



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 20 / 11

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

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

<http://prensa.audi.es>

Audi y Tom Kristensen, el binomio más exitoso en las 24 Horas de Le Mans

- **La firma de los cuatro aros ha conseguido doce triunfos en quince participaciones en La Sarthe**
- **El piloto danés es el recordman absoluto de la prueba, con nueve triunfos, de los que ocho han sido al volante de un Audi**
- **Máxima emoción ante la edición de 2014, en la que se espera un gran duelo frente a Toyota y Porsche**
- **Tom Kristensen resalta en Madrid el desafío técnico del nuevo R18 e-tron quattro**

Madrid, 21 de mayo de 2014 – Audi mantiene unas estadísticas de ensueño en las 24 Horas de Le Mans. En sus quince participaciones la marca de los cuatro aros ha obtenido doce triunfos; Tom Kristensen, el piloto con más victorias en La Sarthe, participó en nueve de éstos éxitos. Ante la edición 2014, una de las más emocionantes que se recuerdan, el binomio más exitoso regresa de nuevo a la mítica carrera francesa.

En 2005 Tom Kristensen, al lograr su séptima victoria, superó al seis veces triunfador Jacky Ickx (Bélgica) en la lista de ganadores de todos los tiempos de las 24 Horas. Ahora, el piloto danés ya suma nueve triunfos. Un record que permanecerá en el tiempo, ya que en el círculo de los pilotos de Le Mans el que fue su compañero de equipo Allan McNish es el que le sigue en esta clasificación, con un total de tres victorias. En su aparición ante los medios en un evento celebrado en Madrid, Tom declaró: “no puedo elegir una de mis victorias sobre el resto como la más especial, sería como preguntarme a cuál de mis hijos quiero más”.

Con una trayectoria de 9 victorias en 17 participaciones, la tasa de éxito de Tom Kristensen en Le Mans equivale al 53 por ciento. En total, el danés ha estado en el podio 13 veces hasta la fecha. En cuatro ocasiones su coche no terminó.

Nacido en Hobro, Dinamarca, el 7 de julio de 1967, Kristensen es el deportista de motor más laureado de su país. Se inició en el karting, ganando el campeonato alemán. En 1994 se adjudicó el Campeonato japonés de Turismos, en 1995 finalizó tercero en la Fórmula 3000 japonesa, y también alcanzó la tercera plaza en el Campeonato Alemán de Superturismos en 1999 y en el Deutsche Tourenwagen Masters (DTM) en 2005 y 2006.

Su primera victoria en Le Mans fue en 1997, con un TWR-Porsche. Salvo en 2003, año en que se adjudicó la victoria al volante del Bentley Speed 8, un prototipo de competición con



tecnología Audi, el resto de sus triunfos en Le Mans han sido pilotando vehículos con el emblema de los cuatro aros: el Audi R8 en los años 2000, 2001, 2002, 2004 y 2005; el Audi R10 en 2008; y en 2013, el Audi R18 e-tron quattro.

Además de sus nueve triunfos en las 24 Horas de Le Mans, de los que seis se produjeron consecutivamente entre 2000 y 2005, Kristensen también es el piloto con más victorias en las 12 Horas de Sebring, con seis triunfos. Además, obtuvo el título en las American Le Mans Series 2002 en la clase LMP900, y el Campeonato Mundial de Resistencia 2013 en la clase LMP1, todo ello, al volante de prototipos de Audi. También finalizó subcampeón en el Campeonato Mundial de Resistencia 2012.

Audi en las 24 Horas de Le Mans

Ninguna otra marca ha tenido tanto éxito como Audi en un período tan corto de tiempo en las 24 Horas de Le Mans. Hasta la fecha, Audi ha ganado 12 de sus 15 carreras. Corresponde por tanto a una tasa de victorias del 80 por ciento. Porsche tiene un récord de 16 victorias en la general, triunfos que se extendieron en un período de 28 años entre 1970 y 1998. En números absolutos, Porsche ha conseguido 16 victorias en la general en 63 participaciones.

Además, a lo largo de esta exitosa trayectoria Audi ha sido pionera a nivel tecnológico. En 2001 el victorioso R8 equipado con el propulsor TFSI fue el primer motor de inyección directa de gasolina que triunfaba en las 24 Horas de Le Mans. La temporada 2006 sigue marcando un capítulo especial en los libros de historia: un deportivo diesel, el R10 TDI, ganó por primera vez en La Sarthe. Y en 2012 Audi volvía a entrar en la historia por dos motivos diferentes: por un lado, fue la primera marca que ganaba en La Sarthe con un vehículo deportivo híbrido, pero además también se convertía en la primera marca que conseguía el triunfo con un vehículo con tracción a las cuatro ruedas, el Audi R18 e-tron quattro.

La edición 2014 de las 24 Horas de Le Mans se presenta como una de las más emocionantes de la historia. Audi tendrá que hacer frente a dos marcas que también cuentan con gran tradición y potencial en la prueba, Toyota y Porsche. Por ello, además de completar un equipo de pilotos con las máximas garantías, en el que Tom Kristensen será de nuevo una de sus principales bazas, se ha trabajado concienzudamente para hacer del R18 e-tron quattro un vehículo aún más eficiente y competitivo.

“El nuevo R18 e-tron quattro supone un gran desafío tanto para la marca como para los pilotos”, comenta Tom. “Año tras año hemos de enfrentarnos a un coche nuevo, con una tecnología evolucionada y, en esta edición, con unas medidas de eficiencia que hay que cumplir vuelta a vuelta. Además, con unos rivales tan potentes, el desafío se ha hecho aún más grande. Pero la competición es esto, enfrentarse siempre a un nuevo reto.”



El Audi R18 e-tron quattro

El nombre no cambia, pero la tecnología es completamente nueva. Audi se propone alcanzar su victoria número trece en las 24 Horas de Le Mans con un prototipo LMP1 que ha sido creado desde cero, una vez más aplicando innovadoras tecnologías que también son relevantes para los modelos de producción de la marca de los cuatro aros.

La nueva generación del Audi R18 e-tron quattro para 2014 es el coche de carreras más avanzado construido por Audi. A primera vista el nuevo deportivo híbrido parece una evolución del coche ganador del Campeonato del Mundo FIA de Resistencia y en las 24 Horas de Le Mans de los dos últimos años. Sin embargo, debido a las nueva normativa que ha entrado en vigor en 2014, Audi ha rediseñado todos y cada uno de los componentes.

El nuevo reglamento técnico contempla cambios que afectan al sistema de propulsión, las dimensiones de la carrocería, la seguridad y la aerodinámica. Con el nuevo R18, Audi Sport ha optado por un concepto similar al del pasado, aunque con soluciones técnicas innovadoras y un sistema híbrido adicional. El nuevo R18 e-tron quattro se mueve en consumos de combustible de hasta un 30 por ciento menos que su predecesor, su peso se ha reducido de 915 a 870 kilogramos, se han introducido importantes novedades aerodinámicas y se ha mejorado la seguridad.

Además de un motor V6 TDI de nuevo desarrollo, el sistema de propulsión cuenta con dos sistemas híbridos. Un motor eléctrico en el eje delantero que hace las veces de generador recupera la energía cinética en las fases de frenada y la transforma en energía eléctrica, y un segundo motor eléctrico conectado al turbocompresor a su vez también convierte la energía térmica contenida en los gases de escape en energía eléctrica, que en ambos casos se almacena en un sistema de volante de inercia para su posterior utilización. La gestión de esta energía será la clave, pues la normativa para esta temporada contempla un máximo de energía recuperada y de consumo por vuelta.

Los ingenieros de Audi han tenido que asumir otros retos, como las restricciones de cara a la aerodinámica que supone la nueva limitación en anchura, o la prohibición a la hora de utilizar los gases de escape en la parte trasera para dirigir el flujo hacia la zona del difusor. Además, el nuevo Audi R18 e-tron quattro incluye otras innovaciones adicionales en áreas como la ergonomía interior o la iluminación, con los nuevos faros láser.

Tom explica: “las novedades del coche son constantes y la manera de pilotarlo también. Cada vez el trabajo del piloto es más complejo, hay más cosas que hacer dentro del cockpit. Hay que pilotar, estar atento a los indicadores, a la radio y al nuevo estilo de conducción.



Por ejemplo, al doblar a un participante hay que aprovechar su rebufo para economizar energía, que luego se puede utilizar para ir más rápido”.

Respecto a las posibilidades de Audi en Le Mans, Tom se muestra cauto: “Le Mans siempre es un gran reto. No se puede hacer nunca un pronóstico y yo no lo voy a hacer. Pero sí puedo decir que tanto yo como todos los que formamos el equipo Audi daremos lo mejor de nosotros mismos para volver a ganar la carrera”.

Un minucioso trabajo en busca de un nuevo triunfo en la prueba más importante del mundo, las 24 Horas de Le Mans, que cuando arranquen el 14 de junio cumplirán su edición número 91. Y, una vez más, Audi y Tom Kristensen serán el binomio a batir.

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)
- 2013 Duval /Kristensen /McNish (Audi)

- Fin -

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