

Rallye Deutschland



Die Rallye Deutschland wartet in diesem Jahr mit zahlreichen Neuerungen auf. So findet der offizielle Start des WM-Laufs erstmals nicht in Trier, sondern vor der beeindruckenden Kulisse des Kölner Doms statt. Geblieben ist jedoch der einzigartige Mix aus engen, schnellen und technisch anspruchsvollen Wertungsprüfungen in den Mosel-Weinbergen, dem nördlichen Saarland sowie auf dem Truppenübungsplatz in Baumholder. Die beiden Auftaktprüfungen finden erstmals in der Eifel statt.

Die Herausforderung ist einzigartig im gesamten WM-Kalender: Bei keiner anderen Rallye erwartet die Drift-Elite eine derart anspruchsvolle Mischung aus unterschiedlichen Fahrbahnbela gen und wechselnden Streckenprofilen. Rauer Asphalt, hartkantige Betonpisten, staubige und extrem enge Weinbergwege sowie rasant schnelle Landstraßen im nördlichen Saarland, über die sich in restfeuchten Waldpassagen blitzschnell ein heimtückisch glatter Schmierfilm legt: Die Rallye Deutschland zählt traditionell zu den anspruchsvollsten WM-Läufen des gesamten Jahres.

Die Reifen müssen bei der Rallye Deutschland extremen Belastungen standhalten.

Die Rallye Deutschland ist der erste reine Asphaltlauf des Jahres. Daher vertrauen die Partnerteams von Michelin hier erstmals auf den neuen MICHELIN Pilot Sport in der härteren H2-Laufflächenmischung. Für regnerische Witterungsbedingungen steht den Prioritäts- 1 und -2-Fahrern zudem der MICHELIN Pilot Sport in der weicheren S2-Konfiguration zur Verfügung. Letztere kam bereits beim Saisonauftakt, der Rallye Monte Carlo zum Einsatz. „Die Rallye Deutschland stellt an die Reifen sehr hohe Ansprüche. Insbesondere auf der langen Wertungsprüfung ‚Arena Panzerplatte‘ werden die Pneus stark belastet, denn die jeweils 41,08 Kilometer lange Betonpiste befindet sich in einem teilweise arg strapazierten Zustand“, erklärt Jacques Morelli, Leiter des Rallye-Programms von Michelin. „Hinzu kommt, dass jeder Reifen in diesem Jahr reglementsbedingt eine längere Wegstrecke zurücklegen muss. Bei der Rallye Deutschland feiert daher die besonders robuste H2-Laufflächenmischung des MICHELIN Pilot Sport Premiere.“

Beide 18-Zöller weisen das gleiche Profildesign auf, decken aber unterschiedliche Einsatzgebiete ab: Während der H2 vor allem für trockene Bedingungen konzipiert wurde, ist die S2-Variante bei Regen und gemischten Verhältnissen die richtige Wahl. Zugleich zeichnen sie sich durch besonders widerstandsfähig konstruierte Seitenwände aus. Selbst bei völligem Luftverlust bieten diese Pneus immer noch die Chance, die WP sicher zu beenden. 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.

Reifenstrategie kann bei wechselhafter Witterung entscheidend sein

Das Reglement schränkt die Anzahl der zur Verfügung stehenden Reifen seit Saisonbeginn noch weiter ein. Im Vergleich zum Vorjahr wurde das Reifenkontingent um 30 Prozent reduziert – 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 28 Reifen eingesetzt werden, also jeweils vier pro Service. Hinzu kommen die vier Pneus, die während des Shakedown am Mittwoch verwendet werden. Die Fahrer können bis zu zwei Reserveräder im Kofferraum mitführen, die aber – ebenso wie die Rollbereifung – jeweils mit neuen Pneus bestückt sein müssen. Insbesondere bei unverhofftem Wetterumschwung bereitet dies den Boden für interessante Strategien, wenn Fahrer und Beifahrer zwischen zwei Prüfungen unterschiedliche Reifen miteinander kombinieren. In der Vergangenheit 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 als besonders erfolgsversprechende Lösung entpuppte. Das gesamte Kontingent pro Fahrer besteht aus 28 MICHELIN Pilot Sport H2 und 20 S2.

Insgesamt liefert Michelin 1.400 Reifen zur Rallye Deutschland – 600 weniger als noch im vergangenen Jahr. Damit leistet die französische Premiummarke erneut einen wichtigen Beitrag zum Thema Umweltschutz.

2002 feierte die Rallye Deutschland ihre Premiere als Weltmeisterschafts-Lauf. Seither schrieb sie bereits zahlreiche spektakuläre Geschichten und begeistert Fahrer wie Fans jedes Jahr aufs Neue. Genauso einzigartig wie ihre Charakteristik ist auch die Siegesbilanz von Sébastien Loeb. Unweit seiner elsässischen Heimat eroberte der Franzose vor der altehrwürdigen Porta Nigra in Trier bereits neun Mal das oberste Podium. Der Rekord-Champion triumphierte schon bei der WM-Premiere der Rallye Deutschland und war mit Ausnahme der 2011er Ausgabe auch in den darauffolgenden Jahren nicht zu schlagen.

Bei der diesjährigen Rallye Deutschland wird Loeb seine beeindruckende Siegesserie nicht fortführen. Der amtierende Champion bestreitet in dieser Saison nur noch ausgewählte Läufe. Für packende Action ist während der vier Rallye-Tage dennoch gesorgt. Denn die diesjährige „Deutschland“ überzeugt mit einer gelungenen Mélange aus Bewährtem und Neuem.

Wichtigste Neuerung: Erstmals findet der Showstart vor dem weltberühmten Kölner Dom statt. Am Donnerstag präsentieren sich Sébastien Ogier, Mikko Hirvonen, Thierry Neuville und Co. den Fans ab 16 Uhr auf dem Roncalliplatz im Herzen der Rheinmetropole. Direkt im Anschluss machen die weltbesten Lenkradakrobaten auf ihrem Weg zum Servicepark in Trier einen Abstecher in die nahegelegene Eifel. Rund um Blankenheim und Olk stehen zwei neue Wertungsprüfungen (WP) auf dem Programm.

Die erste Etappe beginnt am Freitag auf den faszinierenden, extrem schmalen Wirtschaftswegen an der Mosel. Die malerische Kulisse mit den typischen Weinreben können die Rallye-Piloten jedoch nicht genießen, hier ist höchste Konzentration gefragt. Denn Fahrfehler ahndet die Rallye Deutschland direkt: Die engen Straßen mit ihren zahlreichen nicht einsehbaren Kurven werden auf der einen Seite von massiven Mauern begrenzt, auf der anderen Seite lauern steile Abhänge – kein Platz für Fehler also. Eine weitere Herausforderung ist das wechselnde Grip-Niveau: Durch das sogenannte „Cutten“, das Abkürzen der Kurven, gelangt mit jedem Fahrzeug mehr Schmutz auf die Strecke. Sollte der Himmel seine Schleusen öffnen, verwandeln sich die romantischen Winzergässchen innerhalb weniger Minuten in eine tückische Rutschbahn.

Für die zahlreichen Fans, die Jahr für Jahr aus dem gesamten europäischen Ausland nach Deutschland pilgern, bieten die Wertungsprüfungen an der Mosel eine einmalige Atmosphäre. An vielen Stellen können sie

die rund 300 PS starken Turbo-Allradler über mehrere Kilometer beobachten. Dank der zahlreichen Spitzkehren in den Weinbergen sind spektakuläre Drifts garantiert. Schon lange kein Geheimtipp mehr, aber in jedem Fall einen Besuch wert ist in diesem Zusammenhang die WP „Dhrontal“, die am Sonntag zwei Mal gefahren wird. Beim zweiten Durchgang wird sie als „Power Stage“ gewertet. Hier können sich die drei schnellsten Piloten zusätzliche WM-Punkte sichern. Für die Fans bietet die sogenannte „Galeria Dhrontal“ bei Piesport eine beeindruckende Naturarena, die es so bei keinem anderen WM-Lauf gibt. Denn hier tauchen die Fahrzeuge gleich mehrfach im Sichtfeld der Zuschauer auf – untermauert vom zornigen Sound ihrer hochgezüchteten Turbo-Motoren.

Zuvor stehen jedoch auf der Samstagsetappe einige weitere Klassiker auf dem Programm. Denn dann gastiert die Rallye-Weltelite im Hunsrück und im nördlichen Saarland. Der Truppenübungsplatz Baumholder ist traditionell Schauplatz der Königsprüfung der Rallye Deutschland: Die 41,08 Kilometer lange WP „Arena Panzerplatte“ stellt an Fahrer und Material enorme Anforderungen. Hier, wo normalerweise Kettenfahrzeuge ihre Manöver absolvieren, erreichen die Piloten mit ihren Boliden sehr hohe Geschwindigkeiten. Die besondere Herausforderung liegt dabei einerseits in dem rauen Fahrbahnbelag, der vorwiegend aus Betonplatten besteht. Andererseits sorgen die gefürchteten „Hinkelsteine“ bei zahlreichen Weltklassepiloten regelmäßig für Kopfschmerzen. 2004 kam Petter Solberg den als Panzersperre gedachten Fahrbahnbegrenzungen zu nahe und musste seinen Subaru Impreza nach einem spektakulären Unfall abstellen. Auch andere Fahrer machten in der Vergangenheit ungewollt Bekanntschaft mit den unnachgiebigen Betonpfeilern, an denen bereits zahlreiche sündhafte teure World Rally Cars und lang gehegte Sieghoffnungen zerschellten.

Einen gänzlich anderen Charakter besitzen hingegen die ultraschnellen Wertungsprüfungen im Saarland, die ebenfalls am Samstag auf dem Programm stehen. Auf den gut asphaltierten, flüssig zu fahrenden Landstraßen erreichen die Piloten nicht selten Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h.