



Volkswagen

---

• presse • news • prensa • tisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻 •

---

## El Volkswagen ID. R usa la tecnología de la Fórmula 1 para lograr una óptima aerodinámica

- El ID. R, totalmente impulsado por electricidad, intentará el e-record el en Nürburgring-Nordschleife con el Sistema de Reducción de Resistencia (DRS).
- Configuración aerodinámica diseñada para velocidades superiores en comparación con el récord de conducción en Pikes Peak.
- Pruebas realizadas en el túnel de viento de los componentes de la carrocería creados con una impresora 3D.

**Puebla, Pue. 17 de abril de 2019.** Volkswagen se enfrenta a un nuevo reto con el ID. R este año, el circuito Nürburgring-Nordschleife en lugar de Pikes Peak. Una pista de carreras en lugar de escalar una montaña. Secciones de aceleración total en lugar de curvas cerradas. Debido a esto, el ID. R totalmente eléctrico ha seguido su desarrollo continuo respecto a su desempeño aerodinámico.

“Aunque son casi idénticos en longitud, de aproximadamente 20 kilómetros, el circuito Nordschleife presenta un reto totalmente distinto para el desempeño aerodinámico en comparación con la escalada de montaña en Pikes Peak”, afirma François-Xavier Demaison, Director Técnico de Volkswagen Motorsport. “En Estados Unidos se trató de la máxima fuerza de agarre, pero debido a que las velocidades son mucho mayores en Nordschleife, el uso más eficiente de la batería es mucho más importante con respecto a la configuración aerodinámica”.

En Nordschleife, no tiene tanta importancia la fuerza de agarre, mas bien de arrastre. Además, el aire en Eifel, que se asienta a casi 600 metros sobre el nivel del mar, es mucho más denso en comparación con Pikes Peak, donde la línea de meta está a 4,302 metros de altura. “Esto da como resultado datos básicos completamente distintos para las mediciones de las asistencias aerodinámicas”, explica Hervé Dechpre, Ingeniero responsable del desempeño aerodinámico del ID. R.

Además de un suelo adaptado y un nuevo spoiler en la parte frontal del vehículo, el ID.

Contacto con medios:

Volkswagen México

Mauricio Gálvez / Ingrid Serrano

[mauricio.galvez@vw.com.mx](mailto:mauricio.galvez@vw.com.mx)

[sara.serrano@vw.com.mx](mailto:sara.serrano@vw.com.mx)

[www.facebook.com/VolkswagenMexico](https://www.facebook.com/VolkswagenMexico)

[www.twitter.com/Volkswagen\\_MX](https://www.twitter.com/Volkswagen_MX)

[www.youtube.com/VolkswagenMx](https://www.youtube.com/VolkswagenMx)

[www.plus.google.com/+VolkswagenMexico](https://www.plus.google.com/+VolkswagenMexico)



Volkswagen

---

• presse • news • prensa • tisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻 •

---

R también presenta un alerón posterior recién diseñado. Este será mucho más bajo que la variante utilizada en Pikes Peak, con objeto de proporcionar menos resistencia en la superficie ante el flujo de aire. La parte trasera con un nuevo alerón múltiple del ID. R produce sin embargo una fuerza de agarre alta en las curvas de velocidad media a alta de la curva 73 de Nordschleife.

### **Diferencia con la Fórmula 1: ahorrar energía en lugar de adelantar**

Para reducir aún más el arrastre en ciertas secciones, el alerón trasero implementará tecnología conocida por su uso en la Fórmula 1, el así llamado Sistema de Reducción de Resistencia (DRS). En Motorsport, el DRS se usa para facilitar el rebase por medio de velocidades superiores. Sin embargo, durante el manejo único del ID. R, el elemento que se abre en el alerón posterior se utilizará exclusivamente para preservar las reservas de energía restantes. “Entre el momento en que el alerón posterior se despliega plenamente y cuando está plano, la diferencia en la fuerza de agarre es de casi 20%”, explica Dechipse.

El DRS será particularmente significativo cuando el ID. R alcance el ‘Döttinger Höhe’, una recta de casi tres kilómetros de largo al final de la vuelta de Nordschleife. “Con un DRS activado, el auto requiere menos energía para mantener su velocidad máxima durante todo el Döttinger Höhe”, afirma Dechipse. “El ID. R alcanza su máxima velocidad más rápido y con menor uso de energía”.

Con el ID. R como el pionero de carreras de los vehículos de producción totalmente eléctricos del futuro dentro de la familia ID., el alto potencial de la conducción eléctrica se combina con la emoción y fascinación del Motorsport. En este sentido, no sólo hay semejanzas técnicas, sino también estéticas. De manera similar a los futuros vehículos de producción de la familia ID., el ID. R también requiere comparativamente menos aberturas en la carrocería para permitir que fluya el aire de enfriamiento. “Los motores eléctricos operan con poco enfriamiento”, dice Dechipse. “Por ello, el ID. R requiere menos entradas de aire que los autos de carrera convencionales, lo cual aporta un gran beneficio aerodinámico”.

### **Pruebas en el túnel de viento con modelos y el vehículo real**

Al igual que con los preparativos para la participación que rompió récords en Pikes Peak el año pasado, Volkswagen ha acreditado el aspecto aerodinámico del ID. R en el túnel de viento, inicialmente con un modelo 1:2. El siguiente paso fue continuar este

Contacto con medios:

Volkswagen México

Mauricio Gálvez / Ingrid Serrano

[mauricio.galvez@vw.com.mx](mailto:mauricio.galvez@vw.com.mx)

[sara.serrano@vw.com.mx](mailto:sara.serrano@vw.com.mx)

[www.facebook.com/VolkswagenMexico](https://www.facebook.com/VolkswagenMexico)

[www.twitter.com/Volkswagen\\_MX](https://www.twitter.com/Volkswagen_MX)

[www.youtube.com/VolkswagenMx](https://www.youtube.com/VolkswagenMx)

[www.plus.google.com/+VolkswagenMexico](https://www.plus.google.com/+VolkswagenMexico)



Volkswagen

---

• presse • news • prensa • tisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻 •

---

trabajo detallado con el auto de carreras de dimensión original. “Al hacer esto pudimos simular los movimientos del ID. R cuando frenaba o mientras se conducía, así como los cambios resultantes en su rendimiento aerodinámico”, describe Dechipre.

Para ser capaces de probar la mayor cantidad de variantes posibles de los componentes aerodinámicos, estos se construyeron usando simulaciones computarizadas, por lo cual Volkswagen Motorsport de nuevo aprovechó la impresión 3D. Como resultado, se pueden elaborar partes vehiculares de plástico con un diseño particularmente complejo (que se someten sólo a cargas mínimas) en muy poco tiempo y con altos ahorros en costos. “Un buen ejemplo de esto son los deflectores de aire al frente del arco posterior de las ruedas, lo cual optimiza el flujo de aire alrededor de las ruedas traseras”, dice Dechipre.

En las secciones de alta velocidad de los 20.832 kilómetros de Nordschleife, esto puede hacer toda la diferencia en la capacidad del ID. R para reducir el récord existente para autos eléctricos de 6:45.90 minutos, y con ello ser un claro testimonio de las capacidades de rendimiento de la conducción eléctrica de Volkswagen.

[El Volkswagen ID. R en el túnel de viento](#)

Contacto con medios:  
Volkswagen México  
Mauricio Gálvez / Ingrid Serrano  
[mauricio.galvez@vw.com.mx](mailto:mauricio.galvez@vw.com.mx)  
[sara.serrano@vw.com.mx](mailto:sara.serrano@vw.com.mx)

[www.facebook.com/VolkswagenMexico](http://www.facebook.com/VolkswagenMexico)  
[www.twitter.com/Volkswagen\\_MX](http://www.twitter.com/Volkswagen_MX)  
[www.youtube.com/VolkswagenMx](http://www.youtube.com/VolkswagenMx)  
[www.plus.google.com/+VolkswagenMexico](http://www.plus.google.com/+VolkswagenMexico)