

Juttas Erwartungen an die Dakar 2006

Beitrag von „Thanandon“ vom 29. Dezember 2005 um 07:20

Rallye Dakar 2006

Deutscher Dreikampf in den Dünen

VW, BMW und Mercedes starten bei der Dakar. Werksunterstützung und Erfolgchancen differieren dabei stark.

Die zweite Touareg-Generation soll siegen

BMW ist nicht glücklich über X3-Einsatz

Lohr will im Mercedes die Großen ärgern

Von Christian Schön Angesichts einer Strecke von über 9000 Kilometern, angesichts von Dünenkuppen und Felsbrocken und angesichts der großen Gefahr völliger Orientierungslosigkeit ist der Satz des Volkswagen-Entwicklungsvorstands – nun ja – mutig. Dr. Wilfried Bockelmann sagt über die Dakar: "Alles andere als ein Sieg wäre eine Enttäuschung." Andererseits: Bedenkt man den Aufwand, mit dem VW das Vorhaben angeht, ist der Druck, den Bockelmann auf Teamchef Kris Nissen und dessen Team ausübt, nur verständlich.

Die zweite Generation des Race-Touareg soll Seriensieger Mitsubishi endlich bezwingen. Und dem Boulevard-Gleiter Touareg ein wüstes Image bescheren. 25 Millionen Euro, so schätzen Insider, beträgt das Jahresbudget des Werksteams. Rund 70 Personen, vom Ingenieur bis zur Teamärztin, kümmern sich während der Rallye um die fünf Race-Touareg und ihre illustren Besatzungen. Zu denen gehört neben Jutta Kleinschmidt, der einzigen weiblichen Siegerin in der 28jährigen Dakar-Geschichte, zum ersten Mal auch der zweifache Rallye-Weltmeister Carlos Sainz. "Mit so einem Team muß man gewinnen", findet Nissen.

Es wäre der erste Sieg für ein Diesel-Fahrzeug bei der härtesten Rallye der Welt. Ein wichtiger Prestigeerfolg, mit dem Volkswagen den Diesel endgültig als Sportmotor etablieren will – bevor das Konzerntochter Audi mit einem Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans gelingt. 2005, beim zweiten Dakar-Einsatz des Race-Touareg, stand Jutta Kleinschmidt als Drittplazierte bereits auf dem Podium.

Daß Diesel- und Benzin-Triebwerke theoretisch gleichwertig sind, liegt an dem ausgeklügelten Handicap-Reglement der Dakar. Die Leistung des 2,5-Liter-Turbodiesel im Touareg ist nahezu identisch mit der im Vierliter-Benziner von Konkurrent Mitsubishi. Dafür sorgen unterschiedlich große Luftmengenbegrenzer (Airrestrictoren) im Ansaugtrakt. Zusätzlich kümmern sich spezifische Mindestgewichte um einen Ausgleich zwischen den Antriebskonzepten. Was bleibt, ist der Verbrauchsvorteil des Diesel. Bei Tagesteappen bis zu 800 Kilometern kann der Race-

Touareg getrost 100 Kilo weniger Sprit mit sich schleppen als der Pajero.

Und was weder Formel 1 noch DTM jemals schafften: Bei der Rallye Dakar treten die drei größten deutschen Hersteller gegeneinander an. Denn BMW und Mercedes sind auch am Start, allerdings privat eingesetzt und auch das auf unterschiedlichem Niveau. BMW baut dabei auch auf Selbstzünder-Technik. Tatsächlich steckt im Dreiliter-Sechszylinder des brandneuen X3 das gesamte Know-how der BMW-Dieselmotoren-Gurus aus Graz. Beim Motor endet das Werksengagement allerdings dann auch.

Die offizielle BMW-Motorsportabteilung ist alles andere als glücklich über den Wüsten-Auftritt ihrer Lifestyle-Geräte X3 und X5. Daß das Projekt trotzdem seit rund vier Jahren munter vor sich hinläuft – der BMW X5 feierte 2004 den ersten Dakar-Etappensieg für ein Diesel-Fahrzeug –, ist der Hartnäckigkeit von Sven Quandt zu verdanken. Quandt, Chef des Einsatzteams X-Raid aus Trebur bei Frankfurt, versteht es, die Verbindungen seiner Familie, der BMW praktisch gehört, auch gegen interne Widerstände zu nutzen.

Doch trotz potenter Sponsoren kann Quandt lange nicht so aus dem vollen schöpfen wie VW-Kollege Nissen: "Wir haben vielleicht 20 Prozent vom VW-Budget." Zudem: Die Fahrer sind zweite Garde, Verhandlungen mit Carlos Sainz scheiterten auch am Geld. Mit etwa 35 Personen ist das X-Raid-Team vergleichsweise übersichtlich. Ein ähnliches Husarenstück ist Ellen Lohr bei Mercedes-Benz gelungen. Gegen den Willen der Motorsportabteilung hat die Ex-DTM-Pilotin dank eigener Sponsoren die Rallyeversion der M-Klasse aufbauen lassen.

Offizielle Unterstützung kommt lediglich von der Mercedes-Benz Ersatzteile- und Zubehör-Sparte, die Service-Lkw zur Verfügung stellt. Außerdem liefert Haustuner AMG den 3,5-Liter-Benzinmotor. Die Gesamtentwicklung übernahm die kleine Offroad-Schmiede ORC aus Fellingen bei Stuttgart. Trotz der ständig stärkeren einheimischen Konkurrenz – größter Gegner für Volkswagen bleibt Mitsubishi. Die Japaner in der Sahara zu schlagen, wäre der zweite Sieg nach 1980, als Freddy Kottulinsky im Iltis eindrucksvoll alle hinter sich ließ. Dem Auto allerdings hat der Wüsten-Titel nichts gebracht. Es wurde nur zwei Jahre später wieder eingestellt.

Tägliche Informationen über den Verlauf der Dakar 2006 mit Punkteständen, Etappenplänen und vielen Fotos gibt es auf der offiziellen Internetseite und bei Volkswagen Motorsport.

[Quelle & Bilder](#)