



AUDI AG  
Kommunikation Motorsport  
D-85045 Ingolstadt  
Telefon +49 (0)841 89-34200

November 2017

## **Audi in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft 2017**

Audi in der FIA-Rallycross-WM	2
Interview Dieter Gass	4
quattro-Technologie	6
Audi S1 EKS RX quattro	8
Technische Daten	10
Fahreraufgebot	11
Fahrerstatistik	13
Fahrerporträts	14
Das Team EKS	20
Die Geschichte des Rallycross	21
Die FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft 2017	23
Die Rallycross-WM in Zahlen	25
Termine	26
Streckenvorstellungen	27
Kontakte Audi Kommunikation Motorsport	39



## **Audi in der FIA-Rallycross-WM**

### **EKS und Audi: Gemeinsam in der World RX**

**Ab der Saison 2017 unterstützt die AUDI AG das Rallycross-Projekt EKS von Mattias Ekström werkseitig. Damit tritt Audi Sport neben den Engagements in Formel E und DTM zukünftig auch in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft an.**

Der langjährige Audi-Werksfahrer Mattias Ekström hatte EKS Anfang 2014 gegründet und innerhalb von nur drei Jahren mit großem persönlichen Engagement an die Weltspitze geführt. In der Saison 2016 gewannen Ekström und EKS mit dem allradgetriebenen Audi S1 EKS RX quattro sowohl die Fahrer- als auch die Team-Weltmeisterschaft gegen starke Konkurrenz von Ford, Peugeot, Volkswagen und zahlreichen Privatteams. „Uns ist klar, dass es für EKS immer schwieriger wird, gegen die Werkteams zu bestehen, daher haben wir uns für ein verstärktes Engagement in der World RX entschieden“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass.

Dank der werkseitigen Hilfe der AUDI AG kann das Projekt EKS fortgesetzt werden. Mattias Ekström sieht sein Engagement bestätigt: „Wir haben in drei Jahren als Team viel aufgebaut, wichtige Erfahrungen gesammelt und mit EKS neue Maßstäbe gesetzt. Gleichzeitig war uns auch klar, dass wir für die Zukunft Unterstützung brauchen, um auf diesem Level weitermachen zu können. Dass Audi EKS nun werkseitig unterstützt, freut mich sehr. Ich bin überzeugt, dass Rallycross eine große Zukunft hat, auch im Hinblick auf eine mögliche Elektrifizierung.“

Für Audi bedeutet der werkseitige Einstieg in die Rallycross-WM Neuland. Zwar konnte EKS bereits in den vergangenen drei Jahren auf Zulieferer und Partner von Audi Sport zugreifen, ab sofort wird darüber hinaus auch die technische Weiterentwicklung des 560 PS starken Audi S1 EKS RX quattro in Zusammenarbeit mit der Motorsportabteilung von Audi erfolgen. Bei allen zwölf WM-Läufen werden Mitarbeiter von Audi an den Rennstrecken sein, um die Arbeit von EKS zu unterstützen, die Einsätze wird das Team weiter selbstständig umsetzen.

Der Gewinn der beiden Weltmeistertitel im vergangenen Jahr war auch für Audi Sport etwas ganz Besonderes. Denn neben der Formel 1, der World Rally Championship (WRC), der World Endurance Championship (WEC) und der World Touring Car Championship (WTCC) ist der Titel in der World Rallycross Championship (World RX) einer von nur fünf FIA-Weltmeistertiteln. Zuletzt konnten 2012 und 2013 die Audi-



Teams in der WEC Siege in der Fahrerwertung bejubeln. Der letzte Titel eines einzelnen Audi-Piloten liegt mehr als 30 Jahre zurück. 1984 gewann Ekströms Landsmann Stig Blomqvist die Rallye-Weltmeisterschaft. „Stig ist mit quattro-Antrieb zum Titel gefahren, in der WEC war der Audi R18 e-tron quattro erfolgreich und ich konnte im vergangenen Jahr mit meinem Audi S1 EKS RX quattro ein Kapitel zu dieser tollen Erfolgsgeschichte beitragen“, sagt Ekström. Als amtierender Rallycross-Weltmeister in Fahrer- und Teamwertung hat EKS in diesem Jahr das klare Ziel, gemeinsam mit Audi die Titel erneut zu gewinnen.

Parallel zum Werksengagement in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft bleibt Ekström Audi auch als DTM-Fahrer erhalten. Der Schwede hat seinen Fahrervertrag verlängert und nimmt 2017 seine 17. DTM-Saison in Angriff. „Ich habe in der DTM gute Perspektiven und möchte zum dritten Mal Meister werden“, sagt der DTM-Champion von 2004 und 2007.



## Interview

### **Dieter Gass: „Beim Rallycross gibt es Spektakel“**

**Der neue Audi-Motorsportchef Dieter Gass über den Einstieg in die Rallycross-Weltmeisterschaft, den Fokus von Audi bei dem Engagement und was die DTM und andere Serien vom Rallycross lernen können.**

#### **Audi Sport engagiert sich 2017 in der DTM, der Formel E und der Rallycross-WM. Wie ordnen Sie das Rallycross-Programm bei Audi ein?**

Rallycross ist für uns mit einem werksunterstützten Einsatz etwas komplett Neues. Auch wenn es sich um eine FIA-Weltmeisterschaft handelt, ist es unser kleinstes Programm. Und trotzdem hat es einen sehr hohen Stellenwert.

#### **Warum hat sich Audi für die werkseitige Unterstützung von EKS entschieden?**

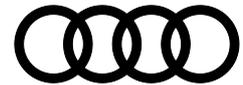
Wir haben bei Audi das Projekt EKS von Beginn an interessiert beobachtet. Nach drei Jahren war der Zeitpunkt gekommen, an dem wir uns entscheiden mussten, ob wir Mattias Ekström gegen die immer stärker werdende Konkurrenz technisch unterstützen oder nicht. Der Gewinn der Fahrer- und der Team-Weltmeisterschaft war dabei eine zusätzliche Motivation einzusteigen. Ein wichtiger Faktor für uns ist aber auch, dass im Rallycross mittelfristig der Einsatz von Elektrofahrzeugen möglich sein könnte. Das Thema Elektrifizierung steht bei uns im Fokus.

#### **Audi hat den Motorsport schon immer konsequent dazu genutzt, neue Technologien für den späteren Serieneinsatz zu erproben und weiterzuentwickeln. Ist das im Rallycross auch der Fall?**

Das kann sein, wenn im Rallycross die Elektrifizierung eingeführt wird. Ob das tatsächlich geschieht und wann, steht derzeit noch nicht fest. Ich glaube nicht, dass das vor 2019 Realität wird. Aber wenn es dann in einem für Audi interessanten Format passiert, werden wir uns das anschauen.

#### **Wie beurteilen Sie die Entwicklung von Rallycross generell?**

In den vergangenen Jahren hat Rallycross unglaublich an Popularität gewonnen. Man sieht das auch daran, dass wir nicht der einzige Hersteller sind, der sich engagiert. Es sind spektakuläre Veranstaltungen, die zuschauerfreundlich sind und Motorsport zum Anfassen bieten.



**Was können die DTM und andere Serien vom Rallycross lernen?**

Beim Rallycross gefallen mir besonders die Offenheit und die Atmosphäre. Es ist ein Format, bei dem man das ganze Wochenende durchgehend etwas geboten bekommt. Daran arbeiten wir in der DTM gerade und sind auf einem guten Weg.

**Mit dem permanenten Allradantrieb quattro hat Audi 1980 einen Meilenstein der Automobilgeschichte realisiert. Mittlerweile sind mehr als acht Millionen Autos mit quattro-Antrieb vom Band gefahren. Wie kann diese Erfolgsgeschichte, auch durch das Engagement im Rallycross, weitergeschrieben werden?**

Mit quattro im Rallycross führen wir die ursprüngliche Idee des Allradantriebs fort. Ohne Allrad braucht man im Rallycross gar nicht anzutreten, der quattro ist also optimal. Und vom Format ist ein Rallycross-Event für die Besucher viel interessanter als eine Rallye, wo man ein Auto an einer Stelle nur einmal vorbeifahren sieht. Beim Rallycross gibt es viel mehr Spektakel. Die Rennen sind kurz und knackig und der Zuschauer sieht sofort, wer gewonnen hat.

**Welche Rolle spielt Audi Sport bei der Weiterentwicklung des Rallycross-S1?**

Wir übernehmen die Entwicklungsarbeit vor allem in der Konzeptphase. Bei den Testfahrten und Renneinsätzen erhält EKS ebenfalls Unterstützung von uns. Die Einsätze wird das Team weiter selbstständig umsetzen.

**Neben Audi sind auch andere Hersteller wie Ford, Peugeot und Volkswagen in der Rallycross-WM engagiert. Rechnen Sie daher mit einem sukzessiven Kostenanstieg, wie er in anderen Serien zu beobachten ist?**

Das ist ein kritisches Thema, das man sorgsam beobachten muss. Derzeit ist die Rallycross-WM im Vergleich zu anderen Serien noch sehr preiswert. Sollte sich dies aber ändern, wird die Rallycross-WM in der jetzigen Form nicht lange bestehen. Am Anfang ist ein gewisser Kostenanstieg unvermeidlich, da durch die Hersteller-Einstiege die Professionalität steigt. Aber dann muss man sehen, dass man die Kosten im Griff behält.



## quattro-Technologie

### Die Erfolgsgeschichte

**Mit dem permanenten Allradantrieb quattro hat Audi einen Meilenstein der Automobilgeschichte realisiert – kein anderer Hersteller hatte im Jahr 1980 einen schnelllaufenden, leichten Allradantrieb für große Serien zu bieten. Den Motorsport hat Audi gleichzeitig schon immer konsequent dazu genutzt, neue Technologien für den Serieneinsatz zu erproben und weiterzuentwickeln.**

Bis Anfang 2017 sind bereits mehr als acht Millionen Autos mit quattro-Antrieb weltweit vom Band gefahren. Und die Erfolgsgeschichte soll weitergeschrieben werden, auch durch das werkseitige Engagement bei EKS. Dabei ist der Einsatz des quattro-Antriebs im Rallycross die logische Weiterführung des ursprünglichen Einsatzes des Allradantriebs. In der Supercar-Klasse sind zwar alle Autos allradgetrieben, aber 2016 war die quattro-Technologie nicht zu schlagen. Resultat waren die beiden WM-Titel von Mattias Ekström und EKS.

Ihr Debüt feierte die quattro-Technologie 1980 auf dem Genfer Automobilsalon im „Ur-quattro“. 1986 ersetzte Audi das manuell sperrbare Mittendifferenzial der ersten Generation durch das Torsen-Differenzial, das die Antriebsmomente variabel verteilen konnte, 2005 folgte das Planetenradgetriebe mit asymmetrisch-dynamischer Grundverteilung der Kräfte. Bis heute entwickelt Audi die selbstsperrenden Mittendifferenziale kontinuierlich weiter. Sie gelten als Benchmark für Traktion und Fahrdynamik bei gleichzeitig sehr geringem Gewicht.

Aktuell ist die quattro-Technologie in mehr als 100 Modellvarianten von Audi erhältlich. Beim Audi Q7, beim Audi A4 allroad quattro\*, beim Audi A6 allroad quattro\*, beim Audi A8, beim Audi R8 sowie bei allen S- und RS-Modellen ist der Allradantrieb Serie. 2016 entschieden sich 44 Prozent aller Audi-Kunden weltweit für ein quattro-Modell.

Maßgeschneidert für jedes Modell bietet Audi den Allradantrieb in unterschiedlichen Ausführungen an. Bei den kompakten Baureihen mit quer eingebautem Motor ist eine Lamellenkupplung mit hydraulischer Betätigung und elektronischer Regelung an der Hinterachse montiert. Beim Mittelmotor-Sportwagen R8 sitzt die Lamellenkupplung an

\* Die Verbrauchs- und Emissionswerte aller im Text genannten und auf dem deutschen Markt verfügbaren Modelle entnehmen Sie der Auflistung auf der letzten Seite dieser BasisInfo.



der Vorderachse. Diese aktiven Systeme verteilen die Kräfte je nach Fahrsituation variabel auf beide Achsen.

Auch im Motorsport feierte Audi mit der quattro-Technologie zahlreiche Triumphe. Wenn man die Ära vor dem Zweiten Weltkrieg einschließlich der legendären Grand-Prix-Rennwagen der Auto Union in den 1930er-Jahren ausklammert, begann die Motorsport-Geschichte der AUDI AG mit dem Audi quattro. Die überlegenen Siege und zwei Marken- sowie zwei Fahrertitel mit dem Ur-quattro in der Rallye-Weltmeisterschaft zwischen 1982 und 1984 waren ein wichtiger Faktor für den Markterfolg des quattro-Antriebs.

Nachdem Audi den Rallye-Sport auf den Kopf gestellt und den Pikes Peak (USA) mit dem Sport quattro dreimal in Folge in Rekordzeit gestürmt hatte, machten die Ingolstädter den quattro-Antrieb auch auf der Rundstrecke salonfähig. Um die Leistungsfähigkeit zu demonstrieren und gleichzeitig die Marktposition in den USA zu stärken, ging Audi mit dem Audi 200 quattro in der TransAm-Serie an den Start und feierte 1988 den Titel. Auch mit dem Nachfolger Audi 90 quattro IMSA-GTO gelangen insgesamt sieben Laufsiege. 1990 und 1991 folgten mit dem Audi V8 quattro zwei Meistertitel in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) sowie elf nationale Titel mit dem A4 bei den seriennahen Super-Tourenwagen – allein sieben im Jahr 1996. 20 Jahre später folgten die beiden Titel für Ekström und EKS in der Rallycross-Weltmeisterschaft.



## Audi S1 EKS RX quattro

### Das Weltmeister-Auto

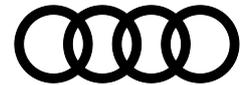
**Beim Namen Audi S1 werden bei vielen Rallye-Fans Erinnerungen wach. Die Rennversion des legendären Straßen-quattro wurde durch seine Gruppe-B-Einsätze und Siege in der Rallye-Weltmeisterschaft sowie den Triumph von Walter Röhrl beim Pikes-Peak-Bergrennen 1987 zur Legende. Diese Tradition wird mit dem Audi S1 EKS RX quattro fortgesetzt.**

Relativ schnell fiel bei der Planung des Rallycross-Projekts die Wahl auf den S1. Laut Teamchef Ekström ist der Kleinwagen mit seinem kurzen Radstand perfekt geeignet für die zum Teil sehr engen Rallycross-Kurse und bietet dank seiner guten Traktion und einer ausgeklügelten Aufhängung zugleich die Möglichkeit, auf schnellen Strecken um den Sieg mitzufahren. Neben diesen Faktoren ist im Rallycross vor allem der Start entscheidend. Bis zu sechs Autos kämpfen in den Rennen gegeneinander. Die engen Kurse bieten nach dem Start oftmals nur wenig Überholmöglichkeiten.

Unter der Haube sorgt ein Zweiliter-Turbomotor für die nötige Power. Der quer eingebaute Reihenvierzylinder leistet 560 PS sowie ein Drehmoment von circa 750 Nm. Er ist damit trotz eines Luftmengenbegrenzers mit 45 Millimeter Durchmesser ähnlich brachial wie der Antrieb im alten Gruppe-B-Monster. Und das bei einem Gewicht von lediglich 1,3 Tonnen – inklusive Fahrer.

Geschaltet wird mit einem sequenziellen Sechsgang-Getriebe mit mechanischer Schaltung. Dank des sehr kurz übersetzten Getriebes in Verbindung mit der extremen Kraftübertragung und dem konsequenten Leichtbau wird der Pilot in dem Allrad-Geschoss in 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h katapultiert. Das geht nicht einmal in der Formel 1 schneller. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h. Mehr ist im Rallycross auf den kurzen Geraden aber auch nicht nötig.

Äußerlich wurde der Ingolstädter Kleinwagen natürlich aerodynamisch angepasst. Massiv ausgeschnittene und verbreiterte Radkästen, Überrollkäfig, Luftschlitze und ein massiver Doppelflügel am Heck verwandeln den City-Flitzer in einen kraftstrotzenden Rallycross-Boliden. Eine Besonderheit sind die großen Lufteinlässe vor den Hinterrädern, die den im Heck eingebauten Wasserkühler mit Frischluft versorgen. Diese ungewöhnliche Anordnung hat einen guten Grund: Würde der



Kühler vorne sitzen, behinderten Schotter und Schlamm die Luftzufuhr und der Motor würde zu heiß werden.

Beim Design des Autos haben Ekström und sein Team bewusst versucht, Anleihen bei dem legendären Audi S1 quattro aus den 1980er-Jahren zu nehmen. „Etwas eckiger und kantiger als die anderen Rallycross-Autos“, seien daher laut Ekström beispielsweise die Kotflügel des Audi S1 EKS RX quattro. Die Regularien sind hier allerdings sehr strikt: Maximal sieben Zentimeter darf die Rennversion von ihrem Straßenpendant in der Breite abweichen. In der Länge müssen sie sogar exakt identisch sein.

Speziell sind beim Rallycross auch die Einheitsreifen vom US-amerikanischen Hersteller Cooper. „Wir haben einen geschnittenen Slick, der sehr weich ist. In anderen Serien würde man von einem Qualifyer sprechen“, sagt Ekström. Durch die weiche Gummimischung und das handgeschnittene Profil könne man auf den Rallycross-Strecken auf Schotter fast so schnell fahren wie auf Asphalt. Um auch in Kurven so wenig Zeit wie möglich zu verlieren, gibt es im Cockpit des Audi S1 EKS RX quattro einen besonderen Hingucker: die überdimensionale Handbremse, die steil aufragt und direkt neben dem Schaltknopf montiert ist. Sie trennt bei Betätigung die Hinterräder vom Antriebsstrang und lässt das Heck ausbrechen. So lassen sich engste Kehren im Drift nehmen.



**Technische Daten**

**Audi S1 EKS RX quattro (2017)**

**Stand: März 2017**

Modell	<b>Audi S1 EKS RX quattro (2017)</b>
<b>Fahrzeug</b>	
Fahrzeugtyp	World RX Supercar
Chassis	Verstärkte Audi S1-Karosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle nach FIA-Standard
<b>Motor</b>	
Motor	Benzin R4 Turbomotor, 4 Ventile pro Zylinder, reglementbedingte Luftmengen-Begrenzung auf 45 mm Durchmesser
Motormanagement	Bosch MS 5.0
Motorschmierung	Nassumpf
Hubraum	2.000 ccm
Leistung	560 PS
Drehmoment	Mehr als 700 Nm
<b>Antrieb/Kraftübertragung</b>	
Kraftübertragung	Permanenter Vierradantrieb quattro, Antrieb der Hinterachse kann durch Betätigung der Handbremse abgekoppelt werden
Kupplung	3-Scheiben-CFK-Kupplung
Getriebe	Mechanisches sequenzielles 6-Gang-Getriebe
Differenzial	Einstellbare Lamellen-Sperrdifferenziale an Vorder- und Hinterachse
<b>Fahrwerk/Lenkung/Bremse</b>	
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangen-Lenkung
Fahrwerk	MacPherson-Federbeine an Vorder- und Hinterachse, einstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall, innenbelüftete Bremsscheiben vorn und hinten mit Pagid RS Bremsbelägen, Bremskraft-Verteilung zwischen vorn und hinten vom Fahrer stufenlos einstellbar
Felgen	Gussfelgen aus Magnesium von OZ Racing, vorn und hinten: 8 x 17 Zoll
Reifen	Cooper Tires 225 / 640 - 17
<b>Gewicht/Abmessungen</b>	
Länge	3.975 mm
Breite	1.840 mm
Höhe	1.417 mm
Mindestgewicht	1.300 kg
Tankinhalt	20 l



## Fahreraufgebot

### Aus zwei mach drei

**Mattias Ekström und sein Team EKS gehen in der Saison 2017 erstmals mit drei Audi S1 EKS RX quattro an den Start. Zusammen mit dem Finnen Toomas „Topi“ Heikkinen gewann Fahrerweltmeister Ekström im vergangenen Jahr den Teamtitel. Mit Neuzugang Reinis Nitišs aus Lettland wird das Team in dieser Saison um einen weiteren starken Piloten ergänzt.**

Neben dem Fahrertitel kämpfen Ekström und Heikkinen auch in diesem Jahr wieder gemeinsam um den Teamtitel, für den zwei Fahrer gemeldet werden. Im vergangenen Jahr lag das schwedisch-finnische Duo in der Gesamtwertung vom Saisonauftakt in Portugal bis zum Finale in Argentinien 225 Tage ununterbrochen an der Spitze. Gemeinsam gewannen Ekström und Heikkinen 44 ihrer insgesamt 131 Rennen. Viermal stand Ekström im Laufe der Saison ganz oben auf dem Podium, öfter als jeder andere Pilot in der Rallycross-WM 2016. Bei den zwölf Läufen in Europa, Kanada und Argentinien feierte EKS fünf weitere Podestplätze – Höhepunkt war der Doppelsieg im Rahmen der DTM in Hockenheim.

„Never change a winning team“, sagt Ekström. „Ich freue mich, mit Topi das Projekt Titelverteidigung anzugehen. Er ist ein junger, aber schon sehr erfahrener Rennfahrer, der perfekt in unser Team passt.“ Heikkinen wurde 2014 Rallycross-Vizeweltmeister und fuhr in der vergangenen Saison dreimal auf das Podest. In der Fahrerwertung belegte er 2016 Rang sieben. „Dass Mattias Ekström mir auch in diesem Jahr das Vertrauen schenkt, ist großartig. Ich bin sehr stolz, weiter ein Teil dieses tollen Teams zu sein“, sagt Heikkinen.

Erstmals wird EKS in diesem Jahr mit drei Audi S1 EKS RX quattro an den Start gehen und hat mit Reinis Nitišs aus Lettland ein vielversprechendes Talent verpflichtet, das bereits mehrfach auf sich aufmerksam gemacht hat. „Zusammen mit Audi Sport haben wir hart dafür gearbeitet, drei Autos ins Rennen zu schicken und ich freue mich sehr, dass es klappt“, sagt Ekström, dessen Team ab der Saison 2017 werkseitig von der AUDI AG unterstützt wird. „Mit Reinis haben wir einen weiteren starken Fahrer. Er ist erst 21 Jahre alt, hat aber schon jede Menge Erfahrung im Rallycross gesammelt.“



2013 wurde Reinis Nitišs Europameister in der Super1600-Klasse. Ein Jahr später gewann er als bislang jüngster Fahrer im Alter von 18 Jahren und 181 Tagen einen WM-Lauf in der Supercar-Klasse und wurde WM-Dritter. „Zum Weltmeister zu wechseln, ist der Traum eines jeden Rennfahrers“, sagt Nitišs. „Das ist eine einmalige Chance und ich freue mich sehr, dass Audi und EKS mir vertrauen.“ Im 560 PS starken Audi S1 EKS RX quattro bestreitet Nitišs in diesem Jahr alle zwölf WM-Läufe und kämpft in der Fahrerwertung um Punkte.

### **Das Fahreraufgebot von EKS und Audi in der Rallycross-WM 2017**

**Mattias Ekström (S)**, Audi S1 EKS RX quattro #1, Fahrer- und Team-WM

**Toomas Heikkinen (FIN)**, Audi S1 EKS RX quattro #57, Fahrer- und Team-WM

**Reinis Nitišs (LV)**, Audi S1 EKS RX quattro #15, Fahrer-WM



## **EKS-Fahrerstatistik in der Rallycross-WM\***

### **#1 Mattias Ekström (S)**

Events: 38  
Laufsiege: 10  
Podestplätze: 18  
Qualifyingsiege: 20  
Finalteilnahmen: 28  
Rennen insgesamt (Qualifying, Halbfinale, Finale): 210  
Gesamtpunkte Fahrer-WM: 783

### **#15 Reinis Nitišs (LV)**

Events: 48  
Laufsiege: 1  
Podestplätze: 7  
Qualifyingsiege: 5  
Finalteilnahmen: 13  
Rennen insgesamt (Qualifying, Halbfinale, Finale): 239  
Gesamtpunkte Fahrer-WM: 477

### **#57 Toomas Heikkinen (FIN)**

Events: 49  
Laufsiege: 2  
Podestplätze: 8  
Qualifyingsiege: 7  
Finalteilnahmen: 18  
Rennen insgesamt (Qualifying, Halbfinale, Finale): 255  
Gesamtpunkte Fahrer-WM: 633

\* Stand: 12. November 2017



**Mattias Ekström (Audi S1 EKS RX quattro #1)**

## **Der Weltmeister ist nach wie vor erfolgshungrig**

**Im Jahr 2017 geht Mattias Ekström erneut in einer Doppelfunktion an den Start: In der DTM will sich der Schwede im neuen Audi RS 5 DTM seinen dritten Titel sichern. Und als amtierender Rallycross-Weltmeister gibt es in diesem Jahr nur ein Ziel: sich wieder die WM-Krone aufzusetzen.**

Mit dem Erfolg in der Rallycross-WM hat Ekström im vergangenen Jahr einmal mehr unter Beweis gestellt, dass er einer der universellsten Rennfahrer ist. Bislang hat er 177 DTM-Rennen für das Audi Sport Team Abt Sportsline bestritten und dabei 22 Siege und zwei Titel gefeiert (2004, 2007). Damit ist Ekström der erfolgreichste Audi-DTM-Pilot in der Geschichte. Darüber hinaus triumphierte er in seiner Karriere viermal beim Race of Champions, fuhr unter anderem in der Rallye-WM, in der NASCAR und feierte 2011 den Gesamtsieg beim weltweit prestigeträchtigsten GT3-Langstreckenrennen, den 24 Stunden von Spa.

Im Rallycross ist Ekström mehr als nur Rennfahrer – seit 2014 ist er auch Teamchef. Eine Doppelrolle, die er sich lange nicht vorstellen konnte. Als er ein kleiner Junge war, fuhr sein Vater Rallycross, doch der Sport war ihm immer zu dreckig. Die Einstellung änderte sich bei einem Gaststart in der Rallycross-EM 2013. Auf dem Heimweg beschloss er, wiederzukommen und zu gewinnen. Mit Freunden, Partnern und langjährigen Weggefährten begann er, sein Vorhaben in die Tat umzusetzen – und krönte die Arbeit mit dem WM-Titel. Vieles von dem, was er bei Audi Sport und bei ABT gelernt hat, findet sich in seinem eigenen Rallycross-Team EKS wieder.

Trotz der zahlreichen Triumphe ist Ekström nach wie vor erfolgshungrig. Die Doppelbelastung mit DTM und Rallycross-WM erfordert von dem Schweden aber auch eine eiserne Disziplin, einen perfekt strukturierten Kalender und eine Familie, die die Leidenschaft des 38-Jährigen teilt und dem Vollblut-Rennfahrer nachsieht, dass er viele Wochen im Jahr unterwegs ist. Mit seiner Partnerin Heidi und den beiden Kindern Hanna und Mats lebt Ekström in Österreich, nahe der deutschen Grenze. Für die zahlreichen Fahrten zum Flughafen nach München oder zu Audi Motorsport in Neuburg/Donau schwört der Tausendsassa auf den Audi Q7. „In diesem Jahr habe ich mir einen SQ7 bestellt – der Q7 ist einfach das beste Familienauto für mich.“



## Biografie

### Mattias Ekström (S)

<b>Geburtsdatum</b>	14. Juli 1978
<b>Geburtsort</b>	Falun (S)
<b>Wohnort</b>	Ellmau (A)
<b>Familienstand</b>	ledig (Partnerin Heidi), ein Sohn (Mats), eine Tochter (Hanna)
<b>Größe/Gewicht</b>	1,83 m/79 kg
<b>Motorsport seit</b>	1993 (Audi-Fahrer seit 1999)
<b>Hobbys</b>	Langlauf, Jogging, Tennis, Ski fahren

### Größte Erfolge

<b>1996</b>	1. Platz Schwedischer Renault-5-Cup, „Young Driver of the Year“
<b>1999</b>	1. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft (Audi A4 quattro)
<b>2004</b>	1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 4 Siege, 1. Platz Gr. N Rallye Schweden und Rallye Catalunya
<b>2005</b>	2. Platz DTM (Audi A4 DTM), 3 Siege 1. Platz Nations Cup Race of Champions
<b>2006</b>	1. Platz Race of Champions
<b>2007</b>	1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1 Sieg 1. Platz Race of Champions
<b>2011</b>	1. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS)
<b>2014</b>	2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2 Siege
<b>2016</b>	1. Platz World RX (Audi S1 EKS RX quattro), 4 Siege
<b>2017</b>	2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1 Sieg 2. Platz World RX (Audi S1 EKS RX quattro), 4 Siege

<b>Homepage</b>	<a href="http://www.mattiasekstrom.com">www.mattiasekstrom.com</a>
<b>Facebook</b>	<a href="https://facebook.com/mattiasekstrom.racing">facebook.com/mattiasekstrom.racing</a>
<b>Twitter</b>	<a href="https://twitter.com/mattiasekstroem">@mattiasekstroem</a>
<b>Instagram</b>	<a href="https://www.instagram.com/mattiasekstromracing">mattiasekstromracing</a>



**Reinis Nitišs (Audi S1 EKS RX quattro #15)**

## **Der Rekordhalter**

**Reinis Nitišs ist der Neuzugang bei EKS. Er ist erst 21 Jahre alt, bringt aber jede Menge Erfahrung mit und hält in der FIA-Rallycross-WM einen Rekord, den ihm so schnell niemand abspenstig machen wird.**

Nitišs begann seine Motorsportkarriere mit sechs Jahren im Kart und feierte bereits mit 13 Jahren seinen ersten Titel. Zu diesem Zeitpunkt war noch nicht abzusehen, dass Reinis eines Tages in die Fußstapfen seines Vaters Aigars treten wird, der 2005 lettischer Champion im Autotrek wurde, einer Art Speedway mit Autos. Nach einem kurzen Abstecher zum Motocross wechselte Reinis Nitišs 2011 zum Rallycross, wo der begeisterte Langläufer und Ausdauersportler seine Erfolgsgeschichte fortsetzte. 2013 wurde er Europameister in der Super1600-Klasse. Ein Jahr später gewann er als bislang jüngster Fahrer im Alter von 18 Jahren und 181 Tagen einen WM-Lauf in der Supercar-Klasse und wurde WM-Dritter. Folgerichtig wurde Nitišs im Jahr 2014 auch zu Lettlands Sportler des Jahres gewählt.

Den Wechsel zum Weltmeisterteam EKS sieht der Youngster als eine einmalige Chance. Das in ihn gesetzte Vertrauen will er mit Top-Resultaten im 560 PS starken Audi S1 EKS RX quattro zurückzahlen. Doch auch abseits von Rennstrecken macht der in seiner Heimat gefeierte Star regelmäßig von sich reden – sei es die intensive Mitarbeit beim Entwickeln und Umsetzen der Rallycross-Strecke auf dem Biķernieki Sports Complex in Riga. Daneben stellte er sich in der vergangenen Saison den Spielern des FC Arsenal zu einem Torwandschießen und fuhr ein Speedboot.

Seit dem vergangenen Jahr ist Nitišs auch Botschafter der Road Traffic Safety Directorate-Kampagne, die dabei helfen soll, aggressive Autofahrer für ein bewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Und auch sonst ist der Lette in seiner Heimat ein sehr gefragter Star, der auf der Straße nicht nur von Motorsport-Fans erkannt wird. So tritt er regelmäßig in den landesweit ausgestrahlten Sportshows im Fernsehen auf und war jüngst auch Gast bei der großen Abendunterhaltungsshow, Es mīlu tevi, Latvija!, die zur Primetime ausgestrahlt wird.

Beim Privatwagen setzt Nitišs wie seine beiden EKS-Teamkollegen auf einen Audi. Der Lette bevorzugt Autos, die schnell und bequem sind. Mit dem Audi A5 hat er für sich die perfekte Lösung gefunden.



## Biografie

### Reinis Nitišs (LV)

<b>Geburtsdatum</b>	16. Dezember 1995
<b>Geburtsort</b>	Jēkabpils (Lettland)
<b>Wohnort</b>	Jēkabpils/Riga (Lettland)
<b>Familienstand</b>	ledig
<b>Größe/Gewicht</b>	1,74 m/69 kg
<b>Motorsport seit</b>	2001
<b>Hobbys</b>	Langlauf, Ausdauersport

### Größte Erfolge

<b>2009</b>	1. Platz Lettische und Baltische Kartmeisterschaft
<b>2011</b>	1. Platz Estnische und Baltische Rallycross-Meisterschaft 2. Platz Lettische Autocross-Meisterschaft
<b>2012</b>	1. Platz FIA-North-European-Zone-Rallycross-Meisterschaft (Super1600)
<b>2013</b>	1. Platz FIA-Rallycross-Europameisterschaft (Super1600)
<b>2014</b>	3. Platz FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (Supercar), 1 Sieg 1. Platz Sportler des Jahres in Lettland

<b>Homepage</b>	<a href="http://www.reinisnitiss.com">www.reinisnitiss.com</a>
<b>Facebook</b>	<a href="https://facebook.com/ReinisNitissOfficial">facebook.com/ReinisNitissOfficial</a>
<b>Twitter</b>	@ReinisNitissRX
<b>Instagram</b>	reinisnitiss



**Toomas „Topi“ Heikkinen (Audi S1 EKS RX quattro #57)**

## **Fliegender Finne**

**Toomas „Topi“ Heikkinen ist nicht nur ein schneller und erfolgreicher Rennfahrer, sondern auch mit seiner guten Laune immer vorne mit dabei. Einmal verging ihm diese aber: bei einem schweren Unfall im Jahr 2012.**

Heikkinen passt perfekt zu EKS. Er ist lebenslustig, offen und eben gar nicht unterkühlt, wie mancher Finne. Das liegt vielleicht daran, dass er noch zwei Schwestern und einen Bruder hat, vielleicht ist der Grund aber auch, dass Heikkinen trotz seiner erst 26 Jahre bereits viel von der Welt gesehen hat. Bei einem seiner vielen Stopps in den USA veränderte sich sein Leben grundlegend: 2012 verunglückte Heikkinen beim Training zu den X Games in Los Angeles schwer. Er blieb nach einem Sprung mit der Front seines Autos an der Kante der Landerampe hängen und landete auf dem Dach. Die Diagnose: Trümmerbruch des linken Knöchels sowie zahlreiche innere Verletzungen.

Heute sagt Heikkinen, dass dieser Unfall vermutlich die wichtigste Erfahrung in seiner Karriere war. Ein Jahr später erobert er die X Games im Sturm. Zwei Goldmedaillen sind der Lohn harter Arbeit, darunter der Sieg in München unter anderem gegen Mattias Ekström. Im selben Jahr krönt sich Heikkinen auch zum Champion in der jungen Global Rallycross Championship, die zu diesem Zeitpunkt noch Teil der X Games ist. Doch Heikkinen will mehr und wechselt 2014 in die neu gegründete FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft, wo er auf Anhieb Vizeweltmeister wird. 2016 folgt der bisherige Höhepunkt seiner Karriere: Team-Weltmeister mit Mattias Ekström und EKS. Einen gehörigen Anteil daran hat auch sein Renningenieur Aleksi Koskinen, mit dem er seit 2014 zusammenarbeitet. Er ist so etwas wie der große Bruder für Heikkinen – jemand, der genau weiß, wie der Rennfahrer tickt, und sofort merkt, wenn sein Landsmann auf oder neben der Strecke etwas verbockt hat.

Bis heute lebt der heimatverbundene Heikkinen in seiner Geburtsstadt Joensuu im Osten Finnlands. Dort beschäftigt er sich am liebsten mit seinen Hunden, wenn nicht gerade ein Formel-1-Rennen im Fernsehen übertragen wird. Privat fährt er einen Audi A3, für ihn das perfekte Auto für jeden Tag. „Es hat alles, was ich brauche, Komfort und genug Platz für mein Gepäck“, sagt Heikkinen und ergänzt mit einem Lächeln: „Aber eines Tages darf es auch mal ein Audi RS 7 sein.“



## Biografie

### Toomas „Topi“ Heikkinen (FIN)

<b>Geburtsdatum</b>	27. März 1991
<b>Geburtsort</b>	Joensuu (Finnland)
<b>Wohnort</b>	Joensuu (Finnland)
<b>Familienstand</b>	ledig (Partnerin Elisa)
<b>Größe/Gewicht</b>	1,70m/67 kg
<b>Motorsport seit</b>	1999
<b>Hobbys</b>	Sport (aktiv und passiv)

#### Größte Erfolge

<b>2010</b>	1. Platz Finnische Rallycross-Meisterschaft
<b>2013</b>	1. Platz X Games Los Angeles 1. Platz X Games München 1. Platz Global Rallycross Championship
<b>2014</b>	2. Platz FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (Fahrer)
<b>2016</b>	1. Platz FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (Team)
<b>2017</b>	3. Platz FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (Team)

<b>Homepage</b>	<a href="http://www.heikkinen.fi/toomas">www.heikkinen.fi/toomas</a>
<b>Facebook</b>	<a href="https://facebook.com/toomastopiheikkinen">facebook.com/toomastopiheikkinen</a>
<b>Twitter</b>	@Heikkinen57
<b>Instagram</b>	Toomasheikkinen



## Das Team EKS

### Aus einem Guss

**Seit drei Jahren kämpft das Team EKS erfolgreich um Siege und Titel in der Rallycross-Weltmeisterschaft. Mattias Ekström baute seine Weltmeister-Mannschaft aus dem Nichts auf. Wie aus einer Idee ein Siegerteam wurde.**

Lange war Mattias Ekström Rallycross „zu dreckig“. Bei einem Gaststart in der Rallycross-EM 2013 änderte er seine Einstellung. Der Schwede, dessen Vater Bengt in den 1980er- und 1990er-Jahren in der Rallycross-EM an den Start ging, wurde bei seinem Heimspiel in Höljes Zweiter und war begeistert von der einzigartigen Atmosphäre in den schwedischen Wäldern. Auf dem Heimweg führte er bereits die ersten Telefonate und schmiedete Pläne, wie er seine Idee mit Freunden und Partnern in die Tat umsetzen könnte. Janne Ljungberg, heute Technischer Direktor bei EKS, war das Zünglein an der Waage. „Hätte Janne damals nicht gesagt, dass wir das Projekt realisieren, hätte es EKS nie gegeben“, sagt Ekström, der Ljungberg aus der gemeinsamen Zeit in der DTM kennt.

Nach weniger als einem Jahr Vorbereitung geht Ekström am 14. Juni 2014 mit dem Audi S1 EKS RX quattro zum ersten Mal bei einem WM-Lauf an den Start. Nur drei Wochen später steht er beim Heimspiel in Höljes tatsächlich ganz oben auf dem Siegerpodest. 857 Tage nach der Premiere krönt er sich auf dem Estering vorzeitig zum Weltmeister, und nur 38 Tage später ist EKS auch Teamweltmeister. Das Team besteht mittlerweile aus rund 25 Mitarbeitern – darunter die drei Fahrer Ekström, Toomas Heikkinen und Neuzugang Reinis Nitišs, aber auch Mechaniker, Renningenieure, ein kleines Medienteam und Koch Jonas Landmark, der auch schon für den schwedischen König gekocht hat. „Ich habe alle Teammitglieder persönlich ausgesucht“, sagt Teamchef Ekström. „Das ist mir sehr wichtig. Alle sind Experten auf ihrem Gebiet und zugleich Freunde von mir. Sie denken wie ich und wissen, wie man gemeinsam Erfolg hat: mit Leidenschaft, Einsatz und einer Menge guter Laune.“

Dank der werkseitigen Unterstützung der AUDI AG in der Saison 2017 wird EKS nun auch von Mitarbeitern der Audi-Motorsportabteilung unterstützt. Einer von ihnen ist Andreas Roos. Der Projektleiter Rallycross bei Audi Motorsport war zuvor unter anderem Technischer Leiter für den Renneinsatz LMP und bringt neben viel Erfahrung auch jede Menge Herzblut in das Projekt ein.



## Die Geschichte des Rallycross

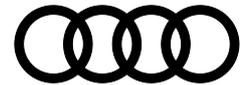
### Vom Notnagel zum Publikumserfolg

**Entstanden ist Rallycross in den 1960er-Jahren, als das britische Fernsehen auf der Suche nach einem wetterunabhängigen Motorsport war, mit dem Programmlücken gestopft werden konnten, wenn beispielsweise ein Pferderennen dem Wetter zum Opfer fiel.**

Der Ansatz war einfach und doch revolutionär: Auf Asphalt-Schotter-Kursen mit einer Länge von etwa einem Kilometer treten bis zu sechs Fahrer in vier Vorläufen und einem K.-o.-System mit Halbfinale und Finale gegeneinander an. Tür-an-Tür-Duelle von der Rundstrecke wurden gepaart mit den spektakulären Drifts aus dem Rallyesport. Bei den eng getakteten Rennen mit einer Dauer von rund drei Minuten kommt es oft zu waghalsigen Manövern und Karosseriekontakt. Hinzu kommen die brachialen Autos mit bis zu 600 PS und einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 2,5 Sekunden – schneller als die Rennwagen in der Formel 1.

Als Geburtsstunde des Rallycross gilt der 4. Februar 1967. Auf dem Lydden Hill Race Circuit in der Grafschaft Kent wurde der erste offizielle Wettbewerb ausgetragen. Sieger der umjubelten Premiere war der spätere Formel-1-Fahrer und Rallye-Monte-Carlo-Sieger Vic Elford, der sich für das Rennen einen knallroten Porsche 911 vom britischen Importeur AFN ausgeliehen hatte. Obwohl oder gerade weil es bei den Rennen zu zahlreichen Kollisionen kam und am Ende nahezu alle Autos nur noch Schrottwert hatten, waren die Besucher vor Ort und das TV-Publikum begeistert. Doch das war erst der Anfang: Ende der 1960er-Jahre verfolgten bis zu zehn Millionen Briten die Rennen im Fernsehen.

So war es nur eine Frage der Zeit, bis Rallycross auch das europäische Festland eroberte. Die motorsportbegeisterten Niederländer machten den Anfang. Gleichzeitig stieg insbesondere in Skandinavien das Interesse rasant an. Noch heute sind Schweden, Norwegen und Finnland absolute Rallycross-Hochburgen. „Rallycross ist eine Orgie“, schrieb schon der Österreicher Herbert Völker 1971 in der „Autorevue“. Die erste paneuropäische Serie wurde im Jahr 1973 mit der Rallycross-Europameisterschaft ins Leben gerufen. Teilweise gingen obskure Autos, wie hochgezüchtete VW Käfer mit über 300 PS starken Porsche-Carrera-Motoren oder Ford Escorts mit BMW-Aggregaten aus der Formel 2 an den Start. In der heutigen Rallycross-WM haben die Boliden rund doppelt so viele Pferdestärken. „Die Autos



sind übermotorisiert“, gesteht Ekström, der bei seinem Audi S1 EKS RX quattro 560 PS unter der Haube hat.

Mit dem wachsenden Interesse trat 1976 die FIA auf den Plan. Der Automobil-Weltverband schrieb den FIA-Europapokal für Rallycross-Fahrer aus und verschärfte das Reglement. Der Begeisterung tat das keinen Abbruch. Ganz im Gegenteil: Die späten 1980er- und frühen 1990er-Jahre gelten bis heute als die Blütezeit des Rallycross. In der Division 1 mit zweiradgetriebenen Gruppe-A-Autos dominierte allen voran der 14-malige Europameister Kenneth Hansen, der sich in seinem Ford Sierra RS 500 Cosworth auch das ein oder andere packende Duell mit Mattias Ekströms Vater Bengt lieferte.

Noch größere Beifallsstürme löste die eigentliche „Königsklasse“ aus: In der Division 2 gingen extrem modifizierte allradgetriebene Boliden mit einer ursprünglichen Homologation für die Gruppe A oder B und bis zu 750-PS-starken Motoren an den Start. Einer der bestimmenden Akteure war „Mister Rallycross“ Martin Schanche. Der sechsfache Europameister gilt als der Michael Schumacher Norwegens und war über Jahre einer der gefeierten Superstars im Rallycross. Ab 1987 erlebten in der Division 2 die aus der Rallye-Weltmeisterschaft verbannten Gruppe-B-Monster ihre Renaissance. Ungetüme wie der Peugeot 205 T16 E2, der Ford RS200 E2 oder der Audi Sport quattro S1 fanden in der Rallycross-EM ein neues Zuhause und bestimmten in den Folgejahren das Bild.

Nach dem Abgesang auf die Turbo-Boliden und einigen Reglement-Anpassungen Mitte der 1990er-Jahre wurde es um den Rallycross-Sport medial deutlich stiller. Kosteneinsparungen und fehlende Professionalität bei der Vermarktung führten dazu, dass die Rennserie in einen Dornröschenschlaf verfiel. Erst durch den Einstieg von IMG, mit über einer Milliarde US-Dollar Umsatz die größte Sportvermarktungsagentur der Welt, und die Aufwertung der EM- zur WM-Serie im Jahr 2014 erlebt Rallycross seinen zweiten Frühling.



## Die FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft 2017

### Zwölf Events auf drei Kontinenten

**Die vierte Saison in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft verspricht Hochspannung. Die 18 permanenten Starter und jede Menge Gastfahrer kämpfen bei den zwölf Events auf drei Kontinenten um Podestplätze. Ein Highlight wird das Saisonfinale in Südafrika, der erste WM-Lauf auf dem Kontinent überhaupt.**

Mattias Ekström und sein Team EKS müssen sich in der FIA-Rallycross-WM erneut harter Konkurrenz stellen. Insgesamt 18 permanente Starter gehen in dieser Saison ins Rennen um die WM-Krone. „Die Werksteams von Peugeot und Ford haben ihre Hausaufgaben ganz sicher gemacht, und auch das neu formierte Volkswagen-Team um Petter Solberg und Johan Kristoffersson wird versuchen, uns das Leben schwerzumachen“, sagt Doppelweltmeister Ekström. „Aber wir sind gut gerüstet und werden alles dafür tun, wieder beide WM-Titel zu gewinnen.“

Insgesamt zwölf Läufe stehen in diesem Jahr auf dem Programm, darunter auf dem Hockenheimring und dem Estering auch zwei in Deutschland. Mit den Läufen in Trois-Rivières (Kanada) und Kapstadt (Südafrika) gastiert die Rallycross-WM auch zweimal außerhalb von Europa. Insbesondere die Premiere am Kap der Guten Hoffnung wird mit Spannung erwartet. Das Rennen auf dem Killarney International Raceway vor den Toren Kapstadts hat Argentinien als Schauplatz für das Saisonfinale abgelöst und wartet mit einem beeindruckenden Blick auf den Tafelberg auf. In weltweit 165 Ländern werden die Rennen live übertragen.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich am Reglement nichts verändert. Auch 2017 werden die Fahrer bei allen Events in vier Qualifyings sowie Halbfinale und Finale einen Sieger ermitteln. Bei der Auslosung am Freitag des Rennwochenendes werden die Paarungen für den ersten der vier Vorläufe festgelegt. Jeder Durchgang besteht aus mehreren Rennen mit bis zu fünf Startern über jeweils vier Runden. Was dort zählt, ist weniger die Platzierung als vielmehr die gefahrene Zeit. Nachdem alle Rennen in einem Qualifying absolviert sind, werden alle Fahrer in einem Gesamtableau aufgeführt und erhalten absteigend Punkte für die Zwischenwertung (Intermediate Classification). Der Sieger eines Vorlaufs erhält 50 Zähler. Aus den Ergebnissen ergeben sich die Paarungen für den nächsten Durchgang – angefangen mit den fünf Langsamsten bis zum großen Showdown mit den



schnellsten Fahrern im direkten Vergleich. Nach den vier Qualifyings wird abgerechnet: Die zwölf punktbesten Fahrer ziehen in die beiden Halbfinaldurchgänge ein. Dort heißt es: sechs Fahrer, sechs Runden. Die Piloten starten dabei nicht mehr nebeneinander wie in den Qualifyings, sondern versetzt. Aus den beiden Halbfinalrennen ziehen jeweils die Top Drei in das Finale ein. Dieses läuft nach demselben Prinzip wie die Halbfinals ab. Der Fahrer, der die Ziellinie als Erster überquert, ist der Sieger des Rennwochenendes.

Jetzt wird es mathematisch: Der Finalsieger ist nicht zwangsläufig der Fahrer, der die meisten Punkte gesammelt hat. Denn die Piloten haben drei Chancen, Zählbares zu verzeichnen. Die Top 16 aus der Zwischenwertung nach den Qualifikationsdurchgängen erhalten Punkte: der Erste 16 bis zu Platz 16 mit einem Zähler. Alle Halbfinalisten stocken ebenfalls ihr Konto auf (jeweils 6-5-4-3-2-1). Im Finale erhält der Sieger acht Zähler, der Sechste einen (8-5-4-3-2-1). Maximal kann ein Pilot demnach 30 Punkte (16+6+8) an einem Rennwochenende für die Fahrerwertung ergattern.

Ein Novum in diesem Jahr ist die Einführung eines Videokontrollsystems auf allen Strecken. Da Berührungen mit Kontrahenten im Rallycross zur Tagesordnung gehören, aber nicht immer dem Reglement entsprechen, soll das Multi-Kamera-System bei strittigen Entscheidungen als Unterstützung für den Renndirektor und die Stewards dienen. Das System liefert Livebilder von der gesamten Strecke zur Rennleitung, die diese im Zweifelsfall noch einmal auswerten. Der Strafenkatalog sieht vor, dass einem Fahrer bei drei strafbaren Vergehen in einer Saison fünf Meisterschaftspunkte aberkannt werden – bei sechs Verfehlungen werden zehn Punkte abgezogen, bei acht Verstößen 15 Punkte, und bei zehn Vergehen erfolgt der Ausschluss aus der Meisterschaft.



## **Die Rallycross-Weltmeisterschaft in Zahlen\***

### **Alle Fahrerweltmeister**

- 2014** Petter Solberg (N)
- 2015** Petter Solberg (N)
- 2016** Mattias Ekström (S)
- 2017** Johan Kristoffersson (S)

### **Alle Teamweltmeister**

- 2014** Olsbergs MSE
- 2015** Team Peugeot Hansen
- 2016** EKS
- 2017** PSRX Volkswagen Sweden

### **Meiste WM-Läufe (bislang 49)**

- 49** Andreas Bakkerud (N), Timmy Hansen (S), Topi Heikkinen (FIN),  
Petter Solberg (N), Timur Timerzyanov (RUS)

### **Meiste Final-Teilnahmen**

- 38** Petter Solberg (N)
- 34** Andreas Bakkerud (N), Timmy Hansen (S)

### **Meiste Laufsiege**

- 10** Mattias Ekström (S), Petter Solberg (N)
- 9** Johan Kristoffersson (S)

### **Meiste Podestplätze**

- 24** Petter Solberg (N)
- 22** Timmy Hansen (S)
- 18** Andreas Bakkerud (N), Mattias Ekström (S)

### **Meiste Qualifying-Gesamtsiege (bislang 195)**

- 56** Petter Solberg (N)
- 35** Johan Kristoffersson (S)
- 31** Timmy Hansen (S)

\* Stand: 12. November 2017



**Termine**

**Kalender Rallycross-WM 2017**

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| <b>1) 01.–02. April</b>          | World RX of Barcelona (E)                   |
| <b>2) 22.–23. April</b>          | World RX of Portugal, Montalegre (P)        |
| <b>3) 05.–07. Mai</b>            | World RX of Hockenheim (D)                  |
| <b>4) 13.–14. Mai</b>            | World RX of Belgium, Mettet (B)             |
| <b>5) 27.–28. Mai</b>            | World RX of Great Britain, Lydden Hill (GB) |
| <b>6) 10.–11. Juni</b>           | World RX of Norway, Hell (N)                |
| <b>7) 01.–02. Juli</b>           | World RX of Sweden, Höljes (S)              |
| <b>8) 05.–06. August</b>         | World RX of Canada, Trois-Rivières (CDN)    |
| <b>9) 02.–03. September</b>      | World RX of France, Lohéac (F)              |
| <b>10) 16.–17. September</b>     | World RX of Latvia, Riga (LV)               |
| <b>11) 30. Sept.–01. Oktober</b> | World RX of Germany, Estering (D)           |
| <b>12) 11.–12. November</b>      | World RX of South Africa, Kapstadt (ZA)     |



## Streckenvorstellung

### 1) World RX of Barcelona (E)

**Datum:** 01.–02. April

**Strecke:** Circuit de Barcelona-Catalunya, 25 km nördlich von Barcelona

**Streckenlänge:** 1,135 km (Joker-Runde: 1,235 km)

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 7 links, 4 rechts

**Topspeed:** ca. 171 km/h

**Rundenrekord:** Mattias Ekström (S), 42,826 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 95,41 km/h

**Sieger 2017:** Mattias Ekström (S), 4.32,260 Min.

#### Der Rückblick

Die Saison 2017 hätte aus Sicht von Audi und EKS nicht besser starten können. Beim Auftakt in Barcelona triumphierte Mattias Ekström. Der Start hatte für Ekström und seine Teamkollegen Toomas Heikkinen (FIN) und Reinis Nitišs (LV) Höhen und Tiefen parat. „Der Samstag war unglaublich schwierig“, sagt Ekström. „Die Wettersituation hat sich ständig geändert – Sonne, Regen, Sonne, Regen ... Das ist im Rallycross mit den vielen einzelnen Rennen extrem kompliziert – mal hat man einen Nachteil, mal einen Vorteil.“ Ekström erwischte in seinem zweiten Rennen einen Regenschauer und lag am Ende des ersten Tages im Klassement nur auf Rang elf. Heikkinen hatte mehr Glück. Der Finne kam mit den sehr wechselhaften Bedingungen am besten zurecht und lag nach dem ersten Tag in Führung.

Am Sonntag änderten sich die Vorzeichen. Bei strahlendem Sonnenschein und trockener Strecke konnte Ekström die Stärken seines 560 PS starken Audi S1 EKS RX quattro voll ausnutzen und belegte am Ende der vier Qualifyings Rang zwei hinter Timo Scheider. Für die Halbfinalläufe der zwölf besten Fahrer qualifizierten sich auch Heikkinen (P7) und Nitišs (P10). Beide EKS-Piloten schieden allerdings in der Vorschlusrunde aus. Ekström dominierte dagegen das Geschehen, fuhr im Halbfinale von der Pole-Position auf Platz eins und setzte sich auch im Finale mit einem Start-Ziel-Sieg durch. „Alles in allem war es ein grandioses Wochenende“, sagt Ekström. „In Barcelona habe ich 2016 gewonnen und jetzt schon wieder. Mein gesamtes Team hat einen fantastischen Job gemacht und wir haben wichtige Punkte für beide Wertungen gesammelt.“



## Streckenvorstellung

### 2) World RX of Portugal, Montalegre (P)

**Datum:** 22.–23. April

**Strecke:** Circuito Internacional de Montalegre, 150 km nordöstlich von Porto

**Streckenlänge:** 1,010 km (Joker-Runde: 1,130 km)

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 5 links, 7 rechts

**Topspeed:** ca. 169 km/h

**Rundenrekord:** Johan Kristoffersson (S), 37,802 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 96,19 km/h

**Sieger 2017:** Mattias Ekström (S), 3.59,345 Min.

#### Der Rückblick

Für Mattias Ekström und EKS läuft in der FIA-Rallycross-WM 2017 weiterhin alles nach Plan. Beim zweiten Lauf in Montalegre setzte sich der amtierende Weltmeister in einem packenden Finale gegen den neunmaligen Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb durch. Mit dem zweiten Sieg in dieser Saison baute der Schwede seine Führung in der Fahrerwertung weiter aus. In der Teamwertung liegt der Weltmeister EKS hinter dem Team PSRX Volkswagen Sweden auf Rang zwei.

Ekström und seine Teamkollegen Toomas Heikkinen (FIN) und Reinis Nitišs (LV) hatten auf der technisch sehr anspruchsvollen Strecke nahe der spanischen Grenze zunächst einige Probleme. „Wir waren an diesem Wochenende lange Zeit nicht die Schnellsten“, gab der überglückliche Ekström nach dem Finale zu. „Aber wir geben nie auf. Am Ende war es einer der am härtesten erkämpften Siege in meiner Rallycross-Karriere.“

Der 21-jährige Nitišs erreichte bei seinem erst zweiten Start im Audi S1 EKS RX quattro ebenfalls das Finale der besten sechs Fahrer. Der Lette, jüngster Laufsieger in der Geschichte der Rallycross-WM, wurde nach einem couragierten Rennen Fünfter. „Ein großes Lob an Reinis“, sagte Ekström. „Er hat erneut einen super Job gemacht, aber auch Topi hat wieder gezeigt, was in ihm und seinem Auto steckt.“ Der 26 Jahre alte Heikkinen musste die Hoffnungen auf eine weitere Podestplatzierung nach Rang fünf in seinem Halbfinale vorzeitig begraben – im Vorjahr war der Finne in Portugal bei seinem ersten Start für EKS auf den dritten Platz gefahren.



## Streckenvorstellung

### 3) World RX of Hockenheim (D)

**Datum:** 05.–07. Mai

**Strecke:** Hockenheimring, 20 km südlich von Mannheim

**Streckenlänge:** 1,280 km

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 8 links, 4 rechts

**Topspeed:** ca. 179 km/h

**Rundenrekord:** Petter Solberg (N), 53,780 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 85,68 km/h

**Sieger 2017:** Mattias Ekström (S), 6.04,066 Min.

#### Der Rückblick

Mattias Ekström und EKS bleiben in der FIA-Rallycross-WM 2017 das Maß der Dinge. Auch beim dritten Saisonlauf auf dem Hockenheimring war der amtierende Weltmeister nicht zu schlagen. Bei schwierigen Witterungsverhältnissen setzte sich der Schwede kurz vor dem DTM-Qualifying für Rennen zwei in einem mitreißenden Finale gegen seine Landsmänner Johan Kristoffersson und Timmy Hansen durch. In der Fahrerwertung baute Ekström seine Führung aus. In der Teamwertung liegt der Weltmeister EKS hinter dem Team PSRX Volkswagen Sweden weiter auf Rang zwei.

Ekström wiederholte mit einem Parforceritt seinen Erfolg aus dem Vorjahr. „Hier in Hockenheim zu gewinnen, vor den vielen DTM- und Rallycross-Fans, ist ein unbeschreibliches Gefühl“, sagte Ekström mit einem breiten Grinsen im Gesicht. Lange sah es nicht danach aus, als könne der Schwede einen weiteren Erfolg feiern. Zwar qualifizierten sich Ekström und seine Teamkollegen Reinis Nitišs sowie Toomas Heikkinen erneut alle für das Halbfinale der zwölf besten Fahrer, doch die Positionen vier, elf und zwölf waren keine gute Ausgangslage.

„Wir hatten am Freitag und am Samstag einige Probleme, das Tempo der Konkurrenz mitzugehen“, konstatierte Ekström. „Durch meinen Doppeleinsatz in der Rallycross-WM und in der DTM konnte ich leider nicht viel Zeit mit dem Team verbringen und mithelfen, diese in den Griff zu bekommen. Aber die Jungs haben sich seit Donnerstag die Nächte um die Ohren geschlagen und wieder einen großartigen Job gemacht.“ Bei Nieselregen rundete Heikkinen auf dem extrem rutschigen Kurs mit Rang sechs im Finale das gute Teamergebnis von EKS ab.



## Streckenvorstellung

### 4) World RX of Belgium, Mettet (B)

**Datum:** 13.–14. Mai

**Strecke:** Circuit Jules Tacheny, 80 km südöstlich von Brüssel in der Wallonie

**Streckenlänge:** 1,031 km (Joker-Runde: 1,102 km)

**Untergrund:** 61% Asphalt, 39% Schotter

**Kurven:** 6 links, 6 rechts

**Topspeed:** ca. 171 km/h

**Rundenrekord:** Johan Kristoffersson (S), 38,074 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 97,48 km/h

**Sieger 2017:** Johan Kristoffersson (S), 4.02,316 Min.

#### Der Rückblick

Mattias Ekström hat beim vierten Lauf der FIA-Rallycross-WM 2017 einen kleinen Rückschlag erlitten. In Mettet fuhr der Weltmeister in einem rein skandinavischen Finale auf Rang vier, musste aber erstmals in dieser Saison der Konkurrenz auf dem Podium den Vortritt lassen.

Auf dem Circuit Jules Tacheny schien sich zunächst das Geschehen der vergangenen Läufe zu wiederholen: Ekström und seine Teamkollegen Toomas Heikkinen und Reinis Nitišs hatten in den ersten Läufen Mühe, das Tempo der Spitze mitzugehen. „Der Samstag war hart“, sagt Ekström, der nach zwei von vier Qualifyings nur auf Rang sieben lag. „Q3 und Q4 waren dann ein Auf und Ab – ein richtig gutes Ergebnis und ein richtig schlechtes, nachdem wir in Qualifying 4 einen Aufhängungsschaden hatten. Das hat uns einen besseren Startplatz im Halbfinale gekostet.“ Dort fuhr Ekström auf Rang drei und qualifizierte sich für das Finale der besten sechs Fahrer. „Aus der dritten Reihe habe ich alles versucht, aber hier ist Überholen fast unmöglich. Mehr als Platz vier war nicht drin.“

Teamkollege Heikkinen qualifizierte sich zum vierten Mal in dieser Saison für das Halbfinale, führte dort einige harte Positionskämpfe und schied letztendlich als Sechster aus. „Das ist nicht das Ergebnis, das ich mir erhofft habe. Ich habe in Belgien schon zweimal gewonnen, aber an diesem Wochenende hat auch das Quäntchen Glück gefehlt, das man im Rallycross braucht.“ Ähnlich erging es Nitišs, der im dritten Audi S1 EKS RX quattro zwar zwei seiner vier Qualifyingläufe gewann, aber als 13. knapp den Halbfinaleinzug verpasste. „Absolut enttäuschend.“



## Streckenvorstellung

### 5) World RX of Great Britain, Lydden Hill (GB)

**Datum:** 27.–28. Mai

**Strecke:** Lydden Hill Race Circuit, rund 5 Kilometer von Dover entfernt

**Streckenlänge:** 1,335 km (Joker-Runde: 1,420 km)

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 3 links, 4 rechts

**Topspeed:** ca. 173 km/h

**Rundenrekord:** Petter Solberg (N), 39,728 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 120,97 km/h

**Sieger 2017:** Petter Solberg (N), 4.09,602 Min.

#### Der Rückblick

Zum 50. Geburtstag des Rallycross auf dem Lydden Hill Race Circuit erlebten Mattias Ekström und seine Teamkollegen Toomas Heikkinen und Reinis Nitišs ein Wochenende mit einigen Hindernissen. „Ich bin gut reingekommen und lag in den Qualifyings hinter den starken Polos konstant auf Rang drei“, sagt Ekström. „Im Halbfinale hat nicht alles zusammengepasst. Daher musste ich im Finale aus der dritten Reihe starten.“ Nach einem guten Start und spannendem Duell mit Sébastien Loeb warf ein Reifenschaden den Schweden zurück. Am Ende belegte er Rang fünf. „Wir müssen ehrlich sein. Der Sieg war hier nie im Bereich des Möglichen, aber ein Podestplatz. Dafür hätte aber alles perfekt laufen müssen.“

Toomas Heikkinen qualifizierte sich zum fünften Mal in dieser Saison für das Halbfinale, verpasste als Sechster aber das Finale. „Das Halbfinale ist immer das Minimalziel. Dass es wieder nicht für mehr gereicht hat, ist enttäuschend, aber der Motorschaden am Samstag hat mich weit zurückgeworfen“, bilanziert der Finne. Schlechter erging es Reinis Nitišs. Der Lette war als Gesamt-16. bereits nach den Qualifyings zum Zuschauen verdammt. „Dieses Wochenende muss ich schnell abhaken und nach vorne blicken.“



## Streckenvorstellung

### 6) World RX of Norway, Hell (N)

**Datum:** 10.–11. Juni

**Strecke:** Lånkebanen Hell, 30 km nordöstlich von Trondheim

**Streckenlänge:** 1,019 km (Joker-Runde: 1,110 km)

**Untergrund:** 63% Asphalt, 37% Schotter

**Kurven:** 3 links, 6 rechts

**Topspeed:** ca. 156 km/h

**Rundenrekord:** Timur Timerzyanov (RUS), 37,731 Sek. (2016)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 97,22 km/h

**Sieger 2017:** Johan Kristoffersson (S), 3.57,461 Min.

#### Der Rückblick

Beim sechsten Lauf der FIA-Rallycross-WM in Hell ist Mattias Ekström auf Rang vier gefahren. In seinem zehnten WM-Finale in Serie verpasste der amtierende Rallycross-Weltmeister einen weiteren Podestplatz um 0,4 Sekunden. Auf der Berg- und-Tal-Bahn in Norwegen erwischte Ekström einen Start nach Maß. Bei Dauerregen kam der Schwede mit seinem Audi S1 EKS RX quattro auf der rutschigen Strecke am besten zurecht und führte das Gesamtklassament nach dem ersten Tag an. „Ich war ein bisschen überrascht, dass wir im Nassen so schnell waren, aber das war halt quattro-Wetter“, scherzte Ekström nach dem Finale. „Bei trockenen Bedingungen am Sonntag hatten wir wieder einmal Probleme, das Tempo der Konkurrenz mitzugehen. Im Finale haben wir gleich am Start den entscheidenden Boden verloren. Das war unser eigener Fehler und der hat letztendlich den Podestplatz gekostet.“

Ekströms Teamkollegen Toomas Heikkinen (FIN) und Reinis Nitišs (LV) erreichten ebenfalls die Halbfinal-Läufe der zwölf besten Piloten. Mit den Rängen fünf und sechs mussten die beiden EKS-Piloten die Hoffnungen auf den Finaleinzug allerdings begraben. Zum ersten Mal traten dabei alle drei Audi S1 EKS RX quattro im selben Halbfinal-Lauf zusammen an. „Bei allen sechs Saisonläufen habe ich das Halbfinale erreicht, aber nur einmal das Finale“, sagt Heikkinen ernüchert. „Das ist nicht mein Anspruch.“ Ähnlich fasst Nitišs zusammen: „Ich hatte ein Wochenende mit einigen Rückschlägen – ein Reifenschaden in Qualifying 2, ein zu hartes Manöver von Ken Block im Halbfinale, und dann reicht es eben nicht für mehr“, analysierte der enttäuschte Lette.



## Streckenvorstellung

### 7) World RX of Sweden, Höljes (S)

**Datum:** 01.–02. Juli

**Strecke:** Höljes Motorstadion, 200 km nördlich von Karlstad (S)

**Streckenlänge:** 1,210 km (Joker-Runde: 1,250 km)

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 6 links, 5 rechts

**Topspeed:** ca. 147 km/h

**Rundenrekord:** Johan Kristoffersson (S), 41,278 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 105.53 km/h

**Sieger 2017:** Johan Kristoffersson (S), 4.14,579 Min.

#### Der Rückblick

Ein Wochenende zum Vergessen haben Audi und EKS beim siebten Lauf der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft 2017 in Höljes erlebt. Ausgerechnet beim EKS-Heimspiel in Schweden verpassten alle drei Fahrer das Halbfinale. Mit großen Ambitionen war das Team in das „Magic Weekend“ gestartet. Auch ohne Ekström, der in der DTM auf dem Norisring am Start war, sollte an die Erfolge von 2014 und 2015 angeknüpft werden, als der Lokalmatador jeweils als Sieger nach Hause fuhr.

In diesem Jahr zeigte sich allerdings schon in den Trainingssitzungen, dass die nötige „Pace“ fehlte. Am Samstag lag Reinis Nitišs als bester EKS-Pilot nur auf Rang zwölf und hätte sich damit am Sonntag gerade noch für das Halbfinale der zwölf schnellsten Piloten qualifiziert. Hinzu kamen am Sonntag noch technische Probleme. Im letzten Qualifying brach bei dem Letten die Fahrwerksaufhängung. Damit war die Hoffnung auf den Einzug in das Semi-Finale dahin.

So blieb es Toomas Heikkinen vorbehalten, das durchwachsene Wochenende als bestplatzierte EKS-Fahrer zu beenden. Platz 14 war allerdings alles andere als ein Wunschergebnis. Auf einen Laufsieg im dritten Qualifying folgte für Heikkinen der Rückschlag im letzten Rennen, als der Finne nach einer Kollision mit Timo Scheider und anschließendem Dreher seinen havarierten Audi S1 EKS RX quattro nur noch ins Ziel schleppen konnte. Ekströms Ersatz P-G Andersson rundete als Gesamt-17. das schlechteste Ergebnis von EKS seit Mai 2015 ab. Vor exakt 792 Tagen hatte das Team auf dem Hockenheimring zum letzten Mal geschlossen die Halbfinal-Läufe verpasst.



## Streckenvorstellung

### 8) World RX of Canada, Trois-Rivières (CDN)

**Datum:** 05.–06. August

**Strecke:** Circuit Trois-Rivières, 125 km nordöstlich von Montreal

**Streckenlänge:** 1,370 km (Joker-Runde: 1,455 km)

**Untergrund:** 59% Asphalt, 41% Schotter

**Kurven:** 4 links, 7 rechts

**Topspeed:** ca. 200 km/h

**Rundenrekord:** Timur Timerzyanov (RUS), 47,141 Sek. (2016)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 104,62 km/h

**Sieger 2017:** Johan Kristoffersson (S), 5.02,704 Min.

#### Der Rückblick

Toomas Heikkinen hat beim achten Lauf in Trois-Rivières seine Serie fortgesetzt und zum vierten Mal in Folge das Finale in Kanada erreicht – Rekord! Die Hoffnungen auf einen Podestplatz machte jedoch ein schleichender Plattfuß zunichte. Am Ende wurde der Finne Fünfter.

Mattias Ekström musste im Halbfinale mit Kupplungsproblemen aufgeben. „Der Samstag war ein ordentlicher Anfang, auch wenn wir nie die Pace der beiden Polos von Johan Kristoffersson und Petter Solberg hatten“, sagt Ekström. „Auch am Sonntag im Trockenen lief es für mich zunächst ganz gut.“ Der Schwede hatte sich als Dritter für die Finalläufe der besten zwölf Fahrer qualifiziert und startete aus der ersten Reihe. Ein Problem mit der Kupplung warf ihn zunächst zurück, ehe er seinen Audi S1 EKS RX quattro in der vorletzten Runde ohne Vortrieb abstellen musste. „Ein gutes Wochenende bis zum Halbfinale“, bilanzierte Ekström.

Für den dritten EKS-Piloten Reinis Nitišs war das Wochenende bereits nach dem Qualifying beendet. Aufgrund eines Problems mit der Kardanwelle beendete der Lette den ersten Tag nur auf Rang 19. Nach einer Aufholjagd reichte es nur zu Platz 16. „Ein großer Dank an meine Mechaniker, die am Samstag einen tollen Job gemacht haben, damit ich überhaupt wieder an den Start gehen konnte. Leider war das nötige Glück nicht auf meiner Seite. Ich muss Kanada schnell abhaken und nach vorne blicken. In Frankreich geht es wieder bei null los und ich werde beweisen, dass ich es besser kann.“



## Streckenvorstellung

### 9) World RX of France, Lohéac (F)

**Datum:** 02.–03. September

**Strecke:** Circuit de Lohéac, 30 km südlich von Rennes in der Bretagne

**Streckenlänge:** 1,070 km (Joker-Runde: 1,090 km)

**Untergrund:** 33% Asphalt, 67% Schotter

**Kurven:** 2 links, 5 rechts

**Topspeed:** ca. 163 km/h

**Rundenrekord:** Sébastien Loeb (F), 36,095 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 106,72 km/h

**Sieger 2017:** Johan Kristoffersson (S), 4.08,408 Min.

#### Der Rückblick

Mattias Ekström ist in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft zurück in der Erfolgsspur. Beim neunten Lauf in Lohéac fuhr der amtierende Weltmeister auf Rang drei – das erste Podestergebnis seit seinem Sieg in Hockenheim im vergangenen Mai. Vor 75.000 Zuschauern musste sich der Schwede im Finale seinem Landsmann Johan Kristoffersson und Lokalmatador Sébastien Loeb geschlagen geben.

Nach heftigen Regenfällen wurden die Final-Rennen in der Bretagne zu einem Matschfestival mit vielen Überholmanövern. „Erst Sonne am Samstag und dann eher Schwimmen und Schlittern am Sonntag, ein abwechslungsreiches Wochenende“, bestätigte Ekström. „Mit meinem dritten Platz bin ich grundsätzlich zufrieden. Aber ich ärgere mich auch ein bisschen, weil wir von der Spitze nicht weit weg waren. Im Trockenen und im Regen hat das letzte Quäntchen gefehlt, aber auf der Performance können wir auf jeden Fall aufbauen.“

Ekströms Teamkollegen Reinis Nitišs und Toomas Heikkinen erreichten in Lohéac erneut die Halbfinal-Läufe der zwölf schnellsten Fahrer, zogen dort aber den Kürzeren. „Nach einem Kontakt mit Andreas Bakkerud haben meine Scheibenwischer nicht mehr funktioniert, ab da war es ein Blindflug“, fasste Nitišs zusammen und fügte an: „Das Ergebnis ärgert mich, weil es nicht unsere tatsächliche Leistung widerspiegelt.“ Heikkinen verpasste nach einer Kollision mit Ken Block das Finale. „Ich hatte zunächst Probleme mit der Pace, habe zumindest den Einzug ins Halbfinale geschafft, aber nach dem Ausritt ins Kiesbett war nichts mehr möglich.“



## Streckenvorstellung

### 10) World RX of Latvia, Riga (LV)

**Datum:** 16.–17. September

**Strecke:** Bīķernieki Sports Complex, 10 km östlich von Riga

**Streckenlänge:** 1,295 km (Joker-Runde: 1,355 km)

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 8 links, 4 rechts

**Topspeed:** ca. 161 km/h

**Rundenrekord:** Johan Kristoffersson (S), 48,894 Sek. (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 95,35 km/h

**Sieger 2017:** Johan Kristoffersson (S), 5.06,673 Min.

#### Der Rückblick

Mattias Ekström hat in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft den nächsten Pokal gewonnen. In Riga fuhr der Schwede auf Rang zwei und musste sich nur seinem Landsmann Johan Kristoffersson geschlagen geben. Der Volkswagen-Pilot krönte sich in Lettland vorzeitig zum Weltmeister 2017 und tritt damit die Nachfolge von Ekström an. Kristofferssons Team PSRX Volkswagen Sweden sicherte sich zwei Läufe vor dem Saisonende auch den Teamtitel.

Auf dem anspruchsvollen Kurs in der lettischen Hauptstadt hatten die Fahrer wieder einmal mit sehr wechselhaften Bedingungen zu kämpfen. Nach Sonnenschein am Samstagvormittag öffnete der Himmel am Nachmittag seine Schleusen. Am Sonntag trocknete die Strecke dann nur langsam ab, ehe es kurz vor dem Finale erneut leicht zu regnen begann. „Trotz der wechselnden Bedingungen war es ein richtig gutes Wochenende für uns“, sagte Ekström. „Zum ersten Mal hatten wir vier Autos im Halbfinale, dazu mein zweiter Platz. Ich freue mich besonders für Nico, der bei seinem zweiten Einsatz gleich ins Finale gekommen ist.“

Audi-DTM-Pilot Müller strahlte nach dem Finale: „Ich bin superhappy“, bilanzierte der Schweizer. „Mit Mattias im Finale zu stehen war toll. Ein großes Dankeschön für die Unterstützung an das gesamte Team.“ Lokalmatador Reinis Nitišs verpasste vor heimischer Kulisse genauso den Einzug ins Finale, wie Teamkollege Toomas Heikkinen. Nach dem ersten Tag hatte der Finne noch an der Spitze des Klassements gelegen und sich berechnete Hoffnungen auf eine Topplatzierung gemacht. Doch im Halbfinale brach ihm eine Antriebswelle.



## Streckenvorstellung

### 11) World RX of Germany, Estering (D)

**Datum:** 30. September–01. Oktober

**Strecke:** Estering in Buxtehude, 35 km südwestlich von Hamburg

**Streckenlänge:** 0,952 km (Joker-Runde: 0,890 km)

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 3 links, 6 rechts

**Topspeed:** ca. 176 km/h

**Rundenrekord:** Johan Kristoffersson (S), 35.227s (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 97,29 km/h

**Sieger 2017:** Mattias Ekström (S), 3.41,663 Min.

#### Der Rückblick

Mattias Ekström hat sich in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft den vierten Saisonsieg gesichert. Auf dem Estering gewann der Schwede vor seinem Landsmann Timmy Hansen und seinem EKS-Teamkollegen Toomas Heikkinen. Nachdem der Schwede 2016 auf der Strecke in Buxtehude bei Hamburg vorzeitig Weltmeister geworden war, feierte er in diesem Jahr seinen insgesamt zehnten Sieg in der Rallycross-WM und schloss damit zu Rekordsieger Petter Solberg auf. „Das war ein fantastisches Wochenende für uns“, sagte Ekström. „Im vergangenen Jahr haben wir nach dem Titelgewinn eine richtig große Party gefeiert, aber auch dieses Mal haben wir allen Grund, zufrieden zu sein. Ich freue mich vor allen Dingen für Topi, der in dieser Saison so oft Pech hatte und mit Platz drei endlich belohnt wurde.“

Toomas „Topi“ Heikkinen durfte 309 Tage nach seiner letzten Podestplatzierung in Argentinien endlich wieder einen Pokal in die Luft stemmen. „Das war eine verdammt lange Zeit, aber Gott sei Dank hat es hier auf dem Estering geklappt“, sagte der Finne erleichtert. „Ein großer Dank an das Team. Ich habe einfach die besten Jungs um mich herum und freue mich, dass ich nach all dem Pech der vergangenen Monate endlich wieder etwas zurückgeben konnte.“ Auch Reinis Nitišs im dritten Audi S1 EKS RX quattro qualifizierte sich für das Halbfinale der zwölf punktbesten Fahrer. Nach einem Kontakt in der berüchtigten Kurve 1 auf dem Estering drehte sich der Lette allerdings und überquerte die Ziellinie als Sechster. „Enttäuschend, einfach enttäuschend“, resümierte Nitišs. „Beim Blick auf die Rundenzeiten wird klar, dass das Finale drin war, aber es hat wieder einmal nicht sollen sein. Nun bleibt mir noch das Saisonfinale in Südafrika, wo ich voll angreifen werde.“



## Streckenvorstellung

### 12) World RX of South Africa, Kapstadt (ZA)

**Datum:** 11.–12. November

**Strecke:** Killarney International Raceway

**Streckenlänge:** 1,060 km

**Untergrund:** 60% Asphalt, 40% Schotter

**Kurven:** 3 links, 5 rechts

**Rundenrekord:** Timmy Hansen (S), 39.805s (2017)

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** ca. 95,87 km/h

**Sieger 2017:** Johan Kristoffersson (S), 4.23,751 Min.

#### Der Rückblick

Mattias Ekström hat sich in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft den Vizeweltmeistertitel gesichert. Beim Saisonfinale in Kapstadt fuhr der Schwede auf Rang drei und verdrängte damit in der Gesamtwertung Petter Solberg vom zweiten Platz, obwohl er aufgrund einer Terminüberschneidung mit der DTM einen Lauf weniger fuhr als der Norweger. Der bereits als Weltmeister feststehende Johan Kristoffersson gewann das Rennen in Südafrika. In der Teamwertung wurde EKS Dritter.

Die Premiere der Rallycross-WM in Südafrika hat vollauf überzeugt. Volle Tribünen und packende Rennen bis zum Schluss – der letzte Lauf der Saison war beste Werbung für Rallycross. „Das war ein großartiges Wochenende“, sagte Ekström mit einem Lächeln. „Natürlich wollen wir immer gewinnen, aber im Finale waren wir nicht schnell genug. Platz zwei in der Gesamtwertung ist schön, aber letzten Endes auch nur der erste Verliererplatz. Ich werde diesen Erfolg dennoch mit dem Team feiern und freue mich nach der langen Saison auf die Winterpause.“

Für Audi und EKS endet in Südafrika eine erfolgreiche Saison 2017. Mattias Ekström gewann vier der insgesamt zwölf Saisonläufe und belegte zum Abschluss noch einmal Rang drei. Zusätzlich fuhr Toomas Heikkinen mit dem dritten Platz auf dem Estering einen weiteren Podestplatz ein. Bei elf der zwölf Rennwochenenden erreichte mindestens ein Fahrer im Audi S1 EKS RX quattro das Finale der schnellsten sechs Piloten. Vizeweltmeister Ekström gewann 23 seiner insgesamt 75 Einzelrennen. Mit zehn Laufsiegen ist der Schwede zusammen mit Petter Solberg der erfolgreichste Fahrer in der Rallycross-Geschichte.



**Kontakte**

**Audi Kommunikation Motorsport**

**Virginia Brusch**

**Pressesprecherin Rallycross**

Tel. +49 (0)841 89-41753

Mobil +49 (0)151 52817968

E-Mail [virginia.brusch@audi.de](mailto:virginia.brusch@audi.de)

**Lukas Stelmaszyk**

**Pressesprecher EKS**

Tel. +49 (0)40 300682-41

Mobil +49 (0)171 9301773

E-Mail [lukas.stelmaszyk@eksrx.com](mailto:lukas.stelmaszyk@eksrx.com)



**\* Verbrauchsangaben der genannten Modelle:**

**Audi Q5 2.0 TFSI quattro S tronic (185 kW):**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1–6,8 \*\*

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 162–154 \*\*

**Audi A4 allroad quattro:**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,7–4,9 \*\*

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 154–127 \*\*

**Audi A6 allroad quattro:**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5–5,6 \*\*

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 172–149 \*\*

\*\* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.