



Audi Sverige
Eva-Maria Elstner
Informationschef
Tel: +46 70 766 65 35
E-mail: eva-maria.elstner@audi.se
www.audi-mediaservices.com

Södertälje, 20 september 2011

Premiär för nya Audi A5 DTM

Efter V8 quattro (1990 till 1992) och A4 (2004 till 2011) väljer nu Audi att sätta in en 2-dörrars coupé i DTM, det mest populära öppna standardvagnsmästerskapet i världen. Nya Audi A5 DTM, som internt på Audi Sport går under beteckningen "R17", är byggd i enlighet med det tekniska reglemente som träder i kraft säsongen 2012. Fokus i projektet har legat på säkerhet, utvändig design samt en reduktion av kostnaderna med upp till 40 procent.

Besökarna på motormässan i Frankfurt (IAA) kan redan nu skaffa sig ett första intryck av den nya bilen i Audis monter. Audi A5 DTM verkar både lägre och mer robust än sin framgångsrika föregångare, A4 DTM, som Audi tagit hem fyra av de senaste sju DTM-titlarna med. Under karossen, som är tillverkad helt i kolfiber, döljer sig en ny typ av hybridbyggt chassi. Kombinationen av kolfibermonocoque och en säkerhetsbur i stål sätter en ny standard när det gäller säkerheten för en tävlingsvagn i denna klass. Chassit är en av över 50 komponenter som är identiska för alla bilar i DTM.

– Tack vare de gemensamma komponenterna har det varit möjligt att sänka kostnaderna med upp till 40 procent utan att för den skull försämra varken säkerheten eller utseendet på DTM-bilarna, förklarar Wolfgang Ullrich, chef för Audi Motorsport och ledare för utvecklingen av Audi A5 DTM.

A5 DTM är 501 cm lång, 195 cm bred och 115 cm låg. Hjulbasen är densamma på alla bilar i DTM: 2 750 mm. Precis som sin föregångare, drivs A5 DTM av en V8-motor med en uteffekt på 460 hk (340 kW). Den 6-växlade, nu pneumatiska lådan växlas med paddlar på ratten och är helt nytvecklade. Växlingarna utförs mer exakt jämfört med en konventionell manuell växellåda vilket gör att körsträckan för denna enhet kan fyrdubblas till 24 000 km.



Motorelektroniken (Bosch MS 5.1), som är säkringslös, och mittdisplayen, som redan används i Audi R8 LMS, ligger också de i teknikens absoluta framkant. Den för DTM exklusiva däckpartnern Hankook levererar nu större och bredare däck med dimensioner som påminner om de på LMP2-sportsvagnar.

En säkerhetstank på 120 liter sitter integrerad i Audi A5 DTM:s kolfibercell. Volymen är tillräckligt stor för att bilen ska klara ett DTM-race utan att behöva tanka. För långlopp är ett snabbtankningssystem under utveckling.

Det nya tekniska reglementet begränsar möjligheterna vad gäller aerodynamiken. Luftflöde igenom bilen, som på nuvarande A4 DTM, är liksom avancerade extravingar bak inte längre tillåtet. Det här gör att tävlingsbilarna nu rent utseendemässigt överensstämmer mer med de serieproducerade modellerna. Samtidigt ska de nya DTM-bilarna nu inte reagera lika kraftigt vid kontakt med andra bilar och också ge bättre slipstream – även detta tack vare den förstörade bakvingen.

- Tidigare hade Audi mycket innovativa lösningar, speciellt på aerodynamikområdet i DTM, säger Martin Mühlmeier, teknikchef på Audi Sport.
- Eftersom de här områdena nu omfattas av strikta begränsningar, krävs det bra detaljlösningar för att vinna fördelar gentemot konkurrenterna.

”R17”-projektet drog igång i maj 2010, och en månad senare togs beslutet att en Audi A5 nu skulle vara den modell man utgick ifrån. Vindtunnelförsök med modeller har pågått sedan februari 2011, och den 29 juli rullade bilen för första gången ut ur verkstaden, med Martin Tomczyk bakom ratten. Sedan dess har testerna med A5 DTM varit i full gång. Homologeringen av A5 DTM är planerad till den 1 mars 2012 – fram till dess har ingenjörerna på Audi Sport i Ingolstadt och Neckarsulm fortfarande möjlighet att fintrimma alla detaljer.

Tekniska specifikationer: Audi A5 DTM (2012)

Typ av bil: Tävlingsbil för DTM-serien

Chassi: Monocoque av glasfiberarmerad plast (CFRP) med integrerad bränsletank, CFRP-kollisionszoner på sidorna, fram och bak

Motor: V8, sugmotor, 90° cylindervinkel, 4 ventiler/cylinder,



luftintag enl. reglementet begränsat till 2 x 28.0 mm

ECU: Bosch MS 5.1

Smörjning: Torrsumps

Cylindervolym: 4 000 cc

Uteffekt: Ca 460 hk (340 kW)

Vridmoment: Över 500 Nm

Drivsystem: Bakhjulsdrift

Koppling: CFRP-koppling med 4 lameller

Växellåda: Sekventiell 6-växlad sportväxellåda

Differential: Reglerbar flerlamells-differentialbroms

Drivaxlar: CV-axlar (konstant varvtal)

Styrning: Servostyrd kuggstångsstyrning

Hjulupphängning: Individuell hjulupphängning fram och bak, dubbla länkar, stötstångssystem med fjädrings-/dämpningsenhet, inställbara gasdämpare

Bromsar: Hydrauliskt 2-kretssystem, monoblock-ok av lättmetall, ventilerade bromsskivor av kolfiber fram och bak, föraren kan steglöst reglera bromskraftsfördelningen fram/bak, elektromagnetisk startventil

Fälgar: Gjutna aluminiumfälgar, fram: 12" x 18", bak: 13" x 18"

Däck: Hankook, fram: 300/680/18, bak: 320/710/18

Längd: 5 010 mm (inkl. bakvingen)

Bredd: 1 950 mm

Höjd: 1 150 mm

Minimivikt: Ej fastställd

Tankrymd: 120 liter

Läs mer om nya Audi A5 DTM på www.audimediaservices.com.

Är du journalist och önskar ytterligare information, kontakta: Eva-Maria Elstner, informationschef Audi Sverige, 08-553 865 35 eller 070-766 65 35.

Audi är en internationell tillverkare av premiumbilar och sålde runt 1 092 400 nya Audibilar till kunder 2010. Företaget omsatte under 2010 över 35 miljarder euro och hade närmare 60 000 medarbetare runt om i världen. Audi producerar bilar i Tyskland, Ungern, Kina, Belgien och Indien. Företaget är aktivt på mer än hundra marknader globalt. Mellan 2011 och 2015 planerar Audi att investera mer än 11 miljarder euro i nya produkter och ny teknik. Audi Sverige ingår i Volkswagen Group Sverige AB.