

DTM-Rennen vom 17. bis 19 Juli in Zandvoort (NL):**Raue Bedingungen an der Nordseeküste**

Am kommenden Wochenende (17. - 19. Juli) startet die DTM in den Niederlanden. Das vierte Rennen des Jahres wird in Zandvoort ausgetragen. Der 4,307 Kilometer lange Kurs ist abwechslungsreich und anspruchsvoll. „Die Rennen in Zandvoort gefallen mir am besten“, sagt Mattias Ekström (Audi Sport Team Abt Sportsline), der sich im vergangenen Jahr hier den Sieg sicherte. „Der Kurs besteht aus vielen schönen Kurven, Kuppen und Senken. Es entsteht ein schöner Rhythmus. Anfangs herrscht fast kein Grip. Mit jeder Runde wird die Haftung besser, was man besonders mit neuen Reifen spürt. Da wir nach dem neuen Reglement weniger trainieren, wird sich weniger Grip auf der Strecke bilden. Deshalb könnte der Asphalt den Reifen stärker zusetzen.“ Die Reifen werden auf dem Circuit Park Zandvoort stark gefordert. Michael Bellmann, Leiter Motorsport bei Dunlop: „Der Asphalt in unmittelbarer Nähe zum Nordseestrand ist besonders aggressiv. Es wirken hohe mechanische Kräfte, die die Lauffläche des Reifens verformen. Die Folge ist ein hoher Verschleiß. Dadurch ist der Performanceunterschied zwischen neuen Reifen und Pneus, die schon seit einigen Runden im Einsatz sind, relativ hoch.“

Mission: Minimierung des Drop-Verhaltens

Ziel der Dunlop-Ingenieure bei ihrer Arbeit mit den Teams von Audi und Mercedes-Benz ist es, das so genannte Drop-Verhalten der Reifen möglichst gering zu halten. Mit diesem Stichwort beschreiben Reifen-Experten die (Zeit-)Differenz pro Runde, die durch die unterschiedliche Performance von neuen zu gebrauchten Reifen entsteht. „Ein neuer Reifen baut mehr Temperatur auf als ein gebrauchter, denn die neue Lauffläche baut ein höheres Niveau an adhäsiver Haftung auf und verformt sich stärker und bildet somit eine größere Kontaktfläche zur Asphaltoberfläche.“

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

Diese ist dann einer der maßgeblichen Faktoren für das Gripniveau“, erklärt Dunlop-Manager Michael Bellmann. Bei einem gebrauchten Reifen lässt diese Wirkung mit zunehmender Laufleistung nach. Deswegen werden schnelle Runden meistens mit einem neuen Reifensatz gefahren, sobald dieser die optimale Arbeitstemperatur erreicht hat. Als ideal gilt eine Temperaturverteilung in der Lauffläche von innen 100 Grad, in der Mitte 85 Grad und außen 80 Grad – gemessen an der Box. Außerdem ist die Balance auf der anspruchsvollen Berg- und Talbahn von Zandvoort noch wichtiger als auf anderen Kursen, denn die Balance beschreibt auch, wie gut der Verschleiß zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt wird. Die DTM-Autos erreichen am Ende der Start-Ziel-Gerade, kurz vor dem Bremspunkt, eine Spitzengeschwindigkeit von circa 270 km/h. Das ist übrigens die höchste Geschwindigkeit, die in der DTM-Saison gefahren wird. Eine gute Bremsstabilität ist somit ebenfalls ein wichtiger Faktor.

Hanau, im Juli 2009



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