

Racetec™
RR SLICK

Racetec™
RR COMPK SLICK

Neue Racing-Reifen von METZELER: der RACETEC™ RR SLICK für den Renneinsatz und der RACETEC™ RR COMPK SLICK für Trainings und Hobbyfahrer

Der RACETEC™ RR SLICK ist für Vorder- und Hinterrad in den Mischungen K1 und K2 verfügbar. Der RACETEC™ RR COMPK SLICK besitzt eine breitbandig einsetzbare Mischung – ideal für eine gute Laufleistung und den Einsatz außerhalb von Wettbewerben sowie im Training.

Mit diesen beiden Produkten komplettiert METZELER die bislang aus dem SPORTEC™ M7 RR und dem RACETEC™ RR bestehende RR-Reifenfamilie. Deren Mitglieder sind alle im Racing- und Supersportsegment angesiedelt und basieren auf den umfangreichen Erfahrungen der Marke in Road Racing Wettbewerben.

München, 11. Januar 2016 – Die Marke **METZELER** präsentiert zwei neue Slickreifen für den Rennstreckeneinsatz: Ab diesem Jahr gibt es für professionelle Fahrer sowie für ambitionierte Hobby-Piloten den **RACETEC™ RR SLICK** für Wettbewerbe sowie den **RACETEC™ RR COMPK SLICK**, der für Trainingssessions und Einsätze im Amateurbereich optimiert wurde.

Im Gegensatz zu einem Profilreifen wie dem 2015 eingeführten RACETEC™ RR tragen die beiden neuen Slicks das Label **NHS ("Not for Highway Service")** und sind damit ausschließlich auf Rennstrecken oder bei Road-Racing-Veranstaltungen zugelassen, wenn dies vom jeweiligen Reglement erlaubt ist.

Der für den Einsatz in der Superbike Kategorie in verschiedenen nationalen Meisterschaften sowie bei Road Racing Events optimierte **RACETEC™ RR SLICK** bietet Bestleistungen in Sachen **Grip, Handling** und **Fahrpräzision** – insbesondere beim Ausloten des Limits im Rahmen von hochklassigen Rennveranstaltungen. Hinzu kommt ein **breites Einsatzspektrum** – speziell wenn es um die Anpassung des Reifens an verschiedene Arten von Asphalt, den Einsatz in unterschiedlichen Temperaturbereichen und auf verschiedenen Motorradtypen geht – was die bestmögliche Nutzung des Leistungspotenzials sehr erleichtert. Darüber hinaus punkten die Reifen mit einer **sehr guten Laufleistung** verbunden mit **konstant hoher Performance** über die gesamte Lebensdauer.

Für nicht-professionelle Wettbewerbe, ambitionierte Racing-Fans oder Trainingsfahrten hat METZELER ergänzend dazu den **RACETEC™ RR COMPK SLICK** entwickelt.

Für wen sind der RACETEC™ RR SLICK und der RACETEC™ RR COMPK SLICK am besten geeignet?

Der **RACETEC™ RR SLICK** ist ideal für all jene Fahrer geeignet, die in Rennstrecken- oder Road-Racing-Wettbewerben aktiv sind, bei denen das Reglement der Superbike-Kategorie den Einsatz von NHS-Reifen erlaubt und gleichzeitig jenes Maximum an Performance gefragt ist, das nur von einem Slickreifen erreicht werden kann.

Insbesondere aufgrund der Eigenschaften in Sachen Leistung, Vielseitigkeit und Langlebigkeit kann der **RACETEC™ RR SLICK** von professionellen und semi-professionellen Fahrern sowohl im Rennen wie auch im Training genutzt werden.

Der **RACETEC™ RR COMPK SLICK** dagegen wurde speziell für jene Fahrer geschaffen, die zwar keine professionellen Racer sind, aber gleichwohl bei einem Trackday oder in Trainingssessions mit einem hohen Performancelevel das beste Setup für ihr Bike suchen, dabei aber nicht auf die Jagd nach den letzten Zehntelsekunden bei der Rundenzeit gehen.

Die Produktlinie und deren Abstammung: RR wie „Road Racing“

Die Produktlinien von METZELER im Racing- und Sportbereich wurden in der letzten Zeit durch mehrere neue Reifen erweitert, ein Zeichen für das große Engagement der Marke in diesem Segment.

Der **RACETEC™ RR SLICK** und der **RACETEC™ RR COMPK SLICK** repräsentieren die jüngsten Fortschritte in der **RACETEC™**-Familie, denjenigen METZELER-Produkten, die für den Racingeinsatz im professionellen und Amateursektor gleichermaßen geschaffen wurden.

Die Abkürzung RR steht für den Rahmen, in dem diese Produkte entwickelt wurden, die Welt des **Road Racing**. Seit 2013 engagiert sich die Marke METZELER intensiv in diesem Bereich – speziell mit dem Ziel, diese Entwicklungsplattform zur Erneuerung der Racing- und Supersport-Produkte zu nutzen.

Dabei griffen die Ingenieure auf Erfahrungen zurück, die im Rahmen der Teilnahme an so prestigeträchtigen Veranstaltungen wie der **Tourist Trophy** auf der Isle of Man, der **North West 200**, der **Southern 100**, dem **Metzeler Ulster Grand Prix** oder dem **Macau Motorcycle Grand Prix** gesammelt wurden. In nur zwei Jahren entwickelte die Marke mit dem Elefanten bereits vier neue Produkte mit dem doppelten „R“ im Namen.

Die Geburtsstunde der **RR Familie** war 2014 mit dem **SPORTEC™ M7 RR**, einem Sportreifen für die Straße. Im Jahr 2015 kam der **RACETEC™ RR** hinzu, ein Supersport-Rennreifen mit Profilierung (entsprechend DOT) – geeignet für den Einsatz auf der Rennstrecke und auf der Straße (Version K3). In diesem Jahr wird die RR Familie mit der Vorstellung der neuen **RACETEC™ RR SLICK** und **RACETEC™ RR COMPK SLICK** vervollständigt.

Diese beiden Reifen wurden sowohl auf permanenten Rennstrecken als auch beim Road Racing entwickelt und getestet, um Fahrern beider Disziplinen gerecht zu werden.

Das Angebot an professionellen Rennreifen ist jetzt komplett: Neben dem neuen **RACETEC™ RR SLICK** für den Einsatz in den Superbike-Kategorien der nationalen Meisterschaften und im Road Racing bietet **METZELER** den **RACETEC™ RR** (in den Versionen K1 und K2) für Rennen mit Reifen inklusive DOT-Zulassung sowie den **RACETEC™ SM** für Supermoto-Wettkämpfe.

Für Amateurrennen oder das Training können Fahrer wählen zwischen dem **RACETEC™ RR COMPK SLICK** und dem **RACETEC™ RR** mit Profil in der **K3 Mischung**. Alle diese Reifen sind für trockene Straßen ausgelegt. Für Regen bietet METZELER den **RACETEC™ Rain**.

Eigenschaften und Vorteile des RACETEC™ RR SLICK

Der **RACETEC™ RR SLICK** wurde mit dem Ziel entwickelt, bei Rennen auf der Rundstrecke und im Road Racing bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Die Entwicklung fand darum vor allem an den Strecken selbst statt. Getestet und optimiert wurden die Reifen während Rundstreckenrennen und Road-Racing-Events von namhaften Fahrern wie Guy Martin, Ian Hutchinson und Gary Johnson.

Die Kombination aus langer Renndistanz, hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten, Höhen- und Temperaturunterschieden sowie unterschiedlicher Qualität der Straßenoberflächen machen Road Racing zu einer der schwersten und anspruchsvollsten Renndisziplinen. Der **RACETEC RR SLICK** wurde entworfen, um all diese verschiedenen Ansprüche eines einzelnen Rennens zu meistern. Dabei bietet er unübertroffene Laufleistung und gleichbleibende Performance sowie einen extrem breiten Einsatzbereich.

Auf der Strecke entwickelt und im Road Racing getestet vereint der **RACETEC RR SLICK** all jene Eigenschaften, um in beiden Welten Bestleistungen zu bringen:

- Bester Grip und hohe Agilität
- Sehr gut berechenbare Performance
- Maximale Anpassungsfähigkeit an verschiedene Asphaltarten, Streckentemperaturen, Motorradtypen und Setups
- Gleichbleibend hohes Leistungsniveau – sowohl Runde für Runde als auch bei langen Road Races

Folgende Charakteristika legen die Basis für die Leistung der neuen Reifen:

1) Grip

Als wichtiger Schritt in Sachen Grip wurden die Dimensionen der **RACETEC™ RR SLICK Hinterreifen** im Vergleich zum Vorgänger **RACETEC™ SLICK** von 180/55 auf 180/60 und von 190/55 auf 200/60 verändert.

Der 60er Querschnitt wurde gewählt, um durch eine erweiterte Auflagefläche aufgrund des größeren Durchmessers den bestmöglichen Grip im gesamten Krümmungsradius zu bekommen. Aus diesem Grund wurde auch die Reifenbreite auf 200 mm erweitert.

Die **Vorderreifen** des **RACETEC™ RR SLICK** wurden von Grund auf neu designt: Um die perfekte Balance mit den neuen Größen der Hinterreifen sicherzustellen und außerdem einen besseren Grip zu bekommen, haben die Vorderreifen nun eine neue Kontur mit einem größeren Außendurchmesser. Die neue, schmalere Kontur verbessert die Agilität des Reifens, und es entsteht eine größere Kontaktfläche in Schräglage, so dass durch mehr Gummi auf der Straße der Grip erhöht wird.

Für die Reifengrößen vorne und hinten musste die Kontur mit einer **neuen Struktur** versehen werden. Der Fokus lag dabei auf der Balance von Flexibilität – die Kontaktfläche soll sich möglichst gut dem Asphalt mit seinen Mikro-Erhebungen anpassen – und Steifigkeit, um die Präzision beim Bremsen und dem Einlenken in Kurven zu erhöhen. Die perfekte Balance wurde vorne durch zwei Lagen Aramid in Verbindung mit einem 0° Stahlgürtel erreicht. Hinten wurde eine festere Karkasse aus Rayon verwendet, das wiederum flexibler ist als Aramid. Auch hier kommt ein 0° Stahlgürtel zum Einsatz.

2) Berechenbarkeit

Der wichtigste Aspekt der Berechenbarkeit bei Rennreifen liegt darin, den Fahrer zu warnen, wenn die Reifen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit in Bezug auf den Grip kommen. In der Anbremsphase und beim Einlenken am Kurveneingang erhält der Fahrer diese Warnung durch ein reduziertes Kontaktgefühl zur Strecke am Lenker, dieses geht Hand in Hand mit einem zunehmenden Ausscheren des Hecks, da der Hinterreifen langsam ins Sliden kommt. Diese Situation am Limit zu meistern, lässt gute Fahrer schneller fahren: Der **RACETEC™ RR SLICK** mit einem Vorderreifen aus einer Zweifach-Aramid-Karkasse in Kombination mit einem 0° Stahlgürtel verbessert mit seiner neutralen Performance die Wahrnehmbarkeit dieser Warnsignale und macht es dem Fahrer so einfacher, diese bestmöglich zu nutzen.

Die Dynamik beim Herausbeschleunigen aus Kurven ist ähnlich: Auch hier warnt der Hinterreifen den Fahrer durch ein langsam zunehmendes Sliden vor Gripverlust. Durch das sehr gleichmäßige und gut einschätzbare Verhalten des **RACETEC™ RR SLICK** in diesem Fahrzustand profitieren gleichermaßen der semiprofessionelle Fahrer wie auch der Profi: Ersterer kann die Situation besser einschätzen, um Geschwindigkeit und Lenkeinschlag anzupassen und damit die bestmögliche Stabilität wiederherstellen. Der Profi kann noch weiter ans Limit gehen, um so schnell wie möglich aus der Kurve zu kommen. Dieser Vorteil wird durch eine feste Karkasse aus Rayon erzielt, die eine stabile und neutrale Performance bringt sowie die seitliche Verformung reduziert, zusammen mit dem 0° Stahlgürtel, der das Gefühl für die Auflagefläche und die Verzahnung mit den Mikro-Erhebungen auf dem Asphalt verbessert.

Eine wichtige Rolle bei der Berechenbarkeit von Grenzsituationen spielt auch die Optimierung der Konturen von Vorder- und Hinterreifen: Die Hinterreifen haben mit der Erweiterung von /55 auf /60 ganz neue Größen, die Kontur des Vorderreifens wurde ebenfalls angepasst, um mit den Hinterreifen eine möglichst neutrale Performance zu bieten. Für Fahrer heißt das höchste Fahrpräzision und einfaches Handling, wenn sie ans Limit gehen.

3) Anpassungsfähigkeit an verschiedene Asphalttypen, Temperaturen, Motorräder und Setups

Um Fahrer möglichst einfach an der Top-Performance teilhaben zu lassen, wurde der **RACETEC™ RR SLICK** so entwickelt, dass er auf vielen Motorradtypen verwendet werden kann, ohne das perfekte Setup finden zu müssen. Die Struktur der einlagigen Hinterradkarkasse (viele Reifen in diesem Segment nutzen eine zweilagige Karkasse) in Kombination mit dem 0° Stahlgürtel ist der Struktur von Straßenreifen sehr ähnlich. Damit

können Standard-Fahrwerkeinstellungen genutzt werden, mit denen das Motorrad und die Reifen entwickelt wurden, was den Vorteil eines einfachen Setups bringt.

Bei der Entwicklung der Mischungen wurde Wert auf Vielseitigkeit gelegt: Die Gummimischungen für den **RACETEC™ RR SLICK** sind für ein weites Anwendungsgebiet in Bezug auf Asphalt und Temperaturen geeignet. Das gibt dem Fahrer nicht nur mehr Freiheit bei der Auswahl der Mischung, sondern der Reifen bietet auch mehr Performance als der Wettbewerb, auch wenn sich optimale Streckenbedingungen im Laufe des Rennens verschlechtern.

Erreicht wurde dies durch die Verwendung von Polymeren mit niedriger Transformationstemperatur. Das bedeutet, dass die Moleküle, aus denen die Polymere bestehen, auch bei niedrigen Temperaturen beweglich bleiben, was zu einer softeren Mischung und somit bestem Grip schon in den Warm-Up-Phasen führt.

Für die Anpassungsfähigkeit an Asphalt mit unterschiedlichen Reibwerten wurden bestimmte Harze verwendet, die ihre mechanische Widerstandsfähigkeit (in anderen Worten: die Fähigkeit, ihre physikalischen Eigenschaften zu behalten) auch bei höheren Mischungstemperaturen (Reifenüberhitzung) behalten. Durch Hinzugabe dieser Harze verbessert sich die Korrespondenz zwischen Kontaktfläche und Asphalt, sowohl auf Oberflächen mit niedrigem Reibwert (Gummimischung erhitzt sich langsamer) als auch bei höherem Reibwert (Gummimischung erhitzt sich schneller).

4) Gleichbleibende Leistung

Weitere Anforderungen bei der Entwicklung der Reifenmischungen waren eine gleichbleibende Performance über längere Distanzen (Kilometer oder Runden) und mit Blick auf die Zeiten von Aufwärm- und Abkühlzyklen. Durch die Zugabe von bestimmten Harzen in die Mischungsrezepturen sowie einen speziellen Mischprozess kann der **RACETEC™ RR SLICK** auch noch nach dem ersten Aufwärmzyklus mit gleichbleibender Performance verwendet werden.

Eine gleichmäßige Abnutzung und die Verhinderung von übermäßigem Verschleiß wurde durch einen patentierten Mischprozess erreicht, der die optimale Verteilung der Mischungsbestandteile in der Gummistruktur garantiert.

Die neuen Konturen und die Form der Kontaktfläche helfen, die Belastung, die auf der Reifenoberfläche wirkt, über eine größere Fläche zu verteilen. Die strukturellen Eigenschaften der Karkasse leiten die Kraft weiter Richtung Seitenwand, wo sie über die Lauffläche abgeleitet wird.

Eigenschaften und Vorteile des RACETEC™ RR COMPK SLICK

Der **RACETEC™ RR COMPK SLICK** ist das neue Einsteigerprodukt in die Welt der Slickreifen. Es wurde maßgeschneidert für Trainingssessions von Amateur-Rennfahrern oder für diejenigen Motorradfahrer, die gerne an Trackdays und ähnlichen Rennstreckenveranstaltungen teilnehmen.

Im Gegensatz zu Slickreifen, die für den professionellen Einsatz konzipiert wurden, liegt der große Vorteil des **RACETEC™ RR COMPK SLICK** in seinem sehr breiten Einsatzbereich und seinem unkomplizierten Verhalten: Beim Einsatz des „COMPK“ ist

weder ein spezielles Setup des Motorrads für die Rennstrecke nötig, noch müssen die Reifen oft gewechselt werden, denn der neue Slick glänzt mit hoher Laufleistung sowie konstanter Performance auf den unterschiedlichsten Arten von Asphalt, bei wechselnden Temperaturen und auf verschiedensten Motorradtypen.

Aus diesem Grund ist der **RACETEC™ RR COMPK SLICK** ideal für all jene Fahrer geeignet, die entweder das Leistungspotenzial von Slickreifen ausprobieren möchten, oder für diejenigen Piloten, die das Performance-Plus von Slicks gegenüber profilierten Rennstreckenreifen suchen, aber gleichzeitig auch eine höhere Laufleistung als bei Profi-Slicks bevorzugen.

Mit dem Fokus auf diese Zielgruppe wird der Hinterreifen des **RACETEC™ RR COMPK SLICK** in der bei Straßenmotorrädern verbreiteten Dimension 200/55 gefertigt – dies erleichtert Fahrern die Anpassung an den Slick (entgegen dem Umstieg auf das 200/60er Format des RACETEC™ RR SLICK)

Die Mischungen von RACETEC™ RR SLICK und RACETEC™ RR COMPK SLICK

Eine der herausragendsten Eigenschaften des **RACETEC™ RR SLICK** liegt in seinem breiten Einsatzspektrum in Sachen unterschiedlich rauer Asphaltarten und verschiedener Streckentemperaturen.

Der **RACETEC™ RR SLICK** ist verfügbar in den **Mischungsvarianten K1 und K2**. Zur leichten Unterscheidung der beiden Mischungen besitzen die Reifen ein Label auf der Seitenwand sowie einen farbigen Streifen auf der Lauffläche.

- der **K1** besitzt eine weiche Mischung. Er trägt ein blaues "Racetec K1" Label.
- der **K2** besitzt eine mittlere bis harte Mischung.. Er trägt ein grünes "Racetec K2" Label.

Bei den **Slick-Vorderreifen** sind die Kriterien für die Wahl zwischen K1 und K2 nicht nur Temperatur und Streckenbeschaffenheit (viele Kurven oder lange Geraden etc.), sondern auch der Fahrstil des Piloten.

Bei der Wahl sollte in Betracht gezogen werden, ob der Fahrer eine größere Stabilität und Präzision beim Einlenken bevorzugt (K2 Version) oder den Schwerpunkt auf ein höheres Kontrollgefühl und das Feeling für den Grenzbereich beim Grip legt (K1 Version).

Bei den Wetterbedingungen gilt: Je höher die Temperaturen steigen, umso mehr verliert die Mischung ihre Steifheit, was zu Bewegungen in der Lauffläche beim Einlenken führen kann. Eine steifere Mischung wie beim K2 kann diesen Effekt verringern. Auf der anderen Seite wird die Mischung bei kälterer Steckenoberfläche steifer – was sowohl den Grip als auch die Bremsstabilität verringert. Bei diesen Bedingungen sollte eine weiche Mischung wie der K1 montiert werden.

Bei den **Slick-Hinterreifen** sollten folgende Auswahlkriterien zwischen K1 und K2 zum Tragen kommen: die Rauheit des Asphalts, die Temperatur und die gewünschte Laufleistung.

So verliert beispielsweise heißer Asphalt einen Teil seines „natürlichen“ mechanischen Grips und wird weicher und rutschiger. Eine weiche Mischung (wie der K1) verzahnt sich besser mit dem Asphalt und kann diesen Effekt damit ausgleichen.

Auf der anderen Seite ist ein kalter Asphalt aggressiver und rauer. Er bietet ein Plus an mechanischem Grip, kann aber auch zum Aufreißen der Lauffläche führen. Hier ist eine widerstandsfähigere Mischung (wie die des K2) die richtige Wahl.

Die **Mischung** des **RACETEC™ RR COMPK SLICK** unterscheidet sich von den oben genannten, denn diese wurde für den Einsatz abseits von Rennen entwickelt. Sie kann bei jeder Temperatur und jeglicher Asphaltbeschaffenheit genutzt werden und bietet zudem ein deutliches Plus an Laufleistung.

Dimensionen

Der **RACETEC™ RR SLICK** ist in den folgenden Dimensionen bereits aktuell im Reifenfachhandel verfügbar:

Racetec™ **RR SLICK**

VORNE	HINTEN
120/70 R 17 NHS TL K1 120/70 R 17 NHS TL K2	180/60 R 17 NHS TL K1 180/60 R 17 NHS TL K2 200/60 R 17 NHS TL K1 200/60 R 17 NHS TL K2

Der **RACETEC™ RR COMPK SLICK** wird ab Februar 2016 in den folgenden Dimensionen verfügbar sein:

Racetec™ **RR COMPK SLICK**

VORNE	HINTEN
120/70 R 17 NHS TL	180/60 R 17 NHS TL 200/55 R 17 NHS TL