

Juttas Erwartungen an die Dakar 2006

Beitrag von „jamesbond“ vom 27. Dezember 2005 um 19:54

Jutta Kleinschmidt´s Erwartungen über den Verlauf der Rallye Dakar von ihrer Homepage

Voller Erwartungen zur Rallye Dakar

Im Januar werde ich zum 16. Mal bei der Rallye Dakar starten. Für die bevorstehende Ausgabe des Klassikers haben wir uns ehrgeizige Ziele gesetzt.

Volkswagen hat in der Vorbereitungsphase auf die härteste Rallye der Welt noch einmal zugelegt. Der neue Race Touareg 2 durchlief ein unerbittliches Entwicklungsprogramm. Danach erlebte er seine erfolgreiche Feuertaufe in Portugal bei der Baja Portalegre im Oktober, als die drei neuen Autos auf den Plätzen zwei, drei und vier ins Ziel kamen.

In Portugal beginnt auch die Rallye Dakar 2006, und zwar am 31. Dezember 2005. Zum ersten Mal geht es dort gleich richtig zur Sache, denn noch in Europa fahren wir eine 83 und eine 115 Kilometer lange Prüfung. Ich fahre den Race Touareg 2 mit der Startnummer 303.

In Marokko führt die Strecke am Atlas-Gebirge entlang. Die Rallye wird also schon am Anfang ungewöhnlich hart werden. Wir werden drei Tage lang durch Marokko fahren und dabei nicht weniger als 1050 Kilometer auf den rauen Wertungsprüfungen absolvieren. Nachdem wir die Grenze zu Mauretanien überquert haben, stehen noch einmal drei Etappen auf dem Programm, bevor wir am 7. Januar in Nouakchott ankommen, wo tags darauf der traditionelle Ruhetag eingelegt wird. Dann liegen schon 2699 Kilometer auf Zeit hinter uns, was 56 Prozent aller Prüfungs-Kilometer entspricht.

Trotzdem enthalten auch die nächsten sieben Etappen, die uns von Mauretanien durch Mali und Guinea in den Senegal führen, noch große Herausforderungen.

Insbesondere die Navigation könnte diesmal einen entscheidenden Einfluss auf den Ausgang der Rallye haben. Meine Beifahrerin Fabrizia Pons wird also einmal mehr eine ganz wichtige Rolle spielen. Es gab sehr grundlegende Reglement-Änderungen, die bedeuten, dass das GPS-System faktisch keine Informationen mehr dazu liefert, in welche Richtung wir fahren müssen. Vielmehr zeigt es eigentlich nur noch den Weg an, dem man gerade folgt, ob er nun falsch oder richtig ist. Man muss das Roadbook sehr genau lesen, um den richtigen Weg zu finden. Erst wenn man sich einem der verdeckten Wegpunkte nähert, wird das GPS-System in einem Umkreis von drei Kilometern um diesen Punkt aktiviert und zeigt die Fahrtrichtung an, der man folgen muss. Die einzigen vorab bekannten Wegpunkte sind die von Start und Ziel. Das ist nicht gerade viel, wenn man bedenkt, dass dazwischen 300 bis 400 Kilometer Natur liegen.

Auch in technischer und fahrerischer Hinsicht wird der Kampf intensiver. Neben der Navigation und dem Können des Fahrers wird auch die Zuverlässigkeit ein Schlüssel zum Erfolg sein. In dieser Hinsicht bin ich sehr verwöhnt: Bis heute bin ich bei allen zwölf Marathon-Rallyes ins Ziel gekommen, die ich mit Volkswagen in den vergangenen drei Jahren bestritten habe.

Der Charakter der Rallye wird sich ändern, wenn sich der Kampf zwischen den Spitzen-Mannschaften zuspitzt, denn das Risiko steigt, wenn jeder ans Limit oder sogar darüber hinaus geht. Ich bin mir sicher, dass es sich einmal mehr auszahlen wird, mit Köpfchen zu fahren.

Kris Nissen hat das stärkste Team aufgebaut, das Volkswagen Motorsport je hatte, und er will natürlich, dass wir um den Sieg fahren. Carlos Sainz, Giniel de Villiers, Bruno Saby und Mark Miller sind meine Teamkollegen. Ich hoffe, dass wir die Ergebnisse einfahren werden, die sich Volkswagen erhofft.

[Quelle](#)

Beitrag von „Thanandon“ vom 28. Dezember 2005 um 08:44

Das hoffen wir natürlich auch und wünschen viel Glück und Erfolg!

Zitat von jamesbond

Jutta Kleinschmidt's Erwartungen über den Verlauf der Rallye Dakar von ihrer Homepage

Kris Nissen hat das stärkste Team aufgebaut, das Volkswagen Motorsport je hatte, und er will natürlich, dass wir um den Sieg fahren. Carlos Sainz, Giniel de Villiers, Bruno Saby und Mark Miller sind meine Teamkollegen. Ich hoffe, dass wir die Ergebnisse einfahren werden, die sich Volkswagen erhofft.

[Quelle](#)

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

Werkseingagement 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](#)

Beitrag von „agroetsch“ vom 29. Dezember 2005 um 23:23

Hallo,

hier auch noch ein nettes Interview mit Jutta [URL=<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,391613,00.html>](klick)[/URL] , sieht schlecht aus für den Touareg-Freunde Aufkleber 😊

Beitrag von „wussiman“ vom 30. Dezember 2005 um 00:30

Hallo,

ich bin neu hier im Forum, deshaslb verzeih mir die Frage: was ist an Kleinschmidts Race Touareg identisch mit dem für die Normalsterblichen: Ich wuerde gern mich mit dem Thema identifizieren koennen, aber habe den Eindruck, daß außer dem Handbremsgriff (wenn überhaupt) nichts mit dem Straßen T-reg gemein hat

Beitrag von „darkdiver“ vom 30. Dezember 2005 um 00:31

Jutta wollte ja nur die Kennzeichenhalter und den Aufkleber haben wir ihr quasi aufgedrückt... Also das Bild mit dem Kennzeichenhalter ist sie uns noch schuldig 😊

Aber lassen wir sie erst einmal ihren Job machen und gewinnen....

Viele Grüße
Eric

Beitrag von „Thanandon“ vom 30. Dezember 2005 um 07:22

Das stimmt wohl!

Aber ich bin mir sicher, tief in Inneren denkt Sie an uns und Bauschheim, wenn Sie durch die Wüste düst... 😊

Zitat von agroetsch

Hallo,

hier auch noch ein nettes Interview mit Jutta [URL=<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,391613,00.html>](klick)[/URL] , sieht schlecht aus für den Touareg-Freunde Aufkleber 😊

Beitrag von „Thanandon“ vom 30. Dezember 2005 um 07:47

Jutta Kleinschmidt hat wieder Lust auf eine Premiere. Die erste Frau, die bei der berühmtesten Rallye Dakar zum Sieg gefahren ist, will beim Klassiker auch den ersten Sieg mit einem Dieselauto feiern. Auf dieses Ziel hat die Kölnerin vier Jahre hingearbeitet, seit die 43-Jährige nach der Dakar 2002 von Mitsubishi zum Automobil-Konzern VW wechselte und das Rallye-Programm der Wolfsburger von Beginn an mit aufbaute.

"Für mich ist dieses Rennen die wichtigste Rallye in den letzten vier Jahren", sagt Kleinschmidt vor dem Start an Silvester in Lissabon: "Ich habe mit VW hart daran gearbeitet, ein Auto zu haben, mit dem man gewinnen kann. Jetzt ist es so weit, und ich möchte natürlich gerne selbst die Früchte ernten."

Nach 26 Jahren, als am 23. Januar 1980 der in Deutschland lebende schwedische Graf Freddy Kottulinsky und sein deutscher Beifahrer Gerd Löffelmann im VW Iltis für die Wolfsburger den ersten und bisher einzigen Dakar-Sieg holten, soll nun endlich der zweite Wüsten-Triumph folgen. Es könnte ein historischer Erfolg werden: Es wäre der erste Dakar-Sieg mit einem Dieselfahrzeug.

Kleinschmidt im VW bei der Dakar-Rallye 2005

Mit dem Turbo Mitsubishi schlagen VW hat für die fünf 275 PS starken Race-Touareg eine Mannschaft mit Rang und Namen zusammengestellt. Zu den beiden Stammteams Jutta Kleinschmidt/Fabrizia Pons (Köln/Italien), 2005 Dritte bei der Dakar, und Bruno Saby/Michel Périn (Frankreich) hat man den zweifachen Rallye-Weltmeister Carlos Sainz (Spanien) mit dem zweimaligen Dakar-Gewinner Andreas Schulz (München), Giniel de Villiers/Tina Thörner (Südafrika/Schweden) sowie Mark Miller/Dirk von Zitzewitz (USA/Karlshof) geholt.

Der Diesel-Race-Touareg wurde in vielen Bereichen verbessert, die wichtigste Änderung aber dürfte die Umrüstung des 2,5-Liter-Fünfzylinder-Motors auf zwei Turbolader sein. Um zu gewinnen, muss VW aber die Dakar-Hausmacht Mitsubishi knacken.

Japaner mit Respekt Der japanische Seriensieger brachte es bislang auf zehn Erfolge, davon fünf hintereinander in den letzten fünf Jahren. In den Pajero Evolution sitzen zudem noch Wüsten-Experten wie die Franzosen Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret, Sieger 2004 und 2005, oder der zweifache Dakar-Gewinner Hiroshi Masuoka aus Japan mit seinem französischen Beifahrer Pascal Maimon.

Beide Teams erhalten starken Flankenschutz durch den ehemaligen Ski-Weltmeister Luc Alphand (Frankreich) und den Spanier Joan-Nani Roma. Mitsubishi-Teamchef Dominique Serieys aber kennt die Gefahr aus Wolfsburg und warnt: "Volkswagen ist ein starker Herausforderer."

Lohr will im Mercedes ankommen

Andere Ziele haben hingegen die beiden weiteren deutschen Teams. Für sie ist die Zielankunft am 15. Januar 2006 in der senegalesischen Hauptstadt Dakar schon der große Erfolg. "Ich will ankommen", sagt die ehemalige DTM-Pilotin Ellen Lohr vor ihrem zweiten Dakar-Start.

2005 war ihr Wüsten-Abenteuer schon auf der 5. Etappe beendet, als ihr Buggy-Motor den Dienst quittierte. Diesmal pilotiert sie mit Stuttgarter Unterstützung einen Mercedes ML 350 mit einem V6-Benzinmotor aus der Edelschmiede AMG.

Rekord-Starterfeld und Kahle-Debüt

Sein Dakar-Debüt gibt der fünfmalige deutsche Rallye-Meister Matthias Kahle (Köln) in einem Honda. Sein fünfter Platz im Buggy beim Marathon-Weltcup-Finale 2004 in Dubai ließ allerdings die Fachwelt aufhorchen.

Mit dem Rekord-Starterfeld von 748 Fahrzeugen wird das Wüsten- Spektakel erstmals in Lissabon gestartet. An den 15 Wettbewerbstagen liegen diesmal 9043 Kilometer bis nach Dakar vor den Teams. 15 Prüfungen über insgesamt 4813 Kilometer sind die sportlichen Kriterien. Die letzte Dakar-Rallye entwickelte sich wegen starker Sandstürme zu einem Riesen-Chaos, das zudem zwei weitere Todesopfer forderte, durch die die Zahl der Toten auf 45 angestiegen ist.

[URL=<http://www.zdf.de/ZDFde/inhalt/8/0,1872,3256552,00.html>]Quelle[/URL]