MICHELIN in Le Mans

Um beim anspruchsvollsten 24-Stunden-Rennen der Welt in Le Mans zu siegen, müssen unzählige Puzzlestücke harmonieren. Ein Faktor aber ragt seit Jahrzehnten besonders heraus: das „schwarze Gold“. Denn erfolgreiche Rennreifen für die 24 Stunden von Le Mans müssen schnell sein, ihre Performance möglichst lange aufrechterhalten und extrem robust gegen Beschädigungen sein. Reifenhersteller MICHELIN – seit 1998 Seriensieger in Le Mans – unterstützt seine Partnerteams in allen vier Klassen (LMP1, LMP2, LMGTE Pro, LMGTE Am) mit aufwendig entwickeltem und intensiv erprobtem Material. Besonders in der Königsklasse der LMP1-H-Prototypen stimmte der Premiumhersteller aus Clermont-Ferrand die Pneus auf die einzelnen Fahrzeuge ab und peilt als Partner der Werksrennställe Audi, Toyota und Porsche den 23. Gesamtsieg in Le Mans an.

Die 24 Stunden von Le Mans gelten als eines der größten und wichtigsten Rennen der Motorsportwelt. Entsprechend groß ist der technische und logistische Aufwand, den MICHELIN für das Saisonhighlight der Sportwagen-Szene betreibt. Für das Rennen am kommenden Wochenende hat MICHELIN Motorsport eine halbe Kleinstadt an den Rennkurs im französischen Departement La Sarthe verlegt. Mehr als 100 Spezialisten stehen für eine optimale Betreuung der Partnerteams in allen vier Kategorien bereit: 50 Monteure, 30 Technische Teamberater, zehn Entwicklungsingenieure sowie zehn Mitarbeiter/innen, die den gesamten Einsatz organisieren und als Ansprechpartner für die Teammanager bereitstehen.

Insgesamt rüstet MICHELIN 43 der 56 gemeldeten Le Mans-Fahrzeuge mit Rennpneus aus. Allein für die Partner in der Top-Kategorie LMP1 hat der französische Spezialist 1.500 Rennreifen bereitgestellt. Für die „kleinere“ Prototypenklasse LMP2 lagern rund 1.000 Walzen in den Trucks und Montagezelten, für die Klassen LMGTE Pro und LMGTE Am sind 4.500 Reifen vorgesehen. Unterm Strich hat MICHELIN also gut 7.000 Pneus im Gepäck.

Der Vorsaisontest der Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) im südfranzösischen Le Castellet am 28. und 29. März sowie die beiden ersten WEC-Läufe in Silverstone und Spa-Francorchamps haben die Leistungsfähigkeit der diesjährigen Reifenpalette der Franzosen eindrucksvoll unterstrichen. „Wir haben für unsere Partner nicht weniger als zwölf neue Reifen entwickelt“, betont Jérôme Mondain, Leiter des Langstrecken-Rennprogramms von MICHELIN Motorsport. „Im Endeffekt hat Michelin das gesamte Spektrum an Pneus für die WEC und für Le Mans 2014 erneuert. Dank der technischen Informationen, die uns die Partnerteams schon während der Entwicklung ihrer aktuellen Autos übermittelt haben, konnten wir bereits Tausende von Computersimulationen ausführen, bevor die ersten neuen Hybridboliden rollten. Auf der Rennstrecke ging es dann nur noch um die Feinabstimmung der neuen Reifengeneration, um für das jeweilige Fahrzeug das Optimum herauszufinden.“

Grundsätzlich sind die Reifen von MICHELIN in drei verschiedene Typen eingeteilt: Slicks, Regenreifen und die sogenannten Hybridreifen, deren Name sich nicht etwa auf die Antriebssysteme bezieht, sondern auf die Tatsache, dass sie für Mischverhältnisse bei leicht feuchter oder abtrocknender Strecke konzipiert sind. Die profillosen Slicks stehen in den Laufflächenmischungen „Soft“ und „Medium“ zur Verfügung. Sie decken die Temperaturbereiche „Low“ (ca. 10 Grad Celsius oder darunter) und „High“ für Temperaturen deutlich über 10

Grad Celsius ab. Auch die Regenreifen stehen in zwei Spezifikationen zur Wahl. „WET“ ist geeignet für leichten Regen, die stärker profilierte Version „FULL WET“ kommt mit schwerem Niederschlag und auf der Strecke stehendem Wasser zurecht.

In der Top-Kategorie LMP1-H haben sich alle beteiligten Werksteams für MICHELIN entschieden. Die französische Marke ist in der WEC und in Le Mans damit Partner von AUDI Sport Team Joest, PORSCHE Team und TOYOTA Racing. Zudem rüstet das Unternehmen den privaten Rennstall REBELLION Racing aus, der mit zwei Autos in der Klasse LMP1-L ohne Hybridantrieb startet. MICHELIN Motorsport hat mit allen Partnerteams intensiv gearbeitet, um die spezifischen Ansprüche der unterschiedlichen Fahrzeuge möglichst punktgenau zu erfüllen.

MICHELIN verstärkt Engagement in der Kategorie LMP2

In diesem Jahr verbietet das Reglement der LMP2-Klasse den Einsatz sogenannter „vertraulicher“ Reifen. In diesen Produkten steckt viel Hochtechnologie – weswegen MICHELIN sie nach jedem Rennen wieder einsammelte, um Wettbewerbern keinen Einblick in die Entwicklungsgeheimnisse zu ermöglichen. Ab der Saison 2014 ersetzt MICHELIN diese Pneus bei den „kleinen“ Prototypen durch neue Produkte, die dasselbe Leistungsniveau erreichen, aber keine „geheimen“ Lösungen enthalten. Dass die Performance trotz der etwas seriennäheren Technologie auf gleichem Level bleibt, ist das Ergebnis der Entwicklungsarbeit der MICHELIN Ingenieure in der Saison 2013. Die jetzt angebotenen LMP2-Reifen sind frei erhältlich – und weisen dennoch fortschrittliche Technologie n auf, die noch vor wenigen Monaten ausschließlich im Testbetrieb liefen.

Erst 2013 kehrte MICHELIN in die Klasse der LMP2-Prototypen zurück. Mit Alpine gelang auf Anhieb der Titelgewinn in der europäischen Le Mans-Serie ELMS, in der WEC arbeitete die Marke exklusiv mit PeCom Racing zusammen. In dieser Saison haben sich weitere Rennställe die Unterstützung der französischen Spezialisten gesichert: In Le Mans rüstet MICHELIN die Prototypen von SMP Racing (zwei Oreca03-Nissan), Sébastien Loeb Racing (Oreca3-Nissan), OAK Racing-Team Asia (Ligier JS P2-HPD) und Larbre Compétition (Morgan-Judd) aus.

Die Größe der LMP2-Pneus liegt unverändert bei 30/65-18 vorn und 31/71-18 hinten. Zur Wahl stehen die zwei Slick-Typen „Low Temperature MEDIUM“ und „MEDIUM“ sowie die zwei Regenreifen-Typen „WET“ und „FULL WET“.

In den Kategorien LMGTE Pro und LMGTE Am profitieren die Partner-Rennställe der Marke von neuen Regenreifen mit den Bezeichnungen „WET“ und „FULL WET“. Sie decken Streckenbedingungen von feucht bis extrem nass ab. Die Ingenieure von MICHELIN Motorsport haben die Effizienz der Laufflächenmischungen und der Profilanordnung weiter verbessert, damit die neue Pneugeneration noch mehr Wasser verdrängen und noch höheren Grip liefern kann. Bei den profillosen Slicks können die Partnerteams bei MICHELIN wie zuvor unter drei Typen wählen, die sich in der Härte der Laufflächen und dem Temperaturfenster unterscheiden, in dem sie optimal funktionieren. Die LMGTE-Fahrzeuge fahren Reifen der Dimension 30/68-18 vorn und 31/71-18 hinten.