**Perfektes Reifen-Management ist das Erfolgsrezept**

 **beim Eifelklassiker**

**Premium-Reifenhersteller Hankook und die DTM gehen an diesem Wochenende auf dem Nürburgring in das letzte Drittel der Saison 2017. Der Traditionskurs ist Austragungsort der Läufe 13 und 14 in der wohl populärsten internationalen Tourenwagenserie und der Kampf um den Fahrer-Titel ist so spannend wie selten zuvor. Einen entscheidenden Anteil daran hat das richtige Handling des Rennreifens des exklusiven DTM-Partners sowie eine der Rennstrecke und dem Fahrzeug-Setup perfekt angepasste Boxenstoppstrategie. So konnte Loic Duval (Audi) beim letzten DTM-Stopp in Zandvoort von Startplatz 13 auf Rang zwei vorfahren, weil er 26 von 37 Runden mit einem Satz *Ventus Race* absolvierte. Mit diesem längsten Stint aller Piloten sicherte er sich den ersten Podiumsplatz seiner DTM-Karriere.**

***Nürburgring/Deutschland, 04. September 2017*** – Der Asphalt der 3.629 Kilometer langen Kurzanbindung der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings ist feinporig und weist damit ein niedriges Grip-Niveau auf. Da der Hankook-Slick nicht mehr vorgeheizt werden darf, müssen die Piloten den Rennreifen so schnell wie möglich in das ideale Temperaturfenster bringen, um den optimalen Grip für eine perfekte Runde zu erhalten. „Mit einem erhöhten Reifendruck in Kombination mit höheren Sturzwerten versuchen die DTM Piloten den Rennreifen von Hankook schnell in das ideale Arbeitsfenster von 90 bis 110 Grad zu bringen. Ähnliche Maßnahmen sind nötig, wenn die Umgebungstemperaturen in der Eifel, wie bereits häufig im September, sehr niedrig sind“, erklärt Hankooks DTM-Renningenieur Thomas Baltes.

Das Streckenlayout des Traditionskurses ist abwechslungsreich, schnelle Passagen wechseln sich mit langsamen Abschnitten ab. Gestartet wird vom höchsten Punkt der Strecke, wo die Autos auf der langen Geraden mit gut 240 km/h die Höchstgeschwindigkeit erreichen, bevor sie vor der ersten steil nach innen hängenden Rechtskurve auf 75 Kilometer pro Stunden abgebremst werden. Thomas Baltes: „An dieser Stelle ist der Fahrbahnbeleg sehr wellig, deshalb ist es schwierig, den richtigen Anbremspunkt zu treffen. Ein ausgewogenes Fahrzeug-Setup und ein etwas geringerer Reifendruck können im Rennen dafür sorgen, den Wagen in diesem Bereich ruhiger und stabiler zu halten.“

Danach geht es in den engsten Streckenteil mit den langsamsten Kurven. Hier ist das hohe Grip-Level des *Ventus Race* von Hankook gefragt, damit die Piloten schnell aus diesen Abschnitten herausbeschleunigen können. Die Kerbs sind nicht so aggressiv wie die hohen und ausgeschlagenen Randsteine bei den beiden DTM-Läufen vor drei Wochen in Zandvoort. Auch Lauffläche und Konstruktion des Rennreifens werden am Nürburgring deutlich weniger belastet als auf dem niederländischen Dünenkurs.

Eine wichtige Rolle beim Eifelklassiker spielt erfahrungsgemäß das unberechenbare Wetter. Es gab in der Vergangenheit kaum ein DTM-Rennwochenende, an dem es nicht mindestens an einem Tag geregnet hat. Auch Nebel und plötzlich auftretende Hagelschauer sind keine Seltenheit am Nürburgring. „Bei Regen bildet sich auf der Strecke sehr schnell stehendes Wasser, darauf müssen sich die Fahrer einstellen. Aber mit dem korrekten Luftdruck wird der Regenreifen von Hankook die Piloten auf nasser Fahrbahn optimal unterstützen“, so der Hankook DTM-Renningenieur.

|  |
| --- |
| **Kontakt:****Hankook Tire Europe GmbH |** Corporate Communications Europe/CIS **|** Siemensstr. 14, 63263 Neu-Isenburg **|** Deutschland |
| **Anna Magdalena Pasternak**PR-ManagerTel.: +49 (0) 6102 8149 – 173a.pasternak@hankookreifen.de**Sven Kaatz**Media RelationsTel: +49 (0) 171 8609730sk@9pm-media.com | **Yara Willems**Public RelationsTel.: +49 (0) 6102 8149 – 172y.willems@hankookreifen.de |  |  |