

DTM-Rennen vom 31. Juli bis 2. August in Oschersleben
Optimale Balance für die DTM-Boliden in der
Magdeburger Börde

Das fünfte DTM-Rennen des Jahres wird am kommenden Wochenende (31. Juli bis 2. August) in Oschersleben ausgetragen. Die Piloten der populärsten Tourenwagenserie Europas kämpfen in der 3,696 Kilometer langen Motorsport Arena um Punkte und Prestige. „Der Kurs von Oschersleben ist sehr eng und hat viele Kurven – man hat immer Action am Lenkrad. Die kurzen Geraden und die häufigen Richtungswechsel machen das Überholen nicht leicht“, sagt Mercedes-Pilot Maro Engel. Die Feinheiten der Fahrzeugabstimmung werden wieder einmal der Schlüssel zum Erfolg sein. „Bei geringer Oberflächenrauigkeit in Kombination mit zahlreichen langen Kurven aber auch kurzen Rechts-Links-Passagen besteht die Aufgabe der Ingenieure in Oschersleben vor allem darin, die Balance zwischen Vorder- und Hinterachse für alle Streckenpassagen zu optimieren“, sagt Michael Bellmann, Leiter Motorsport bei Dunlop. „Das Ziel ist es, ein möglichst neutrales Setup zu finden, das alle vier Reifen gleichermaßen fordert.“ Dunlop ist seit zehn Jahren Partner der DTM-Hersteller Audi und Mercedes-Benz und verfügt dementsprechend über einen einzigartigen Erfahrungsschatz, um den Teams die bestmöglichen Tipps im Umgang mit der Rennversion des Dunlop SP Sport Maxx geben zu können.

Die einheitliche DTM-Spezifikation des Dunlop SP Sport Maxx steht in den Dimensionen 265/660 R18 (vorne) und 280/660 R18 (hinten) zur Verfügung. Um ein ausbalanciertes Fahrzeug zu erhalten, sind die Seitenführungskräfte an Vorder- und Hinterachse in ein exaktes Verhältnis zu bringen. Zusätzlich ändert sich das Gripniveau auf der Strecke in der

Kontakt und weitere Informationen:
hildegard.vonlonski@dunlop.de

Qualitätsmanagement nach
ISO/TS 16949

Umweltmanagement nach
DIN EN ISO 14001

Management zum Arbeits- und
Gesundheitsschutz nach
OHSAS 18001

Magdeburger Börde im Verlauf eines Wochenendes. Mit jeder weiteren Runde, die von den Rennwagen während der DTM-Veranstaltung absolviert wird, kommt mehr Gummi auf die Straße. Die Folge: Das Gripniveau steigt bis zum Rennen am Sonntag kontinuierlich. Eine Einschätzung der jeweiligen Streckenbedingungen ist deshalb für die Dunlop-Techniker von großer Bedeutung. Insbesondere wenn sich die Performance von Strecke und Fahrzeug nicht parallel entwickeln, müssen die Ingenieure der DTM-Teams das Setup, das z. B. bei mittlerem Gripniveau optimal funktioniert, immer wieder nachjustieren. Dabei steht unter anderem der Sturz als ein wichtiges Tool zur Verfügung. So sind mit steigendem Gripniveau leicht überdurchschnittliche Sturzwerte zu beobachten. „In Oschersleben ist stets eine sehr homogene Fahrzeugabstimmung gefragt, die keine Schwächen aufweist“, sagt Dunlop-Manager Michael Bellmann. „Neben der Balance müssen auch Traktion, Bremsstabilität und Einlenkverhalten in einem äußerst ausgewogenen Verhältnis stehen.“

Hanau, im Juli 2009



Kontakt und weitere Informationen:
hildegard.vonlonski@dunlop.de