



ル・マン24時間耐久レースにボッシュが技術を提供 27チームのマシンがボッシュの技術を搭載

2014年6月

PI8602 BEG/Fi

- ▶ ボッシュの技術がアウディ R18 eトロン クワトロ、シボレー コルベット C7.R、フェラーリ 458 Italia、ポルシェ 911 RSR、ポルシェ 911 GT3 RSR およびその他のマシンに搭載
- ▶ ル・マンに参戦する2台にほぼ1台のマシンがボッシュの技術を採用
- ▶ 2000年以降、ル・マンを制覇し続けているボッシュの燃料噴射テクノロジー

ボッシュの技術は、今年で91年目を迎える第82回ル・マン24時間耐久レースのスターティンググリッドに並ぶ2台中ほぼ1台のマシンに採用されています。ボッシュの各種電子コンポーネントや燃料噴射装置ト、さらにセーフティテクノロジーを搭載しているマシンは、56台中27台にもおよびます。

2000年以来、ボッシュの燃料噴射テクノロジーはチームを優勝に導く存在となってきました。2006年以降の8年間では、Audi SportとPeugeot Sportのディーゼル駆動とディーゼル ハイブリッド駆動のマシンのみが総合優勝を果たしており、それ以前の2000年から2005年にかけても、ボッシュのガソリン ポート燃料噴射システムおよびガソリン直噴システムが搭載されたマシンがレースを制しています。

アウディR18 eトロン クワトロ(LMP1):

ボッシュはアウディR18 eトロン クワトロの開発パートナーとして、燃料噴射テクノロジーとハイブリッド パワートレインの主要なコンポーネントを提供しています。「ボッシュとアウディは、ディーゼル エンジンの利点にさらに電気駆動装置のパワーを組み合わせることに成功しました。そして、通常のディーゼル車のドライバーは、この技術がもたらす高トルクと優れた燃費を日常生活でも感じるすることができます」と述べるのは、ボッシュのディーゼル システム事業部長を務めるDr. Markus Heynです。なお、ドイツでは2013年の新車登録台数の約半分がディーゼル エンジン搭載車となっており、欧州(EU15)では54%に達しています。

ボッシュはアウディR18 eトロン クワトロに以下の技術を提供しています。

- 高圧ポンプ、インジェクター、高圧レールで構成されるコモンレール噴射システム
- モーター ジェネレーター ユニット(MGU): R18 eトロン クワトロのためにボッシュとAudi Sportが協力して開発したシステムです。フロント アクスルに取り付けられたこの

MGUは、内蔵されたパワー エレクトロニクスを駆使し、ブレーキング時に回収した電気エネルギーをフライホイールに蓄え、加速時に、約170 kW(230 PS)の出力を発揮する電動モーターを使用してフロント アクセルを駆動させます。なお、この電動モーターも2014年のシーズンに合わせて新たに開発されました。

- MS24エンジン コントロール ユニットおよび車両データ取得システム
- スターター、ジェネレーター、ワイヤー ハーネス
- ラック&ピニオン型電子制御式パワー ステアリング:ボッシュとZF Lenksysteme GmbH(ロバート・ボッシュGmbHとZF Friedrichshafen AGの折半出資会社)が技術パートナーとして、Audi Sportと協力して開発しました。

シボレー コルベット C7.R(LM GTE-Pro):

シボレー コルベット C7.Rのマシンは、特に長距離レース中の安全性を高めるために、Bosch Motorsportの衝突回避システム(CAS-M)を採用しました。このシステムは、車両後部に取り付けた第3世代のボッシュ長距離レーダーセンサー(LRR3)をベースにしています。LRR3は車両後方の250 m先のエリアを常時検知するだけでなく、同時に最大32個の対象を追跡し、車両との距離と相対速度を検知することができます。同システムはこうしたデータをビデオ映像と組み合わせて、コックピット ディスプレイにリアルタイム画像として表示し、状況をドライバーに伝えます。これにより、どれだけ多くの車両が後方において、それらの車両がどのように接近しつつあるのか、またどちら側から追い越そうとしているのかなど、有用な情報すべてをドライバーの視界に映し出すことも可能になりました。

新型のガソリン直噴エンジンを搭載したシボレー コルベットC7.R の2台のマシンには、さらにボッシュの主要な各種コンポーネントが採用されています。

- MS 5.1エンジン コントロール ユニットおよびパワー ステージ ユニット
- 高圧インジェクターおよび高圧ポンプ
- 自由にプログラミング可能な高解像 DDU 8ドライバー ディスプレイ ユニット
- イグニッション コンポーネントおよび各種センサー類
- レース中の車両とピットのチーム間で車両データをやりとりするテレメトリ システム
- フューエル ポンプおよびワイパー モーター

フェラーリ458 Italia(LM-GTE Pro & LM-GTE Am):

フェラーリ458 Italiaのマシンは、MS 5.1エンジン コントロール ユニット、パワー ステージ ユニット、高圧インジェクターと高圧ポンプで構成されるボッシュのガソリン直噴システムを搭載し、ル・マンに参戦しています。さらに、レース中にドライバーに重要な車両データを伝える自由にプログラミング可能な高解像DDU 8ディスプレイも採用されています。

ポルシェ911 RSR & ポルシェ911 GT3 RSR(LM-GTE Pro & LM-GTE Am):

ポルシェ 911 RSR とポルシェ 911 GT3 RSR は、ボッシュのエンジン コントロール ユニット、データ ロガー、スターター、圧力や温度などを検知する各種センサーを搭載し、ル・マンに参戦しています。

報道用画像: 1-BEG-20275、1-BEG-20276

報道関係対応窓口:

Annett Fischer

電話: +49 7062 911-79137

Bosch Engineering GmbHはロバート・ボッシュGmbHの100%子会社で、本社はドイツ／アプシュタットに置かれています。Bosch Engineeringは生産規模の大小に限らず、1999年から自動車／産業／船舶用途、鉄道車両／商用車、建設機械／農業機械、レジャービークル、一般航空機向けのエンジニアリングサービスを提供しています。Bosch Engineeringの包括的なサービス範囲には、パワートレイン、セーフティ／コンフォートシステム、コンポーネントの電気／エレクトロニクスが含まれます。

さらに詳しい情報については www.bosch-engineering.com をご覧ください。

ボッシュ・グループは、グローバル規模で革新のテクノロジーとサービスを提供するリーディング・カンパニーです。2013年の従業員数は約281,000人、売上高は461億ユーロを計上しています(注: 会計方針の変更のため、今回公表する2013年のデータと昨年発表した2012年データは、限定的な範囲での比較)。事業は自動車機器テクノロジー、産業機器テクノロジー、消費財、エネルギー・建築関連テクノロジーの4事業セクター体制で運営しています。ボッシュ・グループは、ロバート・ボッシュ GmbHとその子会社約360社、世界約50カ国にあるドイツ国外の現地法人で構成されており、販売、サービス代理店のネットワークを加えると、世界の約150カ国で事業展開しています。この開発、製造、販売のグローバル・ネットワークが、ボッシュのさらなる成長の基盤です。

ボッシュは2013年に約45億ユーロもの金額を研究開発に投資しました。さらに全世界では5,000件以上の国際特許の基礎特許(第一国出願)を出願しています(1日あたり平均20件の出願数)。私たちは革新的で有益なソリューションを提供し、そのすべての製品とサービスを通して、人々を魅了し、人々の生活の質を向上させることを目的にしています。この方針に基づき、ボッシュは全世界において人と社会に役立つ革新のテクノロジーを提供し続けていきます。それこそが「Invented for life」です。

さらに詳しい情報は www.bosch.com ボッシュ・グローバル・ウェブサイト(英文)www.bosch-press.com

ボッシュ・メディア・サービス(英文)、ツイッター<http://twitter.com/BoschPresse> を参照してください。