

Rallye Dakar

Beitrag von „Thanandon“ vom 29. Januar 2005 um 10:44

Aus wüsten Pisten macht der rundliche VW Race-Touareg Wüsten-Boulevards - dem unglaublichen Schluckvermögen des Fahrwerks sei Dank. Eine Fahrt mit Jutta Kleinschmidt als Copilotin.

"Hochschalten!", scheppert es aus den Lautsprechern der Gegensprechanlage. Vom Beifahrersitz des Race-Touareg gibt VW-Werksfahrerin Jutta Kleinschmidt dem Tracktester klare Anweisungen. Das Problem dabei: Auf der Teststrecke am Rande des marokkanischen Dünengürtels Erg Chebbi ist der Race-Touareg bereits ausgesprochen flott unterwegs. Der Digitaltacho zeigt 115 km/h, und dies auf einer mit tiefen Spurrillen durchsetzten Wüstenpiste dritter Ordnung. Die gefühlte Geschwindigkeit beträgt 160 km/h - mindestens. Kleinschmidt meinte sicherlich: "Schalte runter!"

Am Schanzentisch hebt sich der Touareg nur ein klein bisschen aus den Federn. Zu langsam. Jutta Kleinschmidt seufzt leise. In der zweiten Testrunde ist das Vertrauen in den Wüstenrenner gewachsen. Also: Gleicher Sprung, diesmal aber im vierten Gang mit kühnen 110 km/h. Mit hannawaldscher Eleganz hebt der Race-Touareg ab. Und, viel wichtiger: Nach etwa 20 Meter Luftfahrt setzt er butterweich auf. Mit automobilistischer Telemark-Landung sozusagen. Und Jutta Kleinschmidt scheint zufrieden: "Immer dran denken, das Lenkrad schön gerade halten", mahnt sie, "sonst gibt's Probleme." Eingeschlagene Räder bei der Landung wären die beste Voraussetzung für eine herzhafteste Rolle seitwärts.

Gigantische Schlaglöcher glatt gebügelt

Im Race-Touareg lernt man sehr schnell sehr viel über die schier unglaubliche Widerstandsfähigkeit moderner Wüstenrennautos. Gigantische Schlaglöcher, in denen serienmäßige Geländewagen entweder mit zerschmetterten Radaufhängungen stranden oder unkontrollierbar aus der Bahn geschossen würden - schlimmstenfalls per Landung auf der Frontstoßstange mit anschließendem Salto vorwärts - bügelt der Geländerenner glatt. Er überwindet die Krater so souverän, als wäre er nicht in der marokkanischen Wüste unterwegs, sondern auf der A 8 zwischen Heimsheim und Pforzheim Ost.

Die Nehmerqualitäten des Fahrwerks überraschen umso mehr wenn man weiß, dass das FIA-Reglement für Prototypen mit Allradantrieb nur 25 Zentimeter Federweg erlaubt. "Der Schlüssel liegt in der Abstimmung von Federn und Dämpfern", sagt Kleinschmidt, Siegerin der Dakar-Rallye 2001. "Hier hat sich in den letzten Jahren sehr viel getan."

Im Rallye-VW kommen pro Rad zwei Federbeine zum Einsatz. Die Federn stammen von Eibach, die Dämpfer von der kleinen französischen Spezialfirma Donerre. Das perfekte Zusammenspiel der Komponenten sorgt für die sagenhafte Geschmeidigkeit beim Landen.

Die ausgeglichene Gewichtsverteilung des leer knapp 1,8 Tonnen schweren Touareg ist Garant für gutmütiges Verhalten auf schnellen Pisten, die mit oftmals 30 bis 40 Zentimeter tiefen Spurrillen danach trachten, das Auto aus der Spur zu hebeln. Mit der extrem direkt übersetzten Lenkung sind Kurskorrekturen beinahe ein Kinderspiel.

Als vertrauensbildende Maßnahme dient auch die schlau gewählte Abstimmung des Allradantriebs: Die Motorkraft wird im Verhältnis 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse aufgeteilt. „Trotzdem ist unser Auto sehr handlich“, sagt Kleinschmidt. Unterstützt durch abruptes Gaslupfen lenkt der Touareg sehr willig ein. Das so genannte Anstellen per Pendelbewegung des Hecks ist dabei nicht nötig. Ungebührliches Schieben der Vorderräder in Richtung Kurvenaußenrand ist ihm weitgehend fremd. Kurz: Der Touareg ist ein grundehrliches Rennauto ohne Tücken.

Jutta Kleinschmidt: "Hochtourig fahren!"

Per Gaspedal lässt sich der Driftwinkel erstaunlich leicht festlegen und gegebenenfalls korrigieren. Allzu wildes Querfahren sollte man jedoch im Sinn der Lebensdauer der Reifen unterlassen. Es wird in der Wüste oft mit Plattfüßen geahndet. Denn an den Flanken sind auch die robustesten Reifen verletzlich. Ein scharfkantiger Stein, und schon kann man Reifenwechseln üben.

Die physische Anstrengung ist beim Fahren nicht allzu groß: Die Servolenkung funktioniert sehr leichtgängig. Das Getriebe arbeitet sequenziell. Per kurzem, entschlossenem Ziehen am Schalthebel werden die sechs Gangstufen im X-trac-Getriebe nachgeladen. Kuppeln kann man dabei vergessen, die Gänge flutschen auch so.

Die Bremsanlage muss auf Servo verzichten und verlangt nach energischem Zutreten. Jutta Kleinschmidt nimmt dazu den linken Fuß. "So kann ich die Driftwinkel besser korrigieren." Schnelles Fahren im Race-Touareg fordert vor allem die Psyche. "Es ist einfach unheimlich schwierig, bis zu acht Stunden lang volle Konzentration zu behalten", sagt sie.

Nicht ganz so fit wie die Starfahrerin ist der Motor des Wüsten-Boliden. 260 PS und knapp 500 Nm, so lauten die Eckdaten des Fünfzylinder-Turbodiesels. "Hochtourig fahren", empfiehlt Kleinschmidt. Im Drehzahlkeller unter 2.500/min tut sich nicht viel. Erst danach legt sich der Turbodiesel sonor brummend richtig ins Zeug. Bei gut 4.000/min muss aber bereits wieder geschaltet werden. "Auf hartem Untergrund sind wir voll wettbewerbsfähig", sagt Sportchef Kris Nissen. In den Dünen aber gerieten die VW bislang gelegentlich ins Hintertreffen. Mittels Doppelaufladung wollen die VW-Techniker das Drehmoment und die Fahrbarkeit des Fünfzylinders verbessern. Doch auch ohne die aufwändige Turbo-Technik hat es bei der diesjährigen Rallye Dakar zu Platz drei gereicht.

[Quelle](#)