

Medieninformation

07.07.2021

STORY

ALPINE IM RENNSPORT: CLEVERES REIFENMANAGEMENT AUS TRADITION

Reifen sind schwarz, rund und ansonsten alle gleich. Weit gefehlt! Speziell im Motorsport sind Reifen eine Wissenschaft für sich. Sie bilden die einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Strecke, entsprechend können Reifendesign und -management rennentscheidend sein. Dies trifft besonders auf die FIA World Endurance Championship (FIA WEC) zu. In der Langstreckenserie können die Streckenverhältnisse während ein und desselben Rennens gleich mehrfach wechseln. Paul François, Performance-Ingenieur des Alpine Elf Matmut Endurance Teams, berichtet, welchen feinen Unterschied die Reifen im Rennen machen können.

Alpine richtet im Rennsport seit jeher ein besonderes Augenmerk auf die Reifen. Ab 1964 beteiligte sich der nordfranzösische Renn- und Sportwagenspezialist sogar aktiv an der Entwicklung von Radialreifen. Die damals noch junge Reifentechnologie sollte nicht nur den Motorsport revolutionieren, sondern durch eine doppelt so lange Reifenlebensdauer auch dem normalen Autofahrer nutzen. Um Sicherheitsfragen bei hohen Geschwindigkeiten zu klären, hatte sich der Erfinder des Konzepts, Michelin, gezielt an Alpine gewandt. Dank ihrer leicht einstellbaren Aufhängungen waren die Formel-2- und Formel-3-Einsitzer sowie die Langstrecken-Prototypen der Marke geradezu prädestiniert als rasendes Versuchslabor.

Beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1967 stellten Alpine und Michelin eine weitere Neuheit vor, die schnell von der Formel 1 adoptiert wurde und heute im Rennsport gang gäbe ist: Slicks. Bei trockenem Wetter bieten die profillosen Reifen dank der größeren Auflagefläche eine überlegene Haftung. So war es 1978 keine Überraschung, dass Alpine als erste Marke in Le Mans auf radialen Slicks gewann.

„Im Langstreckenrennsport steht man immer unter Druck, wenn es um das Reifenmanagement geht!“ Paul François, Performance Engineer, Alpine Elf Matmut Endurance Team

VERNETZTE REIFEN

Medien-Kontakte
Karin Kirchner
Direktorin Kommunikation
Tel: +43 (0)1 680 10 103
karin.kirchner@renault.com

Marc Utzinger
Kommunikationsattaché
Tel: +41 44 777 02 28
marc.utzinger@renault.com

www.media.renault.at

Während viele Autofahrer ihren Reifen nur wenig Aufmerksamkeit schenken - außer bei einer Reifenpanne -, wissen Rennteams, wie viel diese zum Gesamterfolg beitragen. Moderne Rennreifen bestehen nämlich nicht nur aus mehr als 200 verschiedenen Zutaten, sondern sind auch vernetzt.

„Die Michelin Reifen in der World Endurance Championship sind mit Sensoren ausgestattet, mit denen wir permanent ihren Zustand überwachen können“, sagt Paul François. „Zum Beispiel erhalten wir über ein integriertes Laserthermometer Echtzeitinformationen zu den Lufttemperaturen im Mantel und Karkassentemperaturen. Als weiteren entscheidenden Parameter haben wir stets den Reifendruck im Auge. So können wir nicht nur unsere Performance anpassen, sondern auch ein sicheres Rennen fahren. Wir erkennen Reifenpannen, noch bevor die Fahrer sie bemerken.“

Damit nicht genug der Elektronik: „Langstrecken-Rennreifen verfügen über RFID (Radio Frequency Identification)-Technologie und Barcodes. Damit kann die Rennleitung jederzeit überprüfen, ob die Teams das Reifenreglement einhalten“, erklärt Paul François. Sobald die Autos die Boxen verlassen, registriert ein Gate das Identifikationssignal der Reifen.

WICHTIG FÜR DIE RENNSTRATEGIE

Das Reifenkontingent pro Auto ist in der Langstrecken-Weltmeisterschaft auf 18 Slicks für 6-Stunden-Rennen (inklusive Qualifying), 24 für 8-Stunden-Rennen und 56 für die 24 Stunden von Le Mans begrenzt. Das Reglement schreibt außerdem vor, dass bei Boxenstopps zuerst getankt werden muss, bevor die Reifen gewechselt werden dürfen. Nur vier Mechaniker sind hierfür erlaubt, so dass die Arbeit sechsmal länger dauert als in der Formel 1.

Den Fahrern kommt indes eine Schlüsselrolle zu, wenn es gilt, die sorgfältig ausgearbeiteten Rennstrategien der Teams umzusetzen. „Je präziser ihr Fahrstil ist und je schonender der Umgang mit den Reifen, desto mehr können die Fahrer ihre Performance über die Distanz optimieren“, erklärt Paul François. „Es sind allein die Fahrer, die jeden Reifenabbau spüren, und sei er auch noch so gering. Sie müssen Feedback geben, wenn ein Wechsel auf einen frischen Satz Gummi bessere Rundenzeiten bringt.“ Für die WEC-Piloten sind Reifen deshalb weit mehr als bloße runde, schwarze Accessoires.

ÜBER ALPINE

Die 1955 von Jean Rédélé gegründete Marke Alpine hat sich im Laufe der Jahre mit ihren Sportwagen im französischen Stil etabliert. 2018 präsentierte die Marke die neue A110, ein zweisitziges Sportcoupé, das den zeitlosen Prinzipien von Alpine – Kompaktheit, Leichtbau, Agilität und Fahrspaß – treu bleibt. Im Jahr 2021 wurde die Business Unit Alpine gegründet. Sie ist die Marke für innovative, authentische und exklusive Sportwagen der Renault Group und profitiert vom Erbe und Know-how des historischen Werks in Dieppe sowie von der Ingenieurskunst der Alpine Racing und Alpine Teams.

Medien-Kontakte
Karin Kirchner
Direktorin Kommunikation
Tel: +43 (0)1 680 10 103
karin.kirchner@renault.com

Marc Utzinger
Kommunikationsattaché
Tel: +41 44 777 02 28
marc.utzinger@renault.com

www.media.renault.at

Die drei Alpine Zentren in Österreich haben sich auf die Kundenberatung, die Kundenbetreuung und die Werkstatt-Leistungen für Alpine Cars spezialisiert. Sie befinden sich in Linz, in Graz und in Wien.

Medien-Kontakte

Karin Kirchner
Direktorin Kommunikation
Tel: +43 (0)1 680 10 103
karin.kirchner@renault.com

Marc Utzinger
Kommunikationsattaché
Tel: +41 44 777 02 28
marc.utzinger@renault.com

www.media.renault.at