

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 417 70 22 / 70 23

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Audi, a por su duodécima victoria en Le Mans

- **Marc Gené, defenderá de nuevo los colores de la firma de los cuatro aros en la carrera más importante de la temporada.**
- **Tres Audi R18 e-tron quattro tomarán la salida en el circuito de La Sarthe.**
- **Dr. Wolfgang Ullrich: “Este año será un gran desafío para nosotros”.**

Madrid, 18 de junio de 2013 - El próximo fin de semana Audi volverá a competir en las 24 horas de Le Mans por 15 ª vez. En el 90 º aniversario de la carrera de resistencia más importante del mundo el desafío es muy especial para la marca de los cuatro aros, debido a los recientes cambios en el reglamento. Marc Gené, el único español que ha conseguido la victoria en La Sarthe, pilotará uno de los tres Audi R18 e-tron quattro que tomarán la salida el próximo sábado.

Le Mans 2013 será un año de dimensiones históricas. La primera edición de esta carrera de resistencia, en la que Audi compite por 15 ª vez, se celebró hace 90 años. El actual equipo campeón del mundo de resistencia, compuesto por Marcel Fässler/André Lotterer/Benoît Tréluyer (CH/D/F) competirá con el Audi R18 e-tron quattro número 1. Si tienen éxito, tras conseguir las dos últimas victorias consecutivas en la prueba podrían alcanzar un *hat-trick* en La Sarthe, algo que consiguió por última vez otro trío Audi cuando Frank Biela/Emanuele Pirro/Tom Kristensen (D/I/DK) se mantuvieron invictos en tres ocasiones sucesivas en 2000, 2001 y 2002.

El hombre record en Le Mans, Tom Kristensen (ocho victorias), espera estar en la lucha por el triunfo con sus compañeros de equipo Loïc Duval (F) y Allan McNish (GB) y el Audi R18 e-tron quattro número 2. En abril, el trío ganó la primera prueba de la temporada del Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC) en Silverstone. El año pasado, Kristensen y McNish terminaron como subcampeones en Le Mans.

La alineación de pilotos del Audi R18 e-tron quattro con el número 3 está encabezada por el español Marc Gené, ganador en Le Mans en 2009. Oliver Jarvis (GB) consiguió el podio en Le Mans por primera vez el año pasado, y en marzo ganó la carrera de 12 horas de Sebring (EE.UU.), mientras que para Lucas di Grassi (BR) es su debut en la carrera. El brasileño disputará sus primeras 24 Horas de Le Mans, pero desde que debutó en el Campeonato del Mundo de Resistencia con Audi en septiembre pasado, ha terminado sus tres carreras hasta la fecha en el podio. Se ha beneficiado de la experiencia de sus compañeros de equipo de Audi, que cuentan con una increíble cifra combinada de 17 victorias en Le Mans.

A pesar de que Audi está invicta este año en las carreras que se han disputado hasta la fecha, y de que estableció el mejor tiempo en los entrenamientos oficiales para las 24 Horas de Le Mans el pasado 9 de junio, una cuestión sigue latente: no se sabe si los cambios en la normativa que afecta a los motores diesel y los de gasolina es suficientemente equilibrada, pues desde enero, los vehículos con motores diesel han sido objeto de restricciones más severas. Las dudas se despejarán el próximo fin de semana.

Evolución técnica del Audi R18 e-tron quattro

En la parte tecnológica, el director de Audi Motorsport Dr. Wolfgang Ullrich, y Chris Reinke, jefe del programa, han preparado con rigor la carrera más dura del temporada. El Audi R18 e-tron quattro ha sido optimizado a fondo en lo referido al motor, al sistema híbrido, a la aerodinámica, a su diseño ultra ligero y otra áreas.

La potencia de los motores eléctricos del sistema híbrido del R18 e-tron quattro ha aumentado a más de 80 kilovatios, por lo que ahora entregan más de 218 kilovatios. Los ingenieros han alcanzado sus objetivos a través de componentes optimizados y la mejorada gestión térmica del sistema. Pero mientras que la potencia en el eje delantero al que están acoplados los motores eléctricos es mayor, la suministrada por el motor V6 TDI disminuye alrededor de 20 CV, hasta aproximadamente 490 CV. El motivo es un cambio en el reglamento: el limitador de aire, que ahora tiene un diámetro de 45,1 milímetros, es 0,7 milímetros más pequeño que el año pasado.

En el campo de la aerodinámica se ha diseñado todo el flujo de aire para una mayor eficiencia, desde la parte delantera al ala trasera, y desde el radiador a la cola. Winglets sobre los guardabarros traseros complementan el contorno del ala trasera, y otro cambio notable se encuentra en los alerones laterales. Las aperturas y deflectores detrás de las ruedas delanteras cuentan con un nuevo diseño que mejora la ventilación de la parte frontal y por lo tanto el flujo de aire.

El año pasado Audi logró integrar el sistema híbrido con un efecto neutro sobre el peso del coche. El Audi R18, tanto en la versión ultra con un motor convencional de combustión interna como el R18 e-tron quattro con motor híbrido, no tuvieron problemas para no superar el peso mínimo autorizado de 900 kilogramos. En 2013 Audi ha revisado su deportivo híbrido al detalle para seguir ahorrando peso. El nuevo reglamento ha elevado el peso mínimo un 1,6 por ciento, hasta los 915 kilogramos, y los ingenieros de Audi tienen aún más libertad que el año pasado para lastrar el vehículo hasta el peso mínimo autorizado, posicionando el lastre de forma que el centro de gravedad quede lo más bajo y centrado posible. Otra consecuencia del desplazamiento de la carga y el reparto de pesos según los ejes es que puede conseguirse un efecto positivo en el comportamiento en curva y frenadas.

Ya desde el año pasado, los pilotos oficiales de Audi comenzaron a beneficiarse del retrovisor digital. Una cámara montada en el techo cubría el área de detrás del coche y transmitía las imágenes a una pantalla interior. Este año Audi ha complementado esta ayuda visual con un sistema de dos cámaras adicionales que capturan los puntos ciegos en el campo visual del conductor, uno de los problemas en los prototipos deportivos cerrados. Las imágenes se transmiten a dos pantallas situadas en la derecha y la parte izquierda del panel de instrumentos. Como en el caso del retrovisor digital, Audi se basa en pantallas AMOLED para este cometido. Esta tecnología implica que la propia pantalla es luminosa y no requiere ningún tipo de iluminación de fondo. Las ventajas de la tecnología AMOLED son el bajo consumo de energía, la elevada definición de imágenes en movimiento y su utilidad en conducción nocturna.

Audi ha transferido una gran cantidad de innovaciones de los deportes de motor a sus productos de serie desde hace más de 30 años. Los clientes se benefician de las ideas como los sistemas de tracción quattro, los motores TDI y TFSI, así como las más recientes innovaciones en el campo de la seguridad activa.

Opinan los protagonistas

Dr. Wolfgang Ullrich, Director de Audi Motorsport: "Este año, Le Mans será un gran desafío para nosotros. Los cambios en el reglamento nos ponen en una posición difícil para conocer nuestro nivel real en base a los resultados conseguidos en las carreras que hemos disputado este año. Pero nos vamos a centrar en nuestros puntos fuertes como equipo, como hemos demostrado en numerosas ocasiones. Se trata de hacer un trabajo perfecto al cien por cien. Tenemos que reducir el tiempo de parada al mínimo e intentar compensar las restricciones que los reglamentos nos imponen ."

Marc Gené, piloto del Audi R18 e-tron quattro número 3 (Audi Sport Team Joest): "Llevamos trabajando un año entero para afrontar esta carrera, y estamos bien preparados, como ya hemos mostrado previamente en Silverstone y en Spa. Espero que peleemos por la victoria. Esta es mi séptima participación en Le Mans y nunca he tenido unas sensaciones tan buenas antes de la carrera como las que tengo este año."

Sobre el circuito, Marc explica algunas claves del trazado. "Se va a rodar más rápido que el año pasado, eso es seguro. El circuito es muy largo, y tiene una característica que no se da en ningún otro: más del 85 por ciento se hace a fondo. En concreto, a las dos chicanes de la larguísima recta de Hunaudières llegamos a unos 340 km/h. Para mí, la curva más bonita es Indianápolis. Tras esta curva llegamos a los virajes de Arnage, y luego aceleramos desde primera velocidad hasta sexta, para llegar a las curvas Porsche, rapidísimas, pero con el muro muy cerca".



Todos los ganadores de Le Mans (desde 2000)

2000 Biela / Kristensen / Pirro (Audi)
2001 Biela / Kristensen / Pirro (Audi)
2002 Biela / Kristensen / Pirro (Audi)
2003 Capello / Kristensen / Smith (Bentley)
2004 Ara / Capello / Kristensen (Audi)
2005 Kristensen / Lehto / Werner (Audi)
2006 Biela / Pirro / Werner (Audi)
2007 Biela / Pirro / Werner (Audi)
2008 Capello / Kristensen / McNish (Audi)
2009 Brabham / Gené / Wurz (Peugeot)
2010 Bernhard / Dumas / Rockenfeller (Audi)
2011 Fässler / Lotterer / Tréluyer (Audi)
2012 Fässler / Lotterer / Tréluyer (Audi)

Información del circuito

Longitud: 13,629 kilómetros

Duración de la carrera: 24 horas

Pole position 2012: André Lotterer, Audi R18 e-tron quattro, 3m 23.787s (240,763 km/h)

Vuelta más rápida 2012: Loïc Duval, Audi R18 ultra 3m 24.189s (240,289 km/h)

Horarios

Miércoles, 19 de junio: 16:00-20:00 Entrenamientos libres / 22:00-00:00 Calificación 1

Jueves, 20 de junio: 19:00-21:00 Calificación 2 / 22:00-00:00 Calificación 3

Sábado, 22 de junio: 09:00-9:45 warm-up / 15:00 carrera de 24 horas

¿Dónde seguir la carrera?

Los espectadores pueden seguir la carrera en directo por Eurosport y otros canales de televisión todo el mundo. En Internet, en www.audi-liveracing.com incluyendo cámaras de a bordo y telemetría. Audi ofrece también información actualizada durante la carrera en el perfil de Facebook <https://www.facebook.com/AudiSport>, en la aplicación para dispositivos móviles de Audi Sport, y en el canal de Audi Motorsport en Twitter https://twitter.com/audi_sport.

- Fin -

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

Vídeo de Marc Gené comentando el circuito en el canal de Audi España en Youtube en el siguiente enlace: <http://youtu.be/seFPnVq0dWI>