

Motorsport Information



**2016** | Themenpaket  
50 Jahre  
Volkswagen Motorsport



---

# Inhalt

---

Galerie **03**



**08** Einführung  
Zeitstrahl Historie

Interview  
Jost Capito **13**



**21** Hintergrund  
Formel V und Formel 3

Hintergrund  
Markenpokal **28**



**33** Hintergrund  
Langstreckenrennen

Hintergrund  
Rallye Dakar **39**



**45** Hintergrund  
Rallye-WM

Hintergrund  
Rallycross **51**



**57** Historie  
Zahlen und Fakten

Volkswagen Motorsport  
Für Medien **60**

Formel V


„Born in the USA“ – und ab 1966 auch in Deutschland



Tourenwagen

„Die wilden Siebziger“: Willi Bergmeister gibt im Scirocco ordentlich Gas



Formel 3  Von der Volkswagen Nachwuchsförderung hat nicht nur Michael Schumacher (vorn im Bild) profitiert



## Rallye Dakar

■ Sieg-Hattrick bei der härtesten Rallye der Welt: Volkswagen hinterließ Spuren in der Wüste



Rallye-WM

Das bisher erfolgreichste Engagement von Volkswagen im Motorsport: neun Titel in drei Jahren



## Meilensteine

11. Juli 1966



**Volkswagen Motorsport wird – damals als Verband Formel V Europa e. V. – in München gegründet.**

*Ulf von Malberg*  
Generalsekretär, 1966–1968

*Anton Konrad*  
Generalsekretär, 1968–1972

1969



Geschichtsträchtiges Formel-V-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife: Helmut Marko gewinnt nach sechs Runden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 137,4 km/h vor Niki Lauda.

1971

Mehr Power – mit dem Start der Formel Super V. Hier am Steuer eines Kaimann: der Deutsche Jochen Mass.

*Klaus-Peter Rosorius*  
Sportchef, 1972–1995



1973



**Umzug nach Hannover.**

1975

Keke Rosberg gewinnt die deutsche Meisterschaft der Formel Super V im Kaimann-Volkswagen.

1976



Erster Volkswagen Markenpokal: In Hockenheim startet der VW-Junior-Cup – mit identischen, 105 PS starken Scirocco.

1976



**Namensänderung in „Formel V Europa – Volkswagen Motorsport e. V.“**

1977

Der Golf I GTI löst den Scirocco als Cup-Fahrzeug ab.

1978

Klaus-Joachim „Jochi“ Kleint gewinnt den Estering-Pokal und holt im Golf GTI 1600 die inoffizielle Deutsche Rallycross-Meisterschaft. Im gleichen Jahr nimmt der Hamburger mit Volkswagen an der FIA Rallycross-Europameisterschaft teil.



1979

Einstieg als Motorenhersteller in die Formel 3.

1980



Ein Volkswagen Iltis setzt die Duftmarke in der Wüste! Freddy Kottulinsky und Gerd Löffelmann holen für Volkswagen den ersten Gesamtsieg bei der Rallye Dakar.

1981



Namensänderung in „Volkswagen Motorsport e.V.“

1980

Der knallgrüne Golf I GTI – „Rheila-Frosch“ genannt – gewinnt die Deutsche Rallye-Meisterschaft. Am Steuer: Alfons Stock/Paul Schmuck.



1982

Der Däne John Nielsen gewinnt mit Volkswagen die Deutsche Formel-3-Meisterschaft.

1983

Start frei für den Polo-Cup.

1984

Erster Triumph in Macau! Nielsen gewinnt die inoffizielle Formel-3-Weltmeisterschaft.

1985



Der „Weltrekord-Polo“: Mit dem Polo G40 gelingt Volkswagen auf dem Testgelände in Ehra-Lessien mit 208,1 km/h ein neuer Geschwindigkeitsrekord über 24 Stunden.

1986

Der Schwede Kenneth Eriksson wird im Volkswagen Golf II GTI Rallye-Weltmeister der Gruppe A.



1990



Michael Schumacher gewinnt mit Volkswagen die Deutsche Formel-3-Meisterschaft und das Weltfinale in Macau.

1991

- Gewinn der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Am Steuer des 282 PS starken Golf G60: Erwin Weber und Manfred Hiemer.

Andre van der Watt  
Sportchef, 1995–2002

- Tom Kristensen wird „powered by Volkswagen“ Deutscher Formel-3-Meister.

1997

Volkswagen steigt als Motorenlieferant bei der Formel König ein.

1998

Erstes Rennen im ADAC Volkswagen Touring Junior Cup mit dem Lupo – die Tourenwagen-Schule ist geboren.



9. März 2000

**Gründung VW Motorsport GmbH.**

6. April 2000

**Umbenennung in Volkswagen Racing GmbH.**

Rudolf-Helmut Strozyk  
Sportchef, 2002–2003

Kris Nissen  
Motorsport-Direktor, 2003–2012

2003

Rückkehr zur Rallye Dakar mit dem Volkswagen Tarek.

20. Dezember 2004

**Umbenennung in Volkswagen Motorsport GmbH.**

2004

Der Polo-Cup löst den Lupo-Cup ab.



2005

Bruno Saby und Michel Périn gewinnen mit dem Volkswagen Race Touareg den FIA Marathon-Rallye-Weltcup.

2007

Klassensieg für den Golf GTI beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Der 300 PS starke 2,0-Liter-TSI mit Frontantrieb gewinnt in der Klasse SP3T. Am Steuer: René Rast, Jimmy Johansson, Florian Gruber und Dieter Depping.



2008

Volkswagen Power für den Nachwuchs: Startschuss für das ADAC Formel Masters.

2009



Volkswagen wird erster Rallye-Dakar-Sieger mit Diesel-Technologie! Doppelerfolg beim Klassiker mit Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz und Mark Miller/Ralph Pitchford.

2010

- Dreifachsieg bei der Rallye Dakar! Carlos Sainz/Lucas Cruz gewinnen vor Nasser Al-Attiyah/Timo Gottschalk und Miller/Pitchford.
- Neuer Star in der Tourenwagen-Schule: Der Scirocco löst den Polo ab.



2011

Lupenreiner „Dakar“-Hatrick! Dieses Mal gewinnen Al-Attiyah/Gottschalk vor de Villiers/von Zitzewitz und Sainz/Cruz.



2011

Bekanntgabe im Mai, ab der Saison 2013 in die FIA Rallye-Weltmeisterschaft einzusteigen. Der erste fahrbereite Prototyp des Polo R WRC wird bei der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt vorgestellt.

2012



Testphase: Volkswagen Motorsport nimmt mit dem Škoda Fabia S2000 an Rallye-WM-Läufen teil.

*Jost Capito*

Motorsport-Direktor, 2012–heute

2013

- Erster Sieg in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft! Sébastien Ogier/Julien Ingrassia gewinnen den zweiten WM-Lauf in Schweden.



- Im Oktober holen Ogier/Ingrassia bei ihrer Heim-Rallye in Frankreich die Titel in der Fahrer- und Beifahrer-Wertung. Nach der darauffolgenden Rallye in Spanien ist Volkswagen Hersteller-Weltmeister.

2014

Titelverteidigung in der Hersteller-Wertung nach einem Dreifacherfolg in Australien. Mit einem Sieg bei der Rallye Spanien verteidigen Ogier und Ingrassia ihren Fahrer-/Beifahrer-Titel.



2015



Hattrick! Ogier, Ingrassia und Volkswagen werden in Australien zum dritten Mal Rallye-Weltmeister.

# „So gut aufgestellt wie nie zuvor“

Volkswagen Motorsport-Direktor Jost Capito im Interview über Entwicklungen seit 1966, die Handschrift seiner Vorgänger und das Jubiläumsjahr.





Da kommt Freude auf: Seit Mai 2012 ist Jost Capito Volkswagen Motorsport-Direktor – in seine Amtszeit fallen neun Rallye-WM-Titel in drei Jahren

**Als Volkswagen Motorsport 1966 gegründet wurde, waren Sie ungefähr acht Jahre alt. Wie haben Sie die Anfangsjahre mit der Formel V erlebt?**

*Ich habe mich schon immer für Motorsport interessiert und für mich war die Formel V damals das Größte. Wenn ich zurückdenke, erinnere ich mich vor allem an die Fahrer: Keke Rosberg, Jochen Rindt und wie sie alle heißen. Zu dieser Zeit war die Formel V vergleichbar mit der Formel 3 heutzutage. Wer in die Formel 1 aufsteigen und im Motorsport Erfolg haben wollte, der fing mit der Formel V an.*

**Wann fing die Begeisterung für den Motorsport bei Ihnen an?**

*Das fing sogar noch vor der Formel V an. Und zwar, als meine Mutter mit mir schwanger war und das Motorradrennen „Isle of Man TT“ besucht hat. Ich habe nichts gesehen, aber gehört – und das hat mir gefallen. (lacht)*

Ein Volkswagen Iltis stand auch bei Familie Capito in der heimischen Garage



**Später waren Sie selbst im Motorsport aktiv und haben an der Rallye Dakar teilgenommen.**

*Bei mir fing es mit Motorradsport an. Seitdem ich drei Jahre alt war, bin ich auf Enduro-Veranstaltungen gewesen. Für mich war klar: Wenn ich 16 Jahre alt bin und einen Führerschein habe,*



■ Gut gemacht, Jari-Matti:  
Capito ist im Service immer  
mittendrin

*fahre ich Enduro- und Motocross-  
Rennen.*

**1980 hat ein Volkswagen zum  
ersten Mal den Gesamtsieg bei  
der Rallye Dakar geholt. Wie  
haben Sie diesen Triumph ver-  
folgt?**

*Von 1980 ist mir natürlich der  
Volkswagen Iltis in Erinnerung  
geblieben. Mein Vater ist 1981  
das erste Mal bei der Rallye  
Dakar gefahren, deswegen hat-  
ten wir die Jahre zuvor aufmerk-  
sam verfolgt. Der Sieg von Freddy  
Kottulinsky und dem Iltis, das  
war natürlich sensationell. Wir*

*hatten zu Hause immer Offroad-  
Fahrzeuge, weil mein Vater zur  
Jagd gegangen ist. Und genau zu  
dieser Zeit hatten wir einen Iltis.  
Schon etwas Besonderes, wenn  
dann ein solches Modell zu Hause  
in der Garage steht.*

**Wie professionell war der Motor-  
sport damals im Vergleich zu  
heute?**

*Der Motorsport war immer pro-  
fessionell und zu jeder Zeit auf  
einem hohen Niveau. Die Techno-  
logie hat sich weiterentwickelt.  
Das bedeutet nicht, dass es zu  
irgendeinem Zeitpunkt schwerer  
oder leichter war. Wer gewinnen  
will, muss immer zu der jeweili-*

*gen Zeit der Beste sein – das ist  
nie einfach. Wenn heutzutage  
jemand das machen würde, was  
vor zehn Jahren im Motorsport  
gemacht wurde, dann wäre es  
nicht mehr professionell – aber  
damals war es das. Die Zeiten  
ändern sich und man muss immer  
mit der Zeit gehen.*

**Ein Großteil des aktuellen Teams  
arbeitet bereits seit den Rallye-  
Dakar-Werkseinsätzen – 2003 bis  
2011 – zusammen. Ein Schlüssel  
zum Erfolg?**

*Bei der Rallye Dakar lernt und  
erlebt man den Motorsport in  
jeder Facette, egal auf welchem  
Gebiet. Diejenigen, die bei der*



Historischer Heimsieg: Bei der Rallye Deutschland 2015 feierte das Volkswagen Team einen Dreifachtriumph

## Ein erfahrenes „Dakar“-Team zu haben, war die beste Voraussetzung und willkommener Luxus.

*Dakar erfolgreich sind, können auch andere Bereiche erfolgreich gestalten. Ein erfahrenes „Dakar“-Team zu haben, auf das andere Motorsport-Aktivitäten aufgebaut werden konnten, war die beste Voraussetzung und willkommener Luxus.*

**Sie sind im Mai 2012 dazugekommen. Kannten Sie damals einige Leute aus dem Team?**

*Nein, bis auf meinen Vorgänger Kris Nissen kannte ich niemanden. An meinem ersten Tag musste ich mit dem Navigati-*

*onsgerät in die Ikarusallee nach Hannover fahren – ich wusste nicht, wo das ist. (lacht)*

**In der Reihe der Sportchefs sind Sie der siebte. Welchen Anteil haben Ihre Vorgänger an der aktuellen Entwicklung?**

*Es wurden hervorragende Entscheidungen getroffen – unter anderem, nach Hannover zu gehen, in die Rallye Dakar sowie in die Rallye-Weltmeisterschaft einzusteigen und die dazugehörige Infrastruktur zu schaffen. Wir haben Mitarbeiter im Team, die noch mit dem Golf II in der Rallye-WM gefahren sind. Diese Erfahrungen sind natürlich Gold wert.*



*Alle Entscheidungen und Aktivitäten meiner Vorgänger haben mir geholfen, mit dem Team erfolgreich zu sein. Ich habe etwas übernommen, das die Handschrift meiner Vorgänger trägt. Nur deshalb ist der Erfolg überhaupt möglich.*

**In welchen Bereichen hat sich das Team in Ihren Augen am meisten weiterentwickelt?**

*Das Team hat sich in allen Bereichen – von der Technik, Infrastruktur bis hin zu Marketing und Kommunikation – weiterentwickelt, auch den Anforderungen*

*entsprechend. Als Volkswagen die Rallye Dakar von 2009 bis 2011 dreimal gewonnen hatte, hat es das Team auf Anhieb geschafft, in der Rallye-WM eine völlig andere Art von Motorsport zu betreiben. Weg von der Philosophie, bei einem Event im Jahr auf den Punkt konzentriert zu sein, hin zu 13-mal im Jahr mit genau der gleichen Hingabe bei jeder einzelnen Rallye. Das ist eine Änderung, die normalerweise schwer zu vollziehen ist. Wir haben es aber als Team hervorragend gemeistert. In diesem Jahr absolvieren wir mit der Rallye China eine Rallye mehr. Auch das*

*werden wir ohne Probleme hinkommen, da bin ich mir sicher.*

**Neun Rallye-WM-Titel für den Polo R WRC in den vergangenen drei Jahren. Wie ist dieser Erfolg zu bewerten?**

*Wenn ein Hersteller in eine der höchsten Motorsport-Serien einsteigt, auf Anhieb dreimal hintereinander Weltmeister wird und sich so etabliert, dann ist das schon außergewöhnlich. Das hat es in dieser Form in einer Automobil-Weltmeisterschaft noch nicht gegeben.*

➤ Nach dem zweiten Titelgewinn in der Rallye-WM 2014 versammelte sich die gesamte Mannschaft zum Gruppenfoto



**Welchen Einfluss haben diese Erfolge auf die Position von Volkswagen im internationalen Motorsport?**


*Volkswagen hat sich durch den Einsatz in der Rallye-Weltmeisterschaft im internationalen Motorsport etabliert. Mit der WRC sind wir jedes Jahr von Januar bis November rund um den Globus unterwegs. Die seriennahen Fahrzeuge können weltweit gekauft werden und bieten hohes Identifikationspotenzial. Der Polo ist das weltweit – außer den USA – meistverbreitete Auto von Volkswagen. Von daher ergibt der Rallye-WM-Einsatz mit dem Polo R WRC absolut Sinn. Als es bei Volkswagen Anfang der 2000er-Jahre mit den SUVs anging und der Touareg auf den Markt kam, waren die Teilnahmen an der Rallye Dakar das Beste, was gemacht werden konnte. Auch wenn die internationale Wahrnehmung bei nur einer Veranstaltung im Jahr natürlich geringer war.*

**Inwieweit ist Erfolg in der Rallye-WM planbar?**

*Erfolg ist nicht planbar. Was planbar ist, das sind der Einsatz, die Zuverlässigkeit und die Performance des Autos. Damit kann eine Grundlage geschaffen*

*werden. Es hängt natürlich auch von der Konkurrenz und vielen anderen Faktoren ab. Wenn einer dieser Faktoren nicht stimmt, hat man keinen Erfolg.*

**Anders als andere Hersteller hat Volkswagen kein ausgelagertes Einsatzteam, sondern wickelt als Werksteam selbst den Einsatz ab. Was macht das aus?**

 In den vergangenen drei Jahren gab es für Jost Capito und sein Team viele Gründe zum Feiern



*Es gibt kurze Entscheidungswege und flache Hierarchien, was sehr effektiv ist. Wenn etwas ausgelagert ist, können schon mal verschiedene Interessen und Philosophien aufeinandertreffen. So etwas kann auch funktionieren, unsere Zusammenarbeit mit Andretti Autosport ist dafür das beste Beispiel. Da sind das Interesse und die Philosophie absolut kongruent. Bei Volkswagen Motorsport betreiben wir beide Ansätze – die WRC-Einsätze wickeln wir im Haus und die Global-Rallycross-Einsätze mit einem Partner ab.*

**Der Erfolg spricht für sich: Scott Speed hat 2015 mit dem Beetle GRC den Titel gewonnen. Was macht die Zusammenarbeit mit Andretti Autosport so erfolgreich?**

*Jost Capito und Scott Speed nach dessen Titelgewinn im Global Rallycross 2015 mit dem Beetle GRC*



*Andretti Autosport ist eine etablierte Motorsport-Firma, die in der Vergangenheit zahlreiche Erfolge gefeiert hat. Die Einstellung und die Ansichten von Andretti und Volkswagen, wie Motorsport betrieben werden soll, sind identisch. Sie passen auch vom Spirit zu uns – wir wollen beide immer gewinnen und tun alles dafür. Das war letztendlich auch ausschlaggebend für den tollen Erfolg in der Saison 2015.*

*Ab der Saison 2016 bietet Volkswagen den Golf TCR im Kundensport an*



**Hinzu kommt 2016 der Golf TCR für die Rennstrecke. Was versprechen Sie sich von diesem Engagement im Kundensport?**

*Wir versprechen uns, dass interessierte Kunden mit einem Volkswagen kostengünstigen Motorsport auf verschiedenen Niveaus betreiben können. Es gibt nationale und weltweite Meisterschaften, beispielsweise in den Benelux-Ländern oder in Asien. Ein Team kann mit dem Golf TCR an verschiedenen Serien teilnehmen, sich weiterentwickeln und das Engagement von einem nationalen bis hin zu einem internationalen ausbauen – mit dem gleichen Auto und der gleichen Technologie.*

**In den 50 Jahren haben unter anderem Niki Lauda, Michael Schumacher und Tom Kristensen ihre Karriere mit Volkswagen**

**Power im Heck begonnen. Zuletzt hat Max Verstappen den direkten Aufstieg in die Formel 1 geschafft. Was zeichnet die Nachwuchsarbeit von Volkswagen aus?**

*Die Nachwuchsarbeit von Volkswagen zeichnet aus, dass sie authentisch ist. Wir wollen keine Marionetten, sondern eigenständige Persönlichkeiten. Deswegen bieten wir Nachwuchsfahrern konkurrenzfähiges Material und den notwendigen Freiraum zur Entfaltung. Nur so haben Motorsport-Talente die*

*Möglichkeit, sich in beiden Bereichen zu entwickeln – auf der Rennstrecke als Fahrer und daneben als Persönlichkeit.*

**Was wünschen Sie Volkswagen Motorsport zum runden Geburtstag?**

*Wir wollen erfolgreich sein, überall, wo wir antreten. Zum 50. Geburtstag ist Volkswagen im Motorsport so gut aufgestellt wie nie zuvor. Mit einem sehr runden Programm: ein weltweites mit der Rallye-Weltmeis-*

*terschaft, die ständig wächst – 2016 mit einer Rallye in China, 2017 kommt Toyota als Hersteller hinzu. Für die Rundstrecke haben wir die Nachwuchsförderung in der Formel 3, außerdem den Einstieg mit dem Golf TCR in den Kundensport. Auch die TCR wird immer größer, es entwickeln sich Dutzende Meisterschaften. Dazu sind wir im Rallycross, einer modernen, aufstrebenden Sportart, in den USA gut etabliert. Volkswagen ist damit im Motorsport zukunftsicher und zukunftsweisend aufgestellt. //*

Wenn der Chef baden geht: willkommene Abkühlung nach dem Sieg bei der Rallye Italien 2014





# Wie alles begann – die Formel V als Startschuss einer Erfolgsgeschichte

---

Von Deutschland in die USA und zurück. Von der Formel V bis zur Formel 3. Eine internationale Spielwiese für Ein- und Aufsteiger. So startete die Motorsport-Ära von Volkswagen. Ein Rückblick.

---

N

iki Lauda,  
Keke Ros-  
berg oder

Rolf Stommelen in der Formel V,  
Michael Schumacher, Tom Kris-  
tensen oder Bernd Schneider in  
der Formel 3 – die Geschichte  
von Volkswagen im Motorsport  
ist mit diesen klangvollen Namen  
verbunden. Seit nunmehr 50 Jah-  
ren steht für den Automobilher-  
steller aus Wolfsburg beim Enga-

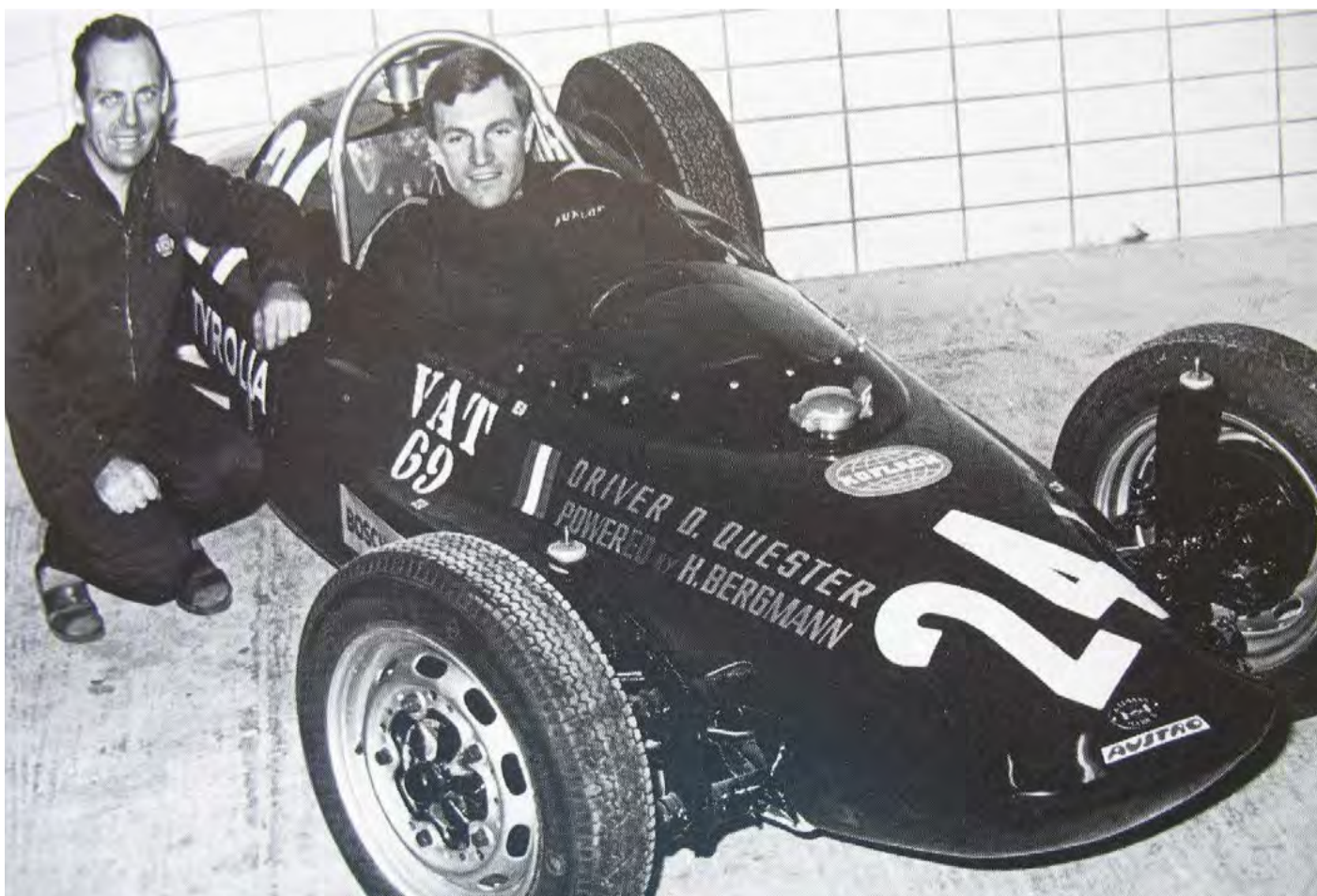
Schmal,  
leicht,  
schnell: das  
Markenzeichen  
der Formel-V-  
Renner



gument im Motorsport eines im  
Vordergrund: die Nachwuchsför-  
derung. Eine Erfolgsgeschichte.

Noch bevor Volkswagen offizi-  
ell in den Motorsport einstieg,

wurde das Know-how der Marke  
in den USA genutzt, um die wil-  
deste Nachwuchs-Rennwagen-  
klasse ins Rollen zu bringen: die  
Formel V. Mit elementaren Bau-  
steinen wie der Vorderachse, der



Denker und  
Lenker: Kaimann-  
Teamchef Kurt  
Bergmann mit  
seinem Fahrer  
Dieter Quester  
1966

Lenkung, dem Getriebe und vor allem dem 1,2-Liter-Motor mit knapp 40 PS war der Volkswagen Käfer das ideale Fahrzeug, um eine preiswerte Rennwagen-Konstruktion zu erschaffen.

1963 wurde das erste Formel-V-Rennen in den USA auf dem Daytona-Speedway ausgetragen. Die Serie wurde innerhalb kürzester Zeit zur landesweit erfolgreichsten Rennwagen-Klasse. Als Dr. Ferry Porsche und Sportchef Fritz Huschke von Hanstein 1964 auf die Volkswagen Flitzer aufmerksam wurden, brachten sie mit Unterstützung des sportbegeisterten Chefs von Volkswagen of America und späteren Vorstands Dr. Carl Hahn zwölf Bausätze nach Deutschland. In einem Pressestatement erklärte von Hanstein damals: „Wir wollen etwas für den deutschen Rennfahrer-Nachwuchs tun und unseren jungen Leuten mit der Formel V eine preisgünstige Einstiegsalternative eröffnen.“

Pralles Starterfeld zum Rennen der Formel Super V auf dem Nürburgring im Jahr 1974

Das Formel-V-Fieber verbreitete sich überall auf der Welt. Neben Landesmeisterschaften und Vergleichskämpfen zwischen den USA und Europa gab es sogar eine inoffizielle Weltmeisterschaft.

#### Formel Super V: mehr Power für den Nachwuchs

Das Fieber um die einzigartige Rennserie verbreitete sich überall auf der Welt. Neben Landesmeisterschaften und Ver-

gleichskämpfen zwischen den USA und Europa gab es sogar eine inoffizielle Weltmeisterschaft. Am 11. Juli 1966 wurde dann Volkswagen Motorsport – damals als Verband Formel V Europa e.V. – gegründet und fun-





Start zum Formel-3-Rennen auf dem Norisring 1992 – mit einer zwischenzeitlichen Auszeit ist Volkswagen seit 1979 in der Nachwuchsserie aktiv

gierte innerhalb der Formel V als Talentschmiede erster Klasse.

Mit einer höheren Motorenleistung von 120 PS startete 1971 die Formel Super V und brachte Gewinner wie den späteren Rallye-Dakar-Sieger Freddy Kottulinsky und den späteren Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg hervor. Nach 17 Jahren in der Rennserie stieg Volkswagen aus, um sich neuen Herausforderungen zu stellen.

### Von einer Talentschmiede zur nächsten

1979 ging Volkswagen als Motorenhersteller für die Formel 3 auf die Rundstrecke und führte

die Tradition der Talentschmiede fort. Bis 1994 holten Piloten mit Volkswagen Power im Heck insgesamt 92 Einzelsiege und entschieden sieben Titel für sich. Die bekanntesten Namen sind Michael Schumacher, der spätere Formel-1-Rekordweltmeister, Le-Mans-Seriensieger Tom Kristensen oder DTM-Legende Bernd Schneider.

Bei Volkswagen werden aber nicht nur Rennfahrer gefördert. Auch die schraubende Zunft – Renningenieure und Mechaniker – bekommt die Möglichkeit, Formel-Autos weiterzuentwickeln und sich einen Namen in der Motorsport-Welt zu machen. Nach einer mehrjährigen Auszeit in der Formel 3 nahm Volkswagen

## Amateure? Von wegen!

Die schwarze Flagge wollte Rennleiter Wilhelm Herz den beiden Hobby-Rennfahrern zeigen. Anton Konrad und Manfred Jantke nahmen gelegentlich an Formel-V-Rennen teil, so auch 1969 in Hockenheim. Doch damit hatte niemand gerechnet: In dem mit Ausnahmekönnern gespickten Fahrerfeld qualifizierten sich die beiden Amateure für die erste Startreihe. Herz pochte auf eine fehlerhafte Zeitnahme, sprach mit Konrad und Jantke, sie sollten doch bitte nach dem Start an die Seite fahren und die Kollegen durchlassen, drohte gar mit Disqualifikation. Was folgte, war eine Sensation: Beide fuhren vom Start souverän vorneweg, am Ende gewann Konrad vor Jantke. Was nicht unerwähnt bleiben darf: Jantke, zu jener Zeit Journalist, machte sich später als Porsche-Rennleiter einen Namen. Konrad war zum damaligen Zeitpunkt sogar mittendrin: als Koordinator der Formel-V-Rennsportaktivitäten von Volkswagen.

Über seinen Wechsel zur Volkswagen AG, bei der er ab 1972 als





■ Mit Volkswagen auf dem Podium: Edoardo Mortara holte 2010 den Titel in der Formel-3-Euroserie – aktuell fährt er für Audi in der DTM

das Engagement 2007 wieder auf. Und das sogar dreigleisig: Neben der Formel-3-Euroserie, der heutigen FIA Formel-3-Euro-

pameisterschaft, engagierte sich Volkswagen auch in der Britischen Formel-3-Meisterschaft und dem deutschen ATS Formel-3-Cup.

» Kommunikationsdirektor tätig war, scherzt Konrad gern: „Ich habe meine Arbeit so schlecht gemacht, dass mich die Zentrale holte.“ Mit der Formel V fing bei Volkswagen Motorsport alles an, in den vergangenen Jahren folgte die Krönung mit dem Titel-Hattrick bei der „Dakar“ und in der Rallye-WM. Und Konrad kann ohne Zweifel als „Geburtshelfer“ des Motorsports bei Volkswagen bezeichnet werden. „Volkswagen hat etwas daraus gemacht, das ist sagenhaft“, sagt er. „Da kann man mit Stolz sagen: Das hat mal mit diesem Pflänzchen Formel V angefangen.“

■ Auch talentierte Nachwuchsmechaniker werden von Volkswagen gefördert



Besonders erfolgreich in dieser Zeit war Edoardo Mortara. Der Italiener gewann im Leitplankendschungel von Macau 2009 und 2010 die inoffizielle Formel-3-Weltmeisterschaft. 2010 gewann der Nachwuchsfahrer außerdem den Titel in der von 2003 bis 2012 ausgetragenen Formel-3-Euroserie.

**Von der Formel 3 in die Königsklasse „powered by Volkswagen“**

2014 setzte Volkswagen in der FIA Formel-3-Europameister-

schaft, der wichtigsten Nachwuchsserie Europas, einen neuen Motor ein. Mehr Leistung und bessere Fahrbarkeit waren die Devise bei der nun 225 PS starken Generation, die auch in der Saison 2015 zum Einsatz kam. Und das mit Erfolg für den Nachwuchs: Der Niederländer Max Verstappen schaffte nach der Saison 2014 den Aufstieg direkt in die Formel 1. In der Königsklasse des Motorsports sorgte der Teenager 2015 sofort für Furore und wurde vom Automobil-Weltverband FIA unter anderem als „Rookie des Jahres“ ausgezeichnet.

Edoardo Mortara (hier ein Bild von 2010) gewann zweimal den Formel-3-Grand-Prix von Macau



# Ach, die starteten mit Volkswagen?

## Jochen Rindt



### Damals ...

... war Rindt in der Formel V anno 1966 ein Mann der ersten Stunde.

### Später ...

... wurde der beliebte Österreicher posthum Formel-1-Weltmeister 1970.

## Keke Rosberg



### Damals ...

... gewann Rosberg den Europapokal der Formel V 1300 (1973).

### Später ...

... wurde der Finne Formel-1-Weltmeister (1982). »



Max Verstappen fuhr 2014 eine Saison Formel 3 mit Volkswagen, seit 2015 sorgt er in der Formel 1 für Furore

In der gesamten Historie von Volkswagen haben Nachwuchspiloten die Formel V oder Formel 3 als Sprungbrett für eine Profi-Karriere genutzt – mit den Power-Triebwerken aus Wolfs-

burg im Heck. Sie waren und sind nach wie vor der Antrieb für die Stars von morgen. //

Rauchzeichen: Tom Blomqvist und Max Verstappen im Kampf um die Führung in Ungarn 2014



### » Niki Lauda



#### Damals ...

... startete der Österreicher in der Formel V. Und zwar in

einem Kaimann von Landsmann Kurt „Master“ Bergmann.

#### Später ...

... wurde Lauda dreimal Formel-1-Weltmeister: 1975, 1977 und 1984.

### Michael Schumacher



#### Damals ...

... wurde „Schumi“ Deutscher Formel-3-

Meister und siegte mit Volkswagen im Weltfinale in Macau.

#### Später ...

... wurde er mit sieben Titeln Rekordweltmeister in der Formel 1.

### Tom Kristensen



#### Damals ...

... gewann der Däne – im Jahr 1991 – „powered by

Volkswagen“ die Deutsche Formel-3-Meisterschaft.

#### Später ...

... nannten sie ihn „Mister Le Mans“: Mit neun Gesamtsiegen ist Kristensen Rekordhalter beim 24-Stunden-Klassiker.

# Eine Schule fürs Leben

Von 1998 bis 2014 auf dem Stundenplan: Nachwuchsförderung „powered by Volkswagen“ im Tourenwagen-Markenpokal.



**E**ine kostengünstige Alternative zur Formel 3? Darauf hatte Volkswagen Ende der 90er-Jahre eine Antwort parat: die Tourenwagen-Schule. Damit wurde von 1998 bis 2014 jungen Talenten der Einstieg in den Motorsport ermöglicht. Für viele Nachwuchsfahrer war es mehr als nur das Einmaleins des Motorsports. Sie haben durch die Tourenwagen-Schule fürs Leben gelernt.

Der ADAC Volkswagen Touring Junior Cup wurde 1998 ins Leben gerufen. Zehn Rennen richtete die Marke aus Wolfsburg mit dem damals brandneuen Lupo als Rennfahrzeug aus. Das Ziel: neben einem kostengünstigen Einstieg in den professionellen Tourenwagen-Rennsport auch absolute Chancengleichheit. Ab 1999 hieß die Tourenwagen-Schule von Volkswagen dann ADAC Volkswagen Lupo Cup.

Kris Nissen, späterer Volkswagen Motorsport-Direktor, stand den Schülern als erfahrener Tourenwagenfahrer mit Rat und Tat



/// Lupo royal:  
Fürst Albert von  
Thurn und Taxis  
lässt es seitwärts  
angehen

Das Ziel: neben einem kostengünstigen Einstieg in den professionellen Tourenwagen-Rennsport auch absolute Chancengleichheit.

zur Seite. Er gab ihnen nicht nur Tipps, wie man mit dem Renn-Lupo am schnellsten um den Kurs fährt, sondern sprach – wenn nötig – auch mal ein Machtwort, wenn es die Jungspunde bei Manövern etwas übertrieben. Auch das Thema Sicherheit wurde im Nachwuchs-Cup stets groß-

geschrieben. Bereits zu Beginn der Nachwuchsserie verfügte der Lupo über einen stabilen Überrollkäfig, eine Feuerlöschanlage und Renngrurte. Um die Chancengleichheit zu garantieren, wurden alle über die Jahre eingesetzten Modelle zentral vom Automobil-Veredler Abt Sportsline betreut.

### Lupo, Polo und Scirocco: die Stars der Tourenwagen-Schule

Mit dem ADAC Volkswagen Lupo Cup gelang Volkswagen ein spektakulärer Auftritt, denn den Lupo gab es erst rund ein halbes Jahr nach dem Start der Rennserie beim Händler zu kaufen. Das sorgte natürlich für Aufsehen. 2004 löste der ADAC Volkswagen Polo Cup den ADAC Volkswagen Lupo Cup ab. Von 2010 bis 2014 war dann der 235 PS starke Scirocco im Volkswagen Scirocco R-Cup der Star in der Volkswagen Tourenwagen-Schule.

Das Push-to-Pass-System, das gemeinsam mit Serienpartner Bosch entwickelt wurde, verlangte von den Piloten einen taktischen Umgang mit 50 zusätzlichen PS, die für einen kurzen Zeitraum abgerufen werden konnten. Somit bestand die Möglichkeit, Überholmanöver einzuleiten oder auszukontern.

Unter den weltweiten Markenpokal-Rennserien gab es regen Austausch. Fahrer aus Japan, Südafrika oder Indien sammelten in Deutschland Erfahrungen. Für zusätzliche Würze sorgten in all

/// Kurvenlehre in Theorie und Praxis: Motorsport-Talente bekamen in der Volkswagen Tourenwagen-Schule das Einmaleins des Rennsports beigebracht



## Panik-Udo auf Abwegen



**D**enkwürdige Szenen im VW-Junior-Cup anno 1976. Rockstar Udo Lindenberg war beim Flugplatzrennen auf Sylt als Gaststarter mit von der Partie. Und „Panik-Udo“ machte seinem Namen alle Ehre. Im Training ließ er es ruhig angehen und lag 45 Sekunden hinter dem langsamsten Stammfahrer. Im Rennen ließ es Lindenberg, der ausnahmsweise Helm statt Hut trug, dann richtig krachen. Bereits in der ersten Runde drehte er sich am Ende des Feldes mit seinem Scirocco mehrfach. Daraufhin verlor er die Orientierung, fuhr den heranbrausenden Kollegen entgegen und rettete sich erst im letzten Moment seitwärts auf eine Wiese.

den Jahren zahlreiche Legenden als Gaststarter – von Formel-1-Weltmeister Damon Hill über Fußball-Weltmeister Andreas Brehme und Skisprung-Olympiasieger Sven Hannawald bis hin zu Stratosphären-Springer Felix Baumgartner.

**2014, die letzte Saison: Mikaela Åhlin-Kottulinsky sorgt für ein Novum**

Außerdem gab es reichlich Frauenpower auf der Rennstrecke zu bewundern. 2014 griffen gleich vier schnelle Ladys an: Doreen

Automobil-Veredler Abt Sportsline (oben rechts) umsorgte nicht nur die Scirocco von Gaststärtern wie Johnny Herbert, Martin Brundle, Derek Bell, Mark Blundell (oben links) oder Damon Hill (unten rechts), sondern verhalf auch Mikaela Åhlin-Kottulinsky zum ersten Sieg einer Lady in der Tourenwagen-Schule (unten links)



**„Die wilden Siebziger“: So startete der Volkswagen Markenpokal**



Die Tradition des Volkswagen Markenpokals reicht bis in die Siebzigerjahre zurück. 1976 startete der VW-Junior-Cup. Alle Fahrer gingen mit identischen, 105 PS starken Scirocco in die Rennen. Absolute Chancengleichheit und Rad-an-Rad-Duelle waren also programmiert und passten in die Epoche der „wilden Siebziger“. Das erste Rennen gewann übrigens der spätere Formel-1-Pilot Manfred Winkelhock – im voll besetzten Motodrom von Hockenheim vor 80.000 Zuschauern. Der legendäre Willi Bergmeister holte sich 1976 den Gesamtsieg. Im Jahr 1977 löste der Golf I GTI den Scirocco als Cup-Fahrzeug ab. Der Golf-Cup, damals auch in den USA ausgeschrieben, wurde bis zur Saison 1982 ausgetragen. Danach machte sich der Golf vor allem auf Rallye-Pisten einen Namen, während der Polo Coupé GT in den folgenden Jahren seinen Platz im Volkswagen Rundstrecken-Markenpokal einnahm.

Seidel, Mikaela Åhlin-Kottulinsky, Lucile Cypriano und Jasmin Preisig setzen die männlichen Kollegen mächtig unter Druck. Die damals 21-jährige Schwedin Åhlin-Kottulinsky sorgte für ein Novum: Als erste und einzige Frau gewann sie in 17 Jahren Tourenwagen-Schule ein Rennen – und dann noch den Saisonhöhepunkt auf dem Norisring.

Der letzte Meistertitel im Scirocco R-Cup ging allerdings an einen ihrer männlichen Kol-

legen, den Südafrikaner Jordan Lee Pepper. Mit dem Saisonfinale in Hockenheim 2014 wurde die letzte Absolventen-Gruppe top ausgebildet in die Welt des Motorsports geschickt – und das Kapitel Volkswagen Tourenwagen-Schule geschlossen. //



/// Jordan Lee Pepper (Mitte) holte 2014 die letzte Meisterschaft in der Volkswagen Tourenwagen-Schule

/// Auch der fünfmalige Le-Mans-Gesamtsieger und ehemalige Formel-1-Pilot Emanuele Pirro lieferte sich mit den Youngstern Rad-an-Rad-Duelle im Volkswagen Scirocco R-Cup





# 24 Stunden durch die „Grüne Hölle“

.....

Auch beim Klassiker auf dem Nürburgring hinterließ Volkswagen Motorsport Reifenspuren. Ein Rückblick auf Höhen und Tiefen sowie die Rückkehr einer Legende.

.....





Der Golf im Wandel der Zeit: 1997 (oben) und beim Comeback 2007 (unten) / Die ehemaligen Formel-1-Piloten Johnny Herbert und Mark Blundell (Mitte) fuhren 2011 für Volkswagen durch die „Grüne Hölle“

Die Bedingungen? Erlauben keinen Fehler! Das Wetter? Unberechenbar! Die Streckenführung? Aberwitzig! Das ist die Nordschleife. 25,378 Kilometer, 33 Links- und 40 Rechtskurven, die Material und Teams alles abverlangen. Die Dauer? 24 Stunden!

Keine Frage, das Spektakel in der Eifel ist das wohl härteste Rundstreckenrennen der Welt – oder um es mit den Worten von Jackie Stewart zu sagen: „die Grüne Hölle“. So fordernd es auch ist – den Autobauern bieten die 24 Stunden auf der Nordschleife die perfekte Gelegenheit, ihr Material der härtesten aller möglichen Prüfungen zu unterziehen. Auch Volkswagen Motorsport machte bei einem der populärsten, weil anspruchsvollsten, Rennen der Welt von dieser großen Bühne Gebrauch und hinterließ in der Eifel seine Reifenspuren – erstmals 1997.

**1997:**  
sportlich, sparsam –  
erfolgreich

Sportlichkeit und Sparsamkeit – das waren die Schlagworte, mit denen Volkswagen 1997 mit dem Golf TDI das innovative Turbodiesel-Direkteinspritz-Aggregat testete, das auch beim Serienfahrzeug zum Einsatz kam. Der Erfolg gab den Wolfsburgern Recht. Zahlreiche leistungsstärkere Fahrzeuge ließ der Diesel hinter sich und belegte am Ende einen hervorragenden zweiten Rang im Gesamtklassement.

**2007:**  
mit dem GTI zum Paukenschlag

Trotz des Erfolges vergingen zehn Jahre, ehe Volkswagen werksseitig wieder in der Eifel an den Start ging. Dieses Mal aber kamen die Wolfsburger zurück, um länger zu bleiben. 2007 fiel der Startschuss für eine Ära auf

der Nordschleife, in der es der Wolfsburger Autobauer vor allem auf die Klasse der Zweiliter-Turbomotoren (SP3T) abgesehen hatte.

Wiederum war es ein Golf, der die Erfolgsgeschichte fortsetzte. René Rast, Jimmy Johansson, Florian Gruber und Dieter Depping sorgten mit dem GTI für einen Paukenschlag und pilotierten den Golf „R-Line“ auf den achten Platz in der Gesamtwertung, erneut hatten zahlreiche leistungsstärkere Fahrzeuge das Nachsehen. Selbstredend, dass die Niedersachsen auch den Sieg in der SP3T-Klasse holten.

## 2008: Eine Legende ist wieder da

Gleichermaßen kühn und kurios war der Zeitplan anno 2008, als Volkswagen Motorsport ein neues Kapitel auf der Nordschleife aufschlug. In der Hauptrolle: der Scirocco – die Rückkehr einer Legende. Noch vor seiner europaweiten Markteinführung präsentierte er sich beim Marathon-Rennen auf dem Nürburgring der Motorsport-Welt.

Auch die Besetzung der dreierwerksseitig eingesetzten Rennversionen des Scirocco sorgte 2008 für Aufsehen. Unter ande-

■ Nichts hält ihn am Boden: Ab 2008 setzte Volkswagen beim 24-Stunden-Klassiker den Scirocco GT24 ein



## Dieter Depping und die „geilste Rennstrecke der Welt“



**Sie haben das Projekt von Anfang an begleitet, waren 2007 im Golf GTI sowie 2008 und 2009 im Scirocco GT24 am Start. Wie hat es begonnen und was hat den Ausschlag für das gute Abschneiden gegeben?**

*Die Entscheidung, bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring zu fahren, fiel relativ spontan. Die Entwicklungsarbeit am Golf hat dementsprechend nur ein Dreivierteljahr gedauert. Trotzdem waren wir optimal vorbereitet und es war für das gesamte Team äußerst erfolgreich: Wir sind Achter im Gesamtklassement geworden und haben die SP3T-Klasse gewonnen. Es war natürlich überraschend, dass wir zahlreiche leistungsstärkere Fahrzeuge hinter uns gelassen haben. Wir hatten aber über die kompletten 24 Stunden kein einziges techni-*



rem durften Hans-Joachim Stuck und Carlos Sainz den Scirocco GT24 auf seiner Jungfernfahrt pilotieren.

Stuck kam dabei gleich in zwei Autos zum Einsatz und holte sich gemeinsam mit Jimmy Johansson, Florian Gruber und Thomas Mutsch den Sieg in der SP3T-Klasse. Und auch Platz zwei ging an den dreimaligen Gesamtsieger des 24-Stunden-Rennens. Gemeinsam mit Carlos Sainz, Giniel de Villiers und Dieter Deppeing machte Stuck den Doppelsieg der besonderen Art perfekt.

### 2009 und 2010: EcoFuel ist das neue Grün

Was 2008 mit dem Einsatz eines Erdgas-angetriebenen Golf begonnen hatte, wurde im folgenden Jahr konsequent weitergeführt. Fünf Scirocco schickte Volkswagen ins Rennen, zwei davon ausgestattet mit innovativer EcoFuel-Technologie. Wie bereits 1997 demonstrierte Volkswagen, dass Sparsamkeit und Sportlichkeit in keinem Widerspruch stehen müssen. Im Scirocco GT24-CNG holten Vanina Ickx, Peter Terting, Klaus

» *sches Problem und wir Fahrer haben keine Fehler gemacht. Dazu spielten uns die verschiedenen Wetterverhältnisse in die Karten, das hat uns nach vorn gespült.*

### Faszination Nordschleife – in drei Worten?

*Geilste Rennstrecke der Welt.*

### Vier Worte – okay, lassen wir gelten. Welche kuriose Szene aus dieser Zeit ist Ihnen besonders im Gedächtnis geblieben?

*Ein Kontakt mit Hans-Joachim Stuck. Das war 2009, „Strietzel“ hat damals einen Audi R8 gefahren. Es war Nacht und ich war mit dem Scirocco auf der Sprungkuppe vor der Döttlinger Höhe. Er hat mich während des Sprungs überholt, dabei touchiert* »

Der Doppelerfolg in der SP3T-Klasse im Jahr 2008 wurde natürlich gebührend auf dem Podium gefeiert





Oben: René Rast, aktueller Audi-Werkspilot, 2007 im Rampenlicht / Unten: Der Golf GTI im Jahr 2011 mit Jubiläumsschriftzug

Niedzwiedz und Thomas Klenke neben dem Klassensieg auch einen beachtlichen 17. Platz im Gesamtklassement. Noch besser machten es Jimmy Johansson, Florian Gruber, Nicki Thiim und Martin Karlhofer, die ihrerseits mit einem Benzin-angetriebenen Scirocco an den Start gingen und den dritten Triumph in der SP3T-Klasse in Folge nach Wolfsburg holten.

2010 ging der Automobil-Konzern erneut einen Schritt weiter. Drei mit Bioerdgas angetriebene Sportcoupés schickte Volkswagen

ins Rennen, alle drei sahen die Zielflagge und holten unter dem Motto 100 Prozent Zuverlässigkeit mit 80 Prozent weniger CO<sub>2</sub> einen Dreifachsieg in der AT-Klasse (Alternative Treibstoffe).

**2011:  
Höhen und Tiefen**

Mit einem Golf hatte das Programm von Volkswagen Motor-

» und zur Seite gedrückt. Ich habe nicht erkannt, wer es war, mir aber die Lackierung des Autos gemerkt. Zum Glück ist nichts passiert – ich war jedoch so sauer, dass ich zwei Runden später an die Box fuhr und wissen wollte, wer das war. Später haben wir es ausdiskutiert. Die Gemüter haben sich aber schnell wieder beruhigt – ein Jahr zuvor standen wir ja schließlich noch gemeinsam für Volkswagen auf dem Podium.

**Sie sind ebenfalls Jahrgang 1966. Was wünschen Sie Volkswagen Motorsport und sich persönlich zum runden Geburtstag?**

Ich wünsche Volkswagen Motorsport, dass es so erfolgreich weitergeht wie in den vergangenen Jahren. Ich bin nun schon seit über zehn Jahren dabei, wir haben zusammen viel erlebt und tolle Erfolge gefeiert. Mir persönlich wünsche ich, dass ich gesund bleibe. Im fortgeschrittenen Alter ist das ja nicht selbstverständlich. Und dass ich noch zehn Jahre so weitermachen kann wie bisher, erst danach möchte ich mich zur Ruhe setzen.



sport auf der Nordschleife begonnen und mit jenem Modell endete es. 2011 gingen die Wolfsburgern mit dem Golf GTI an den Start. Auch wenn die drei eingesetzten 450 PS starken Golf GTI das Rennen nicht beendeten, waren sie echte Hingucker und Zuschauer-Magneten.

Ein Muster an Zuverlässigkeit beim Langstrecken-Klassiker 2011 war wieder einmal der Scirocco. Wie schon in den Jahren zuvor lief das Sportcoupé wie ein Uhrwerk und feierte mit den „Dakar“-Assen Carlos Sainz, Nasser Al-Attiyah und Giniel de Villiers und Tourenwagen-Legende Klaus Niedzwiedz einen weiteren Doppelsieg in der AT-Klasse. Ein würdiger Abschluss einer Volkswagen Ära bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring. //

## Ein Muster an Zuverlässigkeit beim Langstrecken-Klassiker war wieder einmal der Scirocco.

Daumen hoch für zwei Motorsport-Legenden: Hans-Joachim Stuck und Carlos Sainz fuhren 2008 gemeinsam beim 24-Stunden-Rennen



## Golf und Bora machten den Anfang

**G**elungene Premiere: Den Anfang für Volkswagen bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring machte im Jahr 1997 ein 170 PS starker Golf mit 1,9-Liter-TDI-Motor. Und wie! Das Volkswagen Werksteam mit dem späteren Motorsport-Direktor Kris Nissen, Christian Abt und Jürgen Hohenester wurde auf Anhieb Zweiter im Gesamtklassement. Die Chance auf den historischen ersten Diesel-Gesamtsieg verspielte das lange Zeit um den Sieg mitfahrende Trio in der Schlussphase: Bei wechselnden Bedingungen hatten sie Pech bei der Reifenwahl. Zwei Jahre später feierte ein weiteres Modell sein Debüt auf der Nordschleife: der Bora R-TDI. Zu Beginn des Rennens mischten Nissen, Jean-François Hemroulle, Raimund Baumschlager und Jörg Seidel auf Anhieb um die vorderen Plätze mit. Ein Sieg bei der Premiere des Bora in der „Grünen Hölle“ sprang dabei leider nicht heraus. Doch obwohl die Mannschaft nach Schwierigkeiten im Feld durchgereicht wurde, sicherte sie sich am Ende immerhin noch den vierten Platz in der Klasse S2 (Diesel und alternative Kraftstoffe).

# Triumphe und Pionierleistungen im Abenteuerland

Volkswagen war bei der Rallye Dakar von 2009 bis 2011 nicht zu schlagen. Und läutete eine Ära ein, die bis heute andauert.



Entweder du  
zermürbst  
Gegner und  
„Dakar“.  
Oder sie dich.

**S**ie gilt als die größte Herausforderung im

Motorsport: die Rallye Dakar. Keine andere Disziplin ist so multidimensional wie der Wüstenklassiker, in keiner anderen Motorsport-Gattung sind derart viele Parameter gleichermaßen ausschlaggebend über Erfolg und Misserfolg. Kompromisslose Technologie, die den Strapazen von 5.000 Kilometern unterschiedlichstem Terrain gerecht wird, Ausdauer, Präzision und volle Konzentration der Fahrer, fehlerfreie Navigationsleistungen der Beifahrer, klug organisierte Logistik und eine perfekt choreografierte Service-Mann-



Der Wüsten-Klassiker ist eine staubige Angelegenheit für Mensch und Maschine

schaft sind das Mindeste, das es braucht, um hier erfolgreich zu sein. Das alles zwei Wochen ohne Pause bei feinpudrig-aufdringlichem Staub, erbarmungslos glühender Hitze, beißendem Sandsturm und einem Minimum an Schlaf – entweder du zermürbst Gegner und „Dakar“. Oder sie dich. Volkswagen engagiert sich ab 2004 mit dem Race Touareg bei der härtesten Prüfung im Motorsport. Es dauert fünf Jahre, bis die Mannschaft unschlagbar ist.

Der Volkswagen Race Touareg 2: von 2009 bis 2011 das dominierende Fahrzeug bei der Rallye Dakar







➤ Hoch den Pokal: Giniel de Villiers und sein Navigator Dirk von Zitzewitz nach dem Sieg 2009

## 2009–2011: Triumphzug in Südamerika

Die Erfolgsgeschichte von Volkswagen und dem Race Touareg beginnt 2009 nach dem Umzug der Rallye Dakar von Afrika nach Südamerika. Die Herausforderung multipliziert sich mit diesem Schritt des Veranstalters A.S.O. (Amaury Sport Organisation): die mächtigen Anden statt des marokkanischen Atlasgebirges, die Atacama-Wüste statt des Sahara-Sandes, die Weite der Pampa statt des kargen Mauretaniens. Für die „Dakar“ beginnt nach 30 Jahren auf dem Schwarzen Kontinent in Argentinien und Chile ein neues Zeitalter. Es ist: die Ära Volkswagen.

Dem Südafrikaner Giniel de Villiers und seinem Deutschen Navi-

gator Dirk von Zitzewitz gelingt im Jahr 2009 ein historischer Triumph. Es ist der erste Sieg eines Afrikaners beim Wüstenklassiker überhaupt – und das ausgerechnet bei der allerersten „Dakar“, die nicht auf seinem Heimat-Kontinent ausgetragen wird. Außerdem ist es der allererste Sieg von Volkswagen. Und damit: der erste eines Diesel-Automobils in der Geschichte dieses Sports. Und dann gleich ein doppelter: Der US-Amerikaner Mark Miller und sein südafrikanischer Beifahrer Ralph Pitchford werden im Race Touareg Zweite.

2010 folgt ein Dreifachtriumph. Die Spanier Carlos Sainz und Lucas Cruz entscheiden den bis heute knappsten Rallye-Dakar-Ausgang für sich – mit nur zwei Minuten und zwölf Sekunden

## Am Anfang waren Iltis und Tarek

**E**s sah – mit Verlaub – zuweilen tapsig aus, wie er in der Wüste über die Sandberge sprang. Doch am 23. Januar 1980 war er der Star: der Volkswagen Iltis. Freddy Kottulinsky und sein Beifahrer Gerd Löffelmann sorgten dafür, dass Volkswagen zum ersten Mal in die Siegerliste der „Rallye Oasis“, so hieß die Rallye Dakar damals, eingetragen wurde. Die Volkswagen Konzernmarke Audi betreute zu dieser Zeit den allradgetriebenen Geländewagen. 23 Jahre nach diesem Triumph folgte 2003 der erste Werkseinsatz von Volkswagen bei der härtesten Rallye der Welt. Unter dem neuen Motorsport-Direktor Kris Nissen wurden drei Volkswagen Tarek in die Wüste geschickt. Stéphane Henrard und Bobby Willis sorgten mit Platz sechs für einen respektablen Einstand für den roten Buggy. Ab 2004 setzte Volkswagen Motorsport erstmals einen Race Touareg ein, der Rest ist Geschichte.



Vorsprung bei 47 Stunden Kampf gegen die Uhr. Das entspricht 3.339 Metern und 65 Zentimetern nach knapp 4.300 Kilometern über Geröll, Gebirgspässe, schwindelerregende Höhen, turmhohe Dünen und Abfahrten im beinahe freien Fall. Die Geschlagenen: der Katarer Nasser Al-Attiyah und sein deutscher Co-Pilot Timo Gottschalk, die 2011 erfolgreich Revanche nehmen werden. Rang drei geht an Miller/Pitchford.

2011 sind Al-Attiyah/Gottschalk überlegen, siegen knapp 50 Minuten vor de Villiers/von Zitzewitz und Sainz/Cruz. Volkswagen steigt nach der „Dakar“ 2011 und drei Siegen in Folge mit Diesel-

Technologie als Wegbereiter aus dem Projekt aus. Bis heute ist in der Automobilwertung der Rallye Dakar die Diesel-Technologie in Südamerika ungeschlagen.

### 2004–2008: Entwicklung in Afrika

Die drei Triumphe in Südamerika bauen auf einen schrittweisen Entwicklungsprozess von Volkswagen im Spitzen-Motorsport auf, der 2004 beginnt. Die Mannschaft wird unter dem damaligen Motorsport-Direktor Kris Nissen aufgebaut, Arbeitsprozesse werden etabliert und Konstruktion der Fahrzeuge, Logistik, Team-Management und

■ Wer schreibt, der bleibt: Nasser Al-Attiyah und Co-Pilot Timo Gottschalk – Gesamtsieger 2011 – nehmen sich Zeit für die Fans



## Es geht um die Wurst



85 Team-Mitglieder in der Wüste zu verköstigen, das ist mehr als schweißtreibend. 2009 wurde Team-Koch Helmut Grassegger allerdings noch heißer. Da das Mitbringen von Nahrungsmitteln in Argentinien eigentlich nicht erlaubt ist, sollten die Konserven mit Frankfurter Würstchen durchsucht werden. Erst durch nachhaltige Überzeugungsarbeit ließ sich das Veterinäramt milde stimmen. „So bekamen wir die ‚Würstchen-Erlaubnis‘ mit sechs Stempeln und sieben Unterschriften“, erinnert sich Grassegger. Trotzdem mussten alle Würstchen innerhalb von zwei Tagen verputzt werden, weil der Weitertransport nach Chile untersagt war.

## An Grenzen gekommen

Marc-Christian Bertram traute seinen Augen nicht, als er ihn sah.

Rallye Dakar 2010, morgens an der »

Qualitätssicherung mit einem weißen Blatt Papier begonnen. Von dem, was Volkswagen Motorsport in dieser Zeit lernt, profitieren noch heute Sébastien Ogier und Co. in der Rallye-Weltmeisterschaft. Etwa die Hälfte der „Dakar“-Mannschaft vor Ort ist auch im Jahr 2016 Teil des stark gewachsenen und eingeschworenen Teams.



■ Auch für Rallye-Routinier Carlos Sainz ist die „Dakar“ eine schweißtreibende Angelegenheit

■ Nachts verwandelt sich der Service-Park in ein großes Zeltlager – bei der Verpflegung des Teams packt Nasser Al-Attayah schon mal selbst mit an

» Grenze auf dem Weg von Chile nach Argentinien: Dem Leiter Elektrik und den zwei Team-Fahrzeugen hechtete ein Grenzer entgegen. „Mit Waffe in der Hand“, berichtet Bertram, „und nur mit einem Handtuch um die Hüften bekleidet – und das bei Temperaturen um den Gefrierpunkt.“ Die Kommunikation war schwierig, „er konnte kein Englisch, wir kein Spanisch“. Weiterlassen wollte sie der Grenzer nicht. Auch die Argumentation, dass demnächst 400 Autos anrücken und ebenfalls die Grenze passieren würden, half nicht. Als der Grenzer fröstelnd in seinem Posten verschwand, um sich anzuziehen, kürzte das Team das Ganze kurzerhand mit einer Offroad-Einlage am Schlagbaum vorbei ab. Bertram dazu: „Schimpfend ist er noch hinter uns her, doch da waren wir weg.“



▶ Auf die Spitze getrieben:  
 Für den 310 PS starken  
 Race Touareg 2 sind auch  
 schwierige Dünen-Passagen  
 kein Problem



den. 2005 folgt der nächste Meilenstein: der erste Podestplatz des Diesel-Außenseiters, durch Jutta Kleinschmidt/Fabrizia Pons. 2006 verbessern Giniel de Villiers/Tina Thörner das Ergebnis mit der zweiten Generation des Race Touareg noch einmal und werden sensationelle Zweite. 2007 ist der Race Touareg 2 erstmals gegen die langjährige Haus-

macht im Marathon-Rallye-Sport, Mitsubishi, aus eigener Kraft siegfähig. Doch nach der ersten Rallye-Hälfte scheiden die weit enteilten Volkswagen mit Motor-

problemen aus oder fallen zurück. 2008 wird die Rallye Dakar abgesagt. Im fünften Versuch – 2009 in Südamerika – ist Volkswagen nicht mehr zu schlagen. //

▶ Schweiß, Staub, Siege: Die Rallye Dakar verlangt von jedem einzelnen Team-Mitglied alles ab



# Ein Motorsport- Märchen

Neun Rallye-WM-Titel in drei Jahren. Der Traumstart in eine neue Ära von Volkswagen im Motorsport, die nach dem Ausstieg aus der Rallye Dakar akribisch vorbereitet wurde.





■ Schlafenszeit: Steht der Polo R WRC im Service, wird er jeden Abend von den Volkswagen Mechanikern zugedeckt

.....  
 .....  
**D**ie FIA Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) gilt als größte fahrerische und technische Herausforderung im Rennsport: Die 13, im Jahr 2016 nunmehr 14 Saisonläufe werden auf vier Kontinenten, auf Schotter, Asphalt, Eis und Schnee, bei verschiedensten Wetterverhältnissen und Temperaturen von minus 20 bis plus 40 Grad Celsius ausgetragen. Die World Rally Cars müssen also wahre Alleskönner sein. Und das aus Wolfsburg ist so einer: Der Volkswagen Polo R WRC war in seinen ersten drei Wettbewerbsjahren überall dort wenigstens einmal siegreich, wo er antrat. Damit ist er nebenbei das erfolgreichste Fahrzeugmo-

dell der Rallye-Geschichte – dank größter Siegquote und längster Siegesserie.

**2013–2015:  
 das Motorsport-Märchen**

Es begann mit der Bestzeit auf der allerersten Wertungsprüfung

für den Polo R WRC. Es ging weiter mit dem unverhofften allerersten Podiumserfolg in Monte Carlo und dem Premieren-Sieg in Schweden. Die Rallye-WM-Saison entwickelte sich zu einer faustdicken Überraschung. Mit Siegern aus dem Hause Volkswagen und mit den Titelgewinnen im allerersten Jahr des World Rally Cars



■ Routine: Vor jedem Shakedown einer Rallye versammelt sich das Volkswagen Team zur Besprechung



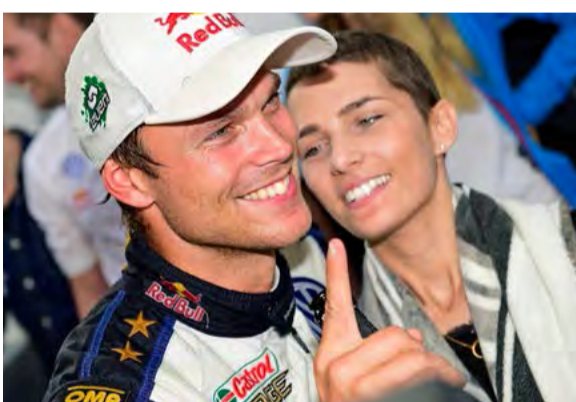
■ Nur Fliegen ist schöner: Sébastien Ogier bei der Rallye Finnland 2013

aus Wolfsburg hatte niemand gerechnet. Und schon gar nicht damit, zehn von 13 möglichen Siegen und acht weitere Podiumsresultate gegen Serienweltmeister wie Citroën oder erfahrene Mannschaften wie M-Sport-Ford zu feiern. Neun dieser zehn

Siege hatten Sébastien Ogier/Julien Ingrassia und einen Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila beigetragen. Für Ogier/Ingrassia erfüllte sich im ersten Jahr mit dem Polo R WRC auf Anhieb der lang gehegte Traum vom Weltmeister-Titel.

Saisonübergreifend folgte die längste Siegesserie der Rallye-WM-Geschichte und es waren so viele Siege eines Herstellers wie nie zuvor innerhalb einer Saison zu verzeichnen: Die Zahl Zwölf spielte für Volkswagen im Jahr 2014 gleich zweimal eine

■ Dreimal Grund zum Feiern im Jahr 2015: Andreas Mikkelsen nach seinem ersten Rallye-WM-Sieg in Spanien mit Freundin Margrethe (oben links), Jost Capito mit den drei Piloten nach dem Pokalsieg des VfL Wolfsburg (unten links) und das Volkswagen Team nach dem Heimsieg bei der Rallye Deutschland (rechts)





Drift it like Seb: Ogier bei der Rallye Spanien 2015

besondere Rolle. Die Mannschaft brachte den evolutionierten Polo R WRC an den Start, der sich in Sachen Zuverlässigkeit und Stabilität in einigen Details verbessert hatte. Sébastien Ogier und Julien Ingrassia verteidigten mit neun Triumphen erfolgreich ihre Titel, Jari-Matti Latvala und Miikka Anttila sicherten sich knapp geschlagen die Vizeweltmeisterschaft. Das Sahnehäubchen auf ein Jahr der Superlative setzten Andreas Mikkelsen und Ola Fløene, die im dritten Polo R WRC obendrein den dritten Platz der Fahrer-WM eroberten – dank ihrer ersten Podiumserfolge in der Rallye-WM überhaupt.

2015 schrieb Volkswagen erneut Geschichte: Als fünftem Herstel-

ler überhaupt gelang es der Mannschaft, drei Hersteller-Titel in Folge zu holen. Seit der Rallye Australien standen Volkswagen sowie Sébastien Ogier und Julien Ingrassia in der Fahrer- und Beifahrer-Wertung als alte und neue Weltmeister fest. Und wieder hatte die Mannschaft an der Uhr gedreht: Noch nie zuvor war es einem Team gelungen, derart früh alle WM-Titel für sich zu entscheiden. Mit dieser Leistung und zum zweiten Mal in Folge zwölf von 13 möglichen Siegen setzten die drei Volkswagen Fahrer/Beifahrer-Duos einer großartigen Saison das Sahnehäubchen auf.

Einen Schlüssel zum Erfolg bildete dabei der Polo R WRC zweiter Generation. Beinahe jedes

## Und dann war(en) da noch ...



...  
**S**chnee statt Sand in Schweden. Nur eine einzige Komponente des Polo R WRC wurde absolut baugleich vom „Dakar“-Siegerauto, dem Volkswagen Race Touareg, übernommen – und sie wird ausschließlich bei der Rallye Schweden eingesetzt: zwei Schaufeln. Mit den ultraleichten Spaten hatten sich schon Giniel de Villiers, Carlos Sainz und Nasser Al-Attiyah in der Wüste aus kniffligen Situationen befreit und später die legendäre Rallye Dakar mit Volkswagen gewonnen. Bei der Rallye Schweden erfüllt das Werkzeug einen ähnlichen Zweck. Im Fall der Fälle greifen die Volkswagen Piloten zur Schaufel, sollten sie einmal in einem Schneewall feststecken.

...  
**D**ie (nicht gerade) üblichen Verdächtigen bei der Rallye »





Stimmung gut, alles gut: Latvala, Capito und Ogier auf der Pressekonferenz bei der Rallye Deutschland 2015

Detail des Meistermachers von 2013 und 2014 war dahingehend überprüft worden, ob es unter dem Prinzip SLS („simpler, leichter, stabiler“) weiter optimiert werden konnte. Ein neues Getriebe mit Schaltwippen am

Lenkrad erleichterte den Fahrern die Arbeit. Mehr Abstimmungsmöglichkeiten sorgten dafür, dass der Polo R WRC noch besser an die individuellen Fahrstile von Ogier, Latvala und Mikkelsen angepasst werden konnte.

Vollgas in Down Under: Jari-Matti Latvala bei der Rallye Australien 2015



» Australien 2015. Denn am Donnerstagabend, unmittelbar nach dem zeremoniellen Start in Downtown Coffs Harbour und auf dem Weg zurück in den Service-Park, musste Andreas Mikkelsen mit seinem Polo R WRC einen unverhofften Stopp einlegen. Die örtliche Polizei hatte den Norweger angehalten – zwecks Alkoholkontrolle. Mikkelsen passierte den Test ohne weitere Beanstandung. „Ich bin geradeso unterhalb des erlaubten Werts geblieben“, sagte er hinterher augenzwinkernd. Der liegt in Australien übrigens bei 0,01 Promille.



...  
**E**ine „Kaffeefahrt“ bei der Rallye Monte Carlo 2015. In der Nacht von Freitag auf Samstag hatten die Volkswagen Mechaniker am Auto von Jari-Matti Latvala und Miikka Anttila eine außergewöhnliche Aufgabe zu lösen. Während der Nachmittagschleife am Freitag waren zwei Stück Kuchen – ein Geschenk heimischer Bäcker an alle Teilnehmer – abhandengekommen. Schließlich wurde das Gebäck unter dem Fahrersitz gefunden.

### 2011 und 2012: die Basisarbeit

Um in der Rallye-WM erfolgreich anzutreten, wird in Wolfsburg und Hannover nichts dem Zufall überlassen. Die Entwicklungszeit des Polo R WRC vor seinem ersten Start bei der Rallye Monte Carlo betrug 17 Monate. Zudem bildete sich die „Dakar“-, aber keinesfalls Rallye-WM-erfahrene Mannschaft selbst aus. 2012 wurde zum Probejahr, in dem

parallel zur Entwicklung des Polo R WRC zwei Fahrzeuge der Konzernmarke Škoda in der S2000-Kategorie eingesetzt wurden. Abläufe im Service-Park etablierten sich, Sébastien Ogier und Julien Ingrassia blieben nach ihrem Wechsel von Citroën zu Volkswagen im Rallye-Modus, Junioren-Teams wurden getestet und schließlich Andreas Mikkelsen als dritter Fahrer für das WM-Programm mit dem Polo R WRC verpflichtet. //

Um in der Rallye-WM erfolgreich anzutreten, wird in Wolfsburg und Hannover nichts dem Zufall überlassen.



■ Volkswagen holte in Australien 2015 zum dritten Mal in Folge die Hersteller-Meisterschaft in der Rallye-WM – die Fahrer standen hinterher Rede und Antwort

## Zur Not auf drei Rädern: Der Golf II GTI wird Gruppe-A-Weltmeister

Nachdem bei der Rallye-Weltmeisterschaft zwischen 1982 und 1986 die Gruppe-B-Fahrzeuge für Aufsehen gesorgt hatten, gehörte die Zukunft der seriennahen Gruppe A. Volkswagen trat bereits 1986 in dieser Kategorie an. Mit dem rund 193 PS starken Golf II GTI. Und mit Erfolg: Drei Klassensiege, vier zweite und zwei dritte Plätze brachten dem Schweden Kenneth Eriksson und seinem deutschen Beifahrer Peter Diekmann den Gesamtsieg – Volkswagen war Rallye-Weltmeister der Tourenwagen! Und erfolgreich gegenüber der Allrad-Konkurrenz anderer Teams, die zum Teil mehr als 100 Mann zählten – Volkswagen trat damals mit 15 Mechanikern an. Weitere Kostprobe? Bei der Akropolis-Rallye 1986 brach beim Golf hinten rechts die Aufhängung, der Transporter mit Ersatzteilen war weit entfernt. Statt aufzugeben, fuhr Eriksson weiter, auf drei Rädern ging es mit bis zu 160 km/h über die Schotterpisten, dann war das Serviceauto erreicht. Schneller Achswechsel – und der GTI wurde Zweiter in seiner Klasse.

# Rallye-Action auf der Rundstrecke

Rad-an-Rad-Duelle,  
Siege und Titel.  
Das Engagement  
von Volkswagen  
im Rallycross: eine  
Erfolgsgeschichte.



## Ein Tag im November

**S**cott Speed klettert aus seinem 560 PS

starken Volkswagen Beetle GRC und streckt die Arme in den verregneten Nachthimmel von Las Vegas. Am 4. November 2015 ist der Gesamtsieg im Red Bull Global Rallycross (GRC) perfekt. Ein dritter Platz beim Saisonfinale reichte aus, um sich gegen Markenkollege Tanner Foust durchzusetzen und den Titel zu holen. Vor

allem in der zweiten Saisonhälfte 2015 waren die Beetle, die von Volkswagen of America ins Rennen geschickt und bei Andretti Autosport nach jedem Rennen überholt wurden, mit vier Siegen kaum zu schlagen. Bereits vor dem Saisonfinale in Las Vegas stand fest, dass einer der beiden Volkswagen Fahrer den Titel holt.

Das Andretti-Duo sammelte insgesamt fünf Siege bei den zwölf Rallycross-Veranstaltungen der 2015er-Saison, bei der die GRC-Elite in Fort Lauderdale, Daytona, New River, Detroit, Washington, Los Angeles, Barbados und eben Las Vegas an den Start ging. Faszination Rallycross: Die Rennen werden auf Rundkursen ausgetragen – auf Schotter sowie auf Asphalt. Spektakuläre Sprünge über Kuppen und intensiver Lackaustausch bei zahlreichen beinharten Rad-an-Rad-Duellen begeistern Fans an der Strecke und vor den Bildschirmen gleichermaßen. Und die beiden Volkswagen Beetle GRC mittendrin im Geschehen. Doch wie kam es dazu?

Did it! Scott Speed nach seinem Titelgewinn in Las Vegas 2015





Der Titel in der Saison 2015 krönte die Zusammenarbeit von Andretti Autosport und Volkswagen Motorsport

erfolgte im spanischen Abrera die Jungfernfahrt des Chassis mit der Bezeichnung „#000“. Am Steuer saß der erfahrene Rennfahrer Jordi Gené. In der Zwischenzeit bestritt Volkswagen in Zusammenarbeit mit dem schwedischen Team Marklund Motorsport, das in der FIA Rallycross-Weltmeisterschaft am Start ist, in Portugal und Schweden Testfahrten mit zwei Polo RX Supercar aus der Saison 2013. Speed, Foust und Anton Marklund sammelten so nützliche Erkenntnisse für die Debütsaison 2014.

### Beetle goes America – wie alles begann

Rückblick: Die Entscheidung, in die Global-Rallycross-Meisterschaft einzusteigen, fiel am 28. Oktober 2013. Volkswagen Motorsport-Direktor Jost Capito und der Technische Direktor Willy Rampf gaben den Auftrag, im Namen von Volkswagen of America in die Serie einzusteigen. Da Volkswagen Motorsport durch das Engagement in der Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) bereits voll ausgelastet war, wurde ein Entwicklungspartner für den Aufbau des Beetle GRC gesucht. Die Wahl fiel auf die Volkswagen Tochter Seat. Im Februar 2014 präsentierte Volkswagen auf der

Chicago Auto Show ein Showcar des Beetle GRC erstmals der Öffentlichkeit.

Bei Seat Sport in Spanien trafen im Februar 2014 vier Rohkarossen des Beetle ein, die in den folgenden vier Monaten aufgebaut wurden. Am 13. Juni 2014

### Happy End: Modifizierungen am Beetle GRC zeigen Wirkung

Die begann direkt mit einem Paukenschlag: Speed gewann

Akkordarbeit: In vier Monaten wurden vier Beetle-Rohkarossen gefertigt



im Polo RX Supercar den Auftakt auf Barbados, auch beim zweiten Wochenende in Austin war der US-Amerikaner siegreich. Foust ließ den beiden Erfolgen beim vierten Rennen einen weiteren folgen. Beim siebten und achten Rennwochenende in Los Angeles ging Foust schließlich mit dem Beetle GRC an den Start und stellte von Beginn an mit schnellen Rundenzeiten das enorme Potenzial des Rallycross-Renners unter Beweis. Speed, der in der Saison lange um den Titel mitfuhr, sattelte beim Saisonfinale auf den Beetle um.

In der Winterpause wurden die Beetle GRC in vielen Bereichen überarbeitet. Unter anderem wurden das Package Frontend, die Ladeluftkühlung und Frischluftansaugung, der Unterboden

## In der Winterpause wurden die Beetle GRC in vielen Bereichen überarbeitet.

vorne und hinten, die Gewichtsoptionen sowie das Fahrwerk im Kinematik- und Dämpferbereich modifiziert. Aufgrund von Reglement-Bestimmungen mussten ebenso Änderungen im Käfig- und Chassis-Bereich vorgenommen werden. Auf dem Volkswagen Testgelände in Ehra-Lessien und dem Estering in Buxtehude wurde der Beetle intensiv auf die Saison 2015 vorbereitet.

Und das mit Erfolg: Bereits beim zweiten Rennwochenende holte Foust den ersten Sieg mit dem Beetle GRC. Der US-Amerikaner war in Daytona beim sogenannten „Doubleheader“ am Samstag erfolgreich. Der Rest ist (Erfolgs-) Geschichte: Als Speed an jenem verregneten Novembertag die Fäuste gen Himmel streckt, krönt er das Gemeinschaftsprojekt „Beetle goes America“.

//

■ In der Saison 2014 war Scott Speed noch im Polo RX Supercar unterwegs



## Volkswagen und Marklund: erfolgreiche Partner in der Rallycross-WM

Die Zusammenarbeit von Volkswagen und Marklund Motorsport konzentriert sich nicht nur auf die Global-Rallycross-Meisterschaft. In Kooperation mit dem schwedischen Team schickt der Wolfsburger Konzern seit 2014 in der FIA Rallycross-Weltmeisterschaft zwei Polo RX



Tommy Rustad im Volkswagen Polo RX Supercar in Italien 2015

Supercar ins Rennen. Eine Kooperation gibt es außerdem mit dem Volkswagen Team Schweden, die den Polo R WRX einsetzen.

In der Debütsaison 2014 verpasste der ehemalige finnische Rallycross-Champion Toomas „Topsi“ Heikkinen knapp den Titel,

Gemeinsamer Jubel neben und harte Duelle auf der Piste: Toomas „Topsi“ Heikkinen und Gaststarter Tanner Foust



## Auch 2015 starteten sowohl Marklund Motorsport als auch das Volkswagen Team Schweden in der Rallycross-WM.



Ich war's: Tommy Rustad holte 2015 den Titel in der Rallycross-Europameisterschaft

der Schwede Anton Marklund wurde Gesamt-Sechster. Insgesamt holte Marklund Motorsport zwei Saisonsiege, einen davon ergatterte Tanner Foust, der drei Gastspiele in der Weltmeisterschaft gab. Auch 2015 starteten sowohl Marklund Motorsport als auch das Volkswagen Team Schweden in der Rallycross-WM. Johan Kristoffersson wurde mit einem Sieg, zwei zweiten und

zwei dritten Plätzen Dritter der Gesamtwertung und bewies damit die Konkurrenzfähigkeit des Polo R WRX auf internationalem Top-Niveau.

Marklund Motorsport weitete 2015 sein Engagement aus und trat parallel zur Weltmeisterschaft auch in der Rallycross-Europameisterschaft an. Und das mit Erfolg: Der Norweger Tommy

Rustad sicherte sich dort mit drei Saisonsiegen in fünf Läufen überlegen den Titel. Im Jahr 2016 wird ein weiteres Kapitel im Rallycross-Sport aufgeschlagen: Marklund und das Volkswagen Team Schweden fusionieren und werden als Volkswagen RX Sweden in der Rallycross-Weltmeisterschaft mit zwei Volkswagen Polo RX Supercar an den Start gehen. //

Die aufstrebende Sportart Rallycross begeistert die Fans durch Rundstrecken- und Offroad-Action





Und dann war da noch ...

### ... eine doppelte Premiere.

Im Jahr 2002 feierte Deutschland sein Debüt als Austragungsort eines Rallye-WM-Laufs. Und Volkswagen schickte erstmals zwei Polo Super 1600 an den Start. Jutta Kleinschmidt/Fabrizia Pons und Dieter Depping/Timo Gottschalk pilotierten die beiden als Vorwagen eingesetzten, 215 PS starken Polo. Sie eroberten beim Volkswagen Heimspiel nicht nur die Herzen der Zuschauer, sondern überstanden die 22 Wertungsprüfungen über 393 Kilometer gegen die Uhr auf Anhieb klaglos. „Uns ist ein überzeugender Gesamtauftritt gelungen“, resümierte Rudolf-Helmut Strozyk, damaliger Sportchef von Volkswagen Racing.



### ... ein besonderes Fotoshooting für das Familien-Album.

Mit einem Weltmeister-Auto und einem – was im November 2012 noch niemand ahnen konnte – angehenden. Der Golf II GTI, mit dem der Schwede Kenneth Eriksson 1986 Rallye-Champion der Gruppe A wurde, und der Polo R WRC, der Sébastien Ogier in der Saison 2013 den WM-Titel beschern würde, strahlten und glänzten an diesem Tag um die Wette. Zwei Generationen – und beide stehen für ein Stück Volkswagen Motorsport-Geschichte.



Zahlen und Fakten

**10.000**

Ein Formel-V-Rennwagen der ersten Generation, liebevoll auch als „Sportrakete mit Käfer-Treibsatz“ bezeichnet, war für rund **10.000 DM** zu haben. Unverbindliche Preisempfehlung zur damaligen Zeit, denn einen kostengünstigeren Einstieg in den Motorsport gab es 1966 nicht.

**9.024,61**

**Nach 15 Tagen und 9.024,61 Kilometern durch die Wüste waren sie am Ziel. Volkswagen holte im Jahr 2009 den „Dakar“-Sieg – als erster Hersteller mit Diesel-Technologie. Doch der Doppelerfolg von Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz und Mark Miller/Ralph Pitchford war, wie man zwei Jahre später wusste, erst der Anfang ...**

**33**

Sprungbrett Formel 3 und Nachwuchsförderung von Volkswagen – Michael

Schumacher, Tom Kristensen und weitere illustre Namen der Motorsport-Welt haben es vorgemacht. **Eine Saison mit 33 Rennen** „powered by Volkswagen“ – und schon hatte Max Verstappen den Aufstieg in die Formel 1 geschafft. In der Saison 2014 ging der Teenager in der Formel-3-Europameisterschaft für Van Amersfoort Racing an den Start. Und wie! Verstappens Leistungen beeindruckten die Bosse von Toro Rosso so sehr, dass sie dem damals 17-Jährigen für die Saison 2015 ein Stammcockpit in der Königsklasse des Motorsports anboten. Seitdem mischt Verstappen – Markenzeichen: bärenstarke Überholmanöver – die Formel 1 ordentlich auf.

**512**

Alter Schwede! Jimmy Johansson aus Göteborg sammelte in der Saison 2006 im ADAC Volkswagen Polo Cup **in zehn Rennen 512 Punkte** – Rekord in 17 Jahren Volkswagen Tourenwagen-Schule.

## Zahlen und Fakten

# 22

Der Scirocco R-Cup war in den Jahren 2010 bis 2014 weltweit der einzige Hersteller-Cup, bei dem die Einheitsfahrzeuge mit Erdgas angetrieben wurden und somit Sportvergnügen mit grünem Herz boten. Der Erdgastank bei der 235 PS starken Rennversion des Scirocco fasste übrigens **22 Kilogramm**.

Das aktuelle Volkswagen Team besteht aus Mitarbeitern aus **über 20 Nationen** – u. a. aus Australien, Belgien, Deutschland, England, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Litauen, Neuseeland, den Niederlanden, Norwegen, Polen, Portugal, Russland, Schweden, der Schweiz, Slowenien, Spanien, Ungarn.

# 20

# 650

Bereits Mitte 1967 wurde in 14 europäischen Ländern Formel-V-Sport betrieben. In Europa waren rund **650 Formel-V-Fahrer registriert**.

Mit 205 Lizenzen war Schweden zum damaligen Zeitpunkt die stärkste Nation, gefolgt von Deutschland mit rund 160 und Belgien mit etwa 60 Formel-V-Wagen.

# WVWZZZ6RZCWP00036

Ein ganz besonderes Chassis: das interne Chassis „17“ mit der Nummer **WVWZZZ6RZCWP00036**. Bei der Rallye Frankreich 2013 führte dieser Polo R WRC Sébastien Ogier und Julien Ingrassia zum Sieg und zum ersten WM-Titel. Wenn man die Karosserie im richtigen Licht betrachtet, kann man noch heute die leichten Dellen im Dach erahnen, die die beiden Franzosen bei den WM-Feierlichkeiten im Ziel hineingetanzt hatten.

# 3,9

Der 318 PS starke Volkswagen Motor beschleunigt den Polo R WRC in **3,9 Sekunden** von null auf 100 Kilometer pro Stunde.

## Der Volkswagen Service für Journalisten

# www.volkswagen-motorsport.com

## Der Content & Media Pool von Volkswagen bietet:



- einen **aktuellen Informations-Service** zu den Läufen der Formel-3- und Rallycross-Serien sowie zu den Einsätzen in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft mit dem Volkswagen Polo R WRC. Er liefert News, Ergebnisse, Punktestände und hochauflösendes Fotomaterial

- **Basistexte und Informationen** zum gesamten Motorsport-Engagement von Volkswagen



- dieses **Themenpaket** als pdf-Dokument zum Download

- **aktuelles TV-Footage** in unterschiedlichen Qualitäten – sendefertig, für Mobilgeräte oder das Internet

- die **Zusendung von Presseinformationen** wahlweise auf Deutsch oder Englisch

- **Steckbriefe** aller Volkswagen Werksfahrer

# Links



Volkswagen Motorsport  [www.volkswagen-motorsport.com](http://www.volkswagen-motorsport.com) (öffentliche Motorsport-Website und Content & Media Pool)

 [www.facebook.com/VolkswagenMotorsport](http://www.facebook.com/VolkswagenMotorsport) (Facebook-Fanpage)

 [www.twitter.com/VolkswagenRally](http://www.twitter.com/VolkswagenRally) (Twitter-Kanal zur Rallye-WM)

 [www.youtube.com/VolkswagenRally](http://www.youtube.com/VolkswagenRally) (Youtube-Kanal zur Rallye-WM)

 [www.fiaf3europe.com](http://www.fiaf3europe.com)

 [www.redbullglobalrallycross.com](http://www.redbullglobalrallycross.com),  [www.fiaworldrallycross.com](http://www.fiaworldrallycross.com)

 [www.wrc.com](http://www.wrc.com) (offizielle Website der FIA Rallye-Weltmeisterschaft)

---

## Ihre Ansprechpartner

---

### Volkswagen Motorsport GmbH Kommunikation

Ikarusallee 7a  
D-30179 Hannover

Fon +49 511 67494-0  
Fax +49 511 67494-753

[media@volkswagen-motorsport.com](mailto:media@volkswagen-motorsport.com)  
[www.volkswagen-motorsport.com](http://www.volkswagen-motorsport.com)



#### Andre Dietzel

Leiter Kommunikation und Marketing

Mobil +49 175 7234689

E-Mail [andre.dietzel@volkswagen-motorsport.com](mailto:andre.dietzel@volkswagen-motorsport.com)



#### Ingo Roersch

Kommunikation

Mobil +49 172 1499157

E-Mail [ingo.roersch@volkswagen-motorsport.com](mailto:ingo.roersch@volkswagen-motorsport.com)



#### Marc Hecht

Kommunikation

Mobil +49 152 54528780

E-Mail [marc.hecht@volkswagen-motorsport.com](mailto:marc.hecht@volkswagen-motorsport.com)

### Fahrerbetreuung vor Ort

#1 Ogier/Ingrassia	Ingo Roersch	+49 172 1499157
#2 Latvala/Anttila	Marc Hecht	+49 177 2599345
#9 Mikkelsen/Jæger	Helge Gerdes	+49 175 5223111