



Comunicación de prensa Audi
Dirección Comunicación y RR.EE. Audi
Tel: +34 91 348 86 11 / 12
E-mail: gonzalm2@vw-audi.es
E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es
<http://prensa.audi.es>

Audi reúne a sus coches ganadores de las 24 horas de Le Mans

- **Tecnologías eficientes desde 2001 en el Audi R8.**
- **Pioneros en la victoria de un diésel con el motor TDI.**
- **El R18 e-tron quattro con tecnología híbrida, imbatido en Le Mans**

Madrid, 20 de mayo de 2015 – Menos de un mes antes de la darse la salida de las 24 Horas de Le Mans: Audi se está preparando intensivamente para disputar la batalla que le otorgue su victoria número 14 en la carrera de resistencia más dura del mundo. Desde el año 2000, la marca de los cuatro aros ha ganado la prueba en 13 ocasiones. Este año, Audi ha reunido todas las unidades de sus modelos ganadores en Le Mans para realizar por primera vez una foto de grupo. Cada uno de ellos representa en cada momento el lema “A la Vanguardia de la Técnica”.

La cadena de victorias comenzó con el Audi R8 en el año 2000. “Después de un año de aprendizaje y de acumular experiencia en Le Mans, comenzamos la temporada del año 2000 con un diseño completamente nuevo”, comenta Wolfgang Ullrich, director de Audi Motorsport. “Desde la distribución de pesos a la refrigeración, la suspensión, la aerodinámica y otros muchos aspectos, logramos crear un coche bien equilibrado”. Tanto el Audi Sport Team Joest como el resto de equipos de la marca, recibieron un coche de carreras que los mecánicos a día de hoy aún alaban con entusiasmo. Aquel coche destacaba por un diseño modular que resultó ser tan robusto y fiable como simple, permitiendo efectuar cualquier reparación rápidamente. La transmisión de los coches de carreras LMP fue considerada como un conjunto vulnerable en su momento, pero Audi desarrolló una solución particularmente inteligente: la parte trasera —compuesta por la transmisión y el eje trasero— podía ser reemplazada en cuestión de minutos gracias a que disponía de unos elementos de sujeción de liberación rápida.

En 2001, la tecnología FSI significó un gran paso adelante en lo referente al tren de potencia. La optimización del consumo de gasolina mediante la inyección directa tuvo un efecto favorable en la capacidad de respuesta de los coches de carreras, y poco después fue introducida por Audi en sus modelos en producción. Entre los años 2000 y 2005, el Audi R8 ganó en Le Mans en cinco ocasiones, y “Mr. Le Mans”, Tom Kristensen, fue uno de los pilotos componentes del equipo ganador en cada uno de aquellos años.

En 2006, Audi provocó una auténtica revolución tecnológica. El R10 TDI fue el primer coche ganador en Le Mans equipado con un motor diésel. Desde entonces, únicamente los



vehículos LMP de competición con motores diésel han conseguido ganar la clásica carrera en La Sarthe, incluyendo entre ellos a otros ocho modelos Audi. “El reto consistía en desarrollar un motor diésel para competición con más de 650 CV de potencia” comenta Ullrich. La integración de esta unidad V12 en un coche de carreras LMP planteó igualmente un gran desafío. El peso, el reparto de las cargas por eje y los requerimientos de la refrigeración en una categoría de alta competición especialmente sensible a la aerodinámica, planteó unas elevadas exigencias a los ingenieros. El Audi R10 TDI ganó Le Mans consecutivamente en tres ocasiones desde 2006.

El Audi R15 TDI está unido a una hazaña que continúa en nuestros días. Este coche de carreras dotado con un motor V10 TDI y una batería de ion-litio para alimentar el sistema eléctrico de a bordo batió en 2010 el record de distancia recorrida vigente desde hacía 39 años en La Sarthe. Un año después debutó el R18 TDI, que también fue, al instante, un coche ganador. “Este prototipo de cabina cerrada marcó el comienzo de una nueva era en Le Mans para Audi”, comenta Ullrich. “Las normas nos obligaron a reducir la cilindrada del motor desde los 5,5 litros hasta 3,7 litros. Por lo tanto, la eficiencia aerodinámica se hizo aún más importante”. La optimización aerodinámica ayudó a mejorar los tiempos por vuelta pese a que el coche de carreras tenía menor potencia máxima que su predecesor y consumía claramente menos combustible.

Desde entonces, todos los coches de carreras Audi LMP1 han recibido la denominación R18, a pesar de que siempre se ha tratado de modelos de nueva generación. El R18 e-tron quattro del 2012, el primer coche de competición híbrido de la marca, significó el mayor paso adelante. Audi, como primer ganador con un vehículo híbrido, marcó un nuevo hito en Le Mans y, en 2013, volvió a ganar de nuevo con una versión significativamente actualizada de este modelo. Un motor V6 TDI enviaba su potencia al eje trasero, un sistema híbrido al eje delantero, y el sistema de control de todo el conjunto era completamente electrónico. “Audi nunca antes había desarrollado un coche de carreras tan sofisticado”, afirma Ullrich. El cambio más radical de las normas hasta la fecha se produjo apenas un año más tarde, cuando a cada uno de los coches de competición de la categoría LMP1 se les restringió el consumo de combustible y de energía híbrida a una cantidad límite por vuelta. Por lo tanto, Audi desarrolló básicamente un nuevo y aún más eficiente R18 e-tron quattro. Ganador de la carrera en 2014, era aún más rápido que su predecesor, aunque utilizaba un 22 por ciento menos de combustible. Y es que no hay otra forma mejor de demostrar que Audi está “A la Vanguardia de la Técnica”.

- Fin -

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