Audi
MediaCenter

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

Dezember 2022

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 9
- Das Einsatzteam 11
- Die Fahrerteams 13
- Mattias Ekström 16
- Emil Bergkvist 20
- Stéphane Peterhansel 23
- Edouard Boulanger 27
- Carlos Sainz 30
- Lucas Cruz 34
- Statistik Audi-Fahrer & Audi-Beifahrer 37
- Audi-Motorsport-Historie 38
- Kontakte 41

INTERNAL

Audi bei der Rallye Dakar

Audi bei der Rallye Dakar mit effizientestem Konzept

Audi steigert den Schwierigkeitsgrad für seine elektrischen Antriebskonzepte im Motorsport konsequent. Vor einem Jahrzehnt begann die Elektrifizierung mit dem Audi R18 e-tron quattro für die 24 Stunden von Le Mans 2012 und die FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC. 2017 stellte sich Audi in der Formel E erstmals der Herausforderung batterieelektrischer Antriebe. 2022 musste sich ein elektrischer Antrieb von Audi mit Hochvoltbatterie und Energiewandler zum ersten Mal bei der härtesten Wüstenrallye der Welt bewähren. Der Audi RS Q e-tron gewann bei der Rallye Dakar auf Anhieb vier Etappen. 2023 steht der zweite Start im Programm. Neben neuer Technologie setzt Audi auch auf einen deutlich verringerten ökologischen Fußabdruck durch eine neue Kraftstoffmischung.

„Wir verfolgen bei Audi eine konsequente Strategie der Dekarbonisierung“, sagt Oliver Hoffmann, Vorstand der Technischen Entwicklung bei Audi. „Unsere Batteriefahrzeuge und erneuerbarer Strom sind die Leittechnologien. Ergänzend bieten erneuerbare Kraftstoffe die Möglichkeit, Verbrennungsmotoren klimafreundlicher zu betreiben. Der Audi RS Q e-tron kombiniert beide Systeme in seinem innovativen Antrieb. Damit sind wir in der für elektrische Antriebe denkbar härtesten Motorsportart ab sofort noch nachhaltiger unterwegs.“ Der Energiewandler des Audi RS Q e-tron läuft nun zum ersten Mal mit reFuels. Diese Kraftstoffmischung nutzt reststoffbasierte Produkte. Sie konkurriert somit nicht mit Nahrungsmitteln und spart 60 Prozent Kohlenstoffdioxidemissionen ein.

Der Energiewandler besteht aus einem hocheffizienten TFSI-Motor mit einem Generator und lädt bei Bedarf die Hochvoltbatterie. Sie versorgt den elektrischen Antrieb des Audi RS Q e-tron mit Energie. Der hohe Wirkungsgrad des Gesamtsystems spart deutlich Kraftstoff ein im Vergleich zu konventionellen Antrieben. „Die Steigerung der Anforderungen im Wüsten-Rallyesport im Vergleich zur Rundstrecke ist enorm“, sagt Audi-Motorsportchef Rolf Michl. „Die verschiedenen Untergründe, Etappenlängen, Arten und Häufigkeiten von Dünensektionen bedeuten jeden Tag andere Herausforderungen. Selbst die Temperatur macht einen Unterschied: Je heißer der Sand, desto höher der Rollwiderstand. Das ist eine der wohl härtesten Motorsport-Disziplinen für E-Antriebe.“

Für das Ingenieursteam von Audi Sport und Q Motorsport heißt dies: Jeder Tag ist unberechenbar. Damit herrschen in der Wüste die gegenteiligen Bedingungen zu einem Rundstreckenrennen, wo sich der Energieverbrauch am meistens gleichmäßigen Rhythmus der Rennrunden ausrichtet. Erste Erfahrungen hatte Audi mit der Elektrifizierung im Jahr 2012 in seinem Sportprototypen-Programm

gesammelt. Der Audi R18 e-tron quattro verbuchte drei Le-Mans-Siege in Folge sowie vier Titel in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC. 2017 wechselte Audi in die Formel E. Nach insgesamt 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 Premierensaison als Werksteam 2018. Bei seinem ersten Start bei der Rallye Dakar 2022 erzielte der Audi RS Q e-tron in den Tageswertungen auf Anhieb 14 Mal Ergebnisse unter den besten drei. Sechs Wochen später in Abu Dhabi gelang Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger der erste Gesamtsieg bei einer Rallye.

Der Audi RS Q e-tron

Zweite Evolution des Technologieträgers

2020 enstand die erste Konzeptidee des Audi RS Q e-tron, ein Jahr später durchlief der Prototyp eine intensive Erprobung, im Januar 2022 stand die Feuertaufe bei der Rallye Dakar im Programm. Nach dem ersten Rallye-Sieg im März präsentierte Audi Sport im September 2022 die zweite Evolutionsstufe. Sie präsentiert sich in vielen Bereichen von Gewicht über Aerodynamik bis zur Effizienz weiter optimiert.

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 Audi RS Q e-tron weist den Weg in die Zukunft“, sagt Audi-Motorsportchef Rolf Michl. „Er tritt in der T1-Ultimate-Kategorie für schadstoffarme Fahrzeuge an. Seine Technologie beweist sich in einer unglaublich rauen Motorsport-Disziplin. Ein härteres Testfeld für Elektromobilität ist kaum vorstellbar. Das Grundkonzept hat sich so gut bewährt, dass wir es auch für die zweite Evolutionsstufe übernommen haben.“

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). 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.“

Das Reglement hat die maximale Antriebsleistung von bislang 288 kW ab der Saison 2023 auf 263 kW verringert. Der Elektroantrieb bietet viele Vorteile. Die Elektromotoren lassen sich extrem präzise ansteuern und sorgen so für eine gute Fahrbarkeit. Zudem lässt sich Bremsenergie zurückgewinnen. Zu den Lerneffekten aus der ersten Saison zählt eine verbesserte elektronische Steuerung. Sie hat sich bei den ersten Rallyeeinsätzen bestens bewährt. Nur in Extremfällen ergaben sich Herausforderungen. So notierte Audi bei der Rallye Dakar in Situationen, in denen die Räder beim Sprung oder auf unebenem Gelände wenig Bodenkontakt hatten, kurzfristige Leistungsüberschüsse. Die Verantwortlichen des Automobil-Weltverbandes FIA greifen bereits ab einer Schwelle von 2 Kilojoule Energieüberschuss ein und verteilen Sportstrafen. „Zum Vergleich: Pro Sekunde fließt innerhalb der zulässigen Grenzen mehr als die einhundertfache Energiemenge an die Motoren“, sagt Florian Semlinger, Entwicklung Embedded Software, Applikation und Prüfstand. „Wir hätten es uns einfach machen können und unsere Schwelle um mehrere Kilowatt niedriger ansetzen können, aber das hätte Performance-Nachteile bedeutet. Stattdessen haben wir viel Feinarbeit in die Leistungsregler gesteckt.“ Zwei einzelne Limits – eines für jede Maschine – berechnet die Software nun im Millisekundenbereich neu. Damit arbeitet sie exakt entlang der zulässigen Grenze.

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 Kardanwellen und einem mechanischen Differential einsparen zu können.

Ganz neu ist die Karosserie, die nicht ein einziges Bauteil mit der ersten Evolutionsstufe gemeinsam hat. Sie bietet zwei große Vorteile: Sie hilft, das Gewicht um mehrere Dutzend Kilogramm bis zum angehobenen Mindestgewicht von 2.100 Kilogramm abzusenken. Zugleich ist sie deutlich aerodynamischer und reduziert den Gesamtwiderstand – also das Produkt aus c_W-Wert und Stirnfläche – um 15 Prozent. Dadurch ändert sich nichts an der Höchstgeschwindigkeit. Sie bleibt im Reglement weiterhin auf 170 km/h begrenzt. Dennoch bietet der verbesserte Luftfluss den Vorteil, den elektrischen Energiebedarf des Autos weiter zu verringern.

Audi hat den RS Q e-tron auch in weiteren Bereichen für die Saison 2023 verbessert. Eine optimierte Steuerung der Nebenverbraucher verbessert den Energiehaushalt spürbar. So läuft die Klimaanlage ab sofort nur noch im intermittierenden Betrieb. Auch bei den Lüftern und der Servopumpe ist die Betriebsstrategie optimiert. So lassen sich die Systeme nun bei den geringeren Belastungen auf den Verbindungsetappen anders regulieren als auf den Wertungsprüfungen.

Im Cockpit, aber auch beim Radwechsel profitieren Mattias Ekström/Emil Bergkvist,

Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger und Carlos Sainz/Lucas Cruz von einer verbesserten Ergonomie und einer überarbeiteten Bedienlogik. Die Ingenieure haben beispielsweise das zentrale Switchpanel im Sichtfeld von Fahrern und Beifahrern mit seinen 24 Feldern neu strukturiert: Die einzelnen Funktionen sind in vier Bereiche (Stage, Road, Error und Settings) gruppiert und erleichtern so einen schnellen Zugriff. Zerstören scharfe Felsen auf den Prüfungen einen Reifen, so lässt sich das Rad noch schneller wechseln. Leicht entfernbare Karosseriebauteile helfen beim Verstauen, während die neuen Zehn-Speichen-Felgen von Partner Rotiform deutlich griffgünstiger ausfallen und ihrerseits den Wechsel erleichtern.

Einen Meilenstein setzt der RS Q e-tron schließlich beim Thema Emissionen. Künftig nutzt Audi reFuel als Kraftstoff. Um die Kohlenstoffdioxidemissionen weiter zu verringern, setzt Audi dabei auf reststoffbasierte Produkte, die nicht mit Nahrungsmitteln konkurrieren. Dahinter steht ein Verfahren, das Biomasse in einem ersten Schritt zu Ethanol verwandelt. Daraus entsteht in weiteren Verfahrensschritten der endgültige Kraftstoff. Abgekürzt lautet der Prozess Ethanol-to-Gasoline (ETG). Als Ausgangsprodukt nutzen die Verfahrenstechniker biogene Pflanzenteile.

Der Tankinhalt des RS Q e-tron besteht zu 80 Prozent aus nachhaltigen Komponenten, darunter ETG und e-Methanol. Aus diesem Kraftstoff erzeugt der Energiewandler per Generator Strom für den elektrischen Antrieb. Der verbrennungsmotorische Part arbeitet dabei mit hoher Verdichtung und somit sehr effizient. Während also das Antriebskonzept grundsätzlich gegenüber konventionellen Systemen bereits weniger Kraftstoff benötigt, ergibt sich nun eine weitere Optimierung. „Mit dieser Kraftstoffmischung spart der Audi RS Q e-tron mehr als 60 Prozent Kohlenstoffdioxidemissionen ein“, sagt Dr. Fabian Titus, Entwicklung Applikation und Thermodynamik.

Ersten Tests der neuen Evolution zur Saisonmitte 2022 in Europa und Afrika folgte im Oktober 2022 der erste Start. Bei der Rallye Marokko konnten die Audi Sport-Fahrerpaarungen die Innovationen unter Wettbewerbsbedingungen kennenlernen, bevor sie die Rallye Dakar 2023 mit dem innovativen Prototyp in Angriff nehmen.

Technische Daten

Modell	Audi RS Q e-tron (Dakar 2023)
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 263 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 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 mit seinem Allradantrieb, der sich durchgesetzt hat. Noch heute sind vier angetriebene Räder in diesem Wettbewerb ein Standard, wenn man gewinnen will. Poster, Fotos und Aufkleber bei Audi Sport in Neuburg erinnern noch an diese Zeit.

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 Rennwagen, ob Rallye-Modelle, seriennahe oder andere Tourenwagenkonzepte, LMP-Sportprototypen oder Rennwagen für Formel E und Rallycross. Das vielfältige Know-how half auch bei der Entwicklung des Audi RS Q e-tron.

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

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 mitbringt. Im Januar 2022 sahen alle drei Audi RS Q e-tron bei ihrem Dakar-Debüt das Ziel. Sechs Wochen später feierte die Mannschaft bei der Abu Dhabi Desert Challenge ihren ersten Sieg. Nach der Entwicklungssaison 2022 ist Audi Sport gründlich auf die Rallye Dakar 2023 vorbereitet.

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 der Formel E 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.“

Die Hochvoltbatterie wiegt 370 Kilogramm und 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.“

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.“

Das Einsatzteam

Q Motorsport

Mit einem innovativen Prototyp startet Audi 2023 zum zweiten Mal bei der Rallye Dakar. Der Renneinsatz bei der härtesten Marathon-Rallye der Welt erfolgt in Zusammenarbeit mit der Q Motorsport GmbH mit Sitz im hessischen Trebur.

„Bei den Gesetzmäßigkeiten in diesem Sport sind wir froh, einen so erfahrenen Partner wie Sven Quandt im Team zu haben“, sagt Audi-Motorsportchef Rolf Michl. „Er bringt als Teamchef von Q Motorsport Jahrzehnte Rallye-Kenntnis ein und ist damit 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 neuen Projekt – sie müssen zusammen mit den Kollegen von Q Motorsport unter härtesten Bedingungen ein hochkomplexes Fahrzeug auf bestem Einsatz-Level halten, das ist speziell bei Schäden wirklich herausfordernd.“

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 gehen wir im Marathon-Rallyesport unabhängig von und parallel zu X-raid ganz neue Wege“, 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. Für den Teamchef 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.“

Nach nur einem Jahr hat die gesamte Mannschaft große Lerneffekte erzielt. „Wir gehen diesmal ganz anders an die Rallye Dakar heran als noch vor zwölf Monaten“, verdeutlicht Sven Quandt die Fortschritte. „Vor einem Jahr mussten wir unsere Autos zur Rallye fliegen, diesmal sind sie zwei Woche vor Ablegen des Schiffes fertig. Zur Dakar zu fahren ist für alle inzwischen eine normale Prozedur.“

Daraus allerdings abzuleiten, dass die Rallye eine berechenbare Aufgabe ist, hält der Teamchef für falsch. „Natürlich bleibt das Ziel ein Sieg. Für einen solchen Erfolg gibt es aber nie eine Garantie, denn zu viel hängt von den Umständen ab“, sagt er. „Die Navigation spielt eine Rolle. Uns können Kleinigkeiten aufhalten, aber auch die Länge der Prüfungen wirkt sich aus. Wenn sie sehr lang sind, müssten wir die Leistung reduzieren, um ins Tagesziel zu kommen. Deshalb wäre ich schon auf ein Ergebnis unter den ersten drei sehr stolz, da dies noch niemand mit einem emissionsarmen Auto erreicht hat.“

Sven Quandt weiß, was 2023 auf das Team zukommt, und richtet seine Erwartungen danach aus: „In diesem Jahr haben wir mehr Sandetappen, was uns etwas helfen sollte. Die Dakar dauert diesmal allerdings nicht nur zwei Wochen, sondern mit allem drum und dran fast drei Wochen, was eine ganz schön lange Zeit ist. Die große Unbekannte bleiben unsere Konkurrenten. Noch hat niemand seine Leistungen aufgedeckt. Sind wir also nur gut oder wirklich wettbewerbsfähig? Das werden wir frühestens nach zwei, drei Tagen, vielleicht auch erst am vierten Tag erkennen.“

Die Fahrerteams

Audi-Fahrerteams: Erwartungen erfüllt

Audi Sport setzt bei der Rallye Dakar auf drei Fahrer-Beifahrer-Kombinationen, die auf Anhieb überzeugt 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 und haben die in sie gesetzten Erwartungen bei Tests und im Wettbewerb ab der Debütsaison erfüllt. „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-Sportchef 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 zuverlässige 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 (44) 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 startete er für CUPRA in der neuen elektrischen Offroad-Serie Extreme E, erstmals stand auch die Rallye Dakar in seinem Programm. 2022 war er als Neunter bester der drei Audi-Fahrer bei der Dakar und gewann mit seinem Team CUPRA EKS die Pure ETCR.

„Ich kann von allen Teamkollegen nur lernen“, sagt Ekström. „Carlos ist extrem ehrgeizig und 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 (28), 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 (57) 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. „Ich bin entspannt. Letztes Jahr war ich mir nicht sicher, ob wir die Rallye zu Ende fahren. Deshalb war die Zielankunft beim ersten Einsatz viel mehr, als wir erwartet hatten", sagt Peterhansel. „Ich bin zuversichtlich, nachdem unser Rallyeeinsatz in Marokko mit dem neuen Auto im Herbst 2022 gut gelaufen ist. Wir haben ein kompetitives Auto, aber bei der Rallye Dakar begegnen wir auch starker Konkurrenz."

Peterhansels Beifahrer Edouard Boulanger (43) teilt die Auffassungen seines Landsmannes: „Die Rallye Dakar 2023 wird mit einer ausgereiften Technologie besonders aufregend. Es wird ein intensiver Kampf von Beginn an, denn alle Teams haben erprobte Technik. Es wird ein schöner sportlicher Wettstreit zwischen gut und gerne zehn Teilnehmern."

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 13 Jahren kennen wir uns persönlich und seit zwei Jahren arbeiten wir im Cockpit zusammen. Er ist der Beste in diesem Sport."

Carlos Sainz (60) 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. „Auch mit 60 Jahren bin ich noch hungrig, sonst hätte ich diese 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 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.

Und das ist nun der Erfolg. Wir hatten ein sehr erfolgreiches erstes Jahr dank der Technologie. Es war die richtige Herangehensweise beider Parteien."

Sainz teilt sich das Cockpit mit Lucas Cruz (47), der zu Beginn seiner Karriere Teil eines Rallye-Junior-Teams seines Landsmannes war, ehe er den Marathon-Rallyesport für sich entdeckte. „2023 ist mein 22. 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."

„Es wird eine richtige Dakar mit längeren Prüfungen, mehr Stunden pro Tag, mehr Tagen. Es wird hart", blickt Cruz auf das Jahr 2023. „Für die Prüfungen in der Region Empty Quarter machen wir extra Fitnessübungen wegen der Streckenlänge in diesen Bedingungen. Wir sitzen viel länger im Auto. Vier, fünf Stunden bei hohem Tempo, ein bisschen wie früher in Südamerika."

Mattias Ekström

Das Multitalent

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. In der Welt der Elektromobilität führt er seine Erfolgsserie als Meister der Pure ETCR 2021, Vizemeister der FIA ETCR 2022 und bester der drei Dakar-Teilnehmer 2022 von Audi nahtlos fort.

Mattias Ekström hat 2022 erst zum zweiten Mal an der längsten und härtesten Marathon-Rallye der Welt teilgenommen. Zugleich war es nach einem Probejahr in einem Side-by-Side-Modell sein erster Dakar-Einsatz überhaupt in einem Auto. Als Etappensieger, Neunter der Gesamtwertung und bester Audi-Fahrer setzte er mit Beifahrer Emil Bergkvist auf Anhieb Akzente. „In meiner Karriere habe ich es immer gewagt, neue Herausforderungen anzunehmen“, bekennt der Schwede. „Sollten wir gewinnen, wäre ich der glücklichste Mensch auf Erden, und ich weiß, Emil wäre es auch. Aber wir fahren nicht mit dieser Ambition zur Dakar. Unser Ziel ist es, perfekte Tage zu verwirklichen, und zwar 14 perfekte Tage. Wenn uns das gelingt, sind wir beide glücklich. Wenn wir dann trotzdem geschlagen werden, ist es so und wir müssen uns beim nächsten Mal noch mehr anstrengen.“

Wie schon zuvor in seiner Karriere hat Mattias Ekström in seiner neuen Disziplin schnell die grundsätzlichen Lektionen erlernt und arbeitet seither daran, sich immer weiter zu verbessern. Zu den großen Lehren von Wüstenrallyes zählt die Erkenntnis einer gewissen eigenen Unvollkommenheit. Es mag so erscheinen, dass die persönliche Leistung schwankt, und doch ist dies unvermeidbar angesichts der Größe der Herausforderungen, aber auch der Unwägbarkeiten auf jedem Streckenkilometer. Darin unterscheidet sich diese Motorsport-Disziplin so fundamental von der Rundstrecke mit ihren reproduzierbaren Zyklen.

„Die Dakar ist mit 14 Wettbewerbstagen die längste und härteste Rallye im Kalender“, sagt Mattias Ekström. „Jeder macht bei dieser Veranstaltung Fehler. Es geht nur darum, wie oft sie uns unterlaufen und wir groß die Auswirkungen sind. Sie auf ein Minimum zu reduzieren, ist die Voraussetzung, um erfolgreich zu sein.“ Immer versteht sich der Profi dabei als Teil eines Teams – so wie er in seiner Karriere den Gedanken des Teams oft genug vor den eigenen Vorteil gestellt hat.

„Wir lernen sehr schnell, weil wir gute Teamkollegen haben, von denen wir lernen können. Aber wir bleiben auch bescheiden, weil wir wissen, dass es viele Jahre dauert, um wirklich alle Elemente zu verstehen und zu beherrschen“, analysiert der langjährige Audi-Pilot. „Nach der Rallye Marokko im Oktober 2022 hatten wir das Gefühl, das Roadbook viel besser zu verstehen, aber auch die Strecken lesen zu

können und zu navigieren. Je mehr man dies verinnerlicht, desto eher wird man auch schneller und konstanter. Und es reduziert den Stress beim Fahren. Das ist auch der Trick, um die gesamte Rallye lang fit zu bleiben. Die Dakar kostet viel Energie, deshalb ist es wichtig, mit voll geladenen Batterien dorthin zu kommen."

Für den 44 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.

Eine ganz besondere Herausforderung besteht für Mattias Ekström in der Hitze, die in der Wüste herrscht. „Seit einer Krankheit mit 22 neige ich schnell zum Schwitzen", sagt er. „Das bedeutet speziell in der Wüste einen hohen Verlust von Flüssigkeit. Ich kann tagsüber aber nicht so viel trinken. Da ich kein Gewicht verlieren darf, nehme ich in diesem Jahr eine Waage mit ins Biwak. Ich habe in der DTM gelernt, wie man auf seinen Flüssigkeitshaushalt achtet." Dank der guten Klimatisierung seines Audi RS Q e-tron bleibt dem Profi im Vergleich zu manchem Konkurrenten aber vielleicht die ein oder andere Schweißperle erspart.

„Wir starten mit viel Zuversicht und Ruhe in die neue Saison", bekennt der Skandinavier. „Wir hatten zum Saisonende 2022 eine medizinische Untersuchung, die perfekt war. In der Werkstatt haben wir uns noch einmal mit allen Details im Cockpit beschäftigt, haben die Abstimmung überprüft und sind auch in mechanischen Arbeiten für den Notfall geschult worden. Alles, was wir in Marokko im Oktober gelernt haben, ist in unsere Vorbereitung eingeflossen. Das beginnt bei Kleinigkeiten im Cockpit, beim Komfort, den Gurten und reicht über immer bessere Reifenwechsel bis hin zu dem Punkt, wie wir aus dem Auto noch mehr herausholen können durch den Reifenluftdruck oder die Standhöhe."

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

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 erste Jahr im Dakar-Projekt haben die beiden Schweden mit Bravour absolviert. Platz neun bei der Rallye Dakar nach verschiedenen Rückschlägen war ein bemerkenswertes Ergebnis. Nach der Entwicklung der neuen Baustufe des Audi RS Q e-tron und einer gelungenen Premiere des Modells bei der Rallye Marokko im Herbst 2022 herrscht Grund zur Gelassenheit. „Ich gehe mit einem guten Gefühl zur Dakar", sagt Bergkvist. „Die Rallye Marokko war nicht nur für uns Fahrer und Beifahrer wichtig, sondern auch für das gesamte Team. Wir haben uns viel besser an alles gewöhnt. Mattias und ich haben inzwischen auch mehr Erfahrung in einer für uns grundsätzlich neuen Disziplin. Es ist eine lange Rallye, und wir konnten uns in Ruhe darauf vorbereiten. Das hat uns sehr geholfen."

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)

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 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 57 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 34 Starts bei dem bislang 43 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.“

Auch bei seiner ersten Dakar mit Audi im Januar 2022 erlebte der Routinier, wie schnell trotz aller Erfahrung etwas Unvorhergesehenes passieren kann. Eine beschädigte linke Hinterradaufhängung mit anschließender Reparatur durch die Crew im Race Truck warf die beiden Franzosen um mehr als 23 Stunden zurück, darunter allein 16 Stunden Strafe für verpasste Kontrollpunkte. Konsequent stellten sich Peterhansel und Boulanger auf dem Weg zu Platz 57 im Endergebnis anschließend in den Dienst des Teams. Sechs Wochen später folgte ein schöner Trost: Bei der Abu Dhabi Desert Challenge war die französische Besatzung die erste Fahrermannschaft, der ein Gesamtsieg mit dem Audi RS Q e-tron gelang.

Anschließend ging die Saison in schnellem Tempo weiter, denn Audi Sport entwickelte die zweite Baustufe des RS Q e-tron. In verschiedenen Tests und bei der Rallye Marokko konnte Peterhansel den Prototyp mit Hilfe seiner Teamkollegen immer weiter verfeinern. „Wir sind spürbar vorangekommen“, bewertet er die Saison 2022. „Aber mehr noch als die Fortschritte bei der Abstimmung ist es die Haltbarkeit, die nun wirklich gut ist.“

Der Elektroantrieb, der das Fahren in den Dünen deutlich erleichtert, hat den erfahrenen Profi auf Anhieb überzeugt. Deshalb ist die härteste Rallye der Welt ein geeignetes Testfeld für diese Art von Antrieb. „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.

Die Leidenschaft zum Motorsport teilt Stéphane Peterhansel seit 18 Jahren mit seiner deutschen Ehefrau Andrea (geb. Mayer). Sie war wie ihr Mann auf zwei und vier Rädern bei Offroad-Marathons – inklusive Dakar – aktiv. Seine Freizeit verbringt das Paar 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
2022 Rallye Dakar (Automobil), 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge (Audi RS Q e-tron)

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 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."

Boulangers Konsequenz daraus: „Ich bin hier in einem Team mit riesigen Erwartungen. Also habe ich jede Menge zu lernen. Denn der 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.

Wie groß die Fortschritte bereits in der Debütsaison waren, beziffert der Franzose so: „Wenn wir in diesem Jahr bei 100 Prozent sind, so waren wir ein Jahr zuvor bei 10 Prozent. Die Erfahrung des Teams, die Zuverlässigkeit des Autos bei Tests und im Rallyeeinsatz – es ist vollkommen anders als zu Beginn." Daraus zieht er eine Reihe positiver Schlüsse, von denen die gesamte Mannschaft profitiert: „Jede und jeder hat jetzt mindestens einmal die Dakar erlebt. Es gibt keine Notwendigkeit mehr, die Rallye allen zu erklären, denn sie ist Teil ihres Arbeitslebens geworden. Und für viele war es ein großer Schritt. Ich würde sagen, es tauchen jetzt keine organisatorischen Fragen mehr auf. Jeder kann sich auf seine Arbeit konzentrieren. Das sorgt für eine entspanntere Atmosphäre, die aber immer noch hochprofessionell ist. Das ist die richtige Voraussetzung, um Leistung zeigen zu können."

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."

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

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 2022 60 Jahre alt geworden. 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 fantastisches, sehr anspruchsvolles Projekt."

Wie rasch sich das neue Projekt in die richtige Richtung bewegt, notiert der erfahrene Rallyeprofi anerkennend: „Dieses Jahr ist anders. Wir haben die Erfahrung, wir haben ein neues Auto und gute Kenntnisse. Deshalb muss das Ziel ein anderes sein. Letztes Jahr ging es darum, vorsichtig die neue Technik einzuführen. In diesem Jahr hoffen wir, um den Sieg fahren zu können. Wir haben all unsere Kenntnisse angewandt aus der ersten Rallye und aus allem, was wir in diesem Jahr gelernt haben. Wir haben ein gutes Auto, mit dem wir um den Sieg fahren können, wenn es die Balance of Performance zulässt."

Einen einzelnen Schlüssel zum Erfolg sieht der Spanier nicht – im Gegenteil. Vier Jahrzehnte Teamarbeit haben ihn gelehrt, ganzheitlich zu denken: „Die Herausforderung ist die Rallye selbst. Das sind sehr harte 13, 14 Tage. Jeder einzelne Tag kann eine Überraschung bringen. Es kann etwas passieren, bei der Navigation, im Bereich der Technik. Jeder muss gut sein – beim Fahren, beim Navigieren, alle Mechaniker, die gesamte Teamorganisation. Alle müssen perfekt arbeiten, damit wir wirklich siegen können."

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 Dakar-Projekt von Audi: „Damals waren sie die Ersten mit quattro, jetzt sind sie die Ersten mit einem elektrifizierten Antrieb.“ Die Perspektiven des 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.“

„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
2022 12. Platz Rallye Dakar (Audi RS Q e-tron), 3. Platz Extreme E

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.

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.“

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 gehören 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 Kommunikation mit Carlos ist wirklich gut. Wir haben eine sehr starke Partnerschaft, kennen uns gut, verbringen viel Zeit bei Tests und Rennen, und es herrscht ein guter Spirit.“ 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.“

Das ist umso wichtiger, wenn der Stress steigt. Und in diesem Jahr erwartet der Spanier besonders harte Aufgaben: „Höhepunkt der Rallye werden die Prüfungen in einer etwas heißeren Gegend mit höheren Dünen sein, weshalb wir auch unsere Trainingsvorbereitungen bei etwas höheren Temperaturen durchführen. Das geht allerdings nicht draußen, sondern nur mit Indoor-Training. Die Rallye Dakar wird 2023

länger als zuvor und wir verbringen vier Tage mehr in der Wüste. Das wird hart für uns alle."

Verschiedene Neuerungen für die Rallye Dakar 2023 bedeuten gesteigerte Herausforderungen auch für den Beifahrer. So sollen die Teilnehmer erstmals verschiedene Routen pro Tag fahren. „Dann fehlen die Referenzlinien vieler anderer Teilnehmer", weiß Cruz. Die hohen Dünengebirge im Empty Quarter in Saudi-Arabien bringen noch eine andere Qualität ins Spiel: „Wenn wir in solchen Sektionen einen Kompasskurs halten müssen, ist das durchaus anspruchsvoll. Eine gerade Fahrtrichtung durch solche Sandberge beizubehalten, verlangt guten Orientierungssinn."

All das spornt den Navigator aber offenbar noch mehr an. Seine Leidenschaft ist auch nach vielen Jahrzehnten in diesem Sport ungebrochen hoch. So hoch, dass er schon Wochen vor der Rallye Dakar halb im Scherz bekennt: „Ich lebe aktuell an zwei Orten: Mein Körper ist noch zu Hause, während meine Gedanken schon in Saudi-Arabien sind. Das ist nicht gerade einfach für den Rest der Menschen um mich herum."

Diesen Enthusiasmus teilt Lucas Cruz mit seinem Fahrer, dessen Stimmung er so umschreibt: „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.

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)

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

Statistik

Die Audi-Fahrer bei der Rallye Dakar

	Mattias Ekström	Stéphane Peterhansel	Carlos Sainz
Starts/Teilnahmen	2	34 (10 Moto, 24 Auto)	14
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	2	3	17
Siege	0	1	3
Podiumsplätze	0	1	6

** Stand: 01.12.2022*

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.

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. 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 die Speerspitze des werkseitigen Motorsport-Engagements.

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