

**MOTOR
SPORT**
aktuell

EXTRA



Volkswagen: Auf dem Sprung zum nächsten Titel

Der Doppel-Weltmeister will es auch in der Saison 2015 wissen



Vorstellung

Die Geheimnisse des neuen VW Polo R WRC



Reportage

Als Beifahrer von VW-Star Latvala im Grenzbereich



Technik

Bis 544 PS: der 1,6-Liter-Direkteinspritzer von VW

DIE NEUEN

CLUB & LOUNGE

SONDERMODELLE¹



**BIS ZU 3.800 €
PREISVORTEIL²**

www.klingt-gut.de

WIE GUT KLINGT DAS DENN.

Die neuen CLUB & LOUNGE Sondermodelle.

Hier spielt die Musik: in den neuen CLUB & LOUNGE Sondermodellen. Denn hier bekommt jeder mehr geboten: mehr Sound, mehr Farben, mehr Design und jede Menge mehr Ausstattung. Das heißt allerdings nicht mehr bezahlen – sondern bis zu 3.800 € weniger. Wie gut klingt das denn?



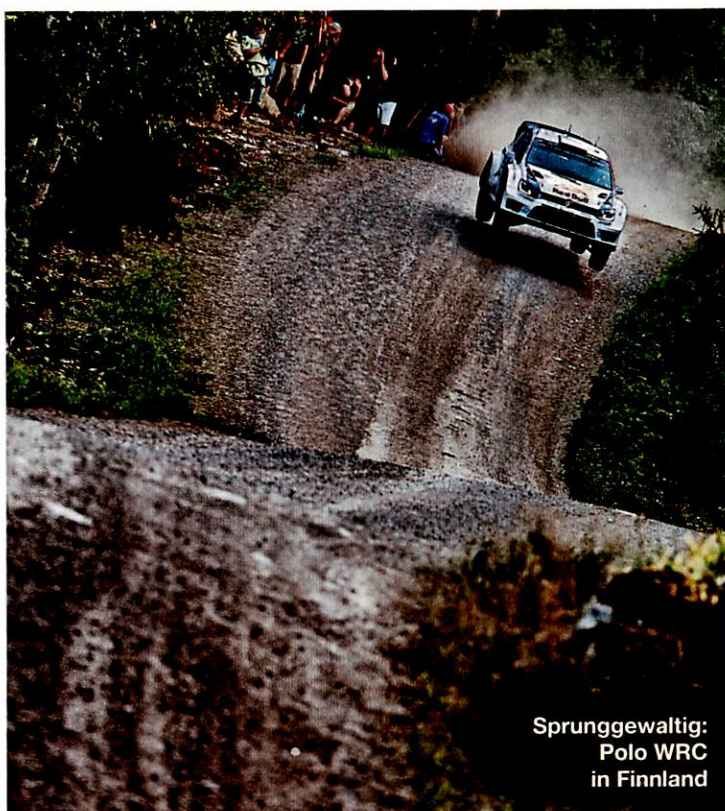
Das Auto.

¹Kraftstoffverbrauch des neuen club up! in l/100 km: 4,7–4,0, CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 108–93. Kraftstoffverbrauch des neuen Beetle CLUB in l/100 km: 6,7–4,3, CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 157–112. Kraftstoffverbrauch des neuen Golf LOUNGE in l/100 km: 5,2–3,8, CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 122–99. Kraftstoffverbrauch des neuen Tiguan LOUNGE in l/100 km: 8,5–5,3, CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 198–138. ²Maximaler Preisvorteil von bis zu 3.800 € am Beispiel des Sondermodells Tiguan LOUNGE in Verbindung mit dem optionalen „LOUNGE Plus“-Paket gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers für einen vergleichbar ausgestatteten Tiguan Trend & Fun. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Ein Jahr zum Einrahmen

Volkswagen hat die Rallye-WM 2014 klar dominiert. Zeit, auf Triumphe zurückzublicken und einen Ausblick auf die mit Spannung erwartete Saison 2015 zu geben.

Mehr geht fast nicht für VW: zwölf Siege bei 13 WM-Läufen, darunter acht Doppelsiege und sogar ein Dreifach-Triumph, der Weltmeistertitel in der Markenwertung sowie die Plätze eins bis drei in der Fahrerwertung für Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen. Der deutsche Hersteller hat die Rallye-Weltmeisterschaft so klar beherrscht, wie es noch keiner Marke in der 35-jährigen Geschichte des Championships gelungen ist. „Wir versprechen, dass wir alles daransetzen, 2015 endlich auch in Deutschland zu gewinnen“, sagte Jost Capito bei der Siegerparty in Wolfsburg. Der VW-Sportdirektor lächelte dabei, doch wer ihn und seine Mitstreiter kennt, weiß, wie ernst es ihm damit ist. Klare Prognose für 2015: Es wird hart für Citroën, Ford und Hyundai, sehr hart.



Sprunggewaltig:
Polo WRC
in Finnland

Die besten Fotos	4	Report Neuer Skoda Fabia R5 für den Nachwuchs	22
Vorstellung Der neue Volkswagen Polo WRC	10	Vorschau Teams und Fahrer in der Saison 2015	26
Technik VW-1,6-Liter-Motor mit 315 und mit 544 PS....	14	Reportage Die legendärsten Wertungsprüfungen	32
Reportage Als Copilot von Latvala in San Marino	16	Statistik Bestenliste / Impressum	38

RALLYE-TERMINE 2015

- 22.-25. JANUAR Monte Carlo
- 13.-15. FEBRUAR Schweden
- 6.-8. MÄRZ Mexiko
- 24.-26. APRIL Argentinien
- 22.-24. MAI Portugal
- 12.-14. JUNI Italien
- 3.-5. JULI Polen
- 31. JULI-2. AUGUST Finnland
- 21.-23. AUGUST Deutschland
- 11.-13. SEPTEMBER Australien
- 2.-4. OKTOBER Frankreich
- 23.-25. OKTOBER Spanien
- 13.-15. NOVEMBER England



Alleskönner
Polo WRC: im
Fangobad ...



... und in der
klirrenden
Kälte

WIE IM BILDERBUCH

Volkswagen schaffte 2014 ein Traumergebnis: Die Jungs aus Hannover gewannen überlegen die Marken-WM. Polo-Fahrer Sébastien Ogier siegte in der Fahrerwertung vor seinen Teamkollegen Jari-Matti Latvala (Foto) und Andreas Mikkelsen









DER SPÄTBERUFENE

Kris Meeke musste 35 Jahre alt werden, ehe er seine erste komplette Saison in der Rallye-WM fahren durfte. Der Brite bedankte sich bei seinem Arbeitgeber Citroën mit vier dritten Plätzen und Rang sieben in der Weltmeisterschaft

SPIELVERDERBER

Hyundai feiert vor der Porta Nigra in Trier. Ausgerechnet bei der Deutschland-Rallye gelang es der in Alzenau beheimateten Mannschaft des koreanischen Herstellers, VW zu schlagen. Thierry Neuville aus Belgien holte den einzigen Saisonsieg für Hyundai



Der Neue zeigt

Nach einer fast perfekten Saison gab es bei den VW-Ingenieuren eigentlich wenig Handlungsbedarf. Dennoch haben Technikdirektor Willy Rampf und Projektleiter François-Xavier Demaison in viel Detailarbeit einen neuen Polo auf die Räder gestellt, der die Konkurrenz abermals das Fürchten lehren soll.

Lackierung

Red Bull ist bereits der Vermarkter der kompletten Rallye-WM, will aber 2015 auch als Sponsor mehr Flagge zeigen. Daher wird die Farbgebung deutlich dunkler. Das dunkle Blau verdrängt das vorher dominante Weiß mehr und mehr



Fahrwerk

Auch Federwege und Fahrwerks-Kinematik sind, verglichen mit dem Vorgänger, nahezu gleich, allerdings sind die Querlenker neu konstruiert, um sie robuster zu machen. Bei einem Steintreffer sollen sie sich verbiegen, aber nicht brechen. Details wie Schrauben wurden weitgehend vereinheitlicht, um die Servicefreundlichkeit zu erhöhen. Weiter verbesserte Sachs-Stoßdämpfer sollen noch mehr Traktion bieten

Kante

Schaltung

Das Reglement erlaubt 2015 wieder den Gebrauch von Wippenschaltungen. Die VW-Fahrer schalten mit einem Schalt-paddel rechts am Lenkrad. Dazu musste im Motorraum eine neue Hydraulik-Einheit mit einem Maximaldruck von 150 bar untergebracht werden, die in einem Kreislauf mit der Handbremse arbeitet. Das Gehäuse des Sechsganggetriebes ist etwas kompakter geraten, das Innenleben mit dem des Vorgängers identisch



Kotflügel vorn

Sie sind eines der deutlichsten Erkennungsmerkmale des neuen Polo. Die Oberkanten der Kotflügel sind komplett abgeflacht. Der kantigere Look ist ein Styling-Element, technisch hat die Änderung laut den Ingenieuren keine Funktion

Heckflügel

Das zweite äußere Erkennungsmerkmal des neuen Polo. Die zwei senkrechten Rippen des Vorgängers sind verschwunden. Sie erzeugten bei großem Driftwinkel einen unerwünschten Windschatten. Das neue Leitwerk erzeugt mehr Abtrieb, was vor allem dazu dienen soll, dass der Polo nach langen Sprüngen nicht auf der Nase landet



Reserveradmulde

Der Sicherheitstank hinter den Sitzen ist nun U-förmig gestaltet, womit die bis zu zwei 25 Kilo schweren Reserveräder tiefer und weiter nach vorn wandern können. Das senkt den Schwerpunkt und konzentriert mehr Masse im Zentrum des Autos. Das Resultat ist ein noch agileres Fahrverhalten

Chassis

Der Käfig ist leicht verändert, er ist einen Hauch steifer und kann leichter geschweißt werden. Der Tunnel für Differenziale und Auspuff ist vergrößert, um die Hitze des Abgastaktes besser vom Innenraum fernzuhalten



→ auto motor sport Info

Das ist ein WRC

■ World Rally Cars (WRC) sind die Top-Kategorie des Rallye-Sports und nahezu ausschließlich in der Weltmeisterschaft zugelassen. Sie basieren auf Großserienautos mit mindestens vier Sitzen und einer gebauten Stückzahl von mindestens 2500 Einheiten. Der Motor muss vorn eingebaut sein, darf aber ein reiner Rennmotor mit vier Zylindern und maximalem Hubraum von 1,6 Litern und Turbo-Aufladung sein. Ein Luftmassenbegrenzer von 33 Millimetern beschränkt die Leistung auf etwa 320 PS. Auch wenn das Serienmodell nur Frontantrieb hat, ist Allradantrieb mit mechanischen Sperrdifferenzialen erlaubt. Geschaltet wird über sequenzielle Getriebe, die in der längsten Übersetzung etwa 200 km/h zulassen. Das Mindestgewicht beträgt 1200 Kilogramm. Die maximale Breite liegt bei 1820 Millimetern, die maximale Radgröße auf Asphalt bei 18 Zoll mit 235 Millimeter breiten Reifen. Die Silhouette des Serienautos muss beibehalten werden. Aerodynamik-Teile dürfen aus der imaginären Box aus Länge, Breite und Höhe der Serienkarosserie nicht herausragen. Zur Zulassung eines WRC muss keine Kleinserie entsprechender Serienautos gebaut werden. Ein WRC kostet zwischen einer halben Million und 800 000 Euro.

Einer für alle

Ein Motor – viele Einsatzgebiete. In der 315-PS-Variante befeuert der 1,6-Liter-Turbo die siegreichen VW Polo WRC aus der Rallye-WM. Doch mit einem größeren Luftmengenbegrenzer zeigt der Vierzylinder sein wahres Potenzial. Im Rallycross-Beetle protzt der Direkteinspritzer mit 544 PS.

Heinz-Jakob Neußer ruft ins Publikum: „33 Millimeter, das ist exakt die Länge einer Büroklammer. Und das entspricht genau dem Durchmesser des Luftmengenbegrenzers in unserem Polo WRC.“ Mit großer Geste reckt der VW-Technikvorstand eine Büroklammer in die Höhe. Er weiß, wie man die Zuhörer fesselt – auch wenn es um einen vermeintlich eher drögen Stoff wie den Luftmengenbegrenzer geht. Denn jetzt zieht Neußer quasi das Ass aus dem Ärmel: „315 PS hat der Motor in unserem VW Polo WRC. Wenn dieser 1,6-Liter-Vierzylinder aber einen 45-Millimeter-Restrictor bekommt, leistet er 544 PS.“

Das Auditorium bei der Weltmeisterparty von Volkswagen Motorsport applaudiert. 544 PS aus 1,6-Litern Hubraum – das ist doch mal ein Ding, oder?

„Historisch gesehen basiert unser Motor auf dem Konzept der Global Race Engine“, sagt Donatus Wichelhaus, der



„Der Weltverband FIA hat beim Motorenreglement Weitblick bewiesen“

Donatus Wichelhaus

Motorenchef der VW-Motorsportler. Die Idee dahinter: Der Weltverband FIA wollte es Automobilherstellern ermöglichen, mit ein und demselben Motor – einem Vierzylinder-Turbo – viele verschiedene Klassen im Motorsport zu bespielen. Die Spanne reicht vom Formel-3-Triebwerk, einem Zweiliter-Sauger mit 220 PS, über die Rallye- und die Tourenwagen-WM bis hin zur Formel 1 mit einer Leistung von rund 600 PS.

Nach viel politischem Hickhack wurde in der Formel 1 bekanntlich dann doch einem V6-Turbo der Vorzug gegeben. Aus Sicht von Volkswagen spielt dies aber keine Rolle. Denn offiziell ist das Thema Formel 1 für VW ein absolutes No-Go.

Motorenchef Wichelhaus ist vom Reglement sehr angetan: „Da hat die FIA richtig Weitblick bewiesen.“ Für einen Laien wirkt dieses Regelwerk eher verwirrend: Von der Beschaffenheit der Materialien ist die Rede, von Mindest-



Der 1600er ist ein reinrassiger Rennmotor. Das spart Geld



TECHNISCHE DATEN

		VW Polo WRC	VW Beetle Rallycross
Hubraum	cm ³	1600 cm ³	
Ventile pro Zylinder		4	
Gemischaufbereitung		Direkteinspritzung	
Bohrung x Hub	mm	83,0 mm x 73,8 mm	
Ladedruck		max. 2,5 bar	3 bar
Leistung	PS bei 1/min	315 PS 6250	544 PS 7800
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	425 bei 5000	525 bei 5000
Air Restrictor		33 mm Durchmesser	45 mm Durchmesser
nutzbares Drehzahlband		4000 bis 8500 Umdrehungen	



315 PS: Polo WRC



544 PS: Rallycross-Beetle

gewichten für Bauteile wie Pleuel und Kolben und sogar von Mindestbreiten für die Lager der Kurbelwelle.

Sofern man kein Motorenkonstrukteur ist, genügt es zu wissen, dass die Global Race Engine auf eine Leistung von 600 PS ausgelegt ist. All die PS-schwächeren Abkömmlinge verfügen also gewissermaßen über überdimensionierte Bauteile.

„In der Rallye-WM verfügt ein Fahrer pro Saison über drei Motoren“, sagt Wichelhaus. Die Zuverlässigkeit besitzt also höchste Priorität. Tatsächlich gab es bei den 30 WM-Rallyes, die VW seit dem Einstieg in die WM im Januar 2013 bestritt, keinen einzigen schlimmen Schaden am Motor.

In der US-Serie Global Rally Cross ist VW seit diesem Jahr mit zwei Allrad-Beetle für die Fahrer Scott Speed und Tanner Foust vertreten. „Bei den Motoren der Beetle handelt es sich um die Triebwerke aus den Polo WRC von

2013“, verrät Wichelhaus. „Es ist sozusagen eine Zweitverwendung. Und ein schönes Beispiel dafür, wie man Geld sparen kann.“

Für die Leistungssteigerung um fast das Doppelte, von 315 PS auf 544 PS, benötigt VW Motorsport nur wenige Zutaten. Der wichtigste Faktor ist der größere Luftmengenbegrenzer, 45 statt 33 Millimeter im Durchmesser.

Wichelhaus greift zum Taschenrechner und verkündet dann: „In die Brennräume des WRC-Motors kann man wegen des Begrenzers höchstens 730 Kilo Luft pro Stunde bekommen, im Rallycross-Motor sind es 1360 Kilo Luft pro Stunde.“

Der zweite große Unterschied bei den beiden Varianten des 1600ers ist der Turbolader: Im Beetle werkelt ein wesentlich größerer Turbo von Garrett. Dazu kommen noch Nockenwellen mit geänderten Steuerzeiten – und fertig ist der Umbau. Mindestens genauso wichtig

wie Leistung und Zuverlässigkeit ist die Fahrbarkeit. Bei beiden Motorvarianten kümmert sich ein Umluftsystem (Anti Lag System, ALS) darum, dass der Turbolader den Ansaugtrakt stets unter Druck hält und dass der Motor verzögerungsfrei zur Sache kommt.

Der auto motor und sport-Autor kann aus eigener Anschauung bestätigen: Das ALS funktioniert – und wie. Der Polo WRC geht wie Schmidts Katze. Der letztjährige Tracktest in Ogiers Weltmeisterauto zeigte, dass die 100-km/h-Marke schon nach 90 Metern erreicht ist. In der Rallycross-Szene kann man darüber bloß müde lächeln. 544 PS und Allradantrieb – das ergibt raketenartige Fahrleistungen. Selbst die Rallycross-Profis räumen ein: „Bei uns geht es nur um die Traktion. Leistung haben wir genug.“

Text: Claus Mülhberger
Fotos: Bodo Kräling



Der heiße

Dass ein Rallye-Chronist neben einem Vizeweltmeister eine echte Wertungsprüfung im Weltmeisterauto absolvieren darf, kommt nicht alle Tage vor. Dass zu der Übung neben Handbremswende und Riesensprung auch 200-Meter-Lauf und Embryohaltung gehören, konnte ja vorher keiner wissen.



Stuhl



Beim Kampf um Sekunden wird kein Zentimeter verschenkt





Der Fahrer macht keine Gefangenen, der Mitfahrer erwartet keine Gnade

Mit quietschender Bremse kommt der Polo WRC an der Zeitkontrolle am Eingang des Olympiastadions abrupt zum Stehen. Aus der rechten Tür stürzt der Beifahrer und setzt unverzüglich zu einem 200-Meter-Sprint auf der Tartanbahn an. Die Zeiten als drahtiger Sportstudent sind zwei Jahrzehnte her, und die Strecke ist entgegen der üblichen Richtung im Uhrzeigersinn zu durchlaufen, aber das soll keine Ausrede sein. Keuchend und mit mäßiger Zeit stoppt der Eilende vor dem Zeitnehmertisch. In einer Zangenbewegung ist der Chauffeur mit dem Polo mittlerweile von der anderen Seite eingetroffen. Japsend verkündet der Copilot: „Wir brauchen ganz schnell eine neue Bordkarte.“

Es ist ein Déjà-vu-Erlebnis. Vor zehn Minuten war ich schon mal hier. Es war ein beschaulicher Vormittag. Die Sonne schien warm auf das Stadion von San Marino, in dem sich 200 Rallye-Autos mit blitzenden Chromstoßstangen und poliertem Lack aufgestellt hatten. Die Sportstätte, in der sich einst große Nationen wie Malta und Luxemburg bei den Olympischen Spielen der kleinen Staaten maßen, ist nun Sammelstätte für die Teilnehmer der Rallyelegend, einer riesigen Party, die ein paar Italiener aus der Taufe hoben, um ihre alten Gruppe-B-Feuerstühle mal wieder auszuführen, und die längst zur Kulturveranstaltung herangewachsen ist.

Entspannter Spaziergang

Es geht hier eigentlich nur um die Gaudi. Turboventile zwitschern, Fahrer halten Schwätzchen. Aushilfs-Copilot Stier war zeitig am Kontrollpunkt, reichte pünktlich die Bordkarte, bekam die korrekte Zeit von 17.26 Uhr eingetragen und wanderte entspannt zurück zum VW-Service auf dem Weg zu einem großen Abenteuer.

Eins der großen Privilegien eines Rallye-Korrespondenten ist die Möglichkeit, ab und zu neben einem der großartigsten Auto-Artisten der Welt Platz zu nehmen und sich vorführen zu lassen, was die ausgefuchstesten Allradautos der Gegenwart so zuwege bringen. Aus Sicherheitsgründen finden solche „Taxifahrten“ meist auf kurzen, weiträumigen Micky-Maus-Kursen statt. Die Fahrer lassen die Autos ein bisschen um die Ecken rutschen, es soll ja nichts kaputtgehen und keiner Angst haben.

Das hier ist was anderes. Die Prüfung La Tane ist ein verwirrendes, acht Kilometer langes Asphaltadelöhr. Kein Geringerer als der zweifache Weltmeister Luis Moya hat den Aushilfs-Copiloten vorbereitet. Der frühere Ansager von Carlos Sainz hob die Augenbrauen: „La Tane? Eine Menge Kubica-Kurven“, sprach er in Anlehnung an den polnischen Formel-1-Helden, der 2014 in der WM das einmalige Kunststück schaffte, zwölfmal von der Straße zu fliegen.

Jari-Matti Latvala verließ die Straße in dieser Saison viermal. Der Finne ist

„Der Vizeweltmeister fährt die Saison seines Lebens. Es wird schnell werden, vielleicht ein bisschen gefährlich“

mein Fahrer im Weltmeister-Auto Polo WRC. Wir fahren nicht in Wertung, nur so darf während der Rallye der Beifahrer getauscht werden. Wir haben Startnummer null und sind das Vorprogramm, das den Zehntausenden Fans verkündet: Jetzt beginnt die Show. Es geht offiziell um nichts, für Latvala geht es um Bestzeit. Im Kreise von ehrwürdig ergrauten Ex-Champions will sich der Vizeweltmeister nichts nachsagen lassen. Er steht voll im Saft, fährt die Saison seines Lebens. Es wird schnell werden, ein Hauch von Gefahr. Es werden sich Bilder in die Festplatte fräsen, die du noch als tüdeliger Opa gestochen scharf im Kopf haben wirst.

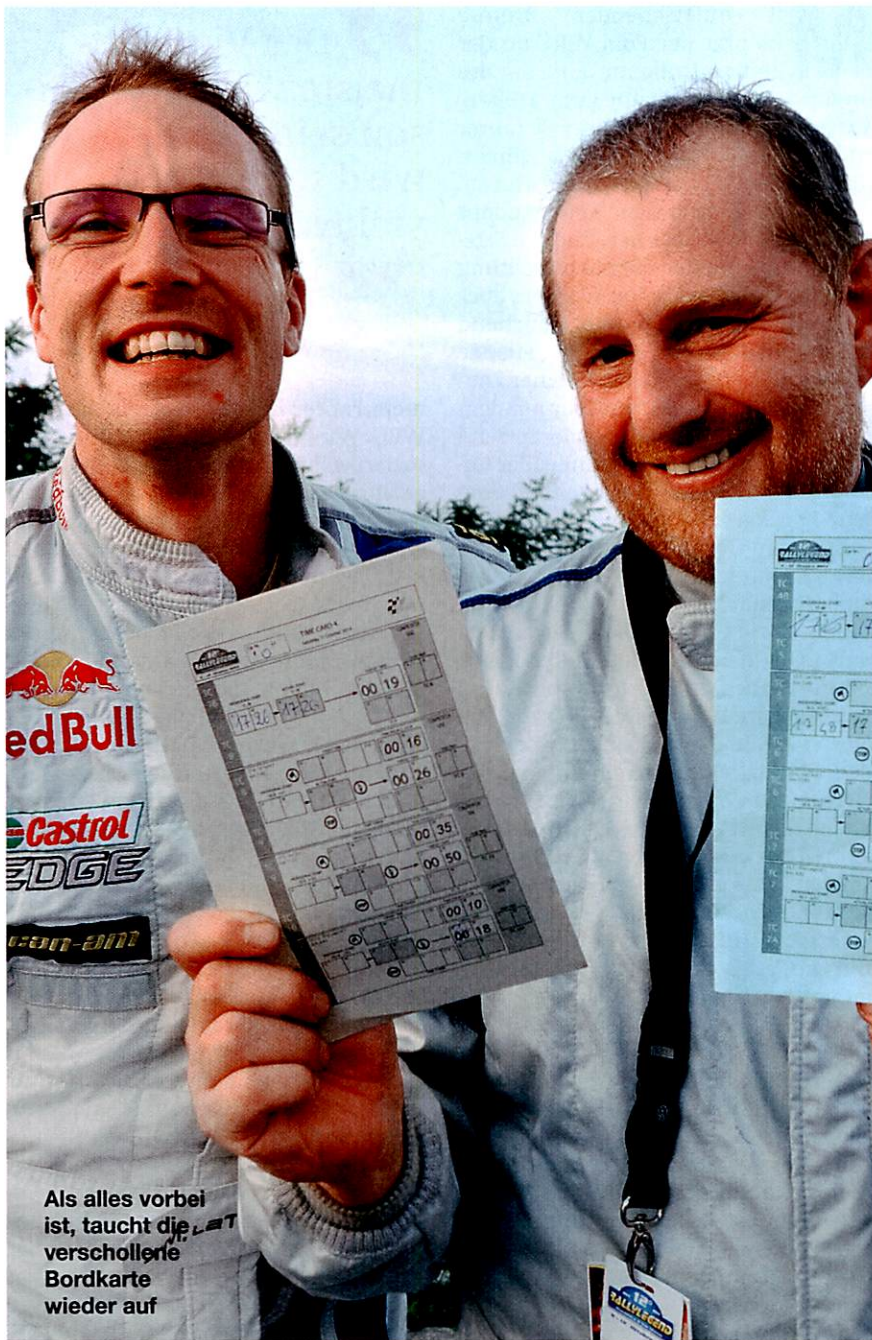
Nur dieses Bild hier stimmt nicht. Auf der gemütlichen Wanderschaft rollt ein weiß-blauer VW Polo vorbei. Es ist meiner. Jari-Matti sollte am Service warten, ist aber dann doch selbst zur Zeitkontrolle gefahren und hat seinen neuen Beifahrer verpasst. Ein Streckenposten hält den Finnen an, der Beisitzer rennt unter dem Gelächter von Teams und Fans hinterher. Endlich im Auto. Kleines Missverständnis. Kein Problem. Alles gut. Zumindest für zwei Minuten.

Dann fragt Jari-Matti, wann wir am Start der Prüfung sein müssen. Das hat Stier mindestens ein halbes Dutzend Mal im Kopf ausgerechnet. „Um viertel vor sechs, aber ich schaue noch mal nach.“ Die Bordkarte klemmt im Roadbook, das ich nicht aus der Hand gegeben habe. Schließlich ist die Bordkarte das Heiligtum jeder Rallye-Besatzung. Hier werden alle Zeiten eingetragen, das pünktliche Eintreffen und Absolvieren aller Kontrollen notiert.

Wo ist die Bordkarte?

Stier findet die Bordkarte nicht. Es ist einer dieser fürchterlichen Momente im Leben, wo der Abtaster im Hirn kurz ins Leere greift. Blut schießt in den Kopf, das Herz sinkt in die Hose. Die Karte ist weg. Sie muss beim Verfolgen des Autos aus dem Roadbook gefallen sein. Stier hat es vergeigt. Im Normalfall würden wir dafür aus der Wertung genommen. Erst jetzt wird die Symbolik klar, die große Null neben dem roten Bullen auf der rechten Tür. Zum Glück fahren wir nicht in Wertung. Dann sagt Jari-Matti: „Ohne Bordkarte lassen sie uns nicht in die Prüfung starten.“

Tausende an der Strecke werden enttäuscht sein, werden lästern, dass Latvala



Als alles vorbei ist, taucht die verschollene Bordkarte wieder auf

vermutlich schon wieder abgeflogen sei oder dass die angeblich so unverwüsthche Technik der Tedeschi versagt hat. Wir werden zum Service zurückkehren und erklären müssen, warum wir schon wieder da sind und warum die Reifen aussehen wie neu. Jari-Matti sagt, was Stier denkt: „Wir drehen um.“

Wir drehen um

Und so stehen wir nun wieder am Zeithnehmertisch, machen den armen Kerl mit unserer Hektik nervös. Der gute Mann kramt in seiner Aktentasche, findet nichts, kramt wieder. Nach einer Ewigkeit zückt er ein blaues Papier, eine Bordkarte. „Siebzehnsechszwanzig“, belle ich einen Tick zu laut. Der Eingeschüchterte schreibt, wie ihm geheißen, und ist froh, als wir eilig wieder am Horizont verschwinden.

Es war keine Zeit, alle Gurtschlösser festzumachen, das Kabel der Gegensprechanlage ist nicht eingesteckt. Stier

lotst Latvala mit Handzeichen zur Prüfung, 1-a-Krisenmanagement. Noch sind wir in der Zeit. Aber warum ist die neue Bordkarte blau? Die andere war grau. Der Zeitnehmer hat uns eine vom Morgen gegeben, nur um uns los zu sein. Was soll's, die Nachmittagsschleife ist identisch, nur dass wir laut der neuen Karte plötzlich nur 15 statt 19 Minuten Zeit bis zum Start haben. Egal, wir sind rechtzeitig da. Latvala hechtet zur Zeitkontrolle: „Ich regle das.“

Dann reißt er die rechte Tür auf, versucht beim Ansnallen zu helfen, fingert mit nervösen Fingern am Gurtschloss herum. Der Gurt ist verdreht, also alles von vorn. Ich komme mir vor wie ein nörgeliges Kind, das vom genervten Papa im Kindersitz arretiert wird. Nur dass der Kleine zu einem Riesenbaby angewachsen ist. Stammbefahrer Miikka Anttila ist locker 30 Kilo leichter. Na gut, der ist auch kleiner. Auch ohne einen Finger zu rühren, überschreitet der

Info

Jari-Matti Latvala

- Geboren** 3. April 1985 in Töysä, Finnland
- Wohnort** Tuuri, Finnland
- Größe** 1,85 Meter
- Gewicht** 81 Kilogramm
- Rallye-Fahrer seit 2001
- WM-Debüt** Wales 2002
- Erster WM-Sieg** Schweden 2008
- Jüngster WM-Lauf-Sieger aller Zeiten (22 Jahre)
- WM-Punkte** 1015
- Bestzeiten** 380
- Podiumsplätze** 47
- WM-Siege** 12
- Arbeitgeber** Volkswagen Motorsport
- Status** Vizeweltmeister
- Größte Stärken** Fahrzeugbeherrschung, Siegeswille, Sturheit, Offenheit
- Größte Schwächen** Offenheit, denkt zu viel nach
- Lieblingsgetränk** Kaffee
- Lieblingsgericht** Steak und Salat
- Liebstes Urlaubsziel** Kalifornien
- Liebstes Hobby** an alten Rallye-Autos schrauben

Delinquent die anaerobe Schwelle. Versuchen Sie mal, gleichzeitig den Bauch einzuziehen und dabei nur ganz flach zu atmen.

Endlich ist der Gurt fest, aber das Kabel der Gegensprechanlage steckt hinterm Rücken. Es ist ein entwürdigendes Schauspiel, in dem der ausgewachsene Stier eine fötale Haltung einnehmen muss, damit Papa Latvala hinter ihn greifen kann. Als endlich alles an der richtigen Stelle sitzt und sich der zwölfmalige WM-Laufsieger in seinen Stuhl wirft, schnaubt er ins Helmmikro: „Noch 30 Sekunden.“

Abgesehen vom Schnaufen von rechts befällt eine tiefe Ruhe das Cockpit. Gut, es gab ein kleines Problem, aber wir haben es gemeinsam gelöst. Wir haben die richtige Zeit trotz der falschen Bordkarte, wir haben uns nicht vernavigiert und standen pünktlich am Start. Immerhin. Eigentlich würde die Arbeit des Copiloten jetzt erst richtig anfangen, aber wir haben entschieden, dass ich besser keinen Aufschrieb vorlese. Ich weiß, dass eine „Oikea hidas kirra“ ein enger Rechtsabzweig ist und dass „Vasen ylin hyppi“ so viel wie „links über Kuppe“ bedeutet, aber der Aufschrieb von Latvala kennt allein zehn Begriffe für unterschiedliche Asphaltbeläge und ist ein Sammelsurium von Abkürzungen, die selbst ein Finne ohne Training nicht begreift.

Aber Latvala gehört zur Sorte Fahrer, die durchaus auch ohne Anleitung den richtigen Weg findet und der für neuralgische Stellen ein fast fotografisches Gedächtnis hat. Der Pilot schaltet die Motorelektronik auf böse und blickt konzentriert durch seine orangefarbe-

nen Brillengläser, Stier schaltet im Hirn vom Schuldgefühlszentrum um ins Genussareal. Dann katapultiert sich der Polo von der Startlinie.

Attraktion Kreisverkehr

Die erste Attraktion ist ein Kreisverkehr, den der VW nach einem kurzen Zupfer an der Handbremse so mühelos quer in einem Strich durchmisst, wie ich es früher selbst auf der Carrera-Bahn nie hingekriegt habe. Die breite Straße wird zu einem grauen Tunnel, schlängelt sich in engen und langen Kurven durch ein Wäldchen. Der Polo untersteuert ein bisschen, später wird Latvala zugeben, dass die Abstimmung für den Ernstfall nicht gepasst hätte. Es geht im Zeitraffer durch ein Dorf. Es gibt Mauern, und es gibt Fäuste. Die Mauern knurren finster: Bleib bloß weg! Die Fäuste Hunderter Fans am Pistenrand signalisieren: Schneller! Schneller!

„ Es gibt Mauern, und es gibt Fäuste. Die Mauern warnen: Bleib bloß weg! Die Fäuste signalisieren: Schneller! “

So schnell geht das in Bella Italia. Am Abend nach Ausfall mit gebrochener Getriebehauptwelle noch mit Häme überschüttet, eroberte der Mann aus Suomi die Herzen der Azzurri im Sturm, vor allem, als er sie auf Italienisch begrüßte und gelobte, ihre schöne Sprache demnächst noch besser zu lernen. Jetzt jubeln sie ihm zu, als wäre er der Messias, oder zumindest Andrea Pirlo.

Achterbahn ohne Schienen

Vergiss jede Achterbahn, die du je gesehen hast. Die hier hat keine Schienen. Bäume, Zäune, Wälle aus Beton und Menschen schießen vorbei. Aber der sonst so zappelige Jari-Matti, der oft wirkt, als würden in seinem Körper ständig ein kleiner Junge und ein ausgewachsener Kerl um die Kontrolle ringen, sitzt da wie der erste Geiger im Orchester, voller Ruhe und Hingabe, entschlossen, große Kunst zu schaffen.

Dann spricht der Maestro: „Jetzt kommt der Sprung.“ Moment, man hatte mich zwar auf einen eventuellen Hüpfen vorbereitet, aber wir waren doch schon zweimal in der Höhe. Einmal hingen wir zu meinem Entzücken ein paar Meter auf zwei Rädern schief in der Luft. Mein einziger Beitrag in der Gegenprechanlage war lautes Lachen.

Das bleibt mir jetzt im Hals stecken. Es hebt den Polo aus den Federn, und

wir fliegen eine Ewigkeit. Als sich die Nase senkt und die Straße ins Bild kommt, ist sie ein schmaler Hohlweg, gesäumt von Böschungen mit Bäumen. Wir landen mittig auf der Straße und dank der großen Federwege auch erstaunlich sanft. „Das war aber ein Schöner“, sagt Jari-Matti nach diesem Riesen-Hyppi. Es gibt leider kein Foto vom Flug des Phoenix. Die Fotografin wird sich später entschuldigen. Wir sind ihr aus dem Bild gesprungen: „Ihr wart so viel schneller und höher als alle anderen.“

Viel zu bald ist es vorbei. Ich hätte noch Stunden so weitermachen können, von mir aus wären wir so direkt über den kompletten Apennin gedüst, dem Sonnenuntergang entgegen zu einem Cappuccino in Florenz. Stattdessen: Ziel. Anhalten. Am Morgen ist Latvala mit Aufschrieb Bestzeit in 4.44 Minuten gefahren. Jetzt waren es 4.36. Niemand wird diese Zeit unterbieten.

Jari-Matti lehnt sich rüber: „Jetzt kann ich's dir ja sagen: Die Kuppe habe ich voll genommen.“ Das heißt: sechste Welle, Tempo 170, wie auf der berühmtesten Sprungkuppe der Rallye-Welt im finnischen Ouninpohja. Nur ist da die Landebahn doppelt so breit. Der Mann links muss lachen: „Jetzt hast du auf nur einer Prüfung einen schönen Eindruck bekommen, wie das Beifahrerleben so aussieht, mit allen Höhen und Tiefen.“

Einen Kilometer später wartet das Team mit Scheibenwaschwasser und Getränken. Jari-Matti steigt aus und sagt: „Also, ich hatte Spaß.“ Stier schält sich aus dem Polo und wirft einen sehnsüchtigen Blick zurück auf den heißen Stuhl. Im Fußraum schimmert es neben dem knallroten Feuerlöscher hellgrau. Ach guck mal, da ist die verlorene Bordkarte.

Text: Markus Stier



Das Ausstellungsstück Fabia R5 Concept ist laut Skoda Motorsport schon sehr nah am endgültigen Rallye-Auto



Die nächste Generation

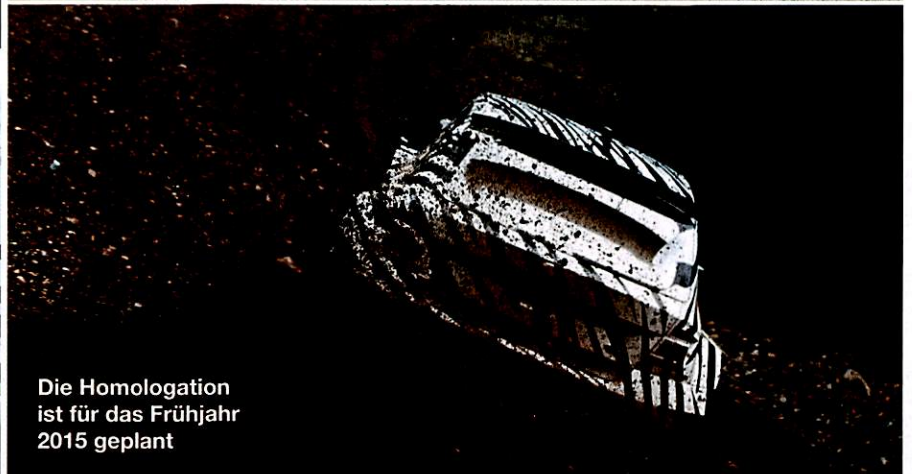
Skoda bringt 2015 den Nachfolger des erfolgreichen Fabia Super 2000, und auch die nächste Generation des deutschen Nachwuchses steht in den Startlöchern.



Fabian Kreim tritt für Skoda Deutschland an



Skoda testet den R5 schon fleißig



Die Homologation ist für das Frühjahr 2015 geplant

Das ist schwer zu toppen: 2007 verließ der erste Rallye-Fabia nach dem S2000-Reglement für Allradautos mit Zweiliter-Saugmotoren die Sportabteilung in Mlada Boleslav, um Geschichte zu schreiben. Im VW-Konzern ist klar geregelt, dass Volkswagen in der Top-Kategorie um Lorbeeren kämpft und die Tochter Skoda sich um das Kunden- und Breitensportgeschäft kümmert. Und wie: In den vergangenen sieben Jahren gewann der Fabia S2000 27 nationale Meisterschaften und 17 internationale Titel. Egal wo das Werksteam antrat, ob in der Südamerika-Meisterschaft, Europameisterschaft, der Asien-Pazifik-Meisterschaft oder der zweiten WM-Liga SWRC, die Pokale wanderten reihenweise nach Tschechien. Dutzende Kundenteams vertrauten auf die Ware mit dem geflügelten Pfeil im Wappen, selbst im siebten Jahr holten Skoda-Teams noch vier Landesmeisterschaften.



Es war allerdings längst nicht selbstverständlich, dass der Saugmotor-Fabia mit seinen 270 PS einen so langen Atem haben würde, denn seit zwei Jahren balgt sich das Evergreen in der zweiten Liga unter den World Rally Cars auch mit Turbo-Allradlern, darunter per Luftmassenbegrenzer abgerüstete WRC und die neue R5-Kategorie.

Die ist mit einem aufgeladenen 1,6-Liter mit 280 PS kräftiger und vor allem Drehmomentstärker als die Vorgängerkategorie, soll aber dank vorgeschriebener Serientechnik bei vielen Komponenten deutlich billiger sein als die bisherigen Allradautos. Ford, Peugeot und Citroën haben bereits R5-Autos am Start. Bei Seriensieger Skoda steht seit drei Jahren fest, dass man den gleichen Weg gehen will, nur musste die Sportabteilung auf das neue Fabia-Modell warten. Im Spätherbst stellte Skoda den Fabia R5 Concept vor, der in weiten Teilen dem fertigen Rallye-Auto entspricht.

Hoher Erwartungsdruck

Sportchef Michal Hrabanek will das neue Auto im Frühjahr homologieren und erst in der zweiten Saisonhälfte mit dem Werksteam bei europäischen WM-Läufen einsetzen. Die Tschechen lassen sich Zeit, denn gerade wegen der Erfolgsgeschichte des Vorgängers ist der Erwartungsdruck beträchtlich. Zudem scheiterten vor allem die Konkurrenten aus Frankreich im ersten Anlauf im Zulassungsverfahren der FIA und mussten ihre Autos zeitraubend umkonstruieren. „Wir wollen die Homologation im ersten Anlauf schaffen“, sagt Hrabanek.

Obwohl Skoda damit ein Jahr nach Citroën und zwei Jahre nach Ford ins Geschäft einsteigt, ist sich der Sportchef sicher, dass sein etwa 260 000 Euro teures Baby genügend Abnehmer findet. „Ich weiß, dass viele Teams auf uns warten“, sagt der gelernte Maschinenbauer.

Blutjünger Newcomer

So plant der frühere Europameister Armin Kremer eine Rückkehr in der WRC2-Kategorie der WM, nachdem der Mecklenburger trotz seiner mittlerweile 47 Lenze in der abgelaufenen Saison mit dem Saugmotor-Fabia beim deutschen WM-Lauf noch aufs Podium gefahren war.

Bei der Deutschland-Rallye 2014 wird sich auch ein 22-jähriger Newcomer aus Deutschland auf der WM-Bühne präsentieren. Der deutsche Skoda-Importeur hat Fabian Kreim für das nationale Championship eingekauft. Die Einsätze soll das erfahrene RBB-Team des Österreichers Raimund Baumschlager durchführen. Bis zur Zulassung des neuen R5 wird Kreim mit Beifahrer Frank Christian im Super-2000-Fabia erste Allrad-erfahrung sammeln.

Den jungen Odenwälder warb Skoda Deutschland der Konkurrenz von Opel ab, wo Kreim nach einer starken Debütsaison im Adam-Cup 2014 bereits zum Werksfahrer aufgestiegen war. Aus dem 58 Kilo leichten Junior aus Fränkisch-Crumbach will der deutsche Skoda-Importeur künftig ein internationales Schwergewicht machen.

Text: Markus Stier



DAS HÄRTESTE POLO TURNIER DE

Dieser Sport ist Adrenalin pur, auch nach sechs Weltmeistertiteln: Volkswagen freut sich auf die kommende Rallye-Saison. Und drückt dem gesamten Volkswagen Motorsport Team die Daumen.

RALLYTHEWORLD.com
// EXCITEMENT WE SHARE

WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP



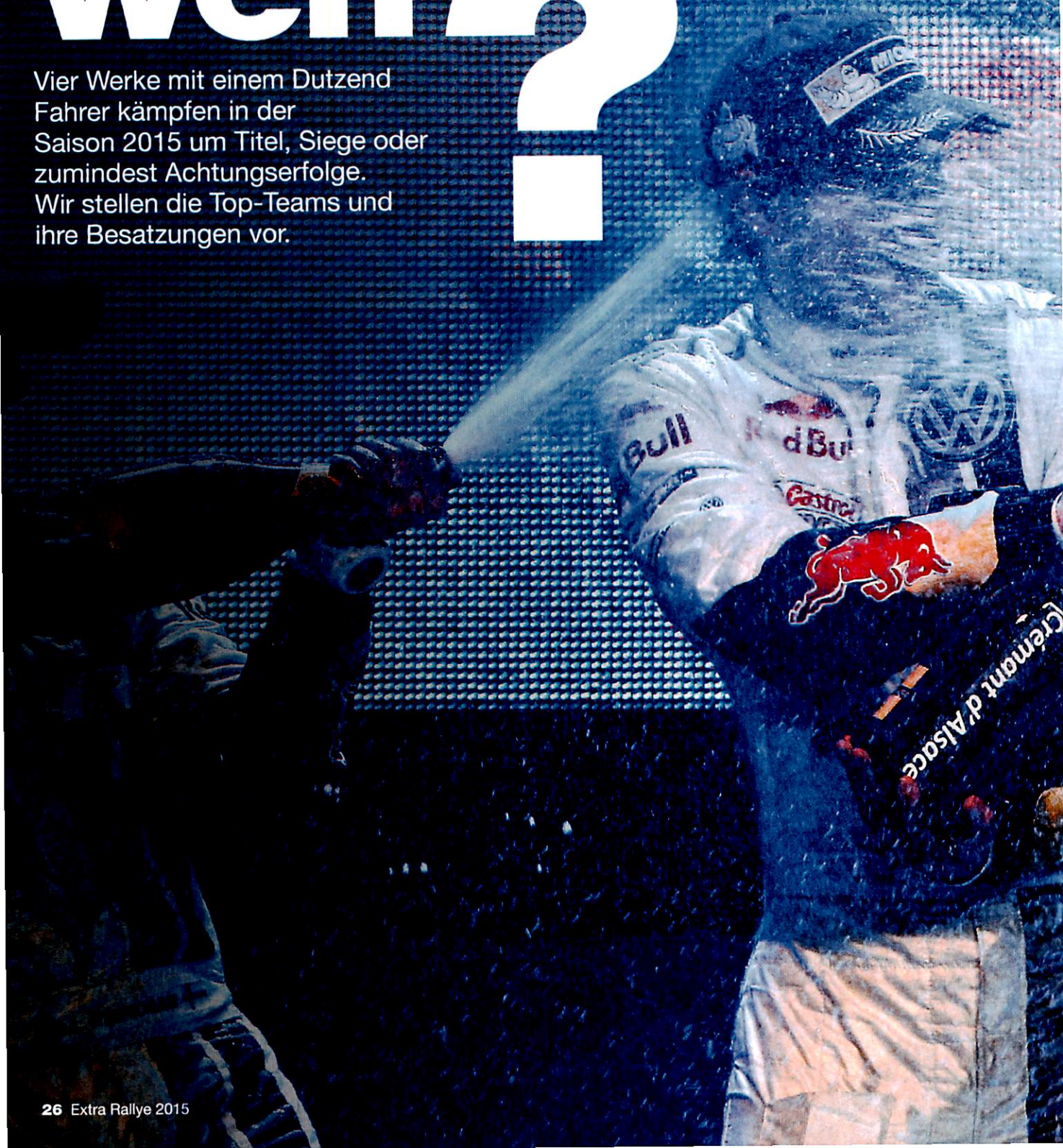
R WELT.



RALLYE-WELTMEISTER
2013, 2014

Wer duscht wen?

Vier Werke mit einem Dutzend Fahrer kämpfen in der Saison 2015 um Titel, Siege oder zumindest Achtungserfolge. Wir stellen die Top-Teams und ihre Besetzungen vor.







VW hatte 2014 keinen einzigen technisch bedingten Ausfall zu verzeichnen. Die Fahrer mussten schon nachhelfen

Volkswagen Haushohe Favoriten mit nur einem Ziel

Mit Nachdruck luden die Weltmeister den Vorstandschef zur Meisterfeier ein. Martin Winterkorn würdigte nicht nur den erneuten Gewinn von Fahrer- und Markentitel, sondern auch den Weitblick: „Ihr macht das clever. Ihr wisst, wenn ich hierhin komme, geht es weiter.“ Sportchef Jost Capito musste allerdings nicht ernsthaft um den Verbleib seines Teams in der Rallye-WM fürchten, die Budgetfreigabe hat er schon bis Ende 2019, und die Truppe aus Hannover fährt für VW einen Rekord nach dem anderen ein. 2014 gewannen die beiden Top-Fahrer 12 von 13 Läufen. Champion Sébastien Ogier und Vize Jari-Matti Latvala sind die stärksten Piloten, die der WM-Zirkus aufbieten kann. Zum Überdross der Konkurrenz ist der Polo das beste Auto. Besonders in Sachen Motor und Traktion ist der VW überlegen und sorgt bei Radmessungen der Konkurrenz regelmäßig für Staunen. Auch wenn Chefkonstrukteur François-Xavier Demaison schwört, sein neues Auto könne angesichts des engen Reglements gar nicht so viel besser sein als das bisherige, zittert die Konkurrenz, denn angesichts der Dominanz des vorigen Modells konnte sich die Technikabteilung ein ganzes Jahr auf die Konstruktion des neuen Polo



Youngster Andreas Mikkelsen will 2015 seinen ersten WM-Sieg feiern



Jari-Matti Latvala mauserte sich 2014 zum ersten Ogier-Jäger



Sébastien Ogier ist bei jeder Rallye der Mann, den es zu schlagen gilt

„In Sachen Motorleistung und Traktion ist der Polo überlegen. Radmessungen sorgen bei der Konkurrenz für Staunen“

WRC konzentrieren. Alles andere als eine erneut drückende Überlegenheit der Titelverteidiger wäre eine Riesenüberraschung. Spannung kann die WM 2015 dann gewinnen, wenn Latvala und Ogier sich ein noch knapperes Duell als 2014 liefern. Stallorder ist bei Jost Capito verpönt, und so darf auch Junior Andreas Mikkelsen voll angreifen. Bei drei zweiten Rängen 2014 ist der erste Sieg wohl nur eine Frage der Zeit. Nach 12 von 13 möglichen Siegen hat VW nur noch ein Ziel: 2015 auch das Heimspiel zu gewinnen. Dort gab es im Vorjahr einen Doppelausfall. Zum Glück hatte der Vorstandschef seinen Besuch in Trier kurz zuvor abgesagt.



Mads Östberg konnte nicht immer überzeugen, darf aber noch mal ran



Khalid al Qassimi bringt Sponsorenmillionen und fährt vier WM-Läufe



Kris Meeke etablierte sich 2014 als schnellster Volkswagen-Verfolger



Sébastien Loeb tritt mindestens für die Monte vom Rücktritt zurück

Citroën Neue Technik und die Rückkehr der Legende

Es war die spektakulärste Nachricht des Winters: Sébastien Loeb setzt sich wieder ins Rallye-Auto. Der neunmalige Weltmeister soll für Citroën die Saison 2014 vergessen machen, das erste sieglose Jahr seit dem Einstieg der Franzosen 2001. Mit seinem Rücktritt im Oktober 2013 und dem Wunsch, Tourenwagen zu fahren, riss der Superstar ein großes Loch ins Rallye-Team. Der Dritte der letztjährigen WTCC hat sich allerdings bisher nur bereit erklärt, den Saisonbeginn in Monte Carlo im DS3 WRC zu bestreiten. Eine noch entscheidendere Personalie in Versailles ist die Rückkehr von Technik-Chef Xavier Mestelan

zum Rallye-Thema. Nachdem sein Élysée bei den Tourenwagen alles zu Tode siegte, konzentriert sich der Tausendsassa seit dem vergangenen Sommer wieder voll auf den DS3. Das Rallye-Auto bekommt den für den Élysée entwickelten Motor spendiert – mit mehr Leistung und Drehmoment. Dazu gibt es eine neue Hinterachse und einen Heckflügel, der mehr Abtrieb generieren soll. Ab Portugal wird sich auch der Vorderwagen aerodynamisch überarbeitet präsentieren. Nach der Sommerpause zündet Mestelan mit einem neuen Fahrwerk die letzte Entwicklungsstufe. Die Fahrer Kris Meeke und Mads Östberg kämpften 2014

häufig mit der Abstimmung. Während der Nordire sich in der zweiten Saisonhälfte als schnellster Nicht-VW-Mann etablierte, mühte sich der Norweger vor allem bei den Asphalt-Rallyes. Mangels Alternativen auf dem Fahrermarkt bekommt Östberg eine zweite Chance. Junioren-Weltmeister Stéphane Lefebvre darf sich bei zwei WM-Läufen in einem dritten Auto versuchen. Er muss sich dabei nach Khalid al Qassimi richten. Der Mann aus den Emiraten bestreitet neben der Meisterschaft des Mittleren Ostens vier WM-Läufe. Für Punkte ist der Araber selten gut, aber mit dem Emirat Abu Dhabi bringt er den Hauptsponsor.

Das frühere Weltmeister-Auto Citroën DS3 bekommt einen neuen Motor und bis zum Frühjahr auch eine neue Aerodynamik





Thierry Neuville ist neben Ogier und Latvala der schnellste Mann der WM



Dani Sordo ist ein Asphalt-Ass und liefert zuverlässig Punkte



Junior Hayden Paddon wird nach guten Leistungen 2014 belohnt

„In Sachen Motor und Fahrwerk wären am i20 WRC größere Umbauarbeiten nötig, aber die lohnen sich nicht mehr“

Hyundai Durchhalten und warten auf das neue Auto

Sportchef Michel Nandan gesteht in stillen Minuten, dass der Erfolg eigentlich zu früh kam. Die Erwartungshaltung an die Neulinge ist durch den Doppelabflug der VW in Deutschland und den daraus resultierenden historischen Doppelsieg für die Koreaner erheblich gestiegen. Dazu gab es für den i20 WRC in der Debütsaison zwei weitere Podiumsplätze. Aber auch ein Dutzend Bestzeiten kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Hyundai unter identischen Bedingungen den Top-Autos um etwa drei Zehntelsekunden pro Kilometer hinterherhinkt, und das wird zumindest in der ersten Jahreshälfte 2015

so bleiben. Zwar konnten die nach und nach eingekauften Ingenieure das in Korea konzipierte Chassis innerhalb eines Jahres beachtlich weiterentwickeln, aber bei Motor und Fahrwerk wären erhebliche Umbauarbeiten vonnöten. Die indes lohnen sich nicht mehr, denn der bisherige i20 ist ein Auslaufmodell, der Nachfolger des Zweitürers wird im März in Genf vorgestellt. Seit Herbst sind endlich auch die Motorenprüfstände im bayerischen Alzenau fertig, mit Partner Pipó hat die Mannschaft von Technikchef Nino Frison einen neuen Vierzylinder konstruiert, der das Leistungsmanko kurieren soll. Ab Finnland ist das Debüt des

neuen i20 mit größeren Federwegen und direkterer Lenkung geplant, bis dahin muss sich das Fahrertrio durchhangeln. Die Spezialisten Bryan Bouffier (Asphalt) und Juho Hänninen (Schotter) fielen durch den Rost, Nandan setzt auf Allrounder. Thierry Neuville ist neben Ogier und Latvala der stärkste Mann der WM, Kollege Dani Sordo ist eine sichere Bank für Punkte, auf Asphalt sogar ein potenzieller Siegakandidat. Nach ermutigenden Resultaten 2014 darf sich der 27-jährige Neuseeländer Hayden Paddon über ein erweitertes Programm 2015 freuen. Er wird bei mindestens neun Rallyes ein drittes Auto pilotieren.

Dem Hyundai Accent fehlt es an Leistung und Federweg, dennoch fuhr das neue Team 2014 sehr gute Ergebnisse ein





Der Fiesta ist immer noch ein gutes Auto, aber es fehlt ein wenig an Leistung. Im Frühjahr kommt ein stärkerer Motor

M-Sport Ford Hoffen auf die Jugend und die Zukunft

In puncto Krisenmanagement kann niemand Malcolm Wilson etwas vormachen. Egal ob er den Rückzug von Ford kompensieren musste, den Verlust von Sponsor Katar oder den Abgang von Jari-Matti Latvala, der Engländer schafft es alle Jahre wieder, sein Team über Wasser zu halten. Obwohl der Fiesta schon vier Jahre alt ist, gelangen im Vorjahr vier Podiumsplatzierungen. Im Kampf um Rang zwei in der Markenwertung unterlag die unterfinanzierte Truppe aus Cumbria nur um zwei Pünktchen dem Rivalen Citroën. Dass Wilson keinen Hersteller und keinen Hauptsponsor im Rücken hat, kompensiert er mit Rundstreckenprojekten und dem Kundengeschäft. Bei einigen Rallyes stellen die Fiesta in drei Klassen mehr als die Hälfte des Starterfelds. Weil kein Top-Fahrer bei einem Team unterschreibt, das sich von Jahr zu Jahr hangelt, setzt Wilson auf den Nachwuchs. Dabei bewies er im Vorjahr wieder einmal ein glückliches Händchen. Der Walliser Elfyn Evans sammelte bei 13 Läufen neunmal Punkte und bewies unter schwierigen Bedingungen in Monte Carlo, Deutschland und Wales sein Talent. Nach dem Rückzug von Routinier Mikko Hirvonen reaktiviert Wilson mit Ott Tänak eine seiner früheren Entdeckungen.



Elfyn Evans glänzte 2014 mit Zuverlässigkeit und schnellen Zeiten



Ott Tänak hat großes Talent, macht aber nicht selten auch große Fehler

„Malcolm Wilson hofft, am Ball zu bleiben, bis ein großer Sponsor anbeißt, oder noch besser: bis Ford zurückkehrt“

Der ist an guten Tagen Weltklasse, an schlechten baut der Este Schrott. Unter Ingenieur Chris Williams entstand dazu ein neuer, komplett selbst entwickelter Motor, der den Leistungsrückstand reduzieren soll. Allerdings ist der überarbeitete Fiesta erst ab dem fünften Lauf in Portugal einsatzbereit. Mehr Steigerungspotenzial bieten die jungen Fahrer. Malcolm Wilson hofft, durch Achtungserfolge so lange am Ball zu bleiben, bis ein großer Sponsor anbeißt, oder noch besser: bis Ford in die WM zurückkehrt.

Text: Markus Stier
Fotos: McKlein

Da muss man hin

Es gibt Wertungsprüfungen, und es gibt Legenden, deren Namen jeder Fan kennt und sie mit Ehrfurcht ausspricht. Wir stellen die größten fünf vor.





Viel Wasser und
Einsamkeit:
Willkommen in
Sweet Lamb

• Manchester
• Sweet Lamb



Grenoble ●

Col de Turini ●

12 MOULINET
25 SOSEPEL
PEIRA CAVA 8
NICE 67



Wintermärchen
und Leitplanken-
Driftshow am
Col de Turini

Bei den 13 WM-Läufen der abgelaufenen Saison hatten die WM-Cracks 135 verschiedene Wertungsprüfungen zu meistern. Es gibt besonders lange Prüfungen, besonders materialmordende und besonders heimtückische. Es gibt flüssige Strecken, die Fahrer besonders lieben, und es gibt die Zuschauerstrecken, die das Volk mit weiter Aussicht, spektakulärer Landschaft, wilden Sprüngen oder Wasserdurchfahrten locken. Die Annalen sind voll von großen Namen wie Chartreuse und Kielder Forest. Aber auch in der Gegenwart gibt es Prüfungen, deren Magnetismus sich die Fans nicht entziehen können, selbst wenn sie dafür kalte Füße, sengende Sonne oder nasse Kragen erdulden müssen. Wir beginnen unsere Reise im Norden von Wales.

**Sweet Lamb
52°26'57 N, 3°43'43 W**

Von all den schlammigen, windigen, finsternen und rutschigen Rallye-Pisten der walisischen Halbinsel ist Sweet Lamb eigentlich die unbedeutendste. Bei nur rund vier Kilometern Länge sind die Fahrer gerade warm, wenn das Ziel in Sicht kommt. Aber das hat es in sich. Nach einer schnellen Bergabpassage sind vor dem Ziel ein Sprung, eine Was-

„Kommt nach dem Regen die Sonne raus, wird der Matsch zu einer tückisch breiigen Pampe. Und wehe, wenn der Nebel kommt“

serdurchfahrt, drei Spitzkehren und ein weiterer mächtiger Satz zu meistern. Für die Fans ein tolles Spektakel. Auf den waldlosen Höhen des Truppenübungsgeländes westlich des walisischen Dorfes Llangurig zieht es zwar Mitte November zuweilen wie Hechtsuppe, aber dafür verstellt auch nichts den Blick auf sämtliche Attraktionen der letzten Meter, und einen heißen Tee und heiße Fritten mit Fisch gibt es selbst hier, wo sich Fuchs und Schafe gute Nacht sagen, am Imbisswagen. Der Name „süßes Lamm“ täuscht. Wenn Sonnenschein nach langem Regen den Matsch zu einer breiigen Pampe macht,

wird es tückisch glatt, und wehe, wenn der Nebel kommt.

**Col de Turini
53°48'37 N, 7°23'30 O**

Er ist literarisch überhört, überlaufen, überbewertet. Es gibt deutlich engere und anspruchsvollere Bergstraßen in den französischen Seealpen. Und dennoch endet der Besuch der Rallye Monte Carlo doch immer wieder hier. Nicht zuletzt, weil so viele hier sind. Die Passhöhe des Turini wird regelmäßig von ein paar Tausendschaften aus halb Europa belagert. Es wird gesungen und zuweilen geschmäht wie im Fußballstadion. Die etwa 24 Kilometer lange Strecke von Moulinet nach La Bollène wird immer wieder in beiden Richtungen befahren, die beliebte Rechts-links-Kombination auf der Passhöhe ist eigentlich nicht besonders spektakulär. Eigentlich. Denn der Turini ist 1609 Meter hoch und damit das Dach des europäischen Rallyesports. Selbst in mildereren Wintern, wenn die Königin der Rallyes zu einer reinen Asphaltjagd wird, gibt es die Chance auf Schnee auf dem Gipfel. Dann kringeln sich die Amateure, driften die Köhner auf fast profillosen Reifen nur Zentimeter an den Leitplanken vorbei. Wenn es für den zweiten Durchgang



Die Kakaristo-Passage verleitet zum Übertreiben



Der berühmte Yellow House Jump



Hier enden Autos auf dem Dach

Ouninpohja
Helsinki



Hier stehen Karrieren auf der Kippe

dunkel wird, ist die Atmosphäre noch besser. Nur im Vorjahr nicht. Da fiel die zweite Runde aus: zu viel Schnee.

Ouninpohja
61°45'46 N, 24°58'25 O

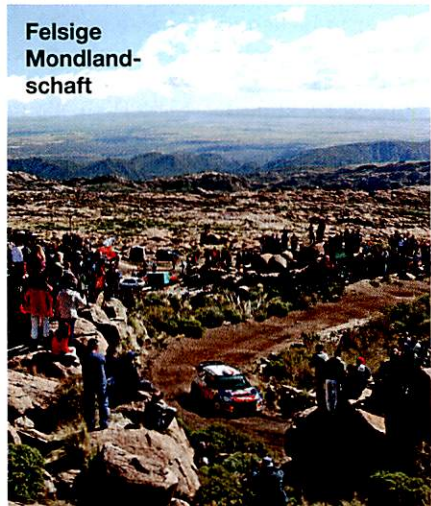
Das Herz des Rallye-Sports schlägt in Finnland, und es wummert unter einem unscheinbaren roten Holzhaus, das vor 100 Jahren der Holzhändler Ouni auf einen Hügel am Isojärvi-See baute. Ounis Bucht heißt der Ort noch heute. Ouninpohja ist für Nichtfinnen nur schwer unfallfrei zu schreiben und noch schwerer unfallfrei zu befahren. Die 34 Schotter-Kilometer sind Legende.

Auf diesen 34 Kilometern werden aus Jungen Männer. Der Streckenrekord ist ebenso bedeutend wie ein Finnland-Sieg. 30.000 Fans kommen zur Kakaristo-Kurve, wo sich immer wieder Autos dramatisch überschlagen. Von den über 200 Kuppen ist die Ehrfurcht gebietendste der „Yellow House Jump“, etwa einen Kilometer hinter Ounis Haus. Hinter der steilen Rampe an jenem gelben Haus gehen die Tapfersten mit mehr als 160 Sachen über den Backen. Die Weite wird mit Meterschildern gemessen. Der Rekord liegt seit einem Jahrzehnt bei 52 Metern. Die wahre Herausforderung befindet sich ein Stück dahinter, wo es

sechs Kilometer lang mit Tempo 200 im höchsten Gang dahingeht – nur ist die Passage alles andere als eine Gerade.

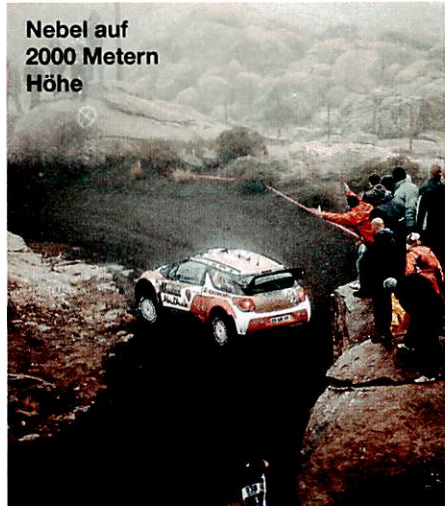
El Condor
31°35'53 N, 64°44'49 O

Aus der Bergbaustadt Mina Clavero führte einst ein Eselspfad nach Osten, auf dem die Conquistadores angeblich Silber zur argentinischen Provinzhauptstadt Córdoba transportierten. Aus dem Pfad wurde eine Schotterstraße, die mühsam durch eine Mondlandschaft aus Granit gesprengt wurde. Hier wächst nichts außer Gräsern und jungen Kondoren. Der Verkehr über die 2100 Meter hohe



Felsige
Mondland-
schaft

„Hier wachsen nur Gräser und Kondore. El Condor ist ein verwunschener Ort, an dem es nur einmal im Jahr von Menschen wimmelt“



Nebel auf
2000 Metern
Höhe



Córdoba
El Condor

Bröckelnde
Hänge-
brücken

Betonpisten
und Hinkel-
steine: Das ist
Baumholder



● Trier
● Panzerplatte

Sierra de Córdoba geht längst über die neue Nationalstraße 14. Sie hat aus den 20 kurvenreichen Kilometern der alten Schotterstraße mit ihren baufälligen Hängebrücken einen verwunschenen Ort gemacht, in dem es nur einmal im Jahr von Menschen wimmelt. Manche Fans kommen schon vier Tage vor der Rallye, um sich die besten Areale zu sichern. Scheint die Sonne, lassen sich die Staubfahnen der Autos kilometerweit verfolgen. Ist es neblig, reicht die Sicht kaum 100 Meter. Für die Fahrer entscheiden beim Drift durch die Felsen nur Zentimeter über Sieg oder Schrott.

Panzerplatte 49°38'34 N, 7°19'19 O

Nur wenige Fahrer mögen sie, aber alle haben Respekt vor ihr: die Panzerplatte, Herzstück des Truppenübungsplatzes Baumholder im Hunsrück. Dort erstreckt sich ein gewaltiges Gewirr von Straßen, aus denen sich gigantische Wertungsprüfungen basteln lassen. Es gibt unzählige Abzweige, dazwischen finden sich enorm schnelle Passagen, in denen die Autos trotz kurzer Übersetzung mit Tempo 190 in den Begrenzer rennen. Ein wichtiger Anziehungspunkt ist die Sprungkuppe „Gina“, auf der die

Schnellsten mit 170 km/h abheben. Der Name der Prüfung stammt von einem befestigten Beobachtungsposten im Herzen des Geländes, an dessen Hang die Fans wunderbaren Überblick haben. Meist genießen sie dort die August-Sonne, aber nicht selten gehen Schauer nieder, die aus den Betonpisten Rutschbahnen machen. Heikel, weil zur Streckenbegrenzung Felsen und Betonklötze platziert sind. An den Hinkelsteinen sind schon zahllose schöne Autos zerschellt.

Text: Markus Stier
Fotos: McKlein



Die Champions schrauben, Neuville (r.) und Gilsoul schauen zu



Wieder Weltmeister: Ogier/Ingrassia

Alle Weltmeister

Jahr	Marken-Weltmeister	Fahrer-Weltmeister
1973	Renault-Alpine	keine Fahrer-WM ausgeschrieben
1974	Lancia	keine Fahrer-WM ausgeschrieben
1975	Lancia	keine Fahrer-WM ausgeschrieben
1976	Lancia	keine Fahrer-WM ausgeschrieben
1977	Fiat	keine Fahrer-WM ausgeschrieben
1978	Fiat	keine Fahrer-WM ausgeschrieben (inoffiziell: Markku Alén)
1979	Ford	Björn Waldegaard (S) Ford Escort RS/MB 450 SLC 5.0
1980	Fiat	Walter Röhrl (D) Fiat Abarth 131
1981	Talbot	Ari Vatanen (FIN) Ford Escort RS
1982	Audi	Walter Röhrl (D) Opel Ascona 400
1983	Lancia	Hannu Mikkola (FIN) Audi Quattro
1984	Audi	Stig Blomqvist (S) Audi Quattro
1985	Peugeot	Timo Salonen (FIN) Peugeot 205 Turbo 16
1986	Peugeot	Juha Kankkunen (FIN) Peugeot 205 Turbo 16
1987	Lancia	Juha Kankkunen (FIN) Lancia Delta HF 4WD
1988	Lancia	Miki Biasion (I) Lancia Delta Integrale
1989	Lancia	Miki Biasion (I) Lancia Delta Integrale
1990	Lancia	Carlos Sainz (E) Toyota Celica GT Four
1991	Lancia	Juha Kankkunen (FIN) Lancia Delta Integrale
1992	Lancia	Carlos Sainz (E) Toyota Celica Turbo 4WD
1993	Toyota	Juha Kankkunen (E) Toyota Celica Turbo 4WD
1994	Toyota	Didier Auriol (F) Toyota Celica Turbo 4WD
1995	Subaru	Colin McRae (GB) Subaru Impreza
1996	Subaru	Tommi Mäkinen (FIN) Mitsubishi Lancer Evolution
1997	Subaru	Tommi Mäkinen (FIN) Mitsubishi Lancer Evolution
1998	Mitsubishi	Tommi Mäkinen (FIN) Mitsubishi Lancer Evolution
1999	Toyota	Tommi Mäkinen (FIN) Mitsubishi Lancer Evolution
2000	Peugeot	Marcus Grönholm (FIN) Peugeot 206 WRC
2001	Peugeot	Richard Burns (GB) Subaru Impreza
2002	Peugeot	Marcus Grönholm (FIN) Peugeot 206 WRC
2003	Citroën	Petter Solberg (N) Subaru Impreza
2004	Citroën	Sébastien Loeb (F) Citroën Xsara WRC
2005	Citroën	Sébastien Loeb (F) Citroën Xsara WRC
2006	Ford	Sébastien Loeb (F) Citroën Xsara WRC
2007	Ford	Sébastien Loeb (F) Citroën C4 WRC
2008	Citroën	Sébastien Loeb (F) Citroën C4 WRC
2009	Citroën	Sébastien Loeb (F) Citroën C4 WRC
2010	Citroën	Sébastien Loeb (F) Citroën C4 WRC
2011	Citroën	Sébastien Loeb (F) Citroën DS3 WRC
2012	Citroën	Sébastien Loeb (F) Citroën DS3 WRC
2013	Volkswagen	Sébastien Ogier (F) Volkswagen Polo WRC
2014	Volkswagen	Sébastien Ogier (F) Volkswagen Polo WRC

Fahrer-WM 2014

Fahrer/Beifahrer	Nation	Fahrzeug	Punkte
1. Sébastien Ogier/Julien Ingrassia	F/F	VW Polo WRC	267
2. Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila	FIN/FIN	VW Polo WRC	218
3. Andreas Mikkelsen/Ola Floene	N/N	VW Polo WRC	150
4. Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen	FIN/FIN	Citroën DS3 WRC	126
5. Mats Östberg/Jonas Andersson	N/S	Ford Fiesta WRC	108
6. Thierry Neuville/Nicolas Gilsoul	B/B	Hyundai i20 WRC	105
7. Kris Meeke/Paul Nagle	GB/IRL	Citroën DS3 WRC	92
8. Elfyn Evans/Daniel Barritt	GB/GB	Ford Fiesta WRC	81
9. Martin Prokop/Zdenek Hrusa	CZ/CZ	Ford Fiesta WRC	44
10. Dani Sordo/Marc Marti	E/E	Hyundai i20 WRC	40

Die meisten Siege

Fahrer	Siege
1. Sébastien Loeb (F)	78
2. Marcus Grönholm (FIN)	30
3. Carlos Sainz (ESP)	26
4. Colin McRae (GB)	25
5. Tommi Mäkinen (FIN)	24
5. Sébastien Ogier (F)	24
7. Juha Kankkunen (FIN)	23
8. Didier Auriol (F)	20
9. Markku Alén (FIN)	19
10. Hannu Mikkola (FIN)	18
11. Miki Biasion (I)	17
12. Björn Waldegaard (S)	16
13. Mikko Hirvonen (FI)	15
14. Walter Röhrl (D)	14
15. Petter Solberg (N)	13
16. Jari-Matti Latvala (FIN)	12
17. Stig Blomqvist (S)	11
17. Timo Salonen (FIN)	11
19. Richard Burns (GB)	10
19. Ari Vatanen (FIN)	10

Bestzeiten auf Wertungsprüfungen

Fahrer	Bestzeiten
1. Sébastien Loeb (F)	900
2. Markku Alén (FIN)	821
3. Carlos Sainz (E)	756
4. Juha Kankkunen (FIN)	700
5. Hannu Mikkola (FIN)	654
6. Didier Auriol (F)	554
7. Marcus Grönholm (FIN)	542
7. Ari Vatanen (FIN)	542
9. Stig Blomqvist (S)	486
10. Colin McRae (GB)	477
11. Petter Solberg (N)	457
12. Walter Röhrl (D)	439
13. Jari-Matti Latvala (FIN)	380
14. Miki Biasion (I)	373
15. Tommi Mäkinen (FIN)	362
16. Sébastien Ogier (F)	313
17. Björn Waldegaard (S)	290
18. Richard Burns (GB)	277
19. Mikko Hirvonen (FIN)	260
20. Timo Salonen (FIN)	257

Marken-WM 2014

Team	Punkte
1. Volkswagen	447
2. Citroën-Abu Dhabi	210
3. M-Sport Ford	208
4. Hyundai	187
5. Volkswagen II	133
6. Jipocar Czech Nat. Team	49

Impressum

auto motor sport
Chefredakteure: Ralph Alex, Jens Katemann
Stellvertretende Chefredakteurin: Birgit Priemer
Content Delivery Management
 Leitung: Thomas Fischer (Text), Michael Heinz (Kreation, Art Director), Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv)
Redaktion: Claus Mühlberger, Markus Stier
Layout: Sarah Zischka

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart

Leitung Geschäftsbereich Automobil: Tim Rammes, Kai Feyrabend (Stellv.)
Anzeigenleitung: Markus Eiberger
Für die Anzeigen verantwortlich: Beate Engelhardt

Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck: appl druck GmbH & Co. KG, Würzburg

Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten
 © by Motor Presse Stuttgart
 Das Extra Rallye-WM 2015 ist eine Beilage von sport auto 2/2015, Motorsport aktuell 5/2015 und auto motor und sport 3/2015



DER SCHNELLSTE WEG VON A NACH B: RS.



Der ŠKODA Octavia RS.

Mit dem ŠKODA Octavia RS sind Sie mit Sicherheit schnell unterwegs. Dafür sorgen die Beschleunigung von 0 auf 100 in 6,8 Sekunden und die Spitzengeschwindigkeit von 248 km/h sowie seine modernen Sicherheitstechnologien. Und sein selbstbewusstes, dynamisches Design verspricht schon von Weitem, was seine inneren Werte halten. Erleben Sie ihn selbst – am besten bei einer Probefahrt. Weitere Informationen bei Ihrem ŠKODA Partner, unter 0800/99 88 999 oder www.skoda-auto.de

Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 8,1–5,7; außerorts: 5,4–3,9; kombiniert: 6,4–4,6. CO₂-Emission kombiniert: 149–119 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Abbildung zeigt Sonderausstattung.

RALLYEAH!



WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP

Auf die Plätze, fertig, große Show: Für die Saison 2015 wünschen wir unseren Rallye-Helden mit dem Polo R WRC viel Erfolg – und uns viele spannende Rennen.

RALLYTHEWORLD.COM
// EXCITEMENT WE SHARE



RALLYE-WELTMEISTER
2013, 2014