**Am Lausitzring ist viel Traktion gefragt**

**Selten zuvor ist die DTM so spektakulär in eine neue Saison gestartet wie vor 14 Tage am Hockenheimring. Die Zuschauer sahen in beiden Läufen packende Duelle, harte Überholmanöver und wurden im zweiten Rennen Zeugen eines unglaublichen Zweikampfes an der Spitze, den Timo Glock schließlich für sich entscheiden konnte. Nach seinem Triumph sagte der BMW-Pilot jedoch: Sieger war die DTM, was auch für den Rennreifen des exklusiven DTM-Partners Hankook galt. Beim Kampf um die Führung fuhren die Piloten bei hohen Temperaturen auf einem der schwierigsten DTM-Kurse immer hart am Limit und konnten sich dabei bis zum Schluss auf das hohe Grip-Niveau und die Konstanz des Ventus Race verlassen.**

***Klettwitz/Deutschland, 15. Mai 2018*** – An diesem Wochenende gastiert die DTM bei ihren zweiten Tourstopp auf dem Lausitzring und wird die Rennen drei und vier in diesem Jahr auf dem 4,570 Kilometer langen Grand-Prix-Kurs austragen. Diese neue Streckenvariante ist technisch anspruchsvoll, der glatte und feinporige Asphalt bietet allerdings wenig Grip. Bei 14 Kurven und nur wenigen Geraden muss der Hankook Rennreifen in den engen Abschnitten viel Traktion liefern, da der aerodynamische Abtrieb der DTM-Boliden zu Saisonbeginn um ein Drittel verringert wurde.

„Da ein neuer Reifensatz nicht vorgewärmt werden darf, muss der Kalt-Luftdruck nach einem Boxenstopp korrekt eingestellt sein. Nur dann kann der Ventus Race in kurzer Zeit auf die optimale Arbeitstemperatur gebracht werden. Das ist auf dem glatten Untergrund am Lausitzring sehr wichtig, da die Downforce im Frontbereich der Fahrzeuge verringert wurde und deshalb der mechanische Grip der Reifen von entscheidender Bedeutung ist“, verrät Hankook Chefingenieur Thomas Baltes.

Der unebene Streckenbelag vor allem nach Top-Speed-Passagen macht das korrekte Anbremsen vor scharfen Richtungsänderungen schwierig. Durch die Bodenwellen entsteht das sogenannte Bouncing und die Fahrzeuge beginnen im Frontbereich auf und ab zu hüpfen. Wegen dieser unkontrollierbaren Nickbewegungen wird der Lausitzring auch von manchen Piloten scherzhaft die „Buckelpiste“ genannt.

Der Hankook Chefingenieur: „Eine ausgewogene Fahrzeug-Balance ist auf dem Lausitzring entscheidend. Ist das Setup zu aggressiv, bekommen die Fahrer Probleme mit dem Bouncing. Ist die Abstimmung zu defensiv, könnte auf dem glatten Untergrund der Grip fehlen. Da aber der aerodynamische Abtrieb der Fahrzeuge nicht mehr so stark ist, können die Teams reifenseitig noch mehr an das Limit gehen.“

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