

Dunlop beim spanischen DTM-Lauf (21. – 23. Mai)

DTM-Teams betreten in Valencia Neuland

Nach dem spektakulären Auftaktrennen in Hockenheim zieht der DTM-Tross weiter ins spanische Valencia. Dort warten neue Herausforderungen, schließlich steht der 4,005 km lange Kurs 2010 erstmals im DTM-Kalender. „Bei den Testfahrten im März zeigten sich die Teams von der Strecke begeistert“, sagt Michael Bellmann, Leiter der Motorsportabteilung von Dunlop. „Unsere Ingenieure haben an den vier Testtagen zahlreiche Daten gesammelt, die wir aufbereitet und den Teams für ihre Arbeit zur Verfügung gestellt haben. Fahrer und Ingenieure sind natürlich selbst für ihre Fahrzeuge verantwortlich, dennoch bilden Informationen des Reifenpartners eine Grundlage für die Abstimmungsarbeit und fließen in das individuelle Setup jedes Fahrzeugs ein.“

Reifengeneration 2010 leicht überarbeitet

Beim Auftaktrennen in Hockenheim hatten die Reifenprobleme an verschiedenen Audi A4 DTM für Aufsehen gesorgt. „Ich glaube nicht, dass wir in Valencia wieder ähnliche Beschädigungen der Reifen sehen werden, da diese eng im Zusammenhang mit der jeweiligen Form der Kerbs stehen“, erklärt Michael Bellmann. „Diese Rennstrecke bietet völlig andere Herausforderungen als der Hockenheimring: weniger hohe Kerbs zum Beispiel, die beim Auftakt zu den bekannten Anprallschäden geführt hatten. Außerdem haben sich einige Teams scheinbar zu Saisonbeginn noch nicht perfekt auf die leicht überarbeitete Reifengeneration 2010 eingestellt – was sich vor allem im Zeittraining gezeigt hat. Im professionellen Umfeld der DTM werden solche Defizite erfahrungsgemäß aber schnell aufgeholt.“

DTM-Reglement gibt Eckdaten der Reifenspezifikation vor

Die neue Generation des Dunlop SP Sport Maxx wurde Mitte der Saison 2009 konzipiert – also lange vor den Problemen, die einige Teams im Umgang mit den Reifen beim Rennen in Dijon hatten. „Sie bietet vor allem im Hochtemperaturbereich eine größere



Presseinformation

www.dunlop.de

Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH

Hildegard von Lonski

Presse-/Öffentlichkeitsarbeit Dunlop

Dunlopstraße 2

63450 Hanau

Telefon: 06181 68-1421

Stabilität als der Vorgänger“, weiß Reifenexperte Michael Bellmann. „Das ist deshalb so wichtig, weil die DTM-Reifen per Reglement extrem schmal sind. Mir ist weltweit keine Rennserie bekannt, in der solch enorme Kräfte wie die eines DTM-Fahrzeugs über eine dermaßen kleine Auflagefläche auf den Asphalt übertragen werden. Ob LMP-1, FIA-GT oder japanische Super GT: in all diesen Serien sind die Laufflächen deutlich breiter und die Reifendurchmesser deutlich größer.“ Um diesem Effekt entgegenzuwirken, hat der neue Reifen eine weiterentwickelte Lauffläche, die speziell diese Hochbelastungen besser verträgt. „Ansonsten ist der Reifen gegenüber 2009 völlig unverändert“, so Michael Bellmann. „Die Gummimischung der Lauffläche wurde verbessert, die eigentliche Reifenkonstruktion ist seit drei Jahren identisch, so dass die Teams die Charakteristik und den Umgang mit den Reifen schon lange kennen sollten.“ Die DTM-Reifen haben seit Jahren an der Vorderachse die Dimension 265/660 R18, an der Hinterachse kommen Reifen der Größe 280/660 R18 zum Einsatz.

Umgang mit den Reifen ist das Geheimnis des Erfolges

Dass es der optimale Umgang mit den Reifen ist, der den Schlüssel zum Erfolg liefert, wissen DTM-Experten seit langem. Denn die Performance der Fahrzeuge ist so identisch, dass Details in der Abstimmung, im Heizprozedere oder bei der Auswahl der Fahrlinie im Rennen entscheidenden Einfluss haben. Dementsprechend führen die Hockenheim-Sieger einen Teil ihres Erfolges auch auf den Umgang mit den Reifen zurück. Norbert Haug, Mercedes-Benz Motorsportchef: „Ein Traumstart in die neue Saison für uns, vier C-Klassen auf den ersten vier Plätzen, besser geht's eigentlich nicht. Der Schlüssel zum Erfolg war hier in Hockenheim der Umgang mit den Dunlop Reifen – und das haben wir geschafft. Unsere C-Klasse war hier ein wahrer ‚Reifenflüsterer‘.“

Hanau, Mai 2010