

Reifen-Krimi in den Seealpen



Eis und Schnee, trockener und nasser Asphalt: Wenn die Rallye-Weltmeisterschaft ab Mittwoch mit ihrer Königsveranstaltung in die noch junge Saison startet, dann stehen bei der Rallye Monte Carlo nicht nur Titelverteidiger Sébastien Loeb und Neueinsteiger Volkswagen Motorsport im Mittelpunkt des Interesses. Die gefürchteten wechselhaften Streckenbedingungen dieses Motorsport-Klassikers lenken die Aufmerksamkeit der Aktiven und der zahlreichen Fans entlang der Wertungsprüfungen unweigerlich auch auf die Auswahl und das Leistungsvermögen der Rennreifen von Michelin.

Sieg und Niederlage, Triumph und Demut liegen bei wohl keinem anderen Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft so nah beieinander wie bei der berühmt-berüchtigten „Monte“. Alljährlich stellt die Traditionsveranstaltung – ihrerseits älteste Rallye der Welt – Fahrer, Beifahrer und Teams mit ihrem breiten Spektrum möglicher Fahrbahnzustände vor eine besonders schwierige Aufgabe. Das Angebot reicht von staubtrockenen Pass-Straßen über regentiefenden Asphalt bis hin zu bitterglatten Schneekanälen, gerne auch mit heimtückischen Eisplatten gespickt. Und was das Gemeinste ist: Da sich viele Wertungsprüfungen (WP) aus den Tiefen der Seealpentäler über hoch gelegene Bergpässe in die nächste steile Abfahrt ziehen oder von der sonnenverwöhnten auf die schattige Seite eines Tals wechseln, können sich all diese Fahrbahnbeläge in munterer Reihenfolge auf nur wenigen Kilometern abwechseln – selbst für die abgebrühtesten Vollgas-Profis ein Szenario des Schreckens.

Kein Wunder, dass in den Service-Parks der „Monte“ vor allem ein Thema im Vordergrund steht: die Wahl des idealen Rennreifens, der für die nächste Gruppe von Wertungsprüfungen die größten Vorteile liefert. Speziell bei wechselhaften Witterungsbedingungen ist die Reifenwahl eine komplizierte Entscheidung, die zum Teil Stunden im Voraus getroffen werden muss. Denn den perfekten Pneu gibt es bei den extrem unterschiedlichen Bedingungen nicht.

Die Auswahl, die Michelin seinen Partnerteams in der WRC-Kategorie (World Rally Cars) bietet, umfasst vier 18-Zoll-Spezialisten und damit zwei Varianten mehr als bei konventionellen Läufen zur Rallye-WM. Für trockene und regennasse Fahrbahnen ist zum Beispiel der profilierte MICHELIN Pilot Sport zuständig. Er steht 30 Mal in der neu entwickelten weichen Laufflächenmischung S2 zur Verfügung, wie sie auch bei anderen Asphalt-Läufen eingesetzt wird, sowie 20 Mal in der speziell für die „Monte“ konzipierten superweichen SS2-Version. Letztere eignet sich vor allem für feuchte Bedingungen oder besonders kalte Temperaturen. Die härtere H1-Mischung, wie sie noch im Vorjahr das Aufgebot ergänzte, wurde für diese Veranstaltung aus dem Programm gestrichen.

Bedecken Schnee oder Eis die Straßen, rückt der MICHELIN Pilot Alpin A4 als Winterreifen in den Vordergrund. Er existiert in zwei Varianten: ohne und mit Spikes. Dabei ist die Zahl der Nägel, die höchstens zwei Millimeter und auch nur nahe der äußeren Flanke aus dem Profil herausragen dürfen, auf 240 begrenzt – kein Vergleich also zu den dichter und länger bespikten Pneus, die auf dem glatten Geläuf der Rallye Schweden für erstaunlichen Grip sorgen. Auch hier ist bei der „Monte“ das Kontingent eingeschränkt: Für jeden Fahrer liegen nur 30 MICHELIN Alpin A4 im Regal – zehn ohne, 20 mit Nägeln.

Erschwerend kommt hinzu: Das Reglement hat die Menge der Reifen, die für jedes einzelne World Rally Car während der Rallye Monte Carlo bereit steht, trotz deutlich ausgeweiteter WP-Gesamtdistanz nochmals strenger begrenzt. So dürfen im Rahmen der Veranstaltung pro Auto nur noch 36 Pneu zur Verwendung kommen – bei insgesamt acht Gelegenheiten, sich im Service-Park von den Mechanikern neue Reifen aufziehen beziehungsweise in den Kofferraum legen zu lassen. Dabei ist die Kombination verschiedener Typen und das Montieren der beiden zulässigen Reservepneu zwischen zwei Wertungsprüfungen durchaus gestattet – was für taktische Spielereien und clevere Schachzüge mit exotischen Überkreuz-Bereifungen, achs- oder seitengetrennten Lösungen nochmals Tür und Tor öffnet.

Mit Spannung erwarten Rallye-Fans in aller Welt das Comeback von Volkswagen Motorsport. Nach einer intensiven Vorbereitungsphase stellen sich die Niedersachsen erstmals mit dem neu entwickelten Polo R WRC bei der Rallye Monte Carlo der Konkurrenz. Die Fahrer sind alte Bekannte: Sébastien Ogier/Julien Ingrassia pilotieren das eine auf Reifen von Michelin rollende Werksauto der deutschen Marke, die beiden Finnen Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila das andere.

Speziell das Duell mit seinem französischen Landsmann Sébastien Loeb dürfte für Ogier dabei besondere Bedeutung genießen. Der neunfache Champion, der sechs der vergangenen sieben „Monte“-WM-Läufe für sich entscheiden konnte, hat seinen Rückzug aus der Weltmeisterschaft bereits angekündigt und plant in diesem Jahr nur noch an ausgewählten Veranstaltungen teilzunehmen. Die neue Nummer 1 im Werksteam von Citroën heißt damit Mikko Hirvonen. Gemeinsam mit Beifahrer Jarmo Lehtinen will der Finne in dieser Saison aus dem Schatten seines großen Rivalen heraustreten und mit dem Michelin bereiften DS3 WRC seinen ersten Titel einfahren.

Heftige Gegenwehr dürfte Hirvonen aus dem Lager von Qatar M-Sport erwachsen. Nach dem offiziellen Rückzug von Ford setzt Teamchef Malcolm Wilson junge Talente ans Steuer seiner Fiesta RS WRC: Die Norweger Mads Östberg und Jonas Andersson – im Vorjahr die Überraschungssieger der WM-Rallye Portugal – fungieren als neue Speerspitze, mit dem erst 22-jährigen Russen Evgeny Novikov inklusive dessen österreichischer Copilotin Ilka Minor als Rückendeckung. Die beiden ebenfalls auf Rennreifen von Michelin rollenden Turbo-Allradler von Qatar WRT teilen sich bei der Rallye Monte Carlo die Finnen Juho Hänninen/Tomi Tuominen und die aufstrebenden Belgier Thierry Neuville/Nicolas Gilsoul.