

DTM-Rennen vom 27. – 29. Juni auf dem Norisring:

Die Patchwork-Rennstrecke

Der Saisonhöhepunkt steht vor der Tür: Am kommenden Wochenende (27. – 29. Juni) startet die DTM auf dem Norisring. Dabei ist nicht nur die Atmosphäre rund um Deutschlands einzigen Stadtkurs einmalig, auch die Rennstrecke selbst hat es in sich. Der Asphalt in Nürnberg ist stellenweise sehr wellig und hat zahlreiche Spurrillen. „Beim einzigen Stadttrennen im DTM-Kalender ist der Belag mit keiner anderen Rennstrecke vergleichbar,“ sagt Michael Bellmann, Leiter Motorsport bei Dunlop. „Es gibt keine durchgehende Oberflächenstruktur. Hier und da wurden – wie im öffentlichen Straßenverkehr üblich – Teilbereiche neu asphaltiert, um Schäden auszubessern, sodass Patchwork-Rennstrecke wohl ein passender Begriff für den 2,3 Kilometer langen Parcours wäre.“ Hinzu kommt: Die Oberfläche am Norisring hat die geringste Rauigkeit aller DTM-Strecken, das heißt der Asphalt ist sehr glatt. Trotzdem: Der Reifen muss auf jeder Oberfläche optimalen Grip bieten. Dabei sind die Ingenieure des exklusiven Reifenausrüsters der DTM gefragte Ansprechpartner der Teams von Audi und Mercedes-Benz.

Wechselspiel von Gas geben und bremsen fordert den Reifen

Nicht nur die Oberfläche des Stadtkurses, auch das auf den ersten Blick scheinbar einfache Streckenprofil stellt besondere Anforderungen an den Reifen. Das ständige Wechselspiel zwischen maximaler Beschleunigung und maximalem Bremsen geht über 74 Runden. Der Dunlop SP Sport Maxx muss einerseits auf der Geraden die maximale Performance bieten und andererseits vor den Kurven die bestmögliche Verzögerungsleistung garantieren, ehe aus den engen Passagen heraus sehr gute Traktion gefragt ist. „Während auf den Reifen zum Beispiel im italienischen Mugello sehr starke Seitenkräfte einwirken, steht am Norisring eher die Belastung

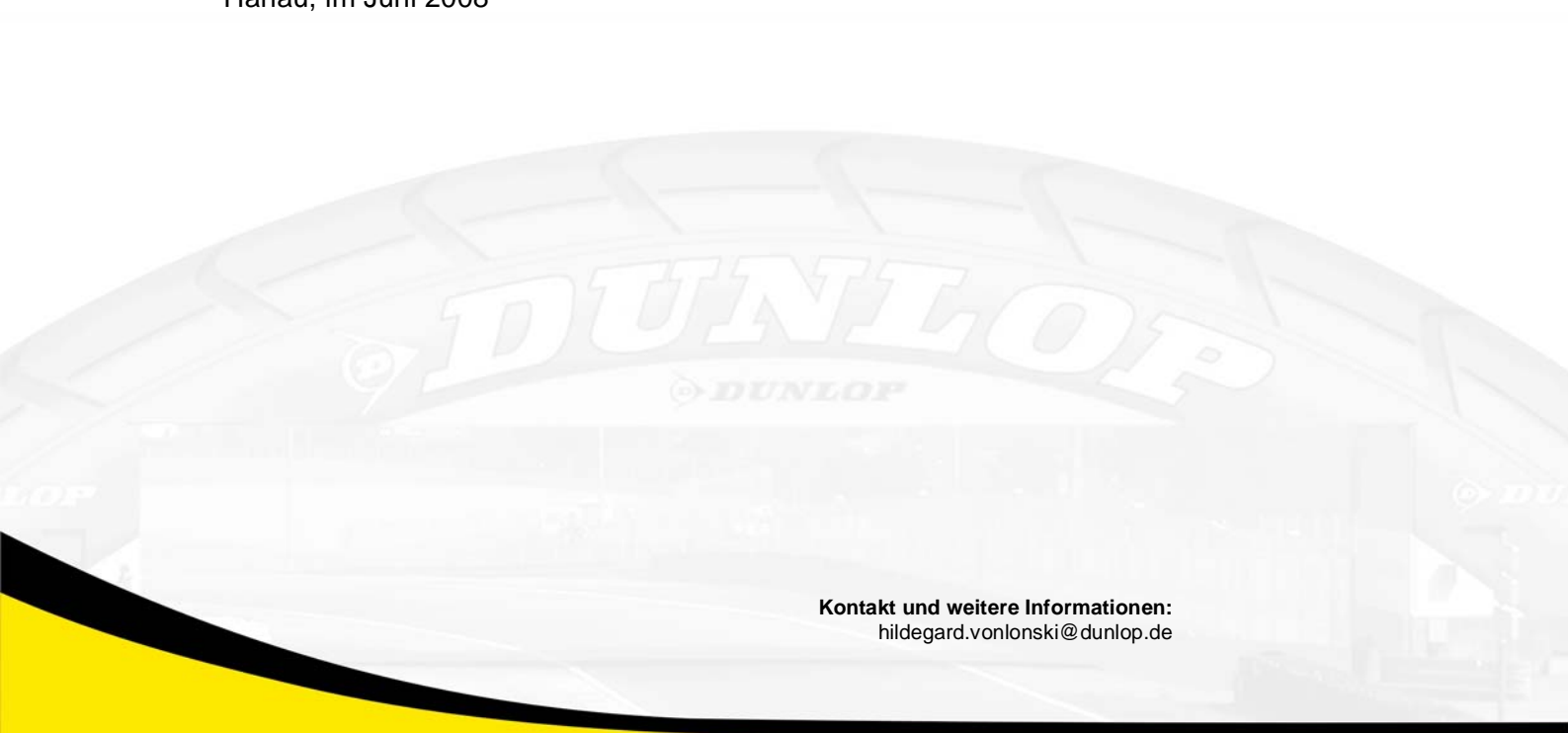
Kontakt und weitere Informationen:
hildegard.vonlonski@dunlop.de

durch Längskräfte im Fokus“, sagt Dunlop-Manager Michael Bellmann. Die Geschwindigkeit wird zum Beispiel vor der Grundig-Kehre um bis zum 210 km/h reduziert. Das ist nicht nur eine enorme Belastung für die Bremsanlage, sondern auch für den Reifen, der stets den Kontakt zur Straße halten muss. Bei sehr harten Bremsmanövern wirken Längskräfte weit über 2 g auf den Pneu.

Wechselnde Gripverhältnisse im Laufe des Wochenendes

Da sich das Gripniveau im Verlauf eines Wochenendes ändert, analysieren die Dunlop-Techniker ständig die aktuellen Asphalteeigenschaften. „Zu Beginn der DTM-Veranstaltung fehlt der für permanente Rennstrecken typische Gummiabrieb,“ sagt Technik-Leiter Michael Bellmann. „Mit jeder weiteren Runde, die von den Rennwagen im Laufe des Wochenendes absolviert wird, kommt mehr Gummi auf die Straße. Das wirkt sich natürlich auf das Gripniveau aus.“ Die Folge: Die Streckenverhältnisse ändern sich kontinuierlich, dass Erkenntnisse vom freien Training am Freitag nur bedingt für das Rennen verwertet werden können.

Hanau, im Juni 2008



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