**Neuer Hankook DTM Slick geht am Lausitzring**

**ins nächste Rennwochenende**

**Der DTM-Auftakt in Hockenheim vor 14 Tagen hat die hochgesteckten Erwartungen noch weit übertroffen. Die Zuschauer erlebten spektakulären Rennsport vom Feinsten mit zahlreichen Überholmanövern, unterschiedlichen Strategien und spannenden Duellen bis zur letzten Runde. Großen Anteil an diesem beeindruckenden Saisonstart hatte der neu entwickelte Rennreifen des exklusiven DTM-Partners Hankook. Der extrem weiche Slick ermöglichte super-schnelle Rundenzeiten, mit ihm stellte Lucas Auer im Qualifying zu Lauf eins einen neuen DTM-Pole-Rekord am Hockenheimring auf. Wie abgesprochen baute der neue *Ventus Race* aber wesentlich schneller ab als sein Vorgänger, so dass dem Reifenmanagement eine große Bedeutung zukam. Auch am Lausitzring, der zweiten DTM-Station, wird der Umgang der Teams und Fahrer mit dem neuen Hankook Slick ein entscheidender Faktor sein.**

***Klettwitz/Deutschland, 16. Mai 2017*** – An diesem Wochenende macht die wohl populärste internationale Tourenwagenserie am Lausitzring Halt, der im Gegensatz zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in Hockenheim zu den langsameren DTM-Kursen gehört. Das 3,478 Kilometer lange Asphaltband in der Niederlausitz ist mit zwölf Kurven und nur weniger Geraden technisch allerdings sehr anspruchsvoll. Der Hankook Rennreifen muss vor allem in den engen Passagen und dem winkeligen Infield viel Traktion liefern, damit die Piloten aus diesen Abschnitten schnell heraus beschleunigen können.

Für die Fahrer ist es bei den vielen Richtungsänderungen wichtig, den Slick von Premium-Reifenhersteller Hankook, der nicht mehr vorgeheizt werden darf, so schnell wie möglich auf die optimale Arbeitstemperatur zu bringen. „Der Asphalt am Lausitzring bietet wenig Grip, er ist feinporig und glatt. Um dennoch schnell das ideale Temperaturfenster des *Ventus Race* zu erreichen, muss das Fahrwerk der Autos, speziell die Federn, angepasst werden. Allerdings sollte das Setup nicht zu aggressiv sein, um den Reifen nicht zu stark zu belasten,“ erklärt Thomas Baltes, Hankook DTM-Renningenieur.

Die Höchstgeschwindigkeit am Lausitzring wird auf der Start-und-Ziel-Geraden mit ca. 240 Kilometern pro Stunde erreicht. Am Ende dieser Top-Speed-Passage kommt es wegen des welligen Untergrundes zum „Bouncing“, schnellen Auf- und Abwärtsbewegungen im Frontbereich der Fahrzeuge. Thomas Baltes: „Mit der Kombination aus einer guten Fahrzeug-Abstimmung und korrekten Luftdrücken können die Autos in diesen Bereichen optimiert werden. Allerdings darf der Reifendruck nicht zu niedrig sein, um die Konstruktion des Hankook Slicks nicht zu sehr zu stressen.“

„Auf dem Lausitzring wurde in den vergangenen Jahren die Lauffläche des Hankook Rennreifens stärker gefordert als die Konstruktion. Das wird beim neuen Slick nicht anders ein. Entscheidend ist es, den Luftdruck bei den kalten Reifen zu Beginn so einzustellen, dass er sich beim Erwärmen bis zum Erreichen des optimalen Temperaturfensters auf den idealen Wert erhöht“, so der Hankook DTM-Renningenieur.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kontakt:**  **Hankook Tire Europe GmbH |** Corporate Communications Europe/CIS **|** Siemensstr. 5a, 63263 Neu-Isenburg **|** Deutschland | | | |
| **Anna Magdalena Pasternak**  PR-Manager  Tel.: +49 (0) 6102 8149 – 173  a.pasternak@hankookreifen.de  **Sven Kaatz**  Media Relations  Tel: +49 (0) 171 8609730  sk@9pm-media.com | **Yara Willems**  Public Relations  Tel.: +49 (0) 6102 8149 – 172  y.willems@hankookreifen.de |  |  |