

Mit Corazón und Karacho



Start.

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

?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 Bolla?ne-V?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 Leon 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 ?Guanajuato?. 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 s?umen.

Wenn die Luft dünner wird: cleveres Engineering für einzigartige Bedingungen

Als w?rde man beim Joggen durch einen Schnorchel atmen: Die H?henlagen der Sierra de Lobos und der Sierra de Guanajuato verst?rken 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 ?ffnung angesaugt wird, bietet in der H?he Mexikos weniger Sauerstoff als anderenorts. Die Folge: eine weniger effiziente Verbrennung. Mit dem sinkenden Sauerstoffanteil der Luft haben beispielsweise die Turbolader auch mechanisch zus?tzlich zu k?mpfen. Um bei weniger Luftwiderstand eine ?berlastung dieses Bauteils zu verhindern, greifen die Ingenieure in die Motorsteuerung ein. Es gilt das Prinzip: so wenig wie m?glich, so viel wie gerade n?tig. Trotzdem sinkt die Leistungsausbeute verglichen mit der Rallye Schweden ? bei der beinahe ideale Bedingungen herrschen ? um bis zu 30 Prozent.

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

Preis des Erfolgs: fr?he Startpositionen und die Kunst des schnellen Stra?enfegers

Stra?enkehrer geh?ren zu den Berufsgruppen, die stets fr?h mit der Arbeit beginnen. Das gilt auch in der Rallye-Weltmeisterschaft. Wer die Route er?ffnet, befreit die Ideallinie auf den Wertungspr?fungen f?r die Nachfolgenden vom losen Schotter. Diese Ehre wird dank ihrer WM-Platzierung zum Gro?teil den Volkswagen Piloten zuteil. Seit Anfang 2015 er?ffnen die Spitzenreiter des Gesamtklassements die ersten beiden von drei Rallye-Tagen. S?bastien 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 Fl?ene sowie Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila. Die Rallye Mexiko gilt als die Rallye im Kalender, bei der sich der Stra?enfeger-Effekt am deutlichsten bemerkbar macht. Der Schicht feinen und losen Schotters ist in Mexiko dicker als bei anderen Rallyes.

R?ckblick macht gute Laune: erfolgreiche Volkswagen Bilanz in Mexiko

Die Rallye Mexiko geh?rt zu den zehn Saisonl?ufen, bei denen der Polo R WRC noch ungeschlagen ist. Hier siegte das World Rally Car aus Wolfsburg 2013 zum allerersten Mal auf Schotter. S?bastien Ogier/Julien Ingrassia triumphierten seinerzeit trotz ?Gate-Gate?, als sie wertvolle Zeit vor einem geschlossenen Viehgatter einb??ten. 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 Wertungspr?fungen an eines der Volkswagen Duos.

Stimmen vor der Rallye Mexiko

S?bastien 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 zus?tzliches Selbstvertrauen, wenn man einen so engen Kampf wie den in Schweden zwischen Andreas Mikkelsen, Thierry Neuville und mir f?r sich entscheidet. Die vergangenen beiden Rallyes in Mexiko haben gezeigt, dass ich mich in Mexiko wohlf?hle. Und in den vergangenen Jahren ist unser Volkswagen Polo R WRC auch hervorragend mit der d?nnen H?henluft Mexikos zurechtgekommen. Ob das auch 2015 zutrifft und unser starker Motor unsere fr?he 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 Schotterrallye des Jahres kann die Startposition ausschlaggebend sein. F?r Mexiko nehme ich mir vor, meinen R?ckstand auf Thierry Neuville, Andreas und S?bastien zu minimieren. Ich habe in Schweden wichtige Meisterschaftspunkte liegen gelassen. Das geh?rt nun mal zu diesem Sport und das kann ich nicht mehr r?ckg?ngig machen. Jetzt muss ich nach vorn schauen und das Beste daraus machen. Wenn man in den Geschichtsb?chern 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 l?ngst abgehakt. Es war ohne Frage sehr entt?uschend f?r 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 f?r mich entscheidend und ich werde mich auch in Mexiko hinter niemandem verstecken m?ssen. 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 daf?r die beiden gr??ten Automobilclubs Mexikos zusammen, der ?Club Automovil?stico Franc?s de M?xico (CAF)? und der ?Rally Automovil Club (RAC)?. Urspr?nglich war der Bundesstaat Mexiko bis ins Jahr 1985 der Gastgeber.

... die Veranstaltung nach einer sechsj?hrigen Pause im Jahr 1991 zur?ckkehrte? Sie folgte seinerzeit der Route des El Paso de Cort?s zwischen zwei der gr??ten Vulkane Mexikos.

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

... seit 1998 Len 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 Len ausgetragen wurde? Die ersten Sieger waren Markko Märtin/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/Illa 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).