Route extrem hart und ausgewaschene Flussbetten haben dem Material viel abverlangt. Dort haben wir uns einen Reifenschaden eingefangen, den wir nicht so schnell gewechselt haben, wie wir es eigentlich können. Unsere Gegner sind heute viele Risiken eingegangen. Das wollten wir am Ende der Etappe, wo es viele Sprungkuppen gab, nicht auf uns nehmen. Dabei haben wir noch mal etwa eine Minute eingebüßt. Der Zielschuss entschädigt die Teilnehmer für eine harte Etappe. Vollgas zum Pazifik – das ist Adrenalin pur."

Zahl des Tages

Große Auswahl für Volkswagen Ingenieure: Jeder Stoßdämpfer des Race Touareg 3, der gemeinsam mit Technologie-Partner ZF Sachs entwickelt wurde, kann in 65.536 verschiedenen Setup-Varianten, so genannten Kennfeld-Kombinationen, eingestellt werden.

Drei Fragen an Abteilungsleiter Elektrik, Rainer Fleischmann

Sie sind als Abteilungsleiter unter anderem für die Elektrik beim Race Touareg 3 verantwortlich. Was bedeutet das vor Ort konkret?

"Die Elektrik betrifft im Prinzip alle Fahrzeugbereiche. Es gibt Schnittstellen zum Beispiel in den Bereichen Motoren oder Chassis. Wir stellen die technologischen Mittel, etwa für die Datenaufzeichnung, zur Verfügung, die dann wiederum von anderen Fachabteilungen verwendet, also ausgewertet werden. Wenn man so will, ist die Elektrik eine Art Nervensystem des Race Touareg 3. Sie steckt in vielen Details."

Sie sind gleichzeitig auch der Team-Direktor von Volkswagen Motorsport. Welche Aufgaben umfasst das?

"In diesem Arbeitsbereich geht es vornehmlich um die Festlegung von Prozessen für einzelne Arbeitsabläufe – unter anderem vor Ort bei der Rallye Dakar. In diesem Bereich haben wir in Sachen Effizienz in den vergangenen Jahren viel dazugelernt und entwickeln uns permanent weiter. Wer einmal unser Team beispielsweise beim Aufbau im Biwak oder bei der Wartung der Fahrzeuge beobachtet, sieht, dass alles Hand in Hand geht. Das ist das Ergebnis dieser Arbeit. Wenn die Rädchen wie bei dieser ‚Dakar‘ wieder perfekt ineinandergreifen, geht mir das Herz auf."

Eine Neuerung im Volkswagen Team ist die elektronische Lagerverwaltung und Ersatzteilerfassung. Was ist das Besondere daran?

"Wir haben vor einiger Zeit die Möglichkeit gesucht, Ersatzteile, die bei der Rallye Dakar in verschiedenen Lkw unterwegs sind, in einer zentralen, aber auch mobilen Datenbank zu erfassen und zu verwalten. Das hat den Vorteil, dass man über den Lagerbestand jedes Lkw den Überblick hat. Neu bei der Rallye Dakar 2011 ist, dass die Laufzeiten der ausgetauschten Teile detailliert erfasst werden. Dazu hat jeder Service-Lkw Handscanner im Einsatz, die eine sogenannte Data-Matrix, die jedes Ersatzteil trägt, erfassen und unmittelbar die gewünschten Informationen anzeigen kann. Das spart vor Ort viel Verwaltungsarbeit und in der Nachbereitung der Rallye daheim mehrere Wochen Arbeit an Dispositions-Listen."

Und so geht's weiter ...

Freitag, 07. Januar: Das Bild, das die sechste Etappe der Rallye Dakar für die Teilnehmer zeichnet, wird bestimmt von einer kargen Wüstenlandschaft und einer echten Herausforderung für die Beifahrer. Die Navigatoren sind angesichts von viel Offroad-Navigation per Roadbook und GPS mit wenigen Anhaltspunkten und abzweigenden Gebirgspfaden durch unbewohntes Gebiet gefordert.