**Berg- und Talbahn in Brands Hatch fordert**

**DTM-Fahrer und den Hankook Rennreifen**

**Brands Hatch ist an diesem Wochenende Austragungsort der DTM-Läufe elf und zwölf. Der Traditionskurs in der englischen Grafschaft Kent wurde 2018 wieder in den Tour-Kalender aufgenommen. Seitdem finden die DTM-Läufe auf der 3,908 Kilometer langen Grand-Prix-Strecke und nicht wie in früheren Jahren auf der nur 1,973 Kilometer langen Indy-Variante statt. Der letzte Auslandsstopp der DTM-Saison 2019 rund 30 Kilometer südöstlich von London ist für den Rennreifen von Premium-Hersteller Hankook ein weiterer Härtetest mit ähnlich hohen Belastungen wie vor drei Wochen im niederländischen Assen.**

***Neu-Isenburg/Deutschland, 06. August 2019*** – Der 3,908 Kilometer lange anspruchsvolle Naturkurs in Brands Hatch führt durch ein Waldgebiet, hat sechs Rechts- und drei Linkskurven sowie enge und winkelige Passagen. Der Fahrbahnbelag weist ein mittleres Grip-Level auf. „Anders als bei dem glatten und geschlossenen Asphalt in Assen, funktioniert die Reifen-Verzahnung auf der Fahrbahnoberfläche in Brands Hatch wesentlich besser. Daher ist die Belastung der Lauffläche nicht so hoch. Wegen der leistungsstärkeren Turbomotoren werden die Reifen beim Herausbeschleunigen aus den langsameren Abschnitten jedoch wieder sehr stark belastet“, erklärt Hankooks verantwortlicher DTM-Renningenieur Thomas Baltes.

Ein anderes Merkmaldes englischen Traditionskurses sind die großen Höhenunterschiede. So geht es vom höchsten Punkt auf der Start-Ziel-Geraden durch die ultraschnelle Paddock-Hill-Bend-Kurve in eine Senke. Danach folgt eine Bergauf-Passage und mit der anschließenden Druids-Kehre der langsamste Streckenabschnitt. Thomas Baltes: „Ähnlich wie auf der Nordschleife am Nürburgring gibt es in Brands Hatch viele Auf- und Ab-Passagen, die mit hoher Geschwindigkeit durchfahren werden. Die dadurch auftretende Kompression erhöht die Last, die durch die Aerodynamik ohnehin schon auf die Konstruktion des Ventus Race wirkt. Die teilweise sehr schnellen Kurven und hohen Kerbs, die mit Top-Speed überquert werden, vergrößern zusätzlich das Stress-Level für den Hankook Rennreifen.“

Bei der Fahrzeug-Abstimmung muss das asymmetrische Streckenlayout von Brands Hatch berücksichtigt und ein Kompromiss gefunden werden, der hohen Top-Speed bei gleichzeitig maximaler Traktion möglich macht. „Wir haben doppelt so viele Rechts- wie Linkskurven, was den linken Vorderreifen stärker beansprucht. Diese einseitige Belastung kann mit dem entsprechenden Fahrzeug-Setup verringert werden. Außerdem muss die Abstimmung wegen der langen Geraden auf Top-Speed angelegt sein, in den engen Abschnitten aber viel Traktion möglich machen. Für Teams, Fahrer und den Hankook Rennreifen wird Brands Hatch daher wieder eine echte Herausforderung“, so der verantwortliche Hankook DTM-Renningenieur.

Im Rahmenprogramm der DTM wird in Brands Hatch auch das Saisonfinale der W Series ausgetragen, welche ebenfalls exklusiv von Premium-Hersteller Hankook mit Rennreifen beliefert wird.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kontakt:**  **Hankook Tire Europe GmbH |** Corporate Communications Europe/CIS **|** Siemensstr. 14, 63263 Neu-Isenburg **|** Deutschland | | | |
| **Anna Pasternak**  PR Manager  Tel.: +49 (0) 61 02 8149 – 173  a.pasternak@hankookreifen.de | **Yara Willems**  PR Specialist  Tel.: +49 (0) 6102 8149 – 172  y.willems@hankookreifen.de |  |  |