**Hankook und die DTM**

**biegen am Nürburgring auf die Zielgerade ein**

**Reifenhersteller Hankook und die DTM gehen beim vorletzten Saison-Stopp am Nürburgring in die heiße Meisterschaftsphase. Auf dem legendären Eifel-Kurs kann bereits eine Vorentscheidung im Titelkampf fallen, wenn Tabellenführer René Rast so erfolgreich ist wie in der vergangenen Saison. 2018 gewann der Audi-Fahrer auf der Traditions-Strecke als erster DTM-Pilot nicht nur beide Läufe an einem Rennwochenende, sondern er stand auch jeweils auf der Pole-Position. Sollte ihm an diesem Wochenende ein ähnliches Kunststück gelingen, wird es für seine hartnäckigsten Verfolger Nico Müller (Audi) und Marco Wittmann (BMW) schwer, den zweiten DTM-Titel des 32-Jährigen noch zu verhindern.**

***Neu-Isenburg/Deutschland, 10. September 2019*** – Die DTM fährt auf dem Nürburgring über die 3,629 Kilometer lange Kurzanbindung des Grand-Prix-Kurses abseits der gefürchteten Nordschleife, die von Ex-Formel-1-Weltmeister Jackie Stewart ehrfürchtig die „Grüne Hölle" getauft wurde. Der Fahrbahnbelag ist relativ glatt und liefert den Piloten ähnlich wie beim letzten Stopp am Lausitzring nur moderaten Grip. „Wegen hoher Beanspruchung durch viele Veranstaltungen ist der Asphalt am Nürburgring ziemlich ausgewaschen und wenig griffig, wodurch sich der Reifenverschleiß ein wenig erhöhen könnte. Das Fahrzeug-Setup muss einerseits dafür sorgen, dass der Hankook Rennreifen schnell auf seine optimale Arbeitstemperatur gebracht wird. Andererseits darf es nicht zu aggressiv sein, damit der Ventus Race nicht vorzeitig abbaut", so Hankooks verantwortlicher DTM-Renningenieur Thomas Baltes.

Das Streckenlayout ist abwechslungsreich und flüssig, Geraden und schnelle Kurven wechseln sich mit langsameren Abschnitten ab. Ein besonderes Charakteristikum des Traditionskurses sind die großen Höhenunterschiede, die es in dieser Ausprägung auf keiner anderen DTM-Strecke gibt. „Nicht nur bei dem auf und ab am Nürburgring kommt es in den Kompressionen zu einer höheren Belastung der Reifen-Konstruktion. In Turn eins nach der schnellen Start-und-Ziel-Geraden werden die Boliden stark abgebremst, sie fahren voll über die Kerbs und durch eine Banking-Kurve. Das alles stresst die Konstruktion des Ventus Race, ohne dass dadurch in der Vergangenheit seine Performance beeinträchtigt worden wäre", erklärt Hankooks verantwortlicher DTM-Renningenieur.

Wie in jedem Jahr kann das unberechenbare Wetter in der Eifel zum X-Faktor in den DTM-Läufen 15 und 16 werden. Nebel, Regen, Kälte, ja sogar Hagelschauer sind am Nürburgring keine Seltenheit. Thomas Baltes: „Fahrer und Teams sind am Nürburgring auf alles vorbereitet, denn hier kann alles passieren. Für den Hankook Rennreifen ist der Eifelkurs immer eine Herausforderung, denn alle Reifenkomponenten werden stark beansprucht. Es wird wieder im besonderen Maße darauf ankommen, wie die Fahrer mit diesen Anforderungen umgehen.“

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **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 |  |  |