



HUSQVARNA RALLYE TEAM BY SPEEDBRAIN



**RALLYE DAKAR 2013
MEDIA GUIDE**



Husqvarna®

Inhaltsverzeichnis.

Gerüstet für die legendäre Wüstenrallye	Seite 05
Talent, Speed und Erfahrung.....	Seite 07
Erfolgreiche Vorbereitung	Seite 09
Geballte Offroad-Erfahrung	Seite 11
Das große Abenteuer „Dakar“.....	Seite 13
Who's who?	Seite 17
Wolfgang Fischer – Interview.....	Seite 19
Die Fahrer – Steckbriefe und Interviews	Seite 27
Die Husqvarna TE449RR by Speedbrain.....	Seite 53
Rallye Dakar 2013 – Die Route	Seite 61
14 Mal der ultimative Härtetest.....	Seite 65
Das Reglement für Motorräder.....	Seite 73
Erfolge seit fast 110 Jahren	Seite 83
Starke Partner	Seite 87
Presse-Service	Seite 93





Gerüstet für die legendäre Wüstenrallye.

Raue Schotterpisten, hohe Sanddünen und tiefe Flussbetten: Das ist der Lebensraum der Husqvarna Rallye-Bikes. Da liegt es nahe, sich der ultimativen Herausforderung im Offroad-Marathonsport zu stellen – der Rallye Dakar. Das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain wird auch bei der 35. Ausgabe des Wüstenklassikers im Januar 2013 das Podium anpeilen. Dabei wird die Mannschaft aus Stephanskirchen (GER) werksseitig von Husqvarna Motorcycles und der BMW Group unterstützt. Einsatzbike ist die Husqvarna TE449RR by Speedbrain, die 2012 ihr Debüt bei der Rallye Dakar gab und seither in allen Bereichen weiterentwickelt wurde. Dieses Mal gehen insgesamt fünf dieser in Stephanskirchen entwickelten und gebauten Offroad-Motorräder an den Start. Die vier Bikes des Teams werden pilotiert von Joan Barreda (ESP), Paulo Gonçalves (POR), Alessandro Botturi (ITA) und Matt Fish (AUS). Dazu kommt eine Vereinbarung zwischen Speedbrain und Jordi Viladoms (ESP), der die TE449RR als Privatier bei der Rallye Dakar 2013 einsetzen wird.

Die Rallye Dakar ist längst Legende. Die erste Auflage wurde im Dezember 1978 gestartet. Sie führte von Paris durch Südeuropa und die Wüsten Nordafrikas bis nach Dakar im Senegal. Seitdem hat sich die „Dakar“ zur berühmtesten Marathonrallye der Welt entwickelt. Der Name ist ein Synonym für Abenteuer und Freiheit, der Wüstenklassiker ist aber auch der größte Härtestest für Mensch und Maschine, die hier oft genug über ihre Grenzen gehen müssen. 2013 wird die Rallye Dakar zum fünften Mal in Südamerika ausgetragen. Der Start erfolgt am 5. Januar in der peruanischen

Hauptstadt Lima. Von dort führt die mehr als 8.000 Kilometer lange Route über 14 Etappen durch den Norden Chiles und über die Anden nach Argentinien, bevor es zurück nach Chile und in die Hauptstadt Santiago geht. Dort erreichen die Teilnehmer am 19. Januar das Ziel.

Im Husqvarna Rallye Team by Speedbrain kümmert sich vor Ort eine elfköpfige Mannschaft um die Betreuung der Rallye-Bikes. Alle Mitarbeiter verfügen über viel Dakar-Erfahrung und wissen, worauf es bei diesem ultimativen Härtestest ankommt. Die Fäden des Projekts laufen bei Speedbrain-Geschäftsführer und Teammanager Wolfgang Fischer zusammen, als Technischer Direktor zeichnet Stefan Krause für die technischen Belange verantwortlich. Als Projektleiter von Husqvarna/BMW Motorrad fungiert Berthold Hauser. Zur Vorbereitung auf die Rallye Dakar nahm das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain in der Saison 2012 erfolgreich an der FIM Cross Country Rallies World Championship und weiteren Marathonrallyes teil.

„Die Rallye Dakar begeistert nicht nur eingefleischte Motorsportfans, sondern wird als berühmteste Langstreckenrallye der Welt rund um den Globus von Millionen Menschen verfolgt“, sagt Klaus Allisat, Leiter Husqvarna Motorcycles. „Dakar“ – das ist ein Name, der weltweit ein Begriff ist. Für uns ist es damit die perfekte Bühne, um unsere Kompetenz im Offroad-Bereich zu präsentieren. Dabei können wir mit Speedbrain auf einen bewährten Partner zählen. Das Team verfügt über einen immensen Erfahrungsschatz und großes Können. Die Erfolge in den vergangenen Jahren sind eindrucksvolle Beweise dafür. Wir freuen uns, die

Talent, Speed und Erfahrung.



Mannschaft von Wolfgang Fischer auch bei der „Dakar 2013“ zu unterstützen und wünschen ihr viel Erfolg bei dieser Herausforderung in Südamerika.“

„Wir fieberten dem Start der Rallye Dakar entgegen und sind für diesen Härtestest gut gerüstet“, erklärt Teammanager Wolfgang Fischer. „Die Vorbereitung im Sommer ist hervorragend gelaufen. Wir haben die Husqvarna TE449RR by Speedbrain weiterentwickelt und optimiert, und unsere Fahrer haben in dieser Saison regelmäßig unter Beweis gestellt, dass sie es mit den Besten der Welt aufnehmen können. Sie reden im Kampf um Siege und Podiumsplätze ein Wort mit. Und das haben wir uns auch für die „Dakar“ vorgenommen. Ich danke allen Teammitgliedern, Fahrern, Mechanikern und Ingenieuren, die sich mit so großem Einsatz und viel harter Arbeit in das Projekt einbringen. Ein großer Dank geht an die BMW Group und Husqvarna Motorcycles in Varese. Ihre Unterstützung hat wesentlichen Anteil daran, dass wir uns nun so gut gerüstet dem Abenteuer „Dakar“ stellen können. Wir sind stolz darauf, dass wir ihr volles Vertrauen genießen. Bedanken möchte ich mich auch bei Monster Energy, einem Partner, der uns seit unseren Anfängen zuverlässig zur Seite steht.“

„Die „Dakar“ gehört zu den größten Herausforderungen, denen man sich im Motorsport stellen kann. Wir freuen uns darauf, dies gemeinsam mit der Mannschaft von Wolfgang Fischer zu tun“, ergänzt Berthold Hauser, der Projektleiter von BMW Motorrad und Husqvarna. „Wir haben in den vergangenen Monaten intensiv zusammen an der Vorbe-

reitung gearbeitet, wir haben akribisch alles durchgespielt und versucht, für alle Eventualitäten und Hindernisse Lösungen und Gegenmaßnahmen parat zu haben. Nun reisen wir gut gerüstet nach Südamerika. Das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain ist eine eingespielte und homogene Mannschaft. Wir verfügen über ein hervorragendes Rallye-Bike und starke Fahrer. Ich bin zuversichtlich, dass wir dies bei der „Dakar“ in die entsprechenden Ergebnisse umsetzen können.“

Fahrerseitig kann das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain auf eine Kombination aus Talent, Speed und geballter Marathonrallye-Erfahrung zählen. Zu den Stärken des Teams gehört dabei der geschlossene Mannschaftsgeist. Hier lautet das Motto: Einer für alle, alle für einen. Die Piloten sind keine Einzelkämpfer, sondern Teamplayer, die sich optimal ergänzen und in der Zusammenarbeit mit Ingenieuren und Mechanikern gegenseitig unterstützen.

Joan Barreda war für die Experten die Entdeckung der Rallye Dakar 2012. Der heute 29 Jahre alte Spanier bestritt den Wüstenklassiker im Januar erst zum zweiten Mal, zudem war es seine „Dakar“-Premiere als Husqvarna Fahrer. Spätestens mit dem historischen ersten Etappensieg für die Husqvarna TE449RR by Speedbrain und mehreren Top-3-Platzierungen in den Tageswertungen machte Barreda deutlich, dass er auch zu den künftigen Kandidaten auf einen „Dakar“-Gesamtsieg gehört. Ihm zur Seite steht als erfahrener Partner Paulo Gonçalves. Der 33-jährige Familienvater aus Portugal tritt 2013 bereits zum siebten Mal bei der Rallye Dakar an und fährt im

Erfolgreiche Vorbereitung.



Marathonsport seit vielen Jahren Erfolge für Speedbrain ein.

Neu im Team sind der 37-jährige Italiener Alessandro Botturi, der den verletzten Quinn Cody ersetzt, und der 32-jährige Australier Matthew „Matt“ Fish. Botturi ist unter anderem neunmaliger italienischer Enduro-Meister, zudem stehen zwei Siege bei den International Six Days Enduro in seiner Vita. 2012 feierte er sein „Dakar“-Debüt mit einem achten Platz. Fish ist ein ausgewiesener Wüstenspezialist und vor allem in seiner Heimat sehr erfolgreich. Er startet 2013 zum ersten Mal bei der „Dakar“ und fungiert als sogenannter „Wasserträger“, dessen Aufgabe es ist, den anderen drei Fahrern bei Problemen Hilfe zu leisten.

„Paulo und Joan haben die gesamte Saison über zusammen die Weltmeisterschaft bestritten. Die beiden arbeiten wunderbar zusammen, Joan als eher junger Heißsporn und Paulo als der erfahrene Pilot, der bereits zum siebten Mal bei der Rallye Dakar startet“, sagt Wolfgang Fischer. „Matt ist ein toller Teamplayer, denkt sehr gut mit und passt sich extrem schnell an neue Situationen an. Alessandro ist bei der „Dakar“ neu bei uns an Bord. Seine Biografie zeigt, dass er ein sehr schneller Pilot ist, der mit seinen Leistungen bei seinem „Dakar“-Debüt 2012 bereits gezeigt hat, welches Potenzial in ihm steckt.“

Die Vorbereitung auf das Saisonhighlight in Südamerika hat unter Wettbewerbsbedingungen stattgefunden. So hat das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain erstmals die gesamte Saison in der FIM Cross Country Rallies

World Championship bestritten. Bereits der Auftakt verlief erfolgreich: Bei der Abu Dhabi Desert Challenge Anfang April fuhren Barreda und Gonçalves als Zweiter und Dritter auf das Podium. Bei der traditionsreichen Pharaonen-Rallye Anfang Oktober in Ägypten gab es erneut einen historischen Triumph zu feiern. Barreda entschied diesen Klassiker für sich und sorgte damit für den ersten Husqvarna Sieg bei einer Wüstenrallye. In der Herstellerwertung der FIM Cross Country Rallies World Championship belegte Husqvarna den starken zweiten Gesamtrang.

Zusätzlich zu den WM-Rallyes bestritt das Team außerdem erfolgreich die Baja España Aragón in Spanien – Joan Barreda siegte – sowie die renommierte Oil Libya Rallye du Maroc in Marokko. Barreda belegte bei dieser Generalprobe für die Rallye Dakar den zweiten Gesamtrang, Gonçalves und Fish rundeten mit den Plätzen fünf und acht das starke Teamergebnis ab. Barreda und Gonçalves feierten zudem Etappensiege. Das wichtigste Fazit nach der Vorbereitung lautet: Die Husqvarna TE 449 RR by Speedbrain und die Fahrer sind bereit für den Härtetest in Südamerika. Das Motorrad ist zuverlässig wie ein Uhrwerk, die Technik sorgte nicht ein einziges Mal für größere Probleme. Und die Piloten haben gezeigt, dass sie zur absoluten Weltspitze gehören – besser könnten die Voraussetzungen für die Rallye Dakar 2013 nicht sein.



Geballte Offroad-Erfahrung.

Mit Husqvarna und Speedbrain nehmen wahre Offroad-Experten diesen Wüstenmarathon in Angriff. Husqvarna baut bereits seit 1903 Motorräder und ist seitdem auch eng mit dem Motorsport verbunden. Über 80 Weltmeister-titel sprechen für sich. Heute ist Husqvarna eine 100-prozentige Tochter von BMW Motorrad und verantwortet innerhalb des Unternehmens die reinen Offroad-Rennsportaktivitäten. Dabei ist Speedbrain ein wichtiger und kompe-tenter Partner.

Speedbrain wurde 2006 exklusiv für das BMW Engagement im Offroad-Sport gegründet. Wolfgang Fischer trägt als Geschäftsführer die Ge-samtverantwortung, die Schlüsselpositionen wurden ebenfalls mit renommierten Fachleu-ten besetzt, die zuvor schon lange erfolgreich in der Szene tätig waren.

Im ersten Jahr setzte Speedbrain ein Sportmo-torrad mit Boxermotor ein, und bald gab es die ersten Triumphe zu feiern. Am berüchtigten Erzberg sorgte der Finne Simo Kirssi mit der HP2 für Aufsehen, unter anderem mit Siegen in der Königsklasse und beim Prolog. Auch die Open Class beim berühmten Rennen auf den Pikes Peak im US-Bundesstaat Colorado brachte im Jahr 2006 einen Doppelsieg.

Doch diese Erfolge waren nur der Anfang. 2007 ging Speedbrain mit Prototypen der BMW G 450 X bei einzelnen Rennen an den Start, unter anderem in der Enduro-Weltmeis-terschaft WEC. 2008 kehrte BMW Motorrad dann mit der BMW G 450 X endgültig in den professionellen Enduro-Sport zurück und sorg-te weiter für Aufsehen. Simo Kirssi holte gleich

im ersten Jahr den Deutschen und Europäi-schen Meistertitel im Cross Country Sport. Bei der Enduro-Weltmeisterschaft WEC sorgte der Finne für den ersten Podiumsplatz – eine echte Sensation in der ersten vollen WM-Saison für BMW Motorrad.

Das Projekt wuchs weiter – zur Saison 2009 zog das Team um in das Motorsport Com-pe-tence Center von BMW Motorrad in Stephans-kirchen. Hier sind die Werkstätten, die Entwick-lungsabteilung, die Büros und alles Weitere, was ein Rennteam benötigt, untergebracht.

Gleichzeitig konnte BMW Motorrad die besten Enduro-Fahrer der Welt für sich gewinnen. 2009 starteten David Knight, Juha Salminen, Marko Tarkkala und Simo Kirssi in den zwei Klassen E2 und E3 der Enduro-Weltmeis-terschaft WEC. Dabei wurde das Speedbrain-Team mit Salminen Gesamtzweiter der Klasse E2. Parallel zu diesen Einsätzen startete die Mannschaft auch bei Cross-Country-Rennen und Extrem-Enduros.

Im darauffolgenden Jahr wurde das Know-how der beiden Marken BMW Motorrad und Husqvarna Motorcycles, seit Herbst 2007 Teil der BMW Group, systematisch gebündelt. So ging das Team 2010 unter dem Namen „BMW Husqvarna Motorsport“ in der Klasse E2 der Enduro-WM an den Start. Einsatzbikes waren zunächst die BMW G 450 X, dann die Husqvarna TE 449. Dieses innovative Motorrad wurde von Husqvarna Motorcycles in Zusam-menarbeit mit Spezialisten von BMW Motorrad und Speedbrain entwickelt. Es bildet auch die Basis für das heutige „Dakar“-Bike.

Das große Abenteuer „Dakar“.



Seit der Saison 2011 verantwortet Husqvarna Motorcycles die Einsätze in der Enduro-WM, der MotoCross-WM (MX2), der Supermoto-WM und weiteren Offroad-Serien. Das Speedbrain-Team konzentriert sich seither auf den Rallye-Sport. Das wichtigste Projekt ist dabei die Rallye Dakar, bei der die Mannschaft 2011 das Comeback von BMW betreute und auch 2012 mit der damals neu entwickelten Husqvarna TE449RR by Speedbrain für Aufsehen sorgte.

2011 startete das Speedbrain-Team als starker Newcomer bei der Rallye Dakar. Es war gleichzeitig die Rückkehr von BMW zu diesem Wüstenklassiker, bei dem man in den 1980er-Jahren, 1999 und 2000 unvergessliche Gesamtsiege feiern konnte. Einsatzbike war die BMW G 450 X, das Fahrerquartett bildeten der Niederländer Frans Verhoeven, Gonçalves und sein portugiesischer Landsmann Pedro Bianchi Prata sowie der Brasilianer Zé Hélio.

Das neue Team legte ein beeindruckendes Tempo vor. Gonçalves und Verhoeven gewannen Etappen – dabei holte Gonçalves den ersten Etappensieg einer BMW bei der Rallye Dakar seit zehn Jahren. In drei Tageswertungen stand die Mannschaft auf dem Podium, bei insgesamt fünf Etappen lag ein Fahrer des Teams in Führung.

Verhoeven erreichte das Ziel in Buenos Aires auf dem 15. Gesamtrang, obwohl er einen Stein gerammt, dabei sein Motorgehäuse beschädigt und deshalb an einem einzigen Tag fünf Stunden verloren hatte. Pedro Bianchi Prata kam als 30. ins Ziel. Gonçalves und

Zé Hélio mussten nach schweren Stürzen verletzt aufgeben. Das Fazit lautete danach: Die Newcomer haben sich als konkurrenzfähig erwiesen, sie hatten nur das Glück nicht immer auf ihrer Seite.

Nach den vielversprechenden Etappensiegen bei der Rallye Dakar 2011 begann das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain mit Unterstützung von BMW Motorrad und Husqvarna Motorcycles mit der Planung des „Dakar“-Projekts 2012. Die Mannschaft legte in Stephanskirchen Sonderschichten ein und entwickelte ein neues Einsatzmotorrad: die Husqvarna TE449RR by Speedbrain, die die bewährten Stärken der Husqvarna TE 449 und der BMW G 450 X vereint. Fünf Piloten rollten am 1. Januar 2012 über die „Dakar“-Startrampe im argentinischen Mar del Plata: Gonçalves, Zé Hélio sowie als Newcomer im Team Barreda, Ike Klaumann (BRA) und José Manuel Pellicer (ESP).

Bei 14 Etappen stand das Team sechs Mal auf dem Podium der Tageswertung, Barreda sorgte am zehnten Tag für den historischen ersten Etappensieg der Husqvarna TE 449 by Speedbrain. Er und Gonçalves hatten sich schnell zu den Speerspitzen im Team entwickelt und sorgten bereits ab der zweiten Etappe für Top-3-Platzierungen.

Doch Barreda verlor bereits am dritten und vierten Tag zu viel Zeit, um in der Gesamtwertung noch vorn mitmischen zu können. Er kam als Elfter ins Ziel. Gonçalves arbeitete sich vor bis auf den zwischenzeitlichen vierten Rang. In der zweiten Woche fiel er jedoch wegen einer

A photograph showing a motorcycle rider from behind, riding a dirt bike across a sandy, hilly landscape. The rider is wearing a helmet and a racing suit with the number 23. In the background, there's a rocky shoreline and the ocean under a clear blue sky.

Private Kunden auf der Husqvarna TE449RR by Speedbrain.

umstrittenen Sechs-Stunden-Zeitstrafe weit zurück. Damit musste das Team die Hoffnung auf den angestrebten Platz auf dem Gesamtpodium aufgeben. Gonçalves beendete die Rallye auf Rang 26, Zé Hélio auf Rang 19 und Pellicer auf Platz 21. Klaumann stürzte auf der dritten Etappe und musste aufgeben.

Dennoch fiel die Bilanz wieder positiv aus: Das neue Bike hatte sich bei seinem ersten „Dakar“-Einsatz bewährt, die Mannschaft musste keinen einzigen technischen Ausfall verzeichnen. Das Team war konstant schnell und Barreda und Gonçalves mischten regelmäßig in der Spur mit. Die Ergebnisse in den Tageswertungen zeigten, dass der angestrebte Platz auf dem Gesamtpodium durchaus ein realistisches Ziel ist. Auf dieser Basis begann in Stephanskirchen die Vorbereitung auf die Rallye Dakar 2013. Barreda und Gonçalves bilden fahrerseitig weiterhin die Säulen des Teams, das Motorrad wurde in allen Bereichen überarbeitet und weiterentwickelt.

Gleichzeitig wird am Aufbau eines Kundenprogramms gearbeitet, mit dem auch private Rennfahrer von der Erfahrung und Entwicklung des Teams profitieren können. Die erreichten Erfolge des Motorrads haben das Interesse zahlreicher Fahrer geweckt. Bei der Rallye Dakar 2013 wird nun erstmals ein prominenter Privatier auf der Husqvarna TE449RR by Speedbrain an den Start gehen: Jordi Viladoms. Der 32-jährige Spanier startete 2006 erstmals bei der Rallye Dakar und feierte 2007 seinen ersten Etappensieg bei dem Wüstenklassiker. Viladoms fährt seit Jahren regelmäßig Topergebnisse bei Marathonrallyes ein und

zählt zu den Stars der Szene. Für die Rallye Dakar 2013 schloss er eine Vereinbarung mit Speedbrain. Viladoms mietet eine rennfertige Husqvarna TE449RR by Speedbrain und tritt als von Speedbrain unterstützter Kunde an.

„Wir freuen uns sehr, dass wir unser Kundenprogramm gleich mit einem Topiloten wie Jordi Viladoms starten können“, sagt Wolfgang Fischer. „Das Interesse an unserem Motorrad beweist, dass wir ein konkurrenzfähiges Bike entwickelt haben, über das in der Szene gesprochen wird. Es macht uns stolz, dass ein so renommierter Fahrer wie Jordi nun auf unser Material vertraut. Ich möchte mich bei unserem Team bedanken, das zusätzlich zur Vorbereitung unserer vier Motorräder intensiv daran arbeitet, Jordis TE449RR rennfertig aufzubauen. Ein großer Dank geht zudem an Husqvarna Motorcycles, die uns im Zuge der Zusammenarbeit auch für dieses Kundenmotorrad den Motor zur Verfügung stellen. Wir sind sicher, dass Jordi bei der ‚Dakar‘ auf unserem Bike im Kampf um Spitzenergebnisse ein Wort mitreden kann.“

Who's who?



Fahrer	Joan Barreda Paulo Gonçalves Alessandro Botturi Matt Fish
Geschäftsführer Speedbrain/Teammanager	Wolfgang Fischer
Projektleiter BMW Motorrad/Datarecording	Berthold Hauser
Technischer Direktor	Stefan Krause
Motorenverantwortlicher	Timo Virtanen
Mechaniker	Juho Kirssi Boy Olieslagers Filipe Barbosa Mauro Sant
Physiotherapeut	Jordi Zaragoza
Truck	Simo Kirssi
Organisation Biwak	Jean Luc Daneels



Wolfgang Fischer – Teammanager.

Wolfgang Fischer ist im Offroad-Rennsport zu Hause, er ist mit Leib und Seele bei der Sache – und ein angesehener Experte. Dabei schlug er zunächst einen ganz anderen Weg ein: Fischer war einmal Segelsport-Profi. Ein schwerer Autounfall bedeutete jedoch das Ende seiner Karriere auf dem Wasser. Und so entschied er, seiner privaten Leidenschaft für Offroad-Motorräder auch beruflich nachzugehen. Fischer arbeitete mehrere Jahre lang für verschiedene Teams, Hersteller und Zubehörhersteller. Er machte sich in der Enduro-Szene bald einen Namen, erhielt Einblicke in die Top-teams und lernte die besten Fahrer der Welt kennen. Dann sah er die Zeit gekommen, einen weiteren Schritt zu machen. Die Chance dazu bot sich, als BMW Motorrad den Aufbau eines eigenen Offroad-Projekts plante und dazu das passende Partnerteam suchte. Gemeinsam mit zwei weiteren Experten gründete Wolfgang Fischer Ende 2005 mit Speedbrain sein eigenes Unternehmen, das 2006 zum BMW Motorrad Offroad-Werksteam wurde und nun die Rallye-Einsätze von Husqvarna Motorcycles betreut.

Als Teamchef und Geschäftsführer ist Wolfgang Fischer der Mann, bei dem alle Fäden zusammenlaufen. Er verantwortet und überwacht zahlreiche Themenbereiche, seien es die Entwicklung des Bikes, die Logistik oder die finanziellen Aspekte. Dabei arbeitet er eng mit dem Personal zusammen und hat auch immer ein offenes Ohr für die vielen verschiedenen Bedürfnisse der Fahrer. Und eines ist typisch für Fischer: die Leidenschaft, mit der er seinen Job macht, egal ob früher in der Enduro-Weltmeisterschaft, im deutschen und

im europäischen Cross-Country-Sport und bei Extrem-Enduro-Veranstaltungen oder heute im Marathonrallye-Sport.

„Das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain startet in seine dritte Rallye Dakar – spürt man immer noch dasselbe Kribbeln wie bei der Premiere?“

Wolfgang Fischer: „Vor allem steht einmal viel Arbeit davor. Man hat eigentlich bis zur Rallye kaum Zeit, sich über das Rennen selbst viele Gedanken zu machen. Natürlich freut man sich, wenn man die Vorbereitungssaison abgeschlossen hat und diese gut gelaufen ist, umso mehr auf das Rennen. Doch die Vorbereitung startet eigentlich bereits schon mehr oder weniger am Tag der Heimreise von der vorherigen „Dakar“. Man muss knapp ein Jahr auf so eine große Veranstaltung hinarbeiten, und dieses Jahr vergeht sehr schnell.“

„Wie lautet die Zielsetzung des Teams für die Rallye Dakar 2013?“

Fischer: „Wir haben viele weitere Erkenntnisse gesammelt und konnten uns in allen Bereichen steigern, sowohl was die Technik, das Team und die Fahrer angeht. Dabei hat enorm geholfen, dass wir erstmals die komplette Saison in der Marathonrallye-Weltmeisterschaft bestritten haben. Diese Erkenntnisse und Verbesserungen möchten wir bei der „Dakar“ in sehr gute Ergebnisse umsetzen. Da wir uns in allen Bereichen steigern konnten, rechnen wir uns gute Chancen aus, im Kampf um die vorderen Plätze ein gehöriges Wort mitreden zu können. Vom Sieg zu sprechen, wäre vermessen, doch natürlich ist zu gewinnen immer das höchste Ziel im Rennsport, das man hat.“

Wolfgang Fischer – Interview.



„Wie wichtig ist die Werksunterstützung von Husqvarna Motorcycles und der BMW Group?“

Fischer: „Sie ist für das gesamte Projekt sehr wichtig. Die BMW Group unterstützt uns nun im dritten Jahr in Folge finanziell, unter anderem, um die Logistik mitzufinanzieren, die bei der ‚Dakar‘ sehr teuer und aufwändig ist. Von Husqvarna Motorcycles bekommen wir seit diesem Jahr die volle Unterstützung in der Motorrenweiterentwicklung, was für uns ein enorm wichtiger Schritt war. Somit können wir das Paket richtig rund machen und unsere eigene Entwicklungsleistung, was das Chassis betrifft, noch einmal auf eine andere Stufe heben.“

„Dank der Unterstützung hatten wir die finanziellen Mittel, um die komplette WM-Saison zu bestreiten. Das war in der Vorbereitung auf die ‚Dakar‘ sehr wichtig, unter anderem, um den Erfahrungsvorsprung anderer Teams und Fahrer einzuholen. Davon haben nicht nur das Team und das Fahrzeug profitiert, sondern auch die Fahrer. Die Piloten, gegen die wir antreten, sind seit vielen Jahren in der Szene dabei und verfügen über eine Menge Erfahrung, die unsere Piloten erst noch sammeln müssen. Und so etwas kann man sich nicht kaufen, sondern man muss es sich im wahrsten Sinne des Wortes ‚erfahren‘, indem man viele Rennen bestreitet.“

„Was sind Ihre wichtigsten Aufgaben als Teammanager?“

Fischer: „Alles ist wichtig, denn Rallye ist die komplexeste Motorsportart überhaupt. Es gibt so viele Facetten, die stimmen müssen. Jedes Detail muss sitzen. Eine lose Schraube kann

dich die ganze Arbeit und den Erfolg kosten. Deshalb ist es wichtig, alle Bereiche im Blick zu haben – vor allem aber auch, die Leute zu haben, die einem die Arbeit abnehmen. Die mit demselben Verantwortungsbewusstsein, derselben Genauigkeit und derselben Passion an die Sache herangehen. Das geht nur, wenn man es nicht als Job sieht, sondern das Thema ‚Rallye‘ als Herzensangelegenheit lebt.“

„Was hat das Team bei den ersten beiden Auftritten dazugelernt?“

Fischer: „Wir haben in vielen Bereichen dazugelernt, zum Beispiel bei der technischen Vorbereitung und was die Renntaktik und Rennabläufe angeht. Man lernt zunächst, wie das Rennen überhaupt funktioniert, und was alles nötig ist, um bis ins Ziel zu kommen. Im zweiten Schritt lernt man dann, was nötig ist, um schnell ins Ziel zu kommen. Das alles kann man in einem Jahr nicht lernen. Wir gehen jetzt zum dritten Mal an den Start, und jetzt können wir versuchen, das Gelernte umzusetzen und auch einmal daran denken, zu attackieren.“

„Das Team nimmt die Rallye mit vier Fahrern in Angriff: Joan Barreda, Paulo Gonçalves, Alessandro Botturi und Matt Fish. Was zeichnet die einzelnen Fahrer aus, und wie stark sind sie als Team?“

Fischer: „Unser sehr starkes Team im Team bilden Paulo und Joan, die die gesamte Saison über zusammen die Weltmeisterschaft bestritten haben. Die beiden arbeiten wunderbar zusammen, Joan als eher junger Heißsporn und Paulo als der erfahrene Pilot, der bereits zum siebten Mal bei der Rallye Dakar startet. Trotz dieser Unterschiede harmonieren sie sehr gut.“

Wolfgang Fischer – Interview.



gut. Sie arbeiten eng zusammen und tauschen sich aus, zum Beispiel wenn es darum geht, bei einem Rennen gemeinsam das Roadbook für den nächsten Tag durchzugehen. Es ist einfach schön, zu sehen, wie gut sich die beiden verstehen. Denn oft entsteht innerhalb der Teams eine sehr große Konkurrenzsituation. Der Teampartner ist immer der Erste, den es zu schlagen gilt. Draußen auf der Strecke fährt natürlich jeder sein eigenes Rennen und versucht, möglichst schnell zu sein. Dabei lagen die beiden von den Ergebnissen her oft sehr nah beieinander. Beide haben gute Resultate eingefahren, und man konnte sehen, dass sie sich vom Speed und der Konstanz her sehr ähnlich sind. Und dazu kommt eben, dass es menschlich zwischen den beiden sehr gut funktioniert.“

„Matt war in Marokko zum ersten Mal bei uns dabei. Man hat schon gemerkt, dass er ein Mann ist, der bei Rallyes zeigen will, was er kann, und dass er ein sehr toller Teamplayer ist. Er denkt sehr gut mit und hat sich extrem schnell an neue Situationen angepasst, ist also sehr lernfähig. Es macht richtig Spaß, mit ihm zusammenzuarbeiten, und wir freuen uns, dass wir ihn im Team haben. Alessandro ist bei der „Dakar“ neu bei uns an Bord. Seine Biografie zeigt, dass er ein sehr schneller Pilot ist, der in den USA alles, was Offroad- und Wüstenrennen betrifft, schon gewonnen hat. Er ist ein richtiger Champion, der bei der „Dakar“ auf einem privaten Motorrad ohne Vorbereitung als „Rookie“ auf Anhieb in die Top 10 fahren konnte. Er ist auf jeden Fall zukünftig einer der Kandidaten auf einen Podiumsplatz bei der „Dakar“.“

„Der Teamgeist wird in Ihrer Mannschaft ohnehin großgeschrieben. Kann man von einer eingeschworenen Gemeinschaft sprechen?“

Fischer: „Der Großteil unserer Mannschaft ist von Anfang an dabei. Diese Leute sind mit viel Leidenschaft den Weg mitgegangen, den wir mit dem Projekt bisher hinter uns gebracht haben. Es gab Höhen und Tiefen, und es war am Anfang sicherlich nicht einfach, einen Schritt nach dem anderen zu gehen. Doch man ist eben nicht auf Anhieb vorn dabei. Dazu kommen Verletzungen der Piloten und technische Hürden, die wir überwunden haben. Wir haben uns auch selbst immer weiterentwickelt und stehen nun eben da, wo wir stehen. Das Team ist sehr kompakt und kennt sich nun auch schon sehr gut, die Vertrauensbasis passt. Das ist viel besser, als wenn man Leute zusammenwürfelt. Dazu kommt, dass die Mitarbeiter lange Tage gemeinsam verbringen müssen, sie müssen zusammen arbeiten, essen und schlafen. Das ist für jeden Einzelnen, aber auch für den gesamten Teamgeist eine große Belastungsprobe. Und das funktioniert sehr gut bei uns.“

„Die Husqvarna TE449RR by Speedbrain wurde nach der Dakar 2012 in allen Bereichen weiterentwickelt. Was waren die wichtigsten Modifikationen?“

Fischer: „Wir haben das Fahrwerk und die Gewichtsverteilung weiter verfeinert und optimiert. Zudem haben wir die Elektrik noch sicherer und einfacher gemacht und versucht, das Gesamtpaket noch kompakter und leichter zu gestalten. Ein großer Baustein war auch der Motor, bei dem wir in den Bereichen Zuverläs-

Wolfgang Fischer – Interview.



sigkeit und Leistung einen guten Schritt nach vorn gemacht haben. Dies ist in sehr enger Zusammenarbeit mit Husqvarna Motorcycles geschehen. Wir betreiben die Entwicklungsarbeit zusammen, und Husqvarna stellt uns sehr gute Ressourcen mit Prüfständen und Laborentwicklung zur Verfügung. Mit Akrapovic haben wir einen neuen Auspufflieferanten, der die Nummer eins in diesem Geschäft ist. In die gesamte Entwicklung floss zudem immer das direkte Feedback der Fahrer ein, und so wurde das Motorrad immer wettbewerbsfähiger.“

„Die Vorbereitung im Sommer ist hervorragend gelaufen. Wie lautet Ihr Fazit? Ist das Team in allen Belangen gut aufgestellt für die Rallye Dakar 2013?“

Fischer: „Ja, das kann man sagen. Es gab keine größeren Schwachstellen. Natürlich kann immer etwas passieren, es kann auch einmal ein technisches Problem geben. Doch generell sind wir auf einem sehr guten und zuverlässigen Stand. Wir können darauf vertrauen, dass es auch bei der ‚Dakar‘ so gut funktioniert wie bei den letzten Rennen, die mit harten Etappen sehr schwierig waren.“

„Die Route führt dieses Mal von Lima über die Anden nach Süden nach Santiago de Chile. Wie bewerten Sie die Route und was wird die größte Herausforderung?“

Fischer: „Es werden weniger Kilometer als Verbindungsetappen und mehr als Wertungsprüfungen gefahren. Vor allem die zweimalige Andenüberquerung könnte zur Herausforderung werden. Bei einer Etappe wird die Wertungsprüfung zwischen 3.000 und über 4.000 Metern Höhe ausgetragen. Das ist neu,

denn in den vergangenen Jahren wurde in den großen Höhen nur auf Verbindungsetappen gefahren. Dies wird sicher für das Material und die Physis der Fahrer noch einmal eine Herausforderung. Ansonsten rechne ich damit, dass die Rallye von Anfang an von einem sehr harten Wettbewerb geprägt sein wird. Alle Piloten werden gleich sehr ergebnisorientiert fahren und versuchen, keine Zeit liegen zu lassen. Zudem warten unmittelbar nach dem Start die peruanischen Dünen. Man hat also keine Zeit, sich erst einmal warmzufahren, sondern es geht direkt in die Wüste. Bereits da wird sich die Spreu etwas vom Weizen trennen.“

„Die Dakar ist bekannt als der ultimative Härtetest für Fahrer und Bike – ist es auch der ultimative Härtetest für Teammanager und Mechaniker?“

Fischer: „Mit Sicherheit. Zunächst hat man eine sehr lange Zeit der Vorbereitung, und dann wird man vor Ort ständig mit neuen Situationen konfrontiert, die man bestehen muss. Hier braucht man Improvisationstalent und muss zur richtigen Zeit die richtigen Entscheidungen treffen. Es sind 14 komplette Rennstage in Folge, das entspricht in vielen anderen Motorsportarten einer kompletten Meisterschaftssaison. Hier ist in zwei Wochen kompakt alles zusammengepackt, was ein Team sonst in einer gesamten Saison erledigen muss, zum Beispiel den Service der Fahrzeuge. Das ist logistisch und auch mechanisch eine Herausforderung, bei der man natürlich möglichst keine Fehler machen sollte. Denn ein Fehler kann das gesamte Rennen zunichtemachen.“



Joan Barreda (#5) – Steckbrief.

Nationalität	spanisch
Geburtsdatum	11. August 1983
Geburtsort	Castellón de la Plana (ESP)
Wohnort	Torreblanca (ESP)
Familienstand	ledig
Größe	1,79 m
Gewicht	74 kg
Hobbys	Snowboarding, Wakeboarding, Jetski, Kart fahren, Mountainbiking
Leidenschaft	Rallye, Motocross
Lieblingsrallye	Rallye Dakar
Lieblingsstrecke	eine private Piste am Strand von Torreblanca
Privates Auto/Motorrad	Vito und Nissan Navara/Husqvarna TE 310
Traumauto/-motorrad	BMW X6 M/BMW S 1000 RR
Erstes Bike	Malagutti 50
Erstes Rennen	Alicante (1992)
Wichtigste Erfolge	Gesamtsieg beim WM-Lauf Pharaonen-Rallye 2012
Webseite	Joan Barreda ist auf Twitter und Facebook

Joan Barreda – Interview.



Joan Barreda geht als neue Speerspitze des Teams in die Rallye Dakar 2013. Der sympathische Spanier kommt eigentlich aus dem Motocross-Bereich, seine Karriere in diesem Sport kam aber nie richtig in die Gänge. Dies lag nicht an mangelndem Talent oder mangelndem Speed, denn über beides verfügt Barreda im Überfluss. Vielmehr kamen Pech und Verletzungen zusammen. Wolfgang Fischer wurde auf Barreda aufmerksam und beschloss, ihn langfristig in den Rallye-Sport zu holen. Der Spanier fand bei Speedbrain eine neue Heimat, in der er sich richtig wohlfühlt – und startete richtig durch.

2012 trat er zum zweiten Mal bei der Rallye Dakar an, und zum ersten Mal für die Husqvarna Mannschaft. Schnell wurde er von vielen als die große Entdeckung der Rallye gehandelt. Er ging den Speed der „Dakar“-Spitzenpiloten mit und fuhr bei insgesamt vier Tageswertungen auf das Podium. Der Höhepunkt war dabei der Triumph auf der zehnten Etappe, auf der Barreda den historischen ersten Tagessieg für die neue Husqvarna TE449RR by Speedbrain holte. Im Gesamtklassement hätte Barreda bereits bei der Rallye Dakar 2012 klar Kurs auf das Podium nehmen können, wenn er nicht am dritten und vierten Tag wegen eines Sturzes und eines Hinterradschadens zu viel Zeit verloren hätte. In den Monaten danach stellte Barreda unter Beweis, dass seine Erfolge in Südamerika keine Strohfeuer waren, und setzte seinen hohen Grundspeed in Topergebnisse um. Bereits Anfang April fuhr er bei der Abu Dhabi Rally Challenge, dem Auftakt der FIM Cross Country Rallies World Championship, als Zweiter auf das Podium. Eine Demonstration

seines Fahrkönnens war sein souveräner Sieg bei der Baja España Aragón im Juli dieses Jahres. Bei der traditionsreichen und renommierten Pharaonen-Rallye in Ägypten sorgte er Anfang Oktober für einen weiteren Meilenstein: den ersten Sieg für Husqvarna bei einer Wüstenrallye. Bei der Oil Lybia Rallye du Maroc im Oktober holte er einen Etappensieg und belegte den zweiten Gesamtrang.

„Joan, Sie hatten eine erfolgreiche Vorbereitung auf die Rallye Dakar, unter anderem mit Ihrem historischen Sieg bei der Pharaonen-Rallye. Wie sehr fieben Sie nun dem Start der ‚Dakar‘ entgegen und was ist Ihre Zielsetzung?“

Joan Barreda: „Unser Ziel ist es, um den Sieg zu kämpfen. Doch wir sind als junges Team noch mitten in der Entwicklungsphase und wissen, dass wir noch einige Fortschritte machen müssen. Also wäre es etwas voreilig, zu sagen, dass ich die Rallye Dakar in diesem Jahr gewinnen kann. Aber wenn wir uns weiter steigern, dann denke ich, dass wir es innerhalb der nächsten zwei Jahre schaffen können.“

„Bei der letztjährigen ‚Dakar‘ im Januar 2012 waren Sie für viele die Entdeckung des Jahres. Wie fühlen Sie sich, wenn Sie solche Komplimente hören?“

Barreda: „Das motiviert einen natürlich jeden Tag aufs Neue, weiterzumachen. Aber letztlich mache ich das für mich selbst. Die ‚Dakar‘ ist für mich eine persönliche Herausforderung, die ich meistern möchte.“

„Eigentlich kommen Sie vom Motocross. Wie ist Ihnen der erfolgreiche Umstieg in

Joan Barreda – Interview.



den Marathonsport gelungen?“

Barreda: „Es war ein langer Weg, auch wenn man das nicht sieht. Ich nehme seit über zwei Jahren an einem spezifischen Trainingsprogramm teil. Im vergangenen Jahr konnte ich dank Speedbrain über alle nötigen Mittel verfügen, um diesen Prozess zu beschleunigen.“

„Was unterscheidet die Rallye Dakar von anderen Rallyes?“

Barreda: „Es ist die längste und härteste Rallye von allen, aber auch die mit dem größten Prestige. Sie ist sehr groß. Die Rallye Dakar zu gewinnen, heißt eine perfekte Rallye zu fahren und über zwei Wochen und fast 10.000 Kilometer keinen entscheidenden Fehler zu machen.“

„Was haben Sie bei Ihren ersten beiden Dakar-Starts gelernt?“

Barreda: „Der erste Auftritt war sehr kurz, aber ich habe daraus gelernt, dass du, wenn du einen Fehler machst, draußen bist. Der zweite Start hat mir geholfen, meine Stärken kennenzulernen und zu beurteilen. Und er hat mir gezeigt, dass man es schaffen kann.“

„Was ist die größte Herausforderung bei der Rallye Dakar?“

Barreda: „Die Rallye zu besiegen.“

„Wie haben Sie sich persönlich auf all die Herausforderungen vorbereitet, die vielen und langen Etappen, das rauhe Terrain, die langen Tage und kurzen Nächte?“

Barreda: „Wir haben ein anstrengendes Programm, das wir mit meinem Konditionstrainer und Nani Roma koordinieren. Ihr Job ist es,

100 Prozent aus mir herauszuholen. Mein Vorbereitungsprogramm unter der Saison konzentriert sich auf die Navigation. Ergänzt wird es durch die großen Rallyes der Weltmeisterschaft. Ich trainiere auch mit Motocross- und Enduro-Bikes, um meine Technik zu verbessern. Körperlich trainieren wir in vielen Hinsichten, um bei der ‚Dakar‘ die maximale Leistung zu bringen.“

„Auf welche Teile der Route freuen Sie sich am meisten?“

Barreda: „Ich versuche, in allen Abschnitten konkurrenzfähig zu sein. Dieses Jahr wird es Etappen auf extremen Höhen geben, die für alle neu sind. Die Sandetappen gefallen mir in der Regel sehr gut, obwohl sie manchmal endlos lang werden. Aber eigentlich sind alle Etappen an sich unglaublich.“

„Was sind die Stärken Ihres Bikes, der Husqvarna TE449RR by Speedbrain?“

Barreda: „Sicherlich das Handling des Bikes und der leistungsfähige Motor. Ich denke, dass wir das beste Rallye-Bike haben, das es gibt.“

„Ist die Mannschaft für Sie eine Art Familie geworden?“

Barreda: „Ja, wir sind alle eine Familie. Das ist etwas, was wir geschafft haben und was wir versuchen zu bewahren.“

„Welche Schlagzeile würden Sie am Tag nach dem Zieleinlauf gern in der Zeitung lesen?“

Barreda: „Die Rallye Dakar zum ersten Mal gewonnen zu haben – das wäre nicht schlecht, oder?“



Paulo Gonçalves (#20) – Steckbrief.

Nationalität	portugiesisch
Geburtsdatum	05. Februar 1979
Geburtsort	Esposende (POR)
Wohnort	Esposende (POR)
Familienstand	verheiratet
Größe	1,68 m
Gewicht	78 kg
Hobbys	Fahrrad fahren, Wassersport
Leidenschaft	Rennsport
Lieblingsrallye	Rallye Dakar
Lieblingsstrecke	keine
Privates Auto	5er BMW
Traumauto/-motorrad	BMW M6 M/BMW SS 1000
Erstes Bike	KTM 80 ccm
Erstes Rennen	MX Avenal
Wichtigste Erfolge	Etappensieg bei der Rallye Dakar 2011

Paulo Gonçalves – Interview.



Der portugiesische Familienvater Paulo Gonçalves ist mit Speedbrain seit Langem verbunden, eine Konstante im Team und darüber hinaus ein alter „Dakar-Hase“. 2013 startet er bereits zum siebten Mal in den Wüstenklassiker. Gonçalves ist ein echter Teamplayer, hat ein sehr familiäres Verhältnis zu allen und sorgt mit seiner positiven und fröhlichen Art für gute Stimmung in der Mannschaft. Und auf dem Bike überzeugt er mit Speed, Können und Erfahrung.

Bei der „Dakar“-Premiere der Speedbrain-Mannschaft 2011 entwickelte sich Gonçalves schnell zum Führungsfahrer des Teams. Bereits auf der dritten Etappe sicherte er sich auf der BMW G 450 X einen Podiumsplatz. Zwei Tage später sorgte er für einen Meilenstein: Gonçalves fuhr souverän den ersten Etappensieg für das junge Team ein. Dies war gleichzeitig der erste „Dakar“-Etappensieg für eine BMW seit zehn Jahren. Ein Jahr später, bei der Rallye Dakar 2012, fuhr Gonçalves erneut zweimal auf das Etappengesamtpodium. Auch er hatte die Top 3 der Gesamtwertung fest im Visier und arbeitete sich mit konstant schnellen Zeiten bis auf den vierten Platz nach vorn. Doch in der zweiten Woche warf ihn eine umstrittene Sechs-Stunden-Zeitstrafe weit zurück, seine Hoffnungen auf eine Topplatzierung wurden zu nichts gemacht.

Bei der Abu Dhabi Rallye Challenge im April stand Gonçalves als Dritter neben seinem Speedbrain-Teamkollegen Barreda auf dem Podium. Im Gesamtklassement der FIM Cross Country Rallies World Championship 2012 verpasste Gonçalves am Ende als Vierter die

Top 3 nur knapp. Bei der Oil Lybia Rallye du Maroc im Oktober holte er wie Teamkollege Barreda einen Etappensieg. Nun gilt seine gesamte Konzentration der Rallye Dakar 2013.

„Paulo, Sie starten in Ihre siebte „Dakar“. Was bedeutet Ihnen diese berühmte Rallye und was sind Ihre Ziele?“

Paulo Gonçalves: „Für mich ist die „Dakar“ das wichtigste Rennen des Jahres. Wir arbeiten das ganze Jahr über an der Vorbereitung auf die „Dakar“. Mein Ziel ist, im Kampf um einen Podiumsplatz ein Wort mitzureden.“

„Sie sind der erfahrenste Fahrer im Team. In welchen Bereichen können Sie der Mannschaft mit Ihrer Erfahrung helfen?“

Gonçalves: „Ich bin schon sechs Mal bei der „Dakar“ angetreten. Natürlich habe ich dabei Fehler gemacht. Doch in jedem Jahr lernt man etwas für das nächste Jahr dazu. Und ich denke, dass es das ist, was ich an meine Kollegen und das Team weitergeben kann: ihnen zu helfen, damit sie nicht die Fehler machen, die ich gemacht habe.“

„Wie groß ist der Vorteil für Sie persönlich als Fahrer, dass Sie schon sechs Mal bei der „Dakar“ gefahren sind? Was haben Sie noch gelernt, und gibt es Situationen, in denen Sie aufgrund Ihrer Erfahrung nun anders agieren als damals, als Sie noch ein „Dakar“-Rookie waren?“

Gonçalves: „Je mehr Rennen und Rallyes man bestreitet, umso mehr Erfahrung sammelt man – sei es die Streckenkenntnis, das Wissen um die Gefahren oder in der Navigation. In den ersten Jahren bin ich die Rallye Etappe für

Paulo Gonçalves – Interview.



Etappe angegangen, und nun sehe ich die ‚Dakar‘ als Ganzes. Es bringt nichts, wenn man an einem Tag eine herausragende Prüfung fährt und dann am nächsten Tag irgendeine unnötige Dummheit begeht. Wir müssen wissen, wann es nötig wird, etwas Gas herauszunehmen, damit wir das Gesamtergebnis nicht gefährden.“

„Sie sind schon lange ein Teil des Speedbrain-Teams. Wie hat sich die Mannschaft in den vergangenen Jahren entwickelt, und wie ist sie gereift?“

Gonçalves: „Es ist unglaublich, wie Speedbrain gewachsen ist und sich weiterentwickelt hat. Es ist eine sehr professionelle Mannschaft, sie zählt heute zu den wichtigsten und am meisten respektierten Teams in der Szene. Es ist toll, Teil eines solchen Teams zu sein.“

„Die Husqvarna TE449RR by Speedbrain wurde seit der vergangenen ‚Dakar‘ weiterentwickelt und modifiziert. Was sind die wichtigsten Neuerungen am Bike?“

Gonçalves: „Speedbrain arbeitet jeden Tag daran, das Bike noch besser zu machen, und findet immer Lösungen, um die bestmögliche Performance aus dem Motorrad herauszuholen. Wir haben das Fahrwerk und den Motor überarbeitet, und alle diese Änderungen haben die Zuverlässigkeit des Bikes weiter verbessert und die Leistung gesteigert. Genau das, was wir brauchen, wenn wir um den Sieg kämpfen wollen. Wir haben in der Cross Country Rallies World Championship starke Leistungen gezeigt und uns dabei immer darauf konzentriert, das Bike weiterzuentwickeln und zu verbessern. Dabei hatten wir während der gesamten Saison keinerlei technische Probleme. Das

stimmt uns natürlich zuversichtlich, dass wir bei der ‚Dakar‘ 2013 ein gutes Ergebnis holen können.“

„Es werden viele Superlative genannt, wenn die Leute über die Besonderheiten der ‚Dakar‘ sprechen. Doch was ist für Sie persönlich die größte Herausforderung bei diesem Rennen?“

Gonçalves: „Die ‚Dakar‘ ist die ‚Dakar‘! Es ist das Rennen des Jahres, es ist die härteste Rallye der Welt. Für mich besteht die größte Herausforderung darin, die unerwarteten Widrigkeiten zu überwinden, und in der Navigation.“

„Und wie haben Sie sich auf diese Herausforderung vorbereitet?“

Gonçalves: „Indem wir vor der ‚Dakar‘ so viele Rallyes wie möglich bestritten haben. Wir haben in diesem Jahr an der Cross Country Rallies World Championship mit ihren vier Rennen teilgenommen und an der Oil Lybia Rallye du Maroc, dazu kamen Tests in Marokko. Das ist sehr wichtig, denn so sammeln wir weitere Erfahrung und verbessern uns in allen Bereichen.“

„Die ‚Dakar‘ wird zum fünften Mal in Südamerika ausgetragen, und jedes Mal hat sich die Route geändert. Wie bewerten Sie die diesjährige Route, und welcher Teil gefällt Ihnen am besten?“

Gonçalves: „Richtig, die ‚Dakar‘ ändert sich jedes Jahr, und auch wenn manche Abschnitte schon bei vorherigen Ausgaben befahren wurden, ist die Route immer anders, weil sich das Terrain enorm ändert. In diesem Jahr fahren wir die Rallye in die andere Richtung, und wir

Paulo Gonçalves – Interview.



wissen noch nicht, was uns erwartet. Wir haben zwar die Etappenbeschreibungen, aber wenn man vor Ort ist, ist es noch einmal etwas anderes. Mir gefallen am besten die Atacama-Wüste und die Dünen von Copiapó.“

„Wie schwierig ist es für einen Fahrer, sich dem enorm wechselhaften Terrain anzupassen? Sie bekommen es mit großen Sanddünen und felsigen Schotterpisten zu tun, Sie fahren auf Meeressniveau und beim Überqueren der Anden in großen Höhen. Das muss eine Herausforderung in Sachen Fahrkönnen und Fitness sein ...“

Gonçalves: „Man muss körperlich und mental in Topform sein, um bei all diese Schwierigkeiten zu bestehen. Das ist einer der unzähligen Gründe, warum die ‚Dakar‘ die schwierigste Rallye der Welt ist. Wer an der ‚Dakar‘ teilnehmen will, muss wissen, dass uns diese Rallye an unsere Grenzen bringt. ‚Dakar‘ ist ein Synonym für ‚Härte‘, und in jedem Jahr bereite ich mich darauf vor, die neuen Herausforderungen, die sie bietet, zu überwinden.“

„Sie sind Familienvater. Wie wichtig ist die Unterstützung Ihrer Frau und Ihrer Kinder, um ein erfolgreicher Marathonrallye-Fahrer zu sein?“

Gonçalves: „Wenn ich fahre, konzentriere ich mich auf das Rennen und denke an nichts anderes. Ich glaube, das ist für sie das Schlimmste. Aber ich weiß, dass sie für mich da sind, sie unterstützen mich immer. Sie kleben am Computer und verfolgen das Rennen, bis ich die Etappe beendet habe. Ich fahre für mich, ich fahre aber auch für sie.“

„Welche Schlagzeile würden Sie am Tag nach der Zielankunft gern in der Zeitung lesen?“

Gonçalves: „Ich würde gern lesen: ‚Paulo Gonçalves, der portugiesische Fahrer des Husqvarna Rallye Teams by Speedbrain, gewinnt die Rallye Dakar 2013!‘“



Alessandro Botturi (#17) – Steckbrief.

Nationalität	italienisch
Geburtsdatum	12. Juli 1975
Geburtsort	Brescia (ITA)
Wohnort	Lumezzane (ITA)
Familienstand	verheiratet
Größe	1,80 m
Gewicht	90 kg
Hobbys	Motorrad fahren, jeder Sport mit Freunden
Leidenschaft	Rugby, Fußball
Lieblingsrallye	Rallye Dakar
Lieblingsstrecke	alle auf Schotter
Privates Auto	Van
Traumauto/-motorrad	kein spezielles Auto/BMW R1200 RT
Erstes Motorrad	Yamaha 125
Erstes Rennen	regionale Enduro-Meisterschaft
Wichtigste Erfolge	neunmaliger Italienischer Enduro-Meister, zwei Siege International Six Days Enduro
Webseite	www.botturialessandro.it



Alessandro Botturi – Interview.

Alessandro Botturi feiert bei der Rallye Dakar 2013 seinen Einstand im Husqvarna Rallye Team by Speedbrain. Dem Start bei der härtesten Langstreckenrallye der Welt am 5. Januar 2013 auf der Husqvarna TE449RR by Speedbrain fiebert der 37-jährige Italiener bereits entgegen, nachdem er im vergangenen Jahr bei seinem „Dakar“-Debüt als Privatfahrer seine Leistungen konstant steigern konnte und am Ende einen vielversprechenden achten Platz belegte.

Für den Erfolg im Motorrad-Rallyesport benötigte Botturi 1998 eine bemerkenswerte Karriere im Rugby, bei der er nach Einsätzen in der italienischen Junioren-Nationalmannschaft bereits einen Profivertrag in der Tasche hatte. Seine Karriere auf dem Motorrad ist ebenso beeindruckend. Neun Mal wurde Botturi Italienischer Enduro-Meister. Drei Mal landete er in der Enduro-Weltmeisterschaft unter den besten drei Fahrern. Außerdem stehen zwei Siege bei den International Six Days Enduro in seiner Vita.

,Alessandro, was halten Sie von Ihrem neuen Team und Ihren Teamkollegen?‘

Alessandro Botturi: „Das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain ist ein gutes Team – sowohl was die Fahrer als auch was das Motorrad betrifft. Ich denke, es ist das zurzeit angesehendste Team und es hat großartige Möglichkeiten. Es ist mir eine Ehre, Teil des Teams zu sein.“

,Was halten Sie von der Husqvarna TE449RR by Speedbrain?‘

Botturi: „Ich denke, sie hat beim Gewinn der Pharaonen-Rallye ihr ganzes Potenzial gezeigt

und auch bei weiteren Einsätzen zahlreiche Podiumsplatzierungen erreicht. Sie hat in ihrer Entwicklung binnen kurzer Zeit einen großen Sprung nach vorn gemacht und bewegt sich jetzt im Feld der stärksten Konkurrenz.“

,Was bedeutet für Sie die Teilnahme an der Rallye Dakar?‘

Botturi: „An der „Dakar“ teilzunehmen, ist für mich die Erfüllung eines Traumes. Jetzt auf dem Bike eines Werksteams dabei zu sein, ist das Größte.“

,Wie lautet Ihr Ziel bei der „Dakar“?‘

Botturi: „Ich möchte meine Performance aus dem letzten Jahr verbessern und dem Team helfen, Erfolg zu haben.“

,Motorrad-Sport war stets ein wichtiger Teil Ihres Lebens, erst als Enduro-, jetzt als Rallye-Fahrer. Ist der Motorrad-Sport Ihr Ein und Alles?‘

Botturi: „Ja. Er ist mein Beruf, mein Hobby, mein Leben.“

,An welche Erfolge erinnern Sie sich am liebsten?‘

Botturi: „An die „Dakar“ 2012, wo ich als Debütant eine wirklich gute Performance gezeigt habe. Dann an meinen ersten Sieg bei den Six Days in der Slowakei. Und an das „Double“ bei meinem Heimspiel, der Enduro-WM 2003 in Rodengo Saiano.“

,Wie haben Sie sich auf die „Dakar“ vorbereitet?‘

Botturi: „Ich habe viel in Sachen Navigation gearbeitet und eine Menge Ausdauertraining



Alessandro Botturi – Interview.

gemacht. Ich sitze bei jeder Gelegenheit so lange wie möglich auf dem Bike, und ich suche immer nach etwas Neuem.“

„Wie schätzen Sie die Route der ‚Dakar‘ 2013 ein?“

Botturi: „Es ist eine sehr schwierige Route, die direkt in die tückischen Dünen von Peru führt. Aber für mich sind die grausamsten Prüfungen die im steinigen Gelände Argentiniens.“

Matt Fish (#39) – Steckbrief.



Nationalität	australisch
Geburtsdatum	09. Oktober 1980
Geburtsort	Hobart (AUS)
Wohnort	Kyneton (AUS)
Familienstand	ledig
Größe	1,87 m
Gewicht	85 kg
Hobbys	Mountainbiking, Australian Football
Leidenschaft	Wüstenrallyes
Lieblingsrallye	Oil Lybia Rallye du Maroc
Lieblingsstrecke	Frankston Motocross Track
Privates Auto/Motorrad	Vito/Husqvarna TE 449
Traumauto-/motorrad	BMW M5/Husqvarna Nuda 900
Erstes Motorrad	Honda Z 50
Erstes Rennen	Oatlands Mini Enduro 1989
Wichtigste Erfolge	Gesamtsieg Indee 500 Desert Race 2012 Top-10-Platzierungen Abu Dhabi Desert Challenge und Katar-Rallye 2012

Matt Fish – Interview.



Der Australier Matt Fish ist ebenfalls neu im Husqvarna Rallye Team by Speedbrain. Seinen ersten Auftritt für die Mannschaft hatte er im Oktober bei der Oil Libya Rallye du Maroc in Marokko. Er nutzte die Rallye, um sich mit der Teamstruktur vertrautzumachen, überzeugte aber gleichzeitig mit seinem Speed. Diese Veranstaltung, bei der die komplette Weltelite des Motorrad-Rallyesports am Start war, war Fish' erster Auftritt in Afrika und gleichzeitig seine Rennpremiere auf der Husqvarna TE449RR by Speedbrain. Nach insgesamt 2.000 Kilometern kam er als Gesamtachtter ins Ziel – damit hatte Fish seine Feuertaufe im Team glänzend bestanden.

Der Australier kann bereits auf 25 Jahre Off-road-Erfahrung zurückblicken und gilt als echter Wüstenspezialist. In der Saison hat er unter anderem das berühmte Indee 500 Desert Race in seiner Heimat Australien gewonnen. Beim zweiten Lauf der FIM Cross Country Rallies World Championship in Katar sicherte er sich einen Platz in den Top 8. Die „Dakar“ ist für den erfahrenen Wüstenracer allerdings noch Neuland: 2013 gibt er sein Debüt bei diesem Marathonklassiker.

,Matt, Sie bereiten sich auf Ihre allererste „Dakar“ vor. Wie aufgeregt sind Sie?“

Matt Fish: „Ich freue mich natürlich schon riesig darauf, meine erste „Dakar“ zu bestreiten. Das ist seit Langem mein Ziel, und für mich wird damit ein Traum wahr. Ich hatte bei den ersten beiden Runden zur Weltmeisterschaft die Gelegenheit, das Husqvarna Team und Wolfgang Fischer kennenzulernen – und ich hatte das Glück, dass Wolfgang beschlos-

sen hat, mich als unterstützenden Fahrer einzusetzen.“

„Wie lautet Ihre Zielsetzung?“

Fish: „Mein Ziel ist, die „Dakar“ zu beenden und den Jungs zu helfen, wenn sie es brauchen.“

„Wie gefällt Ihnen die Husqvarna TE 449 RR by Speedbrain? Wo liegen die Stärken des Bikes?“

Fish: „Es hat mir wirklich großen Spaß gemacht, die Husqvarna TE449RR by Speedbrain bei der Oil Lybia Rallye du Maroc zu fahren. Wir hatten einen sehr guten Topspeed, und auch das Handling des Bikes ist hervorragend. Das Gesamtpaket macht es zu einem fantastischen Motorrad. Es ist einfach klasse, dieses tolle Bike zu fahren.“

„Sie gelten als Wüstenspezialist – wie groß ist Ihre Vorfreude auf die südamerikanischen Sanddünen?“

Fish: „Ich freue mich schon sehr auf Südamerika. Ich habe noch nie an der „Dakar“ teilgenommen, aber ich bin schon in Brasilien gefahren, und dort war es schön und sandig. Von daher habe ich etwas Südamerika-Erfahrung, kenne aber die Region noch nicht, in der die „Dakar“ ausgetragen wird. Ich freue mich darauf, dort hinzukommen. Und dann schauen wir mal, wie es läuft.“

„Was sind, abgesehen von Ihrem Können im Sand, Ihre Stärken als Fahrer?“

Fish: „Ich denke, es ist einfach meine Entschlossenheit, immer weiterzumachen. Man kann ein Rennen nicht an seinem guten Tag gewinnen, aber man kann es an seinem schlechten Tag

Matt Fish – Interview.



verlieren. Wenn es also nicht so richtig für mich läuft, dann bewahre ich Ruhe, konzentriere mich, bringe den Tag hinter mich und sammle neue Kraft für den nächsten Tag.“

„Die ‚Dakar‘ ist berühmt und einmalig. Was wird für Sie persönlich die größte Herausforderung?“

Fish: „Ich denke, für mich werden in diesem Jahr die vielen Unbekannten die größte Herausforderung sein. Ich habe die Rallye schon als kleiner Junge verfolgt, und nun nehme ich endlich daran teil. Aber ich weiß nicht genau, was mich erwartet. Also bereite ich mich selbst so gut wie möglich vor, denn ich weiß, dass das Team ein großartiges Bike hat und ich einfach so fit wie möglich sein muss.“

„Wie sieht Ihre Vorbereitung genau aus?“

Fish: „Für mich ist die Vorbereitung auf die ‚Dakar‘ ein bisschen mit Rätselraten verbunden, da ich dort noch nie war. Also nehme ich die Erfahrungen mit, die ich in Marokko gemacht habe, und trainiere zu Hause, um so fit wie möglich zu werden.“

„Die Piloten im Auto haben einen Beifahrer neben sich, auf dem Motorrad ist man allein unterwegs. Doch bei der ‚Dakar‘ wird man nicht allein gelassen. Sie haben ein starkes Team im Rücken, das Ihnen auf der Servicestraße folgt und im Biwak auf Sie wartet. Wie wichtig ist die Unterstützung des Teams?“

Fish: „Ohne die Unterstützung des Teams sind die Chancen, die ‚Dakar‘ erfolgreich zu beenden, gering. Man schafft es vielleicht bis ins Ziel, aber nicht ins Spitzensfeld, da, wo man hin-

will. Ohne eine gute Mannschaft im Rücken geht gar nichts, und das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain ist eines der besten Teams, wenn nicht sogar das beste Team überhaupt.“

„Wie gut verstehen Sie sich mit Ihren Teamkollegen, und in welchen Bereichen können Sie von deren ‚Dakar‘-Erfahrung profitieren?“

Fish: „Ich versuche, so viel wie möglich von ihnen zu lernen. Da ich dort noch nie gefahren bin, habe ich alles, was ich über die Rallye weiß, von meinen Teamkollegen. Sie sind fantastisch und geben mir so viele Informationen wie möglich.“

„Welche Schlagzeile würden Sie am Tag nach der Zielankunft gern in der Zeitung lesen?“

Fish: „Das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain feiert Vierfachsieg bei der ‚Dakar‘ 2013.“

Husqvarna TE449RR by Speedbrain.



Anfang 2010 begann Speedbrain, eine speziell auf die Anforderungen von Marathonrallyes konzipierte Version der BMW G 450 X zu entwickeln. Mit diesem Motorrad feierte BMW Anfang 2011 das Comeback bei der Rallye Dakar. Gleich im Frühjahr 2011 begannen die Ingenieure bei Speedbrain damit, mit Hilfe der gewonnenen Erkenntnisse ein neues Rallye-Rennbike zu entwickeln und zu bauen: die Husqvarna TE449RR by Speedbrain.

Es ist ein hochmodernes und innovatives Rennmotorrad, das besonders leicht ist, auf unterschiedlichstem Terrain über eine gute Fahrbarkeit und Stabilität verfügt und dem Fahrer maximales Vertrauen gibt. Husqvarna steuert sein Know-how in den Bereichen Weiterentwicklung des Motors und Langstrecken-Mappings zur Verbesserung der Standfestigkeit bei. Speedbrain zeichnet mit seiner Forschungs- und Entwicklungsabteilung verantwortlich für die Entwicklung des Chassis und der Rallye-spezifischen Komponenten. Das Bike wird kontinuierlich zusammen mit den Piloten weiterentwickelt und optimiert. Unter anderem hat Speedbrain nach der Rallye Dakar 2012 das gesamte Rahmenchassis überarbeitet und weiterentwickelt. Insgesamt ist das Motorrad, das bei der Rallye Dakar 2013 an den Start geht, eine in zahlreichen Details verbesserte Evolution des „Dakar“-2012-Einsatzbikes.

Die Basis für das Bike bildet das Serienmotorrad Husqvarna TE 449. Dieses für den Enduro-Sport entwickelte Bike wurde im Rahmen des Reglements den extremen Anforderungen von Marathonrallyes angepasst. So verfügt die Rallye-Version, die Husqvarna TE449RR by

Speedbrain, über einen modifizierten Rahmen und für die langen Wüstenetappen über einen größeren Tank mit bis zu 30 Litern Fassungsvermögen. Die Auspuffführung geht nicht mehr am Motor vorbei nach hinten, sondern läuft unter den Fußrasten entlang. Das spezielle Fahrwerk ist auf das Mehrgewicht des Fahrzeugs und die höheren Belastungen ausgelegt. Da mit dem Motorrad Höchstgeschwindigkeiten bis zu 170 km/h gefahren werden, hat es anders als das Serienbike eine aerodynamisch optimierte Verkleidung, die als Windschutz für die Piloten dient. Zu den Besonderheiten des Rallye-Bikes gehören außerdem die komplexe Elektrik und das aufwändige Cockpit mit seinen vielen Instrumenten, die der Pilot gleichzeitig im Blick haben muss.

Das Herz des Motorrads ist die auf die Anforderungen im Rallye-Sport hin modifizierte Version des Husqvarna TE 449 Motors, ein Einzylinder-Viertakt-Motor mit knapp 450 Kubikzentimetern Hubraum. Husqvarna zeichnet verantwortlich für die Entwicklung, die Konstruktion und die gesamte Leistungsdiagnostik der 450-cm³-Motoren und liefert die Triebwerke rennfertig an das Speedbrain Team. Der Husqvarna TE 449 Motor gehört zu den großen Stärken des Motorrads. Zur Rallye Dakar 2013 wurde der Motor nochmals optimiert.

Das Husqvarna TE 449 Aggregat eignet sich bestens für den Einsatz im Rallye-Sport. Es ermöglicht vom Konzept her eine Motorposition, die in Kombination mit dem Fahrwerk und dem Tank zu einem sehr kompakten Gesamtpaket führt. Durch die Motorposition konnte ein Tank unterhalb der Sitzbank platziert werden, wäh-

Innovative Konzepte.



rend bei den meisten anderen Rallye-Motorrädern Tanks vorne außen am Bike notwendig sind. Die zentrale Position des Tanks bringt in Sachen Schwerpunkt und Gewichtsverteilung des Motorrads enorme Vorteile mit sich und führt dazu, dass das Bike im vorderen Bereich extrem schlank ist. „Es hat damit auch auf technischen Strecken eine sehr gute Ergonomie und der Fahrer hat vollste Bewegungsfreiheit. Das ist ein an unserem Bike einmaliger Konzeptvorteil“, erklärt Wolfgang Fischer.

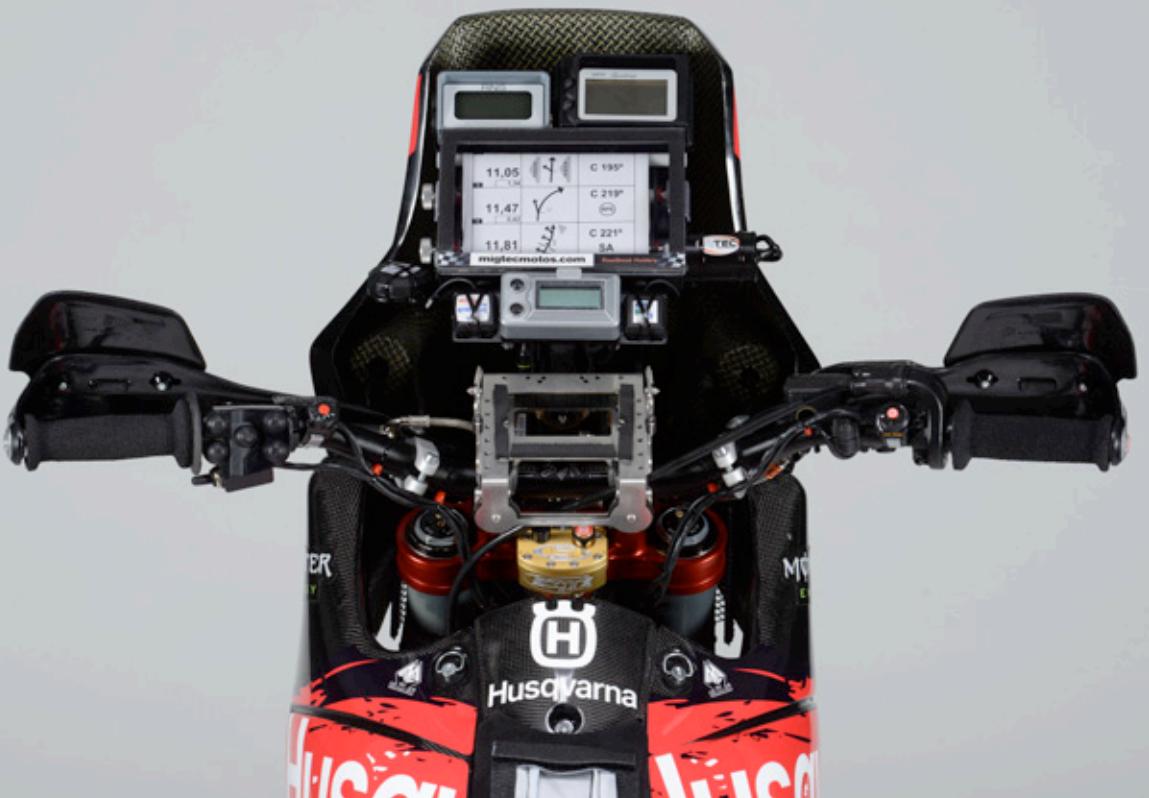
Die Husqvarna TE449RR by Speedbrain hat einen zweiteiligen Tank aus Polyethylen. Er setzt sich zusammen aus dem unter der Sitzbank eingebetteten Zentraltank und einem selbsttragenden Hecktank, der gleichzeitig den Heckrahmen bildet. Da keine zusätzlichen Anbauteile nötig sind, um die Tanks zu befestigen, wird Gewicht eingespart. Durch die zentrale Positionierung der Tanks wird zudem vermieden, dass außerhalb des Schwerpunktzentrum斯 viel Masse liegt. Diese Masse würde sich bei jedem Brems- und Beschleunigungsvorgang und in jeder Kurve hin und her bewegen und das Motorrad unruhig machen. Daher ist es von Vorteil, so viel Gewicht wie möglich in die Nähe des Schwerpunktzentrum斯 zu verlagern.

Gewicht wird außerdem durch die spezielle, aerodynamisch optimierte Karbon-Kevlar-Verkleidung eingespart. Sie ist sehr leicht und gleichzeitig sehr robust und einfach zu reparieren. Die Karbon-Kevlar-Motorverkleidung mit integriertem Drei-Liter-Wassertank sorgt für umfassenden Schutz des Motors und des Rallye-Abgaskrümmers in unten liegender Rohrführung.

Beim Getriebe der Husqvarna TE449RR by Speedbrain handelt es sich um das Sechsgang-Enduro-Getriebe aus dem Serienmotorrad. Im Bereich Auspuff hat das Team in Akrapovic einen neuen Lieferanten, der im Hochleistungsrallsport seit Jahren bewährter Partner unter anderem von BMW Motorrad ist. Akrapovic hat eigens für Speedbrain und die TE449RR eine spezielle und sehr haltbare Rallye-Abgasanlage entwickelt und auf Prüfständen getestet.

Auch im Bereich Fahrwerk verfügt das Motorrad über ein eigenes Konzept. „Was die Umlenkung betrifft, setzen wir verschiedene Elemente von Husqvarna Fahrzeugen ein. Die Feder-Dämpfer-Elemente selbst hat unser Partner WP Suspension speziell für uns entwickelt“, erläutert Fischer. Die Abstimmung erfolgt teamintern durch einen eigenen Fahrwerksspezialisten in Zusammenarbeit mit den Fahrern. Dabei wird das Fahrwerk individuell auf das Gewicht und den Fahrstil des Piloten eingestellt. Natürlich muss man bei einem Off-road- und speziell bei einem Rallye-Fahrwerk einen sehr großen Kompromiss eingehen. Allein von der Benzimenge her kann das Gesamtgewicht um bis zu 25 Kilogramm variieren, je nachdem, ob der Tank voll oder leer ist. Dazu kommen die sich ständig verändernden Geländeigenschaften. Egal ob auf einer sehr schnellen Sandpiste oder in fast trialähnlichen Bachbetten: Das Fahrwerk muss in allen Bereichen gut fahrbar sein und dem Fahrer volles Vertrauen in das Motorrad geben.

Cockpit und Elektrik.



Zu den Besonderheiten, die das spezielle Rallye-Motorrad von der Sport-Enduro unterscheidet, gehört das Cockpit, auch Navigationstower genannt. Hier befinden sich unter anderem das GPS, das Roadbook und eine Kompasskurs-Anzeige. Ein Kilometerzähler läuft zwischen den Referenzpunkten des Roadbooks mit einer Genauigkeit von zehn Metern mit. Dies ermöglicht dem Piloten, die ausgewiesenen Referenzpunkte zu erreichen. Mithilfe des GPS findet der Pilot außerdem versteckte und verdeckte Wegpunkte, die passiert werden müssen, aber deren genaue Position im Roadbook nicht angegeben ist. Über weite Strecken wird nur nach Kompasskurs gefahren. Hat sich der Pilot dem nächsten Wegpunkt bis auf einen gewissen Radius genähert, erscheint im GPS ein Navigationskreis, das Zeichen, dass man sich im Umkreis des Wegpunktes befindet. Zudem weist ein Pfeil im GPS in die Richtung dieses Wegpunkts.

Im Cockpit befindet sich außerdem ein Sicherheits-Ortungssystem, mit dem der „Dakar“-Veranstalter alle Teilnehmer ausrüstet. In dieses System ist ein Satellitentelefon integriert, mit dem der Fahrer im Notfall per Knopfdruck sofort Kontakt mit der Rennleitung aufnehmen kann. Für die Sicherheit sorgt auch das Sentralsystem. Auf einer Etappe starten zunächst die Motorräder, danach mit einem gewissen Zeitabstand die Autos. Dabei kann es vorkommen, dass langsamere Motorräder, die hinten im Feld fahren, von Autos überholt werden müssen. Allerdings sieht und hört ein Motorradfahrer im Wettkampf nicht, dass sich von hinten ein Fahrzeug nähert. Deshalb befindet sich im Cockpit der Autos ein Knopf. Wird die-

ser gedrückt, ertönt gleichzeitig im Motorrad eine laute Hupe, die den Piloten auf das von hinten herannahende Auto hinweist.

All diese Navigations- und Sicherheitskomponenten im Cockpit erfordern eine sehr komplexe Elektrik. Die Husqvarna TE449RR by Speedbrain verfügt über ein eigenes und nur für dieses Motorrad entwickeltes Elektriksystem, das ebenfalls kontinuierlich modifiziert und verbessert wird. Die TOWERelektrik steuert sämtliche oben genannten Komponenten im Navigationstower. Dazu kommen die übliche Motorenelektrik mit dem gesamten Kabelbaum, der Steuerung von Einspritzung und Benzinpumpe sowie die Beleuchtungseinheiten. Die LED-Frontscheinwerfer der Husqvarna TE449RR by Speedbrain sind sehr klein und leistungsstark. Außerdem hat das Rallye-Motorrad doppelte Brems- und Rücklichter. Dadurch steht zum einen ein Back-up zur Verfügung, falls eines der Lichter ausfällt. Zum anderen ist das Motorrad im dichten Staub von hinten noch besser sichtbar.

So komplex die Elektrik ist – wichtig ist, dass sie einfach verlegt und schnell zugänglich ist. Sollte ein Fahrer allein draußen auf einer Etappe ein Problem bekommen, ist es von Vorteil, wenn der Sicherungskasten des Motorrads einfach zugänglich ist. Denn so kann er selbst schnell überprüfen, woran das Problem eventuell liegen könnte. „Generell ist das auch eine der Herausforderungen für die Fahrer, und zwar nicht nur, was die Elektrik angeht. Sie müssen das Motorrad kennen und damit vertraut sein, um im Notfall improvisieren und selbst etwas reparieren zu können“, erklärt Fischer.

Technische Daten – Husqvarna TE449RR by Speedbrain.



Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile, Trockensumpfschmierung mit Ölkühler, elektronische Saugrohreinspritzung/digitale Motorsteuerung

Bohrung x Hub	98 mm x 59,6 mm
Getriebe	6 Gänge
Hubraum	449,5 ccm
Vorderradaufhängung	WP Upside-down big bore cone valve Telegabel Ø 52 mm
Hinterradaufhängung	Aluminium Dual Hinterradschwinge mit WP Traxx Monoshock und Progressions-Linkage
Federweg vorn	300 mm
Federweg hinten	320 mm
Vorderradbremse	Einscheibenbremse, Ø 298 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel
Hinterradbremse	Einscheibenbremse, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel
Nettogewicht	ca. 137 kg
Rahmen	Chrom-Molybdän-Stahl
Hilfsrahmen (Sub Frame)	selbsttragender Kunststofftank
Tankinhalt	ca. 30 Liter
Reifen	Michelin Desert Race

Rallye Dakar 2013 – Die Route.



2013 wird die Rallye Dakar bereits zum fünften Mal in Südamerika ausgetragen. Wie bereits im vergangenen Jahr führt die Route dabei wieder durch die drei Länder Peru, Argentinien und Chile, und doch wurde sie komplett geändert. Wurde bisher an der argentinischen Atlantikküste gestartet, beginnt die „Dakar“ 2013 im Westen des Kontinents am Pazifik. Der Startschuss fällt am 5. Januar in der peruanischen Hauptstadt Lima. Von dort aus führt die über 8.000 Kilometer lange Route in den Norden Chiles und über die Anden nach Argentinien. Dort wird nach acht Etappen am 13. Januar in San Miguel de Tucumán der wohlverdiente Ruhetag eingelegt.

Danach werden die Anden ein zweites Mal überquert, und die Route führt zurück nach Chile bis in die Hauptstadt Santiago, in der die Teilnehmer am 19. Januar nach 14 Etappen das Ziel erreichen. Mit diesem neuen Verlauf stehen erstmals gleich zu Beginn der Rallye Wüstenetappen mit beeindruckenden Sanddünen auf dem Programm. Ein Novum gibt es auch in den Anden: Hier müssen die Teilnehmer einen 4.970 Meter hohen Pass überwinden, die größte Höhe, in die eine „Dakar“-Route je führte.

Zwischen Lima und Santiago liegen an den 14 Rallye-Tagen 8.397 Kilometer und 14 Prüfungen mit einem Streckenanteil von 4.147 Kilometern. Die längste Prüfung führt am 14. Januar 2013 über 593 km von San Miguel de Tucumán nach Córdoba. Die kürzeste Entscheidung wird am 5. Januar über 13 km auf der Etappe von Lima nach Pisco ausgetragen.

Insgesamt haben sich in den vier Disziplinen „Motorräder“, „Quads“, „Autos“ und „Trucks“ 461 Fahrzeuge angemeldet, darunter 190 Motorräder.

Rallye Dakar 2013 – Peru, Argentinien, Chile.



Eines ist klar: Die „Dakar“ wird ihrem Ruf als ultimativem Härtetest für Mensch und Maschine bei ihrer 35. Auflage einmal mehr gerecht. Auf die Teilnehmer warten wieder die unterschiedlichsten Herausforderungen: tiefe Sanddünen in Peru und Chile, anspruchsvolle Bergpassen, schwindelerregende Höhen in den argentinischen Anden, tückische Flussbetten und rauе Schotterpisten.

PERU.

Seit dem vergangenen Jahr macht die Rallye Dakar auch in Peru Station. Es ist das 27. Land in der Geschichte der Rallye, das Fahrer begrüßt. Doch anders als 2012 endet der Wüstenmarathon dieses Mal nicht in der peruanischen Hauptstadt Lima, sondern 2013 fällt hier der Startschuss. Bereits im vergangenen Jahr zeigten sich jene Teilnehmer begeistert von Peru, die damals noch im Rennen waren. Doch jetzt können sich alle Starter in den größten und längsten Dünen austoben, durch die die „Dakar“ in Südamerika je geführt hat. Denn erstmals in ihrer Geschichte startet die Rallye bereits mitten in der Wüste. Von Lima aus führt die Route nach Süden, und nach fünf Etappen erreichen die Teilnehmer die chilenische Grenze. Nach einer Etappe im Norden des Landes geht es jedoch schon weiter nach Argentinien.

ARGENTINIEN.

Bei den bisherigen vier südamerikanischen Ausgaben der „Dakar“ war Argentinien der Ausgangspunkt, dieses Mal wird im Land der Gauchos das zweite Drittel des Marathonklassikers ausgetragen. Mehrere tausend Meter über dem Meeresspiegel überqueren die Teil-

nehmer die Anden. In Argentinien zeigt sich der Kontinent von einer anderen Seite. Hier warten unterschiedlichstes Terrain und ständig wechselnde Bedingungen. Damit spielen die Vielseitigkeit der Fahrer und ihre Fähigkeit, sich schnell auf neue Gegebenheiten einzustellen zu können, eine entscheidende Rolle. Aus den Anden geht es über Salta nach San Miguel de Tucumán, wo die Teilnehmer nach acht Etappen am Ruhetag neue Kräfte sammeln können. Von dort aus geht es via Cordobá nach Fiambalá, einem inzwischen schon legendären Fixpunkt der Rallye Dakar. Die tückischen Dünen haben schon vielen Teilnehmern ihre Grenzen aufgezeigt, für die Motorradfahrer liegen die Risiken in Fehlern in der Navigation. Ist diese Herausforderung bewältigt, steht schon eine weitere legendäre Etappe an, die von Fiambalá nach Copiapó. Über die Anden führt die Route zurück nach Chile in die Atacama-Wüste mit ihren schwierigen Dünen.

CHILE.

Chile begrüßt den Rallye-Tross nach der Andenüberquerung auf der zwölften Etappe mit einem echten Härtetest. In der Atacama-Wüste ist schon häufig die Vorentscheidung gefallen. In den Dünen von Copiapó sind Cleverness und taktisches Geschick gefragt, der tiefe Sand verzeiht nichts. Wer hier besteht, kann danach aber lange noch nicht durchatmen. Denn bis zum Ziel in Santiago warten noch zwei weitere anstrengende Etappen, auf denen sich zeigt, wer körperlich wirklich fit ist und nach fast zwei Wochen höchster Beanspruchung noch genug Kraft hat. Auch im Endspurt müssen es die Teilnehmer weiter mit endlosen Dünen und anderen Höchstschwierigkeiten aufnehmen.



Rallye Dakar 2013 – 14 Mal der ultimative Härtetest.

(1) 05. Januar: Lima–Pisco.

**263 Gesamtkilometer,
13 Kilometer Wertungsprüfung.**

START IN LIMA.

Nach dem offiziellen Start der Rallye Dakar 2013 in Perus Hauptstadt Lima, die im letzten Jahr das Ziel der Rallye Dakar war, geht es zunächst über eine Verbindungspassage entlang des Pazifiks in Richtung Süden nach Pisco. Im Umland der kleinen Hafenstadt erwartet das Teilnehmerfeld eine kurze Aufwärmstappe von nur 13 Kilometern. Die schnellsten Zeiten bestimmen die erste Reihenfolge des Fahrerfeldes.

(2) 06. Januar: Pisco–Pisco.

**327 Gesamtkilometer,
242 Kilometer Wertungsprüfung.**

ERSTER TEST.

Der erste Test für viele Fahrer und Teams, denn es geht direkt in die Dünen im Umland der Stadt Pisco. Die ausgedehnten Sandfelder sind beeindruckend, aber auch tückisch. Die ersten Teams dürfen hier bereits die Schaufeln auspacken, um ihre Fahrzeuge aus dem Sand zu befreien. Auch die ersten Motoren werden hier heißlaufen. Kein Zweifel: Die „Dakar“ hat definitiv begonnen.

(3) 07. Januar: Pisco–Nasca.

**343 Gesamtkilometer,
243 Kilometer Wertungsprüfung.**

STEIGENDE INTENSITÄT.

Nach den ersten beiden kurzen Etappen ist die Zahl der Wertungskilometer am dritten „Dakar“-Tag erstmals dreistellig. Auch die Intensität der Prüfungen nimmt zu. Eine langgestreckte Folge von Dünen stellt die Fahrer und Teams vor einige Herausforderungen. Nach den Dünen heißt es Durchatmen, wenn es entlang der Pazifikküste in Richtung Nasca geht. Am Ende wird es dann noch einmal sandig.

(4) 08. Januar: Nasca–Arequipa.

**718 Gesamtkilometer,
289 Kilometer Wertungsprüfung.**

DÜNEN, DÜNEN, DÜNEN.

Der Härtetest der ersten „Dakar“-Woche, der im vergangenen Jahr selbst den besten „Dakar“-Routiniers zugesetzt hat. Über mehr als 20 Kilometer folgt eine feinsandige Düne auf die nächste. Hier kann man keinen Zeitvorsprung herausfahren, aber viel Zeit verlieren.

Rallye Dakar 2013 – 14 Mal der ultimative Härtetest.



(5) 09. Januar: Arequipa–Arica.

**411 Gesamtkilometer,
136 Kilometer Wertungsprüfung.**

ANKUNFT IN CHILE.

Der „Dakar“-Tross passiert auf dem Weg ins Etappenziel Arica die Grenze von Peru nach Chile. Nach den vielen Sandpassagen an den ersten vier Tagen wird es jetzt steiniger. Außerdem stehen einige Durchfahrten von Flüssen an, die aus den Anden in Richtung Pazifik fließen. Es gibt wenige landschaftliche Merkmale, die eine zuverlässige Orientierung ermöglichen. Hier muss jeder Teilnehmer sein Roadbook mehr denn je perfekt beherrschen.

(6) 10. Januar: Arica–Calama.

**767 Gesamtkilometer,
454 Kilometer Wertungsprüfung.**

DURCH DIE ATACAMA-WÜSTE.

Bei der ersten Etappe, die vollständig in Chile gefahren wird, geht es in die berühmt-berüchtigte Atacama-Wüste, der trockensten Region der Erde, die 100 Mal trockener ist als das Death Valley in Kalifornien. Sand und Dünen dominieren zwei Drittel der Prüfungsstrecke. Hinzu kommen Passagen durch den tückischen „Fesh Fesh“, eine Art Treibsand, in dem die Fahrt schnell zu Ende sein kann.

(7) 11. Januar: Calama–Salta.

**806 Gesamtkilometer,
220 Kilometer Wertungsprüfung.**

IN REKORDHÖHEN.

Die Grenze zwischen Chile und Argentinien wird passiert, und es geht in die Anden. Das Highlight: Argentiniens höchster Bergpass in einer Höhe von 4.975 Metern. Noch nie führte eine „Dakar“-Etappe in eine größere Höhe, die wiederum die Leistung der Motoren reduziert und damit die Geschwindigkeiten niedriger werden lässt. Trotz des geringen Tempos ist diese Anden-Etappe eines der Highlights der Rallye Dakar 2013.

(8) 12. Januar: Salta–Tucumán.

**738 Gesamtkilometer,
491 Kilometer Wertungsprüfung.**

DIE „DAKAR“ BETRITT NEULAND.

Auf der letzten Etappe vor dem Ruhetag fühlen sich die Teilnehmer auf dem ersten Streckenabschnitt wie in einem Western-Film. Entlang der trockenen, rotstaubigen Route wachsen Kakteen und es geht durch felsige Canyons. Das zweite Teilstück ist dann Neuland für die „Dakar“. Hier wird es erneut sandig in einer Region, die von starkem Wind und hohen Temperaturen geprägt ist.



Rallye Dakar 2013 – 14 Mal der ultimative Härtetest.

(9) 13. Januar: Ruhetag in Tucumán.

0 Gesamtkilometer,
0 Kilometer Wertungsprüfung.

VERDIENTE PAUSE.

Nach den Strapazen der ersten Woche ist die Zahl der Anwärter auf die Topplätze bereits deutlich zusammengeschmolzen. Die Fahrer nutzen den Ruhetag, um sich von den Physiotherapeuten wieder in Schuss bringen zu lassen und mit dem Team die Strategie für den zweiten Teil der „Dakar“ zu besprechen. Auch die Fahrzeuge werden wieder grundlegend auf Vordermann gebracht. Denn in der zweiten Woche sind weitere schwierige Passagen zu meistern.

(10) 14. Januar: Tucumán–Córdoba.

852 Gesamtkilometer,
593 Kilometer Wertungsprüfung.

INS „HERZ ARGENTINIENS“.

Die erste Etappe nach dem Ruhetag ist zugleich die längste der Rallye Dakar 2013. Zudem ist sie technisch anspruchsvoll. Teilweise geht es auf dem Weg durch das sogenannte „Herz Argentiniens“ durch gewundene Waldpassagen. In dieser Region ist Vorsicht geboten. Wer hier ausfällt, ist auf sich allein gestellt, weil hier für die „Assistance Trucks“ kein Durchkommen ist.

(11) 15. Januar: Córdoba–La Rioja.

636 Gesamtkilometer,
357 Kilometer Wertungsprüfung.

SPITZENGESCHWINDIGKEITEN.

Abwechslung ist das Motto der zehnten Etappe. Kurvenreiche Waldpassagen gehen über in karge Streckenabschnitte auf steinigen Plateaus. Entsprechend variieren die Geschwindigkeiten, die auf den freien Passagen Spitzenwerte erreichen können. Wenn die Teilnehmer im Etappenziel ankommen, haben sie zwei Drittel der diesjährigen „Dakar“-Strecke gemeistert.

(12) 16. Januar: La Rioja–Fiambalá.

483 Gesamtkilometer,
221 Kilometer Wertungsprüfung.

WEISSE DÜNEN UM FIAMBALÁ.

Die „Dakar“ 2013 bewegt sich wieder auf dem Terrain des Vorjahres. Die weißen Sanddünen um Fiambalá sind ein Highlight für Zuschauer. Für die Fahrer können sie leicht ein Albtraum werden. Motoren können in dem unbarmherzigen Gelände überhitzen, Fahrzeuge können leicht im Sand steckenbleiben oder man verfährt sich in der unübersichtlichen Dünenlandschaft. So viel ist sicher: Rund um Fiambalá ist immer für Action gesorgt.



Rallye Dakar 2013 – 14 Mal der ultimative Härtetest.

**(13) 17. Januar: Fiambalá-Copiapó.
688 Gesamtkilometer,
319 Kilometer Wertungsprüfung.**

ÜBER DIE ANDEN.

Nach dem Abstecher nach Argentinien kehrt die Rallye Dakar nach Chile zurück. Über den Paso San Francisco geht es noch einmal in 4.700 Meter Höhe über die Anden in die Atacama-Wüste. Nach der Hälfte der Etappe warten erneut ausgedehnte Dünenfelder auf die Teilnehmer. Dann wird es noch einmal schroff und steinig, bevor das Etappenziel in Copiapó erreicht wird.

**(14) 18. Januar: Copiapó-La Serena.
735 Gesamtkilometer,
441 Kilometer Wertungsprüfung.**

AUS DEM NEBEL IN RICHTUNG

ZIEL.

Der vorletzte Tag der Rallye Dakar 2013 beginnt wahrscheinlich mit dichtem Nebel, den die Einheimischen „Camanchaca“ nennen. Sobald wieder klare Sicht herrscht, stehen die letzten Dünenfelder der „Dakar“ an, die sich über ein Drittel der Prüfungsstrecke ziehen. Danach folgen breite Passagen, die scheinbar leicht zu fahren sind. Doch hier können grobe Steine noch für Reifenschäden oder Stürze sorgen, die „Dakar“-Träume buchstäblich auf den letzten Metern zum Platzen bringen können.

**(15) 19. Januar: La Serena-Santiago.
630 Gesamtkilometer,
128 Kilometer Wertungsprüfung.**

ANKUNFT IN SANTIAGO.

Die Rallye Dakar endet mit der Ankunft in der chilenischen Hauptstadt. Obwohl das Ziel schon greifbar nah ist, ist noch einmal Konzentration gefragt. Denn 128 Prüfungskilometer stehen noch auf dem Plan, die auf recht ebenem Terrain gefahren werden. Entsprechend groß ist das Tempo. Am Ziel steht ein Show-Kurs an, wo sich die Teilnehmer noch einmal den Zuschauern präsentieren, bevor am nächsten Tag die Abschlusszeremonie ansteht und die Rallye Dakar 2013 endet.



Das Reglement – Die wichtigsten Regeln im Überblick.

ALLGEMEINES.

Die Route der Rallye Dakar setzt sich aus mehreren Etappen zusammen. Jede Etappe ist aufgeteilt in Wertungsprüfungen (WPs, Special Stages), die auf exklusiv für die Teilnehmer reservierten Pisten auf Zeit gefahren werden, und Verbindungsetappen, auf denen eine Zeitvorgabe eingehalten werden muss. Jeder Teilnehmer führt eine Zeitkarte mit sich, die an verschiedenen Kontrollpunkten von der Rennleitung abgestempelt wird. Zugelassen sind unterschiedliche Offroad-Maschinen, die den Vorgaben der französischen Straßenverkehrsordnung und dem Technischen Reglement der FIM für Cross Country Rallyes entsprechen. Alle Maschinen müssen registriert sein und über ein entsprechendes Dokument verfügen.

KLASSENNAMEN.

„Gruppe 1 Elite A.S.O. Fahrer“ sind entweder professionelle Piloten (von einem Hersteller bezahlt) oder Amateure, die aufgrund ihrer bisherigen Resultate in die Elite-Liste des Veranstalters A.S.O. aufgenommen wurden. Zur „Gruppe 2“ gehören Fahrer, die nicht auf der Elite-Liste aufgeführt sind. Sie starten in der Klasse 1 „Super Production“ oder der Klasse 2 „Marathon“. In dieser Klasse dürfen Hauptkomponenten des Motorrads während der Veranstaltung nicht ausgetauscht werden.

ZUGELASSENE MOTORRÄDER.

Die Maschinen basieren auf typgenehmigten, für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Serienmaschinen, die für All-Terrain-Wettbewerbsrallyes modifiziert und aufgerüstet werden können. Zugelassen sind Ein- oder Zweizylinder-Motorräder mit bis zu 450 ccm

Hubraum. Diese Hubraumbeschränkung gilt seit der Rallye Dakar 2012 für alle teilnehmenden Motorräder. Bei den Hauptkomponenten Rahmen, Motor (Zylinder, Zylinderkopf, Motorgehäuse) und Schwinge muss es sich um frei verkäufliche Standardkomponenten handeln. Diese Komponenten können mit Ausnahme des Motorgehäuses modifiziert werden, müssen jedoch dem Technischen Reglement der FIM für die 450-ccm-WM-Kategorie bei All-Terrain-Rallyes entsprechen.

BESCHRÄNKUNGEN BEI DEN MOTOREN.

In der „Gruppe 1 Elite“ unterliegt die Vorberichtung der Motoren keinen Beschränkungen. Die einzige Ausnahme bildet das Hauptmotorgehäuse, das eine Standardkomponente sein muss. Reparaturen am „Top-End“ des Motors (betrifft zum Beispiel Zylinder und Kolben) können während der Veranstaltung durchgeführt werden. Alle Eingriffe am „Bottom-End“ (innerhalb des Hauptmotorgehäuses) gelten als Motorwechsel. Bei Langstrecken-Rallyes müssen körperliche und technische Leistungsfähigkeit mit Ausdauer in Einklang gebracht werden – kombiniert mit sorgfältigem und schonendem Umgang mit dem Material. Deshalb werden Teilnehmer auf Motorrädern, die im Laufe der Rallye ihren Motor austauschen, dafür bestraft – und dies bereits ab dem ersten Wechsel. Der Strafenkatalog gestaltet sich folgendermaßen:

Erster Wechsel: 15-minütige Zeitstrafe
Zweiter Wechsel: 45-minütige Zeitstrafe
Dritter und jeder weitere Wechsel:
zweistündige Zeitstrafe

Das Reglement – Von Wegpunkt zu Wegpunkt.



ROADBOOK UND NAVIGATION.

Jeder Fahrer erhält ein tägliches Roadbook im Format A5. Hierin ist die Route beschrieben, es werden die Charakteristika der jeweiligen Etappe aufgeführt und es sind die Wegpunkte vermerkt, die die Fahrer passieren müssen. Ein solcher Wegpunkt, oder auch GPS-Punkt, ist ein geografischer Punkt, der durch Längen- und Breitenkoordinaten definiert ist. Es gibt vier verschiedene Arten von Wegpunkten (siehe unten). Wird ein solcher Wegpunkt ausgelassen, drohen schwere Strafen bis hin zum Wertungsausschluss. Die Piloten sind verpflichtet, ein vom Veranstalter einheitlich zur Verfügung gestelltes GPS mit sich zu führen, in dem vom Veranstalter vorgegebene Wegpunkte gespeichert sind.

Ein WPM (Masked Way Point – verborgener Wegpunkt) ist ein zu passierender Punkt, der im GPS gespeichert und im Roadbook vermerkt ist. Die Koordinaten werden dem Teilnehmer nicht mitgeteilt. Das GPS führt den Teilnehmer erst dann in Richtung des Punktes, wenn er sich ihm auf 800 Meter genähert hat. Damit der WPM als passiert gilt, muss der Teilnehmer sich dem Punkt auf mindestens 200 Meter nähern.

Ein WPS (Safety Way Point – Sicherheits-Wegpunkt) dient dazu, die Teilnehmer um Gefahrenzonen herumzuleiten. Sie können in Verbindung mit Gefahrenzonen der Stufe 3, Straßenkreuzungen, Gaspipelines, Bahnschienen usw. gesetzt werden. Außerdem ist das Ziel jeder Wertungsprüfung ein WPS. Auch diese Wegpunkte sind im GPS gespeichert und im Roadbook vermerkt, ihre Koordinaten werden den Teilnehmern jedoch ebenfalls nicht mitgeteilt. Das GPS führt den Teilnehmer in Richtung dieses Wegpunkts, sobald er sich ihm auf drei Kilometer genähert hat. Damit der WPS als passiert gilt, muss der Teilnehmer sich dem Punkt auf mindestens 90 Meter nähern.

Ein WPV (Visible Way Point – sichtbarer Wegpunkt) ist im Roadbook vermerkt und im GPS gespeichert. Alle verfügbaren Informationen zu diesen Wegpunkten werden auf dem Display des GPS angezeigt.

Das Reglement – Hilfe in der Wüste.



HILFE DURCH TEILNEHMER/ DIE SERVICECREW.

Die über 8.000 Kilometer lange Rallye Dakar gilt nicht umsonst als die härteste Rallye der Welt. Oft genug passiert es, dass ein Teilnehmer allein nicht mehr weiterkommt. Ein technischer Defekt, ein Sturz oder schlichtes Festfahren im tiefen Sand oder dem berüchtigten „Fesh Fesh“ – einem extrem feinen Mehlsand mit explosionsartiger Staubentwicklung – können die Gründe dafür sein. Welche Hilfe der Pilot wann in Anspruch nehmen kann, ist vom Veranstalter ebenfalls genau geregelt. Bei verbotener Hilfeleistung drohen Sanktionen wie empfindliche Zeitstrafen bis zu sechs Stunden oder gar die Disqualifikation.

Während der Wertungsprüfungen ist jede Hilfe durch die Servicecrew verboten, außer sie wird in den ergänzenden Regelungen ausdrücklich erlaubt. Doch Teilnehmer, die sich noch im Wettbewerb befinden, dürfen sich gegenseitig helfen. Außerhalb der Wertungsprüfungen ist Hilfe durch die Servicecrew während der gesamten Dauer der Rallye nur auf den Abschnitten zulässig, auf denen sich Service- und Rallye-Route decken. Die Servicecrews dürfen die im Roadbook detailliert angegebene Serviceroute nicht verlassen. Kann sich ein Fahrzeug aus eigener Kraft nicht mehr weiterbewegen, darf es abgeschleppt werden, sowohl durch einen anderen Teilnehmer als auch von einem in der Wertung eingeschriebenen Servicefahrzeug, wenn sie sich auf derselben Route befinden. In Wertungsprüfungen führt jeder Transport eines Fahrzeugs zur Disqualifikation. Auf Verbindungsetappen kann der Transport erlaubt werden. In diesem Fall wird er in einem Bulletin

behandelt. Nur Fahrzeuge/Personen, die offiziell als Teilnehmer oder als Servicefahrzeuge/-crew gemeldet sind, dürfen Servicematerial transportieren.

TANKEN.

Die Fahrer sind angehalten, herkömmliches Benzin zu verwenden, das von einem Mineralölkonzern hergestellt und über dessen Tankstellennetz vertrieben wird. Die maximale Oktaanzahl beträgt 98. Jeder Teilnehmer muss die Reichweite seines vorhandenen Kraftstoffs selbst berechnen. Auf keinen Fall kann ein Teilnehmer den Veranstalter dafür verantwortlich machen, wenn sein Fahrzeug nicht die Mindestdistanz von 250 Kilometern zurücklegen kann, egal wie das Terrain beschaffen ist. Aus Sicherheitsgründen muss ein Spielraum von zehn Prozent eingerechnet werden. Somit ergibt sich zum Beispiel eine Reichweite von 275 Kilometern.

Während einer Wertungsprüfung können die Teilnehmer an Kontrollpunkten an vom Veranstalter bereitgestellten Tank-Trucks nachtanken. Die Kosten für den Treibstoff sind im Startgeld enthalten. Dafür wird ihre Zeit für 15 Minuten neutralisiert. Auf Wertungsprüfungen ist Unterstützung von außen verboten, gegenseitige Hilfe ist nur unter Teilnehmern erlaubt. Auf Verbindungsetappen und im Biwak liegt es in der Verantwortung der Teilnehmer, an Tankstellen auf eigene Kosten nachzutanken. Verboten ist, Treibstoff aus einem Servicefahrzeug nachfüllen zu lassen. Sollte sich in der Nähe des Biwaks keine Tankstelle befinden, stellt der Veranstalter kostenlosen Kraftstoff zur Verfügung.

Das Reglement – Biwak und Strafen.



DAS BIWAK.

Das Biwak befindet sich zwischen den Zeitkontrollen im Ziel der einen und am Start der nächsten Etappe. Hier finden sich alle Teilnehmer ein. Die Lage ist im Roadbook vermerkt. Im Biwak kann an den Fahrzeugen gearbeitet werden, zum einen von den registrierten Servicecrews. Zum anderen können sich hier die Teilnehmer, die noch im Rennen sind, gegenseitig helfen. Nachdem der Check-in an der Zeitkontrolle im Ziel einer Etappe erfolgt ist, können die Teilnehmer oder Teammitglieder das Fahrzeug bis zu einem Umkreis von 30 Kilometern aus dem Biwak entfernen, zum Beispiel zum Nachtanken oder Waschen. Auch das Testen ist erlaubt, allerdings nicht auf den Wertungsprüfungen. Zudem muss das Ortungssystem Irttrack bei diesen Tests eingeschaltet sein.

STRAFEN.

In der Vergangenheit hatten Verstöße gegen gewisse Klauseln des Reglements die Disqualifikation zur Folge. Dies wurde geändert, stattdessen ist eine festgesetzte Strafe eingeführt worden. Das ermöglicht dem betroffenen Teilnehmer, die Rallye trotz Sanktion unter normalen Wettbewerbsbedingungen fortzusetzen. Dabei handelt es sich um eine Zeitstrafe, die den bereits bestehenden Strafen des Teilnehmers zugefügt wird.

Mit Sportstrafen werden Verstöße wie zu schnelles Fahren, Verpassen eines Kontroll- oder Wegpunktes oder unsportliches Verhalten sowie alle anderen Verstöße auf einer Wertungsprüfung geahndet. Möglich sind auch Geldstrafen. Diese fließen in voller Höhe karitativen Zwecken zu. Am Ende jeder Etappe wird

das GPS von der Zeitkontrolle überprüft. Im GPS sind Verstöße wie verpasste Wegpunkte oder zu schnelles Fahren gespeichert, diese Informationen werden via Funk an die Kontrolle übermittelt. Diese Verstöße werden notiert und vom Teilnehmer gegengezeichnet. Verweigert er seine Unterschrift, hat bereits dies Strafen zur Folge: beim ersten Mal eine Zeitstrafe von zehn Minuten, beim zweiten Mal eine Zeitstrafe von einer Stunde. Bei der dritten Weigerung erfolgt die Disqualifikation.

ZU SCHNELLES FAHREN.

Sowohl auf Wertungsprüfungen als auch auf Verbindungsetappen kann es Abschnitte mit Geschwindigkeitsbegrenzungen geben, zum Beispiel in Ortsdurchfahrten. Diese Zonen sind im Roadbook mit den Kürzeln „DZ“ (Beginn) und „FZ“ (Ende) vermerkt. Das Tempolimit kann hier 30, 50 oder 90 km/h betragen. Zudem müssen sich die Fahrer grundsätzlich an die örtlich gültigen Geschwindigkeitsbeschränkungen halten. Überschreitet ein Pilot die zulässige Höchstgeschwindigkeit, erscheint ein entsprechendes Signal auf dem Display des GPS. Hier wird auch das aktuelle Tempo angezeigt.

Solange ein Pilot zu schnell fährt, speichert das GPS die Übertretung in regelmäßigen Abständen. Auf Wertungsprüfungen wird mindestens alle 150 Meter ein entsprechender Impuls im GPS gespeichert, auf Verbindungsetappen alle 500 Meter. Nach der Etappe wird ausgelesen, wie viele dieser Impulse insgesamt gespeichert wurden und wie hoch die jeweilige Überschreitung war. Je nachdem, wo und um wie viel der Fahrer zu schnell war, gibt es unterschiedliche Sanktionen, zwischen 30 Strafsekunden bis zu

Das Reglement – Strafen.



einer Zeitstrafe von einer Stunde, kombiniert mit Geldstrafen zwischen 100 und 1.500 Euro. Wird das Tempolimit über eine längere Distanz oder zum wiederholten Mal in großem Maß überschritten, muss die Rennleitung über die Strafe entscheiden. Dann ist sogar die Disqualifikation möglich.

VERPASSEN DER WEGPUNKTE.

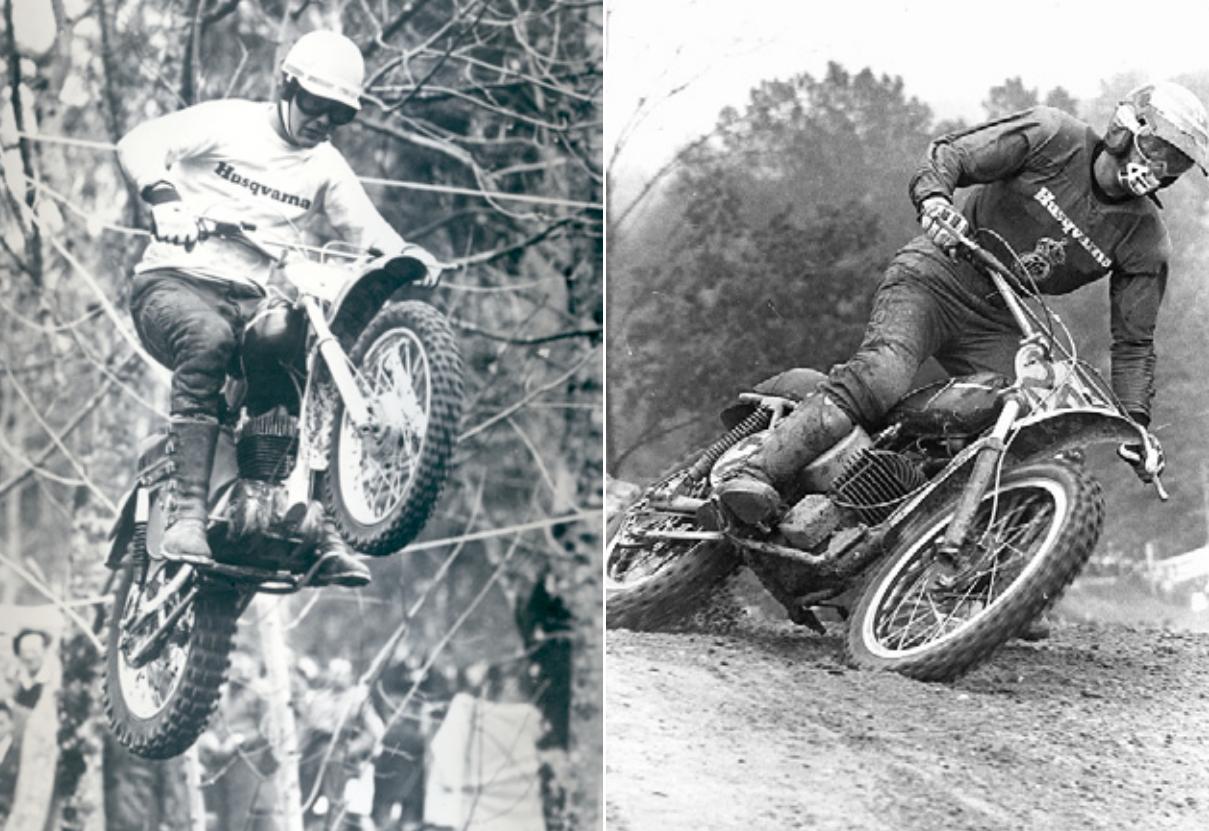
Die verschiedenen möglichen Sanktionen für das Verpassen der einzelnen Wegpunkte sind im Roadbook vermerkt. Werden mehrere aufeinanderfolgende Wegpunkte verpasst, wird dies als Abkürzen und Verlassen der offiziellen Route geahndet. Dann sind Strafen bis hin zur Disqualifikation möglich, je nach Etappenprofil und der Anzahl der fehlenden Kilometer.

SENSIBLE BEREICHE.

Dazu zählen Regionen mit Land- oder Forstwirtschaft oder Gebiete, die aus Umwelt- oder Sicherheitsgründen als sensibel gelten. Hier müssen sich die Fahrer strikt an die Route und das Roadbook halten. Vor allem ist es verboten, Kurven zu schneiden, indem man durch Felder, Wälder, Obstplantagen oder Sümpfe fährt. Zudem gibt es speziell ausgewiesene „sensitive Zonen“, die mittels Pfosten und Plastikbändern markiert werden. Sie werden auch im Briefing vor der Etappe angesprochen und dürfen nicht befahren werden. Der erste Verstoß gegen diese Regeln wird mit einer Geldstrafe von 1.000 Euro und 15 Strafminuten geahndet, Wiederholungstäter werden disqualifiziert. Gleiches gilt übrigens auch bei der Beschädigung von Weidetoren.

Die Disqualifikation ist nicht die höchstmögliche Strafe, sondern es sind auch Sperren denkbar. So werden Teilnehmer, die ihr Fahrzeug während der Veranstaltung in einem der befahrenen Länder verkaufen, für fünf Jahre von der Rallye Dakar ausgeschlossen.

Husqvarna Motorsport – Erfolge seit fast 110 Jahren.



Husqvarna, seit Oktober 2007 ein Tochterunternehmen von BMW Motorrad, blickt auf eine fast 110-jährige Geschichte zurück und gehört damit zu den traditionsreichsten Motorradherstellern überhaupt. Alles begann 1903: Damals wurde ein Husqvarna Fahrrad mit einem 1,5 PS starken Einzylinder-Motor ausgestattet. Dieses erste „Motorrad“ erreichte immerhin schon eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Von Anfang an war Husqvarna eng mit dem Motorsport verbunden und verbuchte inzwischen 82 Weltmeistertitel für sich.

Schon 1916 wurde der erste Sieg beim „Novemberkäsan“ gefeiert, einem der damals bekanntesten und wichtigsten Enduro-Rennen. Im Jahr 1921 wurde erstmals ein Motorrad mit einem 550-ccm-Zweizylinder-Motor komplett in Schweden gebaut. Damit begann auch die Produktion in großen Stückzahlen. Erfolge in der Heimat Schweden reichten Husqvarna aber nicht aus: Ende der 1920er-Jahre nahm man an immer mehr internationalen Wettbewerben teil.

In den 1930er-Jahren stiegen die Absatzzahlen von Husqvarna sprunghaft an, und die Marke konnte sich immer mehr international etablieren. So wurden zwischen 1938 und 1954 über 60.000 Motorräder verkauft. Ab den 1950er-Jahren spielte zudem der Motorsport für den schwedischen Hersteller eine immer wichtigere Rolle, und die ersten ganz großen Erfolge ließen nicht lange auf sich warten. 1959 und 1961 wurde Husqvarna Weltmeister in der 250er- und 500er-Klasse. Gleichzeitig stiegen die Produktionszahlen weiter an und die USA konnten als neuer Markt erschlossen

werden. In den 1960er- und 1970er-Jahren folgten weitere unzählige Rennerfolge, die Husqvarna endgültig einen Platz in der Motorradgeschichte sicherten.

In den Jahren 1982 und 1983 begann Husqvarna als erster Hersteller überhaupt, mit einem Viertaktzylinder zu arbeiten. Umstrukturierungen im Unternehmen machten es zudem möglich, die technologisch innovative Entwicklung ab Mitte der 1980er-Jahre zu stärken. Und nachdem Husqvarna bereits seit 20 Jahren den Zweitakt-Bereich dominiert hatte, feierte man nun auch Erfolge bei den Viertaktern, darunter den Titelgewinn in der Motocross-Weltmeisterschaft 1993.

Doch die Mitarbeiter bei Husqvarna ruhten sich nicht auf ihren Lorbeeren aus. Als wahre Motorrad-Enthusiasten stürzten sie sich mit Herz und Seele in Neuentwicklungen und brachten Modelle mit 250er- bis 450er-Motoren auf den Markt, die mit ihren technischen Features international für Begeisterung sorgten. Und im Rennsport folgte weiter Erfolg auf Erfolg. 2003 feierte Husqvarna den 100. Geburtstag – und startete weiter durch in die Zukunft. Der Hersteller brachte wieder eine neue Generation von Viertakt-Modellen auf den Markt.

BMW Motorrad und Husqvarna – Gemeinsam erfolgreich.



Die Übernahme durch BMW Motorrad im Oktober 2007 war ein weiterer großer Schritt in der Unternehmensgeschichte von Husqvarna. Gleichzeitig kam mit den 2008er-Modellen eine völlig neue Fahrzeuggeneration auf den Markt. Die Motorräder wurden komplett neu entwickelt. Und die Erfolge im Rennsport gingen weiter: Unter anderem sicherte sich Husqvarna mehrere Titel in der Enduro- und der Supermoto-Weltmeisterschaft.

Mit der Saison 2011 überließ BMW Motorrad die reinen Offroad-Rennsport-Aktivitäten Husqvarna. Die Marke holte mit Juha Salminen (FIN) und Antoine Méo (FRA) die Titel in den Klassen E1 und E2 der Enduro-Weltmeisterschaft und startete in mehreren weiteren Serien, unter anderem in der Motocross-Weltmeisterschaft MX2 und der Supermoto-Weltmeisterschaft. In der Saison 2012 belegte Salminen in der Enduro-WM den dritten Gesamtrang in der Klasse E2.

Wichtiger Partner, nicht nur bei der Rallye Dakar, ist Speedbrain, die 2006 gegründete Offroadsport-Abteilung von BMW Motorrad. 2011 kehrte der bayerische Hersteller zur Rallye Dakar zurück und feierte mit Paulo Gonçalves und Frans Verhoeven auf der BMW G 450 X Etappensiege. Betreut wurde das Comeback von Speedbrain. Seit 2012 tritt die von Husqvarna Motorcycles und der BMW Group werksunterstützte Mannschaft als „Husqvarna Rallye Team by Speedbrain“ bei der Rallye Dakar an. Einsatzbike ist seitdem die Husqvarna TE449RR by Speedbrain.

Mit ihr war das Team auch bei der 2012er-Auflage der „Dakar“ erfolgreich unterwegs. Der Spanier Joan Barreda holte den historischen ersten „Dakar“-Etappensieg für dieses Motorrad, er und Teamkollege Paulo Gonçalves aus Portugal standen insgesamt sechs Mal auf dem Podium der Tageswertung. Auch abseits der Rallye Dakar sorgen Husqvarna und Speedbrain gemeinsam für Aufsehen. So gewann Barreda im Rahmen der Cross Country Rallies World Championship 2012 die berühmte Pharaonen-Rallye in Ägypten. Es war der erste Sieg für Husqvarna bei einer Wüstenrallye. In der Herstellerwertung der Weltmeisterschaft beendete Husqvarna die Saison 2012 auf dem zweiten Platz.



Starke Partner.

„Es wäre schlicht unmöglich, ein Projekt wie dieses ohne die Unterstützung zu stemmen, die wir von vielen Seiten bekommen. Ein großer Dank geht an die BMW Group und an Husqvarna Motorcycles, die uns in zahlreichen Bereichen unterstützen sowie an Berthold Hauser, der als Projektleiter mit derselben Leidenschaft wie wir an die Sache herangeht. Und ich möchte ein großes Dankeschön an unsere Ausrüster, Zulieferer und Partner richten, die wir zum Teil seit Jahren zuverlässig an unserer Seite wissen. Wir können uns immer darauf verlassen, dass sie uns kurzfristig und flexibel mit den verschiedensten Spezialteilen beliefern. Ohne die vertrauensvolle Zusammenarbeit, auch mit Partnern, die hier nicht als ‚Sponsoren‘ gelistet sind, wäre der Start bei der Rallye Dakar für uns nur ein Traum geblieben.“

Wolfgang Fischer
Geschäftsführer Speedbrain



MICHELIN.
Einfach nur der beste Reifen und das beste Mousse, die in der Wüste zu haben sind.



MONSTER ENERGY.
Monster Energy ist mehr als nur ein Energydrink, es ist eine Lebensauffassung. Die Menschen hinter Monster Energy sind echte Motorsportfans und nehmen an der kompletten Dakar-Rallye teil. Ganz wichtig: Ihre langfristig ausgerichtete Unterstützung für das Team von Speedbrain seit Anfang 2010.



AKRAPOVIC.
Motorrad-Abgasanlagen von Akrapovic setzen auf der Straße und im Rennsport Maßstäbe. Die Verarbeitung gehört genau wie Leistung, Optik und Passgenauigkeit zum Besten, was Abgasanlagen zu bieten haben.



Starke Partner.



BETA.

Seit 1975 sind Beta und der Sport ein unzertrennliches Duo. Überall dort, wo Spitzenleistungen gefragt sind, zählen die Werkzeuge von Beta zur Standardausrüstung.



BLACKBIRD RACING.

Unsere italienischen Freunde, verantwortlich für Sitze und Sticker. Außerdem besitzen sie eine fantastische Sammlung historischer Off-road-Bikes.



CASTROL.

Im Rallye-Sport ist der Motor das Herz, nur das beste „Blut“ fließt durch seine Venen.



GET.

Für Offroad-Racer der perfekte Partner in Sachen Datarecording und Steuergeräte.



HAAN WHEELS.

Perfekter Service und beste Qualität für die am stärksten beanspruchten Teile: die Felgen.



MAC - MOTO PLASTIC PARTS.

Federleichte und passgenaue Bauteile aus Karbon, handgefertigt von unseren Freunden von MAC-Moto aus Zagreb.



MIGTEC.

Beim Navigieren durch die Wüsten Südamerikas vertrauen unsere Fahrer auf die Roadbook-Gehäuse made in Portugal.



MOTO MASTER BRAKE SYSTEMS.

Unsere Fahrer vertrauen ihrem groß dimensionierten Vorderradbremssystem von Moto Master.



Starke Partner.

rePLAY XD

REPLAY XD.

Replay XD wurde von einer Gruppe Rennsportprofis ins Leben gerufen, die über mehr als 50 Jahre Erfahrung im Hochleistungs-Rennsport verfügen. Die Marke entwickelt ultraleichte Kameras, die im extremsten Racing- und Actionumfeld Videobilder von nie gesehener kristallklarer Qualität einfangen. Der perfekte Partner für die Rallye Dakar.



REGINA CHAINS.

Keine Probleme mit Ketten – der Beweis für Spitzenqualität und Pflicht für alle Fahrer.

SHOEI

SHOEI.

Sicherheit geht vor – der beste Helm für die besten Fahrer.



SUPER B.

Die stärksten und leichtesten Batterien auf dem Markt – ein großer Vorteil im Rennwettbewerb.

Supersprox
DUAL-STAGE FILTERS

SUPERSPROX.

Kettenräder für eine komplette Dakar-Rallye – die nimmt man nicht mehr ab.



TWIN AIR DUAL-STAGE FILTERS.

Wüstenstaub ist der größte Feind des Motors. Mit Twin Air dennoch eine sichere und saubere Sache.



WP SUSPENSION.

Großartige Unterstützung und eine tolle Radaufhängung – ein Muss für alle Rallye-Experten.

Presse-Service.



HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.

Martino Bianchi
Mobil: +39 335 7466508
E-Mail: martino.bianchi@husqvarna-motorcycles.com

SPEEDBRAIN GMBH

Bastian Schoener
Mobil: +49 177 4036785
E-Mail: bastian.schoener@speedbrain.de

BMW GROUP SPORTKOMMUNIKATION

Benjamin Titze
Mobil: +49 179 7438088
E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

Hinweis für Redakteure:

Weitere Informationen zum Team und zum Bike,
rechtefreies Bildmaterial sowie eine
Pressemappe finden Sie online unter:
<http://press.speedbrain.de>
Username: speedbrain
Passwort: press

Bitte besuchen Sie auch die Medien-Webseite der BMW Group:
www.press.bmwgroup.com

Und die Team-Webseite:
www.speedbrain-rally.com