

Neue Streckenvariante speziell für die DTM

- **DTM-Rennen auf dem Hockenheimring Baden-Württemberg**
- **Mit neuer Kurzanbindung ist der verkürzte Kurs 3,736 km lang**
- **Asphalt bietet sehr gutes Gripniveau**

Premiere auf dem Hockenheimring Baden-Württemberg: Wenn die DTM am kommenden Wochenende (15. bis 17. Oktober) auf der badischen Traditionsstrecke gastiert, werden die Piloten der populärsten internationalen Tourenwagenserie auf einer neuen Streckenvariante um Punkte und Positionen kämpfen. Speziell für die DTM wurde eine neue, kürzere Streckenvariante gebaut. Der Parabolika-Abschnitt wird nun nicht mehr komplett gefahren. Die DTM-Boliden biegen vorher auf eine Kurzanbindung ab. Der Kurs ist jetzt circa 20 Prozent kürzer. Die neue Streckenlänge: 3,736 Kilometer. Beim letzten Auftritt der DTM auf deutschem Boden stehen 47 Runden auf dem Programm. „Der Hockenheimring ist eine moderne Strecke mit einem sehr guten Gripniveau“, sagt Michael Bellmann, Leiter Motorsport bei Dunlop. „Durch die Kombination aus neuem Streckenlayout und Asphalt entsteht ein Anforderungsprofil, das zu überdurchschnittlichen Werten bei Reifentemperaturen und -verschleiß führt.“

Die traditionelle Strecke kennen die DTM-Teams aus dem Effe. Seit dem Jahr 2000 macht die „neue“ DTM stets zwei Mal pro Saison Station in Hockenheim. Dort wurden nach dem Umbau der Rennstrecke seit Oktober 2002 auf dem 4,574 Kilometer langen Grand-Prix-Kurs jeweils acht Auftakt- und acht Finalrennen ausgetragen. Beim zweiten Rennen der Saison 2010 auf dem Hockenheimring werden beim Setup viele Änderungen im Detail zu beobachten sein. „Die DTM bietet professionellen Motorsport auf höchstem Niveau. Bereits kleine Änderungen haben in der DTM eine große Wirkung“, sagt Dunlop-Manager



Michael Bellmann. Speziell beim Reifen werden höhere Temperaturen, gestiegene Verschleißwerte und andere Laufbilder als bisher erwartet. Denn bei der Suche nach dem optimalen Setup ist auf der neuen Streckenvariante weniger Top-Speed als zuvor gefragt. Die Maximierung der Downforce-Werte rückt stärker in den Fokus. Fortan werden sämtliche Passagen und Kurven schneller durchgefahren. Außerdem wurde die Anzahl der Runden auf nunmehr 47 Runden erhöht. So werden die für den Reifen sehr anspruchsvollen Abschnitte – wie zum Beispiel Kurve 1 oder das Motodrom – häufiger gefahren als bisher. Die Folge: Der Reifen wird auf der neuen Streckenvariante insgesamt stärker belastet. Wer sein Auto richtig abstimmt und das Potenzial der exklusiv von Dunlop gelieferten Rennreifen am besten nutzen kann, der kann sich beim Deutschland-Finale in Hockenheim einen entscheidenden Vorteil verschaffen. Daher ist das Know-how der Reifen-Experten von Dunlop unverändert gefragt, um auf der neuen Streckenvariante den entscheidenden Wimperschlag schneller zu sein als die Konkurrenz.

Hanau, im Oktober 2010