



**Kommunikation Motorsport**  
Virginia Brusch  
Telefon: +49 151 52817968  
E-Mail: [virginia.brusch@audi.de](mailto:virginia.brusch@audi.de)  
[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

Oktober 2018

## MOTORSPORT-INFORMATION

### **Audi in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft 2018**

▶ Audi in der Rallycross-WM	2
▶ Interview mit Audi-Motorsportchef Dieter Gass	3
▶ quattro-Technologie	5
▶ Audi Sport	7
▶ Audi S1 EKS RX quattro	8
▶ Technische Daten	10
▶ Fahreraufgebot	11
▶ Fahrerstatistik	12
▶ Fahrerporträts	13
▶ Team EKS Audi Sport	17
▶ Geschichte des Rallycross	18
▶ Reglement	20
▶ Termine	23
▶ Rennen	24
▶ Statistik	36
▶ Kontakte	37
<b>Verbrauchsangaben der genannten Modelle</b>	<b>38</b>



[Audi in der Rallycross-WM](#)

## **EKS Audi Sport mit klaren Zielen**

**Audi setzt auch in der Saison 2018 auf Rallycross. Die Ingolstädter unterstützen das Projekt von Mattias Ekström weiterhin werkseitig. Unter dem neuen Namen EKS Audi Sport und mit zwei neu entwickelten Audi S1 EKS RX quattro tritt das Team in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX) an. Neben Teamchef und Fahrer Ekström geht im zweiten Auto mit Neuzugang Andreas Bakkerud einer der erfolgreichsten Rallycross-Piloten an den Start.**

Anfang 2014 hatte der langjährige Audi-Werksfahrer Mattias Ekström sein Team gegründet und es innerhalb von nur drei Jahren mit großem persönlichen Engagement an die Weltspitze geführt. 2016 gewannen Ekström und EKS mit dem Audi S1 EKS RX quattro sowohl die Fahrer- als auch die Team-Weltmeisterschaft gegen starke Konkurrenz von Ford, Peugeot, Volkswagen sowie zahlreichen Privatteams. In der Saison 2017 folgte der Einstieg von Audi. Dank der werkseitigen Unterstützung konnte das Projekt im vergangenen Jahr fortgesetzt werden. Ekström feierte den Vizeweltmeistertitel und EKS sicherte sich Rang drei in der Teamwertung.

Blickt Ekström auf die neue Saison, strotzen er und sein Team EKS Audi Sport vor Tatendrang: „Mit dem Support von Audi können wir wieder voll angreifen“, sagt der Schwede. „Unser Ziel für 2018 ist klar: Wir kämpfen um die WM-Titel in Fahrer- und Teamwertung.“ Um dieses Ziel zu erreichen, geht EKS Audi Sport mit zwei neuen Audi S1 EKS RX quattro an den Start. „Es war logisch, dass wir etwas verändern müssen, um wieder ganz vorne angreifen zu können. Daher bauen wir zwei neue Autos auf, mit denen wir die Konkurrenz um Volkswagen und Peugeot in die Schranken weisen wollen.“

Audi Sport ist dabei mehr denn je involviert. Lag der Fokus beim Einstieg 2017 noch auf der Entwicklungsarbeit sowie Unterstützung bei den Testfahrten und Renneinsätzen, trieb man für die Saison 2018 die Weiterentwicklung des nun 580 PS starken Audi S1 EKS RX quattro intensiv voran. Unter anderem erhält das Supercar (höchste Rallycross-Kategorie) ein neues Aerodynamik-Paket, das die Performance verbessert. Bei allen zwölf WM-Läufen werden Mitarbeiter von Audi an den Rennstrecken sein, um EKS Audi Sport bei der Motorbetreuung zu unterstützen. Die Einsätze wird das im schwedischen Fagersta beheimatete Team aber weiter selbstständig umsetzen.



Interview mit Audi-Motorsportchef Dieter Gass

## **„Sind überzeugt vom Wachstumspotenzial der Rallycross-WM“**

**Audi-Motorsportchef Dieter Gass über die Entwicklung von Rallycross, den Status quo der Weltmeisterschaft und den möglichen Einsatz von Elektroautos der Marke mit den Vier Ringen in der Rennserie.**

### **Audi Sport engagiert sich auch 2018 in der DTM, der Formel E und der Rallycross-WM. Wie ordnen Sie das Rallycross-Programm bei Audi ein?**

Im vergangenen Jahr war Rallycross mit einem werkunterstützten Einsatz für uns etwas komplett Neues. 2017 haben wir sehr positive Erfahrungen in der Rallycross-WM gesammelt und sind vom Wachstumspotenzial der Serie überzeugt. Obwohl es sich um eine FIA-Weltmeisterschaft handelt, ist es nach wie vor unser kleinstes Programm. Trotzdem hat es einen sehr hohen Stellenwert.

### **Warum hat sich Audi 2017 entschieden, EKS werkseitig zu unterstützen?**

Wir haben das Projekt bei Audi seit dem Beginn im Jahr 2014 interessiert beobachtet. Nach drei Jahren haben wir uns entschieden, Mattias Ekström gegen die immer stärker werdende Konkurrenz technisch zu unterstützen. Der Gewinn der Fahrer- und der Team-Weltmeisterschaft 2016 war ein zusätzlicher Impuls einzusteigen. Ein wichtiger Faktor für uns ist auch, dass im Rallycross mittelfristig der Einsatz von Elektroautos möglich sein könnte. Das Thema Elektrifizierung steht bei uns im Fokus.

### **Wie sehen Sie die Chancen für Elektro-Rallycross?**

Es ist das Ziel des Automobilweltverbandes FIA, die Rallycross-WM ab 2020 auch mit Elektroautos auszutragen. Dabei ist entscheidend, dass es ein sportliches und technisches Reglement gibt, mit dem man die Serie kosteneffizient und nachhaltig durchführen kann. Bis Juli 2018 können sich interessierte Marken für die geplante neue Elektro-Rennserie einschreiben. Die Homologation der Autos ist für Februar 2020 anvisiert.

### **Was sind für Sie die wichtigsten nächsten Schritte?**

Um die Kosten unter Kontrolle zu halten und die effiziente Technologie einzusetzen, wird die FIA ein Batteriepaket definieren, das alle Hersteller in ihren Autos verwenden müssen. Eine Ausschreibung für die Batterien hat bereits begonnen. Darin wird ein Batteriezulieferer für die Jahre 2020 bis 2023 gesucht. Parallel gibt es eine Ausschreibung für ein Monocoque-Chassis aus Carbon. Die ausgewählten Zulieferer für Batterien und Chassis sollen gemeinsam an der Integration der Systeme arbeiten.



**Wie sieht die Rolle von Audi aus, wenn Einheitsteile verwendet werden?**

Eine vergleichbare Situation haben wir ja auch in der Formel E. Dort kommen ebenfalls einheitliche Batterien und Chassis zum Einsatz. Damit hat man aber noch kein fahrtüchtiges Rallycross-Auto. Weitere Bauteile sollen für die Hersteller freigegeben sein, so zum Beispiel die Elektromotoren. Geplant ist, dass es an jeder Achse einen Elektromotor mit einer Leistung von 250 kW gibt.

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

In den vergangenen Jahren haben der Rallycross-Sport und insbesondere die Rallycross-Weltmeisterschaft unglaublich an Popularität gewonnen. Man sieht das auch daran, dass wir nicht der einzige Hersteller sind, der sich engagiert. Es sind spektakuläre Veranstaltungen, die zuschauerfreundlich sind und Motorsport zum Anfassen bieten. Es gilt nun, die Serie noch stärker medial zu verbreiten, insbesondere in Kernmärkten wie Deutschland. Hier darf der Fokus nicht zu stark auf die digitalen Medien gelegt werden. Für die Ansprache jüngerer Zielgruppen sind die sozialen Netzwerke wichtig, aber für uns zählt auch nach wie vor eine breite Abdeckung im Fernsehen.

**Mattias Ekström hat seine DTM-Karriere beendet und wird 2018 nur noch im Rallycross an den Start gehen. Wie kam es zu dieser Entscheidung?**

Mattias hat uns früh darüber informiert, dass er in der Saison 2018 nur noch eine Serie bestreiten möchte. Danach war es ein ziemlich langer Entscheidungsprozess. Ich hätte gerne schon im Oktober 2017 gewusst, wo die Reise hingehet, schließlich haben wir mit ihm für die DTM geplant. Im Januar haben wir bei ihm zu Hause sehr lange miteinander gesprochen. Für mich gilt grundsätzlich, wenn ein Fahrer ein Programm nicht will, schaue ich lieber nach einem anderen. Und Mattias würde nie etwas machen, wo er nicht zu 100 Prozent dahinter steht.

**Audi hat 1980 mit der Einführung des permanenten Allradantriebs quattro einen Meilenstein der Automobilgeschichte realisiert. Wie geht die Erfolgsgeschichte durch das Engagement im Rallycross weiter?**

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



quattro-Technologie

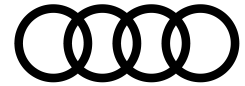
## Die Erfolgsgeschichte

**Mit dem permanenten Allradantrieb quattro ist Audi eine bahnbrechende Erfindung der Automobilgeschichte gelungen – kein anderer Hersteller hatte im Jahr 1980 einen schnelllaufenden, leichten Allradantrieb für große Serien zu bieten. Den Motorsport hat Audi gleichzeitig schon immer dazu genutzt, neue Technologien für die Serie zu erproben und weiterzuentwickeln.**

Mehr als acht Millionen Autos mit quattro-Antrieb sind bis heute weltweit vom Band gefahren. Und die Erfolgsgeschichte geht weiter, auch durch das werkseitige Engagement in der Rallycross-WM mit EKS Audi Sport. Dabei ist der Einsatz des quattro-Antriebs im Rallycross die logische Weiterführung des ursprünglichen Einsatzes des Allradantriebs. In der Supercar-Klasse, der höchsten Klasse in der Rallycross-WM, sind zwar alle Autos allradangetrieben, die quattro-Technologie im Audi S1 EKS RX quattro zählt aber dabei aber fast immer zu den Sieganwärtern. Beste Beispiele sind die beiden WM-Titel 2016 in der Fahrer- und Teamwertung. Und mit aktuell zehn Laufsiegen ist Mattias Ekström zusammen mit dem Norweger Petter Solberg der erfolgreichste Pilot der Geschichte.

Ihr Debüt feierte die quattro-Technologie 1980 auf dem Genfer Automobilsalon im „Ur-quattro“. 1986 ersetzte Audi das manuell sperrbare Mittendifferenzial der ersten Generation durch das Torsen-Differenzial, das die Antriebsmomente variabel verteilen konnte, 2005 folgte das Planetenradgetriebe mit asymmetrisch-dynamischer Grundverteilung der Kräfte. Bis heute entwickelt Audi die selbstsperrenden Mittendifferenziale kontinuierlich weiter. Sie gelten als Benchmark für Traktion und Fahrdynamik bei gleichzeitig sehr geringem Gewicht. Aktuell ist die quattro-Technologie in mehr als 100 Modellvarianten von Audi erhältlich. Beim Audi Q7, Audi A4 allroad quattro, Audi A6 allroad quattro, Audi A8, Audi R8 sowie bei allen S- und RS-Modellen ist der Allradantrieb Serie.

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



Nachdem Audi den Rallye-Sport auf den Kopf gestellt und den 4.301 Meter hohen Pikes Peak (USA) mit dem Sport quattro dreimal in Folge in Rekordzeit gestürmt hatte, machten die Ingolstädter den quattro-Antrieb auch auf der Rundstrecke salonfähig. Um die Leistungsfähigkeit zu demonstrieren und gleichzeitig die Marktposition in den USA zu stärken, ging Audi mit dem Audi 200 quattro in der TransAm-Serie an den Start und feierte 1988 den Titel. Auch mit dem Nachfolger Audi 90 quattro IMSA-GTO gelangen insgesamt sieben Laufsiege. 1990 und 1991 folgten mit dem Audi V8 quattro zwei Meistertitel in der DTM sowie später elf nationale Titel mit dem A4 bei den seriennahen Super-Tourenwagen – allein sieben im Jahr 1996. 20 Jahre später folgten die beiden Titel für Mattias Ekström und EKS in der Rallycross-Weltmeisterschaft.



Audi Sport

## Vorsprung durch Motorsport

**Seit fast 40 Jahren steht Audi Sport für das erfolgreiche Motorsport-Engagement der AUDI AG. Nicht nur der neue Teamname des werksunterstützten Rallycross-Engagements EKS Audi Sport enthält das Label mit der roten Raute, sondern auch die sportlichsten Audi-Modelle und Accessoires vertreiben die Ingolstädter unter Audi Sport.**

Die ersten Motorsport-Aktivitäten der damals noch jungen Marke Audi liefen Ende der 1970er-Jahre unter dem Namen Audi Motorsport. Mit dem Einstieg in die Rallye-Weltmeisterschaft wurde die Motorsport-Abteilung 1980 in Audi Sport umbenannt und das erste Audi Sport-Logo kreiert.

Schon damals war der werkseitige Motorsport bei Audi ein Teil der Technischen Entwicklung (TE). Diese enge Anbindung garantiert den Technologietransfer zwischen Motorsport und Serie, der für Audi traditionell ein entscheidender Grund ist, Motorsport auf höchstem Niveau zu betreiben.

Hauptsitz der Audi-Motorsport-Abteilung ist seit August 2014 das Kompetenz-Center Motorsport in Neuburg an der Donau. In dem modernen Gebäudekomplex arbeiten Audi-Ingenieure auch an der Entwicklung des Rallycross-Supercars, mit dem EKS Audi Sport in der Rallycross-WM an den Start geht.

Aktuell besteht das Motorsport-Programm von Audi neben der Rallycross-WM aus der Formel E, der DTM und dem Kunden-Motorsport, der seine Zentrale ebenfalls in Neuburg hat. Audi Sport customer racing bietet Kunden derzeit GT3- und GT4-Varianten des Audi R8 LMS und den TCR-Tourenwagen Audi RS 3 LMS an.

Audi vermarktet auch den serienmäßigen Audi R8 und die Audi RS-Modelle unter dem Markennamen Audi Sport. Das Credo des Unternehmens lautet „Born on the track“ und macht damit deutlich, woher die Gene der sportlichsten Audi-Modelle stammen – aus dem Rennsport.



## Audi S1 EKS RX quattro

### **Klein, aber oho**

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

Relativ schnell fiel bei der Planung des Rallycross-Projekts im Jahr 2014 die Wahl auf den Audi S1. Laut Teamchef Mattias Ekström ist der Kleinwagen mit seinem kurzen Radstand und dem geringen Überhang perfekt geeignet für die zum Teil sehr engen Rallycross-Kurse. Dank seiner guten Traktion und einer ausgeklügelten Aufhängung bietet er die Möglichkeit, auf langsamen wie auch auf schnellen Strecken um den Sieg mitzufahren. Neben diesen Faktoren ist im Rallycross vor allem der Start entscheidend; hier kämpfen bis zu sechs Autos gegeneinander. Die engen Kurse bieten nach dem Start oft nur wenige Überholmöglichkeiten.

Für die Saison 2018 hat EKS Audi Sport zwei komplett neue Audi S1 EKS RX quattro aufgebaut. Zuvor hatte das Team entschieden, dass die ersten vier Prototypen dem Anforderungsprofil nicht mehr genügen, um den Kampf um die Fahrer- und Team-Weltmeisterschaft anzugehen. Mit entsprechenden technischen und aerodynamischen Neuerungen soll die Konkurrenz um Volkswagen und Peugeot wieder in die Schranken gewiesen werden.

Unter der Haube des Audi S1 EKS RX quattro sorgt ein Zweiliter-Turbomotor für die nötige Power. Der quer eingebaute Reihenvierzylinder leistet 580 PS (426 kW) und verfügt über ein Drehmoment von mehr als 700 Nm. Er ist damit trotz des vom Reglement vorgeschriebenen Luftmengenbegrenzers mit 45 Millimeter Durchmesser ähnlich kraftvoll wie der Antrieb des alten Gruppe-B-Monsters der 1980er Jahre – und das bei einem Gewicht von lediglich 1.300 Kilogramm inklusive Fahrer. Kaum ins Gewicht fällt dabei der Tank, der ein Volumen von 20 Litern hat – ausreichend für die kurzen Renndistanzen.

Geschaltet wird mit einem sequenziellen Sechsgang-Getriebe mit mechanischer Schaltung. Dank des sehr kurz übersetzten Getriebes in Verbindung mit der extremen Kraftübertragung und dank dem konsequenten Leichtbau, bei dem viele Teile des Bodykits aus kohlefaserverstärktem Kunststoff bestehen, wird der Pilot in dem Allrad-Geschoss in 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h katapultiert – schneller geht das nicht einmal in der Formel 1. Die Höchstgeschwindigkeit des Audi S1 EKS RX quattro





liegt dagegen bei vergleichsweise geringen 210 km/h. Mehr ist auf den WM-Kursen mit kurzen Beschleunigungsabschnitten und Geraden mit Längen von maximal einigen Hundert Metern aber auch nicht nötig.

Äußerlich wurde der Ingolstädter Kleinwagen aerodynamisch angepasst. Die massiv ausgeschnittenen Radkästen stechen als erstes ins Auge. Zudem verwandeln Überrollkäfig und ein massiver Flügel am Heck den City-Flitzer in einen kraftstrotzenden Rallycross-Boliden. Eine Besonderheit sind die Lufteinlässe in den hinteren Seitenscheiben und dem Dach, die den im Heck eingebauten Wasserkühler mit Frischluft versorgen. Diese ungewöhnliche Anordnung hat einen guten Grund: Würde der Kühler vorne sitzen, könnten Schotter und Schlamm die Luftzufuhr behindern und der Motor würde möglicherweise überhitzen.

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

Speziell sind beim Rallycross auch die Einheitsreifen vom US-amerikanischen Hersteller Cooper Tires. „Wir haben einen geschnittenen Slick, der sehr weich ist. In anderen Serien würde man von einem Qualifyer sprechen“, sagt Ekström. Lediglich acht dieser Reifen stehen jedem Fahrer an einem Wochenende mit bis zu sechs Rennen zur Verfügung. „Durch die weiche Gummimischung und das handgeschnittene Profil kann man auf den Rallycross-Strecken auf Schotter fast so schnell fahren wie auf Asphalt“, betont Ekström.

Um auch in Kurven so wenig Zeit wie möglich zu verlieren, gibt es im Cockpit des Audi S1 EKS RX quattro einen besonderen Hingucker: Anders als sein Serienpendant verfügt der Rallycross-Bolide über eine überdimensionale Handbremse, die steil aufragt und direkt neben dem Schaltknauf montiert ist. Sie trennt bei Betätigung die Hinterräder vom Antriebsstrang und lässt das Heck ausbrechen. So lassen sich engste Kehren im Drift absolvieren.



Technische Daten

## Audi S1 EKS RX quattro (2018)

Stand: März 2018

<b>Modell</b>	<b>Audi S1 EKS RX quattro (2018)</b>
<b>Fahrzeug</b>	
Fahrzeugtyp	World RX Supercar
Chassis	Verstärkte Audi S1-Karosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle nach FIA-Standard
<b>Motor</b>	
Motor	Benzin-R4-Turbomotor, 4 Ventile pro Zylinder, reglementbedingte Luftmengen-Begrenzung auf 45 mm Durchmesser
Motormanagement	Bosch MS 5.0
Motorschmierung	Nasssumpf
Hubraum	2.000 ccm
Leistung	580 PS
Drehmoment	Mehr als 700 Nm
<b>Antrieb/Kraftübertragung</b>	
Kraftübertragung	Permanenter Vierradantrieb quattro, Antrieb der Hinterachse kann durch Betätigung der Handbremse abgekoppelt werden
Kupplung	3-Scheiben-CFK-Kupplung
Getriebe	Mechanisches sequenzielles 6-Gang-Getriebe
Differenzial	Einstellbare Lamellen-Sperrdifferenziale an Vorder- und Hinterachse
<b>Fahrwerk/Lenkung/Bremse</b>	
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangen-Lenkung
Fahrwerk	MacPherson-Federbeine an Vorder- und Hinterachse, einstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Bremssättel aus Leichtmetall, innenbelüftete Bremsscheiben vorn und hinten mit Pagid RS Bremsbelägen, Bremskraft-Verteilung zwischen vorn und hinten vom Fahrer stufenlos einstellbar
Felgen	Gussfelgen aus Magnesium von OZ Racing, vorn und hinten: 8 x 17 Zoll
Reifen	Cooper Tires 225/640-17
<b>Gewicht/Abmessungen</b>	
Länge	3.975 mm
Breite	1.840 mm
Höhe	1.417 mm
Mindestgewicht	1.300 kg
Tankinhalt	20 l



Fahreraufgebot

## Skandinavisches Duo

**EKS Audi Sport geht in der Rallycross-WM 2018 mit einem neuen Fahrer-Duo an den Start. Teamchef Mattias Ekström ist als Teamchef und Fahrer gesetzt, Andreas Bakkerud ein Neuzugang. Gemeinsam tritt das schwedisch-norwegische Duo mit zwei neu aufgebauten Audi S1 EKS RX quattro an.**

Das Ziel für 2018 ist klar formuliert: In diesem Jahr will EKS Audi Sport an die Erfolge von 2016 anknüpfen und erneut den Fahrer- und den Teamtitel einfahren. 2017 wurde Mattias Ekström Vizeweltmeister und EKS belegte in der Teamwertung Rang drei – zu wenig für die Ansprüche des ehrgeizigen Schweden und seines erfolgshungrigen Teams. Aktuell stehen zehn Laufsiege in Ekströms Rallycross-Vita. Der Audi-Werksfahrer ist damit, zusammen mit dem zweimaligen Weltmeister Petter Solberg, der erfolgreichste Rallycross-Fahrer der WM-Geschichte.

An der Seite von Ekström kämpft der Norweger Andreas Bakkerud um Trophäen und Titel. Auch der 27-Jährige gehört zu den besten Rallycross-Fahrern der Welt. Er bestritt alle 60 Läufe der WM-Geschichte, fuhr dabei 24-mal auf das Podest und gewann sechs Rennen. In der Saison 2016 wurde er Dritter in der Fahrerwertung – hinter Ekström und dem amtierenden Weltmeister Johan Kristoffersson. „Es ist eine große Ehre für mich, im Team von Mattias zu fahren. Wir haben seit vielen Jahren einen engen Draht zueinander, und die Entwicklung von EKS habe ich genau verfolgt. Zusammen mit dem Team möchte ich den nächsten Schritt in meiner Karriere machen und ein Wörtchen um den Titel mitreden.“

### **Fahreraufgebot EKS Audi Sport 2018**

- ▶ Mattias Ekström (Audi S1 EKS RX quattro #5)
- ▶ Andreas Bakkerud (Audi S1 EKS RX quattro #13)



Fahrerstatistik

**EKS Audi Sport in der Rallycross-WM\***

	<b>Mattias Ekström (S)</b>	<b>Andreas Bakkerud (N)</b>
Erster Lauf	World RX of Norway (14. Juni 2014)	World RX of Portugal (4. Mai 2014)
Erster Sieg	World RX of Sweden (6. Juli 2014)	World RX of Great Britain (25. Mai 2014)
Events	49	60
Laufsiege	10	6
Podestplätze	21	24
Finalteilnahmen	38	41
Qualifyingsiege	26	18
Rennen gesamt (Qualifying, Halbfinale, Finale)	275	337
Gesamtpunkte Fahrer-WM	1001	1082
Durchschnittliche Punkte pro Event (maximal 30)	20,4	18,0

\* Stand: 22. Oktober 2018



Mattias Ekström (Audi S1 EKS RX quattro #5)

## **Voller Fokus auf die Rallycross-WM**

**Mattias Ekström hat in diesem Jahr sportlich nur noch eins im Sinn: den erneuten Gewinn der Rallycross-Weltmeisterschaft. Der Champion von 2016 hat sich zu Beginn des Jahres entschieden, seine eindrucksvolle Karriere in der DTM zu beenden und sich voll und ganz auf sein Engagement in der Rallycross-WM zu konzentrieren.**

Mit dem Erfolg in der Rallycross-WM 2016 hatte Ekström einmal mehr unter Beweis gestellt, dass er einer der universellsten Rennfahrer ist. Zwischen 2001 und 2017 bestritt der Schwede 195 DTM-Rennen für Audi Sport Team Abt Sportsline und feierte dabei 23 Siege und zwei Titel (2004, 2007). Damit ist Ekström der erfolgreichste Audi-DTM-Pilot in der Geschichte. Darüber hinaus triumphierte er in seiner Karriere viermal beim Race of Champions, fuhr unter anderem in der Rallye-WM, in der NASCAR und feierte 2011 den Gesamtsieg beim weltweit prestigeträchtigsten GT3-Langstreckenrennen, den 24 Stunden von Spa.

2018 gilt der Fokus einzig und allein dem Rallycross. Hier ist Ekström mehr als nur Rennfahrer. Seit 2014 ist er auch Teamchef – eine Doppelrolle, die er sich lange nicht vorstellen konnte. Als er ein kleiner Junge war, fuhr sein Vater Bengt in der Rallycross-Europameisterschaft, doch der Sport war Mattias bis vor Kurzem „zu dreckig“. Die Einstellung änderte sich bei einem Gaststart in der Rallycross-EM 2013. Nach Rang zwei beim Heimspiel in Höljes beschloss Ekström wiederzukommen und zu gewinnen. Mit Freunden, Partnern und Weggefährten begann er, sein Vorhaben in die Tat umzusetzen und krönte die Arbeit mit dem WM-Titel 2016. Vieles von dem, was er bei Audi Sport und bei ABT gelernt hat, findet sich in seinem eigenen Team wieder.

Auch nach mehr als zwei Jahrzehnten im Motorsport ist Mattias Ekström nach wie vor erfolgshungrig. Gleichzeitig hat er seine Familie in den vergangenen Jahren stärker in den Mittelpunkt gerückt – mehr Zeit für sie zu haben ist auch der Hauptgrund, warum er in diesem Jahr nur noch in einer Serie an den Start geht. Seine Fahrten zu weiteren Terminen und Ausflügen mit seiner Partnerin Heidi und den Kindern bestreitet er mit einem Audi Q7. „Das ist einfach das beste Familienauto für mich“, sagt der zweifache Vater.



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/79 kg
- ▶ **Motorsport seit** 1993 (Audi-Fahrer seit 1999)
- ▶ **Hobbys** Jogging, Langlauf, Mountainbiken, Skifahren, Tennis

### Größte Erfolge

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

### Social Media

- ▶ **Facebook** [facebook.com/mattiasekstrom.racing](https://www.facebook.com/mattiasekstrom.racing)
- ▶ **Twitter** [@mattiasekstroem](https://twitter.com/mattiasekstroem)
- ▶ **Instagram** [mattiasekstromracing](https://www.instagram.com/mattiasekstromracing)
- ▶ **Homepage** [www.mattiasekstrom.com](http://www.mattiasekstrom.com)



Andreas Bakkerud (Audi S1 EKS RX quattro #13)

## Der schnelle Sympathieträger

**Andreas Bakkerud ist der Neuzugang bei EKS Audi Sport. Der Norweger ist erst 27 Jahre alt und bringt bereits jede Menge Erfahrung mit.**

Bakkerud zählt zu den besten Rallycross-Fahrern der Welt. 2011 und 2012 gewann er die Europameisterschaft in der Super1600-Klasse und stieg danach in der neuen Rallycross-Weltmeisterschaft in die Supercar-Klasse auf. Seitdem bestritt er alle 60 Läufe der WM-Geschichte, erreichte dabei 41-mal das Finale der schnellsten sechs Piloten und jubelte 24-mal auf dem Podest, davon sechsmal ganz oben. 2016 wurde Bakkerud Dritter in der Fahrerwertung.

Der Norweger ist einer der schnellsten Rallycross-Fahrer – und einer der beliebtesten. Zu seinen Heimrennen in Norwegen pilgern die Fans in Scharen: mit Fanartikeln in Bakkeruds unverwechselbarer Erkennungsfarbe Babyblau und mit seiner Startnummer 13, stilisiert zu einem „B“. Auch neben der Rennstrecke begeistert Bakkerud seine Fans. Die Video-Produktionen auf seinem YouTube-Kanal locken regelmäßig Tausende User an und geben Einblick in sein Leben.

Sympathisch macht Bakkerud nicht zuletzt seine offene und fröhliche Art. 2013 kündigte er nach einem durchwachsenen Start in seine erste Saison bei den allradgetriebenen Supercars an: „Wenn ich es bei den restlichen Rennen einmal auf das Podest schaffe, reise ich zum letzten Lauf per Anhalter.“ In Höljes und Lohéac fuhr Bakkerud zum Sieg und hielt Wort: Eine Woche vor dem Saisonfinale machte er sich auf den Weg von seiner norwegischen Heimatstadt Bergen an den 1.500 Kilometer entfernten Estering bei Hamburg.

Fünf Tage benötigte Bakkerud für seine Reise. Fans folgten ihm auf Social-Media-Kanälen und unter dem Hashtag #HikeToRX. Auch das norwegische Fernsehen und zahlreiche Zeitungen begleiteten den Rennfahrer. „Einmal und nie wieder“, sagte Bakkerud. „Es war eine spannende, aber auch sehr strapaziöse Reise. Vor Menschen, die per Anhalter reisen, habe ich jetzt einen noch größeren Respekt.“



Biografie

## Andreas Bakkerud

- ▶ **Geburtsdatum** 10. Oktober 1991
- ▶ **Geburtsort** Bergen (N)
- ▶ **Wohnort** Bergen (N)
- ▶ **Familienstand** ledig (Partnerin Cathrine)
- ▶ **Größe/Gewicht** 1,80 m/72 kg
- ▶ **Motorsport seit** 1999
- ▶ **Hobbys** Kartsport, Ausdauertraining, Kickboxen, Skifahren

### Größte Erfolge

- ▶ **2011** 1. Platz FIA-Rallycross-EM (Super1600), 4 Siege
- ▶ **2012** 1. Platz FIA-Rallycross-EM (Super1600), 3 Siege
- ▶ **2013** 4. Platz FIA-Rallycross-EM (Supercar), 2 Siege
- ▶ **2014** 5. Platz FIA-Rallycross-WM (Supercar), 2 Siege
- ▶ **2015** 4. Platz FIA-Rallycross-WM (Supercar), 1 Sieg
- ▶ **2016** 3. Platz FIA-Rallycross-WM (Supercar), 3 Siege
- ▶ **2017** 6. Platz FIA-Rallycross-WM (Supercar)

### Social Media

- ▶ **YouTube** [youtube.com/abakkerud](https://www.youtube.com/abakkerud)
- ▶ **Facebook** [facebook.com/abakkerud](https://www.facebook.com/abakkerud)
- ▶ **Twitter** [@AndreasBakkerud](https://twitter.com/AndreasBakkerud)
- ▶ **Instagram** [andreasbakkerud](https://www.instagram.com/andreasbakkerud)
- ▶ **Homepage** [www.andreasbakkerud.no](http://www.andreasbakkerud.no)





Team EKS Audi Sport

## **Erfolgsgeschichte**

**Mattias Ekströms Team EKS kämpft in der Rallycross-WM seit 2014 erfolgreich um Siege und Titel – seit dieser Saison unter dem neuen Namen EKS Audi Sport. Wie aus einer Idee des Schweden ein Siegerteam wurde.**

Der Vater von Mattias Ekström, Bengt Ekström, ging in den 1980er- und 1990er-Jahren in der Rallycross-EM an den Start. Mattias Ekström war Rallycross lange „zu dreckig“. Bei einem Gaststart in der Rallycross-EM 2013 änderte er seine Einstellung. Der Schwede wurde bei seinem Heimspiel in Höljes Zweiter und war begeistert von der einzigartigen Atmosphäre in den schwedischen Wäldern. Auf dem Heimweg vom Rennen führte er bereits erste Telefonate und schmiedete Pläne, wie er seine Idee eines eigenen Rallycross-Teams mit Freunden und Partnern in die Tat umsetzen könnte. Janne Ljungberg, Weggefährte von Ekström in der gemeinsamen DTM-Zeit und heutiger Technischer Direktor bei EKS, war das Zünglein an der Waage. „Ohne die Zusage von Janne für das Rallycross-Projekt hätte es EKS nie gegeben“, sagt Ekström.

Nach weniger als einem Jahr Vorbereitung startet Ekström am 14. Juni 2014 mit dem Audi S1 EKS RX quattro zum ersten Mal bei einem WM-Lauf. Nur drei Wochen später steht er beim Heimspiel in Höljes ganz oben auf dem Siegerpodest. Im Jahr 2016, 857 Tage nach der Premiere, krönt er sich auf dem Estering vorzeitig zum Weltmeister, und nur 38 Tage später ist EKS auch Teamweltmeister. Das Team besteht mittlerweile aus rund 25 Mitarbeitern – darunter die beiden Fahrer Mattias Ekström und Andreas Bakkerud, Mechaniker, Renningenieure, ein eigenes Medienteam und Koch Jonas Landmark, der auch für das schwedische Königshaus gekocht hat. „Ich habe die Teammitglieder persönlich ausgesucht“, sagt Ekström. „Das ist mir sehr wichtig. Alle sind Experten auf ihrem Gebiet. Sie denken wie ich und wissen, wie man gemeinsam Erfolg hat: mit Leidenschaft, Einsatz und einer Menge guter Laune.“

Dank der werkseitigen Unterstützung der AUDI AG seit der Saison 2017 begleiten nun auch Mitarbeiter der Audi-Motorsportabteilung das Team EKS Audi Sport. Einer von ihnen ist Bastian Göttle, der 2018 als Projektleiter Rallycross bei Audi Motorsport auf Andreas Roos folgt. Göttle war zuvor unter anderem in der Aerodynamik für „Track und Special Projects“ bei den Audi-Motorsport-Programmen in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC), der DTM und der Formel E zuständig.



## Geschichte des Rallycross

### **Vom Notnagel zum Publikumserfolg**

**Entstanden ist Rallycross in den 1960er-Jahren. Das britische Fernsehen war auf der Suche nach einem wetterunabhängigen Motorsport, um Programmlücken zu füllen – wenn ein Pferderennen dem Wetter zum Opfer fiel.**

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

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

So war es nur eine Frage der Zeit, bis Rallycross auch das europäische Festland eroberte. Die motorsportbegeisterten Niederländer machten den Anfang. Gleichzeitig stieg insbesondere in Skandinavien das Interesse rasant an. Noch heute sind Schweden, Norwegen und Finnland Rallycross-Hochburgen. Mit der Rallycross-Europameisterschaft feierte 1973 die erste paneuropäische Serie ihre Premiere. Teilweise gingen obskure Autos wie VW Käfer mit über 300 PS starken Porsche-Carrera-Motoren oder Ford Escorts mit BMW-Aggregaten aus der Formel 2 an den Start. In der heutigen Rallycross-WM haben die Boliden rund doppelt so viele Pferdestärken. „Die Autos sind übermotorisiert“, gesteht Ekström, der bei seinem Audi S1 EKS RX quattro 580 PS unter der Haube hat.

Mit dem wachsenden Interesse trat 1976 die FIA auf den Plan. Der Automobil-Weltverband schrieb den FIA-Europapokal für Rallycross-Fahrer aus und verschärfte das Reglement. Der Begeisterung tat das keinen Abbruch. Ganz im Gegenteil: Die



späten 1980er- und frühen 1990er-Jahre gelten bis heute als die erste Blütezeit des Rallycross. In der Division 1 mit zweiradgetriebenen Gruppe-A-Autos dominierte der 14-malige Europameister Kenneth Hansen, der sich auch das ein oder andere packende Duell mit Mattias Ekströms Vater Bengt lieferte.

Noch mehr Beifall löste die damalige Königsklasse des Rallycross aus: In der Division 2 starteten extrem modifizierte allradgetriebene Boliden mit einer ursprünglichen Homologation für die Gruppe A oder B und bis zu 750 PS starken Motoren. Einer der bestimmenden Akteure war „Mister Rallycross“ Martin Schanche. Der sechsfache Europameister gilt als der Michael Schumacher Norwegens und war über Jahre einer der gefeierten Superstars im Rallycross. Ab 1987 erlebten in der Division 2 die aus der Rallye-Weltmeisterschaft verbannten Gruppe-B-Autos ihre Renaissance. Rennwagen wie der Audi Sport quattro S1 fanden in der Rallycross-EM ein neues Zuhause und bestimmten in den Folgejahren das Bild.

Nach dem Abgang auf die Turbo-Boliden und einigen Reglement-Anpassungen Mitte der 1990er-Jahre wurde es um den Rallycross-Sport medial deutlich stiller. Kosteneinsparungen und fehlende Professionalität bei der Vermarktung führten dazu, dass die Rennserie in einen Dornröschenschlaf fiel. Erst seit dem Einstieg der Vermarktungsagentur IMG und der Aufwertung der EM- zur WM-Serie im Jahr 2014 erlebt Rallycross seinen zweiten Frühling.



## Reglement

### **So funktioniert die Rallycross-WM**

**In der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft bleibt den Zuschauern kaum Zeit zum Durchatmen. Je nach Größe des Starterfeldes finden an einem Rennwochenende bis zu 28 Rennen statt. Der Modus ist einfacher, als es auf den ersten Blick scheint.**

Bei allen Events ermitteln die Fahrer in vier Qualifyings sowie Halbfinals und Finale einen Sieger. An einem Rennwochenende bestreitet ein Pilot damit im Optimalfall sechs Rennen.

#### **Auslosung**

Das Rennwochenende beginnt mit der Auslosung: Eine Computersoftware ermittelt die Startaufstellung für Qualifying 1 und ordnet sie den einzelnen Rennen mit maximal fünf Startern zu. Position und Gegner sind im Vorfeld völlig offen – eine echte Lotterie.

#### **Qualifying (Vorläufe)**

Fünf Fahrer, vier Runden, drei Minuten Hochspannung – ein Vorlauf in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft ist immer nach diesem Schema aufgebaut. Die Anzahl der Rennen hängt von den Nennungen ab. In der Supercar-Klasse liegt die maximale Anzahl der Starter bei 25, sodass maximal fünf Rennen pro Qualifying möglich sind. Einmal pro Rennen muss jeder Pilot die Joker-Runde fahren – eine alternative Streckenführung, auf der die Fahrer etwa zwei Sekunden Zeit einbüßen.

Nach dem ersten Qualifying-Lauf fasst eine Zwischenwertung (Intermediate Classification) die Ergebnisse der maximal 25 Starter zusammen:

- |                       |                        |                        |
|-----------------------|------------------------|------------------------|
| ▶ 1. Platz: 50 Punkte | ▶ 6. Platz: 38 Punkte  | ▶ 11. Platz: 33 Punkte |
| ▶ 2. Platz: 45 Punkte | ▶ 7. Platz: 37 Punkte  | ▶ 12. Platz: 32 Punkte |
| ▶ 3. Platz: 42 Punkte | ▶ 8. Platz: 36 Punkte  | ▶ 13. Platz: 31 Punkte |
| ▶ 4. Platz: 40 Punkte | ▶ 9. Platz: 35 Punkte  | ▶ :                    |
| ▶ 5. Platz: 39 Punkte | ▶ 10. Platz: 34 Punkte | ▶ 25. Platz: 19 Punkte |

Aus dem Ranking des jeweiligen Qualifying-Laufes ergibt sich die Startaufstellung für den nächsten Vorlauf. Die langsamsten Piloten starten gegeneinander im ersten Rennen, die fünf Schnellsten im letzten Lauf. Nach dem vierten Qualifying-Lauf wird abgerechnet und die zwölf Bestplatzierten der Intermediate Classification erreichen die Halbfinal-Läufe.



### **Halbfinale und Finale**

Die Top 12 kämpfen nun um die Podestplätze. Die wichtigsten Unterschiede zu den Qualifying-Läufen: sechs Fahrer, sechs Runden (davon eine Joker-Runde) und eine andere Startaufstellung. Sind die Piloten in den Qualifying-Läufen noch nebeneinander ins Rennen gegangen, starten sie nun versetzt in drei Reihen. Nur die ersten drei erreichen das Finale.

Direkt im Anschluss an die Halbfinal-Läufe kommt es zum großen Finale, Reparaturen sind jetzt kaum noch möglich. Erneut heißt es: sechs Fahrer, sechs Runden (davon eine Joker-Runde) und volle Konzentration. Dann steht der Sieger fest.

### **Punktesystem**

Es gibt drei Möglichkeiten, in der Rallycross-WM Punkte für die Fahrerwertung zu sammeln. Nach den Vorläufen erhalten die 16 bestplatzierten Fahrer Zähler:

- ▶ 1. Platz: 16 Punkte
- ▶ 2. Platz: 15 Punkte
- ▶ 3. Platz: 14 Punkte
- ▶ 4. Platz: 13 Punkte
- ▶ 5. Platz: 12 Punkte
- ▶ 6. Platz: 11 Punkte
- ▶ 7. Platz: 10 Punkte
- ▶ 8. Platz: 9 Punkte
- ▶ 9. Platz: 8 Punkte
- ▶ 10. Platz: 7 Punkte
- ▶ :
- ▶ 16. Platz: 1 Punkt

Im Halbfinale und im Finale bieten sich zwei weitere Chancen, Punkte zu sammeln:

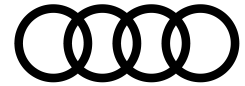
- ▶ 1. Platz Halbfinale: 6 Punkte
- ▶ 2. Platz Halbfinale: 5 Punkte
- ▶ 3. Platz Halbfinale: 4 Punkte
- ▶ :
- ▶ 6. Platz Halbfinale: 1 Punkte
- ▶ 1. Platz Finale: 8 Punkte
- ▶ 2. Platz Finale: 5 Punkte
- ▶ 3. Platz Finale: 4 Punkte
- ▶ :
- ▶ 6. Platz Finale: 1 Punkte

An einem Rennwochenende kann ein Fahrer damit maximal 30 WM-Punkte für die Fahrerwertung einfahren. Diese schlüsseln sich wie folgt auf:

- ▶ 1. Platz Intermediate Classification (Top-Qualifier): 16 Punkte
- ▶ 1. Platz Halbfinale: 6 Punkte
- ▶ 1. Platz Finale: 8 Punkte

### **Änderungen am Reglement**

Neu in diesem Jahr ist, dass während der gesamten Saison nur noch zwei Motoren pro Fahrer erlaubt sind (bisher drei). Die Anzahl der Turbolader, die im Laufe einer Saison eingesetzt werden dürfen, wurde ebenfalls gesenkt: von bisher sechs auf vier.



Auch bei den Reifen gibt es Anpassungen, um die Kosten zu senken. Ab 2018 ist es den Teams nicht mehr erlaubt, in den freien Trainings und Warm-ups eigene, unregistrierte Reifen zu verwenden. Ab sofort stehen pro Auto bei den ersten beiden Saisonrennen jeweils zwölf neue Reifen zur Verfügung, ab dem dritten Rennen dürfen die Teams pro Auto acht neue und vier gebrauchte Reifen zur Verwendung anmelden.

Zudem darf 2018 die Getriebeübersetzung während der gesamten Saison nicht mehr verändert werden. Bisher durften die Teams zwei verschiedene Übersetzungen verwenden. Auch der Einsatz unterschiedlicher Heckflügel ist künftig nicht mehr erlaubt. Die Bremsen müssen ebenfalls während der gesamten Saison der gleichen Spezifikation entsprechen.



Termine

## Zwölf Events auf drei Kontinenten

**Die FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft 2018 verspricht einmal mehr Hochspannung. Bis zu 25 Fahrer kämpfen bei den zwölf Events auf drei Kontinenten um den Sieg. Mit Silverstone (GB) und Austin (USA) stehen zwei neue Austragungsorte im Kalender.**

Mattias Ekström und sein Team EKS Audi Sport stellen sich in der FIA-Rallycross-WM erneut harter Konkurrenz. Neben den beiden EKS-Piloten gehen in dieser Saison wieder bis zu 23 weitere Fahrer ins Rennen. „Volkswagen und Peugeot haben ihre Hausaufgaben bestimmt gemacht, und auch das eine oder andere Privatteam wird sicher versuchen, uns das Leben schwer zu machen“, sagt Ekström.

Insgesamt zwölf Läufe stehen in diesem Jahr auf dem Programm. Mit Spannung erwarten die Fans die beiden neuen Events in Silverstone (Großbritannien) und Austin (USA). Neben dem Lauf in den USA gastiert die Rallycross-WM mit den Rennen in Trois-Rivières (Kanada) und Kapstadt (Südafrika) noch zwei weitere Male außerhalb von Europa.

### Kalender Rallycross-WM 2018

- ▶ **14.-15. April** World RX of Catalunya, Barcelona (E)
- ▶ **28.-29. April** World RX of Portugal, Montalegre (P)
- ▶ **12.-13. Mai** World RX of Belgium, Mettet (B)
- ▶ **26.-27. Mai** World RX of Great Britain, Silverstone (GB)
- ▶ **9.-10. Juni** World RX of Norway, Hell (N)
- ▶ **30. Juni-1. Juli** World RX of Sweden, Höljes (S)
- ▶ **4.-5. August** World RX of Canada, Trois-Rivières (CDN)
- ▶ **1.-2. September** World RX of France, Lohéac (F)
- ▶ **15.-16. September** World RX of Latvia, Riga (LV)
- ▶ **29.-30. September** World RX of USA, Austin (USA)
- ▶ **13.-14. Oktober** World RX of Germany, Estering (D)
- ▶ **24.-25. November** World RX of South Africa, Kapstadt (ZA)



## 1. Lauf

# World RX of Catalunya, Barcelona (E)

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 14.-15. April 2018
- ▶ Strecke: Circuit de Barcelona-Catalunya, 25 km nördlich von Barcelona
- ▶ Streckenlänge: 1,135 km (Joker-Runde: 1,235 km)
- ▶ Untergrund: 60,4 % Asphalt, 39,6 % Schotter
- ▶ Kurven: 7 links, 4 rechts
- ▶ Weitester Sprung: ca. 30 m
- ▶ Topspeed: ca. 171 km/h
- ▶ Rundenrekord: Mattias Ekström (S), 43,379 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 94,03 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 4.36,568 Min.

### Infos zum Rennen

Der Circuit de Barcelona-Catalunya ist Schauplatz des Saisonauftakts in der Rallycross-WM. Der Kurs nahe der spanischen Metropole ist eine der wenigen Strecken im Kalender mit sehr schnellen Kurven auf Asphalt. Das kommt dem Rundstreckenexperten Mattias Ekström sehr entgegen. Im Verlauf einer Runde, die gegen den Uhrzeigersinn gefahren wird, gibt es einige Vollgas-Passagen, einen großen Sprung und eine tückische Haarnadelkurve, in der die Fans immer wieder spektakuläre Überholmanöver zu sehen bekommen. Neu sind in diesem Jahr die Lage der Startaufstellung und der Ziellinie.

### Rückblick 2018

Andreas Bakkerud hat bei seinem ersten Einsatz für EKS Audi Sport in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft auf Anhieb ein Podiumsresultat erzielt. Beim turbulenten Saisonauftakt in Barcelona belegte der Norweger den dritten Platz. Teamkollege Mattias Ekström wurde nach einer Sportstrafe als Sechster gewertet. Vor 30.000 Zuschauern hatte Ekström beim Renndebüt des Audi S1 EKS RX quattro der zweiten Generation die Ziellinie in einem spektakulären Finale knapp vor Titelverteidiger Johan Kristoffersson im Volkswagen als Erster überquert. Doch der dritte Sieg in Folge auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya nach 2016 und 2017 blieb dem Schweden verwehrt: Am Abend wurde Ekström vom ersten auf den sechsten Platz zurückversetzt, weil er auf dem Weg zur ersten Kurve den Volkswagen von Petter Solberg abgedrängt haben soll.





## 2. Lauf

# World RX of Portugal, Montalegre (P)

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 28.-29. April 2018
- ▶ Strecke: Circuito Internacional de Montalegre, 150 km nordöstlich von Porto
- ▶ Streckenlänge: 1,010 km (Joker-Runde: 1,130 km)
- ▶ Untergrund: 60 % Asphalt, 40 % Schotter
- ▶ Kurven: 5 links, 7 rechts
- ▶ Weitester Sprung: –
- ▶ Topspeed: ca. 168 km/h
- ▶ Rundenrekord: Johan Kristoffersson (S), 38,064 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 96,19 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 4.16,859 Min.

### Infos zum Rennen

Gerade einmal 1.800 Einwohner zählt die Kleinstadt Montalegre, doch die motorsportbegeisterten Portugiesen strömen in Scharen an die rund 1.000 Meter über dem Meeresspiegel gelegene Strecke und feiern in dem kleinen Ort nahe der spanischen Grenze jedes Jahr ein buntes Rallycross-Fest. Der Kurs hat es in sich: Auf den ersten Blick verspricht das Layout mit einer langen Start-Ziel-Geraden zwar nur wenige Herausforderungen. Doch der Teufel steckt im Detail. Die Joker-Sektion am Ende der Geraden bietet kaum Grip. Im anschließenden Kurvengeflecht verzeihen die extrem hohen Kerbs keinen Fehler.

### Rückblick 2018

Sonne, Regen und am Ende sogar Schnee: total verrücktes April-Wetter beim zweiten Lauf der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX) und eine Berg-und-Tal-Fahrt für EKS Audi Sport. Nach Platz eins und drei in der Qualifikation hatten sich die beiden Audi-Piloten Andreas Bakkerud und Mattias Ekström in Portugal mehr erwartet als die Positionen vier und sieben.

„Man hat wieder einmal gesehen, wie eng Sieg und Niederlage im Rallycross zusammenliegen“, sagte Ekström, dem eine halbe Sekunde zum Finaleinzug fehlte. „Nach den Qualifikations-Läufen sah es vielversprechend aus, nach Kurve eins unseres Halbfinals dann ganz schlecht. Durch den Stoß von hinten habe ich einfach zu viel Zeit verloren, auch wenn ich anschließend alles versucht habe. Das Ende war enttäuschend. Aber wir haben erneut gezeigt, dass wir ein schnelles Auto haben.“



### 3. Lauf

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

### **Zahlen, Daten, Fakten**

- ▶ Datum: 12.–13. Mai 2018
- ▶ Strecke: Circuit Jules Tacheny, 80 km südöstlich von Brüssel
- ▶ Streckenlänge: 1,031 km (Joker-Runde: 1,102 km)
- ▶ Untergrund: 61 % Asphalt, 39 % Schotter
- ▶ Kurven: 6 links, 6 rechts
- ▶ Weitester Sprung: ca. 23 m
- ▶ Topspeed: ca. 170 km/h
- ▶ Rundenrekord: Timmy Hansen (S), 38,375 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 97,48 km/h
- ▶ Sieger 2018: Sébastien Loeb (F), 4.05,108 Min.

### **Infos zum Rennen**

Der Circuit Jules Tacheny in Mettet ist bei EKS Audi Sport bestens bekannt, nicht nur weil das Team hier bereits bei vier WM-Läufen an den Start gegangen ist. Die Mannschaft bucht die Strecke 80 Kilometer südöstlich von Brüssel auch häufig für Testfahrten. Das Layout unterscheidet sich deutlich von den anderen Kursen im WM-Kalender – technisch sehr anspruchsvoll, mit einigen Zick-Zack-Kurven, langsamen Kurven und deutlichen Höhenunterschieden. Hinzu kommt ein Sprung ins Tal, der vor der Kuppe nicht einsehbar ist und ebenso viel Mut erfordert wie die enge erste Kurve. Dort endeten schon viele Hoffnungen auf vordere Plätze im Reifenstapel.

### **Rückblick 2018**

EKS Audi Sport erlebte beim dritten Lauf der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX) in Belgien turbulente Rennen mit Höhen und Tiefen. Mattias Ekström, der auf dem anspruchsvollen Circuit Jules Tacheny mit dem 580 PS starken Audi S1 EKS RX quattro die Zwischenwertung nach dem Qualifying angeführt hatte, verfehlte mit Platz vier im Finale knapp das Podium. Teamkollege Andreas Bakkerud erreichte mit seiner kämpferischen Leistung ebenfalls die Endrunde und wurde Sechster.



#### 4. Lauf

## **World RX of Great Britain, Silverstone (GB)**

### **Zahlen, Daten, Fakten**

- ▶ Datum: 26.-27. Mai 2018
- ▶ Strecke: Silverstone Circuit, 24 km südlich von Northampton
- ▶ Streckenlänge: 0,972 km
- ▶ Untergrund: 40 % Asphalt, 60 % Schotter
- ▶ Kurven: 3 links, 7 rechts
- ▶ Topspeed: ca. 162 km/h
- ▶ Rundenrekord: Timmy Hansen (S), 37,872 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 92,08 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 4.00,899 Min.

### **Infos zum Rennen**

Der Silverstone Circuit war 2018 zum ersten Mal Austragungsort eines Laufes in der Rallycross-WM. Die Strecke, auf der die Formel-1-Weltmeisterschaft am 13. Mai 1950 ihre Premiere feierte, folgt auf das „Home of Rallycross“ in Lydden Hill.

### **Rückblick 2018**

Riesenjubiläum in Silverstone (Großbritannien): Bei seinem vierten Einsatz für EKS Audi Sport in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (World RX) gelang Andreas Bakkerud mit Platz zwei erstmals der Sprung auf das Siegerpodest. Mattias Ekström komplettierte den starken Auftritt der 580 PS starken Audi S1 EKS RX quattro mit Rang vier. Der erste Auftritt der Rallycross-WM auf der traditionsreichen Rennstrecke in Silverstone war ein voller Erfolg. Tausende von Zuschauern feierten drei Tage lang das „Speedmachine“-Festival, bei dem sie extrem spannenden Motorsport erlebten. Wie schon bei den ersten drei WM-Läufen kämpften Audi, Peugeot und Volkswagen auf der neuen Rennstrecke absolut auf Augenhöhe.

Bereits zum dritten Mal in diesem Jahr qualifizierten sich beide Piloten von EKS Audi Sport für das Finale der besten Sechs. Nebeneinander aus der zweiten Reihe gestartet, erwischte Bakkerud in Kurve eins die bessere Linie und sicherte sich so den zweiten Platz hinter Johan Kristoffersson im Volkswagen. Nur 0,859 Sekunden fehlten dem Norweger am Ende zum Sieg. Ekström lag zunächst unmittelbar hinter dem Führungsduo. Nach der Joker-Runde wurde der Schwede von Sébastien Loeb im Peugeot überholt und musste sich schließlich mit Platz vier begnügen.



## 5. Lauf

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

### **Zahlen, Daten, Fakten**

- ▶ Datum: 9.-10. Juni 2018
- ▶ Strecke: Lånkebanen Hell, 30 km nordöstlich von Trondheim
- ▶ Streckenlänge: 1,019 km (Joker-Runde: 1,110 km)
- ▶ Untergrund: 63 % Asphalt, 37 % Schotter
- ▶ Kurven: 3 links, 6 rechts
- ▶ Weitester Sprung: ca. 16 m
- ▶ Topspeed: ca. 156 km/h
- ▶ Rundenrekord: Timur Timerzyanov (RUS), 37,731 Sek. (2016)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 97,22 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 3.54,906 Min.

### **Infos zum Rennen**

Hell spielt in der Geschichte von EKS Audi Sport eine wichtige Rolle. Für das Team von Mattias Ekström hat hier am 14. Juni 2014 das Abenteuer Rallycross begonnen. Die anspruchsvolle Berg-und-Tal-Bahn in der Nähe von Trondheim gehört nicht unbedingt zu Ekströms Lieblingsstrecken. Ganz anders bei seinem norwegischen Teamkollegen Andreas Bakkerud: Er tritt in Hell vor seinen enthusiastischen Fans an, zudem gelang ihm dort 2016 als erstem Fahrer in der Geschichte der Rallycross-WM ein perfektes Wochenende mit sechs Siegen bei sechs Rennen und maximaler Punktausbeute.

### **Rückblick 2018**

Erneuter Podiumsplatz für EKS Audi Sport in der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft. In Norwegen jubelte Mattias Ekström im 580 PS starken Audi S1 EKS RX quattro über Platz zwei und sein erstes Podestergebnis der Saison. Vor rund 24.000 begeisterten Zuschauern erlebten die beiden Audi-Piloten aus dem Team EKS Audi Sport ein wechselhaftes Wochenende: Nach den ersten beiden Qualifyings am Samstag belegten Ekström und Bakkerud die Plätze vier und sieben in der Zwischenwertung. Im dritten Qualifying am Sonntag erhielt Ekström wegen einer Kollision mit Petter Solberg eine Fünf-Sekunden-Zeitstrafe. In Q4 blieb sein Auto wegen eines Defekts auf der Startlinie stehen. Als Gesamtzehnter zog Ekström dennoch zusammen mit Andreas Bakkerud ins Halbfinale ein. Beide Audi-Piloten errangen in ihren Halbfinals jeweils den zweiten Platz. Damit qualifizierten sich für das Finale der besten Sechs. Mattias Ekström, der neben Bakkerud aus der zweiten Reihe gestartet war, zog mit einem Traumstart davon und musste sich nach sechs Runden nur dem Sieger Johan Kristoffersson um 0,788 Sekunden geschlagen geben.



## 6. Lauf

# World RX of Sweden, Höljes (S)

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 30. Juni.–1. Juli 2018
- ▶ Strecke: Höljes Motorstadion, 200 km nördlich von Karlstad (S)
- ▶ Streckenlänge: 1,210 km (Joker-Runde: 1,250 km)
- ▶ Untergrund: 60 % Asphalt, 40 % Schotter
- ▶ Kurven: 6 links, 5 rechts
- ▶ Weitester Sprung: ca. 38 m
- ▶ Topspeed: ca. 167 km/h
- ▶ Rundenrekord: Petter Solberg (N), 41,110 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 105.53 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 4.14,969 Min.

### Infos zum Rennen

Höljes ist der verrückteste Lauf des Jahres. Mitten in den Wäldern Mittelschwedens feiern über 40.000 Fans Jahr für Jahr eine große Party mit Musik, Grillen und natürlich Rallycross. Für das schwedische Team EKS Audi Sport ist das Heimspiel etwas Besonderes. Im Höljes Motorstadion feierte EKS bereits zwei Siege, darunter 2014 den ersten Erfolg in der Teamgeschichte. Die Strecke stellt die Fahrer vor Herausforderungen vom Start bis ins Ziel. Bereits beim Anbremsen zu Kurve 1 geht es über eine kleine Kuppe mit Platz für maximal drei Autos. Es folgt die normale Route mit einem kleinen Sprung oder alternativ die langsamere Joker-Sektion. Im Anschluss gibt es im Motodrom häufig heiße Positionsduelle mit qualmenden Reifen, ehe die Piloten auf dem Weg ins Ziel den spektakulärsten Sprung des Jahres bewältigen.

### Rückblick 2018

Mit Rang zwei beim „Magic Weekend“ im schwedischen Höljes hat sich Audi-Pilot Andreas Bakkerud in der World RX vom vierten wieder auf den zweiten Platz verbessert. EKS Audi Sport verdrängte mit einem starken Heimspiel das Peugeot-Werksteam vom zweiten Platz der Teamwertung. 51.600 Zuschauer sorgten beim Saisonhöhepunkt der Rallycross-WM für eine Rekordkulisse und Festivalstimmung. Besonders aktiv waren wieder einmal die Fans von Andreas Bakkerud, die in Scharen nach Höljes kamen und mit ihrem Gesang die Stimmung anheizten. Besonders lautstark war der Jubel, als sich ihr Held in der letzten Runde des Finales den zweiten Platz erkämpfte. Für den Norweger war es bereits das fünfte Supercar-Podium in Folge in Höljes. Mattias Ekström wurde wegen einer Berührung mit Timmy Hansen nachträglich vom dritten auf den sechsten Platz zurückversetzt..



## 7. Lauf

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

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 4.-5. August 2018
- ▶ Strecke: Circuit Trois-Rivières, 125 km nordöstlich von Montreal
- ▶ Streckenlänge: 1,370 km (Joker-Runde: 1,455 km)
- ▶ Untergrund: 60 % Asphalt, 40 % Schotter
- ▶ Kurven: 4 links, 7 rechts
- ▶ Weitesten Sprung: ca. 20 m
- ▶ Topspeed: ca. 202 km/h
- ▶ Rundenrekord: Petter Solberg (N), 46,959 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 104,62 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 5.00,190 Min.

### Infos zum Rennen

Im kanadischen Trois-Rivières findet der erste Saisonlauf außerhalb Europas statt. Wie in den Vorjahren ist der Event Bestandteil des GP3R-Motorsportfestivals. Auf dem Straßenkurs, der auch über eine Pferderennbahn führt, haben sich die Fahrer schon viele wilde Duelle geliefert. Die Strecke bietet die längste Gerade im Rennkalender. Der Streckenabschnitt mündet in eine superschnelle Rechtskurve, die die Piloten fast mit Höchstgeschwindigkeit durchfahren können. Erst vor Turn 2 verengt sich die Strecke merklich und die Fahrer müssen die Bremsen das erste Mal voll strapazieren. Zwei Sprünge und viele weitere sehr enge und materialbelastende Passagen fordern die Fahrer und ebenso die Mechaniker in den provisorischen Boxenanlagen – insbesondere in Sachen Setup.

### Rückblick 2018

Während des ersten Überseerennens der Saison glänzten sowohl Mattias Ekström als auch Teamkollege Andreas Bakkerud mit starken Starts und schnellen Zeiten. Ekström belegte mit dem an Fahrwerk und Motor verbesserten 580 PS starken Audi S1 EKS RX quattro am Ende des ersten Tages den zweiten Gesamtrang. Mit einem zweiten Platz im Halbfinale eroberte er sein Ticket für das Finale, verpasste dort allerdings das Podium um nur 1,2 Sekunden. Andreas Bakkerud zeigte im zweiten Halbfinale einen Raketenstart und setzte sich an die Spitze des Feldes. „Leider hat mich Sébastien Loeb von hinten so unglücklich touchiert, dass ein Aufhängungsteil beschädigt wurde“, berichtete der Norweger. Er gab trotzdem nicht auf, kämpfte sich eindrucksvoll mit seinem Audi noch als Vierter über die Ziellinie, verpasste aber knapp den Einzug ins Finale.



## 8. Lauf

# World RX of France, Lohéac (F)

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 1.-2. September 2018
- ▶ Strecke: Circuit de Lohéac, 30 km südlich von Rennes
- ▶ Streckenlänge: 1,070 km (Joker-Runde: 1,090 km)
- ▶ Untergrund: 33 % Asphalt, 67 % Schotter
- ▶ Kurven: 2 links, 5 rechts
- ▶ Weitester Sprung: ca. 22 m
- ▶ Topspeed: ca. 168 km/h
- ▶ Rundenrekord: Johan Kristoffersson (S), 35,994 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 106,72 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 3.44,787 Min.

### Infos zum Rennen

Kein Event in der Rallycross-WM lockt mehr Zuschauer an als das Gastspiel in Lohéac. Rund 75.000 Besucher standen in den vergangenen Jahren dicht gedrängt auf den Naturtribünen. Die beeindruckende Kulisse und das fachkundige Publikum im Rallycross-Land Frankreich bringen einen zusätzlichen Motivationsschub für die Fahrer. Der Kurs ist im Grunde eine klassische Rundstrecke, weil der Schotter sehr hart ist. Es gibt fast ausschließlich schnelle Passagen, mit einigen guten Überholmöglichkeiten. Spektakulär ist die lange Parallelfahrt auf der normalen Route und der Joker-Runde, bei der die Fahrer um Positionen ringen, während eine große Betonmauer die Kontrahenten vorübergehend voneinander trennt.

### Rückblick 2018

Ein spannendes Rennwochenende mit einer Entscheidung auf den letzten Metern: Beim achten Saisonlauf der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft verpassten Andreas Bakkerud und Mattias Ekström den ersten Saisonsieg für EKS Audi Sport nur knapp, eroberten aber vor 80.000 begeisterten Fans in der Bretagne den zweiten Platz in der Teamwertung zurück. Beide Audi-Fahrer starteten aus der ersten Reihe ins Finale, Andreas Bakkerud setzte sich vor Ekström in Führung. Die Audi-Piloten behaupteten die Doppelspitze bis zur letzten Runde. Als sie jedoch aus der Joker-Passage zurückkehrten, musste sich Bakkerud zwischen Johan Kristoffersson und Petter Solberg (beide Volkswagen) einreihen und verpasste den Sieg um nur 0,34 Sekunden. Mattias Ekström belegte Platz vier.



## 9. Lauf

# World RX of Latvia, Riga (LV)

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 15.–16. September 2018
- ▶ Strecke: Biķernieki Sports Complex, 10 km östlich von Riga
- ▶ Streckenlänge: 1,295 km (Joker-Runde: 1,355 km)
- ▶ Untergrund: 60 % Asphalt, 40 % Schotter
- ▶ Kurven: 8 links, 4 rechts
- ▶ Weitester Sprung: ca. 30 m
- ▶ Topspeed: ca. 146 km/h
- ▶ Rundenrekord: Johan Kristoffersson (S), 48,081 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 95,35 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 5.01,530 Min.

### Infos zum Rennen

Der Lauf in Riga steht für spannende Rennen und eine perfekte Organisation. 2016 und 2017 erhielten die Veranstalter die Auszeichnung zum besten Event der Rallycross-WM. Die Strecke ist Teil des Biķernieki Sports Complex und wurde zur Premiere im Jahr 2016 komplett neu gebaut. Der Untergrund in den Schotterpassagen ist ähnlich hart wie in Lohéac, und die beiden Sprünge sind geschickt in das Layout eingebaut. So ergibt sich ein Mix aus schnellen Asphaltpassagen und tückischen Kurven auf beiden Belägen. Einzigartig ist die parallele Führung der normalen Strecke und der Joker-Sektion, die komplett nebeneinander verlaufen und jeweils einen Sprung aufweisen.

### Rückblick 2018

Zum sechsten Mal in der aktuellen Saison freute sich EKS Audi Sport über einen Podiumsplatz: In Riga musste sich Mattias Ekström im Audi S1 EKS RX quattro nur dem Sieger und Tabellenführer Johan Kristoffersson (Volkswagen) geschlagen geben und belegte mit 2,3 Sekunden Rückstand Rang zwei. Als Dritter der Zwischenwertung qualifizierte sich der Schwede für das Halbfinale und sicherte sich dort als Zweiter hinter Kristoffersson das Ticket für den Einzug ins Finale. Im Finale musste sich Ekström ebenfalls nur seinem schwedischen Landsmann geschlagen geben und holte damit das insgesamt sechste Podiumsresultat für EKS Audi Sport in der Saison 2018. Auch Andreas Bakkerud und dem DTM-Star Nico Müller, der in Lettland sein erstes Rallycross-Gastspiel der Saison bestritt, gelang mit dem Audi S1 EKS RX quattro der Einzug ins Halbfinale. Doch bei einer Startkollision wurde Bakkeruds Audi gegen den von Müller gedrückt. Als Folge schafften beide Fahrer den Einzug ins Finale nicht.





## 10. Lauf

# World RX of USA, Austin (USA)

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 29.–30. September 2018
- ▶ Strecke: Circuit of the Americas (COTA), 22 km südöstlich von Austin
- ▶ Streckenlänge: 0,812 km
- ▶ Untergrund: 60 % Asphalt, 40 % Schotter
- ▶ Kurven: 3 links, 6 rechts
- ▶ Rundenrekord: Sébastien Loeb (F), 33,517 Sek. (2018)
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 3.31,118 Min.

### Infos zum Rennen

Neben dem neuen Event in Silverstone feiert die Rallycross-WM in diesem Jahr eine weitere Premiere: Zum ersten Mal in der Geschichte der Rennserie wird ein Lauf in den USA ausgetragen. Schauplatz ist der Circuit of the Americas (COTA), auf dem seit dem Jahr 2012 der Große Preis der USA in der Formel-1-WM sowie seit 2013 auch Rennen der Motorrad-Weltmeisterschaft stattfinden. Der auf fünf Jahre geschlossene Vertrag mit der Rallycross-WM sieht, ähnlich wie in Silverstone, ein Festival-Wochenende mit weiteren spektakulären Rahmenrennen und Events abseits der Strecke vor. Der Kurs liegt im Stadionbereich des Formel-1-Kurses zwischen den Kurven 12 und 15 und wartet mit einem spektakulären Sprung auf. Bereits vor der Premierenveranstaltung der Rallycross-WM blickt der COTA auf eine Rallycross-Vergangenheit zurück. 2014 fand auf der Strecke im Rahmen der X-Games ein Rennen der Global Rallycross Championship (GRC) statt, das der dreimalige GRC-Champion Scott Speed gewann.

### Rückblick 2018

Beim ersten Auftritt der World RX in den USA erzielte EKS Audi Sport das insgesamt siebte Top-3-Ergebnis der Saison. Bei Temperaturen von über 30 Grad erreichten beide Fahrer im Audi S1 EKS RX quattro die Endrunde der besten Sechs. Der Norweger Andreas Bakkerud fuhr auf Gesamtrang drei, Teamkollege Mattias Ekström beendete das Finale nach einem Kontakt mit einem Kontrahenten auf Rang fünf. Mit starken Leistungen in den Vorläufen hatten sich die beiden EKS Audi Sport-Piloten den Weg ins Finale geebnet: Teambesitzer Mattias Ekström lag nach dem ersten Tag auf dem zweiten Platz in der Zwischenwertung, gewann am Sonntag das dritte Qualifying sowie das Halbfinale. Mit konstant guten Zeiten in den Trainingssitzungen und einem dritten Platz im Halbfinale schaffte auch Andreas Bakkerud den Einzug ins Finale. Im entscheidenden Rennen der besten Sechs fuhr der Norweger bei schwül-heißen Temperaturen von über 30 Grad mit einer fehlerfreien Fahrt auf Platz drei.



## 11. Lauf

# World RX of Germany, Estering (D)

### Zahlen, Daten, Fakten

- ▶ Datum: 13.–14. Oktober 2018
- ▶ Strecke: Estering in Buxtehude, 35 km südwestlich von Hamburg
- ▶ Streckenlänge: 0,925 km (Joker-Runde: 0,890 km)
- ▶ Untergrund: 60 % Asphalt, 40 % Schotter
- ▶ Kurven: 3 links, 6 rechts
- ▶ Weitester Sprung: –
- ▶ Topspeed: ca. 174 km/h
- ▶ Rundenrekord: Johan Kristoffersson (S), 34.357 Sek. (2018)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 97,29 km/h
- ▶ Sieger 2018: Johan Kristoffersson (S), 3.33,568 Min.

### Infos zum Rennen

An den Estering hat Mattias Ekström viele gute Erinnerungen. 2016 wurde der Schwede hier vorzeitig Fahrerweltmeister, 2017 gewann er den Lauf. Die Traditionsstrecke bei Hamburg wartet mit einer der spektakulärsten Kurven im Motorsport-Zirkus auf. Der enge Turn 1 auf dem nur 925 Meter kurzen Kurs trennt die Spreu vom Weizen und liefert immer wieder beeindruckende Manöver. Der weitere Verlauf ist geprägt von Vollgas-Passagen, in denen Überholen ohne Fehler der Konkurrenz fast unmöglich ist. Umso wichtiger sind ein perfekter Start, die richtige Linie in der ersten Kurve und eine gute Strategie bei der Joker-Runde.

### Rückblick 2018

Beim vorletzten Saisonlauf der World RX auf dem Estering feierten Mattias Ekström und Andreas Bakkerud mit den Plätzen zwei und drei das erste Doppel-Podium für EKS Audi Sport in der Saison 2018. Bei sommerlichen Temperaturen musste sich Ekström im Audi S1 EKS RX quattro nur Weltmeister Johan Kristoffersson um 1,849 Sekunden geschlagen geben. Bereits in den Vorläufen hatten die beiden Piloten von EKS Audi Sport eine gute Basis für die Finalläufe geschaffen: Mattias Ekström gewann am Sonntag das dritte Qualifying und war Vierter der Zwischenwertung, Andreas Bakkerud lag mit konstanten Leistungen auf Rang zwei. Damit starteten Bakkerud und Ekström aus der ersten Startreihe ins Halbfinale. Im turbulenten Geschehen zeigten beide starke Starts, behaupteten die Führung und feierten einen Doppelsieg. Im Finale lagen Andreas Bakkerud und Mattias Ekström auf den Plätzen zwei und vier, als das Rennen wegen eines Unfalls abgebrochen wurde. Nach dem Restart erkämpfte sich schließlich Mattias Ekström Rang zwei vor Bakkerud.



## 12. Lauf

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

### **Zahlen, Daten, Fakten**

- ▶ Datum: 24.-25. November 2018
- ▶ Strecke: Killarney International Raceway, 10 km nördlich von Kapstadt
- ▶ Streckenlänge: 1,067 km
- ▶ Untergrund: 60% Asphalt, 40% Schotter
- ▶ Kurven: 3 links, 5 rechts
- ▶ Weitester Sprung: ca. 28 m
- ▶ Topspeed: ca. 156 km/h
- ▶ Rundenrekord: Timmy Hansen (S), 39.805 Sek. (2017)
- ▶ Durchschnittsgeschwindigkeit: ca. 95,87 km/h
- ▶ Sieger 2017: Johan Kristoffersson (S), 4.23,751 Min.

### **Infos zum Rennen**

Das Saisonfinale der Rallycross-WM findet erneut am Fuße des imposanten Tafelbergs in Kapstadt statt. Der 2016 neu gebaute Kurs hat bei seiner Premiere im vergangenen Jahr vollauf überzeugt. Die Fahrer lobten das flüssige Layout mit einem großen Sprung und einer spektakulären Zusammenführung des normalen Kurses und der Joker-Runde kurz vor der Ziellinie. Die langgezogene erste Rechtskurve, die in eine enge Linkskurve auf Schotter mündet, hielt zahlreiche spektakuläre Duelle bereit. Nach dem ersten Schotter-Abschnitt und einer weiteren Geraden folgt ein Kurvengeflecht und erst im letzten Teil die längere Joker-Route, die komplett auf Schotter gefahren wird.

### **Rückblick 2017**

Für Audi und EKS ist in Kapstadt ein erfolgreiches Jahr 2017 zu Ende gegangen. Mattias Ekström fuhr beim Saisonfinale auf Rang drei und verdrängte damit Petter Solberg in der Gesamtwertung vom zweiten Platz – obwohl der Schwede aufgrund einer Terminüberschneidung mit der DTM einen Lauf weniger gefahren war als der Norweger. Ekström gewann vier der insgesamt zwölf Saisonläufe. Bei elf der zwölf Rennwochenenden erreichte mindestens ein EKS-Fahrer im Audi S1 EKS RX quattro das Finale der schnellsten sechs Piloten. In der Teamwertung wurde EKS Dritter.



Statistik

## Zahlen, Daten und Fakten zur Rallycross-WM\*

### Allgemeines

- ▶ **4** Saisons
- ▶ **60** WM-Läufe
- ▶ **20** befahrene Strecken

### Fahrerweltmeister

- ▶ **2018** Johan Kristoffersson (S)
- ▶ **2017** Johan Kristoffersson (S)
- ▶ **2016** **Mattias Ekström (S)**
- ▶ **2015** Petter Solberg (N)
- ▶ **2014** Petter Solberg (N)

### Teamweltmeister

- ▶ **2018** PSRX Volkswagen Sweden
- ▶ **2017** PSRX Volkswagen Sweden
- ▶ **2016** **EKS**
- ▶ **2015** Team Peugeot Hansen
- ▶ **2014** Olsbergs MSE

### Meiste Läufe

- ▶ **60** **Andreas Bakkerud (N)**  
Timmy Hansen (S)  
Petter Solberg (N)  
Timur Timerzyanov (RUS)

### Meiste Finalteilnahmen

- ▶ **46** Petter Solberg (N)
- ▶ **41** **Andreas Bakkerud (N)**  
Timmy Hansen (S)
- ▶ **39** Johan Kristoffersson (S)
- ▶ **38** **Mattias Ekström (S)**

### Meiste Podestplätze

- ▶ **30** Petter Solberg (N)
- ▶ **28** Johan Kristoffersson (S)
- ▶ **24** **Andreas Bakkerud (N)**  
Timmy Hansen (S)
- ▶ **21** **Mattias Ekström (S)**

### Meiste Laufsiege (Fahrer)

- ▶ **19** Johan Kristoffersson (S)
- ▶ **10** **Mattias Ekström (S)**  
Petter Solberg (N)
- ▶ **6** **Andreas Bakkerud (N)**
- ▶ **5** Timmy Hansen (S)

### Meiste Laufsiege (Hersteller)

- ▶ **23** Volkswagen
- ▶ **11** **Audi**
- ▶ **9** Citroën  
Peugeot
- ▶ **8** Ford

### Meiste Laufsiege (Nation)

- ▶ **36** Schweden
- ▶ **16** Norwegen
- ▶ **4** Frankreich
- ▶ **2** Finnland
- ▶ **1** Lettland  
USA

\*Stand: 22. Oktober 2018



Kontakte

## **Audi Kommunikation Motorsport**

**Virginia Brusch**

**Pressesprecherin Rallycross**

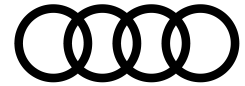
- ▶ **Tel.** +49 (0)841 89-41753
- ▶ **Mobil** +49 (0)151 52817968
- ▶ **E-Mail** [virginia.brusch@audi.de](mailto:virginia.brusch@audi.de)

**Texte, Fotos, Videos**

- ▶ [www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

**News über Twitter**

- ▶ [@audisport](https://twitter.com/audisport)



## **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

### **Audi A4 allroad quattro**

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

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

### **Audi A6 allroad quattro**

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

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

\*\* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der Motor-/Getriebevariante