

Hankook z nową generacją opon wyścigowych. „Jeszcze większe emocje”

data aktualizacji: 2017.03.10



W nadchodzącym sezonie 2017 firma Hankook zaprezentuje nową generację opon dla DTM. W stosunku do poprzedniej wersji nowe opony DTM przeznaczone do suchych nawierzchni typu Ventus Race zapewnią, preferowaną przez kierowców, większą przyczepność. Zgodnie z życzeniem producentów samochodów i organizatorów, zależnie od stylu jazdy będą się szybciej zużywać, co wyraźnie wpłynie na czas okrążenia. Zapewni to jeszcze większe emocje podczas wyścigów.

Większa przyczepność, ale szybsze zużycie

W nadchodzącym sezonie firma Hankook, producent opon klasy premium, wprowadzi na tory prawdopodobnie najpopularniejszej, międzynarodowej serii wyścigowej samochodów DTM nową generację opon na suchą nawierzchnię. Mimo swoich niezmiennych rozmiarów (VA: 300/680 R 18, HA: 320/710 R 18), nowy model Ventus Race, stanowiący jak dotąd czwartą wersję DTM zapewni jeszcze lepszą przyczepność od swoich poprzedników, jednak w zamian za to – w szczególności przy bardziej intensywnej eksploatacji – będzie nieco szybciej i silniej się zużywała, w stosunku do modelu z ubiegłego roku. Zależnie od stylu jazdy kierowcy, znacząco wpłynie to na czas pokonywania kolejnych okrążeń.



Wyłączny dostawca opon dla DTM wychodzi tym samym naprzeciw życzeniom trzech producentów marek Audi, BMW i Mercedes-Benz oraz organizatora imprezy ITR e.V., spodziewających się jeszcze silniejszych emocji podczas wyścigów oraz znacznie większej liczby manewrów wyprzedzania. Testy końcowe wykazały, że przy ostrej jeździe, osiągnięty czas okrążenia może się zwiększyć nawet o kilka sekund, co zapowiada jeszcze silniejsze emocje podczas wyścigu, a od kierowców będzie wymagać jeszcze lepszego zmysłu taktycznego. Nowości dotyczą tylko opon na suchą nawierzchnię;

deszczowe opony DTM, Ventus Race Rain, w 2017 r. będą stosowane w niezmienionej wersji.

Rozmiar ten sam, ale to zupełna nowość

„DTM to bezspornie najbardziej wymagająca pod względem technicznym seria wyścigów na świecie. Wyzwania dotyczące opracowania technologii opon stosowanych podczas tej imprezy stanowiły zatem twardy orzech do zgryzienia również w przeszłości”, opowiada Manfred Sandbichler, dyrektor ds. sportów motorowych w Hankook. „Podobnie jak w latach ubiegłych, także i w przypadku sezonu 2017 raz jeszcze udało się nam opracować dobrą ofertę produktową, czego potwierdzeniem są informacje zwrotne z ostatnich testów. Pod względem opon zadaliśmy o kolejny, emocjonujący sezon”.

Thomas Baltes, inżynier ds. wyścigów DTM w Hankook wyjaśnia:

„Mimo niezmienionych rozmiarów, nowe opony wyścigowe na suchą nawierzchnię DTM stanowią całkowicie nowy produkt. W przypadku Ventus Race czwartej generacji spośród pilotów DTM coraz częściej będą dochodzić do głosu tzw. „zaklinacze opon”. W 2017 r. wyraźną przewagę zyskają ci kierowcy i ich inżynierowie, którzy będą umieli optymalnie jechać, aby jak najszybciej – a jednocześnie bez przesadnej agresywności – osiągnąć optymalną temperaturę opony. Także sposób postępowania z oponami podczas rundy kwalifikacyjnej jeszcze silniej niż dotąd wpłynie na wydajność podczas późniejszego wyścigu”.

Kolejną nowość w 2017 r. stanowi również zakaz wstępnego ogrzewania opon do jazdy na suchej nawierzchni. Tak więc przede wszystkim na starcie oraz podczas pierwszych rund po zjechaniu do boksu piloci muszą działać mądrze, aby móc jak najszybciej osiągnąć pożądaną przyczepność opon.



A co mówią sami przedstawiciele drużyn startujących w wyścigach? Zapewniają przede wszystkim o zwiększonych emocjach.

Mattias Ekström (Audi): „Po przeprowadzeniu testów i przejechaniu setek kilometrów na nowych oponach jestem przekonany co do ich wydajności w nadchodzącym sezonie. Jako kierowca natychmiast zauważyłem wprowadzone zmiany: konstrukcja sprawia wrażenie nieco twardszej, a guma jest odczuwalnie miększa. Efektem jest bardzo ciekawe zachowanie pojazdu podczas jazdy i znacznie lepsze czasy rund – o ile rzecz jasna opona zostanie potraktowana w odpowiedni sposób. W przeciwieństwie do naszych poprzednich opon, w tym przypadku odczuwam też wyraźny spadek parametrów. Dzięki temu my, kierowcy, będziemy mogli dużo zmienić przez sposób, w jaki postępujemy z oponami. W szczególności w gorące dni niezwykle ciekawe będzie to, jaką wydajność kierowcy będą mogli osiągnąć i utrzymać na danym dystansie”.

Augusto Farfus (BMW): „Nowe opony zapewniają lepszą przyczepność niż ich poprzednicy. Niemniej jednak tzw. "spadek parametrów" jest wyższy. Zapewni to interesujący przebieg wyścigów. Na ten spadek pewien wpływ mam również ja, jako kierowca. To niezwykle pasjonujące. Jazda na oponach bez wstępnego podgrzania stanowi wyzwanie, przede wszystkim na zimnym asfalcie. Dużo trudniej wtedy doprowadzić opony do właściwej temperatury. Ogółem są to same zalety, które zapewnią jeszcze bardziej ekscytujące przeżycia”.



Gary Paffett (Mercedes-Benz): „Opony sprawiają naprawdę dobre wrażenie. Zapewnią trzymający w napięciu przebieg wyścigu. Wprowadzona zmiana powoduje, że moc wyjściowa jest nieco niższa, a opony mają trochę lepszą przyczepność. Będzie zatem można bardziej zbliżyć się do kierowcy, który znajduje się tuż przed nami. Dzięki temu wyścig będzie bardziej emocjonujący. Powinno też być więcej manewrów związanych z wyprzedzaniem”.

Robert Wickens (Mercedes-Benz): „Przejechaliśmy wiele kilometrów i wykonaliśmy kawał dobrej roboty. Najważniejszą rzeczą jest dla mnie dobre zrozumienie nowych opon. Znajdują się one jeszcze w bardzo wczesnej fazie rozwoju, jednak pierwsze oznaki są jak dotąd pozytywne. Dobrze działają i powinny zapewnić ekscytujące wyścigi”.

Źródło: