



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>

Miguel Molina explica las claves del DTM 2014 que empieza este fin de semana en Hockenheim

- El circuito de Hockenheim será el escenario donde se inicia la temporada.
- Miguel Molina cuenta las novedades del Reglamento 2014.
- Ocho coches y tres campeones en los tres equipos Audi.

Madrid, 28 de abril de 2014 – El equipo Audi Sport se apresta a iniciar la temporada DTM 2014 el próximo fin de semana en Hockenheim, tradicional sede de la apertura y cierre del campeonato. Audi tomará parte con ocho pilotos, tres de ellos campeones del DTM, y con Miguel Molina en sus filas por quinto año consecutivo.

El piloto español de Audi en el DTM, Miguel Molina, participará formando parte de nuevo del equipo ABT con el que debutó en 2010, y junto a los mismos ingenieros de entonces: Markus Michaelberger quien volverá a ser su ingeniero de pista y Christian Kirsh, su telemetrista. Haciendo equipo con Mattias Ekström como compañero de box, Miguel no quiere renunciar a nada y espera que esta sea su mejor temporada.

Audi presenta un equipo con tres campeones DTM, Timo Scheider y Mattias Ekström –que lo han sido dos veces– y Mike Rockenfeller, defensor del Título. Junto a ellos, pilotos de probado rendimiento como Edoardo Mortara, Adrian Tambay, Jamie Green o el propio Miguel, junto a un debutante, el suizo Nico Müller.

La marca de los cuatro aros aspira a ganar el Título de Pilotos y el de Constructores. Para ello cuenta con el nuevo Audi RS5 DTM, un coche nuevo pero directamente derivado del campeón del año anterior. Con un profundo trabajo de mejora de la aerodinámica, el equipo técnico ha diseñado nuevas tomas de aire para motor y frenos. Se han modificado las suspensiones, integrado los retrovisores en el estudio aerodinámico y empleado la misma parrilla frontal que en los modelos de serie. Todo ello ha dado como resultado un RS5 DTM de aspecto más agresivo a la vez que significativamente próximo a los modelos de calle, y que se ha comportado a la perfección en los test invernales celebrados en el Hungaroring, y en el mismo circuito de Hockenheim, donde el RS5 DTM debutará el próximo fin de semana.

ITR, entidad organizadora del DTM, ha introducido una serie de cambios para la temporada 2014. Miguel Molina explica las más significativas:



Sesión de Clasificación: “Este año se suprime la Q4, no habrá intentos de uno en uno. En la Q1 se eliminarán los cinco más lentos y en la segunda otros diez. Los ocho restantes decidirán sus posiciones en la tercera tanda. La Q2 parece que va a ser la más dura, porque diez eliminados son muchos.”

Paradas en boxes: “Este año habrá sólo una obligatoria, en lugar de dos. Es posible que para el público esto vaya muy bien, pues estará más clara la situación de la carrera en todo momento. Desde el punto de vista del piloto, esto significa que habrá menos opciones tácticas, probablemente nadie podrá parar pronto para hacer un relevo largo, porque de lo contrario acabará sin ruedas. Esta norma implica también un cambio en el uso de los neumáticos. Los blandos sólo se podrán usar como máximo el 50% (salvo que haya un Safety Car) de la distancia a recorrer, pero habrá que estar muy atentos a su desgaste para acertar el momento adecuado para cambiarlos.”

DRS: “Este año podremos utilizar el DRS hasta la última vuelta, no como el año pasado que a tres vueltas del final ya no se podía usar. Esto mantendrá los duelos hasta la última vuelta y es una medida difícil de juzgar... ¡todo depende de si en la última vuelta estoy atacando o estoy defendiendo!”

Lastres: “Vuelven los lastres. No conozco su efecto de primera mano porque cuando yo llegué al DTM en 2010 ya los habían eliminado. Pero algunos pilotos veteranos de Audi como Scheider, Ekström o Rockenfeller corrieron con ellos y me han dicho que es una dificultad añadida porque en cada carrera la puesta a punto se ve afectada si hay más o menos kilos, aunque sean pocos. La norma es la siguiente: La marca del ganador de la carrera y todos los coches de dicha marca que hayan acabado entre los diez primeros llevarán 5 kilogramos extra en la siguiente. Los demás compañeros de dicha marca que estén fuera de los diez primeros, se lastrarán con la mitad, 2,5 kg. Los pilotos de la marca mejor clasificada después de la vencedora no modificarán su peso. Y los de la tercera, descontarán 2,5 kg. los que hayan quedado entre los diez primeros y 5 kg. los que hayan quedado fuera de esos diez. El máximo de kilos a aumentar o disminuir es de 5 por carrera hasta un máximo de 10 en cualquier caso.

Miguel concluye: “Todos los cambios son una incógnita, así que habrá que esperar a las dos o tres primeras carreras para juzgar su efecto, pero de lo que estoy seguro es de que este año el DTM va a ser muy emocionante y que los pilotos de Audi vamos a ser protagonistas.”

Información del circuito

Longitud: 4,574 km.

Distancia de carrera: 42 vueltas, 192, 108 km.



Horarios

Viernes 2 de Mayo

17.15 – 17.50: Roll out

Sábado 3 de Mayo

10.05 – 11.35: Entrenamientos libres

16.25 – 17.15: Clasificación

Domingo 4 de Mayo

13.30: Carrera

Equipos Audi DTM

Audi Sport Team ABT: Mattias Ekström, Miguel Molina, Edoardo Mortara, Adrien Tambay.

Audi Sport Team Phoenix: Mike Rockenfeller, Timo Scheider.

Audi Sport Team Rosberg: Jamie Green, Nico Müller.

- Fin -

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