

DTM-Reifen: Das Geheimnis liegt im Detail

- **DTM-Rennen im niederländischen Zandvoort**
- **Zahlreiche Variablen, die Dunlop-Reifen bleiben konstant**
- **Unterschiedlicher Umgang mit dem Dunlop SP Sport Maxx**

Die DTM startet am kommenden Wochenende (20. bis 22. August) in die zweite Saisonhälfte. An der niederländischen Nordseeküste wird das sechste Rennen des Jahres ausgetragen. „Der 4,307 Kilometer lange Circuit Park Zandvoort hat den aggressivsten Streckenbelag im DTM-Kalender“, erklärt Michael Bellmann, Leiter Motorsport bei Dunlop. „Die Belastung ist dort auch aus anderen Gründen sehr hoch. Speziell in den schnellen Kurven wird der Reifen extremst belastet. Es ist aus diesem Grund die härteste Strecke für die Reifenkonstruktion. Alle Beteiligten haben deshalb ihre Hausaufgaben besonders akribisch erledigt, denn ein kleiner Fehler kann bereits schwerwiegende Folgen haben.“ Wer sein Auto richtig abstimmt und das Potenzial der exklusiv von Dunlop gelieferten Rennreifen am besten nutzen kann, verschafft sich in Zandvoort einen entscheidenden Vorteil.

Seit nunmehr elf Jahren ist Dunlop Partner der DTM-Hersteller Audi und Mercedes-Benz. Auch die für die Saison 2010 leicht modifizierte Spezifikation des Dunlop SP Sport Maxx wird von dem Premium-Reifenhersteller in großer Stückzahl und wenigen Chargen hergestellt, so dass die identische Performance aller DTM-Reifen sichergestellt ist. Ein weiteres Plus an Chancengleichheit garantiert die Reifenverlosung. Welchem Fahrer welche Pneus zugeordnet werden, entscheidet das Zufallsprinzip. Der richtige Umgang mit dem schwarzen Gold rückt somit umso mehr in den Fokus.

Durch sich ständig wechselnde externe Einflussfaktoren wie zum Beispiel Außentemperatur, Wind, Feuchtigkeit und natürlich Asphaltbeschaffenheit und -temperatur werden von den Renn- und Reifeningenieurern der DTM-Teams flexible Reaktionen verlangt. Die meisten Werte sind nicht konstant, sondern



variabel und ändern sich während eines Rennwochenendes, ja manchmal im Minutentakt während einer Trainingssession. Hinzu kommt: Die DTM-Teams gehen völlig unterschiedlich mit den Reifen um. Angefangen vom Zeitpunkt, wann die Teams ihre Reifen im Dunlop-Service montieren lassen, über das Gas mit welchem die Reifen befüllt werden bis hin zur Art des Heizens – überall ergeben sich naturgemäß feine Unterschiede. Ein Beispiel: Im Rennen werden teilweise auch Reifensätze gefahren, die für die Qualifying-Sessions schon einmal aufgeheizt, aber nicht genutzt wurden. Und egal, ob Radlast, Luftdruck, Federsteifigkeit, Kinematik, dynamische Sturz- und Spurwerte oder High- bzw. Low-Downforce Setup oder gar der Fahrstil des Rennfahrers: Am Ende ist es eine Gleichung mit zahlreichen Variablen.

Besonders offensichtlich werden die feinen Unterschiede im Umgang mit den DTM-Reifen beim Blick in die Datenbanken. „Wenn zwei Fahrzeuge mit der gleichen Einstellung an den Start gehen, sind die Messwerte an der Box keineswegs identisch“, weiß Dunlop-Manager Michael Bellmann. „Aber auch bei ein und demselben Reifensatz, der in verschiedenen DTM-Sessions zum Einsatz kommt, können verschiedene Temperaturen und Luftdrücke beobachtet werden. Denn auch der beste Fahrer kann nicht in jeder Runde 100-prozentig gleich fahren, und selbst nach wenigen Minuten hat sich die Streckenoberfläche bereits ein wenig verändert. 0,1 sec. kosten in der DTM bereits Plätze und das wird oftmals vergessen. Da wird schnell aus einem Verlust von einem Zehntel im zweiten Sektor ein ‚unfahrbahr‘ oder ‚no Grip‘“, schmunzelt Michael Bellmann. „Wenn wir dann die Performance des gleichen Reifensatzes in einer späteren Session untersuchen, stellen wir fest, dass keine Unauffälligkeiten zu sehen sind. Man braucht sich nur den Saisonverlauf anzuschauen: In Valencia war Audi extrem stark und am Nürburgring Mercedes. Jeder hat zu jeder Zeit die Chance zu siegen, ob Audi oder Mercedes, sogar mit einem Jahreswagen wie Jamie Green am Norisring. Am Ende ist eines sicher: Der Beste wird derjenige sein, der die Geheimnisse der Details am besten entschlüsselt – alle haben die gleichen Chancen dazu!“

19. August 2010