



Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig

Telefon: +49 (0)841 89 34200

E-Mail: motorsport-media@audi.de

www.audi-motorsport.info

Audi präsentiert den neuen A5 DTM

- **Weltpremiere auf der IAA in Frankfurt**
- **Erprobung des neuen DTM-Fahrzeugs hat begonnen**
- **Reduktion der Kosten um bis zu 40 Prozent**

Ingolstadt/Frankfurt, 12. September 2011 – Am Vorabend der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt hat Audi sein neues DTM-Fahrzeug vorgestellt: Nach dem V8 quattro (1990 bis 1992) und dem A4 (2004 bis 2011) setzt die Marke mit den vier Ringen in der populärsten internationalen Tourenwagen-Rennserie erstmals auf ein zweitüriges Coupé.

Der neue Audi A5 DTM, der bei Audi Sport intern den Projektnamen „R17“ trägt, entspricht dem neuen Technischen Reglement, das in der Saison 2012 in Kraft tritt. Dabei hatten die Verantwortlichen drei Prämissen: die Sicherheit der Fahrzeuge, eine Kostenreduktion um bis zu 40 Prozent und einen spektakulären Auftritt.

Von Letzterem können sich die Zuschauer in der Audi-Halle auf der IAA vom 13. bis 25. September überzeugen: Der Audi A5 DTM wirkt flacher und gedrungener als sein erfolgreicher Vorgänger, mit dem Audi vier der letzten sieben DTM-Titel gewonnen hat. Unter der komplett aus Karbon gefertigten Karosserie befindet sich ein neuartiges Chassis in Hybridbauweise. Die Kombination von Kohlefaser-Monocoque und Stahlkäfig setzt in puncto Sicherheit für einen Renntourenwagen neue Maßstäbe. Zudem ist das Chassis eines von mehr als 50 Bauteilen, die bei allen DTM-Fahrzeugen identisch sind.

„Durch diese Gleichteile war es möglich, die angestrebte Kostenreduktion von bis zu 40 Prozent zu erreichen, ohne Kompromisse bei der Sicherheit und der Attraktivität der DTM-Fahrzeuge einzugehen“, erklärt Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich, unter dessen Leitung der neue Audi A5 DTM entwickelt wurde.

5,01 Meter lang ist der A5 DTM, 1,95 Meter breit und 1,15 Meter flach. Der Radstand beträgt bei allen DTM-Fahrzeugen einheitlich 2.750 Millimeter. Angetrieben wird der A5 DTM wie sein Vorgänger von einem rund 340 kW (460 PS)



starken V8-Motor. Eine Neuentwicklung ist das Sechsganggetriebe, das nun pneumatisch über Schaltwippen am Lenkrad betätigt wird. Die gegenüber einer klassischen Handschaltung präziseren Schaltvorgänge ermöglichen eine Vervierfachung der Getriebelaufleistung auf bis zu 24.000 Kilometer.

Auf dem technisch neuesten Stand sind auch die Motorelektronik (Bosch MS 5.1), die ohne Sicherungen auskommt, und das bereits im Audi R8 LMS verwendete zentrale Display. Der exklusive Reifenpartner Hankook liefert größere und breitere Reifen, deren Dimensionen jenen von LMP2-Sportwagen ähneln.

In die Kohlefaserzelle des Audi A5 DTM integriert ist ein 120 Liter großer Sicherheitstank, mit dem die aktuelle Distanz eines DTM-Rennens ohne Tankstopp absolviert werden könnte. Für längere Rennen wird ein Schnellbetankungssystem entwickelt.

Am Fahrwerk beschränken der Motorhilfsrahmen vorn und das Getriebe im Heck als Einheitsbauteile die Freiheiten der Ingenieure. Das Fahrwerk muss an diesen einheitlichen Elementen angelenkt werden. Zusätzlich sind für die Querlenker Stahl als Material und die Rohrdimensionen vorgegeben. Beim Radträger sind das Material und das Herstellverfahren vom Reglement definiert. So ist ein Frästeil aus Aluminium mit einem Mindestgewicht vorgeschrieben. Ein strenger Reglement-Passus legt ferner die Radnaben und die Felgen für alle Teilnehmer fest.

Eingeschränkt wurden auch die Möglichkeiten bei der Aerodynamik. Eine Durchströmung der Karosserie wie beim aktuellen A4 DTM und komplexe Zusatzflügel am Heck sind nicht mehr erlaubt. Der optische Bezug zum Serienmodell wird dadurch größer, gleichzeitig sollen die neuen DTM-Fahrzeuge weniger sensibel auf Berührungen reagieren und bessere Windschatten liefern – auch dank des größeren Heckflügels.

„Audi hatte in der Vergangenheit in der DTM besonders bei der Aerodynamik sehr innovative Lösungen“, so Dr. Martin Mühlmeier, Leiter Technik bei Audi Sport. „Da diese Bereiche stark eingeschränkt worden sind, geht es jetzt vor allem um gute Detaillösungen, um sich Vorteile gegenüber der Konkurrenz zu erarbeiten.“

Begonnen wurde mit dem Projekt „R17“ im Mai 2010, einen Monat später fiel die Entscheidung für den A5 als Basismodell. Seit Februar 2011 laufen Versuche im Modellwindkanal. Das Roll-out wurde am 29. Juli 2011 von Martin Tomczyk erfolgreich absolviert. Seitdem läuft die Erprobung des neuen A5 DTM, der am 1.



März 2012 homologiert werden muss – bis dahin haben die Techniker von Audi Sport in Ingolstadt und Neckarsulm noch Zeit, an den Detaillösungen zu feilen.

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2010 rund 1.092.400 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Das Unternehmen erwirtschaftete bei einem Umsatz von € 35,4 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 3,3 Mrd. Im ersten Halbjahr 2011 hat der Audi-Konzern weltweit 652.970 Fahrzeuge mit den Vier Ringen verkauft und bei Umsatz (€ 21,5 Mrd.) sowie Operativem Ergebnis (€ 2,5 Mrd.) Rekordwerte erreicht. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Ende 2007 startete die CKD-Produktion des Audi A6, Oktober 2008 die des Audi A4 und im Juli 2010 die des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit Mai 2010 rollt der neue Audi A1 im Werk Brüssel vom Band. Der Audi Q3 wird seit Juni 2011 in Martorell (Spanien) produziert. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., die Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die quattro GmbH (Neckarsulm). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 60.000 Mitarbeiter, davon rund 46.600 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2011 bis 2015 über € 11 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte. Bis 2015 will Audi die Zahl seiner Modelle auf 42 erweitern.

Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen. Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi. Das umweltpolitische Engagement der AUDI AG manifestiert sich auch in der Audi Stiftung für Umwelt. Unter dem Begriff „Audi balanced mobility“ richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO₂-neutrale Mobilität.