

DTM-Rennen vom 14. bis 16. August auf dem Nürburgring

Dunlop-Regenreifen für wechselhaftes Eifelwetter

Die DTM startet am kommenden Wochenende (14. bis 16. August) auf dem Nürburgring in die zweite Saisonhälfte. Die Piloten der populärsten internationalen Tourenwagenserie bestreiten das sechste Rennen des Jahres auf der 3,629 Kilometer langen Kurzanbindung der Grand-Prix-Strecke. „Der Kurs mit seiner Mischung aus Kurven ganz verschiedener Radien ist nicht einfach“, sagt Audi-Pilot Mike Rockenfeller. Der 25-Jährige Lokalmatador aus Neuwied kennt seine Heimstrecke aus dem Effeff: „Es ist eine moderne Strecke mit einer feinen Asphaltpartikelgröße. Traktion, sauberes Fahren, die erste Kurve aus hohem Tempo anbremsen – alles sehr anspruchsvoll. Entscheidend ist die perfekte Abstimmung des Autos. Bei Regen kann man sich entweder von der Gummischicht auf der Ideallinie entfernen oder genau darauf fahren. Mit den Regenreifen von Dunlop funktioniert das.“ Die einheitliche Reifenspezifikation Dunlop SP Sport Maxx wird in der DTM nicht nur für alle Fahrzeugtypen und -generationen identisch zur Verfügung gestellt, sie muss auch für unterschiedlichste äußere Bedingungen passen. Für den Fall, dass sich am Nürburgring das gewohnt wechselhafte Eifelwetter präsentiert – mal Sonne, mal Wolken und immer wieder überraschende Schauer – hat Dunlop ebenfalls den richtigen Reifen im Gepäck. Egal, ob vereinzelte Schauer, schauerartiger Regen, heftige Hitzegewitter oder Dauerregen: Die Regenversion des Dunlop SP Sport Maxx funktioniert bei allen Streckenverhältnissen und bringt volle Leistung.

Spezielle Reifenkonstruktion und innovatives Profildesign

Die einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Strecke erfolgt über den Reifen. Dabei verfügt der DTM-Rennreifen in Relation zu den hohen Kurvengeschwindigkeiten, die mit einem DTM-Fahrzeug möglich sind,

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

reglementbedingt über eine sehr kleine Aufstandsfläche. Die Dunlop-Ingenieure entwickelten für die DTM eine spezielle Reifenkonstruktion, die so konzipiert ist, dass sie stets für eine optimale Druckverteilung in der Bodenaufstandsfläche sorgt. Um auf nasser Straße das bestmögliche Gripniveau realisieren zu können, verwendet Dunlop eine spezielle Gummimischung mit hohem Silikaanteil. Hinzu kommt, dass die Aufstandsfläche des profilierten Regenreifens kleiner ist als beim Slick der gleichen Dimension, sodass der Regenreifen bei abtrocknender Fahrbahn noch mehr Reibungsarbeit pro Quadratzentimeter Aufstandsfläche verrichten muss. Daher ist das innovative Profil so gestaltet, dass es die Verformung auf ein Minimum reduziert: Große, lateral angeordnete Profilblöcke gewährleisten bei nur leicht feuchter Fahrbahn hohe Stabilität und somit Performance. Denn wenn der Regen nachlässt und das kühlende Wasser fehlt, können die Temperaturen in der Lauffläche schnell über den optimalen Arbeitsbereich hinaus ansteigen, was zu Stabilitäts- und somit zu Performanceverlust führen kann. Hier spielt das Profil ebenfalls eine zentrale Rolle, denn Dunlop kann mit der DTM-Profilgestaltung diesen Effekt auf ein Minimum reduzieren. Zugleich bietet das bewährte Profildesign der Regenversion des DTM-Reifens, das sich in Teilen auch in Serienreifen wiederfindet, bei starkem Regen optimale Aquaplaningeigenschaften. Ein ausgeklügeltes, symmetrisch angeordnetes, V-förmiges Rillensystem bietet einen optimierten Mix aus Negativanteil, Wasserableitung und Stabilität.

Luftdruck ist zentrales Tool für das Regen-Setup

Die Kombination aus innovativem Reifenprofil und Reifenkonstruktion erlaubt es, das ganze Fahrzeugsetup ausschließlich über den Luftdruck abzustimmen. „Wenn bei wechselhaftem Wetter den Teams keine Zeit bleibt, das Setup umzubauen, ist es auf Grund der Reifenkonstruktion möglich, im Nassen mit den gleichen Sturzwerten zu fahren wie im

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

Trockenen“, sagt Michael Bellmann, Leiter Motorsport bei Dunlop. „Dabei ist von den DTM-Piloten im Umgang mit den Regenreifen mehr Flexibilität gefordert. Der Fahrstil muss bei Regen so umgestellt werden, dass sowohl Vorder- als auch Hinterachse gleichmäßig belastet werden, damit der Reifen die erforderliche Betriebstemperatur erreicht und diese auch möglichst lange konstant hält.“ Dem Regenreifen genügt eine Temperatur zwischen 35 und 55 Grad Celsius, um die optimale Haftwirkung zu erzielen. Der Regenreifen baut über die Bewegung der Profilblöcke schnell Temperatur auf, sodass der Einsatz von Heizdecken nicht notwendig ist – ganz im Gegenteil. Selbst bei kühlen Bedingungen reichen wenige Kurven aus, um den Reifen auf Arbeitstemperatur zu bringen. Auch die Regenversion des Dunlop SP Sport Maxx ist eben ein echter Allrounder.

Hanau, im August 2009



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