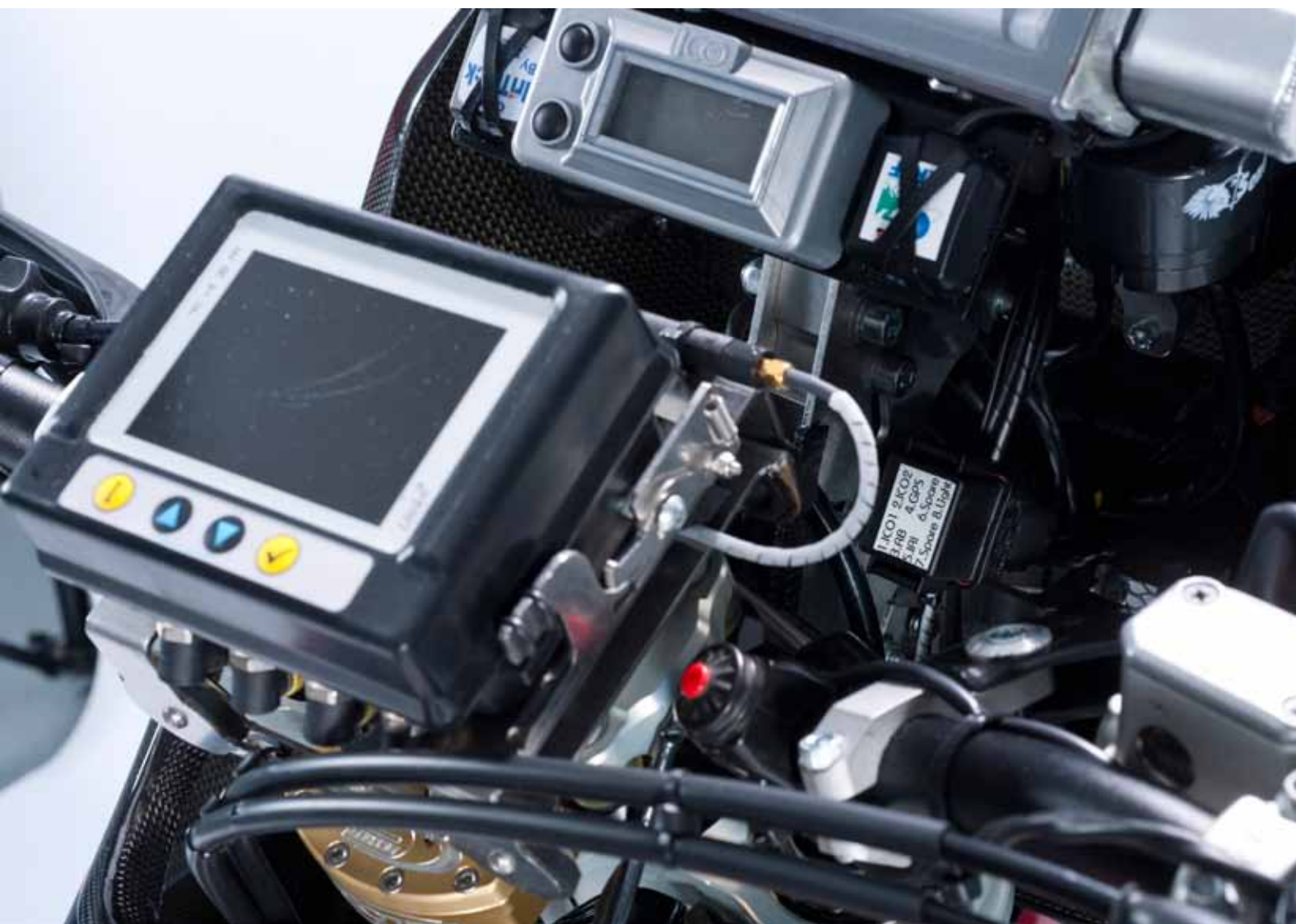




Husqvarna Rallye Team by Speedbrain

Rallye Dakar 2012. Media Guide.



Das Podium im Visier.	7
Offroad im Blut.	9
Herausforderung Dakar.	11
Neues Bike und starke Fahrer.	13
Who is who?	15
Wolfgang Fischer – Interview.	17
Die Fahrer – Steckbriefe und Interviews.	21
Die Husqvarna TE 449 RR by Speedbrain.	41
Die Route – von Argentinien nach Peru.	45
Das Reglement für Motorräder.	49
14 Mal der ultimative Hörtetest.	57
Erfolge seit über 100 Jahren.	65
Starke Partner.	69
Presse-Service.	75



Die Wüste ruft: Am 1. Januar 2012 startet das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain in die berühmt-berüchtigte Rallye Dakar. Auf die Mannschaft wartet ein Marathon von Mar del Plata an der argentinischen Atlantikküste über die Anden in die peruanische Hauptstadt Lima am Pazifik. Dabei sind 14 Etappen mit einer Gesamtlänge von 8.363 Kilometern zu bewältigen. Das Ziel ist klar: Das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain hat sich vorgenommen, in Lima auf dem Podium zu stehen.

Speedbrain wird in diesem Jahr von Husqvarna Motorcycles, einer 100-prozentigen Tochter von BMW Motorrad, umfassend werksseitig unterstützt. Das Team rollt in Mar del Plata mit vier von Speedbrain neu entwickelten Husqvarna TE 449 RR von der Startrampe. Vier Fahrer, vom „alten Dakar-Hasen“ bis hin zum Debütanten, werden den ultimativen Hätettest für das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain in Angriff nehmen: der Portugiese Paulo Goncalves, der Spanier Joan Barreda, Jose Helio Goncalves Rodrigues Filho, der auch als „Zé Hélio“ bekannt ist, und sein brasilianischer Landsmann Ike Klaumann.

Betreut werden die Fahrer und Bikes in Südamerika von einer elfköpfigen Crew, die über große Dakar-Erfahrung verfügt. Angeführt wird die Mannschaft von Teamchef Wolfgang Fischer, Stefan Krause ist Technikchef, und Berthold Hau-

ser fungiert als Projektleiter Husqvarna/BMW Motorrad.

„Wir sind stolz darauf, Partner der BMW Group und von Husqvarna zu sein“, erklärt Fischer. „Ein großes Dankeschön geht an meine Mitarbeiter, die fest an das Projekt geglaubt und an unzähligen Tagen, langen Abenden und Wochenenden hart dafür gearbeitet haben, aus diesem Traum Realität zu machen. Ich möchte auch unseren Sponsoren und technischen Partnern für ihre Unterstützung danken. Ich bin davon überzeugt, dass wir bei der Dakar 2012 die großen Potenziale des Teams, des Bikes und unserer Fahrer unter Beweis stellen werden. Unser Ziel ist natürlich, im Ziel in Lima auf dem Podium zu stehen, hoffentlich auf der obersten Stufe ...“



„Speedbrain race management“ wurde 2006 exklusiv für das BMW Engagement im Offroad-Sport gegründet. Die Schlüsselpositionen wurden mit einigen der besten Fachleute besetzt, die seit vielen Jahren erfolgreich in der Szene tätig waren. Wolfgang Fischer übernahm als Geschäftsführer die Gesamtverantwortung.

Das Team begann praktisch bei Null. Zunächst wurde ein Sportmotorrad mit Boxermotor eingesetzt, die ersten Triumphe ließen nicht lange auf sich warten. Der Finne Simo Kirssi fuhr mit der HP2 am berühmten Erzberg sensationelle Erfolge ein, unter anderem Siege in der Königsklasse und beim Prolog. Auch die „Open-Class“ beim berühmten Rennen auf den Pikes Peak in US-Bundesstaat Colorado brachte im Jahr 2006 einen Doppelsieg. Der Auftakt war gelungen ...

2007 startete das Team mit Prototypen der BMW G 450 X bei einzelnen Rennen. Bereits beim ersten Lauf der Enduro-Weltmeisterschaft WEC 2007 überzeugte die Mannschaft. 2008 kehrte BMW Motorrad mit der BMW G 450 X endgültig in den professionellen Endurosport zurück. Wieder war es Simo Kirssi, der die Akzente setzte und gleich im ersten Jahr den Deutschen und Europäischen Meistertitel im Cross Country Sport einfuhr. Bei der Enduro-Weltmeisterschaft WEC sorgte Kirssi für die erste Podiumsplatzierung – eine echte Sensation in der ersten vollen WM-Saison für BMW Motorrad.

Dass das Team ein solches Erfolgstempo hinlegen konnte, war auch der Entwicklungsarbeit durch Offroad-Urgesteine wie Joel Smets und Anders Eriksson

zu verdanken. Gleichzeitig gingen einige der besten Endurofahrer der Welt für BMW Motorrad an den Start. David Knight, Juha Salminen, Marko Tarkkala und Simo Kirssi traten 2009 in den beiden Klassen E2 und E3 bei der WEC an und zeigten bei Cross Country Rennen und Extrem-Enduros Flagge.

Pünktlich zur Saison 2009 zog das BMW Motorrad Offroad-Team in das Motorsport Competence Center in Stephanskirchen: Seitdem arbeitet dort die komplette Racing-Mannschaft von BMW Motorrad, inklusive des Werkteams aus der Superbike-Weltmeisterschaft, zusammen. Im Competence Center sind die Werkstätten, die Entwicklungsabteilung, die Büros und alles Weitere untergebracht, was ein Rennteam benötigt. In der Saison 2009 feierte das Speedbrain Team mit Juha Salminen Rang zwei der Gesamtwertung in der Klasse E2 der Enduro-WM.

Unter dem Namen „BMW Husqvarna Motorsport“ startete BMW Motorrad Motorsport 2010 in der Klasse E2 der Enduro-Weltmeisterschaft. Mit diesem Projekt wurde das Know-how der beiden Marken BMW Motorrad und Husqvarna Motorcycles systematisch gebündelt. Husqvarna Motorcycles gehört seit Herbst 2007 zur BMW Group. Das Team setzte zunächst die BMW G450 X ein, später die Husqvarna TE449. Dieses Bike wurde von Husqvarna Motorcycles in Zusammenarbeit mit Spezialisten von BMW Motorrad und Speedbrain entwickelt. Es greift das Fahrwerkskonzept von Husqvarna auf und kombiniert es mit dem von BMW Motorrad entwickelten 450-ccm-Viertaktmotor.



HERAUSFORDERUNG DAKAR.



Mit Vollgas ins neue Jahr: Als starker Newcomer startete das Speedbrain Team im Januar 2011 bei der Rallye Dakar. Die Farben der deutschen Mannschaft wurden vertreten durch den Niederländer Frans Verhoeven, die Portugiesen Paulo Goncalves und Pedro Bianchi Prata sowie den Brasilianer Zé Hélio. Sie bildeten ein starkes BMW Monster Energy Quartett, das sich auf die Technologie von Speedbrain verlassen konnte.

Das neue Team legte ein beeindruckendes Tempo vor. Goncalves und Verhoeven gewannen Etappen – Goncalves gelang der erste 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. Goncalves und Zé Hélio mussten nach schweren Stürzen verletzt aufgeben.

Während die Gesamtergebnisse der Fahrer nicht das wahre Potenzial widerspiegeln, waren die Qualität des Bikes und die Professionalität des Teams deutlich zu erkennen. Ein genauer Blick auf die Rennstatistiken zeigt, wie konkurrenzfähig das Team war. Das Glück war nur einfach nicht auf der Seite der bayerischen Newcomer.

Teamchef Wolfgang Fischer bilanzier-

te: „Auf fünf Etappen lag ein Speedbrain Fahrer zwischenzeitlich in Führung, zwei Etappen konnten wir gewinnen. Insgesamt holten unsere Fahrer in den Tageswertungen 17 Top-10-Platzierungen. Das ist eine solide Basis. Die 14-köpfige Crew mit Fahrern, Mechanikern und Helfern aus sieben verschiedenen Nationen hat hervorragend zusammengearbeitet. Jeder hat sich voll auf seine Aufgabe konzentriert, es herrschte eine positive ‚Gib-niemals-auf‘-Einstellung und ein toller Teamgeist.“

Für die 2012er-Auflage der Rallye Dakar bekommt das Husqvarna Rallye Team by Speedbrain die Werksunterstützung von Husqvarna. Damit wird gewissermaßen eine alte Dakar-Tradition fortgesetzt, die bis in die Zeiten der großartigen BMW Siege zurückreicht, als Hubert Auriol und der unvergessene Gaston Rahier in den 1980er-Jahren große Erfolge feierten. In den Jahren 1999 und 2000 fuhr Richard Saint zu zwei weiteren Gesamtsiegen für BMW. Alle drei Fahrer haben die legendäre Rallye zweimal gewonnen.

In Stephanskirchen wurden seit dem Sommer rund um die Uhr Sonderschichten eingelegt, um die Rennmaschinen zu bauen, die der Konkurrenz das Fürchten lehren sollen: die Husqvarna TE 449 RR, die neue Einsatzmaschine. Die elfköpfige Crew und die Fahrer bringen viel Erfahrung mit, der Großteil des Teams war bereits bei der Dakar 2011 mit an Bord. Neu in der Mannschaft ist der renommierte Mediziner Vincenzo Tota, der als Physiotherapeut und Rennarzt fungiert.



NEUES BIKE UND STARKE FAHRER.



Das von Speedbrain neu entwickelte Rallyebike besticht mit vielen innovativen Techniklösungen, die in unzähligen Test- und Planungsstunden entwickelt wurden. Das Bike vereint die bewährten Stärken der Husqvarna TE 449 und der BMW G 450 X. Für die Power sorgt der starke TE 449 Motor, zudem ist das Motorrad ein wahres Leichtgewicht und sowohl auf schnellen als auch auf technisch anspruchsvollen Abschnitten leicht zu kontrollieren.

„Wir freuen uns sehr, dass wir Husqvarna bei der Entwicklung unseres Rallyebikes weiter als Partner an unserer Seite hatten. Wir sind stolz darauf, die Partnerschaft mit der BMW Group und Husqvarna fortführen zu können“, sagt Fischer. „Ich möchte mich vor allem bei meinen Mitarbeitern bedanken, die an das Projekt geglaubt und unermüdlich an dessen Umsetzung gearbeitet haben. Ich möchte auch unseren Sponsoren und Technikpartnern für ihre großartige und schnelle Unterstützung danken. Ich bin sicher, dass wir bei der Dakar 2012 das große Potenzial unseres Teams, des Bikes und der Fahrer, die wir am 1. Januar in Mar del Plata an den Start schicken, unter Beweis stellen können.“

Paulo Goncalves ist der erfahrenste Pilot des Quartetts. Bei der Dakar 2011 entwickelte sich der Portugiese schnell zur Speerspitze des Teams. Für die Dakar 2012 lautet sein klares Ziel, weitere Etappensiege und im Gesamtklassement eine Podiumsplatzierung zu holen. Joan Barreda hat erst kürzlich bei der Marokko-Rallye mit unglaublichem Tempo überzeugt. Dort gab der Spanier sein offizielles Debüt als Husqvarna Fahrer und holte auf Anhieb zwei Etappensiege. Barreda und Goncalves führten die Rallye an mehreren Tagen an. Auf der ersten und der dritten Etappe feierten sie sogar Doppelsiege. Gegen Ende der Rallye stürzte Barreda jedoch, während Goncalves mit tech-

nischen Problemen zu kämpfen hatte. Dennoch: Beide haben eindrucksvoll bewiesen, dass sie es mit den besten Rallye-Raid-Piloten der Welt aufnehmen können.

Ike Klaumann und Zé Hélio haben bei der Dakar einen gewissen Heimvorteil, auch wenn die Rallye nicht durch ihr Heimatland Brasilien führt. Die Südamerikaner bringen sehr viel Erfahrung von der Rallye dos Sertões mit, einem der härtesten Rennen des Kontinents. Zé Helio hat die Sertões bereits fünf Mal gewonnen und konnte auch schon bei der Rallye Dakar glänzen. Klaumann ist noch ein eher unbeschriebenes Blatt, doch der Youngster im Team wird von seinem erwiesenen Können profitieren. Egal ob Sechs-Tage-Enduro, Cross Country Rennen oder Rallyes – dank seiner Vielseitigkeit ist Klaumann ein echter Zugewinn für das Team.

Ursprünglich war das Quartett ein Quintett. Zum Team gehörte auch der französische Routinier David Frétnigné, doch er musste seinen Start nur wenige Tage vor Weihnachten absagen. Der mehrmalige Etappengewinner verpasste wegen einer Verletzung bereits die vergangene Dakar. Im weiteren Jahresverlauf verletzte er sich erneut – der nächste Rückschlag für den 41-jährigen Familienvater. Ende November bekam er grünes Licht und fieberte seiner Rückkehr zu der legendären Rallye entgegen. Doch nur zwei Wochen vor dem Start der Dakar 2012 rieten ihm die Ärzte, nicht anzutreten, da seine Verletzung noch nicht vollständig ausgeheilt ist.



WHO IS WHO?



Teamchef:	Wolfgang Fischer
Technischer Direktor/ CAD-Ingenieur:	Stefan Krause
Mechaniker:	Juho Kirssi Felipe Barbosa Allison Anton
Mechaniker Aufhängung:	Boy Olieslagers
Motorenverantwortlicher:	Timo Virtanen
Teamkoordinator:	Rodolphe Schwartz
Physiotherapeut:	Vincenzo Tota
Truck/ Teilelogistik:	Arne Pfizenmaier
Projektleiter BMW/Husqvarna:	Berthold Hauser



WOLFGANG FISCHER – INTERVIEW.

Wolfgang Fischer ist der Mann, bei dem im Dakar-2012-Projekt alle Fäden zusammenlaufen. Als Teamchef und Geschäftsführer des Husqvarna Rallye Teams by Speedbrain ist der Bayer für zahlreiche Themenbereiche verantwortlich: Er überwacht die Entwicklung des Bikes, die Logistik und die finanziellen Aspekte, er arbeitet eng mit dem Personal zusammen und kümmert sich um die unterschiedlichen Belange der Fahrer. Manch einer bezeichnet ihn ob dieser Vielseitigkeit als „Schweizer Messer“. Vor allem aber ist er ein Mann, der seinen Job mit großer Leidenschaft ausfüllt.

In seinen bisher sechs Jahren als Geschäftsführer war Fischer überall zu finden: in der Enduro-Weltmeisterschaft, im deutschen und im europäischen Cross Country Sport, und bei den größten Extrem-Enduro-Veranstaltungen der Welt. In den vergangenen beiden Jahren hat er sich allerdings vor allem auf das Rallye-Team konzentriert.

„Herr Fischer, wie kam es, dass Sie damals Teammanager wurden?“

Wolfgang Fischer: „Ende 2005 habe ich mit zwei Partnern mein eigenes Unternehmen gegründet, um mich für das neue Offroad-Team von BMW zu bewerben und deren Werksteam zu leiten. Ich war zuvor bereits einige Jahre im Offroad-Rennsport sowie für mehrere Teams tätig und sah die Zeit gekommen, einen weiteren Schritt nach vorn zu machen und diese Chance zu ergreifen.“

„Dieser Job beschäftigt einen 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche, oder?“

Fischer: „Mehr als das. Man führt ein Leben, in dem man viele schöne Momente erlebt, viele Opfer bringen muss und nie Zeit zum Durchatmen hat. Wenn ich diesen Job nicht lieben würde, könnte ich ihn nicht über längere Zeit machen.“

„Welcher Teil des Jobs ist der anstrengendste – und welcher ist der schönste?“

Fischer: „Der anstrengendste Part ist, wenn man die vielen Aufgaben – Forschung und Entwicklung, Tests, Produktion, Logistik – innerhalb eines beschränkten Zeitraums mit einem limitierten Budget erledigen und sich auf das Wesentliche konzentrieren muss. Der schönste Part ist, wenn ein Fahrer mit einem breiten Lächeln vom Testen neuer Entwicklungen zurückkommt, und wenn wir dann ein erfolgreiches Rennen haben. Das Schönste an unserer täglichen Arbeit ist, dass wir professionelle und effiziente Mitarbeiter haben, die in einer entspannten und familiären Atmosphäre Spaß an ihrem Job haben. Wir haben neun verschiedene Nationalitäten im Team. Von daher ist die Kommunikation sehr wichtig. Neben Englisch sind bei uns auch Portugiesisch und Spanisch Teamsprachen. Das ist bei der Dakar und in den wachsenden südamerikanischen Motorradmärkten sehr hilfreich.“

„Was ist das große Ziel des Husqvarna Rallye Teams by Speedbrain?“

Fischer: „Unser Ziel ist natürlich, im Ziel in Lima auf dem Podium zu stehen, hoffentlich auf der obersten Stufe ...“

WOLFGANG FISCHER – INTERVIEW.



„Es scheint, dass Sie ein sehr ausgeglichenes Team haben. Und das einzige mit zwei starken Südamerikanern. Wie schätzen Sie Ihre fünf Fahrer ein?“

Fischer: „Zunächst einmal sind alle sehr gute Fahrer und großartige Persönlichkeiten. Und sie verstehen sich untereinander sehr gut. Sie haben zwar vielleicht nicht die großen Erfolge auf ihrem Konto, verglichen mit Fahrern anderer Teams. Aber wir sind alle mehr als motiviert, uns gemeinsam eine Zukunft aufzubauen und die Piloten zu wahren ‚Dakar-Helden‘ zu machen. Die Motivation, im Team einen künftigen Champion aufzubauen, ist einfach größer, als wenn man ihn irgendwo ‚einkauft‘. Alle fünf Fahrer haben ihr Potenzial bereits unter Beweis gestellt. Nun liegt es an ihnen, die Leistung auf den Punkt zu bringen und eine konstante Rallye zu fahren, mit guter Navigation, ohne Fehler und Unfälle, und dabei das Material zu schonen. Barreda und Goncalves zum Beispiel trainieren das Navigieren zusammen in Europa, genau wie es Zé Helio und Klauermann in Brasilien tun. Es ist eine Teamleistung, bei der Dakar ein gutes Ergebnis zu holen. Und unsere Stärke könnte vielleicht sein, dass wir alle gemeinsam daran arbeiten.“

„Können Sie den Begriff ‚werksunterstützt‘ genauer erklären?“

Fischer: „Sobald wir nach unserer ersten Dakar 2011 unser neues Rallyebike und unser Projekt präsentiert haben, hat Speedbrain von BMW und Husqvarna finanzielle Unterstützung erhalten, um sich auf die Dakar 2012 vorbereiten zu können. Wir bekommen zudem technische Unterstützung, um die Motoren weiter zu entwickeln. Die komplette Entwicklung des Chassis und der rallyespezifischen Komponenten haben wir als Rennteam

gemeinsam mit den Fahrern geleistet. Unser Hauptaugenmerk haben wir dabei darauf gelegt, ein Full-Linkage-Hinterrad-Federungssystem zu integrieren, und ein Rallye-Rennmotorrad zu entwickeln, das besonders leicht und sowohl in schnellen als auch technisch schwierigen Abschnitten einfach zu kontrollieren ist. Ein Fahrer möchte in sein Bike Vertrauen haben. Dies ist uns gelungen.“

„Wie gelangen Sie als Teammanager jeden Tag vom Start zum Ziel einer Etappe?“

Fischer: „In der Vergangenheit war es üblich, zu fliegen. Aber ich ziehe es vor, mit einem Geländewagen über die Begleitroute zu fahren. Denn so bin ich näher an der Rennaction und kann den Tag mit meinen Mitarbeitern verbringen. Wir fahren 5.700 statt der 8.400 Rennkilometer.“

„Wie lautet Ihre Strategie gegen Schlafmangel, Hunger und Dehydration?“

Fischer: „Die Teammitglieder haben es bei der Dakar in Südamerika wesentlich einfacher als in den alten Zeiten in Afrika. Der Großteil der Begleitroute ist asphaltiert, Hunger und Dehydration sind auch kein Thema, da wir im Biwak ‚Vollpension‘ haben. Genug Schlaf zu bekommen, ist immer ein Problem. Man muss sich einfach selbst dazu zwingen, jede Gelegenheit dazu zu nutzen.“

„Ihre Familie muss sehr verständnisvoll sein und Sie unterstützen ...“

Fischer: „Das ist, was mich persönlich angeht, der wichtigste Teil. Ohne die Unterstützung, das Interesse und das Verständnis meiner Frau – und auch unserer 13-jährigen Tochter – wäre es nicht möglich, diesen anstrengenden Job über längere Zeit zu machen.“





PAULO GONCALVES (#7) –
STECKBRIEF.

Nationalität:	Portugiesisch
Geburtsdatum:	05. Februar 1979
Geburtsort:	Esposende – Braga
Wohnort:	Esposende – Braga
Familienstand:	Verheiratet
Beruf:	Motorrad-Rennfahrer
Hobbys:	Jet-Ski
Leidenschaft:	Rally Raid
Liebblingsgetränk:	Wasser
Liebblingsessen:	Pasta
Liebblingsland:	Alle Länder
Liebblingsschauspieler:	Nicolas Cage
Liebblingsschauspielerin:	Angelina Jolie
Privates Auto:	BMW 320
Privates Bike:	BMW G 450X
Traumauto:	BMW X6
Traumbike:	BMW SS1000
Angesehenster Fahrer:	Stefan Everts
Liebblingsstrecke:	Motocross- und Rallyepisten
Erstes Bike:	Casal
Erstes Rennen:	Avenal’s Track (1991)
Schönster Erfolg:	Erster Sieg bei der Motocross National Championship in Marinhais

PAULO GONCALVES – INTERVIEW.



„Sie werden zum sechsten Mal an der Rallye Dakar teilnehmen. Was haben Sie sich vorgenommen – mal abgesehen davon, das Ziel in Lima zu erreichen?“

Paulo Gonçalves: „Mein Ziel ist es, in die Top-3 zu kommen, dabei aber immer um den Gesamtsieg mitzukämpfen.“

„Mit 14 Etappen und durchschnittlich 600 Kilometern pro Tag wird es ein langes Rennen. Wie bewerten Sie die Strecke 2012?“

Gonçalves: „Die Dakar ist immer eine harte Rallye, und in diesem Jahr wird sie sicherlich nicht einfacher. Die Auflage 2012 unterscheidet sich von den vergangenen beiden Jahren, weil wir mit Peru ein neues Land auf der Route haben. Und das wird für einige Überraschungen sorgen. Wir werden Neuland betreten, und das ist eine zusätzliche Herausforderung.“

„Fitness ist ein ausschlaggebendes Kriterium. Wie haben Sie sich körperlich und mental auf diese Herausforderung vorbereitet?“

Gonçalves: „Für die körperliche Fitness mache ich das ganze Jahr über mein normales Training mit Radfahren, Kraftraum und Motorradfahren. Was die mentale Seite angeht, weiß ich, dass es ein hartes Rennen ist, und dass ich für all diese Dinge, die passieren können, gewappnet sein muss. Für mich ist das Wichtigste, immer daran zu denken, dass die Rallye über 14 Tage geht. Ich muss es dementsprechend angehen und Fehler vermeiden.“

„Bei der Rallye Dakar teilzunehmen, bedeutet früh aufstehen zu müssen

und kaum Erholungspausen zu haben. Wie kommen Sie mit nur fünf Stunden Schlaf zurecht, wenn Sie richtig erschöpft sind?“

Gonçalves: „Das ist einer der Gründe, warum die Dakar so schwierig ist. Man bringt lange Tage auf dem Bike, meistens bekommen wir nicht mehr als vier oder fünf Stunden Schlaf ab. Aber ich bin darauf mental schon vorbereitet, denn ich starte zum sechsten Mal bei der Dakar und kenne die Abläufe. Es ist schwierig, 400, 600 oder 800 Kilometer zu fahren, nachdem man schlecht geschlafen hat. Es ist enorm anstrengend.“

„Wie viel Gewicht verliert man dabei? Wie sehen ihre Rationen während des Tages aus? Was essen und trinken Sie am Abend?“

Gonçalves: „Es mag unglaublich klingen, aber ich scheine wirklich nie Gewicht zu verlieren. Während des Tages muss ich darauf achten, ausreichend Flüssigkeit zu mir zu nehmen. Ich versuche, jedes Mal etwas zu essen und zu trinken, wenn ich an den Kontrollpunkten anhalte. Der Körper hat einen enormen Kalorienbedarf, von daher sind Essen und Trinken essenziell wichtig, um gegen die Erschöpfung anzukämpfen.“

„Es gibt ein Dutzend Siegkandidaten. Wen schätzen Sie als Ihren härtesten Gegner ein?“

Gonçalves: „Es gibt eine Menge potenzieller Sieger, und ich denke, dass jeder von ihnen ein harter Gegner ist. Alle Favoriten haben die nötige Dakar-Erfahrung, und sie alle werden um den Sieg kämpfen.“





PAULO GONCALVES – INTERVIEW.

„Vor nicht allzu langer Zeit wurden die 450-ccm-Bikes noch gemeinhin als zu klein für die Rallye Dakar eingeschätzt. Mittlerweile scheinen aber alle Gefallen daran gefunden zu haben ...“

Goncalves: „Das stimmt. Vor der Hubraumverkleinerung wurden die 450-ccm-Bikes als zu klein erachtet. Für einen Piloten auf einer 450er war es sehr schwierig, die Dakar zu gewinnen, wenn nicht sogar unmöglich. Man konnte lediglich Etappen gewinnen. Jetzt fahren alle mit dem gleichen Hubraum. Dies sorgt für mehr Chancengleichheit, eine größere Herausforderung und mehr potenzielle Sieger. All das ist eine Bereicherung für das Rennen.“

„Möchten Sie noch etwas hinzufügen?“

Goncalves: „Die Dakar ist ein hartes und heftiges Rennen, aber ich werde mein Bestes geben, um für mein Team, Speedbrain und Husqvarna, einige Siege einzufahren!“



ZÉ HÉLIO (#26) – STECKBRIEF.

Nationalität:	Brasilianisch
Voller Name:	Jose Helio Gonçalves Rodrigues Filho
Geburtsdatum:	16. März 1979
Geburtsort:	São Paulo
Wohnort:	São Paulo
Familienstand:	Ledig
Beruf:	Motorrad-Rennfahrer
Hobbys:	Wakeboarding, Leichtflugzeuge
Leidenschaft:	Offroad-Rennen
Liebblingsgetränk:	Kokosnuss-Wasser
Liebblingsessen:	Alles vom Grill
Liebblingsland:	USA
Liebblingsschauspieler:	Wagner Moura (Brasilien)
Liebblingsschauspielerin:	Jennifer Aniston
Privates Auto:	Toyota
Privates Motorrad:	Suzuki
Traumauto:	BMW X6 M
Traumbike:	BMW GS 1200 Adventure
Angesehenste Fahrer:	Marc Coma, Stefan Everts
Liebblingsstrecke:	Seminoles Tribe MX Park (USA)
Erstes Bike:	Mini Enduro
Erstes Rennen:	Bracao Enduro
Wichtigste Erfolge:	5-maliger Gewinner der Rally dos Sertões Bester amerikanischer Fahrer bei der Dakar: 12. Gesamtrang und Platz 3 bei den 450ern (2009)
Webseite:	www.zehelio.com



„Sie starten zum dritten Mal bei der Rallye Dakar. Wie lautet Ihre Zielsetzung – abgesehen davon, Lima zu erreichen?“

Zé Hélio: „Mein Ziel ist, auf einem Rang innerhalb der Top-10 in Lima anzukommen.“

„Auf Sie wartet ein langes Rennen mit 14 Etappen und durchschnittlich 600 Kilometern pro Tag. Wie bewerten Sie die Strecke 2012?“

Zé Hélio: „Ich denke, dass es die härteste Dakar wird, seit die Rallye nach Südamerika umgezogen ist. Ich richte mich auf eine harte Zeit ein, mit riesigen Dünen, riesigen Felsen und immer wieder anderen Wetterbedingungen.“

„Die Fitness ist ein entscheidender Faktor. Wie haben Sie sich körperlich und mental auf diese Herausforderung vorbereitet?“

Zé Hélio: „Ich starte zwar erst zum dritten Mal bei der Dakar, aber ich bringe 15 Jahre Erfahrung aus Cross Country Rallyes mit. In den vergangenen sechs Monaten habe ich so hart trainiert, wie noch nie zuvor. Das Wissen, dass ich in einem tollen Team starte und ein großartiges Bike habe, stimmt mich sehr zuversichtlich.“

„Bei der Rallye Dakar zu starten, bedeutet früh aufzustehen und wenig Erholung zu haben. Wie kommen Sie mit nur fünf Stunden Schlaf zurecht, wenn Sie richtig erschöpft sind?“

Zé Hélio: „Wenn man körperlich gut darauf vorbereitet ist, kann man es während der Dauer der Rallye gut aushalten. Die Dakar

ist etwas ganz Spezielles, weil dort so viele Dinge eine Rolle spielen. Mit den Bedingungen im Biwak zurechtzukommen, ist eines davon.“

„Wie viel Gewicht verliert man dabei? Wie sehen ihre Rationen während des Tages aus? Was essen und trinken sie am Abend?“

Zé Hélio: „Tagsüber nehme ich spezielle Nahrungsergänzungsmittel zu mir. Abends versorgen uns die Organisatoren der Dakar mit kohlenhydratreichem Essen. Man muss nur aufpassen, dass man nicht zu viel isst.“

„Es gibt ein Dutzend Siegeskandidaten. Wen schätzen Sie als Ihren härtesten Gegner ein?“

Zé Hélio: „Paulo Goncalves, Marc Coma, Helder Rodrigues, Cyril Despres – dies sind die Namen, die man hier nennen muss.“

„Vor nicht allzu langer Zeit wurden die 450-ccm-Bikes noch gemeinhin als zu klein für die Rallye Dakar eingeschätzt. Mittlerweile scheinen aber alle Gefallen daran gefunden zu haben?“

Zé Hélio: „Die 450-ccm-Bikes wurden in den vergangenen Jahren enorm weiterentwickelt. Sie scheinen inzwischen genauso schnell zu sein wie die Bikes mit größeren Motoren, mit denen früher gefahren wurde. Und sie sind wesentlich agiler.“



JOAN BARREDA (#23) – STECKBRIEF.

Nationalität:	Spanisch
Geburtsdatum:	11. August 1983
Geburtsort:	Castellón de la Plana
Wohnort:	Castellón de la Plana
Familienstand:	Ledig
Beruf:	Motorrad-Rennfahrer
Hobbys:	Jetski, Kite-Surfen, Wakeboarding, Snowboard, Mountainbike
Leidenschaft:	Rally Raid
Liebblingsgetränk:	Wasser, Cola
Liebblingsessen:	Paella
Liebblingsland:	Spanien
Lieblingsschauspieler:	Al Pacino
Lieblingsschauspielerin:	Cameron Diaz
Privates Auto:	Mercedes Vito
Privates Bike:	Husqvarna TE 310
Traumauto:	BMW M6
Traumbike:	BMW S 1000 RR
Angesehenste Fahrer:	Ricky Carmichael, Damon Bradshow
Liebblingsstrecke:	Rallyepisten in unberührten Wüsten
Erstes Bike:	Malagutti
Erstes Rennen:	Alicante (1991)
Wichtigste Erfolge:	Spanischer Meister Motocross Top-10 Motocross-Weltmeisterschaft

JOAN BARREDA – INTERVIEW.



„Sie werden zum zweiten Mal an der Rallye Dakar teilnehmen. Welches Ziel haben Sie sich gesetzt, mal abgesehen davon, die Zielankunft in Lima zu erreichen?“

Joan Barreda: „Ich möchte jeden Tag versuchen, jeglichen Problemen aus dem Weg zu gehen. Wenn mir das gelingt, werde ich automatisch ein gutes Ergebnis erreichen.“

„Mit 14 Etappen und durchschnittlich 600 Kilometern pro Tag wird es ein langes Rennen. Wie bewerten Sie die Strecke 2012?“

Barreda: „Uns erwartet etwas Langes, Zermürendes und Unerbittliches. Nach der ersten Woche werden die Bedingungen noch schwieriger. Am wichtigsten wird sein, die ganze Zeit über hoch konzentriert zu bleiben.“

„Sehr wichtig ist auch die Fitness. Wie haben Sie sich körperlich und mental auf diese Herausforderung vorbereitet?“

Barreda: „Ich trainiere nach einem festen Plan, den mein Trainer für mich ausgearbeitet hat. Es ist sehr wichtig, auch in der zweiten Rallyewoche noch eine gute Kondition zu haben und einfach rundherum in Topform zu sein.“

„Bei der Rallye Dakar teilzunehmen, bedeutet früh aufstehen zu müssen und kaum Erholungspausen zu ha-

ben. Wie kommen Sie mit nur fünf Stunden Schlaf zurecht, wenn Sie richtig erschöpft sind?“

Barreda: „Es ist ganz wichtig, jede Möglichkeit, sich zu erholen, auch zu nutzen. Zwei Wochen Dakar sind für den Körper enorm anstrengend. Man reizt jeden Tag seine Grenzen aus, und muss doch jeden Tag so ausgeruht wie möglich beginnen.“

„Wie viel Gewicht werden Sie im Laufe der Rallye verlieren? Was essen und trinken Sie während des Tages, und vor allem auch am Abend?“

Barreda: „Damit sich der Körper erholen kann, muss man jeden Tag sehr viel essen. Auch während der Tankstopps ist es sehr wichtig, etwas zu essen. Wie viele Kilos ich verliere, kann ich dann am 15. Januar sagen.“

„Es ist noch nicht lange her, dass 450-ccm-Bikes als für die Dakar zu klein erachtet wurden. Nun aber scheinen alle die Verringerung des Hubraums zu begrüßen ...“

Barreda: „Ich glaube, dass dies für den Fahrer die perfekte Hubraumgröße ist, auch wenn das Bike auf der mechanischen Seite sehr beansprucht wird. Ich mag die Vielfalt, die entstanden ist, weil nun mehr Marken an der Rallye teilnehmen.“

„Möchten Sie noch etwas hinzufügen?“

Barreda: „Achtet auf die Nummer 23!“





IKE KLAUMANN (#37) – STECKBRIEF.

Nationalität:	Brasilianisch
Geburtsdatum:	20. März 1987
Geburtsort:	Rio Negrinho – Santa Catarina
Wohnort:	Rio Negrinho – Santa Catarina
Familienstand:	Ledig
Beruf:	Administrator, Motorrad-Rennfahrer
Hobbys:	Motorräder, Tennis
Leidenschaft:	Rally Raid
Liebblingsgetränk:	Wasser, Saft
Liebblingsessen:	Fleisch und Pasta
Liebblingsland:	Alle Länder
Lieblingsschauspieler:	George Clooney
Lieblingsschauspielerin:	Jennifer Aniston
Privates Auto:	L-200 TRITON
Privates Bike:	BMW G 450X
Traumauto:	BMW X6
Traumbike:	BMW ADVENTURE 1200
Angesehenster Fahrer:	Marc Coma
Liebblingsstrecke:	Enduro- und Rallye-Pisten
Erstes Bike:	Brandy
Erstes Rennen:	Cross Country in Gaspar (2001)
Wichtigste Erfolge:	Goldmedaille bei den Chile Six Days (2007) Etappensieg bei der Rally dos Sertões (2010)

IKE KLAUMANN – INTERVIEW.



„Sie geben Ihr Debüt bei der Rallye Dakar. Wie lautet Ihre Zielsetzung?“

Ike Klaumann: „Da dies meine erste Dakar ist, muss mein Ziel vor allem lauten, in Lima anzukommen. Ich werde es sehr umsichtig angehen, da sehr viele neue Situationen auf mich zukommen werden. Ich werde versuchen, einen guten Rhythmus zu finden und von der Erfahrung meiner Teamkollegen zu profitieren.“

„Mit 14 Etappen und 600 Kilometern, die durchschnittlich jeden Tag zu bewältigen sind, wird es ein sehr langes Rennen werden. Wie bewerten Sie die Strecke 2012?“

Klaumann: „Es ist ein sehr langes Rennen, und ich muss kühlen Kopf bewahren. Denn jeder Fehler kann sich negativ auf das Rennergebnis auswirken. Es werden 14 schwierige und anstrengende Tage. Jede Etappe hat ihre speziellen Eigenheiten, und zum Ende hin nimmt die Rallye noch an Intensität zu. Es ist sehr wichtig, am Ende der Rallye noch Reserven im Körper zu haben und sehr gut auf sich zu achten. Über diese langen Tage steigern sich Stress und Schmerzen. Und das macht es mit jedem Kilometer, den wir uns Lima nähern, härter.“

„Sie haben es angesprochen: Die Fitness ist ein entscheidender Faktor. Wie haben Sie sich körperlich und mental auf diese Herausforderung vorbereitet?“

Klaumann: „Es ist wirklich entscheidend, dass man über diesen langen Zeitraum kei-

ne Fitness einbüßt. Es ist auch sehr wichtig, sich gut vorzubereiten. Neben den körperlichen Aspekten zählt dazu, dass man in der Lage ist, die Konzentration und die mentale Stärke beizubehalten. Ich betreibe Aerobic und arbeite mit verschiedenen Trainingsprogrammen auf dem Bike, im Kraftraum, beim Tennis, auf dem Fahrrad und beim Laufen. Auch die Klimawechsel sollte man nicht außer Acht lassen. Vor allem darf man in der Wüste nicht zu viel Flüssigkeit verlieren.“

„Bei der Rallye Dakar teilzunehmen, bedeutet früh aufstehen zu müssen und kaum Erholungspausen zu haben. Wie kommen Sie mit nur fünf Stunden Schlaf zurecht, wenn Sie richtig erschöpft sind?“

Klaumann: „Schlaf ist während der Rallye ein Luxus. Und es ist gut, wenn man seinen Körper an wenig Schlaf und die Rallyeabläufe gewöhnt. Man muss einfach versuchen, zu schlafen wann immer es geht. Dabei sollte es helfen, wenn man sich nach der Ankunft im Biwak an eine entsprechende tägliche Routine hält.“

„Wie viel Gewicht werden Sie im Laufe der Rallye verlieren? Wie sehen ihre Rationen während des Tages aus? Was essen und trinken sie am Abend?“

Klaumann: „Ich muss aufpassen, dass ich nicht zu viel Gewicht verliere. Es werden vielleicht drei bis fünf Kilogramm sein. Tagsüber ernähre ich mich mit Energieriegeln sowie Kohlenhydraten und trinke so



IKE KLAUMANN – INTERVIEW.



viel Wasser wie möglich. Abends hilft auch eine Massage, um gegen die Erschöpfung anzukämpfen und am nächsten Tag wieder fit zu sein. Und ein gutes Abendessen mit Hühnchen oder Fleisch.“

„Es gibt eine Reihe von Favoriten auf den Gesamtsieg. Wen schätzen Sie als Ihren härtesten Konkurrenten ein?“

Klaumann: „Es sind sehr viele gute Fahrer dabei, die eine Menge Erfahrung in Sachen Dakar mitbringen. Für mich als Neuling ist es wichtig, meine persönlichen Grenzen und meinen Rhythmus zu finden. Ich möchte zusammen mit meinem Team einen guten Job machen.“

„Vor nicht allzu langer Zeit wurden die 450-ccm-Bikes noch gemeinsam als zu klein für die Dakar-Rallye eingeschätzt. Mittlerweile scheinen aber alle Gefallen daran gefunden zu haben ...“

Klaumann: „Dank der Reduzierung auf 450 Kubikzentimeter hat sich der Wettbewerb bei der Dakar enorm verschärft. Viele neue Marken sind dabei, und die Teams entwickeln sehr gute 450er-Bikes. Es ist eine richtig spannende und tolle Rallye geworden. Daran haben alle Anteil: Rennfahrer, Hersteller, Fans und Zuschauer.“





HUSQVARNA TE 449 RR BY SPEEDBRAIN.

Bei der Dakar 2011 setzte Speedbrain eine speziell für die Anforderungen der Rallye konzipierte BMW G 450 X ein, deren Basis das Standard-Bike bildete. Damit feierte das Team zwei viel versprechende Etappensiege. Für die 2012er-Auflage der Dakar gibt es keine Homologationsregel mehr, und die auf der Serie basierenden Chassis, Rahmen, Schwingen und Aufhängungen durften modifiziert werden. Damit wurde eine neue Ära eingeläutet. Die Ingenieure bei Speedbrain begannen gleich im Frühjahr 2011 damit, ein entsprechendes neues Rallye-Rennbike zu entwickeln und zu bauen. Dabei flossen all die Erkenntnisse ein, die das Team zuvor bei Rennen gesammelt hatte. Natürlich spielte während des Entwicklungsprozesses auch das Feedback der Fahrer eine wichtige Rolle.

Das Rahmengrundkonzept der BMW G 450 X wurde übernommen, denn es hatte sich als ideale Basis erwiesen, um den Tank und die Airbox zu integrieren. Zudem sind mit diesem Konzept alle wichtigen Komponenten einfach zu erreichen, und es ermöglicht einen schnellen Wechsel des Motors. Der größte Schritt in der Weiterentwicklung des Chassis war die Integration eines Full-Linkage-Hinterrad-Federungssystems, kombiniert mit einer längeren Schwingen und einem extra-langen hinteren Stoßdämpfer von WP Traxx. Der zweiteilige Mittel- und Hecktank konnte dadurch ideal in das Bike integriert werden. Dies gewährt dem Fahrer maximale Bewegungsfreiheit und sorgt für die im Enduro-Bereich nötige Ergonomie sowie eine perfekte Balance.

Nachdem Speedbrain das neue Rallyebike und das Dakar-Projekt 2012 vorgestellt hatte, erhielt das Team offizielle „Werksun-

terstützung“ und die nötigen finanziellen Mittel von BMW und Husqvarna, um die Entwicklung voranzutreiben und sich auf die Dakar 2012 vorzubereiten. Husqvarna steuerte sein Know-how in den Bereichen Weiterentwicklung des Motors und Langstrecken-Mappings zur Verbesserung der Standfestigkeit bei. Speedbrain zeichnete mit seiner Forschungs- und Entwicklungsabteilung verantwortlich für die Entwicklung des Chassis und der rallyspezifischen Komponenten.

Ziel war es, ein hochmodernes und innovatives Rallye-Rennbike zu bauen, das besonders leicht ist, unter schnellen sowie technisch anspruchsvollen Bedingungen über gute Fahrbarkeit und Stabilität verfügt und dem Fahrer maximales Vertrauen gibt. Gewicht wurde unter anderem durch eine neue, aerodynamisch optimierte Karbon-Kevlar-Verkleidung und durch eine neue Heckpartie eingespart. Die Karbon-Kevlar-Motorverkleidung mit integriertem Dreiliter-Wassertank sorgt für umfassenden Schutz des Motors und des Rallye-Abgaskrümmers in unten liegender Rohrführung. Angesichts der zahlreichen Navigations- und Sicherheitskomponenten im Rallye-cockpit galt ein besonderes Augenmerk auch der Entwicklung eines widerstandsfähigen Elektriksystems.

Die neue TE 449 RR by Speedbrain ist ein hochspezialisiertes Bike, das über zahlreiche innovative Techniklösungen verfügt, die in unzähligen Test- und Planungsstunden entwickelt und entworfen wurden. Es vereint die Stärken der Husqvarna TE 449 und der BMW G 450 X. Im 450-ccm-Motor der TE 449 hat das Bike auch ein sehr starkes Herz.



TECHNISCHE DATEN – HUSQVARNA TE 449 RR 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
Höchstgeschwindigkeit:	Ca. 175 km/h
Vorderradaufhängung:	WP Upside-down big bore cone valve Telegabel Ø 52mm
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. 29 Liter
Reifen:	Michelin Desert Race

RALLYE DAKAR 2012 – DIE ROUTE.



From January 1st to January 15th, 2012

The ultimate adventure

Mar del Plata - Copiapó - Lima



www.dakar.com

Die Rallye Dakar wird in ihrer vierten Südamerika-Auflage ihr Gesicht verändern. Im Gegensatz zum Vorjahr wird die Rallye diesmal nicht als eine fast 9.000 Kilometer lange Schleife um die argentinische Hauptstadt Buenos Aires ausgetragen. 2012 führt sie mit Argentinien, Chile und Peru erstmals durch drei südamerikanische Länder.

Auch der Startort wurde verändert. Die Rallye wird an Neujahr in dem bekannten Touristenort Mar del Plata an der Atlantikküste beginnen. Die Strecke führt im weiten Bogen um Buenos Aires über die Anden zum Pazifik in den Ruheort Copiapó (08. Januar 2012), der in der Atacama-Wüste im chilenischen Norden liegt. Von dort geht es in der zweiten Januar-Woche nordwärts nach Peru, wo die Rallye am 15. Januar 2012 erstmals in der peruanischen Hauptstadt Lima ihren Abschluss findet.

Zwischen dem argentinischen Mar del Plata und Lima liegen an den 14 Rallyetagen 8.377 Kilometer und 14 Prüfungen mit einem Streckenanteil von 4.161 Kilometer. Schwerpunkt ist erneut die Atacama-Wüste mit sportlichen Entscheidungen am Ende der ersten Woche und zu Beginn der zweiten Rallye-Woche. Die längste Prüfung führt am 09. Januar 2012 über 556 Kilometer durch die chilenische Atacama-Wüste von Antofagasta nach Iquique. Die kürzeste Entscheidung wird am Finaltag

über 29 Kilometer auf der Etappe vom peruanischen Pisco nach Lima ausgetragen.

Insgesamt haben sich in den vier Disziplinen „Motorräder“, „Quads“, „Autos“ und „Trucks“ 468 Teams angemeldet, darunter 188 Motorräder.

RALLYE DAKAR 2012 – VON ARGENTINIEN NACH PERU.



Der Organisator A.S.O. verspricht in diesem Jahr eine besonders unberechenbare Rallye Dakar. Demnach „wird es regelmäßig Überraschungen geben. An den Stellen, an denen man es am wenigsten erwartet, können schwierige Situationen entstehen.“ Experten bewerten die Dakar 2012 aufgrund der vielfältigen Herausforderungen und ständigen Tempowechsel als so schwierig wie schon lange nicht mehr.

Argentinien.

Nach der Start-Zeremonie in Mar del Plata folgen fünf Etappen. Gekennzeichnet ist dieser Abschnitt vor allem von Dünen und Schluchten.

Chile.

Hier absolviert die Rallye fünf Etappen und einen Ruhetag. Nach der Reise über die Anden wartet in der Atacama-Wüste eine große Herausforderung auf die Fahrer. Jeder Fehler kann entscheidend sein, es können Träume zerplatzen. Navigationskünste werden der Schlüssel sein. Etappe neun von Antofagasta nach Iquique ist die längste gezeitete Prüfung der Rallye. Am 10. Januar müssen die Fahrer an nur einem Tag 550 Kilometer in der Wertungsprüfung zurücklegen. Zwei Tage später fällt bei der 538 Kilometer langen Wertungsprüfung durch Peru möglicherweise die Vorentscheidung, wer auf dem Podium stehen wird.

Peru.

Peru ist das 27. Land in der Geschichte des Rennens, das die Fahrer begrüßt. Wenn die Hauptstadt Lima langsam sichtbar wird und sich jeder ausgelaugt und erschöpft fühlt, kann noch eine Menge passieren. Die Strecke wird diejenigen, die bis 2007 auf afrikanischem Boden gefahren sind, an die Etappen in Mauretanien erinnern. Es waren die Klassiker der „alten“ Dakar. Um die letzten Herausforderungen zu meistern, ist es nicht nur wichtig, konzentriert zu sein, sondern auch die richtige Fahrtechnik zu haben.

Zum Vergleich: Die durchschnittliche tägliche Strecke entspricht in etwa der Distanz von Frankfurt nach Genf. Allein an fünf Tagen müssen die Teilnehmer mehr als 700 Kilometer zurücklegen, die aus Verbindungsetappen und Wertungsprüfungen bestehen. Die Luftlinie zwischen Mar del Plata und Lima beträgt rund 5.000 Kilometer.



DAS REGLEMENT – DIE WICHTIGSTEN REGELN IM ÜBERBLICK.



Die Rallye Dakar 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. 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.

Gruppen und 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. Diese Maschinen basieren auf typgenehmigten, für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Serienmaschinen, die für All-Terrain-Wettbewerbsrallyes modifiziert und aufgerüstet werden können. 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. Zugelassen sind Ein-

oder Zweizylinder-Motorräder mit bis zu 450 ccm Hubraum.

Zur „Gruppe 2“ gehören Fahrer, die nicht auf der Elite-Liste aufgeführt sind.

a) Klasse 1 SUPER PRODUCTION mit 0-ccm- bis 450-ccm-Fahrern, Hubraum 450 ccm oder geringer.

b) Klasse 2 MARATHON mit bis zu 450 ccm Hubraum. Hauptkomponenten dürfen während der Veranstaltung nicht ausgetauscht werden.

Beschränkungen bei den Motoren.

In der „Gruppe 1 Elite“ unterliegt die Vorbereitung 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. Der erste Motorwechsel zieht eine 15-Minuten-Zeitstrafe nach sich, der zweite eine 45-Minuten-Zeitstrafe. Alle weiteren Modifikationen werden mit einer zwei-Stunden-Zeitstrafe sanktioniert.

DAS REGLEMENT – DIE WICHTIGSTEN REGELN IM ÜBERBLICK.



Roadbook und Navigation.

Jeder Fahrer erhält ein tägliches Roadbook im Format A5. Darin werden die Charakteristika der jeweiligen Etappe aufgeführt und/oder die Pflicht-Wegpunkte vermerkt, die die Fahrer passieren müssen. Wird ein solcher Wegpunkt ausgelassen, drohen schwere Strafen bis hin zum Wertungsausschluss. Im Roadbook ist die Route der Rallye beschrieben. Die Piloten sind verpflichtet, ein GPS mit sich zu führen, in dem vom Veranstalter vorgegebene Wegpunkte gespeichert sind.

Im Roadbook sind verschiedene Arten von Wegpunkten vermerkt, die passiert werden müssen (siehe Beispiele unten), und bei deren Missachtung Strafen bis hin zur Disqualifikation drohen. Ein GPS-Wegpunkt ist ein geografischer Punkt, der durch Längen- und Breitenkoordinaten definiert ist. Jeder im Roadbook vermerkte Wegpunkt muss verpflichtend passiert werden.

Ein WPE (Way point eclipse) ist ein zu passierender Punkt, der im GPS gespeichert und im Roadbook vermerkt ist. Die Koordinaten werden dem Teilnehmer aber nicht mitgeteilt. Die Richtung dieses Wegpunkts wird im GPS jedoch angezeigt, sobald der vorherige Wegpunkt erreicht wurde, egal wie groß die Distanz zwischen den beiden Wegpunkten ist. Gleiches gilt für mehrere aufeinanderfolgende WPEs. Start und Ziel jeder Wertungsprüfung sind WPEs. Damit der WPE als passiert gilt, muss der Teilnehmer sich dem Punkt auf mindestens 200 Meter nähern. Markieren WPEs den Beginn oder das Ende eines Abschnitts

mit Geschwindigkeitsbeschränkung (zum Beispiel Ortsdurchfahrten), werden sie als DZ (Beginn) und FZ (Ende) bezeichnet. Diese Punkte müssen in maximal 90 Meter Entfernung passiert werden.

Ein WPM (Way point masked – 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 (Way point safety) dient dazu, die Teilnehmer um Gefahrenzonen herumzuleiten. WPS sind im GPS gespeichert und im Roadbook vermerkt, ihre Koordinaten werden den Teilnehmern jedoch ebenfalls nicht mitgeteilt. WPSs können in Verbindung mit Gefahrenzonen der Stufe 3, Straßenkreuzungen, Gaspipelines, Bahnschienen usw. gesetzt werden. 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.

DAS REGLEMENT – DIE WICHTIGSTEN REGELN IM ÜBERBLICK.



Hilfe durch Teilnehmer/ die Servicecrew.

Während der Wertungsprüfungen ist jede Hilfe durch die Servicecrew verboten, außer sie wird in den ergänzenden Regelungen ausdrücklich erlaubt. Ausnahme: 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 Rallyeroute decken. Die Servicecrews dürfen die im Road-Book 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.

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. Wenn während einer Wertungsprüfung nachgetankt wird, gilt eine 15-minütige Neutralisation. Gegenseitige Hilfe ist nur unter Teilnehmern erlaubt.

Strafen.

In der Vergangenheit hatten Verstöße gegen gewisse Klauseln des Reglements die Disqualifikation zur Folge. Dies wurde geändert und stattdessen eine festgesetzte Strafe eingeführt. 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.



DIE REGELN FÜR MOTORRÄDER – ÄNDERUNGEN FÜR DIE DAKAR 2012.



Absolutes Limit: 450 ccm.

Seit 2010 sind die Organisatoren der Rallye Dakar darum bemüht, die Motorleistung der Motorräder zu reduzieren. Mit dem Jahr 2012 treten die dieser Prämisse folgenden Regeln vollumfänglich in Kraft: Der Hubraum aller teilnehmenden Motorräder ist auf 450 ccm beschränkt. Während diese Regel in der Vergangenheit ausschließlich für die Topfahrer galt, tritt sie ab 2012 für das gesamte Starterfeld in Kraft. Diverse Hersteller haben Motorräder mit einem entsprechenden Hubraum entwickelt. Die Einführung der Regel hat einige Hersteller dazu bewegt, an der Rallye Dakar teilzunehmen. Hintergedanke der Regeleinführung war jedoch die Überzeugung, dass sowohl die Sicherheit der Teilnehmer als auch der Umweltschutz künftig eine größere Rolle im Rallye-Sport spielen sollen.

Strafen für Modifikationen am Motor.

Bei Langstrecken-Rallyes müssen körperliche und technische Leistungsfähigkeit mit Ausdauer in Einklang gebracht werden – kombiniert mit sorgfältigem und schonendem Umgang mit dem Material. In 2012 werden Teilnehmer auf Motorrädern, die im Laufe der Rallye Veränderungen an ihrem Motor vornehmen, dafür bestraft – und dies bereits ab der ersten Modifikation (Details siehe Seite 49). Der Strafenkatalog gestaltet sich folgendermaßen:

Erste Modifikation:

15-minütige Zeitstrafe

Zweite Modifikation:

45-minütige Zeitstrafe

Dritte und jede weitere Modifikation:

zweistündige Zeitstrafe

Eine „Halbmarathon“-Etappe.

Am Abend der elften Etappe werden die Motorrad- und Quadfahrer in einem speziellen Biwak untergebracht. Damit wird vermieden, dass sie vor dem nächsten Morgen noch eine lange Verbindungsetappe bewältigen müssen. Servicefahrzeuge haben jedoch keine Zufahrt zu diesem Biwak. Die Rennfahrzeuge werden in einem Wartungsbereich geparkt, zu dem nur die eigentlichen Rennteilnehmer Zugang haben.



DIE ETAPPEN – 14 MAL DER ULTIMATIVE HÄRTETEST.



(1) 01. Januar: Mar Del Plata – Santa Rosa de la Pampa.
856 Gesamtkilometer, 60 Kilometer Wertungsprüfung.

Kleine Dünen.

Im Badeort Mar del Plata startet die Dakar 2012. Am letzten Tag des Jahres 2011 findet die Präsentation statt, am ersten Tag im neuen Jahr beginnt die Arbeit. Es ist eine kurze Warm-up-Wertungsprüfung, bei der die Dünen die erste Hürde darstellen. Die beste Zeit wird den ersten Sieger hervorbringen und die Position jedes Teilnehmers in der Wertung bestimmen. Danach führt eine lange Verbindungsstappe nach Santa Rosa de la Pampa.

(2) 02. Januar: Santa Rosa de la Pampa – San Rafael.
781 Gesamtkilometer, 295 Kilometer Wertungsprüfung.

Die grauen Dünen von Nihuil.

Die Teilnehmer müssen früh raus und haben einen langen Weg zum Startpunkt der Wertungsprüfung vor sich. Der erste Teil wird auf festem Grund ausgetragen, und ist sehr schnell. Die Fahrer müssen extrem konzentriert bleiben. Danach erwartet die Piloten Dünensand. In Nihuil ist der graue Sand Zeuge der Vulkanausbrüche, die bereits 1.000 Jahre zurückliegen. Hier werden die potenziellen Favoriten erste Warnschüsse abgeben.

(3) 03. Januar: San Rafael – San Juan.
563 Gesamtkilometer, 270 Kilometer Wertungsprüfung.

Ausblick auf die Anden.

Die Anden, die bei der Dakar 2012 immer präsent sind, nähern sich etwas. Aber die richtige Prüfung steht erst in ein paar Tagen bevor. Auf dem Weg nach San Juan wird das Feld mit Flussdurchquerungen sowie vielen Steinen und Schlaglöchern konfrontiert. Die beste Beschreibung für dieses Gelände trifft die Bezeichnung: grausam. Es ist der erste richtige Test für die 450-ccm-Motoren. Die atemberaubende Landschaft, mit unterschiedlichsten Rot-Tönen, führt zu den steilen Hängen, die vor allem für die Motorräder eine extreme Herausforderung sind. Manche Abschnitte sind nur im ersten Gang zu bewältigen.

(4) 04. Januar: San Juan – Chilecito.
714 Gesamtkilometer, 326 Kilometer Wertungsprüfung.

Sei nicht zu selbstsicher.

Die Top-Fahrer werden die Fahrt durch die ausgetrockneten Flussbetten genießen. Dabei haben sie vielleicht auch ein wenig Zeit, die spektakulären Canyons der Region Rioja zu bestaunen. Eine konstante Pace wird in dieser Wertungsprüfung aber wohl niemand fahren können. Denn ob nun die Herausforderungen bei der Navigation am Ende des Tages oder die kleinen Hürden zwischendurch: Es gibt viele Gelegenheiten, Zeit zu verlieren. Wenn die Rallye Chilecito erreicht hat, kann man davon ausgehen, dass bereits ein oder zwei der Top-Favoriten aus dem Kampf um den Sieg ausgeschieden sind.

DIE ETAPPEN – 14 MAL DER ULTIMATIVE HÄRTETEST.



**(5) 05. Januar: Chilecito – Fiambalá.
416 Gesamtkilometer, 265 Kilometer
Wertungsprüfung.**

Fiambalá in zwei Abschnitte aufgeteilt. Die argentinische Stadt ist ein Fixpunkt der „neuen“ Dakar. Die Dünen sind tückisch und schwierig einzuschätzen. In diesem Jahr wurde die Strecke in zwei Abschnitte geteilt, um bessere Bedingungen für alle Fahrzeug-Kategorien zu bieten. Für die Motorradfahrer liegen die Risiken in Fehlern bei der Navigation. Noch mehr Nervenkitzel erleben sie entlang der schmalen Strecke auf der Bergseite, bevor sie in die Dünen gelangen. Die Strecke für Autos und Trucks ist komplett anders gestaltet und führt die Fahrer weiter in den Sand.

**(6) 06. Januar: Fiambalá – Copiapó.
641 Gesamtkilometer, 247 Kilometer
Wertungsprüfung.**

Das Dach der Dakar.
Der Sommer im Süden hat einige Überraschungen zu bieten. Manchmal sogar Minustemperaturen für die Fahrer, die die Steigung zum San-Francisco-Pass mitten in der Nacht zurücklegen müssen. Das Dach der Rallye ist erreicht, wenn sie die Grenze auf einer Höhe von mehr als 4.700 Metern passieren. In Chile angekommen, werden die Wertungsprüfungen auf schwierigem Terrain in der Atacama-Wüste entschieden. Cleverness und taktisches

Geschick ist in den Dünen von Copiapó gefragt, denn sie sind schwierig zu meistern. Der Sand ist tief und verzeiht nichts. Ein Fehler und das Rennen kann vorbei sein.

**(7) 07. Januar Copiapó – Copiapó.
598 Gesamtkilometer, 444 Kilometer
Wertungsprüfung.**

Die Schleife.
Der Samstag wird die größte Herausforderung der Woche, obwohl der Beginn der Wertungsprüfung einfach erscheinen mag. Doch danach fordert die Anstrengung der zurückgelegten Kilometer seit dem Start in Mar del Plata ihren Tribut. Ausgerechnet dann, wenn eine auf die andere Düne folgt. Die letzten Dünen sind die finale Herausforderung vor dem Ruhetag.

08. Januar: Ruhetag in Copiapó.

Eine willkommene Pause für die Mechaniker, um an den Motorrädern zu arbeiten. Die erschöpften Fahrer versuchen, sich zu erholen und ihre Akkus neu aufzuladen. Für den Physiotherapeuten des Teams ist es hingegen ein harter Tag. Er muss den angeschlagenen Sportlern noch mehr Beachtung schenken als üblich.





DIE ETAPPEN – 14 MAL DER ULTIMATIVE HÄRTETEST.

(8) 09. Januar: Copiapó – Antofagasta.
686 Gesamtkilometer, 477 Kilometer Wertungsprüfung.

Neue Woche, neues Glück?
An diesem Punkt der Rallye schrumpft die Zahl der Teilnehmer in jeder Kategorie extrem. Auf der steinigten Piste nach Antofagasta wird das Tempo schneller.

(9) 10. Januar: Antofagasta – Iquique.
566 Gesamtkilometer, 557 Kilometer Wertungsprüfung.

Die längste Wertungsprüfung.
Eine zweiteilige Etappe zwischen Meer und Bergen hält die Teilnehmer in Richtung Norden auf Trab. Danach stehen zwei Sektionen mit abwechslungsreichen Landschaften auf dem Programm. Zwischen den beiden Sektionen wird das Feld neutralisiert. Am Anfang durchqueren die Fahrer Schluchten und versinken hoffentlich nicht im „Fesh-Fesh“. Dabei handelt sich um pulverigen Untergrund, der den Tag ruinieren kann. Der zweite Teil erfordert erneut Navigationsspezialisten. Begrenzte Orientierungshilfen erschweren die längste Wertungsprüfung der Rallye zusätzlich.

(10) 11. Januar: Iquique – Arica.
694 Gesamtkilometer, 377 Kilometer Wertungsprüfung.

Surfer's Paradise.
Diese Etappe beginnt spektakulär. Sie bietet für mehrere Kilometer unglaubliche Aussichten. Erfahrene Piloten werden mit ihren Fahrzeugen auf den Dünen surfen, die sich über mehrere hundert Kilometer erstrecken. Das schwierige Fesh-Fesh-Gebiet gegen Ende des Tages verdeutlicht wieder den vielfältigen Charakter der Rallye.

(11) 12. Januar: Arica – Arequipa.
709 Gesamtkilometer, 538 Kilometer Wertungsprüfung.

Zusätzliche Hürden für die Motorräder.
Am ersten Tag der Dakar in Peru wird für die Motorradfahrer eine spezielle Hürde vorbereitet. Nach einem Tag mit Sektionen neben der Strecke und Gebieten mit Flüssen wird ein Biwak nur für Motorradfahrer aufgebaut. Die Assistenz-Fahrzeuge dürfen nicht in die Reparaturzone – nur die Motorrad- und Quad-Fahrer. Sie müssen sich gegenseitig helfen. Eine Gelegenheit, nach so einem langen Tag Freundschaften zu knüpfen?

DIE ETAPPEN – 14 MAL DER ULTIMATIVE HÄRTETEST.



(12) 13. Januar: Arequipa – Nasca.
505 Gesamtkilometer, 246 Kilometer
Wertungsprüfung.

Der Drache von Nazca.

Die „Linien von Nazca“, mysteriöse Motive, die vor mehr als 2.000 Jahren in den Boden gezeichnet wurden, werden sicher im Fernsehen gezeigt. Fast 20 Kilometer lang folgt eine Düne auf die andere, und den Fahrern wird alles abverlangt. Es wird ihnen allerdings helfen, dass der Sand fest ist. Diejenigen, die sich erinnern, wie man den „Mauretanian swerve“ bewältigt, können sich kostbare Minuten sparen.

(13) 14. Januar: Nasca – Pisco.
352 Gesamtkilometer, 276 Kilometer
Wertungsprüfung.

Pazifik-Atmosphäre.

Die Dünen in diesem Teil von Peru sind majestätisch. Damit erhalten sie auch die Spannung aufrecht. Es kommt darauf an, sich nicht verwirren zu lassen, denn viele Täler sehen gleich aus, schnell passieren Fehler. Daneben nimmt die Müdigkeit zu und die Fahrer haben schon eine Menge Gewicht sowie mentale Stärke eingebüßt. Der vorletzte Tag ist einer für diejenigen, die ihre Hausaufgaben im Fitnessstudio und während des ganzen Jahres gemacht haben.

(14) 15. Januar: Pisco – Lima.
283 Gesamtkilometer, 29 Kilometer
Wertungsprüfung.

Wie im Himmel.

Der letzte Tag wartet mit einer kurzen Wertungsprüfung auf, die das Gesamtklassament ein letztes Mal ordnet. Wieder ist die Etappe von Dünen und schönen Straßen gekennzeichnet, bevor Lima in greifbarer Nähe ist. Die Freude ins Ziel zu kommen, rückt in den Vordergrund. Lima heißt die Helden der Dakar 2012 willkommen. Und echte Helden feiern in Motorrad-Manier. Es ist noch nicht der Moment, um zurückzublicken. Aber ein Moment der Freude und eines tiefen Seufzers der Erleichterung.

16. Januar: Zeremonielle Zielankunft.



HUSQVARNA MOTORSPORT – ERFOLGE SEIT ÜBER 100 JAHREN.



Husqvarna, seit Oktober 2007 ein Tochterunternehmen von BMW Motorrad, blickt auf eine über 100-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 vernachlässigte inzwischen 82 Weltmeistertitel für sich. Schon 1916 wurde der erste Sieg beim „Novemberkåsan“ 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 Juho Salminen (FIN) und Antoine Méo (FRA) die Titel in den Klassen E1 und E2 der Enduro-Weltmeisterschaft und startete in mehreren weiteren Serien, darunter die Motocross-Weltmeisterschaft MX2 und die Supermoto-Weltmeisterschaft.

Wichtiger Partner, nicht nur bei der Rallye Dakar, ist „speedbrain race management“, die 2006 gegründete Offroadsport-Abteilung von BMW Motorrad. 2011 kehrte der bayerische Hersteller mit dem „Team speedbrain“ zur Rallye Dakar zurück und feierte mit Paulo Goncalves und Frans Verhoeven Etappensiege. 2012 tritt das von Husqvarna werksunterstützte Husqvarna Rallye Team by Speedbrain bei der Rallye Dakar an.



STARKE PARTNER.

„Ohne die Unterstützung von vertrauensvollen, zuverlässigen und schnellen Ausrüstern wäre die Verwirklichung dieses Projektes in dieser kurzen Zeit nicht möglich gewesen. An all diese Helfer geht unser größter Dank, selbst wenn viele unter ihnen nicht als ‚Sponsoren‘ gelistet sind. Ein besonderer Dank geht an X-raid und Sven Quandt, die uns mit ihrer großen Erfahrung und Logistikleistung von Anfang an unterstützt haben. Und nicht zu vergessen natürlich Hendrik von Kuenheim, Leiter BMW Motorrad, sowie Projektleiter Berti Hauser, bei denen wir uns ganz herzlich für ihr großes Vertrauen in uns, ihre Begeisterung für das Projekt und ihren persönlichen Einsatz bedanken“, sagt Wolfgang Fischer.

Monster Energy.

Monster Energy ist mehr als nur ein Energdrink, 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.



Michelin.

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



Blackbird Racing.

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



Castrol.

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





STARKE PARTNER.

Haan Wheels.

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



HGS Exhaust Systems.

Wüstenrennen sind Auspuffresser. HGS versorgt uns mit allem, was nötig ist – immer in ausreichenden Mengen und von höchster Qualität.



KS Tools.

Mit Werkzeugen eines Herstellers, dessen Boss selbst bei der Dakar-Rallye mitfährt, macht man jeden Mechaniker glücklich.



MAC – Moto Plastic Parts.

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



Moto Master Brake Systems.

Unsere Fahrer vertrauen ihrem groß dimensionierten Vorderradbremssystem von Moto Master.





Regina Chains.

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



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.

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.





Speedbrain
Bastian Schoener
Mobil: +49 177 4036785
Email: bastian.schoener@speedbrain.de

HUSQVARNA MOTORCYCLES s.r.l.
Martino Bianchi
Mobil: +39 335 7466508
Email: martino.bianchi@husqvarna-motorcycles.com

BMW Group Sportkommunikation
Benjamin Titz
Mobil: +49 179 7438088
Email: benjamin.titz@bmw.de

Hinweis für Redakteure:
Weitere Informationen zum Team und zum Bike, rechtefreies Bildmaterial sowie eine
Pressemappe finden Sie online unter:
www.motorsport-communication.com
Username: speedbrain
Passwort: press

Bitte beachten Sie:
Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass wir aufgrund der langsamen Internetverbindung
entlang der Route während der Veranstaltung nur Bilder in niedriger Auflösung auf diese
Webseite laden können. Hoch auflösende Fotos können wir erst nach der Rallye online
zur Verfügung stellen. Sollten Sie bereits während der Veranstaltung hoch auflösende
Fotos benötigen, kontaktieren Sie uns bitte.

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

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

