

Erster Einsatz für die neu entwickelten Asphalt-Spezialisten Pilot Sport H1 und S1



Am kommenden Wochenende bekommt die Rallye-Weltmeisterschaft wieder festen Boden unter die Räder: Mit der Rallye Deutschland steht der erste von drei noch ausstehenden Asphalt-Läufen auf dem Programm. Die Wertungsprüfungen entlang der Mosel, im nördlichen Saarland und auf dem gefürchteten Truppenübungsgebiet Baumholder haben es in sich und verzeihen keine Fehler - auch nicht auf Seiten der Reifen. Michelin stellt seinen Partnerteams zwei komplett neu entwickelte Pilot Sport-Pneus zur Verfügung.

Rauer Asphalt, hartkantige Betonpisten, versandete Weinbergwege und rasant schnelle Saarland-Straßen, über die sich in restfeuchten Waldpassagen blitzschnell ein heimtückisch glatter Schmierfilm legt:

Die Rallye Deutschland hält für die weltweite Drift-Elite auch im zehnten Jahr als WM-Lauf wieder einige Spannung fördernde Elemente bereit. Wie sehr das Material auf den Wertungsprüfungen (WP) rund um das Rallye-Zentrum in Trier gefordert wird, zeigt ein Rückblick auf die 2011er Ausgabe: Mehr als 130 gebrochene Räder, die in 22 Fällen sogar zu einer Beschädigung des Reifens führten, sprechen eine deutliche Sprache.

Denn Fahrfehler werden bei der Rallye Deutschland direkt geahndet: Auf den engen, zum großen Teil aber trotzdem unerhört flotten Wirtschaftswegen durch die Moselberge lauern hinter oftmals nicht einsehbaren Kurven zumeist Mauern oder tiefe Hänge mit Weinreben. Ähnlich unerbittlich sind die sogenannten Hinkelsteine, die in Baumholder die breiten Panzerstraßen säumen - Betonklötze, die jedes formschöne Rallye-Auto blitzschnell in einen bemitleidenswerten Klumpen Altmetall verwandeln. Und sollte, wie in den Vorjahren auch, das sommerliche Hochtemperaturwetter am Wochenende kurzfristig dem einen oder anderen Regenschauer den Vortritt lassen, dann verkomplizieren sich die Bedingungen für die Lenkrad-Virtuosen gleich nochmal.

Neuer Asphalt-Pneu ist nochmals robuster, aber unverändert schnell

Michelin hat auf diese extremen Anforderungen reagiert und für die Saison 2012 eine neue Generation von Asphalt-Spezialisten entwickelt, den Michelin Pilot Sport in den Laufflächenmischungen H1 (härter) und S1 (weicher). Beide 18-Zöller weisen das gleiche Profildesign auf, decken aber unterschiedliche Einsatzgebiete ab: Während der H1 vor allem für trockene Bedingungen konzipiert wurde, ist die S1-Variante bei Regen und gemischten Verhältnissen die richtige Wahl. Zugleich zeichnen sie sich durch nochmals widerstandsfähiger konstruierte Seitenwände aus, denn speziell die jeweils 46,54 Kilometer lange Betonpiste der Baumholder-Prüfung "Arena Panzerplatte" befindet sich in einem teilweise arg strapazierten Zustand. Selbst bei völligem Luftverlust bieten diese Pneus immer noch die Chance, die WP sicher zu beenden. Im Gegenzug nehmen es diese Reifen auch nicht übel, wenn sie auf der sogenannten "Power Stage" im Herzen von Trier erbarmungslos über Randsteine geprügelt werden. Nur zur Information: Frei verkäuflich sind diese außergewöhnlichen Technologieträger nicht. Jeder einzelne Pneu geht nach Gebrauch an die Spezialisten von Michelin zurück und wird intensiv analysiert.

"Der neu entwickelte Michelin Pilot Sport entspricht den extremen Bedingungen, die gerade die Rallye Deutschland an Reifen stellt", erläutert Jacques Morelli, Leiter des Rallye-Engagements von Michelin. "Wir wollten seine Robustheit stärken, ohne seine Leistungsfähigkeit einzuschränken. Hierfür haben unsere Spezialisten eine neue Konstruktion mit gezielt verstärkten Flanken konzipiert. Mit ihr können unsere Fahrer auch dann noch das Ziel der Wertungsprüfung erreichen, wenn der Reifen alle Luft verloren hat. Dieser Pneu war bereits zur Rallye Monte Carlo einsatzbereit, unsere Partnerteams konnten ihn jedoch zuvor nicht testen. Deswegen feiert er jetzt sein Debüt in Deutschland. Unsere Techniker werden seine Wettbewerbsfähigkeit genau beobachten, auf die Rückmeldungen durch die Fahrer sind wir sehr gespannt."

Reifenstrategie kann bei wechselhafter Witterung entscheidend sein

Parallel hierzu schränkt das Reglement die Anzahl der zur Verfügung stehenden Reifen seit Saisonbeginn noch weiter ein - eine Entscheidung, die einen höheren Schwerpunkt auf die Zuverlässigkeit und Ausdauer der Pneus legt und deswegen auf eine Anregung von Michelin zurückgeht. Im konkreten Fall bedeutet dies: Pro World Rally Car dürfen im Laufe der Rallye inklusive Qualifying nur 40 Reifen eingesetzt werden, also jeweils fünf pro Service. Zugleich sind bis zu zwei Reserveräder erlaubt, die aber - ebenso wie die Rollbereifung - jeweils mit neuen Pneus bestückt sein müssen. Insbesondere bei unverhofftem Wetterumschwung bereitet dies den Boden für interessante Strategien, was den Reifentausch zwischen zwei Prüfungen durch den Fahrer und den Beifahrer betrifft. Im Vorjahr versuchten es einzelne Teilnehmer zum Beispiel mit zwei weicheren Pneus auf der einen und zwei härteren auf der anderen Fahrzeugseite. Andere wiederum setzten auf eine Überkreuz-Mischbereifung, was sich übrigens als erfolgsversprechendere Lösung entpuppte. Das gesamte Kontingent pro Fahrer besteht aus 32 Michelin Pilot Sport H1 und 22 S1.