

CLASSIC DRIVER

VW Race Touareg 3: Für die Wüste zu schade



Dieses Auto braucht Sand. Viel Sand. Denn der VW Race Touareg 3 ist ein Rallye-Fahrzeug, speziell für die Wüste gemacht. Bei einer Probefahrt in Oschersleben brach der Winter ein, doch auch Schnee eignet sich herrlich fürs Driften. Perfektes Training also für die Rallye Dakar, die am 1. Januar 2011 in Argentinien beginnt.

Bei dem traditionsreichen Rennen gehen gleich vier VW Race Touareg an den Start. Das Ziel der Hannoveraner ist klar definiert: Den dritten Sieg in Folge einfahren. Die Voraussetzungen dafür stehen nicht schlecht. Mit den vier bewährten Fahrerpaarungen und den weiterentwickelten Rennwagen soll der Hatrick gelingen. „Der Motor ist das eigentlich Außergewöhnliche an dem Fahrzeug“, sagt Mark Miller, einer der Werkspiloten. Der 2,5-Liter-Reihen-Fünfzylinder-Turbodiesel leistet 310 PS und stemmt über 600 Newtonmeter Drehmoment auf die Kurbelwelle. Damit spurtet der Touareg auf hartem Untergrund in 5,9 Sekunden auf Tempo 100: Bei Sand oder wie hier im Schnee dauert es allerdings etwas länger. Schluss mit Vortrieb ist bei 190 km/h. Dank permanentem Allradantrieb wühlt sich der Touareg durch den Sand wie ein Maufwurf durch die Erde. „Mit dem Diesel haben wir selbst bei niedrigen Drehzahlen Druck ohne Ende“, sagt der Amerikaner, der 2009 den zweiten Platz bei der Dakar belegte. Der Antrieb ist ungewöhnlich bei der Traditions- Rallye - VW ist bisher der einzige Hersteller, der die Automobilwertung mit einem Diesel für sich entschieden hat.





Unter der 50 Kilogramm leichten Karosserie aus Kohlefaser steckt ein enger Stahl-Gitterrohrrahmen, der Fahrer und Copilot bei einem Überschlag schützen soll. Eingeklemmt in den Fünf-Punkt-Gurten erinnert die Bewegungsfreiheit zwar an eine Zwangsjacke. Dafür ist man aber eins mit dem Auto, spürt das Stampfen des Fünfzylinders, das Patschen der Kurbelwelle und das dumpfe Fauchen der heißen Abgase aus dem seitlichen Auspuff. Selten war das Zusammenspiel von Dieseldieselkraftstoff, Einspritzung und Feuer so aufregend wie in diesem Auto. Ein Geruch der Betriebsstoffe weht dabei durch die enge Kanzel. Die auf den ersten Blick irritierenden Schalter und Knöpfe auf der breiten Mittelkonsole werden vorerst einfach ausgeblendet. Der Blick konzentriert sich auf die Piste und die Rennarmatur, wo die Drehzahl und der eingelegte Gang angezeigt werden.



Mit dem Einlegen des ersten von fünf Gängen des sequentiellen Getriebes beginnt der Tango in der Kiesgrube. Ganz konventionell werden die ersten beiden Gänge mit Kupplung und einem kalibrierten Gasfuß gewechselt, bei den übrigen Schaltstufen reicht auch unter voller Last ein Reißen des krückstockartigen Schalthebels nach hinten. Dabei pfeifen die beiden Turbolader ein „Don` t cry for me Argentina“, dass der Schnee vor Ehrfurcht schmilzt. Frühes und schnelles Hochschalten setzt nicht nur das bullige Drehmoment frei, sondern fördert auch die Durchblutung. Bei der vergangenen Dakar schaltete der Gesamtsieger Carlos Sainz auf einer 472 Kilometer langen Etappe 2.066 Mal.

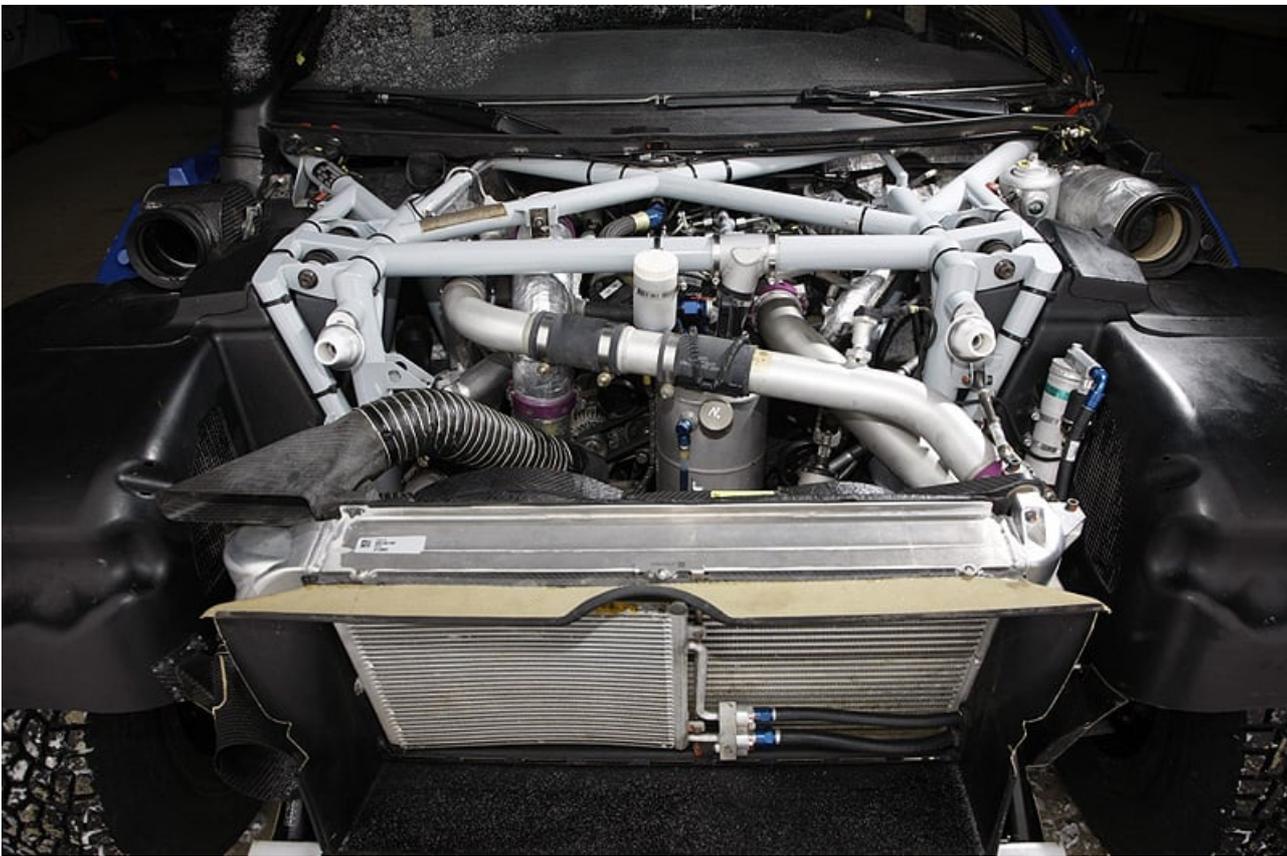


Auch bei voller Fahrt bügelt das Fahrwerk dank doppelter Feder-Dämpfer-Einheit an jedem Rad selbst grobe Löcher so spielend aus, als wäre man auf einer asphaltierten Strecke unterwegs. Kleine Kursabweichungen durch den weichen Untergrund werden schnell am kleinen Lenkrad und mit etwas Gas reguliert. Dabei hilft es, dass der Allrader mehr Kraft auf die Hinterachse verteilt. Ein kurzes Antippen der Bremse mit gleichzeitigem Gasgeben, kombiniert mit einer kurzen Regulierung am Lenkrad – und die Schneefrüse prescht ums Eck.



Luxus ist im RT3 fehl am Platz, lediglich eine Klimaanlage kann die Kabine um bis zu 20 Grad runterkühlen – dann herrschen bei einer Wüstenetappe aber immer noch über 40 Grad im Cockpit. Damit Fahrer und Beifahrer nicht kollabieren, nehmen sie alle paar Minuten Flüssigkeit und ein spezielles Gel durch einen Schlauch auf. Seit Ende September bereitet Miller sich intensiv auf die zweiwöchige Strapaze vor. Unterstützt wird er vom Fitnesstrainer Mark Verstegen, der schon in Klinsmanns Nationalelf und bei den Bayern für die nötige Kondition der Spieler sorgte. Die braucht der 48-jährige auch, denn auf der insgesamt 9.000 Kilometer langen Rallye muss er unzählige Schläge, Stöße und Vibrationen einstecken. Dabei geht es durch die extrem trockene Atacama-Wüste und gleich zweimal über die Anden - bis zu einer Höhe von 4.700 Meter. Auch für lange Distanzen ist gesorgt – der Tank fasst 300 Liter Sprit.





Der Race Touareg 3 ist eine 4,17 Meter lange Playstation und hat sich bereits auf den ersten paar Metern einen Parkplatz in der imaginären Traumgarage gesichert: Jede Runde macht mehr Spaß, das Suchtpotential steigt. Doch diese Sucht kann sich außer VW fast niemand leisten: Das Auto ist kaum zu bezahlen, Miller schätzt den Wert auf 1,5 Millionen Euro. Klar, dass er damit auch bei einer Rallye vorsichtig umgeht – in Maßen. „Schließlich will ich mit meinen Kollegen gleichziehen und dieses Jahr auch mal gewinnen.“



Text: [Fabian Hoberg](#)
Fotos: SP-X

Galerie

