

Rallye Portugal



Mal rasant schnell, mal verwinkelt und fahrtechnisch anspruchsvoll, auf jeden Fall immer spektakulär: Mit der Rallye Portugal steht am kommenden Wochenende (11. bis 14. April) ein echter Schotterklassiker auf dem Programm der Rallye-Weltmeisterschaft. 15 Wertungsprüfungen über besonders verschleißintensive Naturstraßen und eine Distanz von insgesamt 386,73 Kilometern stellen die Reifen der rund 300 PS starken World Rally Cars auf eine harte Probe. Michelin und seine Partnerteams Citroën Racing, Volkswagen Motorsport und Qatar M-Sport fühlen sich mit dem bewährten Schotterpneu Latitude Cross bestens gerüstet.

Wie sind die Kräfteverhältnisse in der diesjährigen Rallye-Weltmeisterschaft verteilt? Nach dem Sieg von Sébastien Loeb im Citroën DS3 WRC bei der unwegbaren Monte und den überraschenden Erfolgen von WM-Rückkehrer Sébastien Ogier im Schnee von Schweden und der Höhenluft Mexikos erwarten Experten beim Schotter-Klassiker in Portugal eine erste echte Standortbestimmung für den neuen Polo WRC von Volkswagen Motorsport. Der Vergleich des Turbo-Allradlers mit dem DS3 und den Ford Fiesta RS WRC des britischen Teams M-Sport fällt leicht: All diese World Rally Cars rollen einheitlich auf Rennreifen von Michelin.

Einen ersten Schlagabtausch liefern sich die Crews bereits an diesem Wochenende beim Fafe-Rallyesprint, einem Show-Event im Norden Portugals. Sébastien Ogier muss dieses Zuschauerspektakel allerdings auslassen: Der Franzose hattet mit Grippe das Bett, bevor es auch für ihn ernst wird. Am Mittwoch und Donnerstag besichtigen die Rallye-Cracks die acht verschiedenen Wertungsprüfungen (WP) und erstellen ihren Aufschrieb jene Notizen, die von den Copiloten während des Wettbewerbs den Fahrern vorgebetet werden und die genaue Informationen über den Streckenverlauf und die Beschaffenheit des Untergrunds enthalten.

Erste Vorentscheidung fällt auf der Qualifying Stage

Wer zuerst kommt, den bestraft bei der Rallye Portugal schnell der Staub: Die ersten Fahrzeuge auf den Wertungsprüfungen müssen die Naturpisten bei trockenem Wetter von einer losen Schotterschicht befreien was zumeist Zeit kostet. Darum kommt der sogenannten Qualifying Stage am Donnerstagabend große Bedeutung zu: Die schnellsten Piloten dürfen ihre Startposition für die erste Freitags-Etappe frei wählen. Sie können sich also auch dafür entscheiden, als letzte des WRC-Teilnehmerfelds auf die Piste zu gehen und so in den Genuss einer sauberen Strecke zu kommen.

Wie schnell ist der neue Polo R WRC wirklich? Sébastien Ogier möchte die Schotter-Qualitäten seines Turbo-Allradlers unter Beweis stellen

Richtig los geht die Rallye-Action dann am Freitagmorgen, wenn um 9.18 Uhr das erste Auto in die WP 1 startet einen 20,32 Kilometer langen Sprint im bergigen Hinterland der Algarve. Sie wird ebenso wie die WP 2 insgesamt zweimal befahren, bevor sich die Teilnehmer auf den Weg in die Landeshauptstadt Lissabon machen. Dort steht ab 18.15 Uhr die spektakuläre Zuschauerprüfung „Lisboa“ auf dem Programm für viele Fans eines der Highlights des vierten Saisonlaufs.

Am Samstag warten insgesamt sechs WP auf die Teilnehmer, am Sonntag weitere vier – darunter auch die neue „Almodovar“. Mit 52,3 Kilometern zählt sie zu den längsten Schotterprüfungen im gesamten Weltmeisterschaftskalender. Der zweite Durchgang über diese besonders anspruchsvolle Herausforderung wird darüber hinaus als „Power Stage“ gewertet: Hier können die drei Schnellsten bis zu drei zusätzlichen WM-Punkte erringen – für viele sicherlich der Anreiz, auch auf der letzten WP dieser Rallye noch einmal zu attackieren.

Hohe Beanspruchung für Mensch und Material

Ohnehin gilt: Die Rallye Portugal – nach dem Mexiko-Event der zweite Schotterlauf der Saison – zählt zu den anspruchsvollsten Veranstaltungen des gesamten WM-Jahres. Die schnellen Wertungsprüfungen führen zumeist über enge Bergstraßen, die mit schroffen Steinen bedeckt sind – eine besondere Herausforderung für die Reifen. Zahlreiche verdeckte Kuppen und große Felsen am Streckenrand verlangen dem Fahrer höchste Konzentration, seinem Auto und den Reifen besondere Robustheit ab. Ein kleiner Fehler bedeutet schnell das Aus oder einen technischen Defekt, der wertvolle Zeit kosten kann.

Michelin stellt 1.400 Reifen zur Verfügung und pro Auto dürfen in Portugal nur noch 24 statt wie im Vorjahr 40 Reifen eingesetzt werden.

Aus Sicht von Michelin kommt erschwerend hinzu: Im Vergleich zum Vorjahr müssen die Pneus diese Strapazen über eine deutlich längere Distanz sicher ertragen. Zwar wies die Rallye Portugal 2012 insgesamt 22 WP auf, statt 15 in diesem Jahr. Dafür gibt es im Verlauf des dreitägigen Events aber auch nur noch fünf statt sieben Möglichkeiten, die Reifen zu wechseln. Während sich die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen mit 386,73 Kilometern kaum verändert hat, müssen sich Fahrer und Teams darauf einstellen, inklusive Shake-down und Qualifying mit 24 Pneus auszukommen – im Vorjahr waren es noch 40. Sollten sich hochsommerliche Temperaturen einstellen, wird das zusätzlich zu einer besonders schwierigen Aufgabe.

Die größte Herausforderung der diesjährigen Rallye Portugal sind die gut 80 Kilometer langen Sektionen zwischen zwei Reifenwechsel-Stopps in Verbindung mit der 40-prozentigen Reduzierung der Pneus und den aggressiven Schotterpisten, betont Jacques Morelli, Leiter des Rallye-Programms von Michelin. „Unser Ziel ist es, erneut die Haltbarkeit der neuen Michelin Latitude Cross-Reifen unter Beweis zu stellen – eine Vorgabe, auf die wir vor der Saison bewusst hingearbeitet haben. Gerade bei wechselhafter Witterung verlangt der Umgang mit den Pneus nach einer ausgefeilten Strategie. Es könnten wieder einige Überraschungen geben, speziell auf der mit 52 Kilometern besonders langen „Power Stage“.“

Neben dem neuen Latitude Cross in der härteren H2-Mischung stellt Michelin seinen Partnerteams auch den weicheren S2 zur Wahl, der trotz identischem Laufflächen-Designs speziell für nasse oder schlammige Bedingungen konzipiert wurde. Pro Auto steht ein Kontingent von 24 H2- und 16 S2-Reifen zur Verfügung. Insgesamt transportiert die französische Marke 1.300 Pneus in den Service-Park von Faro, wo an diesem Wochenende auch das neue Hospitality-Motorhome des Reifenspezialisten seine Premiere feiert.

Überwiegende Mehrheit der World Rally Cars setzt auf Michelin

Nicht weniger als 13 World Rally Cars gehen bei der diesjährigen Rallye Portugal an den Start – der Großteil rollt auf Rennreifen von MICHELIN. In der Gesamtwertung liegt nach drei von 13 WM-Läufen überraschenderweise Sébastien Ogier in Führung. Der Franzose hat mit seinem neuen Volkswagen Polo R WRC die WM-Rallyes in Schweden und Mexiko gewonnen. Platz zwei belegt zwar noch der amtierende Weltmeister Sébastien Loeb, doch der Citroën-Star aus dem Elsass holt an seinen Plätzen für den Rückzug vom Rallye-Sport fest und verzichtet auf die Reise an die Algarve. Seinen Platz als neue Speerspitze des Doppelwinkels nimmt Mikko Hirvonen ein. Der Finne fühlt sich nach schwachem Saisonstart unter Wert geschlagen und hat für den portugiesischen WM-Lauf – den er im Vorjahr nur aufgrund einer technischen Unregelmäßigkeit verloren hat – Revanche angekündigt.

Mads Østberg indes, die Nummer 1 im Team von Qatar M-Sport, möchte rund um Rallye-Zentrum Faro seinen Vorjahreserfolg wiederholen: Der Norweger fuhr 2012 am Steuer seines privat eingesetzten Ford Fiesta RS WRC den ersten WM-Laufsieg seiner Karriere ein. Nun aufgerückt in den Turbo-Allradler des werksunterstützten Rennstalls von Malcolm Wilson, brennt auch Østberg darauf, sich endgültig an der Weltspitze zu etablieren.

Mit Spannung erwartetes Duell in der zweiten Liga

Ihr europäisches Schotterdebüt feiert in dieser Saison auch die WRC2-Wertung. Hier kommt es gleich zu mehreren spannenden Begegnungen: Die bisher genutzten Super 2000-Boliden – la Skoda Fabia treffen auf die neu entwickelten Regional Rally Cars wie den Citroën DS3 RRC und den Ford Fiesta RRC, analog zu den WRC auch RRC genannt. Zudem will der ehemalige Formel 1-Pilot Robert Kubica am Steuer eines DS3 RRC zeigen, dass er auch auf losem Untergrund zu den Schnellsten gehört. Aus deutscher Sicht steht natürlich das Abschneiden von Sepp Wiegand im Vordergrund. Das von Volkswagen geförderte Nachwuchstalent setzt erneut auf einen Fabia S2000, der – ebenso wie das Auto von Kubica – auf Schotterpneus von Michelin vertraut.