

Audi RS 3 LMS: el nuevo vehículo de competición para el TCR

- **Segunda generación del Audi RS 3 LMS para el programa de carreras para clientes de Audi Sport**
- **Numerosas mejoras implementadas en diferentes áreas**
- **Julius Seebach, Director de Audi Sport: “El Audi RS 3 LMS es una garantía de buenos resultados”**

Madrid, 5 de febrero, 2021 – Audi Sport continúa con su ofensiva de modelos. La segunda generación del Audi RS 3 LMS sigue los pasos de uno de los turismos de competición con más éxito de la marca. El nuevo vehículo, presentado digitalmente en Neuburg an der Donau, está preparado para participar en las carreras TCR de todo el mundo, incorporando importantes mejoras en diferentes áreas.

“Con este coche subrayamos la importancia del deporte de motor para nuestros modelos de serie, presentando un vehículo todavía camuflado, antes de la llegada al mercado de la versión de producción”, declara Julius Seebach, Director de Audi Sport GmbH y responsable de Audi Motorsport. “El Audi RS 3 LMS representa una clara apuesta por nuestro programa de carreras para clientes y supone un importante logro para nosotros. Queremos continuar cosechando éxitos, como hicimos con la primera generación”.

Nunca se han producido tantas unidades de un coche de carreras para el TCR como en la primera generación del RS 3 LMS, de la cual se fabricaron un total de 183 vehículos. Un deportivo compacto de competición que no es solo un referente a nivel comercial, también lo es a nivel deportivo: en solo cuatro años, el RS 3 LMS ha conseguido 764 podios en 1.051 carreras celebradas en todo el mundo, con 279 victorias. Además, ha sumado 16 títulos de pilotos y 39 campeonatos en otras categorías, así como el galardón “TCR Model of the Year” en 2018.

“El proceso de desarrollo del nuevo RS 3 LMS ha estado centrado en los clientes”, explica Chris Reinke, Director del departamento de carreras para clientes de Audi Sport. “Tanto en lo referido a opciones de configuración como a seguridad o ergonomía, queremos ofrecer a los equipos un vehículo incluso con más carácter de coche de competición que antes”. La segunda generación del Audi RS 3 LMS incorpora novedades en todas las áreas, para cumplir con dos objetivos: ofrecer un coche aún más competitivo y optimizar los beneficios para el cliente. A pesar de ello, el modelo sigue siendo asequible en lo que se refiere a su adquisición y mantenimiento, ofrece un nivel de seguridad aún mayor y proporciona placer de conducción, con sus 340 CV de potencia.

Con más carácter de coche de carreras

A nivel visual, la segunda generación del Audi RS 3 LMS ya se diferencia notablemente de su predecesor. En cumplimiento con la normativa TCR mide 1,95 metros de ancho, pero las extensiones de la carrocería se han integrado en el contorno del vehículo de una forma más

armoniosa y aerodinámica que antes. El spoiler delantero incorpora unas nuevas tomas de aire que forman parte de un sistema de refrigeración para el motor y los frenos significativamente mejorado. El alerón trasero, que ahora queda suspendido desde la parte posterior, completa la aerodinámica optimizada. Por primera vez, los ingenieros han realizado el diseño de la aerodinámica por ordenador durante todo el proceso, utilizando dinámica computacional de fluidos (CFD), sin recurrir al túnel de viento. La carrocería se fabrica en Ingolstadt y el motor turbo de dos litros procede de la planta de Győr (Hungría). Al igual que su predecesor, el coche se ensambla en la planta de Martorell (España), donde el Grupo continúa concentrando la construcción de sus coches de carreras TCR. Numerosas soluciones, por ejemplo para el área del chasis, facilitan la rápida adaptación del vehículo a las exigencias del frenético día a día de las carreras. Y una vez más, Audi marca la pauta en lo que se refiere a seguridad.

Motor de nueva generación

El nuevo Audi RS 3 LMS utiliza la cuarta generación del motor de dos litros y cuatro cilindros, denominado EA888, que sustituye a la serie anterior. El bloque motor y la culata, el cigüeñal, la distribución, el colector de admisión, el sistema de inyección de combustible y el nuevo turbocompresor siguen siendo componentes de serie; solo la toma del filtro del aire y el sistema de escape son diferentes. La adopción de un propulsor que se produce en serie ha demostrado ser una solución exitosa en las carreras TCR. El sistema de gestión del motor también es de serie; lo suministra Magneti Marelli, tal y como especifica el reglamento, y requiere un gran trabajo de desarrollo, pues los mapas de motor están programados para fabricantes específicos y son almacenados por los promotores de las carreras.

Junto con el hardware estándar, esto garantiza la transparencia e igualdad de oportunidades para todos los fabricantes. Audi también ha optimizado la refrigeración: dos radiadores, colocados horizontalmente uno encima del otro y anclados en silentblocks, son mucho menos sensibles a los impactos verticales, como los que se pueden producir en salidas de pista.

Transmisión optimizada

El departamento de carreras para clientes de Audi Sport ha renovado completamente la transmisión. El nuevo embrague bidisco de competición pesa 800 gramos menos que en el modelo anterior, reduciendo así las masas de rotación y la inercia. La nueva transmisión de seis velocidades con accionamiento neumático, firmada por Hewland, resulta especialmente robusta y puede accionarse mediante levas en el volante. Los mecánicos cuentan con la posibilidad de ajustar el efecto del nuevo diferencial multidisco autoblocante, que cuenta con doce superficies de fricción, de forma fácil y rápida desde el exterior. Los ejes de transmisión más resistentes contribuyen a conseguir un mayor kilometraje y, por tanto, a un mayor equilibrio de costes.

Referencia en materia de seguridad

Ningún otro turismo TCR ofrece tantos componentes de seguridad como los que incorpora de serie el Audi RS 3 LMS. La jaula antivuelco está formada por tubos de acero que totalizan alrededor de 25,8 metros. Dentro del habitáculo, un cinturón de seguridad de seis puntos de anclaje actúa como sistema de retención para el conductor. El asiento Audi Sport Protection, único en la categoría TCR, de construcción robusta y con una tapicería especial, ofrece la máxima

seguridad en caso de accidente. Para una mayor protección del piloto en caso de impacto lateral, el asiento se ha desplazado ligeramente hacia el centro del vehículo.

Como opción también están disponibles las redes de seguridad que envuelven el asiento y proporcionan una protección adicional al piloto. La trampilla del techo, de serie, facilita la extracción del conductor en caso de accidente. Permite extraer suavemente el casco hacia arriba y, en caso de ser necesario, introducir verticalmente un corsé de seguridad ("kendrick Extrication Device") para estabilizar la columna vertebral del ocupante. Por primera vez, la luneta trasera de todos los Audi RS 3 LMS está fabricada en policarbonato. Este material es extremadamente resistente a los impactos y contribuye a la reducción del peso total del vehículo. Únicamente un objeto extraño puede atravesar con dificultad esta luna, por ejemplo, en caso de accidente. El depósito de combustible de seguridad cumple con la normativa FIA FT3 y tiene una capacidad de 100 litros. Un sistema de extinción de incendios completa el equipamiento de seguridad.

Ergonomía mejorada en el puesto de conducción

El puesto de conducción está aún más orientado al conductor y, gracias a ello, su control es más sencillo. El volante cuenta con un panel de control específico de la categoría TCR. En la consola central hay doce funciones optimizadas ergonómicamente y agrupadas de forma lógica en un teclado. A través del mismo se puede arrancar el vehículo y ajustar diferentes funciones de iluminación, así como el ventilador interior o la calefacción opcional del parabrisas. El reparto de frenada y el sistema de extinción de incendios también están al alcance de la mano, bajo la consola central, y resultan fácilmente identificables. El nuevo sistema de cableado ha sido desarrollado específicamente para la competición e incluye seis cajas de fusibles descentralizadas, que reducen el peso y la complejidad de los cables, y ofrecen sistemas redundantes. Esto significa que cualquier fallo eléctrico que pudiera ocurrir en los subsistemas individuales tendrían un impacto menor en la red. Los pedales pueden ajustarse mecánicamente aflojando un tornillo de conexión, lo que les permite adaptarse a la altura del piloto en cuestión de minutos.

Chasis adaptable y frenos potentes y duraderos

El departamento de carreras para clientes de Audi Sport está abriendo nuevos caminos en lo que se refiere a la configuración y ajuste del chasis. El diseño McPherson en el eje delantero posibilita la realización de cambios en la cinemática más rápido que nunca. Mientras que el anterior sistema de fijación requería una medición del chasis para realizar los cambios, los separadores pueden insertarse ahora en el brazo de control y en la barra de dirección en solo unos minutos. En cuatro dimensiones diferentes, de 1,2 a 10 milímetros en el brazo oscilante, permiten ajustar la caída en el eje delantero de forma variable entre 2 y 7 grados. Esto hace posible que el vehículo siga compitiendo sin necesidad de alinear las ruedas, una ventaja imbatible, por ejemplo, al cambiar los reglajes durante la clasificación.

El Audi RS 3 LMS también incorpora de serie bieletas en el eje trasero de cuatro brazos, que contribuyen a mejorar la agilidad en las curvas. Otras variables de la cinemática de la suspensión, como el hundimiento o la elevación de la carrocería, la altura del centro de balanceo, el avance o la distancia de los subchasis a la carrocería cuando se modifica la altura,



ofrecen todas las opciones posibles que un equipo necesita para el ajuste y puesta a punto de los reglajes. Por primera vez, las barras estabilizadoras cuentan con un sistema de anclaje rápido que permite sustituirlas en poco tiempo, lo que da más libertad a los ingenieros. En total, hay nueve posibilidades de ajuste para el eje delantero y seis en el eje trasero. Diferentes muelles y amortiguadores, también ajustables, completan las opciones de configuración del chasis. Los frenos, cuyas dimensiones están limitadas por el reglamento, funcionan en una ventana térmica más favorable. A la ventilación de los discos se añade por primera vez ventilación también para las pinzas, que son de seis pistones en el eje delantero. Con todas estas innovaciones, el Audi RS 3 LMS ofrece más sensaciones de coche de carreras que nunca.

–Fin–

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 17 plantas distribuidas en 11 países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A (Bologna, Italia)

En 2020, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,693 millones de automóviles de la marca Audi, así como 7.430 deportivos de la marca Lamborghini y 48.042 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2019, AUDI AG alcanzó una facturación de 55.700 millones de euros y un resultado operativo de 4.500 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 87.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Con nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, Audi se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.
