
Rennreifen-Entwicklung: „Wird der Reifen heiß, kommt der Fahrer in Schwitzen“

Von Peter Schwerdtmann

Woran erkennt ein Testfahrer, dass ein Reifen nicht zum Rennen taugt? Timo Kluck tippt mit dem Zeigefinger an seinen Kehlkopf: „Dann hast Du das Messer hier.“ Er lacht und meint, er hätte das Messer lieber weiter weg, wenn er die Nordschleife des Nürburgrings unter die Räder nimmt. Kluck ist Testfahrer beim Reifenersteller Dunlop, der gerade speziell mit Porsche für den neuen 911 GT3 den Sportreifen Dunlop Sport Maxx Race 2 entwickelt hat. Kluck war Teil des Teams aus Theoretikern und Motorsport-Praktikern des Sportwagenherstellers und der Sportreifenentwicklung von Dunlop in Hanau.

Kluck hat Glück. Denn er übt den Traumberuf aller Reifentester aus: den Test von Reifen für Sport- und Rennfahrzeuge, die sich unter den unterschiedlichsten Bedingungen – am besten mit Bestzeiten – bewähren müssen. Der Test von normalen Straßenreifen ist eine eher wissenschaftliche Arbeit, bei der alle Eigenschaften eines Reifens immer wieder und immer wieder reproduzierbar, vorwiegend messtechnisch abgeprüft und vergleichbar dargestellt werden müssen, bis genau die Eigenschaften erreicht sind, die das Lastenheft den Reifenentwicklern vorgab. Projekte wie der Maxx Race 2 für den 911 GT3 ragen über diese Testroutine weit hinaus.

Wie weit, erkennt schon, wer sich die Typbezeichnung des Reifens auf der Zunge zergehen lässt. Der Dunlop Maxx Race 2 zählt zu den Ultra-Ultra-High Performance-Reifen. Mehr Hochleistung als zwei Mal Ultra geht im Reifenwesen nicht. Die Gummimischung des Race 2 stammt aus dem Rennsport und bringt verbesserte Haftung und extremen Trockengrip. Das Profildesign ist so gewählt, dass sich der Reifen in schnellen Kurven möglichst wenig auf der Felge verformt und immer die gleiche Fläche auf die Straße bringt, auch bei Höchstgeschwindigkeit. Dafür sorgt eine besondere Konstruktion der Karkasse (Hybrid Overlay mit Aramid-Fasern).

Und halten soll solch ein Reifen auch noch – beim UHP-Reifen rund 20 000 Kilometer, beim UUHP-Reifen 15 000 Kilometer. Die Handling-Eigenschaften sind beim UUHP auf dem gleichen Niveau wie beim UHP. Für den besseren Trockengrip verzichten UUHP-Fahrer auf den Komfort und – im Vergleich zu dem UHPs – auch auf besseres Nasshandling. Doch die gesetzlichen Bestimmungen erfüllen sie alle. Darauf legen Motorsportler für den Renneinsatz allerdings keinen Wert. Sie suchen mit Slicks den höheren Trockengrip und bei Nässe mit Regenreifen ihr schnelles Fortkommen. Über die Anforderungen an die Laufleistung entscheidet die Rennsituation: Qualifikations-Reifen dürfen auch schon nach 20 Kilometern abbauen. Für normale Langstrecken-Rennen wären 1000 Kilometer ausreichend. Beim 24-Stunden-Rennen kann die Laufleistung sogar rennentscheidend sein. Wohl dem, der seltener für den Reifenwechsel in die Boxengasse muss.

Entwickler, Kuck und Kollegen haben also einige Stellschrauben, an denen sie die Eigenschaften eines Reifens für die jeweilige Aufgabe einstellen können. Da Dunlop sich an vielen Rennserien als Reifenpartner beteiligt, gibt es für die Rennsport-Reifenentwicklung auch viel zu tun. Von dem Wissen der in Hanau angesiedelten Motorsportabteilung von Dunlop profitieren auch die Kunden, die ihren Sportwagen später auch einen zweiten oder drittem Satz UUHP-Reifen gönnen wollen.

Das „Reifezeugnis“ für Sportwagenreifen ist die Freigabe durch den Hersteller für seinen

Sportwagen. Wer die erreicht, wird also nicht nur in der Serienproduktion des jeweiligen Sportwagens berücksichtigt. Auch die Ersatzreifen passen zum Anspruch des Autoherstellers. Dunlop garantiert bei Reifen dieser Qualitäts- und Preisklasse gleiche Qualität für die Erstausrüstung und bei der Ersatzbeschaffung. Der Maxx Race 2 hat als einer von zwei Reifen eine Freigabe für den neuen Porsche 911 GT3 erhalten.

Freigaben wie diese fallen nicht vom Himmel, etwa indem der Reifenhersteller beim Fahrzeughersteller Messergebnisse auf den Tisch legt. Bei einem Projekt wie dem 911 GT3 werden die Reifen gemeinsam mit dem Fahrzeughersteller entwickelt. Einen Grund dafür nennt Jan Frank aus der Porsche-Entwicklung für Performance-Fahrzeuge: „Wird der Reifen zu heiß, kommt der Fahrer ins Schwitzen.“ Da drehen die Dunlop-Entwickler und das Porsche-Team lieber ein paar Runden mehr auf dem Nürburgring, um gemeinsam an den Stellschrauben zu drehen.

Timo Kluck wird dann zum Entwicklungsfahrer. Wie denkt er jetzt über das Ergebnis des gemeinsamen Bemühens beim Maxx Race 2 auf dem neuen Porsche 911? Mit glänzenden Augen sagt er: „Jedes Mal denkt man, es geht nicht mehr besser. Aber der 911 GT3 ist noch einmal deutlich besser geworden.“ Er ist offensichtlich mit sich und seinen Kollegen bei Dunlop und Porsche zufrieden. Wen wundert das?

Und was ist mit den Fahrern, die nun mit diesem Maxx Race 2 zurechtkommen müssen? Werden die derselben Meinung sein wie Kluck? Müssen die jetzt mit dem zufrieden sein, was dieser eine Testfahrer für seinen Fahrstil und seine Erwartungen passend abgestimmt hat?

Frank Stippler, Renn-Routinier zum Beispiel bei GT- und Langstecken-Rennen, weiß, die Testfahrten liefern so etwas wie die Endabrechnung im Entwicklungsprozess. Auch er hat keinen Zweifel, dass ein Reifen, den er für sich für gut befunden hat, im Motorsport wirklich gut zu fahren ist. Wie gut der Reifen als Sportpartner inzwischen geworden ist, hat er in seiner Karriere selbst miterlebt und gestaltet. Er musste beim Kurvenfahren der Reifen wegen umlernen. Früher, erzählt er, habe ein Reifen nur beschleunigen und bremsen oder Seitenführungskraft aufbringen können, nie aber beides gemeinsam. Man habe vor der Kurve gebremst, dann eingelenkt und am Scheitelpunkt wieder Gas gegeben. Heute bremse man in die Kurve hinein, weil auch beim Bremsen noch Seitenführungskraft aufgebaut werde.

Der Dunlop Maxx Race 2 stammt zwar aus der gemeinsamen Entwicklung am Porsche 911 GT3. Aber er wird nicht nur auf diesem Sportwagen seine Leistung zeigen. Und Dunlop wird nicht nur mit Porsche UUHP- und Rennreifen entwickeln. In dieser Saison sind die Motorsportler aus Hanau in der VLN-Langstreckenmeisterschaft mit dem 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, bei der World Endurance Championship (WEC) sowie der European Le Mans Serie (ELMS) dabei. Sie sind Technical Partner von BMW Motorsport und rüsten die BMW-M235i-Racing-Cup-Teilnehmer aus, ebenso alle Fahrzeuge im Opel-Astra-Cup, die Teilnehmer vom DMV GT sowie den Touring Car Cup (DMV GTC), die DSB-Tourenwagen-Cup (DTC Procar), den Dunlop-FHR-Cup und die British Touring Car Championship (BTCC). Auch Audi-Teams sind dabei, erstmals bei der VLN auch ein Mercedes-AMG GT3.

Frank Stippler wird dieses Jahr mit einem Audi R8 GT3 des Phoenix-Teams zusammen mit Mike Rockenfeller, Dennis Busch und Nicolai Moeller-Madsen den fünften Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen in der Grünen Hölle anstreben. In der Boxengasse werden dann die Reifen-Jungs aus Hanau Daumen drücken, dass niemand der Reifen wegen ins Schwitzen kommt. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Dunlop BMW M6 GT3 Art Car.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Scuderia Cameron Glickenhaus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Dunlop Maxx Race 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Dunlop Maxx Race 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



WRT R8 LMS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Vaillante Rebellion Oreca WEC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Proton Competition Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Phoenix Racing R8 LMS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Gulf Racing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



CEFC Manor TRS Racing Oreca WEC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Black Falcon AMG GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop



Aston Martin Vantage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dunlop
