



Vorschau zum Grand Prix von Ungarn: Hungaroring, 26. - 28. Juli 2013

## PIRELLI LIEFERT NEUE REIFENKOLLEKTION ZUM GRAND PRIX VON UNGARN

*Mailand, 22. Juli 2013* – Am kommenden Wochenende starten die Formel 1-Teams beim Grand Prix von Ungarn auf dem Hungaroring nahe Budapest, dem letzten Rennen vor der Sommerpause. Die Strecke unterscheidet sich in ihrer Charakteristik sehr deutlich vom Nürburgring, auf dem Anfang Juli der letzte Grand Prix ausgetragen wurde.

Pirelli liefert die Slick-Mischungen P Zero White (Medium) und Yellow (Soft) nach Ungarn. Das ist auf dem Papier dieselbe Nominierung wie in 2012, jedoch sind die Gummimischungen dieser Saison weicher und bieten mehr Performance. Außerdem wurde die Konstruktion der Reifen noch einmal verändert. Die neuen Slicks kombinieren die Struktur der Reifengeneration aus 2012 mit den aktuellen, softeren Gummimischungen der Saison 2013. Vergangene Woche testeten die Teams diese neuen Reifen erfolgreich auf der Strecke in Silverstone und sammelten dabei ausgiebig Informationen. Auf dem engen und kurvigen Hungaroring ist die Durchschnittsgeschwindigkeit niedrig, ein Faktor, der Abrieb und Verschleiß maßgeblich beeinflusst. Beim Rennen in Ungarn kam es in der Vergangenheit eher seltener zu Regenfällen, für diesen Fall stehen den Teams der Intermediate Cinturato Green sowie der Regenreifen Cinturato Blue zur Verfügung.

**Paul Hembery:** „Ungarn ist das erste Rennen für unsere neueste Generation der P Zero Formel 1-Slicks. Sie kennzeichnet die Struktur aus 2012 kombiniert mit den Mischungen aus 2013. Während des Young Driver Tests vergangene Woche fuhren die Teams das erste Mal mit diesen Slicks. Sie nutzten die Gelegenheit, um das Setup ihrer Autos anzupassen. Jetzt fahren sie die Reifen das erste Mal während eines Rennens. Auf dem Hungaroring ist das Qualifying besonders wichtig, daher haben auch die freien Trainings eine besondere Bedeutung. Auf dieser Rennstrecke gestalten sich Überholmanöver immer schwierig. Folglich müssen die Teams versuchen, mit einer optimalen Strategie ihre Position zu verbessern. Die Nominierung der Mediums und der soften Slicks sollte ihnen dabei entgegen kommen. Während der freien Trainings werden die Teams ermitteln, wie sich die Reifen bei unterschiedlichen Tankfüllungen verhalten. In Ungarn kann es sehr heiß werden. Diese hohen Temperaturen wirken sich ebenfalls auf den Abrieb und den Verschleiß aus. Zwei weitere wichtige Einflußgrößen auf dem Hungaroring sind die Traktion und das Bremsen. Die Teams werden sich bei der Einstellung der Setups auf diese Schlüsselfaktoren konzentrieren. Da die Fliehkräfte in Ungarn eher niedrig sind, werden die Reifen eher bei der Performance als bei der Haltbarkeit ans Limit kommen, ein weiterer wichtiger Aspekt für die Rennstrategie. Die Teams werden alles daran setzen, die Slicks so lange wie möglich in dem Bereich zu halten, die dem sie Höchstleistung liefern. Unsere neueste Reifengeneration sollte sie dabei unterstützen.“

**Jean Alesi:** „Obwohl die Gerade vor einigen Jahren ein wenig verlängert wurde, um mehr Überholmöglichkeiten zu schaffen, ist das Überholen auf dem Hungaroring wirklich schwer. Daher ist das Qualifying extrem wichtig. Der geringe Reifenverschleiß wird eher durch die Traktion und das Bremsen verursacht, als durch die Fliehkräfte in den Kurven. Die Piloten müssen aufpassen,





dass die Reifen am Ende eines Stints nicht zu stark abbauen. Obwohl ich in Ungarn auf dem Podium stand, fand ich die Strecke selbst nie besonders aufregend. Doch es ist ein sehr wichtiges Rennen in der Geschichte der Formel 1. Als ich hier das erste Mal startete, war Ungarn noch ein Land hinter dem Eisernen Vorhang. Und der Grand Prix war eines der Ereignisse die die Veränderung für viele Länder dieser damals kommunistischen Region in Gang brachte. Es war eine unglaublich spannende Zeit. Und das Rennen war ein Symbol der beginnenden Befreiung. Diese Tage sind vorbei, aber die Fans sind immer noch sehr enthusiastisch. Das ist der Grund, warum ich immer gerne nach Ungarn fahre.“

### **Die Anforderungen der Strecke an die Reifen:**

Die Charakteristiken des 1986 erbauten Hungaroring sind denen eines Stadtkurses. Es ist ein enger und kurviger Kurs mit 14 Kurven und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 180 km/h. Damit ist der Hungaroring nach Monaco das zweitlangsamste Rennen der Saison. Die Piloten fahren sogar einen noch geringeren Anteil einer Runde mit Vollgas als im Fürstentum. Zehn der Kurven werden mit 155 km/h oder langsamer durchfahren.

Der Hungaroring wird während des Jahres nicht viel genutzt. Daher ist der Asphalt zu Beginn eines Rennwochenendes oft „grün“. Je mehr gefahren wird, umso mehr ist eine saubere Ideallinie zu erkennen. Doch da es auf der engen Strecke nur eine saubere Linie gibt, liegen daneben viel Dreck, Staub und Gummiteile, die das Überholen zusätzlich erschweren.

Die hohe Zahl enger Kurven, in denen die Piloten das Lenkrad stark einschlagen, führen dazu, dass die Reifenkanten die höchste Temperatur und den größten Abrieb aufweisen. Die Slicks überhitzen oft eher auf einem langsamen und kurvigen Kurs als auf einer schnelleren Strecke.

Weitere Informationen über den Hungaroring und die Aufgabe der Reifen sowie die Zuteilung der Slicks bei jedem Rennen erklärt Pirellis Rennmanager Mario Isola in einem animierten 3D-Video. Dies steht auf der Formel 1-Website von Pirelli zum Download bereit: [www.pirelli.com/f1pressarea](http://www.pirelli.com/f1pressarea).

### **Technische Daten zu den Reifen:**

Auf dem Hungaroring muss das Setup der Autos mit hohem Abtrieb eingestellt werden. Denn die Piloten fahren auf der 4,381 Kilometer langen Runde nur rund zehn Sekunden mit Vollgas.

Die besten drei Fahrer des vergangenen Jahres entschieden sich damals für eine Zwei-Stopp-Strategie. Doch ihre Reifen setzten sie unterschiedlich ein. Die Top Ten in der Startaufstellung begannen das Rennen auf soften Slicks. Der höchstplatzierteste Starter auf Mediums war Mark Webber (11.), der als Achter über die Ziellinie fuhr.

Der Zeitunterschied zwischen den beiden Mischungen sollte bei rund einer Sekunde pro Runde liegen.





## Die bisherige Reifenwahl:

	P Zero Red	P Zero Yellow	P Zero White	P Zero Orange
Australien	Supersoft		Medium	
Malaysia			Medium	Hart
China		Soft	Medium	
Bahrain			Medium	Hart
Spanien			Medium	Hart
Monaco	Supersoft	Soft		
Kanada	Supersoft		Medium	
Großbritannien			Medium	Hart
Deutschland		Soft	Medium	
Ungarn		Soft	Medium	

## Lernen Sie das Pirelli F1 Team kennen: Matt Watts, Leiter Reifenmontage

Der Brite Matt ist seit Beginn der Formel 1-Aktivitäten bei Pirelli. Er lebt in Faringdon, einem Ort in der Nähe von Pirellis Logistikzentrum in Didcot, seinem Arbeitsplatz. Nach der Schule begann er sofort in der Automotive-Branche und arbeitete zuerst in der Kfz-Karosserie-Instandsetzung. Danach verkaufte er Autoteile und Zubehör. Zu diesem Zeitpunkt schien sich Mark auf eine langfristige Veränderung in seiner Karriere einzustellen. Er begann mit dem Management von Bars und Musikveranstaltungen. Zur Formel 1 kam er, wie er selbst sagt, durch „einen Fehler“.

1996 bat man ihn, eine Lkw-Ladung Reifen zu einem Test in Jerez zu fahren. Er genoss diese Erfahrung und blieb danach bei den Formel 1-Reifen. Seinen ersten Grand Prix erlebte er 1997 in Australien. Er fand schnell Gefallen daran, an unterschiedlichen Orten zu arbeiten und hat seitdem nie zurück geblickt...

Seine Aufgabe ist es, die 19 Reifenmonteure zu leiten, die zu jedem Grand Prix reisen. Er pflegt den Kontakt zwischen den Ingenieuren und den Monteuren, kümmert sich um alle Sonderwünsche und sorgt dafür, dass der Montageservice bei jedem Rennen effizient und reibungslos verläuft.

Wenn Matt zu Hause ist – und das ist nicht oft der Fall – verbringt er sehr gerne die Zeit mit seinem neunjährigen Sohn, schaut sich die neuesten Filme an und hört Musik. Er joggt auch gerne, obwohl er erst kürzlich an einem Bürgersteig gestolpert ist. Doch er ist entschlossen, wieder anzufangen.

## Weitere Neuigkeiten von Pirelli:

Vergangene Woche absolvierte Pirelli den dreitägigen Young Driver Test in Silverstone, an dem die aktuellen Piloten der Teams ebenfalls teilnehmen durften. Der amtierende Weltmeister Sebastian





---

Vettel fuhr Bestzeit, der schnellste Young Driver war Carlos Sainz Junior. Der Spanier ist der Sohn von Carlos Sainz, zweifacher Rallyeweltmeister mit Pirelli (1990 und 1992).

Der italienische Skoda-Pilot Umberto Scandola siegte bei der Rallye San Marino, einer Wertungsrunde der italienischen Rallyemeisterschaft. Bei der Schotter-Rallye standen ausschließlich Fahrer auf dem Podium, deren Autos auf Pirelli Reifen unterwegs waren. Zweiter wurde Giandomenico Basso, dritter Mauro Trentin.

Pirelli hat gerade eine neue Kollektion „leiser“ Reifen für Audi auf den Markt gebracht. Besondere Materialien für die Lärminderung reduzieren die internen und externen Fahrgeräusche um bis zu 50 Prozent. So steigern diese Reifen den Komfort, ohne dass deren hohe Performance beeinflusst wird.

\*\*\*

Lizenzfreie Videos und Fotos sowie die neusten Pressemitteilungen finden Sie unter: [www.pirelli.com/f1pressarea](http://www.pirelli.com/f1pressarea) (Registrierung erforderlich).

Folgen Sie uns auf Twitter [@Pirelli\\_Media](https://twitter.com/Pirelli_Media) und [@pirellisport](https://twitter.com/pirellisport) oder Facebook: Pirelli Motorsport. Für weitere Informationen über das Unternehmen besuchen Sie bitte auch die Pirelli Website: [www.pirelli.com](http://www.pirelli.com).

