Audi
MediaCenter

Kommunikation Motorsport
Virginia Brusch
Telefon: +49 841 89-41753
E-Mail: virginia.brusch@audi.de
www.audi-mediacenter.com/de

Dezember 2021

BASISINFORMATION

Audi bei der Rallye Dakar

- Audi bei der Rallye Dakar 2
- Der Audi RS Q e-tron 4
- Technische Daten 7
- Das Projekt Dakar 8
- Das Antriebskonzept 10
- Das Design 13
- Das Einsatzteam 15
- Die Fahrerteams 17
- Mattias Ekström 20
- Emil Bergkvist 24
- Stéphane Peterhansel 27
- Edouard Boulanger 31
- Carlos Sainz 34
- Lucas Cruz 38
- Statistik Audi-Fahrer & Audi-Beifahrer 41
- Audi-Motorsport-Historie 42
- Kontakte 45

INTERNAL

Audi bei der Rallye Dakar

Audi startet bei der Rallye Dakar

Audi stellt sich einer der größten Herausforderungen, die es im Motorsport gibt: Mit einem innovativen Prototyp geht die Marke mit den Vier Ringen 2022 erstmals bei der berühmten Rallye Dakar an den Start. Das alternative Antriebskonzept kombiniert dabei erstmals einen elektrischen Antriebsstrang mit einer Hochvoltbatterie und einem hocheffizienten Energiewandler. Der Marathon-Rallyesport bildet künftig die Speerspitze des werkseitigen Motorsport-Engagements.

„Ein vielfältiges Engagement im Motorsport ist und bleibt fester Bestandteil der Audi-Strategie“, sagt Markus Duesmann, Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG. „Wir wollen auch in Zukunft das Markenversprechen ‚Vorsprung durch Technik‘ im internationalen Top-Motorsport unter Beweis stellen und innovative Technologien für den Serieneinsatz entwickeln. Die härteste Rallye der Welt ist hierfür die perfekte Bühne.“

Audi kehrt damit nach vielen internationalen Erfolgen in unterschiedlichsten Kategorien in den Rallyesport zurück, mit dem die Erfolgsgeschichte der Marke im Motorsport begann. Ab 1981 revolutionierte der Audi quattro den Rallyesport. Bis heute ist der permanente Allradantrieb nicht nur bei Rallyefahrzeugen Standard. Er garantiert auch bei den sportlichsten Audi-Serienmodellen maximale Sicherheit, bei den e-tron-Modellen inzwischen auch elektrisch.

Mit dem Einsatz eines alternativen Antriebskonzepts bei der Rallye Dakar stellt sich Audi jetzt extremsten Bedingungen. Der Antrieb des Fahrzeugs wird dabei durch einen leistungsstarken elektrischen Antriebsstrang erfolgen. Die dafür benötigte Energie kommt aus einer Hochvoltbatterie, welche bei Bedarf während der Fahrt über einen Energiewandler in Form eines hocheffizienten TFSI-Motors geladen werden kann. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Elektroantriebs und der Batterie in den kommenden Jahren permanent zu verbessern. Das dabei gewonnene Know-how soll dann in die Weiterentwicklung zukünftiger Serienmodelle einfließen.

Audi bekennt sich als erster Automobilhersteller zur Entwicklung eines siegfähigen Prototyps mit alternativem Antriebskonzept bei der Rallye Dakar und ist damit im Motorsport einmal mehr Pionier. 2012 gelang Audi der erste Sieg eines Hybrid-Rennwagens bei den 24 Stunden von Le Mans. Dreimal in Folge blieb der Audi R18 e-tron quattro beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt ungeschlagen.

Seit 2014 ist Audi mit der Formel E auch im vollelektrischen Motorsport erfolgreich. Erst in unterstützender Form für das Team um den langjährigen Partner ABT

Sportsline und ab 2017 mit einem vollen werkseitigen Einsatz. Nach sechs Jahren ist das Team Audi Sport ABT Schaeffler mit insgesamt 43 Podiumsplätzen – darunter zwölf Siege – das erfolgreichste Team der Formel-E-Geschichte. Besondere Highlights dabei: der Gewinn der Fahrerwertung 2017 und der Sieg in der Teammeisterschaft in der Premierensaison als Werksteam 2018.

„Die Formel E hat bei Audi die Phase der Transformation begleitet“, sagt Markus Duesmann. „Heute ist Elektromobilität bei den Vier Ringen nicht mehr Zukunftsmusik, sondern Gegenwart.“ Der Audi e-tron ist in vielen Märkten ein Bestseller. Mit dem RS e-tron GT bringt Audi seine sportliche Speerspitze auf die Straße. Und bereits 2025 sollen rund 40 Prozent des Absatzes mit rein elektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden erzielt werden. „Deshalb gehen wir beim elektrifizierten Motorsport den nächsten Schritt und stellen uns extremsten Bedingungen. Die Rallye Dakar mit ihren vielen technischen Freiheiten ist dabei ein perfektes Testlabor für uns.“

Der Audi RS Q e-tron

Testlabor für mögliche Zukunftstechnologien

Bühne frei für ein elektrifizierendes Hightech-Testlabor: Nur knapp ein Jahr nach der ersten Konzeptidee hat Audi Sport die Erprobung des neuen Audi RS Q e-tron begonnen, mit dem sich Audi im Januar 2022 einer der größten Herausforderungen stellt, die es im internationalen Rennsport gibt: der Rallye Dakar.

Die Besonderheit: Als erster Automobilhersteller möchte Audi mit einem elektrifizierten Antrieb in Kombination mit einem effizienten Energiewandler gegen konventionell angetriebene Wettbewerber um den Gesamtsieg bei der härtesten Rallye der Welt kämpfen. „Der quattro war ein Gamechanger für die Rallye-Weltmeisterschaft. Audi war die erste Marke, die bei den 24 Stunden von Le Mans mit einem elektrifizierten Antrieb gewonnen hat. Nun wollen wir bei der Rallye Dakar eine neue Ära einläuten und unsere e-tron-Technologie unter extremen Bedingungen testen und weiterentwickeln“, sagt Julius Seebach, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH und verantwortlich für den Motorsport bei Audi. „Unser RS Q e-tron ist auf einem weißen Blatt Papier in Rekordzeit entstanden und steht für Vorsprung durch Technik.“

Die Charakteristik der Rallye Dakar stellt die Ingenieure dabei vor besondere Herausforderungen. Der Marathonevent dauert zwei Wochen, die Tagesetappen sind bis zu 800 Kilometer lang. Damit ist dieser Wettbewerb die ultimative Challenge für einen elektrischen Antrieb.

Weil es in der Wüste keine Ladesäulen gibt, hat Audi ein innovatives Ladekonzept gewählt: An Bord des Audi RS Q e-tron befindet sich der hocheffiziente TFSI-Motor aus der DTM. Er ist Teil eines Energiewandlers, der die Hochvoltbatterie während der Fahrt auflädt. Da der Verbrennungsmotor im besonders effizienten Drehzahlbereich zwischen 4.500 und 6.000 Umdrehungen pro Minute betrieben wird, liegt der spezifische Verbrauch deutlich unter 200 Gramm pro kWh.

Der Antriebsstrang des Audi RS Q e-tron ist elektrisch. An der Vorderachse und der Hinterachse sitzt jeweils eine Motor-Generator-Einheit (MGU) aus dem aktuellen Audi e-tron FE07, die von Audi Sport für die Saison 2021 entwickelt wurde.

Eine dritte MGU ist Teil des Energiewandlers und dient dazu, die Hochvoltbatterie während der Fahrt wieder aufzuladen. Zusätzlich wird Energie beim Bremsen rekuperiert. Die Batterie wiegt etwa 370 Kilogramm und hat eine Kapazität von 52 kWh.

„Auch die Batterie ist eine Eigenentwicklung, die wir gemeinsam mit einem Partner realisiert haben“, sagt Stefan Dreyer, Entwicklungschef von Audi

Sport für die Motorsport-Projekte. „Als Ingenieure sehen wir prinzipiell in jeder Komponente Entwicklungspotenzial. Aber beim Antrieb haben wir in der Formel E bereits eine Systemeffizienz von über 97 Prozent erreicht. Da gibt es nicht mehr viel Spielraum. Ganz anders sieht es bei der Batterie und dem Energiemanagement aus. Dort liegt in der Elektromobilität generell das größte Entwicklungspotenzial. Was wir bei dem überaus herausfordernden Dakar-Projekt lernen, wird in zukünftige Serienmodelle einfließen. Wie immer arbeiten wir auch bei diesem Projekt eng mit unseren Kollegen aus der Serienentwicklung zusammen."

Der Veranstalter der Rallye Dakar erlaubt eine maximale Antriebsleistung von 288 kW. Der Elektroantrieb bietet viele Vorteile. Die Elektromotoren lassen sich extrem präzise ansteuern und sorgen so für eine gute Fahrbarkeit. Zudem lässt sich Bremsenergie zurückgewinnen.

Der Audi RS Q e-tron kommt mit einem Vorwärtsgang aus. Vorder- und Hinterachse sind wie auch bei Elektrofahrzeugen üblich nicht mechanisch miteinander verbunden. Die von Audi entwickelte Software übernimmt die Drehmomentverteilung zwischen den Achsen und erzeugt somit ein virtuelles, frei konfigurierbares Mitteldifferential – mit dem positiven Nebeneffekt, das Gewicht und den Platzbedarf von Karadanwellen und einem mechanischen Differential einsparen zu können.

Optisch unterscheidet sich der Audi RS Q e-tron ebenfalls deutlich von konventionell angetriebenen Dakar-Prototypen. „Das Fahrzeug sieht futuristisch aus und hat viele für Audi typische Designelemente, sagt Juan Manuel Diaz, Teamleiter Motorsport Design bei Audi. „Unser Ziel war es, Vorsprung durch Technik und die Zukunft unserer Marke zu symbolisieren."

Der Einsatz bei der Rallye Dakar erfolgt gemeinsam mit Q Motorsport. „Audi hat im Rennsport schon immer neue, mutige Wege gewählt, aber ich glaube, das ist eines der komplexesten Autos, das ich je gesehen habe", sagt Teamchef Sven Quandt. „Durch den E-Antrieb müssen sehr viele unterschiedliche Systeme miteinander kommunizieren. Neben der Zuverlässigkeit, die bei der Rallye Dakar an erster Stelle steht, ist das in den nächsten Monaten unsere größte Herausforderung."

Quandt vergleicht das Dakar-Projekt von Audi mit der ersten Mondlandung: „Damals wussten die Ingenieure nicht wirklich, was auf sie zukommt. Das ist bei uns ähnlich. Wenn wir beim ersten Dakar-Einsatz ins Ziel kommen, ist das schon ein Erfolg."

Der Prototyp des Audi RS Q e-tron rollte Anfang Juli in Neuburg zum ersten Mal. Bis Ende des Jahres stand ein intensives Testprogramm im Zeitplan.

Die Projektplanung ist extrem herausfordernd. Seit dem offiziellen Projektstart ist wenig mehr als ein Jahr vergangen. Audi musste sogar mit der Entwicklung beginnen,

als das Reglement für alternativ angetriebene Fahrzeuge noch gar nicht finalisiert war.

Technische Daten

Modell	Audi RS Q e-tron (Dakar 2022)
Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Marathon-Rallye-Fahrzeug (Kategorie T1U – alternative Antriebe)
Chassis	Stahlgitterrohrrahmen in Kombination mit Carbon/Zylon-Faserverbund-Strukturbauteilen
Antrieb/Kraftübertragung	
Antriebsart	Allradantrieb mit elektrisch angetriebenen Achsen
E-Antriebe an den Achsen	Pro Achse eine Audi MGU05 aus der Formel E
Leistung	Systemleistung Fahrzeug unter 288 kW
Getriebe	Pro Achse ein 1-Gang-Renngetriebe inkl. Sperrdifferenzial Softwarebasiertes, virtuelles Mittendifferenzial
Batterie	High Voltage Battery System (HVBS), ca. 370 kg (nass), Lithium-Ionen-Zellen, nutzbare Batteriekapazität ca. 52 kWh, Laden mit max. 220 kW während der Fahrt durch Energiewandler
Energiewandler	2.0-Liter-Vierzylinder-Turbomotor aus der DTM, gekoppelt über eine Welle mit einem Generator (Audi MGU05 aus der Formel E) Drehzahl- und Moment-geregelter Generatorbetrieb im Effizienzmaximum des Energiewandlers mit intelligentem Batterielade- und Energiemanagement
Elektrik	
Bordnetzspannungen	12V/48V/800V
Systemsteuergeräte	Bosch ECU MS 7.4, Bosch VCU MS 50.4P
Powermanagement	Motec PDM32
Daten-Logger	4 x Bosch C 80
Fahrer/Beifahrer-Display	2 x Bosch DDU 10
Licht	LED-Scheinwerfer vorne und Rücklichter
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Elektrohydraulisch unterstützte Zahnstangen-Lenkung
Fahrwerk	Einzelradaufhängung vorn und hinten, Doppel-Querlenker-Aufhängung, Feder/Dämpfer-Einheit, einstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer
Bremsen/Rekuperation	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit jeweils einem „Brake-by-wire“ System an der Vorder- und Hinterachse mit frei durch den Fahrer wählbarer Bremskraftverteilung und elektronisch geregelter Rekuperationsleistung Leichtmetall-Bremssättel, innenbelüftete Stahl-Bremsscheiben vorne und hinten
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorne/hinten: 8,5 x 17 Zoll
Reifen	BF Goodrich vorne/hinten 37x12,5 R17
Abmessungen/Gewicht	
Länge	4.500 mm
Breite	2.300 mm
Höhe	1.950 mm
Mindestgewicht	2.000 kg ohne Fahrer
Tankinhalt	max. 300 Liter
Fahrleistungen	
0–100 km/h	Unter 4,5 s (auf losem Untergrund)
Höchstgeschwindigkeit	Reglementiert auf max. 170 km/h

Das Projekt Dakar

Von der Rundstrecke in die Wüste

Audi Sport hat seine Wurzeln im Rallyesport. Der Audi quattro revolutionierte Anfang der 1980er-Jahre die Rallye-Weltmeisterschaft. Poster, Fotos und Aufkleber bei Audi Sport in Neuburg erinnern noch an diese Zeit.

Von der damaligen Mannschaft ist heute allerdings niemand mehr aktiv und der Marathon-Rallyesport für Audi Sport Neuland.

Die einzige Offroad-Erfahrung stammt vom Rallycross-Projekt mit dem Team von Mattias Ekström in den Saisons 2017 und 2018. Dort gab es zwar bis zu 50 Prozent Schotteranteil, doch der Marathon-Rallyesport in der Wüste ist eine andere Dimension.

Zunächst arbeitete bei Audi Sport ein kleines Kernteam an einer Machbarkeitsstudie für das alternative Antriebskonzept. Im Juni 2020 begann die Design- und Konzeptphase. Richtig los ging es im August.

Audi Sport entwickelt seit mehr als vier Jahrzehnten neue Rennfahrzeuge. Das vielfältige Know-how half auch bei der Entwicklung des Audi RS Q e-tron. Der Prozess ist immer derselbe, nur die Ziele waren dieses Mal andere. Die Zuverlässigkeit ist bei der Rallye Dakar besonders wichtig. Jede Komponente muss in der Wüste 14 Tage lang unter härtesten Bedingungen halten.

Die Zuverlässigkeit hat für Audi Sport beim ersten Einsatz bei der Rallye Dakar im Januar 2022 oberste Priorität. In der Wüste muss Audi auf Sand, Geröll, raue Schotterpisten, aber auch Matsch, Regen und extreme Hitze vorbereitet sein. Für den Elektroantrieb sind diese Bedingungen besonders hart.

Zudem entstand der Audi RS Q e-tron unter Pandemiebedingungen. Wegen COVID-19 fand ein großer Teil der Entwicklung im Homeoffice statt. Virtuelle Meetings ersetzten reale Treffen. Auch die Planung von Reisen und Testfahrten ist komplizierter als zu normalen Zeiten.

In die Entwicklung des Audi RS Q e-tron waren bei Audi Sport alle relevanten Abteilungen involviert. Hatten die Ingenieure bei den Projekten für die Rundstrecke immer eine gewisse Basis, starteten sie beim RS Q e-tron bei null. Audi Sport hat alle Parameter auf einem weißen Blatt Papier definiert. Mit Q Motorsport hatte die Marke von Anfang an einen starken Partner an ihrer Seite, der viel Erfahrung im Marathon-Rallyesport hat.

Ein großes Thema bei Elektrofahrzeugen ist generell das Gewicht. Beim Audi RS Q e-tron kommt noch der Energiewandler hinzu – eine Kombination des TFSI-Motors aus der DTM mit einer MGU. Der Prototyp für die Wüste steckt voller Technik. Deshalb war es ein Vorteil, dass vorhandene Komponenten bereits gewichtsoptimiert waren. Denn auch bei der Rallye Dakar gilt: je leichter, desto schneller.

Bis zum Januar 2022 hat Audi so viele Testkilometer abgespult wie möglich und die Systeme aufeinander abgestimmt, um das Auto schnell und zuverlässig zu machen. Im Unterschied zum Rundstrecken-Rennsport gibt es während der Tagesetappen keine Crew, die das Auto reparieren kann. Nur die Fahrer und andere Teilnehmer können am Auto arbeiten. Je zuverlässiger das Auto im rauen Gelände funktioniert, desto geringer die Gefahr eines Zeitverlustes. Erst am Abend kann sich das Serviceteam im Biwak um den RS Q e-tron kümmern.

Das Antriebskonzept

Maximale Effizienz

Die Zukunft ist elektrisch. Diese Devise gilt für Audi insgesamt und auch für Audi Sport. Als die Vision entstand, die härteste Rallye der Welt mit einem elektrifizierten Antrieb in Angriff zu nehmen, war Pioniergeist gefragt.

Der Antriebsstrang des Audi RS Q e-tron ist elektrisch. Die Vorderachse und die Hinterachse sind mechanisch nicht miteinander verbunden und werden jeweils von einer Motor-Generator-Einheit (MGU) aus dem aktuellen Audi e-tron FE07 angetrieben. Weil es in der Wüste keine Ladesäulen gibt, hat Audi ein innovatives Ladekonzept gewählt: An Bord des Audi RS Q e-tron befindet sich ein Energiewandler, der die Hochvoltbatterie während der Fahrt auflädt. Der Energiewandler besteht aus dem hocheffizienten TFSI-Motor aus der DTM, der an einen Generator (weitere Antriebseinheit aus der Formel E) gekoppelt ist.

„Wir haben uns schon vor dem Dakar-Projekt gefragt, wie ein zukünftiger Antrieb im Motorsport aussehen könnte“, sagt Stefan Dreyer, Entwicklungschef von Audi Sport. „Wir wollten einen Antrieb, der gleichzeitig effizient und performant ist und auch lange Distanzen bewältigen kann. So entstand das Konzept des Energiewandlers. Es ist toll, dass wir im Motorsport unseren Beitrag leisten können, nachhaltige Antriebe zu entwickeln, die die Welt in Bewegung halten.“

Ganz wichtig ist für Audi, dass die Batterie bei der Rallye Dakar kein Einheitsbauteil ist. „Als Ingenieure sehen wir prinzipiell in jeder Komponente Entwicklungspotenzial“, sagt Dreyer. „Die MGU und der Inverter sind eine hundertprozentige Eigenentwicklung von Audi Sport für die Formel E und erreichen bereits jetzt eine Systemeffizienz von ca. 97 Prozent. Da gibt es nicht mehr viel Spielraum. Ganz anders sieht es bei der Batterie und dem Energiemanagement aus. Dort liegt in der Elektromobilität generell das größte Entwicklungspotenzial. Wie immer arbeiten wir auch bei diesem Projekt eng mit unseren Kollegen aus der Serienentwicklung zusammen.“

Die Hochvoltbatterie des Audi RS Q e-tron wurde von Audi Sport von Grund auf neu konzipiert und gemeinsam mit einem externen Partner in weniger als einem Jahr gefertigt. „Wegen der Kürze der Zeit mussten wir ein paar Kompromisse eingehen, so dass es noch mehr Potenzial gibt“, sagt Dreyer. „Aber es ist eine große Leistung, schon jetzt eine Batterie zu haben, die allen unseren Anforderungen entspricht.“

Mit rund 370 Kilogramm ist die Hochvoltbatterie von der Größe her vergleichbar mit jener aus dem aktuellen Formel-E-Fahrzeug. Sie hat eine Kapazität von 52 kWh. Sie wird während der Fahrt vom Energiewandler aufgeladen. Der Prozess läuft prinzipiell

automatisch, damit Fahrer und Beifahrer sich auf das Fahren und Navigieren konzentrieren können.

Wesentlich komplexer als auf der Rundstrecke ist das Energiemanagement. „Auf der Rundstrecke kennt man alle Parameter ziemlich gut“, sagt Dreyer. „Die Strecke. Das Rennformat. Die Wettbewerber. Man verbringt viel Zeit im Simulator, um sich so optimal wie möglich vorzubereiten. Bei der Rallye Dakar müssen wir mit vielen unvorhersehbaren Situationen klarkommen. Die Software ist daher unsere größte Aufgabe.“

Aber auch die extremen Belastungen für die Hardware sind nicht zu unterschätzen. „Bei der Rallye Dakar gibt es Sprünge, man gräbt sich im Sand fest, man trifft Hindernisse. Die Komponenten des Antriebs wurden grundsätzlich nicht für diese spezielle Anwendung entwickelt“, sagt Dreyer. „Es ist eine große Herausforderung dafür zu sorgen, dass diese Komponenten halten.“

Der elektrische Antrieb an der Vorder- und Hinterachse ist identisch. Alle Komponenten (MGU, Inverter, 1-Gang-Getriebe, Differenzial und Rutschkupplung) sind in einem Aluminiumgehäuse untergebracht. Das Innenleben von MGU und Inverter wurde verstärkt, die Kühlung optimiert. Vorder- und Hinterachse sind nicht miteinander verbunden. Die Funktion des Mitteldifferenzials übernimmt die Software.

Der Zweiliter-TFSI-Motor aus dem Audi RS 5 DTM wurde für den Einsatz in der Wüste optimiert. „Der DTM-Motor passt perfekt“, sagt Dreyer. „Aber er arbeitet bei der Rallye Dakar natürlich under anderen Bedingungen. Wir haben die Leistung von 450 auf etwa 200 kW reduziert. Er arbeitet Bestpunkt-optimiert in einem engen Drehzahlbereich zwischen 4.500 und 6.000 statt 9.000 Touren. Der Motor muss bei Hitze, Kälte und Höhe so effizient wie möglich laufen. Wir haben die Kolben, die Injektoren und den Turbolader daraufhin optimiert und viel Zeit auf dem Prüfstand verbracht. Wir sind stolz auf den spezifischen Verbrauch von deutlich unter 200 Gramm pro kWh.“

Der Kraftstofftank fasst maximal 295 Liter. „Aber natürlich versuchen wir, so wenig Benzin wie möglich mitzunehmen, um Gewicht zu sparen“, so Dreyer.

Die Vorteile des elektrischen Antriebs bei der Rallye Dakar liegen für den Entwicklungschef auf der Hand: „Der Antrieb ist extrem effizient. Es gibt kaum Leistungsverluste. Man hat keine Temperaturprobleme zu erwarten, wenn man langsam im Sand unterwegs ist. Vor allem aber ist der Elektroantrieb in allen Situationen viel leichter zu kontrollieren. Das maximale Drehmoment ist ab null Umdrehungen vorhanden. Man kann den Antrieb sehr präzise regulieren – egal, ob das Auto springt oder in der Wüste fährt. Der E-Antrieb reagiert nicht auf äußere Einflüsse wie Luftdruck, Temperatur und Luftfeuchtigkeit. Und man kann die volle Leistung

während der gesamten Rallye nutzen. Das ist alles viel stabiler als bei einem Verbrennungsmotor."

Auch für Stefan Dreyer ist die Zuverlässigkeit des Audi RS Q e-tron zunächst wichtiger als die Performance. „Zuverlässigkeit hat Priorität eins", sagt er. „Es gibt eigentlich keine Komponente, die mir besondere Bauchschmerzen bereitet. Es ist eher die Tatsache, dass wir ein so komplexes Projekt in nur zwölf Monaten unter Pandemiebedingungen entwickelt haben. Unser Traum ist es, der erste Automobilhersteller zu werden, der die Rallye Dakar mit einem alternativen Antrieb gewinnt."

Das Design

Vorsprung durch Optik

Der Audi RS Q e-tron ist technisch ein Quantensprung. Und auch optisch unterscheidet sich der futuristisch anmutende Prototyp deutlich von typischen Dakar-Fahrzeugen. Er ist das Ergebnis eines internen Wettbewerbs im Audi Design.

„Es gab viele tolle Entwürfe“, sagt Juan Manuel Diaz, bei Audi für das Design der Rennfahrzeuge verantwortlich. „Der Vorschlag von Dario Tomorad hat uns am besten gefallen. Gemeinsam mit ihm und dem ganzen Team haben wir in extrem kurzer Zeit ein faszinierendes Auto auf die Beine gestellt, das völlig anders und trotzdem auf den ersten Blick ein Audi ist.“

„Die meisten Autos bei der Rallye Dakar sind eher kastenförmig“, sagt Dario Tomorad. „Audi ist bekannt dafür, Dinge anders zu machen. Wir bringen die Dynamik unserer Serienmodelle in das Rennfahrzeug. Wir haben eine Coupé-ähnliche Silhouette wie beim e-tron Sportback. Und wir haben uns von unserer einzigartigen Motorsport-Historie inspirieren lassen.“

Mit dem Engagement bei der Rallye Dakar kehrt Audi Sport zu seinen Wurzeln zurück. Der Audi quattro revolutionierte zu Beginn der 1980er-Jahre den Rallyesport. Die markanten eckigen Kotflügelformen des Ur-quattro finden sich auch beim Audi RS Q e-tron wieder.

An die erfolgreiche Ära von Audi bei den 24 Stunden von Le Mans erinnern die senkrechte Finne auf der Heckhaube und der Lufteinlass auf dem Dach, der die Elektromotoren, die Hochvoltbatterie und den Energiewandler mit ausreichend Kühlluft versorgt.

Die Ausbuchtungen hinter den Türen sind an die Sideblades des Audi R8 angelehnt. Sie haben beim Audi RS Q e-tron einen ganz anderen Zweck: Hier werden die beiden Ersatzräder untergebracht, die bei der Rallye Dakar typischerweise an Bord mitgeführt werden.

Besonders futuristisch wirkt das Heck des Wüstenschiffs, auf das sich die Designer vor allem bei Dunkelheit freuen: Die hintere Kante der Finne besteht aus LEDs, die als Bremslichter fungieren. Typisch Audi sind auch die Signaturen der Scheinwerfer und Rücklichter.

Wie ein UFO wirkt der Audi RS Q e-tron von vorne. Weil die Fahrzeuge bei der Rallye Dakar viel springen und dabei meistens mit der Nase nach unten landen, beginnt die Frontpartie praktisch erst oberhalb der riesigen Vorderräder.

„Jeder Designer träumt von großen Rädern, kurzen Überhängen und einer schlanken Kabine“, sagt Juan Manuel Diaz. „Wir hatten bei diesem faszinierenden Projekt die Chance, etwas ganz Neues zu schaffen. Wir haben dabei viele Elemente von unseren Serienmodellen übernommen: das abfallende Heck wie bei einem Coupé. Die quattro-Kotflügel. Den Single Frame. Die Signatur der Lichter. Man erkennt sofort, dass es ein Audi ist. Ein einzigartiger, futuristischer Audi. Das breiteste Auto, das Audi je gebaut hat. Es gab viele Herausforderungen wie die massiven Federwege. Aber das ganze Team kann stolz auf das Ergebnis sein. Wenn man das Auto sieht, denkt man nur: Wow! Was ist das?“

Betont wird der futuristische Auftritt des Audi RS Q e-tron durch ein von Marco dos Santos entwickeltes Camouflage-Design, das verschiedene Grautöne miteinander kombiniert. Leuchtend rote Streifen und Farbflächen stehen für die Audi-e-tron-Technologie. Motorsport-Fans kennen diese markante Farbgebung bereits aus der Formel E.

„Die meisten Wettbewerber setzen sehr bunte Fahrzeuge ein“, sagt Marco dos Santos. „Wir heben uns mit unserem dunklen, sehr technikbetonten Design deutlich davon ab. Die Zuschauer werden es leicht haben, unsere Autos von den anderen zu unterscheiden.“

Auch durch die Vier Ringe im XXL-Format auf der Lufthutze – eine Idee, die während der Rallye Dakar 2021 entstand. „Wir haben festgestellt, dass die Autos im Fernsehen meistens aus der Hubschrauberperspektive gezeigt werden“, sagt Dario Tomorad.

Das Einsatzteam

Q Motorsport

Mit einem innovativen Prototyp startet Audi 2022 erstmals bei der Rallye Dakar. Der Renneinsatz bei der härtesten Marathon-Rallye der Welt erfolgt in Zusammenarbeit mit der neu gegründeten Q Motorsport GmbH mit Sitz im hessischen Trebur.

„Durch die Zusammenarbeit mit Q Motorsport bleiben wir unserer Philosophie treu, die sich bei Audi über viele Jahre bewährt hat“, sagt Julius Seebach, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH und verantwortlich für den Motorsport bei Audi. „Die Entwicklung des Dakar-Prototyps mit seinem innovativen Antriebskonzept erfolgt inhouse bei der Audi Sport GmbH. Den Renneinsatz bestreiten wir gemeinsam mit einem erfahrenen Partner. Das Team von Q Motorsport bringt dabei enorm viel spezifisches Know-how aus dem Marathon-Rallyesport mit ein.“

Gegründet wurde die Q Motorsport GmbH von Sven Quandt und seinen beiden Söhnen Thomas und Tobias Quandt. Als Fahrer gewann Sven Quandt 1998 den T1 Marathon Cup. Im selben Jahr feierte sein Team GECO Raid einen Dreifacherfolg in der T1-Wertung der Rallye Paris–Dakar. Von November 2002 bis Ende 2004 fungierte Quandt als Motorsportchef von Mitsubishi Motors. Parallel begann er, das Team X-raid aufzubauen, das sechs Siege bei der Rallye Dakar feierte und elfmal den FIA-Weltcup für Marathon-Rallyes gewann.

„Mit Q Motorsport wollen wir im Marathon-Rallyesport unabhängig von und parallel zu X-raid ganz neue Wege gehen“, sagt Sven Quandt. „Die Welt verändert sich, und auch die Dakar muss beweisen, dass sie zukunftsfähig und weiter richtungsweisend sein kann. Genau das will Q Motorsport gemeinsam mit Audi aufzeigen.“

„Audi hat im Rennsport schon immer neue, mutige Wege gewählt, aber ich glaube, das ist eines der komplexesten Autos, die ich je gesehen habe“, sagt Quandt. „Durch den E-Antrieb müssen sehr viele unterschiedliche Systeme miteinander kommunizieren. Neben der Zuverlässigkeit, die bei der Rallye Dakar an erster Stelle steht, ist das in den nächsten Monaten unsere größte Herausforderung.“

Quandt vergleicht das Dakar-Projekt von Audi mit der ersten Mondlandung: „Damals wussten die Ingenieure nicht wirklich, was auf sie zukommt. Das ist bei uns ähnlich. Wenn wir beim ersten Dakar-Einsatz ins Ziel kommen, ist das schon ein Erfolg.“

Für Sven Quandt ist die Rallye Dakar eine der größten Herausforderungen, die es im Motorsport gibt – und der beste Test für alltagstaugliche Technologien. „Man hat all das, worauf es auch bei einem Serienfahrzeug ankommt: unterschiedliche Terrains, harte Bedingungen, hohe und niedrige Temperaturen, Regen, Sonne und viele Kilometer pro Tag. Die Dakar ist der beste Test: Wenn die Technik die Dakar übersteht, wird sie überall erfolgreich sein."

Audi Sport hat viel Know-how aus dem Rundstrecken-Rennsport inklusive Le Mans mit in die Partnerschaft mit Q Motorsport eingebracht. „In einigen Bereichen ist der Audi RS Q e-tron mehr ein Rundstreckenauto", sagt Quandt. „Die Frage ist: Was kann man von der Rundstrecke in ein Marathon-Rallyeauto einbringen? Was ist der beste Kompromiss? Wir lernen beide voneinander."

Die größte Unbekannte ist für den erfolgreichen Dakar-Teamchef die Elektronik. „Jeder weiß, wie oft man einen Computer neu starten muss", sagt Quandt. „Das Auto ist mit all seinen Komponenten sehr komplex. Sie alle müssen miteinander kommunizieren. Das ist so, als würde man zwölf Leute in einen Raum setzen, jeder von ihnen spricht eine andere Sprache, aber alle sollen an derselben Aufgabe arbeiten. Es werden zwischen den einzelnen Komponenten unheimlich große Datenmengen ausgetauscht. Von MGU zu MGU, von der Batterie zu den Motoren, vom Energiewandler. Das macht es sehr schwierig. Komponenten können wir wechseln und reparieren. Wenn es ein Software-Problem gibt, haben die Fahrer keine Chance. Deshalb wird möglichst viel redundant ins Auto eingebaut."

Die Fahrer und Beifahrer werden in speziellen Trainingslagern genauso auf die Besonderheiten des Elektroantriebs vorbereitet wie die Mechaniker und Techniker. Bei der Rallye selbst werden im Januar zusätzliche Ingenieure vor Ort sein, die sich speziell um den Elektroantrieb und die Software kümmern.

Quandt weiß: „Du kannst das schnellste Auto haben. Du wirst die Dakar trotzdem nicht gewinnen, wenn die Zuverlässigkeit nicht da ist. Um zu gewinnen, musst du erst einmal ins Ziel kommen. Bei unserem Projekt geht es erst einmal nur ums Ankommen. Den Rest müssen wir zunächst ausblenden."

„Das ganze Team ist extrem motiviert", sagt Quandt. „Sie können es kaum erwarten, dass es losgeht. Sie freuen sich wie Kinder auf ihr neues Spielzeug. Jeder möchte seinen Teil dazu beitragen, dass dieses Projekt erfolgreich wird."

Auch Quandt selbst freut sich auf die Zusammenarbeit mit Audi. „Ich bin 65", sagt er. „Nicht viele wagen in so einem Alter noch einmal eine Challenge. Ich finde es cool, Teil von etwas völlig Neuem zu sein. Mit diesem Projekt haben wir die Chance, die Technologie für zukünftige Serienfahrzeuge zu verändern. Wir wollen bei der Dakar beweisen, was mit dieser Technologie möglich ist."

Die Fahrerteams

Audi mit „Dream-Team“ bei der Rallye Dakar

Audi Sport ist es gelungen, für das Projekt Dakar drei illustre Fahrerteams zu gewinnen.

Mattias Ekström/Emil Bergkvist (Schweden), Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger (Frankreich) und Carlos Sainz/Lucas Cruz (Spanien) werden vom 1. bis 14. Januar 2022 für Audi bei der härtesten Rallye der Welt an den Start gehen. „Man darf ohne Übertreibung von einem ‚Dream-Team‘ sprechen“, sagt Julius Seebach, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH und verantwortlich für den Motorsport. „Stéphane ist der erfolgreichste Dakar-Pilot aller Zeiten, Carlos mehrfacher Dakar-Sieger und Rallye-Weltmeister. Mit Mattias haben wir bereits in der Vergangenheit große Audi-Erfolge gefeiert, er ist einer der vielseitigsten Fahrer der Welt. Alle bringen neben jeder Menge Speed auch extrem viel Know-how und Motivation mit in unser Team. Gleiches gilt für ihre Beifahrer, die bei der Rallye Dakar eine immer wichtigere Rolle spielen.“

„Bei der Dakar sind Teamwork und Zuverlässigkeit entscheidend“, sagt Sven Quandt, Teamchef von Q Motorsport. „Man braucht ein gut aufeinander eingespieltes Team, ein superzuverlässiges Auto und zuverlässige Fahrerteams. Man kann bei der Dakar nicht permanent am Limit fahren. Die richtige Strategie ist entscheidend. Ich freue mich sehr, dass wir drei so starke Teams am Start haben werden, deren Qualitäten wir sehr gut kennen.“

Mattias Ekström (42) hat fast seine gesamte Karriere im Zeichen der Vier Ringe verbracht, vor allem in der DTM, in der er mit Audi zweimal den Titel holte (2004 und 2007). Mit dem Gewinn der Rallycross-Weltmeisterschaft (2016), erfolgreichen Einsätzen in der Rallye-Weltmeisterschaft, der NASCAR-Serie und bei den Supercars in Australien unterstrich der Schwede seine Vielseitigkeit. 2021 startet er für CUPRA in der neuen elektrischen Offroad-Serie Extreme E. Anfang des Jahres bestritt er sein Debüt bei der Rallye Dakar.

„Die Dakar wird ganz bestimmt eines der aufregendsten Abenteuer meiner Karriere“, sagt Ekström. „Dieses spannende Projekt gemeinsam mit dem Team in Angriff nehmen zu dürfen, mit dem ich meine größten Erfolge gefeiert habe, ist fantastisch. Obwohl ich seit diesem Jahr 43 bin, fühle ich mich im Vergleich zu Carlos und Stéphane wie ein Junior. In diesem Sport braucht man sehr viel Erfahrung in allen Bereichen. Ich muss noch viel lernen, freue mich aber sehr darauf.“

Co-Pilot von Mattias Ekström ist sein Landsmann Emil Bergkvist (27), der früher selbst Rallye fuhr. „Ich stamme aus der gleichen Gegend wie Mattias. Er war immer ein Idol für

mich, jeder Motorsportbegeisterte in Schweden kennt ihn“, sagt Bergkvist. „Als ich mit dem Rallyefahren aufgehört habe, habe ich ihn angerufen und gefragt, ob ich für sein Team arbeiten kann. Nun bin ich sein Beifahrer. Es ist eine Ehre für mich, mit Mattias zusammenarbeiten zu dürfen und bei Audi Teil dieses tollen Projekts zu sein.“

Stéphane Peterhansel (56) ist „Mister Dakar“ und in seinem Sport eine lebende Legende. 14 Mal hat der Franzose die härteste Marathon-Rallye der Welt gewonnen – sechsmal mit dem Motorrad, achtmal in der Autokategorie. „Ich liebe die Natur und schöne Landschaften“, sagt Peterhansel. „Bei der Dakar kommen wir an faszinierende Orte, die man sonst nie sehen würde. Die Dakar ist eines der letzten Abenteuer dieser Welt. Und sie steht vor einem Umbruch: Die Zukunft ist elektrisch. In zehn Jahren wird jeder ein Elektroauto fahren. Die Dakar ist ein extremer Test für diese Technologie. Wir wollen das erste Team sein, das die Dakar mit einem elektrifizierten Antrieb gewinnt. Ich freue mich darauf, dieses sehr ambitionierte Projekt mit Audi in Angriff zu nehmen.“

„Es kommt eine neue Ära. Die ganze Welt bewegt sich in Richtung Elektro – auch der Motorsport muss das tun“, sagt Peterhansels Beifahrer Edouard Boulanger (42). „Audi bringt viel Erfahrung aus Le Mans und der Formel E mit und startet nicht bei null. Die Geschichte hat gezeigt: Wenn Audi etwas im Motorsport macht, dann richtig. Ein Teil der Audi-Mannschaft sein zu dürfen, ist ein weiterer wichtiger Schritt in meiner Karriere und eine große Verantwortung. Ich möchte die Erwartungen nicht enttäuschen.“

Der gelernte Ingenieur hat die Rallye Dakar über viele Jahre hinweg in verschiedenen Funktionen kennengelernt. 2021 startete er erstmals gemeinsam mit Stéphane Peterhansel und gewann die Rallye auf Anhieb. „Ich habe Stéphane schon als Kind bewundert“, sagt Boulanger. „Seit 13 Jahren kennen wir uns persönlich und seit kurzer Zeit arbeiten wir im Cockpit zusammen. Er ist der Beste in diesem Sport.“

Carlos Sainz (59) ist ebenfalls eine lebende Legende. Der Spanier war zweimal Rallye-Weltmeister (1990, 1992) und feierte bisher drei Siege bei der Rallye Dakar: 2010, 2018 und zuletzt 2020 bei der Premiere in Saudi-Arabien. „Auch mit 59 Jahren bin ich noch hungrig, sonst hätte ich diese neue Herausforderung nicht angenommen“, sagt Sainz. „Schon als Kind war es mein Traum, Rallyefahrer zu werden. Die Leidenschaft ist ungebrochen.“

Die Marke Audi war für „El Matador“ schon immer etwas ganz Besonderes. „Der Audi quattro hat die Rallye-Weltmeisterschaft für immer verändert“, sagt Sainz. „Nun versuchen wir etwas Ähnliches bei der Rallye Dakar. Die Ingenieure haben bei der Dakar viel mehr Freiheiten als in anderen Rennserien. Ich habe volles Vertrauen in die Audi-Ingenieure und versuche, ihnen mit meiner Erfahrung zu helfen, ein schnelles und erfolgreiches Auto zu entwickeln. Die Dakar ist für einen elektifizierten Antrieb die ultimative Challenge. Es ist ein fantastisches, extremes Projekt.“

Sainz teilt sich das Cockpit mit Lucas Cruz (46), der zu Beginn seiner Karriere Teil eines Rallye-Junior-Teams seines Landsmannes war, ehe er den Marathon-Rallyesport für sich entdeckte. „2021 ist mein 20. Jahr in diesem Sport“, sagt Cruz. „Ich bin die Dakar mit verschiedenen Fahrern gefahren, ehe mich Carlos 2009 gefragt hat, ob ich mit ihm bei Volkswagen zusammenarbeiten möchte. Das hätte ich mir nie träumen lassen. Ein Jahr später haben wir die Dakar erstmals gemeinsam gewonnen und seitdem schon dreimal.“

„Carlos ist superprofessionell“, sagt Cruz. „Er hat nur ein Ziel: den Sieg. Er verlangt, dass alle anderen genauso fokussiert sind wie er: die Mechaniker, die Ingenieure, der Beifahrer. Wir beide haben eine gute Verbindung. Ich bin der Ruhepol im Auto. Mit ihm zu arbeiten, ist ein großes Vergnügen.“

Auch Cruz ist fasziniert von der Idee, die Rallye Dakar mit einem elektrifizierten Antrieb in Angriff zu nehmen. „Audi ist der erste Hersteller, der so ein Auto bringt“, sagt der Spanier. „Es ist wichtig und positiv für unseren Sport, diesen Schritt zu wagen und im härtesten Motorsport-Event der Welt auf neue Energien zu setzen. Bei der Dakar ist das sehr kompliziert. Audi wagt etwas, was noch niemand gemacht hat. Es ist die Zukunft.“

Mattias Ekström

Der Allrounder

Mattias Ekström ist ein Rennfahrer für alle Fälle. Der Schwede war Weltmeister im Rallycross, zweimal DTM-Champion und gewann vier Titel beim Race of Champions. Im Dakar-Fahrertrio von Audi Sport ist er nun der „Junior“.

„Go hard or go home” ist das Motto und Markenzeichen von Mattias Ekström. Bei seinem ersten Einsatz bei der Rallye Dakar für Audi Sport startet der Schwede allerdings nach einer neuen Devise: „Be the smartest of the fastest drivers.“

Ekström nimmt 2022 zum zweiten Mal an der längsten und härtesten Marathon-Rallye der Welt teil. 2021 war der Schwede Pilot eines Buggy-Prototyps. Seine wichtigste Erkenntnis nach dem fast 8.000 Kilometer langen Marathon durch die Wüsten Saudi-Arabiens: „Der Schlüsselfaktor bei der Rallye Dakar ist, dass du als Fahrer das Verhältnis zwischen Performance und Risiko so gut wie möglich managst.“

Ein ebenfalls entscheidender Faktor aufseiten der Fahrzeugbesatzung ist für Mattias Ekström das korrekte Navigieren auf den einzelnen Tagesetappen. Die Details zu deren Routen werden den Teilnehmern jeweils erst kurz vor dem Start vom Veranstalter mitgeteilt. „Außerdem kannst du bei einer Marathon-Rallye wie der Dakar die Piste und die Natur nie ganz genau vorhersehen. Du musst sie permanent bei höchstmöglicher Geschwindigkeit erspüren. Vor lauter Sand und Staub ist das streckenweise wie Blindflug. Umso besser musst du auf die Ansagen und Kommandos deines Beifahrers rechts neben dir achten.“

Für den Rundstreckenspezialisten Ekström ein ungewohntes, aber doch kein gänzlich neues Terrain. Nach sporadischen Rallye-Einsätzen während seiner langen Karriere nimmt er 2021 für CUPRA bei allen Läufen der in diesem Jahr erstmals ausgetragenen Offroad-Rennserie Extreme E teil. Sie ist ausgeschrieben für rein elektrisch angetriebene und baugleiche SUV. Der neue Offroad-Wettbewerb findet zwar auch auf Rundkursen statt, doch auch dort verändern Wind und Wetter ebenfalls ständig den losen Fahrbahnbelag. Daher bieten sie Ekström willkommene Übungsmöglichkeiten.

Für den 43 Jahre alten Schweden sind neue motorsportliche Aufgaben weiterhin der Kick. „Ich liebe es nach wie vor, herauszufinden, wie gut ich als Fahrer wirklich werden kann“, sagt Ekström. „Wenn ich mich im Cockpit neu herausfordere, dann reizt mich neben dem Wettbewerb auch absolut all das dafür nötige Trainieren und Lernen.“

Sein nimmermüder Entdeckergeist brachte Mattias Ekström aus der schwedischen Provinz Falun ganz nach oben auf der internationalen Motorsportbühne. Wo er sofort

überzeugte. 17 Jahre lang fuhr Ekström meist greifbar nah am DTM-Titel. Immer für Audi, 14 Jahre lang als Audi-Werksfahrer. Zwei DTM-Titel gewann er mit der Marke mit den Vier Ringen. Mit seinem eigenen Team und dem Audi S1 EKS RX quattro schaffte der Schwede es außerdem zum Weltmeister im Rallycross. Und 2021 war er der erste Motorsportler, der einen Titel in einem vollelektrischen Tourenwagen gewann – in der Rennserie Pure ETCR.

„Deshalb ist es unglaublich toll, dass ich gemeinsam mit Audi Sport nach unseren vielen erfolgreichen Jahren jetzt diese neue Herausforderung in Angriff nehmen darf“, sagt Ekström. Und er freut sich auf den elektrifizierten Antrieb: „Mit dem E-Antrieb ist bei der leichtesten Berührung des Gaspedals sofort Leistung und Drehmoment da. Ein weiterer Vorteil ist vor allem beim Befahren der Dünen das Ein-Gang-Getriebe, das ständiges Rauf- und Runterschalten erspart.“

Eine ganz besondere Herausforderung wird für Mattias Ekström auch bei der Rallye Dakar die Hitze. „Seit einer Krankheit mit 22 neige ich schnell zum Schwitzen. Das bedeutet speziell in der Wüste einen hohen Verlust von Flüssigkeit. Um dadurch physisch und mental keine Leistung zu verlieren, musst du also mehr trinken. Doch dann wiegst du mehr, bekommst mehr Zusatzballast in dein Auto gepackt und der kostet dich Speed“, erklärt Ekström seine spezielle persönliche Herausforderung.

Trotz fast 30 Jahren als aktiver Motorsportler und trotz seiner Dakar-Premiere im letzten Jahr fühlt sich Mattias Ekström im neuen Audi-Projekt „wie ein Junior“. Das begründet er mit anerkennendem Blick auf seine Fahrerkollegen Stéphane Peterhansel (56) und Carlos Sainz (59): „Die beiden zeigen, dass du für Marathon-Rallyes wie die Dakar sehr, sehr viel Erfahrung brauchst. Beim Fahren, beim Navigieren und im Notfall auch beim Reparieren. Immer wenn ich Carlos sehe, sage ich mir: Mattias, du hast erst die Hälfte deiner Rennkarriere hinter dir.“

Aufhören oder Rücktritt, für Mattias Ekström sind das keine Themen. „Ich glaube, ich werde niemals aufhören. Auf irgendeine Art werde ich immer Motorsport machen – ob als Fahrer, ob als Teamchef, ob als Renningenieur“, sagt er. Und ergänzt klipp und klar: „Solange ich die zum Fahren nötige Fitness habe, auch meine mentalen Voraussetzungen dafür noch da sind und meine Augen funktionieren, versuche ich das Rennfahren weiter zu genießen.“ Denn: „Ich liebe es und bin auch ein bisschen süchtig danach!“

Biografie

Mattias Ekström (S)

Geburtsdatum: 14. Juli 1978
Geburtsort: Falun (S)
Wohnort: München (D)
Familienstand: ledig (Partnerin Heidi), ein Sohn (Mats), eine Tochter (Hanna)
Größe/Gewicht: 1,83 m/77 kg
Motorsport seit: 1993 (Audi-Fahrer 1999–2017 und wieder seit 2021)

Karriere als Fahrer:
1993 Kart
1994 Kart, Schwedischer Renault-5-Cup
1995 2. Platz Schwedischer Renault-5-Cup
1996 1. Platz Schwedischer Renault-5-Cup, „Young Driver of the Year“
1997 2. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft, „Rookie of the Year“
1998 8. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft
1999 1. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft (Audi A4 quattro)
2000 3. Platz Schwedische Tourenwagen-Meisterschaft
2001 8. Platz DTM (Abt-Audi TT-R), 6. Platz 24 Stunden Nürburgring
2002 3. Platz DTM (Abt-Audi TT-R)
2003 4. Platz DTM (Abt-Audi TT-R), 3. Platz Gruppe N Rallye Schweden
2004 1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Gr. N Rallye Schweden und Catalunya
2005 2. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Nations Cup Race of Champions
2006 8. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Race of Champions
2007 1. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Race of Champions
2008 3. Platz DTM (Audi A4 DTM)
2009 5. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz Race of Champions
2010 5. Platz DTM (Audi A4 DTM)
2011 2. Platz DTM (Audi A4 DTM), 1. Platz 24 Stunden Spa (Audi R8 LMS)
2012 6. Platz DTM (Audi A5 DTM)
2013 7. Platz DTM (Audi RS 5 DTM)
2014 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 10. Patz Rallycross-WM (Audi S1 EKS RX quattro)
2015 3. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 6. Platz Rallycross-WM (Audi S1 EKS RX quattro)
2016 7. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 1. Platz Rallycross-WM (Audi S1 EKS RX quattro)
2017 2. Platz DTM (Audi RS 5 DTM), 2. Platz Rallycross-WM (Audi S1 EKS RX quattro)
2018 2. Platz Rallycross-WM (Audi S1 EKS RX quattro)
2019 Rallycross-WM (Audi S1 EKS RX quattro)
2020 2. Platz Rallycross-WM (Audi S1 EKS JC RX quattro)
2021 1. Platz Pure ETCR, Rallye Dakar, Extreme E, Audi-Dakar-Projekt

Facebook: @mattiasekstrom.racing
Instagram: @mattiasekstromracing
Twitter: @mattiasekstroem
TikTok: @mattiasekstromracing

Emil Bergkvist

Der Umsteiger

Zehn Jahre lang war Emil Bergkvist selbst Rallyefahrer. Am Steuer brachte es der Schwede sogar zum Rallye-Weltmeister der Junioren. 2021 wechselte er auf den Beifahrersitz und wurde Co-Pilot seines Jugendidols Mattias Ekström.

Der Rollentausch vom Fahrer zum Beifahrer war keine leichte Entscheidung für Emil Bergkvist: „Ich habe lange hin und her überlegt." Als sich für ihn kein neues Rallye-Cockpit finden ließ, heuerte er im Sommer 2020 bei EKS an. Mit diesem Unternehmen betreibt Mattias Ekström unter anderem seine Aktivitäten im Offroad-Motorsport.

„Zuerst fuhr ich bei EKS Maschinen und Trucks, weil ich auch dafür den Führerschein habe. Außerdem kenne ich mich gut mit Technik aus und habe in der Werkstatt mitgeholfen", erläutert Bergkvist seinen Einstieg bei Ekström. „Ich habe mich die Leiter hochgearbeitet, um Schritt für Schritt noch bessere Jobs zu bekommen."

Immer öfter kam es dabei auch zu Gesprächen der Rennfahrer Emil Bergkvist und Mattias Ekström. „Erst einmal die Woche, dann zweimal, dreimal. Wir merkten, dass wir einen sehr guten Draht haben", so Bergkvist. Schließlich schlug Ekström ihm vor: „Warum lässt du deine Fahrerkarriere nicht ruhen und wirst mein Beifahrer?" So ging das neue Schweden-Duo 2021 erst bei der Rallye Dakar an den Start und danach bei einigen klassischen Rallyes wie der Artic Rally Finland, einem Weltmeisterschaftslauf.

„Für viele ehemalige Fahrer ist es ein Problem, wenn sie das Lenkrad nicht mehr in der Hand haben und das Rallyeauto selbst kontrollieren können", berichtet Emil Bergkvist. „Beifahrer von Mattias zu sein, ist für mich kein Problem", fügt er hinzu. Denn: „Mattias ist clever und patent. Der weiß genau, was er im Auto tut. Und er macht das fast sein Leben lang."

Das unbedingte Vertrauen des Fahrers zum Beifahrer sei im Rallyesport allerdings ebenso wichtig. Bergkvist begründet das so: „Aus eigener Erfahrung als Fahrer weiß ich: Wenn du dem Typen neben dir nicht voll und ganz vertraust, kannst du am Lenkrad nicht performen." Deshalb ist es für ihn so wichtig, sich nicht nur während, sondern auch vor und nach einer Rallye viel mit Mattias Ekström auszutauschen.

Wie für viele Mädchen und Jungs in Schweden war Mattias Ekström früher auch das Idol für Emil Bergkvist. „In den letzten 20 Jahren gab es bei uns im Land keinen so erfolgreichen Motorsportler wie Mattias. Auch heute, denke ich, schauen sehr viele Jugendliche nicht nur in Schweden zu ihm auf."

Als Arbeitskollege hat Bergkvist beim energiegeladenen, stets kämpferischen Ekström eine andere Seite kennen und schätzen gelernt: „Mattias hat auch eine wirklich warmherzige Seite. Er kümmert sich um jeden um sich herum. Genau das ist, was du brauchst, wenn du sehr hart und mit viel Einsatz für jemanden arbeitest."

Am meisten beeindruckt Emil Bergkvist Mattias Ekströms extreme Leidenschaft für den Motorsport. „Das ist ein sehr entscheidender Grund, warum ich mit ihm arbeite. Ich mache das ja nicht nur zum Spaß. Auch ich will gewinnen."

Das neue Dakar-Projekt mit Audi betrachtet Bergkvist voller Optimismus. „Wir haben ein wirklich gutes Team mit sehr, sehr erfahrenen Leuten um uns", sagt er. „Ich vertraue darauf, dass jeder von ihnen das absolut Beste leisten will und wird."

Die Rallye Dakar ist für Emil Bergkvist eine ganz spezielle, kaum vergleichbare Herausforderung. Aus seiner Premiere mit Mattias Ekström bei dem Marathon-Klassiker hat er 2021 vor allem dies gelernt: „Du musst permanent vorbereitet sein auf das Unbekannte. Du weißt an keinem Tag, was dich erwartet – und das zwei Wochen lang. Zweifellos ist es der härteste aller motorsportlichen Wettbewerbe."

Trotz modernster Navigationstechnik, ein Faktor bleibt für Emil Bergkvist auch 2022 in den Wüsten Saudi-Arabiens schwer kalkulierbar: „Wenn du mit hoher Geschwindigkeit durch den aufgewirbelten Sand und Staub fährst und auf der Piste überall kaum sichtbar Steine und Felsen lauern, ist das verdammt kniffelig."

Falls es dabei einmal zu Pannen oder Ausrutschern kommen sollte: Emil Bergkvist ist nicht zuletzt ein geschickter Mechaniker. Auch in diesem Punkt ergänzt er sich bestens mit seinem Piloten: „Mattias hat jede Menge Ahnung von Technik. Und er lernt sehr schnell Neues und kann das anderen sehr gut weitergeben. Mir hilft er jedenfalls immer sehr, wenn es Neues gibt, das ich auf Anhieb nicht verstehe."

Als Jüngster der drei Dakar-Besatzungen von Audi Sport sieht Emil Bergkvist für sich diesen Vorteil: „Wenn du jung und motiviert bist, hast du bei der Dakar gute Möglichkeiten zu einem guten Resultat. Natürlich musst du dich und alles richtig vorbereitet haben. Auch wenn der elektrifizierte Antrieb von Audi völlig neu sein wird, sollten wir gute Chancen haben."

Biografie

Emil Bergkvist (S)

Geburtsdatum: 17. Juni 1994
Geburtsort: Gävle (S)
Wohnort: Sandviken (S)
Familienstand: ledig
Größe/Gewicht: 1,81 m/74 kg
Motorsport seit: 1998 (Audi-Beifahrer seit 2021)

Karriere als Fahrer:
1998–2010 Motocross
2010–2013 Volvo Cup
2015 1. Platz Rallye-Europameisterschaft Junioren
2016 35. Platz Rallye-Weltmeisterschaft (WRC 2)
2017 17. Platz Rallye-Weltmeisterschaft (WRC 2)
2018 1. Platz Rallye-Weltmeisterschaft Junioren (WRC 3)
2019 27. Platz Rallye-Weltmeisterschaft

Karriere als Beifahrer:
2021 Debüt bei der Rallye Dakar, Audi-Dakar-Projekt

www.emilbergkvist.se
Facebook: @emilbergkvistrally
Instagram: @emilbergkvist

Stéphane Peterhansel

Mister Dakar

Insgesamt 14 Mal hat Stéphane Peterhansel die Rallye Dakar gewonnen. Sechsmal siegte der Franzose im Sattel eines Motorrades, achtmal am Lenkrad eines Automobils. Und er brennt weiter voller Leidenschaft für den Marathon-Klassiker.

Erster Dakar-Sieger mit einem elektrifizierten Antrieb werden: Das und nicht weniger reizt Stéphane Peterhansel an seiner bisher ersten Zusammenarbeit mit Audi. „Das ist wohl der letzte Schritt, den ich als Profifahrer machen kann. Das wäre perfekt für mich“, sagt der 56 Jahre alte Franzose. Für ihn geht es um die nächste große Herausforderung.

Herausforderungen sind für Stéphane Peterhansel schon in seiner Kindheit Dreh- und Angelpunkt. Als Achtjähriger bekommt er von seinem Vater, einem Motocross-Rennfahrer, das erste Motorrad. Mit 18 fährt das Toptalent auf einer Enduro-Maschine seine erste Meisterschaft und wird auf Anhieb Champion. 1988, Peterhansel ist 22, gibt er sein Dakar-Debüt gleich als Werksfahrer. Platz 18 ist zwar gar nicht nach seinem Geschmack, aber er weiß nun ganz bestimmt: „Das ist mein Rennen. Und jetzt will ich es gewinnen!“

Das hat er zwischen 1991 und 2021 insgesamt 14 Mal geschafft. Seither ist vieles anders geworden bei der Rallye Dakar. Nach ihren Anfängen ab 1979 in Europa und Afrika wurde sie von 2009 an in Südamerika veranstaltet und hat seit 2020 ihre dritte Bühne in Saudi-Arabien. Auch bei Rekordsieger Peterhansel ist die Zeit nie stehen geblieben. Seit 1999, nach seinem sechsten Dakar-Sieg auf dem Motorrad, nimmt er im Automobil an der Mutter aller Marathon-Rallyes teil. Auf vier Rädern stehen bislang acht erste Plätze in seiner Dakar-Bilanz.

Doch eines ist für Stéphane Peterhansel geblieben nach seinen 33 Starts bei dem bislang 42 Mal ausgetragenen Marathon-Klassiker: „Das Abenteuer. Das permanente Kämpfen. Gegen das Gelände, die Dünen, die Felsen, den Sand, den Staub. Und natürlich das Kämpfen gegen die Uhr und gegen die Konkurrenz.“ Bei jeder Rallye Dakar hat er all die Gefühle gefunden, die für ihn lebenswichtig waren und sind: Adrenalin, Geschwindigkeit und Faszination durch spektakuläre Landschaften.

Außerdem steht für Mister Dakar ohne jede Diskussion fest: „Wer dieses Rennen in Angriff nimmt, sollte keinesfalls verrückt sein. Sonst wirst du es nicht bis ins Ziel schaffen.“ Deshalb: „Ich versuche bei der Dakar jedes Risiko zu kalkulieren.“ Doch auch für Stéphane Peterhansel ist dort das Unkalkulierbare stets spürbar: „Jeder Dakar-Kilometer kann zur Falle werden. Du kannst immer einen Fehler machen.“

Für den Franzosen kommt das erste Dakar-Projekt von Audi zum genau richtigen Zeitpunkt. „Wir stehen an der Schwelle einer neuen Autogeneration. Deshalb bin ich wirklich sehr stolz und glücklich, dass ich beim Einsatz der ersten elektrifizierten Fahrzeuge bei der Dakar dabei sein darf“, betont Peterhansel. „Audi hat im Motorsport schon so viel geleistet und gewonnen. Für immer unvergessen sind für mich die Rallye-Erfolge des Audi quattro Anfang der 1980er und die ebenso unglaubliche Audi-Dominanz bei den 24 Stunden von Le Mans und in der Langstrecken-Weltmeisterschaft in den 2000ern.“

„Die Dakar ist wirklich eine gute Prüfung für Audi und seine neue Technologie“, sagt Stéphane Peterhansel. Denn: „Wenn du mit einem elektrifizierten Auto die Dakar schaffst, dann schaffst du es damit auch um die ganze Welt.“ Mit all dem Wissen und all der Erfahrung der Techniker von Audi und des Personals des Teams Q Motorsport, das für Audi Sport den Dakar-Einsatz operativ durchführt, sind laut Peterhansel die besten Voraussetzungen geschaffen für das gemeinsame Projekt. Als Fahrer hat er seit 2009 die meiste Zeit mit den Verantwortlichen von Q Motorsport kooperiert.

Besondere Vorfreude macht Stéphane Peterhansel der elektrifizierte Antrieb von Audi. „Der unmittelbar aufs Gaspedal reagierende E-Antrieb vermittelt ein tolles Fahrgefühl“, weiß der Dakar-Rekordler. „Vor allem in den Dünen sollte das gegenüber den indirekter ansprechenden Verbrennungsmotoren Vorteile bringen.“

Zehn bis zwölf Stunden pro Tag wird Peterhansel bei der 43. Dakar-Ausgabe Anfang Januar 2022 über zwei Wochen im geschlossenen Audi-Cockpit arbeiten. „Wenn ich mit 56 auf dem gleichen Level wie vor 30 Jahren agieren will, muss ich doppelt so viel trainieren wie früher“, stellt der Routinier mit Blick auf sein Alter fest. Seine Motivation hingegen braucht keinen Extra-Aufwand: „Für mich ist das immer noch der beste Job. Mehr noch, es ist meine totale Leidenschaft.“

Diese Leidenschaft teilt Stéphane Peterhansel seit 17 Jahren mit seiner deutschen Ehefrau Andrea (geb. Mayer). Sie war wie ihr Mann auf zwei und vier Rädern bei Offroad-Marathons – inklusive Dakar – aktiv. „Unser großer Traum war es, gemeinsam die Rallye Dakar in einem Auto zu bestreiten und sie als erstes Ehepaar der Welt zu gewinnen“, erzählt Stéphane Peterhansel. Diesen Plan haben sie 2020 endgültig aufgegeben. „Andreas Seekrankheit beeinträchtigt sie auf so langen Distanzen wie bei der Dakar zu sehr als Beifahrerin“, so Peterhansel.

Seine Freizeit verbringt der erfolgreichste Dakar-Pilot aller Zeiten am liebsten in der Natur. „Wir leben in der Schweiz mitten im Wald mit Blick auf das Matterhorn und den Mont Blanc, zwei der bekanntesten und schönsten Berge Europas“, erzählt Stéphane Peterhansel. „Von dort aus machen wir sehr gerne ausgiebige Touren mit dem Mountainbike und auf Skiern.“

Biografie

Stéphane Peterhansel (F)

Geburtsdatum: 6. August 1965
Geburtsort: Échenoz-la-Méline (F)
Wohnort: Aminona (CH)
Familienstand: verheiratet mit Andrea, ein Sohn (Nicolas) und eine Tochter (Melanie)
Größe/Gewicht: 1,77 m/68 kg
Motorsport seit: 1988 (Audi-Fahrer seit 2021)

Karriere als Fahrer:
1983–1987 Motocross
1988 18. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1989 4. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1990 Rallye Dakar (Motorrad)
1991 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1992 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1993 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1995 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1996 Rallye Dakar (Motorrad)
1997 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad), 1. Enduro World Championship
1998 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1999 7. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2000 2. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2001 12. Platz Rallye Dakar, 1. Enduro World Championship
2002 Rallye Dakar (Automobil)
2003 3. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2004 1. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2005 1. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2006 4. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2007 1. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2009 Rallye Dakar (Automobil)
2010 4. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2011 4. Platz Rallye Dakar (Automobil), 1. Abu Dhabi Desert Challenge
2012 1. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2013 1. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2014 2. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2015 11. Platz Rallye Dakar (Automobil), 1. Gran China Rally
2016 1. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2017 1. Platz Rallye Dakar (Automobil)
2018 4. Platz Rallye Dakar (Automobil), 2. Baja Portalegre 500

2019 Rallye Dakar (Automobil), 1. Platz FIA World Cup Cross Country Rallies
2020 3. Platz Rallye Dakar (Automobil), 1. Platz Baja Hail 1 und 2, 4. Platz Rallye Andalusien
2021 1. Platz Rallye Dakar (Automobil), Audi-Dakar-Projekt

Edouard Boulanger

Der Blitzstarter

Erst 2014 wurde Offroad-Motorrad-Fahrer Edouard Boulanger nach einer eigenen Karriere als Fahrer zum Co-Piloten. Der Franzose übernahm diese Aufgabe an der Seite Stéphane Peterhansels von dessen Ehefrau Andrea. Auf Anhieb gewann das neue Cockpit-Duo die Rallye Dakar 2021.

Der Dakar-Sieg war für Edouard Boulanger die zweite unerwartete Riesenüberraschung: „Neben Stéphane fahren und ihm assistieren zu dürfen, das war schon ein Traum. Aber gleich mit ihm im ersten gemeinsamen Jahr die Dakar auch noch zu gewinnen, davon habe ich nicht einmal zu träumen gewagt."

Ein dritter Traum ist inzwischen ebenfalls Wirklichkeit geworden für Edouard Boulanger: „Ich darf nicht nur mit Stéphane weiterarbeiten, sondern bin jetzt auch Team-Mitglied von Audi mit seiner großartigen Motorsport-Historie." Das betrachtet der Franzose als weiteren wichtigen Karriereschritt. Denn: „Wenn Audi im Motorsport irgendwo einsteigt, dann niemals, um Zweiter zu werden. Sie setzen jede Menge Energie, Ressourcen und Know-how ein, um alle anderen zu besiegen."

Vor allem deshalb empfinde er eine „Riesenverantwortung". Boulangers Konsequenz daraus: „Ich bin hier in einem Team mit riesigen Erwartungen. Also habe ich jede Menge zu lernen. Denn der erste Einsatz der elektrischen Antriebstechnologie bei der Dakar-Rallye, dieser Transformationsprozess, ist wohl einer der wichtigsten Momente in der Welt des Motorsports." Da spricht aus ihm der erfahrene und begeisterte Maschinenbau-Ingenieur.

Ebenso, wenn Edouard Boulanger dies sagt: „Das erste Dakar-Jahr ist immer das schwierigste. Reale Rennbedingungen kannst du nicht am Computer oder im Meetingraum vorausplanen, du musst sie erleben." Als größte Herausforderung sieht er bei der Dakar-Premiere von Audi die Zuverlässigkeit.

„Wir als Crew im Cockpit müssen vor allem lernen, all die mit dem elektrifizierten Antrieb verbundenen neuen Technologien zu managen, das Batterie-System und so weiter." Diese Aussage von Edouard Boulanger macht deutlich: Ein Beifahrer ist speziell bei der Rallye Dakar weit mehr als nur der Navigator.

„Wir Co-Piloten sind multiqualifizierte Menschen", bringt es der Franzose auf den Punkt. „Wir müssen unserem Fahrer in jeder Situation helfen. Wir müssen ihm nicht nur die aktuellen Informationen über den Verlauf der Route und den Zustand der Piste kurz, knapp und klar mitteilen, sondern auch unsere Eindrücke zur jeweils aktuellen Verfassung des Autos möglichst präzise schildern."

Bei Pannen, meistens Reifenschäden, ist schnelles und korrektes Reparieren vom Beifahrer gefragt. „Deshalb trainiere ich mit dem Mechanik- und Sicherheitsequipment sowie mit der neuen E-Antriebstechnologie noch mehr als mit den Navigationssystemen“, berichtet Boulanger.

Auf dem Motorrad zog es ihn hinaus auf die großen Marathon-Rallye-Strecken der Welt. „Doch ich hatte nie das Talent und die Fähigkeiten wie Stéphane“, räumt Edouard Boulanger freimütig ein. Trotzdem verstanden sich die beiden schon besonders gut, als sie noch Konkurrenten auf zwei Rädern waren. Wie Peterhansel fasziniert auch Boulanger neben Fahren und Technik das, was die Natur entlang der Marathon-Strecken bietet. „Egal, wo die Rallye Dakar stattfindet, sie führt dich an faszinierende Orte, die du als Tourist nicht und meist auch nicht als Einheimischer jemals mit eigenen Augen zu sehen bekommst.“

Einen guten Ruf erarbeitete sich Edouard Boulanger in der Marathon-Branche besonders als Coach für den Motorrad-Nachwuchs in Diensten eines Werksteams. „Ich brachte den Jungs den Umgang mit den verschiedensten Navigationssystemen bei. Aber auch, wie man ein Roadbook richtig und effektiv nutzt.“ Hintergrund: Die bei Marathon-Rallyes von den Veranstaltern verteilten Streckeninfos müssen laut Boulanger selektiv gelesen werden. „Gerade als Motorradfahrer, der ja ganz auf sich allein gestellt ist in solch einem Wettbewerb, hast du gar keine Zeit, um alle Informationen zu studieren.“

2021 wurde bei der Rallye Dakar zum ersten Mal nach einem digitalen statt nach einem analogen, also auf Papier gedruckten Roadbook gefahren. „Im Gegensatz zu früher am Abend vor der nächsten Prüfung, bekommst du nun erst fünfzehn Minuten vor Beginn des neuen Rallyetages per Upload die Detailinfos zur bevorstehenden Etappe“, erklärt Boulanger.

Und wie arbeitet es sich mit dem Rennfahrer, welcher der Rallye Dakar seinen Stempel aufgedrückt hat wie kein anderer? „Mit Stéphane ist es wirklich easy“, antwortet Edouard Boulanger. „Ich habe null Zweifel an seinen Fähigkeiten. Was unsere Zusammenarbeit enorm vereinfacht, ist unsere gemeinsame Muttersprache. Das gilt ebenfalls für die beiden anderen Dakar-Crews von Audi. Im Rennen muss oft innerhalb von Millisekunden entschieden werden. Da reicht ein falsch verstandenes Wort, schon passiert ein Fehler und du handelst dir mindestens einen Zeitverlust ein.“

Doch selbst wenn das passiert: „Stéphane gerät nie in Stress, fängt nicht an zu schreien. Er bleibt stets relaxt und versucht mir zu helfen. Diese Charaktereigenschaft schätze ich noch mehr an ihm als all sein Können und seine Erfolge als Rennfahrer.“

Biografie

Edouard Boulanger (F)

Geburtsdatum: 4. Mai 1979
Geburtsort: Nancy (F)
Wohnort: Jongny (CH)
Familienstand: verheiratet mit Constanza, zwei Töchter (Aude und Claire)
Größe/Gewicht: 1,77 m/68 kg
Motorsport seit: 1997 (Audi-Beifahrer seit 2021)

Karriere als Fahrer:
1998–2010 Enduro
2005 9. Platz Rallye Marokko, 13. Platz Pharaonen Rallye (Motorrad)
2009 Finale Erzberg Rodeo
2011 1. Platz Dakar Challenge (Motorrad), 5. Platz Pharaonen Rallye (Motorrad)
2012 Rallye Dakar (Motorrad)

Karriere als Beifahrer:
2014 Baja Spanien (Fahrer Peter Jerie), Baja Polen (Fahrer Taddy Blasuziak), Marokko Rallye (Fahrer Peter Jerie)
2015 Rallye Dakar (Fahrer Geof Ohlom), Baja Spanien (Fahrer Khalid Al Qassimi)
2020 1. Platz Baja Polen, 3. Platz Baja Hail 1 und 2, 4. Platz Rallye Andalusien (Fahrer jeweils Stéphane Peterhansel)
2021 1. Platz Rallye Dakar (Fahrer Stéphane Peterhansel), Audi-Dakar-Projekt

Facebook: @EdouardBoulangerCodriver
Instagram: @edouard_boulanger

Carlos Sainz

El Matador

Carlos Sainz ist der Grandseigneur des internationalen Rallyesports. Der Spanier ist seit über 40 Jahren am Lenkrad aktiv. Dreimal gewann Sainz die Rallye-Dakar, zweimal war er Rallye-Weltmeister, einmal Weltcup-Sieger der Marathon-Rallyes.

Stillstand ist nichts für Carlos Sainz. „Selbst direkt nach einer Dakar-Rallye brauche ich nach ein paar Tagen Ruhe schon wieder Bewegung." Dann geht es zu Hause in Madrid wieder los auf dem Fahrrad. Und zwar mit aller Kraft voraus. „Trotz meines gereiften Alters fahre ich weiter Rennen und mache auch alles andere, was mir Spaß macht, immer noch voller Leidenschaft."

Carlos Sainz ist 59 Jahre alt. Darauf angesprochen, schmunzelt er und sagt: „Ich bin immer noch hungrig." Und fügt mit Nachdruck hinzu: „Wäre ich das nicht, würde ich nicht diese mir sehr wichtige Herausforderung annehmen: Zu versuchen, mit Audi die Rallye Dakar zu gewinnen – das ist ein neues, fantastisches, sehr anspruchsvolles Projekt."

Herausforderungen, darum dreht sich das Leben von Carlos Sainz von Anfang an: „Herausforderungen treiben dich an. Sie bringen dein Gehirn zum Arbeiten. Zum Nachdenken darüber, was du tun musst, um deine Träume zu erreichen."

Deshalb hat Sainz nach zwei Jahren auch aufgehört, Jura zu studieren. Mit Haut und Haaren Rallye fahren, das war und blieb sein großes Ding. Das macht er nun seit 1980, als er 18 wurde. „Und es ist nach wie vor ein Traum, dass ich beruflich immer noch das machen kann, was ich am meisten liebe: Auto fahren", versichert er.

Ein Champion war Carlos Sainz bereits, bevor er seinen ersten Titel auf vier Rädern gewann. „1979 bin ich erster Spanischer Meister im Squash geworden", merkt er an. „Wenn ein Sport gut für Motorsportler ist, dann Squash: Da musst du sehr fit sein, schnelle Reflexe haben, eine gute Koordination, eine gute Rundumsicht und schnell sein im Denken." Noch heute schwingt er regelmäßig den Schläger. Auch Tennis und Golf spielt Sainz sehr gern und sehr gut.

Für viele Automobilhersteller hat Carlos Sainz gearbeitet und gewonnen. „Doch heute ein Teil von Audi zu sein, das bedeutet mir wirklich ganz besonders viel", sagt er. Sein Weg bis zur 2021 begonnenen Zusammenarbeit mit der Marke mit den Vier Ringen war lang. „Ich war junger Rallyefahrer und totaler Fan, als Audi Anfang der 1980er mit seinem quattro einstieg und mit dieser neuen Technologie des permanenten Allrads ganz schnell Rallye-Weltmeister wurde und damit neue Standards setzte."

Als ähnliche Pioniertat sieht Carlos Sainz das neue Dakar-Projekt von Audi: „Damals waren sie die Ersten mit quattro, jetzt sind sie die Ersten mit einem elektrifizierten Antrieb.“ Die Perspektiven des völlig neuen Audi-Engagements beschreibt der dreimalige Dakar-Sieger so: „Die Ingenieure von Audi haben bei der Rallye Dakar eine Menge technischer Freiheiten. Dort können sie ihr Auto in vielen Bereichen sehr viel freier gestalten als in vielen anderen, deutlich restriktiveren Motorsport-Meisterschaften.“

Sainz war und ist ein Fahrer mit besonderem Verständnis für das Verfeinern neu konstruierter Rennwagen. „Ich habe volles Vertrauen in die Audi-Ingenieure und versuche, ihnen mit meiner Erfahrung zu helfen, ein schnelles und erfolgreiches Auto zu entwickeln.“

Seine zusätzlich übernommene neue Fahreraufgabe in der 2021 eingeführten Offroad-Rennserie Extreme E hält Carlos Sainz für wenig vergleichbar mit den Dakar-Einsätzen: „Beim einen fährst du an einem Wochenende rund 80 Kilometer, beim anderen zwei Wochen lang täglich fast 800 Kilometer.“

„Die Rallye Dakar darfst du nie unterschätzen“, sagt Carlos Sainz. „Sie ist sehr, sehr hart.“ Für Maschine und Mensch, wie der Spanier betont: „Du musst auf jedem Gebiet maximal gut vorbereitet sein. Und du musst auf jeden Fall geduldig bleiben. Denn ein einziger kleiner Fehler, ob beim Fahren oder bei der Technik, schon verlierst du Zeit, meist viel Zeit. Rückstände kannst du bei der Dakar jedenfalls nur sehr, sehr schwer wieder aufholen.“ Das hat Sainz bei so manchem Dakar-Rennen selbst erlebt.

„Mein Vater beeindruckt mich sehr. Er ist immer noch sehr aktiv.“ Das sagt Carlos Sainz junior. Der Sohn der spanischen Rallyelegende ist selbst Motorsportler und fährt seit 2015 in der Formel 1. „Was dort heute von mir zu sehen ist, das ist in vielen Punkten das, was ich von meinem Vater gelernt habe“, gesteht er. Noch einen interessanten Einblick ins Familienleben gewährt Sainz junior: „Als Kind war mir gar nicht bewusst, wie erfolgreich und wie groß mein Vater im Motorsport ist.“

Übers Aufhören mit dem Rennfahren will der Senior nur selbst entscheiden. Ehefrau Reyes, die Carlos Sainz mit 18 kennenlernte und mit 30 heiratete, akzeptiert auch seine neue große Herausforderung mit Audi. „Es macht mich sehr stolz, Audi zu helfen, zum ersten Mal die Dakar zu gewinnen“, sagt Carlos Sainz. „Und wenn mir das sogar als Fahrer gelingt, dann ist das mein letztes Ziel.“

Biografie

Carlos Sainz (E)

Geburtsdatum: 12. April 1962
Geburtsort: Madrid (E)
Wohnort: Madrid (E)
Familienstand: verheiratet mit Reyes Vázquez de Castro Rincón, zwei Töchter (Blanca und Ana), ein Sohn (Carlos)
Größe/Gewicht: 1,77 m/ 84 kg
Motorsport seit: 1980 (Audi-Fahrer seit 2021)

Karriere als Fahrer:
1980–1986 Rallyes in Spanien und Europa
1987 35. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1988 11. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1989 8. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1990 1. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1991 2. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1992 1. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1994 2. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1995 2. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1996 3. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
1997 3. Platz Rallye-Weltmeisterschaft, 1. Platz Race of Champions
1998 2. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
2000 3. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
2002 3. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
2003 3. Platz Rallye-Weltmeisterschaft
2005 3. Platz Baja Portalegre 500
2006 Rallye Dakar
2007 1. Platz FIA World Cup Cross Country Rallies
2008 1. Platz Central Europe Rallye, 14. Platz 24 Stunden Nürburgring
2009 Rallye Dakar, 1. Platz Silk Way Rallye, 1. Platz Rally dos Sertoes
2010 1. Platz Rallye Dakar, 1. Platz Silk Way Rallye
2011 3. Platz Rallye Dakar
2013 Rallye Dakar
2014 Rallye Dakar
2015 Rallye Dakar
2016 Rallye Dakar
2017 Rallye Dakar
2018 1. Platz Rallye Dakar
2019 13. Platz Rallye Dakar, 2. Platz Rallye Marokko, 2. Platz Baja Sharqiyah

2020 1. Platz Rallye Dakar, 2. Platz Baja Hail 1, 1. Platz Baja Hail 2
2021 3. Platz Rallye Dakar, Extreme E, Audi-Dakar-Projekt

Facebook: @csainzoficial
Twitter: @CSainz_oficial
Instagram: @carlossainzoficial

Lucas Cruz

Der Routinier

Dreimal hat Lucas Cruz als Beifahrer bislang die Rallye Dakar gewonnen. Dabei arbeitete der Spanier jedes Mal an der Seite von Carlos Sainz. Seit mittlerweile zwölf Jahren bestreitet das Spanier-Duo gemeinsam Marathon-Rallyes.

Verständnis und Vertrauen sind für Lucas Cruz entscheidend für den Erfolg von Fahrer und Beifahrer bei Marathon-Rallyes. „Im Cockpit herrscht bei diesen Marathons immer Hochspannung, weil nur ein kleiner Fehler von einem von uns beiden zu großem Schaden führen kann“, erklärt Lucas Cruz. Diese Hochspannung führt manchmal auch zu Reibereien zwischen Pilot und Co-Pilot: „Wir müssen oft innerhalb von Millisekunden entscheiden, welchen Weg wir wählen. Da geht auch mal was schief und das stresst dann natürlich. Aber wir haben eine grundsätzlich gute Balance miteinander und finden immer wieder zusammen.“

Carlos Sainz bestätigt seinen Co-Piloten: „Außenstehende können sich nicht vorstellen, wie es auf manchen Etappen im Rallyeauto zugeht. Umso wichtiger ist, dass Fahrer und Beifahrer immer wieder auch außerhalb des Cockpits ihre Beziehung pflegen.“ Fehler gehörten überall im Leben dazu, so Sainz. „Wenn Fehler passieren, müssen wir gerade im Rallyeauto in der Lage sein, danach schnell eine neue Seite aufzuschlagen. Wir müssen immer weiterarbeiten und bis zum Ende kämpfen.“

Trotz manch stressiger Momente: „Die Zusammenarbeit mit Carlos ist ein Vergnügen.“ Jedenfalls für Lucas Cruz, seit er Mitte 2009 den Job des Navigators neben Sainz übernahm. „Mehr Freund als Kollege ist Carlos für mich“, sagt Cruz. Er vergleicht ihre über so viele Jahre gewachsene Beziehung mit der eines alten Ehepaars: „Du weißt meist ganz genau, was gerade im Kopf des anderen vorgeht.“

Während einer Rallye wie der Dakar erledigen Fahrer und Beifahrer über weite Strecken ihren Job so, als wären sie eine Person. „Der Beifahrer schaut auf den Bildschirm und erklärt dem Fahrer Weg und Piste. Der Fahrer guckt nach vorne und folgt diesen Anweisungen im meist dichten Sandstaub im wahrsten Sinne des Wortes blind“, beschreibt Lucas Cruz ihren Arbeitsalltag.

Und wie erlebt er Carlos Sainz neben sich im Cockpit? „Begeisternd, denn er ist immer voller Leidenschaft am Lenkrad, bleibt trotzdem aber immer sehr ruhig und relaxt“, antwortet Cruz. Für ihn besonders wichtig: „Wenn ich Zeit zum Analysieren und Rausfinden der besten Lösung brauche, dann versteht Carlos das und vertraut mir.“

Noch etwas, so Cruz, zeichne seinen Steuermann besonders aus: „Carlos ist ein superprofessioneller Motorsportler. Sein Ziel ist immer Exzellenz. Zu jeder Zeit

versucht er, das Beste aus sich, seinem Beifahrer, seinem Auto, seinem Team, aus allem herauszuholen.“ Carlos Sainz fordere immer und überall, dass jeder Beteiligte sein Bestes gibt. Immer mit dem einen Fokus: zu gewinnen.

Auch Lucas Cruz reizen bei den Rallye-Marathons Siege, besonders der beim Klassiker Dakar. Doch ihn begeistert auch die Technik enorm: „Großartig, dass Audi als erster Hersteller den elektrifizierten Antrieb bei der Dakar, der weltweit härtesten Autoveranstaltung, einsetzt. Denn E-Technologie ist die Zukunft der Mobilität.“

Diese neue Technik selbst intensiv kennenzulernen, darauf freut sich Lucas Cruz besonders. „Wir Beifahrer werden bei Audi während der Vorbereitung auf die Rallye Dakar 2022 intensiv trainieren, im Rennen mögliche Probleme mit dem elektrifizierten Antrieb selbst im oder am Auto zu beheben. Wenn du mit dem Reparieren warten musst, bis ein Service-Truck zu Hilfe kommt, wächst dein Rückstand rapide.“ Im Notfall ist der Beifahrer der erste und oft auch der wichtigste Mechaniker.

In Sachen Fitness muss der Mensch auf dem rechten Sitz eines Dakar-Rallyeautos genauso auf der Höhe sein wie derjenige auf dem Fahrerplatz. „Um Hitze, Staub, vor allem aber die Erschütterungen auf den harten Pisten wegzustecken, brauchst du eine ganz hervorragende Kondition“, weiß der 46-jährige Cruz.

Deshalb wird der Spanier auch vor der kommenden Rallye Dakar von seinem Wohnort nahe Barcelona immer wieder nach Madrid reisen und dort gemeinsam mit Carlos Sainz trainieren. Denn Lucas Cruz ist davon überzeugt: „Auch mit seinen 59 Jahren ist Carlos weltweit ein Maßstab an Motivation und Leidenschaft.“

Kennengelernt haben sich die beiden 1994. „Carlos betreute damals ein Förderprojekt für den spanischen Rallye-Nachwuchs. Ich war einer der Teilnehmer“, berichtet Lucas Cruz. Es war die Zeit, als „El Matador“ in der Rallye-Weltmeisterschaft einer der führenden Fahrer war. Längst nennt auch Carlos Sainz seinen Co-Piloten „Freund“. Denn: „Ich vertraue Lucas wirklich und mag ihn sehr.“

Biografie

Lucas Cruz (E)

Geburtsdatum: 26. Dezember 1974
Geburtsort: Barcelona (E)
Wohnort: Caldes de Montbui (E)
Familienstand: ledig, eine Tochter (Edurne)
Größe/Gewicht: 1,79 m/78 kg
Motorsport seit: 1994 (Audi-Beifahrer seit 2021)

Karriere als Beifahrer:
1994–2000 Rallye-Beifahrer
2001 Rallye Dakar (Fahrer José-Luis Monterde)
2006 Rallye Dakar (Fahrer Jean Pujol – Kategorie Trucks)
2007 Rallye Dakar (Fahrer Nani Roma)
2009 Rallye Dakar (Fahrer Nani Roma), 1. Platz Silk Way Rallye, 1. Platz Rally dos Sertoes (Fahrer jeweils Carlos Sainz)
2010 1. Platz Rallye Dakar, 1. Silk Way Rallye (Fahrer jeweils Carlos Sainz)
2011 3. Platz Rallye Dakar (Fahrer Carlos Sainz)
2012 Rallye Dakar (Fahrer Nasser Al-Attiyah)
2013 Rallye Dakar (Fahrer Nasser Al-Attiyah)
2014 3. Platz Rallye Dakar (Fahrer Nasser Al-Attiyah)
2015 Rallye Dakar (Fahrer Carlos Sainz)
2016 Rallye Dakar (Fahrer Carlos Sainz)
2017 Rallye Dakar (Fahrer Carlos Sainz)
2018 1. Platz Rallye Dakar (Fahrer Carlos Sainz)
2019 13. Platz Rallye Dakar, 2. Platz Rallye Marokko, 2. Platz Baja Sharqiyah (Fahrer jeweils Carlos Sainz)
2020 1. Platz Rallye Dakar, 2. Platz Baja Hail 1, 1. Platz Baja Hail 2 (Fahrer jeweils Carlos Sainz)
2021 3. Platz Rallye Dakar (Fahrer Carlos Sainz), Audi-Dakar-Projekt

Facebook: @LucasCruz74
Instagram: @Lucas74Cruz
Twitter: @LucasCruz74

Statistik

Die Audi-Fahrer bei der Rallye Dakar

	Mattias Ekström	Stéphane Peterhansel	Carlos Sainz
Starts/Teilnahmen	1	33 (10 Moto, 23 Auto)	13
Siege	0	14 (6 Moto, 8 Auto)	3
Podiumsplätze	0	18 (6 Moto, 12 Auto)	5

Die Audi-Beifahrer bei der Rallye Dakar

	Emil Bergkvist	Edouard Boulanger	Lucas Cruz
Starts/Teilnahmen	1	2	16
Siege	0	1	3
Podiumsplätze	0	1	6

** Stand: 01.12.2021*

Audi-Motorsport-Historie

Vom quattro bis zum e-tron

Audi positioniert sich als sportlichster Anbieter im Premium-Segment und hat dafür eine perfekte Basis: den Motorsport. Sportlichkeit, fortschrittliche Technik und emotionales Design sind die Grundlagen für den Erfolg der Marke Audi. Die Gene dafür stammen aus dem Rennsport – seit 1980.

Die Erfolgsstory begann mit dem Audi quattro

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.

quattro auch auf der Rundstrecke siegreich

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, machte Audi den quattro-Antrieb auch auf der Rundstrecke salonfähig: zunächst mit dem Audi 200 quattro und dem Audi 90 quattro IMSA-GTO in den USA, 1990 und 1991 mit zwei Meistertiteln für den Audi V8 quattro in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) – und schließlich auch mit dem A4 bei den seriennahen Super-Tourenwagen. 1996 gewann der Audi A4 quattro Meistertitel in sieben Ländern. Zwischen 2012 und 2016 kehrte der Allradantrieb als e-tron quattro auf die Rennstrecke zurück.

Audi R8 erfolgreichster Le-Mans-Sportwagen der Neuzeit

Nach der Verbannung des überlegenen quattro-Antriebs aus dem Tourenwagen-Sport wechselte Audi zu den Sportprototypen und untermauerte auch in dieser Motorsport-Kategorie 18 Jahre lang seinen Slogan „Vorsprung durch Technik“. Beim Debüt in Le Mans, dem härtesten Langstreckenrennen der Welt, gelang Audi 1999 mit Platz drei auf Anhieb der Sprung auf das Siegerpodest. In den folgenden Jahren war der Audi R8 eine Klasse für sich. Audi schaffte von 2000 bis 2002 einen historischen Hattrick, auch dank der ab 2001 erstmals eingesetzten TFSI-Technologie, die später ihren Weg in die Serienfertigung fand. 2004 und 2005 holten Kundenteams in Le Mans zwei weitere Gesamtsiege für Audi. Seinen Platz in der Motorsport-Geschichte sicherte sich der R8 mit insgesamt 63 Siegen in 80 Sportwagen-Rennen.

Titelgewinne nach Rückkehr in die DTM

Nach dem Sieg von Laurent Aiello 2002 mit dem Abt-Audi TT-R kehrte Audi 2004 werkseitig in die DTM zurück und holte mit Mattias Ekström auf Anhieb den Titel. Auch 2007 triumphierte der Schwede, 2008 und 2009 jeweils Timo Scheider – damit gelang Audi als erstem und bisher einzigem Automobilhersteller in der DTM-Geschichte ein Titelhattrick. Martin Tomczyk komplettierte die Erfolgsstory des Audi A4 DTM in der Saison 2011 mit einem weiteren Titelgewinn – dem insgesamt fünften für den Audi A4 DTM. 2013 holte Mike Rockenfeller mit dem Audi RS 5 DTM den insgesamt neunten DTM-Titel für Audi. In seinem Rookiejahr gelang René Rast 2017 die Sensation mit einem weiteren Titel. Audi holte gleichzeitig die Herstellerwertung. 2019 und 2020 gewann Rast zwei weitere Male den prestigeträchtigen Titel. Somit haben Audi-Piloten bereits zwölf Mal die DTM gewonnen. Hinzu kommen sechs Hersteller- und acht Teamtitel. Technologisch hat Audi dabei einen der größten Umbrüche in der Geschichte der Rennserie mit Bravour gemeistert: In den zwei Jahren der Ära aufgeladener Motoren war der Audi RS 5 DTM mit seinem hocheffizienten Zweiliter-Turbomotor mit 28 Siegen, 95 Podiumsplätzen, 29 Pole-Positions, 28 schnellsten Rennrunden sowie allen sechs Meistertiteln das Maß der Dinge. Ab 2021 ist die DTM ausschließlich für GT3-Sportwagen ausgeschrieben. Audi Sport customer racing betreut diese Einsätze.

Pionierleistungen mit TDI-Technik

Eine Pionierleistung und gleichzeitig einen neuerlichen Beweis für „Vorsprung durch Technik“ demonstrierte Audi mit der TDI-Technologie: Der neu konzipierte Audi R10 TDI triumphierte 2006 als erster Rennsportwagen mit Dieselantrieb bei den legendären 24 Stunden von Le Mans. Insgesamt setzte sich die TDI-Technologie acht Mal in Le Mans durch. 2007 und 2008 siegte Audi mit dem R10 TDI erneut an der Sarthe. Zudem gewann Audi mit dem Diesel-Rennwagen dreimal in Folge die American Le Mans Series und 2008 auch die europäische Le Mans Series. Mit dem R15 TDI feierte Audi 2010 einen Dreifachsieg im schnellsten Le-Mans-Rennen aller Zeiten und stellte damit einen neuen Distanzrekord auf, der bis heute Bestand hat. Auch 2011, 2012, 2013 und 2014 setzte sich Audi-TDI-Power in Le Mans durch. 2014 feierte die Marke den 13. Sieg bei nur 16 Teilnahmen. „Vorsprung durch Technik“ beweist Audi auch bei der Energieeffizienz: In der gesamten TDI-Ära reduzierte Audi den Dieselverbrauch innerhalb eines Jahrzehnts um 46 Prozent.

Erster Hybridsieger in Le Mans

Mit dem ersten Sieg eines Hybrid-Rennwagens bei den 24 Stunden von Le Mans gelang Audi beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt 2012 eine weitere Pionierleistung. Dreimal in Folge (2012, 2013 und 2014) blieb der Audi R18 e-tron quattro in Le Mans ungeschlagen. Viele weitere Innovationen wie das Audi Laserlicht

ergänzen die technischen Pionierleistungen. Fahrer- und Markentitel mit dem Hybrid-Sportwagen in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2012 und 2013 komplettieren die Bilanz der Sportwagen-Ära von Audi, die 2016 endete.

Audi Sport customer racing für die Kunden der Marke

Seit 2009 nutzt Audi seine wettbewerbsfähigsten Produkte, um mit seriennaher Technologie im Kundensport weltweit auf Pokaljagd zu gehen. Der Audi R8 LMS ist in seiner zweiten Generation in Varianten für die GT2-, GT3- und GT4-Kategorie verfügbar. Auch der TCR-Tourenwagen Audi RS 3 LMS existiert bereits in einer zweiten Generation für den Rennsport und startet auf fünf Kontinenten. Bis Ende 2021 haben alle Modelle in Kundenhand weltweit insgesamt 322 Rennsport-Titel eingefahren. Zu den herausragenden Einzelerfolgen zählen zwei Klassensiege des GT3-Sportwagens bei den 24 Stunden von Daytona, drei Gesamtsiege bei den 12 Stunden von Bathurst, viermal triumphierte das Modell beim Straßenrennen in Macau sowie bei den 24 Stunden von Spa und bereits fünf Mal bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring.

Auch in Zukunft Vorsprung durch Technik

Das Unternehmen setzt die 2012 im Langstrecken-Rennsport begonnene Elektrifizierung seines Motorsport-Programms konsequent fort. Nach dem LMP-Programm mit dem Hybrid-Sportwagen R18 war Audi in der Saison 2017/2018 der erste deutsche Automobilhersteller, der in der vollelektrischen Rennserie Formel E an den Start ging. Mit vier Siegen und insgesamt elf Podiumsplätzen holte Audi Sport ABT Schaeffler nach zwölf Rennen die Teammeisterschaft. Mit einem innovativen Prototyp geht die Marke mit den Vier Ringen ab 2022 bei der berühmten Rallye Dakar an den Start. Das alternative Antriebskonzept kombiniert dabei erstmals einen elektrischen Antriebsstrang mit einer Hochvoltbatterie und einem hocheffizienten Energiewandler. Der Marathon-Rallyesport bildet künftig die Speerspitze des werkseitigen Motorsport-Engagements. Darüber hinaus bereitet die Marke ihre Rückkehr in die internationale Sportwagen-Kategorie vor, in der die 24 Stunden von Le Mans und Daytona zu den Highlight-Rennen zählen. Dort setzt Audi in der Kategorie LMDh ebenfalls auf einen elektrifizierten Antrieb.

Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Virginia Brusch
Pressesprecherin Rallye Dakar

Tel.	+49 841 89-41753
Mobil	+49 151 52817968
E-Mail	virginia.brusch@audi.de

Texte, Fotos, Videos
www.audi-mediacenter.com/de

News online

Twitter	@audisport
Facebook	@AudiSport
Instagram	audisport
YouTube	Audi
Website	www.audi.com