



**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>

## **Audi y Miguel Molina se dan cita en Oschersleben, segunda prueba DTM**

- **El equipo Audi Sport dispuesto a luchar por la victoria.**
- **Miguel Molina cuenta la metodología de los entrenamientos libres.**

**Madrid, 14 de mayo de 2014 – El campeonato DTM afronta su segunda cita 2014 en el circuito de Oschersleben, cercano a la ciudad de Magdeburgo y donde el año pasado los ocho Audi participantes acabaron en los puntos. El piloto español Miguel Molina parte con el objetivo de puntuar en un circuito muy exigente, en el que consiguió la pole en 2011.**

Oschersleben es un circuito muy duro para los participantes, pues sus rectas son cortas y hay curvas de todo tipo. La chicane es uno de sus puntos clave ya que los coches saltan y se balancean de un lado a otro de forma espectacular; la primera curva, un ángulo recto de 90 grados, acostumbra a ser escenario de maniobras espectaculares. Pero no solo es un circuito duro para los pilotos y los vehículos, también para los ingenieros y los mecánicos, pues encontrar los reglajes adecuados resulta muy complicado.

A pesar de las dificultades del circuito, el equipo Audi Sport siempre ha dado lo mejor de sí mismo en esta pista, donde tanto Timo Scheider como Mattias Ekström han conseguido la victoria. El año pasado, en una espectacular cabalgada, los ocho coches entraron en los puntos. También Miguel Molina consiguió aquí su primera pole position en el DTM en el año 2011.

El formato actual de una carrera del DTM ofrece a los pilotos un tiempo de entrenamiento más reducido que en años anteriores. Por ello es fundamental aprovechar todos los minutos para trabajar en la puesta a punto antes de la clasificación. Miguel Molina nos explica cual es su método de trabajo: "El Roll Out del viernes es sólo para practicar pit stops y comprobar que el coche está bien. Sólo se puede pasar una vez por meta, y hay que rodar con el alerón regulado a cero grados, lo que nos limita a la hora de realizar cualquier tipo de prueba a fondo de los diferentes aspectos del coche. También aprovechamos para depositar goma en el punto de parada, para tener tracción cuando hagamos el pit stop. Estos ensayos son más importantes de lo que parece, pues no hay dos pit lanes iguales, y es importante adaptarse a cada uno".

Miguel continúa explicando cómo se desarrollan los entrenamientos: "El sábado ya se rueda a pleno rendimiento, y en cuanto se enciende el semáforo verde salgo a rodar con



una carga media de gasolina (entre 60 y 80 kg según el circuito) para comprobar el funcionamiento de los neumáticos con determinadas presiones, calcular su desgaste y para que los ingenieros puedan acumular datos del comportamiento del coche en sus ordenadores. Después de este primer ensayo, que dura una media hora, toca estudiar las condiciones de carrera, aunque eso depende de los neumáticos de que disponga. En los libres se rueda con los neumáticos utilizados en la carrera anterior, así que depende mucho de cómo acabaron y según su estado se prueban unas cosas u otras. Normalmente la altura al suelo, algunos ajustes de alerón si es necesario y algún que otro reglaje de suspensión".

La parte más importante para Miguel Molina es la puesta a punto definitiva de cara a la clasificación. "Con unos coches tan igualados, salir delante es clave. Como vio en Hockenheim, era de los más rápidos en entrenamientos, pero esas dos o tres décimas de ventaja sobre la mayoría de mis rivales no fueron suficientes para adelantar a muchos de ellos en carrera. Así que la última parte la dedico con mis ingenieros a dejarlo todo a punto, pues tal y como el coche salga en clasificación deberá estar para la carrera. Cuando faltan unos quince minutos colocó el juego de gomas nuevas y hago un intento de vuelta rápida. Después hacemos algún ajuste más para tener más datos, y finalmente vuelvo a boxes a poner neumáticos ya utilizados para volver a la pista y hacer ensayos de salida una vez la sesión ha finalizado."

#### **Información del circuito**

**Longitud:** 3,696 km.

**Distancia de carrera:** 51 vueltas, 188,496 km.

#### **Horarios**

##### **Viernes 16 de Mayo**

16.00 – 16.35: Roll out

##### **Sábado 17 de Mayo**

09.55 – 11.25: Entrenamientos libres

15.10 – 16.00: Clasificación

##### **Domingo 18 de Mayo**

13.30: Carrera

- 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)**