



**Comunicación de prensa Audi**

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

## **Estreno mundial en Ginebra: el nuevo Audi RS 5 DTM**

- **Nuevo lenguaje de diseño, estilo progresivo y aerodinámica extrema**
- **Por primera vez, el modelo de producción y la versión de competición se desarrollan en paralelo**
- **Motor potenciado más allá de los 368 kW (500 CV)**

**Madrid, 8 de marzo de 2017 – Abran paso a un nuevo y excitante coche de carreras: coincidiendo con la puesta de largo del modelo de producción, Audi Sport ha presentado la versión de competición del Audi RS 5 Coupé en el Salón de Ginebra. Un nuevo lenguaje de diseño se estrena en este coche, que presenta numerosas modificaciones requeridas por la reglamentación.**

“Es un día especial para mí y para todos los que están involucrados en el proyecto DTM”, comentaba Dieter Gass, Director de Audi Motorsport. “Por primera vez hemos desarrollado un coche del DTM a la vez que el modelo de calle. Esto deja claro, una vez más, la estrecha colaboración entre ambos departamentos de Audi. “El historial de la generación anterior estableció puntos de referencia. Tras haber conseguido diez victorias en cada una de las dos últimas temporadas, se coronó como el más exitoso de la competición en ambos años. “Obviamente, nos gustaría repetir esto con el nuevo RS 5 DTM”, añade Gass.

Visualmente, la tercera generación del Audi RS 5 DTM difiere de sus predecesores de forma clara. “Su apariencia es aún más progresiva y más extrema en términos de aerodinámica”, señala el responsable del proyecto, Stefan Guggenberger. “En materia de aerodinámica hemos trabajado especialmente duro”. El resultado queda patente, especialmente, en la parte delantera y alrededor de los pasos de rueda traseros. En el coche de carreras, la distintiva parrilla Singleframe del nuevo Audi RS 5 está realizada en un material muy fino. La restrictiva normativa del DTM ha obligado a los ingenieros a recortar los elementos aerodinámicos presentes en los pasos de rueda traseros, donde han logrado, no obstante, combinar la máxima carga y la mayor eficiencia posibles.

“Además, hemos mejorado los componentes en cuanto a precisión de ajuste, una vez más”, comenta Guggenberger. En este sentido, Audi siempre ha destacado frente a la competencia, sin embargo, esta vez hemos ido un paso más allá a la hora de mejorar el rendimiento aerodinámico”. Nuevo es, también, el alerón trasero, que ahora cuenta con dos secciones. Para incrementar la efectividad del DRS (Drag Reduction System), el ala principal no se baja;



pero, igual que sucede en la Formula 1, el flap superior sí se mueve, permitiendo así mejores maniobras de adelantamiento en las futuras carreras del DTM.

El objetivo de la nueva normativa es hacer que los coches sean más exigentes en su conducción, para poner un mayor énfasis en las cualidades del propio piloto. Por ello, entre otras cosas, se ha reducido la carga aerodinámica de los coches. Decisiva es, también, la nueva geometría aplicada a los faldones delanteros, al difusor trasero y al carenado de los bajos. La altura ha aumentado en base a la nueva regulación.

Que el nuevo Audi RS 5 DTM sea más rápido que su predecesor a pesar de esas modificaciones se debe, fundamentalmente, a dos cosas: en la temporada 2017, Hankook suministrará neumáticos blandos que, si bien permitirán mejorar el tiempo por vuelta, se degradarán en menos tiempo; por otra parte, el motor V8 de 4 litros del RS 5 DTM ahora entrega más de 368 kW (500 CV). “Este extra de potencia se puede sentir a los mandos”, asegura Jamie Green, quien en invierno, junto a Mattias Ekström, llevó a cabo la mayor parte del trabajo de pruebas de cara a la temporada 2017.

La base del motor que emplea el coche del DTM permanece inalterada. Para subir la potencia, los ingenieros han modificado el sistema de admisión y refrigeración. También se han hecho ciertos ajustes para mejorar la fiabilidad del propulsor. Hay que tener en cuenta que un motor debe sobrevivir a una temporada completa. Otro cambio que concierne a la nueva regulación tiene que ver con la suspensión, que ahora debe ser idéntica en todos los coches de la parrilla con el objetivo de reducir costes de desarrollo. La variedad en las opciones de configuración, eso sí, permanece inalterada.

“La nueva normativa refleja un gran esfuerzo enfocado a recortar costes, mejorar la espectacularidad en pista y hacer más atractivos los coches”, asegura Dieter Gass. “Corren nuevos y excitantes tiempos para el DTM. Tenemos más potencia, gomas más blandas y menos carga aerodinámica. Esto, combinado con los mejores pilotos, promete carreras aún más emocionantes. Invito a todo el mundo al arranque de temporada en Hockenheim a comienzos de mayo para contemplar en vivo a nuestra nueva criatura”.

–Fin–

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

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant’Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).



En 2016, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,87 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.457 deportivos de la marca Lamborghini y aproximadamente 55.451 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2015, AUDI AG alcanzó una facturación de 58.400 millones de euros, con un beneficio operativo de 4.800 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 88.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.