

Kommunikation Motorsport

Virginia Brusch

Telefon: +49 841 89-41753

E-Mail: virginia.brusch@audi.de

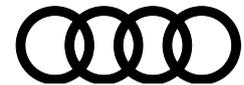
www.audi-mediacyenter.com/de

Dezember 2023

BASISINFORMATION

Audi bei der Rallye Dakar

▶ Audi bei der Rallye Dakar	2
▶ Der Audi RS Q e-tron	4
▶ Technische Daten	6
▶ Das Projekt Dakar	7
▶ Das Antriebskonzept	8
▶ Das Einsatzteam	10
▶ Die Fahrerteams	11
▶ Mattias Ekström	14
▶ Emil Bergkvist	17
▶ Stéphane Peterhansel	19
▶ Edouard Boulanger	22
▶ Carlos Sainz	24
▶ Lucas Cruz	27
▶ Statistik Audi-Fahrer & Audi-Beifahrer	29
▶ Audi-Motorsport-Historie	30
▶ Kontakte	33



Audi bei der Rallye Dakar

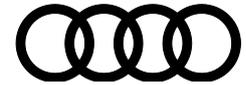
Audi weist bei der Rallye Dakar den Weg in die Zukunft

Der Audi RS Q e-tron sorgt mit seinem elektrischen Antrieb für Furore. Der Prototyp für die T1U-Klasse verkörpert ein zukunftsweisendes Low-emission-Konzept in der denkbar härtesten Umgebung. Der elektrische Antrieb mit Hochvoltbatterie und Energiewandler muss sich in einem Wüstenumfeld bewähren, das die höchsten Anforderungen an Energieverbrauch und Zuverlässigkeit stellt. Dank eines reststoffbasierten reFuel-Kraftstoffs für den Energiewandler verringert Audi die Kohlenstoffdioxid-Emissionen um 60 Prozent. Im Januar 2024 starten drei Audi RS Q e-tron mit diesem fortschrittlichen Ansatz bereits zum dritten Mal bei der Rallye Dakar.

„Unsere Strategie der Dekarbonisierung wenden wir auch im Motorsport konsequent an“, sagt Oliver Hoffmann, Vorstand der Technischen Entwicklung bei Audi. „Zu den Leitetchnologien unseres Unternehmens zählen batterieelektrische Modelle, die mit erneuerbarem Strom angetrieben werden. Gleichzeitig können Verbrennungsmotoren mit erneuerbaren Kraftstoffen schadstoffarm und klimafreundlich betrieben werden. Im Audi RS Q e-tron haben wir beide Ideen kombiniert. Es ist ein hocheffizienter Antrieb, der seinesgleichen sucht.“ Der reFuel-Kraftstoff für den Energiewandler nutzt zu 80 Prozent reststoffbasierte Produkte. Sie konkurrieren nicht mit Nahrungsmitteln.

Innerhalb von nur zwei Jahren hat Audi im Cross-Country-Rallyesport bewiesen, wozu der Antrieb fähig ist: Beim Debüt 2022 standen vier Etappensiege und 14 Top-3-Ergebnisse in den Tageswertungen zu Buche. Nach dem Gesamtsieg bei der Abu Dhabi Desert Challenge sechs Wochen später bereitete sich Audi auf seinen zweiten Dakar-Start vor. Neben zwei Etappensiegen und 14 Ergebnissen unter den ersten drei führte der innovative Prototyp die Rallye Dakar 2023 erstmals drei Tage lang an. „Wir haben gezeigt, welches Potenzial in unserem Konzept steckt“, sagt Audi-Motorsportchef Rolf Michl. „Zugleich haben wir großen Respekt vor einer Rallye, die immer wieder Überraschungen parat hält. Sie ist und bleibt eines der größten Abenteuer im Motorsport mit fast 8.000 Kilometern Länge. Hunderte Wüstenkilometer jeden Tag durch unbekanntes Terrain belasten Mensch und Maschine aufs Höchste. Das gesamte Team hat sich mit den drei Fahrermannschaften bestmöglich vorbereitet.“

Das Dakar-Projekt ist der jüngste Meilenstein in einer Strategie der Elektrifizierung von Audi im Motorsport. Sie hat 2012 im Sportprototypenprogramm mit dem Audi R18 e-tron quattro begonnen. Der Diesel-Hybridssportwagen hat die FIA-Langstreckenweltmeisterschaft WEC 2012 und 2013 gewonnen und ab 2012 drei Mal in Folge auch die 24 Stunden von Le Mans. 2017 löste ein Programm in der Formel E



das Langstrecken-Programm ab. Nach sieben Jahren war das Team Audi Sport ABT Schaeffler mit insgesamt 47 Podiumsplätzen – darunter 14 Siegen – das erfolgreichste Team der Formel-E-Geschichte. Besondere Highlights dabei: der Gewinn der Fahrerwertung 2017 und der Sieg in der Teammeisterschaft in der Premiersaison als Werksteam 2018. Das Dakar-Programm führt die Idee elektrischer Antriebe mit dem Audi RS Q e-tron im Cross-Country-Rallyesport fort.

Der Audi RS Q e-tron

Neue Details für den technologischen Vorreiter

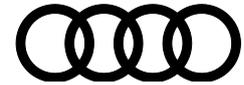
Nach der ersten Konzeptidee 2020 und dem Rallye-Debüt im Januar 2022 präsentierte Audi neun Monate später die nächste Evolutionsstufe. Sie ist inzwischen so ausgereift, dass sich das Ingenieursteam zur Rallye Dakar 2024 auf die Verbesserung von Details konzentrieren konnte.

Audi hat seine Motorsport-Programme regelmäßig für technische Pionierleistungen genutzt. Vom Allradantrieb quattro im Rallyesport über die hochaufgeladenen Turbomotoren im US-Rennsport über die TFSI- und TDI-Technologie in Le Mans bis zu den elektrifizierten Antrieben in LMP, Formel E und Dakar. „Stets war der Rennsport ein Technologielabor für unsere Marke“, sagt Audi-Motorsportchef Rolf Michl. „Nun haben wir uns das denkbar härteste Testfeld für die Elektromobilität ausgesucht. Unsere Ingenieure haben den RS Q e-tron gemeinsam mit den Fahrern immer weiter verfeinert. Mit diesem Konzept wollen wir zeigen, dass elektrische Antriebe auch im Offroad-Rallyesport die Zukunft sind.“

Da in der Wüste keine Ladeinfrastruktur besteht, verfügt der RS Q e-tron über ein innovatives Ladekonzept: Der hocheffiziente TFSI-Motor aus der DTM ist Teil eines Energiewandlers. Damit lässt sich die Hochvoltbatterie während der Fahrt aufladen. Der Verbrennungsmotor läuft in einem besonders effizienten Drehzahlbereich zwischen 4.500 und 6.000 Umdrehungen pro Minute. Somit liegt sein spezifischer Verbrauch deutlich unter 200 Gramm pro kWh. Seit der Rallye Dakar 2023 setzt Audi beim Antrieb des Energiewandlers auf reFuel. Dieses reststoffbasierte Produkt konkurriert nicht mit Nahrungsmitteln. Es hilft, mehr als 60 Prozent Kohlenstoffdioxid-Emissionen einzusparen.

Der Achsantrieb des Audi RS Q e-tron ist rein elektrisch. Jeweils eine Motor-Generator-Einheit (MGU) treibt die Vorder- und die Hinterachse an. Eine dritte MGU ist Teil des Energiewandlers. Doch die Batterie speist sich nicht allein aus dem Energiewandler: Zusätzlich wird Energie beim Bremsen rekuperiert. Das zentral angebrachte Hochvolt-Batteriesystem wiegt etwa 370 Kilogramm und hat eine Kapazität von 52 kWh.

Das Reglement hat die maximale Antriebsleistung für Vorder- und Hinterachse insgesamt auf 286 kW für die Rallye Dakar 2024 festgelegt. Die Elektromotoren lassen sich äußerst präzise ansteuern und erlauben den Piloten eine hervorragende Dosierbarkeit, was in einer Offroad-Sportart ebenso wichtig ist wie bei Rundstreckenrennen. Zu den Lerneffekten aus der Anfangszeit zählt eine verfeinerte elektronische Steuerung, um sich möglichst nahe an die Leistungsgrenze heranzutasten.



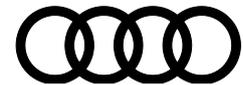
Die beiden Getriebe an den Motor-Generator-Units von Vorder- und Hinterachse verfügen nur über einen Vorwärtsgang. Es besteht keine mechanische Verbindung der Antriebe von Vorder- und Hinterrädern. Die Steuerung erfolgt rein elektronisch. Die von Audi entwickelte Software ermöglicht somit eine freie Drehmomentverteilung zwischen den Achsen.

Dr. Leonardo Pascali, seit 2023 der Technische Direktor des Projekts, hat neue Schwerpunkte für die Rallye Dakar 2024 gesetzt. Um die Sicherheit für Fahrer und Beifahrer bei harten Landungen oder Unfällen zu verbessern, haben die Ingenieure Fahrwerk und Cockpit in den Blick genommen. Optimierte Federn, Dämpfer und Anschlagbegrenzungen im Fahrwerk helfen, einen Teil der auftretenden Lasten zeitlich besser zu verteilen. Verbesserte Ausschäumungen der Sitze tun ein Übriges. Eine längere CFK-Crashbox am vorderen Ende der Chassisstruktur fängt die Belastungen bei einem harten frontalen Aufprall besser ab.

Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit haben die Techniker Teile des Fahrwerks überarbeitet. Immer wieder verfangen sich eindringende Steine zwischen Felgenbett, Bremsscheibe und Achsschenkel. Sie bewirkten dabei erhebliche Zerstörungen. Neue Befestigungspunkte für den Radträger eröffnen jetzt größere Freiräume, sodass die Steine leichter herausgeschleudert werden. Robustere Felgen und eine neue Reifengeneration von Einheitsausrüster BF Goodrich mit stabileren Flanken erhöhen die Zuverlässigkeit ebenfalls.

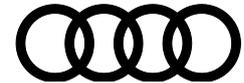
Um den Komfort für Fahrer und Beifahrer auf den langen und ermüdenden Etappen zu erhöhen, haben die Ingenieure das Cockpits besser akustisch abgeschirmt. Ebenso präsentiert sich die vordere Haube überarbeitet. Sie weist von den Rädern aufgewirbelten Matsch und Wasser besser ab. Somit bleibt die Windschutzscheibe sauberer.

Die Performance des Prototyps rundet den Katalog der Modifikationen für 2024 ab. Gewichtsoptimierte Bauteile rücken die Masse des Rennwagens noch näher an das erlaubte Minimum von 2.100 Kilogramm heran. Die Arbeit mit Stoßdämpfern und Federn führte zu einer verbesserten Abstimmung. Ebenso half die Abstimmung der Differenziale, das Fahrverhalten in die gewünschte Richtung zu optimieren. Kreative Ideen für den praktischen Einsatz erleichtern zudem den Mechanikern die Arbeit. Dies beginnt bei geänderten Schraubverbindungen und reicht über neue Verschlusslösungen und Befüllvorrichtungen bis zu verschraubten statt verklebten Bauteilen.



Technische Daten

Modell	Audi RS Q e-tron (Dakar 2024)
Fahrzeug Fahrzeugtyp Chassis	Marathon-Rallye-Fahrzeug (Kategorie T1U – alternative Antriebe) 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 286 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. Energiebemessung durch Fuel Flow Meter
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	4.670 mm
Breite	2.300 mm
Höhe	1.950 mm
Mindestgewicht	2.100 kg ohne Fahrer
Tankinhalt	Max. 340 Liter
Fahrleistungen	
0-100 km/h	Unter 4,5 s (auf loseem Untergrund)
Höchstgeschwindigkeit	Reglementiert auf max. 170 km/h



Das Projekt Dakar

Rallyesport, Rundstrecke, Wüste

Audi Sport hat seine Wurzeln im Rallyesport. Der Audi quattro führte Anfang der 1980er-Jahre im Rallyesport mit seinem Allradantrieb einen Paradigmenwechsel herbei. Seither sind vier angetriebene Räder in diesem Wettbewerb ein Standard für Sieger. Auch auf der Rundstrecke eroberten die quattro-Modelle die Herzen der Fans und jede Menge Pokale, die noch heute bei Audi Sport zu bewundern sind.

Die Arbeit am RS Q e-tron begann mit einer Machbarkeitsstudie, die ein kleines Kernteam für das alternative Antriebskonzept erstellt hat. Im Juni 2020 begann die Design- und Konzeptphase. Die Konstruktionsarbeit ging im August los.

Audi Sport profitierte dabei von seinem großen Wissensschatz aus rund vier Jahrzehnten Motorsport. Ob Rallye-Modelle, seriennahe oder grundlegend andere Tourenwagenkonzepte, LMP-Sportprototypen oder Rennwagen für Formel E und Rallycross: Das vielseitige Wissen zu allen Fahrzeugbereichen floss konsequent auch in die Entstehung des Audi RS Q e-tron ein.

Zuverlässigkeit, Sicherheit und Performance sind wichtige Ziele für Audi Sport, um bei der Rallye Dakar bestehen zu können. Ob Sand, Geröll, raue Schotterpisten, aber auch Matsch, Regen und extreme Hitze: Die Technik muss unter allen Bedingungen funktionieren. Für einen Elektroantrieb ist diese Vielfalt besonders anspruchsvoll. Hinzu kommt: Im Unterschied zur Rundstrecke sind die täglich wechselnden Anforderungen bezüglich Distanz und Energieverbrauch nicht vorhersehbar, denn der Streckenverlauf bleibt bis zum Morgen einer jeden Etappe für alle Teilnehmer geheim.

In die Entwicklung des Audi RS Q e-tron waren bei Audi Sport alle relevanten Abteilungen involviert. Sie starteten beim RS Q e-tron quasi bei null und haben alle Parameter auf einem weißen Blatt Papier definiert. Mit Q Motorsport hatte die Marke von Anfang an einen starken Partner an ihrer Seite. Das Team aus Trebur bringt mehrere Jahrzehnte Erfahrung und viele Erfolge aus dem Marathon-Rallyesport mit. Bis heute prägt eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit die Partnerschaft.

Das Antriebskonzept

Elektrisch in die Zukunft

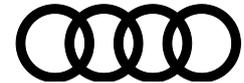
Die Zukunft ist elektrisch. Diese Devise hat Audi nicht nur für seine Produktentwicklung ausgegeben, sondern verwirklicht sie auch im Motorsport. Einmal mehr bewies Audi Pioniergeist, als es darum ging, für den unerbittlichen Cross-Country-Rallyesport einen elektrifizierten Antrieb zu konzipieren.

Der elektrische Achsantrieb des Audi RS Q e-tron mit den Motor-Generator-Einheiten an Vorder- und Hinterachse bezieht seinen Strom aus einem Hochvolt-Batteriesystem. Da es kein Ladenetz in der Wüste gibt, hat Audi ein innovatives Ladeverfahren ersonnen. Der Prototyp besitzt einen Energiewandler, der die Hochvoltbatterie während der Fahrt mit maximaler Effizienz auflädt. Dieser Energiewandler ist eine Kombination aus dem hocheffizienten, nochmals optimierten TFSI-Motor aus der DTM und einem Generator.

Diese Motor-Generator-Unit (MGU) ist eine Eigenentwicklung von Audi Sport. Sie entstand ursprünglich für die Formel E und weist eine Systemeffizienz von etwa 97 Prozent auf. Bei der Hochvoltbatterie und dem Energiemanagement hat Audi Sport in den ersten Dakar-Einsätzen wertvolle Lektionen gelernt und alle Systeme stetig optimiert. So erbrachte die Rekuperation beim Bremsen größere Energierückflüsse als erwartet. Ebenso hilft etwa der intermittierende Betrieb der Klimaanlage, Energie einzusparen und dennoch die gewünschte Temperierung einzuhalten.

Die Hochvoltbatterie als zentral angebrachtes Bauteil des Antriebssystems wiegt 370 Kilogramm. Sie hat eine Kapazität von 52 kWh und wird während der Fahrt vom Energiewandler aufgeladen. Der Prozess läuft prinzipiell automatisch, damit Fahrer und Beifahrer sich auf das Fahren und Navigieren konzentrieren können. Das Energiemanagement stellt dabei eine große Herausforderung dar. Während sich der Energieverbrauch auf der Rundstrecke durch bekannte Parameter und präzise Simulationen klar abschätzen lässt, steckt die Wüste voller Überraschungen: Wie lang fällt eine Tagesetappe aus? Wie viele Dünenketten sind zu überqueren, wie hoch die Höhenunterschiede? Wie weich oder hart ist der Untergrund? Fährt man sich fest oder bedeutet ein Navigationsfehler nochmaligen, zusätzlichen Energieverlust?

Hinzu kommen die Belastungen aller Komponenten durch hohe Sprünge oder harte Schläge in felsigem Terrain. 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 haben die Ingenieure verstärkt, die Kühlung optimiert, die Übersetzung angepasst. Vorder- und Hinterachse sind nicht miteinander verbunden. Die Funktion des Mitteldifferenzials übernimmt die Software.



Der Zweiliter-TFSI-Motor aus dem Audi RS 5 DTM hat sich als perfekte Wahl erwiesen. Für den völlig anderen Einsatzzweck als Teil eines Energiewandlers haben die Ingenieure das Aggregat jedoch angepasst. Die Leistung ist von 450 auf etwa 200 kW verringert, die Drehzahl von maximal 9.000 auf einen Bereich zwischen 4.500 und 6.000 Touren eingegrenzt. So ist es möglich, den Vierzylinder Bestpunkt-optimiert zu betreiben. Kolben, Injektoren und Turbolader sind daraufhin optimiert. Bei Prüfstandsläufen ist es den Motorentwicklern gelungen, den spezifischen Verbrauch auf deutlich unter 200 Gramm pro kWh zu begrenzen.

Im rauen Wüstenalltag bietet der elektrische Antrieb große Vorteile. Auch bei langsamer Fahrt im Sand und damit wenig Kühlluftfluss entsteht kein Temperaturproblem. Die E-Maschinen bieten dem Fahrer ab der ersten Umdrehung volles Drehmoment und lassen sich sehr präzise regulieren. Die bei einem traditionellen Verbrennungsantrieb üblichen Schaltphasen entfallen – und damit auch das Risiko, genau dann im Sand steckenzubleiben. Der Fahrer kann das Auto somit sehr präzise mit dem Gaspedal durch alle Geschwindigkeitsbereiche bewegen und sich voll aufs Fahren konzentrieren. Der elektrische Antrieb arbeitet zudem von Luftdruck, Temperatur und Luftfeuchtigkeit unbeeinflusst – anders als ein Verbrenner.

Das Einsatzteam

Q Motorsport

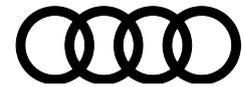
Audi hat sich eines der erfahrensten Teams der Branche als Partner für sein Dakar-Programm gesucht. Sven Quandt ist Teamchef der Q Motorsport GmbH in Trebur und hat als Fahrer und Teamchef jahrzehntelange Expertise und zahlreiche Erfolge vorzuweisen.

„Es hat sich gezeigt, dass es ungeheuer wertvoll ist, in einer so unberechenbaren Geländesportart einen so erfahrenen Partner wie Sven Quandt zu haben“, sagt Audi-Motorsportchef Rolf Michl. „Er ist mit seinem Wissen ein wichtiger Orientierungspunkt und Erfahrungsträger. Er weiß bei der Rennstrategie, wie wir die Stärken unseres technischen Konzepts und unserer Fahrer optimal einsetzen können. Alle im Team sind Vollblut-Motorsportler, wie zum Beispiel auch die erfahrenen ‚Car Chiefs‘. Sie haben einen Draht zu den Fahrern, was mir wichtig ist, denn es geht nicht nur um die Technik. Ganz besonders schätze ich das Engagement unserer Mechaniker_innen in diesem Projekt – sie müssen zusammen mit Q Motorsport unter härtesten Bedingungen ein hochkomplexes Fahrzeug bestmöglich einsetzen.“

Sven Quandt hat die Q Motorsport GmbH mit seinen beiden Söhnen Thomas und Tobias Quandt gegründet. 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.

„Audi hat im Rennsport schon immer neue, mutige Wege gewählt. Das gilt auch für den RS Q e-tron als ein besonders komplexes Auto“, sagt Quandt. Für den Teamchef ist die Rallye Dakar eine der größten Herausforderungen im Motorsport – 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 diese Rallye besteht, wird sie überall erfolgreich sein.“

Audi Sport hat viel Know-how aus seinen früheren Projekten 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 haben beide voneinander gelernt.“ Bei Technik und Abläufen haben beide Partner inzwischen viel Routine entwickelt. Dennoch blicken sie auch 2024 voller Respekt auf die unberechenbarste und härteste aller Rallyes.



Die Fahrerteams

Drei überzeugende Audi-Fahrerteams

Audi Sport setzt bei seiner dritten Rallye Dakar unverändert auf die drei Fahrer-Beifahrer-Kombinationen, die das Projekt von Anfang an geprägt haben.

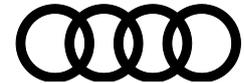
Mattias Ekström/Emil Bergkvist (Schweden), Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger (Frankreich) und Carlos Sainz/Lucas Cruz (Spanien) sind für Audi die Fahrerteams der ersten Stunde. Sie zählen zu den besten ihrer Branche, was sie auch am Steuer des RS Q e-tron zeigen. „Ein Carlos Sainz, den ich schon in der Rallye-Weltmeisterschaft bewundert habe und mit dem wir jetzt arbeiten, ein Stéphane Peterhansel, der auch nach 14 Dakar-Siegen locker und bescheiden geblieben ist, ein Erfolgsgarant wie Mattias Ekström, zu dem ich seit Jahren eine gute Verbindung habe – einfach tolle Fahrer!“, sagt Audi-Motorsportchef Rolf Michl. „Und mit Lucas Cruz, Edouard Boulanger und Emil Bergkvist haben wir genauso charakterstarke und erstklassige Beifahrer.“

„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 verlässliche Fahrerteams. Man kann bei der Dakar nicht permanent am Limit fahren. Die richtige Strategie ist entscheidend. Unsere drei starken Teams haben ihre Qualitäten von Anfang an bewiesen.“

Mattias Ekström (45) 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 gewann er die elektrische Tourenwagen-Rennserie Pure ETCR. 2022 war er als Neunter und 2023 als 14. jeweils bester der drei Audi-Fahrer bei der Dakar. 2022 gewann sein Team CUPRA EKS zudem den FIA eTouring Car World Cup mit Adrien Tambay. 2023 beendete Ekström die Rennserie Extreme E mit Teamkollegin Laia Sanz für das Acciona Sainz XE Team auf Platz zwei.

„Ich habe von allen Teamkollegen etwas gelernt“, sagt Ekström. „Carlos ist extrem ehrgeizig, emotional und voller Energie. Von Stéphane lerne ich alles andere: Er hat genauso viel Erfolg, ist aber sehr viel gelassener und ruhiger und strategisch. Das sind die beiden coolsten Teamkollegen meiner Karriere mit ganz unterschiedlichen Charakteren.“

Co-Pilot von Mattias Ekström ist sein Landsmann Emil Bergkvist (29), 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. Seither bin ich sein Beifahrer. Wir hören nie auf zu lernen, und zwar jeden Tag. Bei der Rallye Marokko 2022 hat es geklickt. Wir haben vielleicht 20.000 Kilometer in diesem Projekt abgespult. In Marokko haben wir besser verstanden, was diejenigen denken, die das Roadbook erstellen. Jetzt macht es richtig Spaß.“

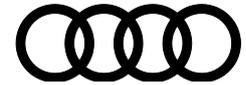
Stéphane Peterhansel (58) ist „Mister Dakar“ und in seinem Sport eine lebende Legende. 14 Mal hat der Franzose die härteste Marathon-Rallye der Welt gewonnen – sechsmal mit dem Motorrad, achtmal in der Autokategorie. Er war auch der Erste, dem ein Gesamtsieg mit dem RS Q e-tron gelungen ist – im März 2022 bei der Abu Dhabi Desert Challenge. „Jahr für Jahr haben unsere Ingenieure das Konzept verbessert“, sagt Peterhansel. „Wir fühlen uns im Auto so wohl wie noch nie, weil die gesamte Bedienung besser ist als zuvor.“

Peterhansels Beifahrer Edouard Boulanger (44) geht mit frischem Schwung in die nächste Ausgabe des Wüstenklassikers: „Ich habe mein gesamtes Training umgestellt. Statt Kardio- und Ausdauertraining habe ich den Muskelaufbau in den Vordergrund gerückt und fühle mich gut vorbereitet.“

Der ausgebildete 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 14 Jahren kennen wir uns persönlich und seit drei Jahren arbeiten wir im Cockpit zusammen. Er ist der Beste in diesem Sport.“

Carlos Sainz (61) ist ebenfalls eine lebende Legende. Der Spanier bestritt mehrere Jahrzehnte die Rallye-Weltmeisterschaft und hat sie zweimal gewonnen (1990, 1992). Bei der Rallye Dakar feierte er bisher drei Siege: 2010, 2018 und zuletzt 2020 bei der Premiere in Saudi-Arabien. „Wir stehen vor einer interessanten Ausgabe der Rallye Dakar mit viel Konkurrenz“, sagt Sainz. „Als Team haben wir uns weiterentwickelt. Die langjährige Zusammenarbeit mit Lucas Cruz ist mir sehr wichtig.“

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 zu Audi. Als ich zu Audi kam, sagte ich, unterschätzt die Dakar nicht. Und sie haben sie nicht unterschätzt. Sie haben der Richtung vertraut, in die wir das Projekt entwickeln wollten. Es war die richtige Herangehensweise beider Parteien.“



Sainz teilt sich das Cockpit mit Lucas Cruz (48), der zu Beginn seiner Karriere Teil eines Rallye-Junior-Teams war, das Sainz initiiert hatte, ehe Cruz den Marathon-Rallyesport für sich entdeckte. „2024 ist mein 23. 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 danach noch zwei weitere Male.“



Mattias Ekström

Viele Talente, lange Karriere

Mattias Ekström ist ein Rennfahrer für alle Fälle. Der Schwede war Weltmeister im Rallycross, zweimal DTM-Champion und gewann viermal die Fahrerwertung und einmal den Nations Cup beim Race of Champions. In der Welt der Elektromobilität führt er seine Erfolgsserie als Meister der Pure ETCR 2021, Vizemeister der FIA ETCR 2022 sowie Zweiter der Extreme E 2023 nahtlos fort.

Mattias Ekström betreibt seit mehr als zweieinhalb Jahrzehnten professionellen Motorsport. Und doch ist er bei der Rallye Dakar ein relativer Neuling: 2023 hat er erst zum dritten Mal an der längsten und härtesten Marathon-Rallye der Welt teilgenommen. Nach einem Probejahr in einem Side-by-Side-Modell bestritt er 2022 seine erste Rallye Dakar im Auto für das Team Audi Sport. Als Etappensieger, Neunter der Gesamtwertung und bester Audi-Fahrer setzte er mit Beifahrer Emil Bergkvist auf Anhieb Akzente. Auch im vergangenen Jahr war er auf Platz 14 bester Audi-Fahrer.

Mattias Ekström zeichnet sich unter anderem dadurch aus, neue Herausforderungen professionell anzunehmen und sich stets rasch die Grundlagen jeder neuen Disziplin zu erarbeiten. Ob es Tourenwagenrennen in seiner Heimat waren, mit denen alles begann, die DTM in Deutschland mit den Klasse-1-Tourenwagen, die 24 Stunden von Spa im Audi R8 LMS, die Rallycross-Weltmeisterschaft, das Race of Champions oder der elektrische Rennsport auf der Rundstrecke und im Gelände: Binnen kürzester Zeit zählte der heute 45 Jahre alte Schwede zu den Siegern und alsbald auch zu den Meisterschaftsanwärtern.

Bei der Rallye Dakar hat er gelernt, dass Fehler den Alltag bestimmen und fast niemand ohne Rückschläge durchkommt. Dass am Ende eines subjektiv unbefriedigenden Tages dennoch ein Etappensieg stehen kann, hat Ekström in seiner noch jungen Karriere als Dakar-Teilnehmer mehr als einmal erlebt. Entsprechend weiß er sich anzupassen, Risiken zu minimieren und auch einmal zurückzustecken. Im Vergleich zu den reproduzierbaren Zyklen in einem Rundstreckenrennen enthalten Wüstenrallyes Tag für Tag zahllose Überraschungen.

Darauf hat sich Mattias Ekström einzustellen gelernt. Und er bringt eine weitere Eigenschaft mit, die überaus wertvoll ist und auf die sich sein Team verlassen kann: Der Rennprofi hat mehr als einmal in seiner herausragenden Karriere bewiesen, dass er bereit ist, eigene Ambitionen den Zielen eines Teams unterzuordnen, wenn dies erforderlich ist.

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 1999–2018 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. Platz 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)

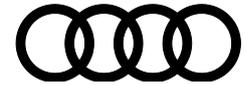
2018 2. Platz Rallycross-WM (Audi S1 EKS RX quattro)

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

2022 2. Platz FIA ETCR, 9. Platz Rallye Dakar (Audi RS Q e-tron)



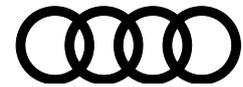
2023 1. Platz Race of Champions, 2. Platz Extreme E, 14. Platz Rallye Dakar (Audi RS Q e-tron), 9. Platz Rallye Marokko (Audi RS Q e-tron)

Facebook: @mattiasekstrom.racing

Instagram: @mattiasekstromracing

Twitter: @mattiasekstroem

TikTok: @mattiasekstromracing



Emil Bergkvist

Erfolgreicher Umstieg

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. Als Co-Pilot seines Jugendidols Mattias Ekström hat er im Team Audi Sport auf Anhieb überzeugende Arbeit abgeliefert.

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.

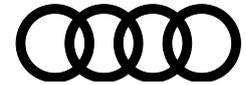
„Zuerst fuhr ich bei EKS Maschinen und Trucks, weil ich auch dafür den Führerschein habe. Außerdem kenne ich mich gut mit Technik aus und habe in der Werkstatt mitgeholfen“, erläutert Bergkvist seinen Einstieg bei Ekström. „Ich habe mich die Leiter hochgearbeitet, um Schritt für Schritt noch bessere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

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 erste Jahr im Dakar-Projekt haben die beiden Schweden mit Bravour absolviert. Platz neun bei der Rallye Dakar nach verschiedenen Rückschlägen war 2022 ein bemerkenswertes Ergebnis. Im zweiten Jahr waren sie als 14. erneut die beste Audi-Mannschaft. Nun wollen sie im dritten Jahr in Folge ihre Qualitäten einmal mehr unter Beweis stellen.



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

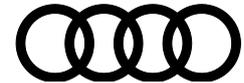
2022 9. Platz Rallye Dakar (Fahrer Mattias Ekström) (Audi RS Q e-tron)

2023 14. Platz Rallye Dakar (Fahrer Mattias Ekström) (Audi RS Q e-tron), 9. Platz Rallye Marokko (Fahrer Mattias Ekström) (Audi RS Q e-tron)

www.emilbergkvist.se

Facebook: @emilbergkvistrally

Instagram: @emilbergkvist



Stéphane Peterhansel

Lebende Legende

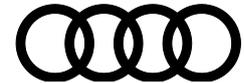
Insgesamt 14 Mal hat Stéphane Peterhansel die Rallye Dakar gewonnen. Sechsmal siegte der Franzose im Sattel eines Motorrades, achtmal am Lenkrad eines Automobils. Seine Leidenschaft für den Marathon-Klassiker ist ungebrochen.

Schon in seiner Kindheit hat es Stéphane Peterhansel gelernt, mit Herausforderungen umzugehen. 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. Seit 2020 hat sie 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 wichtigsten Marathon-Rallye teil. Und führte seine Serie dort mit acht weiteren Siegen eindrucksvoll fort.

Beim Blick auf die bisherige Projektentwicklung mit dem Audi RS Q e-tron kommt der Franzose zu einem klaren Urteil: „Wir sind mit einem guten Konzept gestartet. Das ist ein sehr spezieller Antrieb mit einer guten Fahrzeugbalance – das hat mich begeistert. Und dann haben die Ingenieure das Antriebssystem Jahr für Jahr verbessert. Für uns war das Auto dadurch immer besser zu fahren. Ich bin sehr zufrieden mit der Abstimmung. Auch im Cockpit entspricht alles unseren Vorstellungen. Wir sitzen hervorragend und können das Auto wie gewünscht bedienen.“

Für 2024 erwartet der erfahrene Rekordsieger eine anspruchsvolle Route bei der Rallye Dakar. „Die Strecken fallen etwas länger aus als zuvor. Besonders hart wird das endlose Dünenmeer im Empty Quarter, sowohl in Bezug auf das Terrain als auch bei der Navigation“, urteilt Peterhansel. „Es wird eine sehr lange Rallye mit 14 Wettbewerbstagen. Besonders wichtig ist, das eigene Energieniveau aufrechtzuerhalten. Dazu brauchen wir nach den anstrengenden Etappen Ruhephasen und eine gute Ernährung, um jeden Morgen wieder frisch zu sein.“



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)

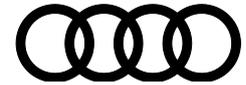
2014 2. Platz Rallye Dakar (Automobil)

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



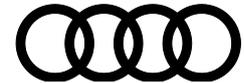
2019 Rallye Dakar (Automobil), 1. Platz FIA World Cup Cross Country Rallies

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

2022 Rallye Dakar (Automobil), 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge (Audi RS Q e-tron)

2023 Rallye Dakar, Rallye Marokko (Automobil) (Audi RS Q e-tron)



Edouard Boulanger

Auf Anhieb Spitze

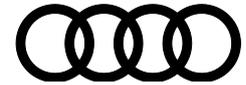
Erst 2014 wurde Offroad-Motorrad-Fahrer Edouard Boulanger nach einer eigenen Karriere als Fahrer zum Co-Piloten. Der Franzose übernahm diese Aufgabe an der Seite Stéphane Peterhansels von dessen Ehefrau Andrea. Auf Anhieb gewann das neue Cockpit-Duo die Rallye Dakar 2021.

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.“

Seit dem ersten Tag ist er auch im Team Audi Sport mit dabei. Die zweite Saison verlief 2023 für den Franzosen überhaupt nicht nach Plan: Ein schwerer Unfall bei der Rallye Dakar im Januar mit einer Rückenverletzung bedeutete eine lange Phase der Rekonvaleszenz. „Ich hatte noch nie eine so gravierende Verletzung erlitten“, blickt Boulanger zurück. „Erst seit Mai kann ich wieder intensiv Sport treiben.“ Der Copilot, der zugleich eine Berufsausbildung als Ingenieur besitzt, hat diese Phase für eine Neuorientierung genutzt. „Ich habe das Training, das ich zuvor betrieben habe, kritisch bewertet und kam zu dem Schluss, etwas ändern zu wollen. Statt Kardiotraining und Ausdauer habe ich neue Schwerpunkte gesetzt und mein Muskeltraining intensiviert. Das erscheint mir für die Rallye Dakar wichtiger zu sein. Jetzt trainiere ich fünf- bis sechsmal pro Woche. Damit erreiche ich ein Pensum von 12 bis 15 Stunden Sport.“

Die jüngsten Entwicklungen im Team Audi Sport bewertet Edouard Boulanger positiv. „Es kamen in diesem Jahr viele neue Kräfte ins Team. Sie haben sich sehr schnell eingearbeitet und Schwerpunkte gesetzt, die wir als Fahrer und Beifahrer sehr begrüßen. Nachdem wir zuvor viele klassische Fahrzeugthemen abgearbeitet haben, gab es jetzt die Chance, das Cockpit und die Insassen etwas stärker in den Fokus zu nehmen. In den Bereichen Komfort und Sicherheit hat sich vieles getan. Dafür bin ich dem gesamten Team sehr dankbar.“

Seine Herangehensweise an die nächste Rallye Dakar steht für den Franzosen fest. „Eine gewisse Abgeklärtheit im Cockpit wird uns sehr helfen. Wir wollen Ruhe bewahren, um uns ganz auf unsere Aufgaben konzentrieren zu können. Das wird in diesem Jahr besonders wichtig sein, weil die Prüfungen so lang und anspruchsvoll sind. Zudem werden 2024 erst am Ende jene steinigen Passagen befahren, die in der Vergangenheit zu Beginn für einige Überraschungen gesorgt haben.“



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)

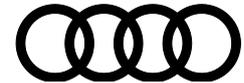
2021 1. Platz Rallye Dakar (Fahrer Stéphane Peterhansel), Audi-Dakar-Projekt

2022 Rallye Dakar, 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge (Fahrer jeweils Stéphane Peterhansel) (Audi RS Q e-tron)

2023 Rallye Dakar, Rallye Marokko (Fahrer Stéphane Peterhansel) (Audi RS Q e-tron)

Facebook: @EdouardBoulangerCodriver

Instagram: @edouard_boulanger



Carlos Sainz

El Matador

Carlos Sainz hat gleich zwei Disziplinen des Rallyesports jahrzehntelang geprägt. Im klassischen Sprint-Rallyesport ist er groß geworden und hat zwei Weltmeistertitel gewonnen. Nach seinem Wechsel zu den Cross-Country-Rallyes hat der Spanier im Laufe seiner inzwischen über 40-jährigen Karriere dreimal die Rallye Dakar gewonnen und einmal den Weltcup.

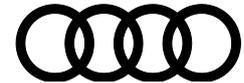
Carlos Sainz verspürt auch mit 61 Jahren noch den Drang nach sportlichem Erfolg. Der Spanier, der Generationen von Rallyeautos mit seinem unerbittlichen Gespür für Perfektion zu entwickeln half, gibt auch bei Audi alles, bis der RS Q e-tron seinen Wünschen entspricht: „Wir haben viel gearbeitet. Die Abstimmung, die wir im Lauf der Saison 2023 für unser Auto gefunden haben, macht mich sehr zufrieden. Sie ist komfortabel und effizient zugleich.“

Sehr genau beobachtet er auch die Konkurrenz bei der wichtigsten Wüstenrallye des Jahres. „Definitiv zählen Dakar-Sieger Nasser Al-Attiyah und Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb im Prodrive Hunter dazu und natürlich meine beiden Teamkollegen Stéphane und Mattias. Toyota hat mit Giniel de Villiers ebenfalls einen früheren Sieger am Start und eine Reihe guter jüngerer Fahrer in seinem Aufgebot. Und unseren neuen Gegner Ford mit dem ehemaligen Sieger Nani Roma werden wir gewiss nicht unterschätzen.“

Eine feste Größe, auf die Carlos Sainz seit Langem baut, ist sein Beifahrer Lucas Cruz. „Wir kennen uns schon sehr lang“, sagt Sainz über seinen Landsmann. „Uns verbindet eine wirklich gute und stabile Freundschaft. Ich spüre, wenn er einmal ein bisschen zu kämpfen hat. Und er weiß, an welchen Tagen es bei mir nicht so gut läuft. Dann versuchen wir immer, den anderen aufzubauen.“

Sportliche Herausforderungen hat Carlos Sainz schon immer geliebt. Deshalb hat er nach zwei Jahren auch aufgehört, Jura zu studieren. Sich ganz dem Rallyesport zu widmen, das war und blieb sein großes Ding. Das macht er nun seit 1980, als er 18 Jahre alt 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.



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

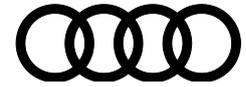
2015 Rallye Dakar

2016 Rallye Dakar

2017 Rallye Dakar

2018 1. Platz Rallye Dakar

2019 13. Platz Rallye Dakar, 2. Platz Rallye Marokko, 2. Platz Baja Sharqiyah

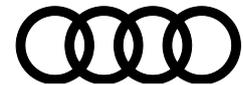


2020 1. Platz Rallye Dakar, 2. Platz Baja Hail 1, 1. Platz Baja Hail 2
2021 3. Platz Rallye Dakar, Extreme E, Audi-Dakar-Projekt
2022 12. Platz Rallye Dakar (Audi RS Q e-tron), 3. Platz Extreme E
2023 Rallye Dakar, Rallye Marokko (Audi RS Q e-tron)

Facebook: @csainzoficial

Twitter: @CSainz_oficial

Instagram: @carlossainzoficial



Lucas Cruz

Erfahrung zählt

Bereits drei Dakar-Siege hat Lucas Cruz auf seinem Konto. Die Erfolge hat er sich jeweils mit Carlos Sainz geteilt. Seit nunmehr 13 Jahren bestreitet das spanische Duo zusammen Rallyes.

Bereits vor 30 Jahren sind sich die beiden Spanier zum ersten Mal begegnet. „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.

Auch wenn ihre Karrierewege zunächst getrennt verliefen und Lucas Cruz die Dakar mit anderen Fahrern sowohl in der Auto- als auch der Truck-Kategorie bestritten hat, fanden beide im Jahr 2009 erstmals zu einer Fahrerkombination zusammen. Der ruhige und besonnene Navigator hat in seinem Leben schon viele Situationen erlebt und weiß, wie wichtig eine gemeinsame Vertrauensbasis zu seinem Fahrer ist. „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 kann manchmal auch zu Spannungen zwischen Fahrer und Co-Pilot führen: „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.“

In seiner Vorbereitung überlässt der 48 Jahre alte Cruz nichts dem Zufall. Den hohen Anforderungen der Rallye Dakar begegnet er mit physischer Fitness durch Radfahren und Joggen am Berg. Aber auch die Zusammenarbeit mit einem Sportpsychologen ist dem Beifahrer wichtig, um seine Reaktionszeit und das Multitasking zu optimieren. Zu den größten Herausforderungen zählt der Spanier im Januar 2024 die 48-Stunden-Prüfung auf der sechsten Etappe. „Wir müssen das Auto mit Bordwerkzeug selbst instand halten, denn wir übernachteten fernab vom Team. Für uns gibt es kein richtiges Catering, keine Toiletten oder Duschen. Nachts herrschen dort zu dieser Jahreszeit niedrige Temperaturen und wir schlafen in kleinen Zelten für eine Person. Das sind wirklich harte Bedingungen.“

Er fühlt sich gut auf diese extremen Umstände vorbereitet und bewertet die langjährige Zusammenarbeit mit Carlos Sainz entsprechend hoch. Ebenso sieht er das Team in einer guten Position. „Wir haben viele Reparaturarbeiten vorab geprobt, um gewappnet zu sein. Außerdem hat sich das Team in den vergangenen Monaten sehr stark auf den nächsten Januar konzentriert. Alle sind bestmöglich vorbereitet und hoch motiviert“, ist sich Cruz sicher. So kann er beruhigt in die Rallye Dakar starten.

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

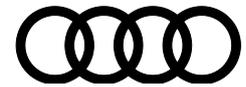
2022 12. Platz Rallye Dakar (Fahrer Carlos Sainz) (Audi RS Q e-tron)

2023 Rallye Dakar, Rallye Marokko (Fahrer Carlos Sainz) (Audi RS Q e-tron)

Facebook: @LucasCruz74

Instagram: @Lucas74Cruz

Twitter: @LucasCruz74



Statistik

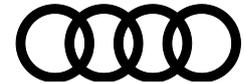
Die Audi-Fahrer bei der Rallye Dakar

	Mattias Ekström	Stéphane Peterhansel	Carlos Sainz
Starts/Teilnahmen	3	35 (10 Moto, 25 Auto)	15
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	3	4	18
Siege	0	1	3
Podiumsplätze	0	1	6

* Stand: 01.12.2023



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

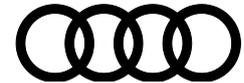
Nach dem Sieg von Laurent Aiello 2002 mit dem Abt-Audi TT-R kehrte Audi 2004 werkseitig in die DTM zurück und holte mit Mattias Ekström auf Anhieb den Titel. Auch 2007 triumphierte der Schwede, 2008 und 2009 jeweils Timo Scheider – damit gelang Audi als erstem und bisher einzigem Automobilhersteller 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. Seit 2021 ist die DTM ausschließlich für GT3-Sportwagen ausgeschrieben. Audi Sport customer racing betreut diese Einsätze privater Teams.

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 Dieserverbrauch 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



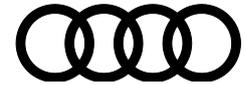
ergänzen die technischen Pionierleistungen. Fahrer- und Markentitel mit dem Hybrid-Sportwagen in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2012 und 2013 komplettieren die Bilanz der Sportwagen-Ära von Audi, die 2016 endete.

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. Seit Programmbeginn haben Kunden weltweit mehrere Hundert 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 sechs 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 seit 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 aktuell die Speerspitze des werkseitigen Motorsport-Engagements. Parallel dazu nimmt das 2022 verkündete Formel-1-Projekt von Audi weiter Fahrt auf. Ab der Saison 2026 wird Audi mit einem eigenen Werksteam in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft an den Start gehen. Die Entwicklung der Antriebseinheit („Power Unit“) läuft am Standort Neuburg a. d. Donau auf Hochtouren.



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-mediacyenter.com/de

News online

Twitter

@audisport

Facebook

@AudiSport

Instagram

audisport

YouTube

Audi

Website

www.audi.com