**Anspruchsvoller Kurs, glatter Fahrbahnbelag: Am Lausitzring**

**ist perfektes Reifenmanagement rennentscheidend**

**Premium-Reifenhersteller Hankook und die DTM kehren an diesem Wochenende nach Deutschland zurück. Der Lausitzring ist Austragungsort des siebten Saison-Stopps in der wohl populärsten internationalen Tourenwagenserie, bei der sich der Kampf um den Titel zuspitzt. Nach seinem Sieg am Sonntag in Brands Hatch vor zwei Wochen ist René Rast Meisterschaftsfavorit Nummer eins. Der Audi-Pilot blieb in den bisherigen zwölf DTM-Läufen nur zweimal ohne Zähler und lieferte mit vier Siegen, vier Podiumsplätzen, einem fünften und einem siebten Rang konstant starke Ergebnisse ab. Sein härtester Verfolger ist Markenkollege Nico Müller, der 37 Punkte hinter Rast liegt. Die beiden BMW-Fahrer Marco Wittmann und Philipp Eng befinden sich als Dritter bzw. Vierter noch in Schlagdistanz, müssen jedoch eine Siegesserie starten, um das Audi-Duo noch abzufangen. Dabei könnte der Hankook Rennreifen ein wichtiger Faktor werden, der mit seiner hohen Konstanz und Berechenbarkeit auch aggressive Rennstrategien möglich macht.**

***Neu-Isenburg/Deutschland, 20. August 2019*** – Der 4,570 Kilometer lange Grand-Prix-Kurs am Lausitzring ist technisch anspruchsvoll und wird gegen den Uhrzeigersinn gefahren. Auf der Start-und-Ziel-Geraden ist Top-Speed gefragt, während im Infield mit vielen langsamen Kurven und Schikanen maximale Traktion nötig ist, um aus diesen Abschnitten schnell herausbeschleunigen zu können. „Bei diesem Streckenlayout muss die Fahrzeugabstimmung ausgewogen sein und ein Kompromiss gefunden werden, um den Wechsel zwischen schnellen und langsamen Passagen optimal bewältigen zu können. Eine Besonderheit ist das starke Bouncing, wegen dem der Lausitzring von manchen Piloten auch scherzhaft die „Buckelpiste“ genannt wird. Auch darauf müssen sich die Fahrer vor allem in den Anbremszonen einstellen“, erklärt der verantwortliche Hankook DTM-Renningenieur Thomas Baltes.

Der feinporige Asphalt am Lausitzring bietet wenig Grip. Vor allem nach einem Boxenstopp müssen die Piloten das Rennen mit einem frischen Satz Hankook Rennreifen, der nicht aufgewärmt werden darf, vorsichtig wiederaufnehmen. Auf dem glatten Untergrund dauert es etwas länger als auf anderen DTM-Strecken, ehe der Ventus Race sein ideales Temperaturfenster und damit sein optimales Grip-Level erreicht. Thomas Baltes: „Mit den neuen über 600 PS starken Turbomotoren werden wir auf diesem glatten Fahrbahnbelag häufiger als sonst durchdrehende Räder sehen, was zu einer stärkeren Erwärmung des Reifens und damit einem höheren Verschleiß führen kann. Das hängt jedoch auch sehr stark vom Fahrstil der Piloten ab.“

Das Reifenmanagement ist in dieser Saison ein entscheidender Faktor in der DTM geworden. Viele Teams wählen eine asymmetrische Boxenstopp-Strategie, teilen ihre Rennen in einen kurzen und einen sehr langen Stint ein. „Manche Fahrer schaffen es, das hohe Grip-Niveau des Hankook Rennreifens sehr lange voll auszunutzen, bevor der beabsichtigte Drop-Off-Effekt einsetzt. Diese Piloten können auf alle Rennsituationen flexibel reagieren, weil sie sich an keine starren Boxenstopp-Fenster halten müssen. Das kann im Kampf um die Meisterschaft entscheiden sein.“

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kontakt:**  **Hankook Tire Europe GmbH |** Corporate Communications Europe/CIS **|** Siemensstr. 14, 63263 Neu-Isenburg **|** Deutschland | | | |
| **Felix Kinzer**  Director  Tel.: +49 (0) 61 02 8149 – 170  f.kinzer@hankookreifen.de | **Yara Willems**  PR Specialist  Tel.: +49 (0) 6102 8149 – 172  y.willems@hankookreifen.de |  |  |