



Bild links: Eine der Eiermischchen vor Kerzen-Ingenieur Bomminger von Bosch. Er rechnete Tag und Nacht an Renn-
denken und Rekorde. Wie seine Zeitgenossen war er eigentlich wie bündig - die hatten nämlich Klavale. Bild Mitte:
Karl Warne (MPC), der mit der Porsche-Equipe die entsprechenden Tage und Nächte teilte und dafür Fotos von seiner Ein-
dringlichkeit nach Hause brachte. Bild rechts: Ungewöhnlich wie er von der Beton-Platte kam, stand der Rekordwagen
einige Tage im Pariser-Autodrom, die gerade seine Erfolge geöffnert hatte. Kein Wunder, daß dieser Porsche als be-
sondere Attraktion gefeiert wurde und ständig umlagert war.

Bruchteile von Sekunden, dann fährt man wieder auf
der Geraden dahin wie auf einer schönen breiten
Straße. Aber man hat keine Zeit zu denken, daß das
eine schöne breite Straße ist, denn man legt ja die
500 m in 10 Sekunden zurück und in diesen 10 Se-
kunden muß man sich darauf einrichten, den Wagen
den günstigsten Einlaufpunkt der Steilkurve zu
bringen.
Bei einem Rennen sitzt es Zuschauer. Irgendwie hat
man immer mit ihnen Kontakt. Bei einem Rekord-
versuch sind Zuschauer selten, denn er spielt sich im
Stille ab. Man will sich nicht in die Karten sehen
lassen und man will auch nicht frühzeitig triumphieren.
Aber da entdeckt man plötzlich am Innenrand der
Bahn, im hohen Gras verborgen, einen Mann, der
eine Zeitung liest. Merkwürdig denkt man, und ver-
wundert auf diesen Punkt. Und noch immer sitzt man
wieder auf diesen Karten. Und in der nächsten
Runde weiß man es, warum dieser Mann da sitzt.
Man hat es deutlich gesehen (denn der Mann hat sein
Mandier etwas zu spät ausgeführt): eigentlich liest
dieser Mann gar keine Zeitung, eigentlich stoppt er
die Rundenzeiten mit zwei Uhren. Und nur wenn er
Wagen angeschossen kommt, zieht er schnell eine Zei-
tung über die Knie, damit man die Stoppuhren nicht
sieht.
Das ist die Konkurrenz. Das ist ein Abgesandter jener
Fabriken, deren Rekorde man angreift oder die selbst
diese Rekorde fahren möchten.
Bei Nacht aber ist der Rekordfahrer der einsamste
Mensch auf der Welt. Er sieht genau so weit wie die
Scheinwerfer reichen. In den Steilkurven ist das knapp
die Hälfte der normalen Sicht, denn man fährt ja
sozusagen in die Straße hinein, in den Bogen, denn
sich die Scheinwerfer nicht anpassen können. Alle
57 Sekunden kommt er an der Boxe vorbei und am
Lichtkasten, der sich niemals bewegt.
Nach den internationalen Sportgesetzen müssen stän-
dig zwei Zeitnehmer und ein Sportkommissar die
Fahrt überwachen. Der Fahrer ahnt nur, daß hinter
den Scheiben des Zeitnehmerhauses diese neutralen
Funktionäre sitzen. Er sieht sie niemals.
In der Boxe sitzt der diensttuende Mechaniker, sitzt
der diensttuende Ersatzfahrer, sitzt in den meisten
Fällen auch noch die Rennfahrerin, der Kerzen-
Ingenieur von Bosch und der Reifen-Ingenieur von
Metzeler oder Dunlop.
Die Boxe besitzt eine Anzeigevorrichtung mit großen
Zahlen, die auch bei Nacht erleuchtet sind. Damit
wird dem Fahrer die Rundenzeit angezeigt. Und dann
gibt es rote, gelbe und blaue Lämpchen. Und dann
langsamer fahren, die Maschine schonen; Rot bedeutet
deutet schneller fahren, die Zeit ist knapp; blau be-
deutet schneller fahren, die Zeit ist knapp; gelb heißt:
alles in Ordnung; blau-rot: anhalten.
In der Nacht sind die ersten 40 Runden noch ganz
unterhaltsam. Man unterhält sich mit sich selbst, in-
dem man auf den Drehzahlmesser achtet, auf die
Unebenheiten der Bahn, auf die Haltung der Hände
am Lenkrad, auf die Einsteilung der Scheinwerfer.
Von der vierzigsten Runde an erlahmt das Interesse

Das Bild rechts: Dieses meisterhafte Gegenlicht-Foto zeigt den Reifen-Ingenieur Stummbe bei der Tempe-
raturmessung an den Dunlop-Längsreifen-Rekordreifen, mit denen Walter Glöcklers Porsche-Spezial für die Tempe-
ratur-Rekorde (500 km, 1.000 km und 6 Stunden mit 188 Schmitt) ausgerüstet war.

Un pequeño pinchazo

10/05/2022 Ya sea en los modelos de serie o en los autos de carreras, los neumáticos son el único punto de unión entre el vehículo y la carretera. Sus propiedades de adherencia son cruciales tanto en la vida cotidiana para un agarre seguro a la carretera como en las carreras para marcar continuamente vueltas rápidas.

Los ingenieros de carrera de Porsche lo tuvieron en cuenta ya a principios de la década de 1950. Para aprovechar al máximo el potencial de los neumáticos, ya entonces era especialmente importante un parámetro además de la presión del aire: la temperatura de la superficie de rodadura. Hace 70 años, el primer número de la revista Christophorus tuvo un artículo dedicado a este tema.

Por eso, a los neumáticos de carreras se les sigue aplicando hasta hoy un pequeño pinchazo en cuanto un piloto para en boxes. Los expertos en neumáticos introducen en la goma una fina aguja de medición solo unos milímetros. Este procedimiento se ha mantenido prácticamente igual a lo largo de las décadas, y solo se ha refinado el método: antes se tenía en cuenta sobre todo la temperatura en el centro del perfil, mientras que en la actualidad también se toman los valores de los lados interior y exterior.

Los resultados de la medición en estos tres puntos aportan valiosos conocimientos: ¿Está siendo usados con eficiencia el rendimiento de los neumáticos? ¿Están siendo sometidos a una exigencia excesiva? ¿O quizá están infrautilizados? Lo ideal es aprovechar el potencial de los neumáticos de forma homogénea en toda la anchura de la superficie de contacto.

Los neumáticos de competición lisos que se usan en las carreras, también conocidos como *slicks*, rinden mejor en calor. Ofrecen la mejor adherencia en el rango entre 90 y 110 grados centígrados (194 y 230 Fahrenheit). En el deporte a motor profesional son precalentados a unos 80 grados centígrados (176 °F) con cubiertas térmicas o dentro de cámaras de calor. Así alcanzan más rápido su rango de temperatura óptimo en la pista.

En la década de 1950, los instrumentos de medición aún se parecían a los antiguos termómetros para medir la fiebre. Ahora hay modernos aparatos digitales que funcionan con mayor rapidez y precisión. Sin embargo, la transferencia de los valores calculados sigue siendo analógica: se anotan a mano y se entregan en papelitos a los ingenieros de carrera.

Información

Artículo publicado en la edición número 402 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Derechos de autor: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. Está prohibida la reproducir total o parcial sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

**MEDIA
ENQUIRIES**



Klaus-Achim Peitzmeier

peitzmeier@kap-text.de

CHRISTOPHORUS

Christoph Bauer

christophorus@porsche.de

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/Temperatura-neumáticos-gomas-llantas-carreras.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3c8d3139-488b-4457-8c6d-c0e8961501fe.zip>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/es.html>