

**Comunicación de prensa Audi**

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: [nacho.gonzalez@audi.es](mailto:nacho.gonzalez@audi.es)

E-mail: [alejandro.martin@audi.es](mailto:alejandro.martin@audi.es)

<http://prensa.audi.es>

## **El momento de la verdad para el nuevo Audi RS 5 DTM**

- **La era del Turbo en el DTM comienza en Hockenheim el próximo sábado 4 de mayo**
- **Debut en competición del compacto motor de cuatro cilindros y 2 litros, que rinde más de 449 kW (610 CV) de potencia**
- **Nueva Audi Thrill Zone para los asistentes al Fan Village**

**Madrid, 3 de mayo de 2019 – Los aficionados y los pilotos han estado esperando este momento con gran expectación: el próximo sábado 4 de mayo a las 13:30 h, comienza la nueva era turbo del DTM en el Hockenheimring. Esta temporada, los coches pertenecientes a la Clase 1 del popular campeonato de turismos utilizarán modernos motores turboalimentados y altamente eficientes. El cuatro cilindros de 2 litros del nuevo Audi RS 5 DTM entrega una potencia máxima de más de 449 kW (610 CV). Y mediante la función “push-to-pass”, los pilotos pueden disponer de un empuje adicional de 22 kW (30 CV) de forma momentánea, por ejemplo, para realizar un adelantamiento.**

Audi es la marca más fuerte en la parrilla en términos de presencia, con ocho coches. Durante las últimas pruebas de pretemporada en el Lausitzring, el nuevo Audi RS 5 DTM, con su motor turbo de cuatro cilindros, dos litros y más de 449 kW (610 CV) fue el coche más rápido. Aun así, nadie se aventura a una predicción antes de la primera carrera del DTM en esta nueva temporada.

“Ninguno sabemos dónde estamos realmente”, declara Dieter Gass, Director de Audi Motorsport. “La clasificación del sábado nos dará una indicación inicial. Pero incluso entonces, no sabremos quién será el mejor en la distancia de carrera. Más que nunca en el DTM, la gestión de los neumáticos y el piloto serán cruciales”.

### **El nuevo motor turbo de Audi para el DTM**

Los nuevos motores turbo ofrecen unos 100 CV de potencia más que los anteriores motores V8 atmosféricos. “El paso del motor V8 atmosférico al nuevo motor turbo no es importante únicamente por los 100 CV de potencia adicionales. Ahora, en el DTM pasaremos a utilizar un motor de alta eficiencia, con características similares a los que utilizamos en muchos vehículos de producción del Grupo”, añade Dieter Gass.

El nuevo reglamento del DTM para la Clase 1 está precisamente orientado hacia la eficiencia. Al igual que sucede en los modelos de producción en serie, el desafío aquí es extraer el máximo del combustible, a través de motores con una alta relación de compresión y una gran eficiencia. En el

DTM, el consumo máximo está limitado a 95 kg por hora. “Puede parecer mucho, pero para un motor con más de 610 CV de potencia realmente no lo es”, explica Ulrich Baretzky, Director de Desarrollo de Motores de Audi Motorsport. “El consumo específico del motor desarrollado para el DTM resulta extremadamente bajo, está ahora en los márgenes en los que nos movíamos con los motores diésel. En términos de peso y construcción ligera, con el objetivo también de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, recurrimos a una serie de innovaciones que esperamos trasladar en el futuro a los vehículos de serie, como sucedió con los TFSI y TDI para Le Mans”.

El compacto motor turbo de cuatro cilindros con inyección directa de gasolina (TFSI) apenas pesa 85 kg, la mitad que el V8 atmosférico utilizado hasta ahora en el DTM. Como resultado, el peso en vacío del Audi RS 5 DTM es inferior a los 1.000 kg, alcanzando ahora una relación peso/potencia de alrededor de 1,6 kg/CV.

Como en el pasado, un motor del DTM tiene que durar una temporada completa, por lo que se ha diseñado para alcanzar una vida útil de unos 6.000 km. “El formato del DTM, con un elevado kilometraje, distribuido en muchos eventos con carreras cortas, supone un gran reto”, explica Stefan Dreyer, responsable del desarrollo de sistemas de propulsión de Audi Motorsport. “Además, en cuanto a vibraciones, por su configuración natural el motor de cuatro cilindros difiere totalmente del V8. Esto representó un desafío adicional durante el desarrollo del motor, tanto para nuestros ingenieros como para nuestros bancos de pruebas”. La potencia adicional, así como un par motor más elevado, suponen una mayor carga para todo el tren motriz del vehículo.

En el DTM se utiliza el combustible estándar, gasolina con octanaje RON 98, lo cual favorece la transferencia tecnológica de la competición a la producción en serie. Además, el motor está preparado para la utilización de combustibles alternativos (e-fuels), que permiten a los motores de combustión interna de alta eficiencia funcionar de forma extremadamente ecológica.

### **Nuevo sistema “push-to-pass”**

La utilización de motores más potentes se traduce en cargas claramente más altas sobre los neumáticos, que se mantienen sin cambios en comparación con el año pasado. Sin embargo, el número de juegos de neumáticos por coche y fin de semana de carrera se ha reducido de ocho a siete. Para las dos sesiones de calificación y las dos carreras, solo hay cinco juegos de neumáticos disponibles.

No será el único cambio importante esta nueva temporada del DTM. Gracias al sistema denominado “push-to-pass”, con solo pulsar un botón los pilotos pueden contar ahora con una dosis de potencia extra durante un corto período de tiempo, por ejemplo, en una maniobra de adelantamiento. Al accionarlo, una derivación en el sistema limitador de flujo del combustible (FFR) proporciona un caudal adicional de 5 kg de combustible por hora, lo que da como resultado un aumento de la potencia máxima de aproximadamente 22 kW (30 CV).

Además, los pilotos deben acostumbrarse a la aerodinámica modificada de los coches construidos bajo la normativa Clase 1, con un alerón trasero de mayores dimensiones. Con los nuevos motores



turbo, la salida también será significativamente más difícil, especialmente porque el freno de mano ha sido prohibido y ya no es tan fácil encontrar el punto ideal para precargar el embrague.

“La primera carrera de la temporada siempre es especial”, explica Mike Rockenfeller, que ha sido piloto de Audi en el DTM desde 2007. “Con los motores turbo y las numerosas novedades que tenemos en el coche, las carreras serán incluso más emocionantes este año. Tengo muchas ganas de comenzar la temporada”.

Para el experimentado piloto, el circuito de 4,574 kilómetros es la mejor pista del DTM en el calendario. “No es una coincidencia que hayamos visto las carreras del DTM más emocionantes de los últimos años precisamente en Hockenheim. El trazado es perfecto para maniobras de adelantamiento. Un punto culminante absoluto para mí fue la carrera del domingo en el inicio de la temporada del año pasado, cuando peleé por las posiciones delanteras saliendo desde la parte media de la parrilla. Los duelos fueron simplemente fantásticos”.

Con la larga parabólica y la siguiente horquilla, el Hockenheimring presenta una de las secciones más espectaculares de toda la temporada del DTM. Con el DRS, se espera que los coches alcancen una velocidad máxima de unos 280 km/h. La velocidad en la siguiente curva es inferior a 60 km/h. “Es una frenada complicada y, debido a las grandes escapatorias, todos correrán los máximos riesgos”, añade Rockenfeller, para el que el mayor desafío es la primera curva después de la salida, así como la última, que se toma a una velocidad aproximada de 190 km/h. “Especialmente en la clasificación, tienes que tener todo a punto justo ahí; de lo contrario, perderás fácilmente dos o tres décimas de segundo”, explica el piloto de Audi.

La primera de las dos carreras del DTM en el circuito de Hockenheimring será la número 300 para Audi desde que se inició el campeonato en 1984. La entrada del equipo WRT de Audi Sport marca la primera aparición de un equipo cliente Audi en el DTM desde 2009. Los dos jóvenes pilotos de WRT, Jonathan Aberdein (21) y Pietro Fittipaldi (22), forman la pareja de pilotos más jóvenes de la parrilla. La alineación de los equipos oficiales no ha cambiado: Robin Frijns y Nico Müller compiten con el Audi Sport Team Abt Sportsline, Mike Rockenfeller y Loïc Duval en las filas del Audi Sport Team Phoenix, y Jamie Green y René Rast, que consiguió permanecer invicto en el DTM durante seis carreras seguidas, lo hacen encuadrados en el Audi Sport Team Rosberg.

La Audi Thrill Zone también hará su debut en el DTM este fin de semana. El nuevo centro en el Fan Village ofrece carreras virtuales, sesiones de maquillaje y peluquería para las visitantes, un artista especializado en graffitis, sesiones de autógrafos, entrevistas y muchas otras actividades para los aficionados.

El viernes 3 de mayo, los nuevos coches del DTM de la Clase 1 saldrán a la pista para los entrenamientos libres, que tendrán lugar en dos sesiones, entre las 1:10 y las 1:55 p.m. y de 4:30 a 5 p.m. La clasificación el sábado 4 de mayo comenzará a las 10:30 a.m. y el domingo 5 de mayo a las 10:45 a.m. Ambas carreras, el sábado y el domingo, comenzarán a las 13:30. La plataforma Movistar+ retransmitirá las dos carreras en directo para España en el canal Movistar Deportes 1.



–Fin–

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacycenter.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 2018, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,812 millones de automóviles de la marca Audi, así como 5.750 deportivos de la marca Lamborghini y 53.004 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2017, con un volumen de ventas de 60.100 millones de euros, el Grupo Audi alcanzó un resultado operativo de 5.100 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 90.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.