

Mit Corazón und Karacho



Mit viel Herz und vollem Tempo, mit Corazón und Karacho in den dritten Saisonlauf der FIA Rallye-Weltmeisterschaft (WRC): Volkswagen stellt sich in Mexiko der ersten Rallye des Jahres auf Schotter. Vom 05. bis 08. März eine zusätzliche Herausforderung: die große Höhe mit bis zu 2.752 Metern über Normalnull. Die Volkswagen Duos Sébastien Ogier/Julien Ingrassia (F/F), Andreas Mikkelsen/Ola Fløene (N/N) und Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN) gehen bei der nicht gerade alltäglichen Rallye, die in der Silberminen-Stadt Guanajuato eröffnet wird, als WM-Erste, -Dritte und -Vierte an den

Start.

Die Rallye Mexiko stellt die erste Schotter-Rallye des Jahres dar. Das heißt, Teams und Techniker müssen sich erneut auf völlig andere Bedingungen als bei der Rallye Monte Carlo und zuletzt in Schweden einstellen, so Volkswagen Motorsport-Direktor Jost Capito. Dazu geht es auf den Wertungsprüfungen hoch hinaus – so hoch wie sonst nirgends in der Rallye-Welt. Mit nur zwei Wochen Pause nach der Rallye Schweden gilt es, den Schalter umzulegen und sich den einzigartigen Bedingungen in Mexiko mit viel Herz zu stellen. Und in Mexiko kommt es neben den Fahrern auch auf die Technik an. Die dünne Luft in der großen Höhe muss bestmöglich kompensiert und die Abstimmung auf Schotter angepasst werden. Doch wir sind zuversichtlich, dass uns das gut gelingt, denn in der Vergangenheit haben wir uns dort stets gut geschlagen. Keine Frage: Auch in diesem Jahr wollen wir gewinnen.

21 Mal hoch hinaus – von 1.800 bis 2.752 Meter über Normalnull

Da kommt jedes World Rally Car ins Schnaufen: Denn die komplette Rallye Mexiko wird oberhalb dessen ausgetragen, was die bis zu 318 PS starken Rallye-Fahrzeuge in Europa gewohnt sind. Liegt der höchste Punkt der Europa-Saison bei gerade einmal 1.608 Metern über Normalnull – auf der Wertungsprüfung La Bola Negra-Subie-Sospel? während der Rallye Monte Carlo –, beginnt die niedrigste in Mexiko bei exakt 1.800 Metern.

2015 teilt sich die Rallye rund um den geografischen Mittelpunkt Mexikos in 21 Wertungsprüfungen, die dank eines kompakten Routenverlaufs allesamt in unmittelbarer Nähe zum Servicepark in León liegen. Darunter wahre Herausforderungen wie etwa das Dach der Rallye Mexiko, die El Chocolate mit dem höchsten Punkt der Rallye-WM-Saison auf 2.752 Metern über dem Meeresspiegel. Oder die längste WP der bisherigen Saison: die 55,82 Kilometer lange Guanajuatito. Hinzu kommen echte Highlights und Zuschauermagneten: Den Auftakt bildet am Donnerstagabend die berühmte Street Stage Guanajuato im Herzen der Hauptstadt des gastgebenden Bundesstaates. Zu den etwa 72.000 Einwohnern gesellen sich zudem jede Menge Rallye-Besucher, die den 1,01 Kilometer langen Stadtkurs durch Tunnel, Kreisverkehre und Straßenschluchten zu Abertausenden sehen.

Wenn die Luft dünner wird: cleveres Engineering für einzigartige Bedingungen

Als würde man beim Joggen durch einen Schnorchel atmen: Die Höhenlagen der Sierra de Lobos und der Sierra de Guanajuato verstärken den Effekt, den der laut Reglement vorgeschriebene Luftmengenbegrenzer ohnehin schon auf die 1,6-Liter-Turbomotoren hat. Denn die Luft, die durch die 33 Millimeter enge Öffnung angesaugt wird, bietet in der Höhe Mexikos weniger Sauerstoff als andersorts. Die Folge: eine weniger effiziente Verbrennung. Mit dem sinkenden Sauerstoffanteil der Luft haben beispielsweise die Turbolader auch mechanisch zusätzlich zu kämpfen. Um bei weniger Luftwiderstand eine Überbelastung dieses Bauteils zu verhindern, greifen die Ingenieure in die Motorsteuerung ein. Es gilt das Prinzip: so wenig wie möglich, so viel wie gerade nötig. Trotzdem sinkt die Leistungsausbeute verglichen mit der Rallye Schweden bei den fast idealen Bedingungen um bis zu 30 Prozent.

Einerseits sinkt mit der Höhe der Luftdruck und damit der Sauerstoffgehalt der Luft, andererseits auch der Luftwiderstand im Turbolader, der damit höhere Drehzahlen erreicht als bei allen anderen Rallyes, so Dr. Donatus Wichelhaus, Leiter Motorenentwicklung bei Volkswagen Motorsport. Um seine Standfestigkeit weiterhin zu gewährleisten, gleichzeitig aber so wenig Leistung wie möglich zu verlieren, haben wir uns bereits in den vergangenen Jahren mit verschiedenen Simulationen auf die Mexiko vorbereitet.

Preis des Erfolgs: frühe Startpositionen und die Kunst des schnellen Straßenefahrens

Straßenkehrer gehören zu den Berufsgruppen, die stets früh mit der Arbeit beginnen. Das gilt auch in der Rallye-Weltmeisterschaft. Wer die Route eröffnet, befreit die Ideallinie auf den Wertungsprüfungen für die Nachfolgenden vom losen Schotter. Diese Ehre wird dank ihrer WM-Platzierung zum Großteil den Volkswagen Piloten zuteil. Seit Anfang 2015 eröffnen die Spitzenreiter des Gesamtklassements die ersten beiden von drei Rallye-Tagen. Sébastien Ogier/Julien Ingrassia sind deshalb in Mexiko am Freitag und Samstag die Ersten auf der Piste, gefolgt von Thierry Neuville/Nicolas Gilsoul (Hyundai) und ihren Volkswagen Teamkollegen Andreas Mikkelsen/Ola Fløene sowie Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila. Die Rallye Mexiko gilt als die Rallye im Kalender, bei der sich der Straßenefer-Effekt am deutlichsten bemerkbar macht. Der Schicht feinen und losen Schotters ist in Mexiko dicker als bei anderen Rallyes.

Rückblick macht gute Laune: erfolgreiche Volkswagen Bilanz in Mexiko

Die Rallye Mexiko gehört zu den zehn Saisonläufen, bei denen der Polo R WRC noch ungeschlagen ist. Hier siegte das World Rally Car aus Wolfsburg 2013 zum allerersten Mal auf Schotter. Sébastien Ogier/Julien Ingrassia triumphierten seinerzeit trotz Gate-Gate, als sie wertvolle Zeit vor einem geschlossenen Viehgatter einbüßten. 2014 wiederholten sie diesen Erfolg, am dichtesten verfolgt von ihren Volkswagen Teamkollegen Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila. In beiden Ausgaben zusammen gingen bislang 31 von 45 Wertungsprüfungen an eines der Volkswagen Duos.

Stimmen vor der Rallye Mexiko

Sébastien Ogier, Volkswagen Polo R WRC #1

Ich habe die ersten beiden Rallyes in dieser Saison gewonnen und das beruhigt mich sehr. Der Druck liegt definitiv nicht bei mir, sondern bei den Fahrern, die in der Meisterschaft hinter mir liegen. Vor allem gewinnt man als Fahrer zusätzliches Selbstvertrauen, wenn man einen so engen Kampf wie den in Schweden zwischen Andreas Mikkelsen, Thierry Neuville und mir für sich entscheidet. Die vergangenen beiden Rallyes in Mexiko haben gezeigt, dass ich mich in Mexiko wohlfühle. Und in den vergangenen Jahren ist unser Volkswagen Polo R WRC auch hervorragend mit der dicken Höhenluft Mexikos zurechtgekommen. Ob das auch 2015 zutrifft und unser starker Motor unsere frühe Startposition kompensieren kann, werden wir sehen.?

Jari-Matti Latvala, Volkswagen Polo R WRC #2

Ich freue mich auf die Rallye Mexiko, weil ich einiges gutzumachen und als WM-Vierter einen optimalen Startplatz habe. Bei der ersten Schotterralley des Jahres kann die Startposition ausschlaggebend sein. Für Mexiko nehme ich mir vor, meinen Rückstand auf Thierry Neuville, Andreas und Sébastien zu minimieren. Ich habe in Schweden wichtige Meisterschaftspunkte liegen gelassen. Das gehört nun mal zu diesem Sport und das kann ich nicht mehr rückgängig machen. Jetzt muss ich nach vorn schauen und das Beste daraus machen. Wenn man in den Geschichtsbüchern nachschaut, hat das Gros der Weltmeister bei so ziemlich jedem Lauf gepunktet. Daher kann ich mir keine Ausrutscher mehr leisten.?

Andreas Mikkelsen, Volkswagen Polo R WRC #9

Viele Leute sprechen mich im Moment auf den verpassten Sieg bei der Rallye Schweden an. Aber mal ehrlich: Ich habe das schon längst abgehakt. Es war ohne Frage sehr enttäuschend für mich, weil mein erster Rallye-WM-Sieg zum Greifen nah war. Aber ich sehe vor allem das Positive und reise nun mit einer Menge Selbstvertrauen nach Mexiko. Ich fahre im Moment das gleiche Tempo wie Seb oder Jari-Matti. Das ist für mich entscheidend und ich werde mich auch in Mexiko hinter niemandem verstecken müssen. Zudem hat mein dritter Platz in Schweden einen angenehmen Nebeneffekt: Ich starte bei der Rallye Mexiko als dritter Fahrer und muss weniger stark die Kehrmaschine spielen.?

Wussten Sie, dass ...

... die Rallye Mexiko, alias "Rally America", alias "Corona Rally Mexico", im Jahr 1979 zum ersten Mal ausgetragen wurde? Damals schlossen sich dafür die beiden größten Automobilclubs Mexikos zusammen, der "Club Automovilístico Francés de México (CAF)" und der "Rally Automovil Club (RAC)". Ursprünglich war der Bundesstaat Mexiko bis ins Jahr 1985 der Gastgeber.

... die Veranstaltung nach einer sechsjährigen Pause im Jahr 1991 zurückkehrte? Sie folgte seinerzeit der Route des El Paso de Cortés zwischen zwei der größten Vulkane Mexikos.

... der CAF anschließend ein neues Konzept verfolgte? Die Rallye Mexiko erhielt eine kompaktere Route mit einem hohen Anteil von Wertungsprüfungen an der Gesamtlänge des Events. Diese Veranstaltung wurde 1993 im Valle de Bravo ausgetragen.

... seit 1998 León als Rallye-Zentrum dient? Die Organisatoren unternahmen damals die nächsten Schritte in Richtung Rallye-WM-Lauf ? inklusive eines langfristigen Business-Plans. Von 2001 bis 2003 galt die Rallye Mexiko als WM-Lauf-Kandidat.

... im Jahr 2004 schließlich erstmals ein Rallye-WM-Lauf rund um León ausgetragen wurde? Die ersten Sieger waren Markko Martin/Michael Park (EE/GB, Ford).

... die Rallye Mexiko im Jahr 2009 einmalig nicht zum WM-Kalender zählte und als ?International Rally of Nations? ausgetragen wurde? Die Sieger: Manfred Stohl/Ilka Minor (A/A, Mitsubishi).

... Sébastien Ogier und Julien Ingrassia 2013 trotz des ?Gate-Gates? mit Volkswagen in Mexiko siegten? Auf der 18. Wertungsprüfung ?Otates? standen sie bei Kilometer 32 etwa 37 Sekunden lang vor einem verschlossenen Viehgatter. Die Zeit reichte immerhin noch zu Rang sechs. Später wurden ihnen die Standzeit wieder gutgeschrieben und damit die Bestzeit zuerkannt. Der Sieg in Mexiko markierte zudem den ersten Erfolg des Polo R WRC auf Schotter.

... Volkswagen im Jahr 2014 einen doppelten Doppelsieg in Mexiko feierte? Sébastien Ogier gewann seinerzeit vor Jari-Matti Latvala. In der abschließenden Powerstage, in der Zusatzpunkte für die besten drei vergeben werden, lautete das Resultat ebenfalls: Ogier vor Latvala.

Die Zahl zur Rallye Mexiko: 4.28,75 Minuten

Vier Minuten und 28,75 Sekunden ? das ist der durchschnittliche Vorsprung, den Sébastien Ogier auf den jeweils besten Nicht-Volkswagen Fahrer bei der Rallye Mexiko herausgefahren hat. 2013 betrug der Vorsprung auf Mikko Hirvonen (Citroën) 3.28,9 Minuten, 2014 auf Thierry Neuville (Hyundai) sogar 5.28,6 Minuten. In beiden Fällen hatte der heutige Doppelweltmeister allerdings von der hohen Ausfallquote profitiert. Nur einmal war der Vorsprung eines Volkswagen Fahrers auf den besten Verfolger eines anderen Herstellers noch größer als in diesen beiden Fällen: 2014 war Jari-Matti Latvala in Argentinien um 5:54.7 Minuten schneller als Kris Meeke (Citroën).