



Comunicación de prensa Audi
Dirección Comunicación y RR.EE. Audi
Tel: +34 91 348 86 20 / 11
E-mail: gonzalm2@vw-audi.es
E-mail: reyes.luque@vw-audi.es
<http://prensa.audi.es>

Estreno mundial del Audi RS 5 DTM en Ginebra

- **La generación 2014 del vehículo ganador del campeonato cuenta con un diseño claramente más agresivo**
- **El lema de la nueva temporada es “En defensa del título”**
- **Ulrich Hackenberg: “La competición acelera el desarrollo técnico”**

Madrid, 7 de marzo de 2014 – Audi desvela la nueva generación del vehículo ganador del Campeonato DTM en el Salón del Automóvil de Ginebra. El Audi RS 5 DTM con especificaciones 2014 ha sido completamente rediseñado, e incorpora un paquete aerodinámico claramente más agresivo, con detalles visuales que le proporcionan un parecido aún más cercano a los modelos de producción de la familia RS de Audi.

La tarea a la que se enfrentó Audi Sport al finalizar la temporada 2013 suponía un verdadero reto: ¿cómo mejorar el coche ganador del campeonato DTM? Desde las estrictas regulaciones del campeonato de turismos, que dejan poco margen de maniobra, los ingenieros se han concentrado en gran medida en el trabajo de detalle. El resultado final se ha dado a conocer al público por primera vez en el Salón del Automóvil de Ginebra. Y lo más perceptible a primera vista es que el nuevo Audi RS 5 DTM hace gala de un diseño significativamente más agresivo, debido a las modificaciones realizadas en su aerodinámica.

"Además de las suspensiones, nuestra principal prioridad era evolucionar la aerodinámica," comenta Stefan Aicher, responsable de Diseño de Audi Sport. El RS 5 tiene ahora la parrilla frontal en diseño tipo panel del coche de producción, y nuevos conductos de ventilación para las tomas que refrigeran el motor y los frenos. Como resultado, el coche de carreras ahora comparte un aspecto casi idéntico al de los modelos deportivos RS de producción".

Las innovaciones a lo largo del perfil de la carrocería también son evidentes: con el fin de hacer que el flujo de aire sea incluso más eficiente, los retrovisores exteriores se integran en el concepto aerodinámico, y las formas de la carrocería entre las ruedas delanteras y traseras también revelan un nuevo concepto. En contraste con el coche de la temporada anterior, los pasos de rueda en el eje trasero son más cerrados, y la parte trasera ahora es plana. Aicher comenta: "Las reglas del DTM son estrictas, y es por ello que se requiere un trabajo minucioso en los detalles, dentro de las limitaciones".

Invisible desde el exterior, pero crucial para la perfecta puesta a punto en cada carrera y cada circuito ha sido el trabajo realizado bajo la carrocería de fibra de carbono que



envuelve el RS 5 DTM. "Por ejemplo, hemos hecho modificaciones en la suspensión de los ejes delantero y trasero, de la que esperamos mejoras," asegura Aicher.

"En las fases de desarrollo y producción abordamos el desafío de hacer buenos coches, mejorando día a día," afirma Ulrich Hackenberg, responsable de Desarrollo Técnico de AUDI AG. "Y esto se aplica también en Audi Sport. Los resultados más recientes obtenidos como consecuencia de un duro trabajo son el nuevo R18 e-tron quattro con el que nuestro reto es defender nuestra posición en Le Mans y en el WEC frente a Porsche y Toyota, además del nuevo RS 5 DTM, con el que nos marcamos el objetivo de mantener el número uno en la dura competencia frente a BMW y Mercedes. Por supuesto, ninguno de estos compromisos es un fin en sí mismo: el deporte del motor acelera el desarrollo de nuevas tecnologías de Audi."

Audi compite en dos carreras contra el tiempo año tras año: una en los circuitos y la otra en las oficinas de Audi Sport en Ingolstadt y Neckarsulm. Porque cuando el DTM celebre su inicio de la temporada en Hockenheim esta primavera, los ingenieros comienzan a trabajar ya en el coche de carreras para el año siguiente. El 'RC3', como se conoce internamente la versión 2014 del Audi RS 5 DTM, nació por lo tanto en mayo del año pasado.

"Comenzamos evaluando las primeras ideas de todos los departamentos en un proceso continuo, antes de iniciarse el desarrollo de la aerodinámica," explica Stefan Aicher. "El objetivo es tener la base para el nuevo coche terminada antes de que acabe el año, y a continuación empezar con el trabajo al detalle."

Todavía hay dos jornadas oficiales de pruebas en Budapest y en el circuito de Hockenheim en la agenda, antes de que Mike Rockenfeller –con el dorsal número 1– y sus compañeros de equipo den inicio a la nueva temporada en el circuito de Hockenheim el 4 de mayo.

- Fin -

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