



**Comunicación de prensa Audi**

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 417 70 22 / 70 23

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Marzo de 2013

## **El Audi RS 5 DTM de Miguel Molina**

	Página
El campeonato DTM	2
Edición 2013	2
Calendario 2013	3
Audi en el DTM	3
Títulos Audi en el DTM	4
Miguel Molina	4
El Audi RS5 DTM	5
Características técnicas	6



## **El Audi RS 5 DTM de Miguel Molina**

### **El campeonato DTM**

El campeonato alemán de turismos, conocido como Deutche Tourenwagen Masters (DTM) es uno de los certámenes con mayor proyección dentro del mundo de las carreras de automóviles. La presencia de Audi y otras marcas Premium hace de este campeonato pan europeo uno de los más seguidos a nivel internacional.

El DTM nació en 1984 y se celebró hasta 1996. Tras una pausa de cuatro años para rediseñar toda la reglamentación a fin de hacerla más próxima a los modelos de turismos en los que se inspiraba, el certamen renació en 2000 como “nuevo DTM”.

Desde entonces el campeonato ha mantenido unas rígidas estructuras para asegurar la contención de costes. El nuevo reglamento técnico aprobado en 2011 y que entró en vigor en 2012 incluye un chasis igual para todos los participantes, así como otras cincuenta piezas, algunas tan notorias como el alerón trasero, el cambio, los frenos, la centralita electrónica o los neumáticos, a fin de mantener los costes dentro de los límites establecidos por las partes implicadas.

De esta manera el DTM ha conseguido ser un campeonato de un gran nivel técnico y deportivo, capaz de atraer a gran cantidad de público a sus carreras y de mantener unas audiencias televisivas encomiables. ITR, organizador del certamen, la DSMB (Federación Alemana de automovilismo) y las marcas participantes trabajan conjuntamente para mantener el campeonato al día, introduciendo todas aquellas novedades que permitan mantener el interés del público, mejorar la competición y no incrementar los costes de la misma.

En 2013 Audi volverá a ser una de las marcas protagonistas del DTM, participando con ocho coches y con Miguel Molina como representante de Audi España en el que se define como “el más popular de los campeonatos internacionales de turismos”.

### **Edición 2013**

Un total de 22 vehículos tomarán parte en el DTM 2013, donde la novedad más relevante es la celebración de una prueba puntuable en Rusia, en el Moscow Raceway, en el mes de Agosto. Seis de las carreras se celebran en suelo alemán y las otras cuatro en diversos países europeos.

Además de la nueva carrera en el calendario, las partes implicadas están trabando en algunas novedades técnicas, como podrían ser la utilización de dos compuestos de neumáticos distintos durante la carrera y la introducción del DRS.



Ambas soluciones están en estudio y se probarán a fondo durante los test colectivos de pretemporada, que se celebran en el Circuit de Catalunya del 24 al 30 de Marzo y en el trazado de Hockenheim del 9 al 12 de Abril. Una vez evaluadas ambas soluciones, la DMSB decidirá su inclusión en el reglamento.

El campeonato presenta además una reducción del tiempo de entrenamientos durante el fin de semana de carrera, ya que los test libres del viernes han sido eliminados, así como el warm up del domingo por la mañana. De esta manera los pilotos y equipos tendrán que afinar la puesta a punto para la clasificación y la carrera con menos preparación, lo que será un motivo más de interés e incertidumbre de cara a la carrera.

Otra novedad es que de manera general las carreras adelantan su horario habitual y empezarán a las 13:30 horas del domingo. La sesión de clasificación no presenta cambios en su formato de 4 tandas ni en su horario, a las 14:40 h. del sábado.

### **Calendario 2013**

8 de Mayo	Hockenheimring Baden-Württemberg (D)
19 de Mayo	Brands Hatch (GB)
2 de Junio	Red Bull Ring Spielberg (A)
16 de Junio	Lausitzring (D)
14 de Julio	Norising (D)
4 de Agosto	Moscow Raceway (RUS)
18 de Agosto	Nürburgring (D)
15 de Septiembre	Motorsport Arena Oschersleben (D)
29 de Septiembre	Circuit Park Zandvoort (NL)
20 de Octubre	Hockenheimring Baden-Württemberg (D)

### **Audi en el DTM**

El equipo Audi Sport tomará parte en 2013 con su Audi RS 5 DTM, el mismo coche que el año pasado consiguió dos victorias en el Red Bull Ring y en Zandvoort. El equipo ha reforzado sus estructuras y componentes para volver a conquistar el campeonato que ganó por última vez en 2011.

Audi toma parte en el nuevo DTM desde su reinstauración en 2000 y oficialmente como Constructor desde 2004. Desde entonces ha sido la marca con más triunfos absolutos ya que en seis ocasiones un piloto Audi se ha proclamado campeón. La marca con sede en Ingolstadt aspira a repetir este éxito en esta temporada que está lista para empezar.

Los formación de pilotos Audi estará una vez más encabezada por los campeones DTM Timo Scheider (D) y Mattias Ekström (S), que cuentan con dos títulos cada uno. Junto a ellos el



ganador de las 24 Horas de Le Mans Mike Rockenfeller (D) y el doble ganador del año pasado, Edoardo Mortara (I).

Miguel Molina, poseedor de dos pole position y de un pódium será el representante español en el equipo y uno de los pilotos jóvenes con proyección de futuro, junto a Filipe Albuquerque (Por) y Adrien Tambay (Fra) ambos con un resultado en el pódium en su haber.

Junto a estos siete pilotos estará la nueva incorporación de este año, el británico Jamie Green, un piloto con experiencia ya que posee ocho victorias en su palmarés y es unánimemente conocido como “Mr. Norisring” ya que posee cuatro victorias y un segundo puesto en las últimas cinco carreras celebradas en el trazado urbano de la ciudad de Nuremberg.

Audi Sport seguirá confiando en sus tres equipos habituales: ABT Sportsline, Phoenix Racing y el Team Rosberg.

#### **Títulos Audi en el DTM**

2002	Laurent Aiello	Abt-Audi-TT-R
2004	Mattias Ekström	Audi A4
2007	Mattias Ekström	Audi A4
2008	Timo Scheider	Audi A4
2009	Timo Scheider	Audi A4
2011	Martin Tomczyk	Audi A4

#### **Miguel Molina**

Miguel Molina González nació en Lloret de Mar, provincia de Girona, el 17 de Febrero de 1989, población en la que sigue teniendo su residencia. Empezó a correr en karts a la edad de siete años y a los once años ya había ganado dos Campeonatos de España en categoría Cadete.

En 2003 se proclamó Campeón de España Junior, tuvo sus primeras experiencias internacionales y fue consolidando su palmarés, lo que le permitió pasar al automovilismo formando parte del programa “Joves Pilots” del Circuit de Catalunya en el año 2005.

Empezó en la Eurocup 2.0 y en 2006 ya corrió en Fórmula 3, antes de dar un paso más importante y entrar en las World Series en 2007. Allí consiguió dos victorias en Estoril y Barcelona, y otras dos el año siguiente en Nurburgring y Estoril de nuevo.

En 2009 siguió en las World Series y a final de temporada realizó su segundo “test” con Audi, lo que le valió un volante para entrar en Audi Sport para la temporada 2010. Desde entonces Miguel ha sido piloto oficial, teniendo en su haber un pódium (Hockenheim 2011) dos pole



positions (Oschersleben y Hockenheim 2011) una vuelta rápida (Brands Hatch 2010) y un total de 34 puntos.

### **Audi RS 5 DTM: Nombre nuevo, detalles optimizados**

El Audi RS 5 DTM, conocido internamente dentro de Audi Sport como "proyecto R17", cumple con las nuevas normas reglamentarias que se utilizaron por primera vez en el DTM 2012 y que a partir del 2014 serán válidas para el Campeonato Super GT japonés. Los responsables de dicho reglamento trabajaron sobre tres premisas: un coche lo más seguro posible, reducción de los costes en un 40 % y que tuviera un apariencia espectacular.

El Audi RS 5 DTM es más bajo y más ancho que el A4 DTM con el cual Audi ganó cinco títulos DTM entre 2004 y 2011. Debajo de la carrocería, fabricada totalmente en carbono, un nuevo tipo de chasis presenta una estructura híbrida. Es un monocasco de fibra de carbono con un armazón de acero a su alrededor que establece nuevas pautas en términos de seguridad para un turismo de competición. Este chasis es uno de los más de 50 componentes que son idénticos para todos los vehículos que participan en el DTM.

El Audi A5 DTM mide 5,01 metros de largo, 1,95 metros de ancho y 1,15 metros de alto. La distancia entre ejes de todos los vehículos del DTM es la misma: 2.750 milímetros. Al igual que su predecesor, el Audi A5 DTM está impulsado por un motor V8 con una potencia de salida de aproximadamente 460 CV (340 kW). La nueva transmisión de seis velocidades, introducida el año pasado, se acciona de forma neumática mediante levas de cambio situadas en el volante. Los cambios son más precisos si se comparan con los realizados de forma manual y permiten cuadruplicar el kilometraje recorrido por cada unidad hasta alcanzar los 24.000 kilómetros.

La electrónica del motor (Bosch MS 5.1), que funciona sin fusibles es también un elemento de vanguardia, y la pantalla central es la misma que se utiliza en el Audi R8 LMS ultra GT3 sportscar. Hankook es el suministrador único de neumáticos. El depósito de combustible de seguridad con capacidad para 120 litros está integrado en la célula de fibra de carbono del Audi RS5 DTM. Este depósito permite recorrer sin repostar la distancia de una prueba del DTM, ya que los repostajes fueron abolidos en 2012.

"Con esta célula se alcanzaron nuevos estándares" opina Stefan Aicher, director de Diseño de Vehículos en Audi Sport. "El peso del chasis es de sólo 126 kg y el arco de seguridad pesa 32,5 kg. Al mismo tiempo las medidas de seguridad han aumentado de forma notoria. Este diseño permite un alto índice de seguridad, tanto en accidentes frontales como tangenciales y también en los impactos laterales. Toda la protección en su conjunto puede resistir una fuerza de impacto de 360 kN, el equivalente a 36 toneladas."

Como componentes estándar, el subchasis del motor en la parte delantera y la transmisión en la parte trasera limitan la libertad de los ingenieros con respecto al diseño de la suspensión.



Los puntos de ataque de la suspensión deben ser montados en esos elementos estándar. Al mismo tiempo las dimensiones de tubos, aceros, triángulos o llantas están claramente definidos en el reglamento.

Las posibilidades en el campo de la aerodinámica también están restringidas. El flujo de aire a través de la carrocería que se podía observar en el A4 DTM y los complejos alerones traseros adicionales ya no están permitidos. Esto crea una fuerte semejanza visual entre el coche de competición y el modelo de serie y al mismo tiempo hace los coches menos sensibles al contacto y crea un mejor rebufo.

“En el pasado, Audi ha encontrado soluciones muy innovadoras especialmente en el ámbito de la aerodinámica del DTM”, afirma Martin Mühlmeier, Director de Tecnología de Audi Sport. “Dado que este campo ha sido sometido a restricciones muy rigurosas, las soluciones de detalle serán decisivas para conseguir aventajar a la competencia”.

La capacidad creativa de los ingenieros se ha visto reducida una vez los coches 2013 fueron homologados en la última carrera 2012. Por ello conseguir nuevos desarrollos quedó extremadamente limitado y la puesta a punto tiene prioridad. La calidad de la carrocería se ha optimizado para evitar aristas o saltos que pudieran deteriorar el coeficiente de penetración. El nombre de Audi RS 5 DTM es nuevo y con él Audi establece por primera vez una relación directa entre el DTM y una de las series de más éxito de la marca, la RS.

#### **Audi RS5 DTM – Características técnicas**

<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Turismo DTM</b>
<b>Chasis</b>	Monocasco de CFRP con depósito de combustible integrado, estructuras de impacto lateral de CFRP, estructuras de impacto frontal y trasero de CFRP
<b>Motor</b>	Motor V8 de aspiración natural, ángulo del cilindro de 90 grados, 4 válvulas por cilindro, entrada de aire limitada a 2 x 28,0 mm según la normativa
<b>Unidad de gestión del motor</b>	Bosch MS 5.1
<b>Lubricación del motor</b>	Cárter seco
<b>Cilindrada</b>	4.000 cm <sup>3</sup>
<b>Potencia de salida</b>	Aprox. 460 CV (340 kW)
<b>Par motor</b>	Más de 500 Nm
<b>Sistema de tracción</b>	Tracción a las ruedas traseras
<b>Embrague</b>	Embrague de CFRP de 4 discos
<b>Transmisión</b>	Transmisión deportiva secuencial de 6 velocidades
<b>Diferencial</b>	Diferencial de deslizamiento limitado ajustable multidisco
<b>Ejes de transmisión</b>	Ejes de velocidad constante
<b>Dirección</b>	Dirección asistida de cremallera y piñón



<b>Suspensión</b>	Suspensión independiente delantera y trasera, suspensión de doble brazo en forma de "A", sistema de taqués con unidad de amortiguación, amortiguadores ajustables de gas
<b>Frenos</b>	Sistema de frenado hidráulico de doble circuito, pinzas de freno monobloque de aleación ligera, discos de freno delanteros y traseros de fibra de carbono ventilados, distribución de la fuerza de frenado entre el eje delantero y el eje trasero infinitamente variable y ajustable por el conductor, válvula de arranque electromagnética
<b>Llantas</b>	Llantas de aluminio forjado: delanteras: 12 x 18 pulgadas; traseras: 13 x 18 pulgadas
<b>Neumáticos</b>	Hankook: delanteros: 300-680-18; traseros: 320-710-18
<b>Longitud</b>	5.010 mm (incluido el alerón trasero)
<b>Anchura</b>	1.950 mm
<b>Altura</b>	1.150 mm
<b>Peso mínimo</b>	1.100 kg. (Piloto incluido)
<b>Capacidad del depósito de combustible</b>	120 litros

- Fin -

**Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en [www.audi-mediaservices.com/en](http://www.audi-mediaservices.com/en)**