



Noch 100 Tage bis zur Rallye Dakar: Wettlauf gegen die Zeit für Audi Sport

- **Aufbau der Einsatzfahrzeuge hat begonnen**
- **Audi RS Q e-tron mit komplexem Antriebskonzept**
- **Vier Kilometer Kabel, zwei zentrale Steuergeräte und sechs Kühlsysteme**

Neuburg a. d. Donau, 23. September 2021 – In 100 Tagen startet die 44. Ausgabe der berühmten Rallye Dakar. Für Audi Sport hat damit ein echter Wettlauf gegen die Zeit begonnen.

Audi stellt sich einer der größten Herausforderungen, die es im internationalen Motorsport gibt, ganz bewusst mit einem einzigartigen Konzept. Der Audi RS Q e-tron verfügt über einen elektrischen Antrieb mit zwei Motor-Generator-Einheiten (MGU) aus der Formel E. Die Hochvoltbatterie wird während der Fahrt über einen Energiewandler aufgeladen, der aus dem effizienten TFSI-Motor aus der DTM und einer weiteren MGU besteht.

„Der Prototyp des Audi RS Q e-tron entstand in rund zwölf Monaten“, sagt Julius Seebach, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH und verantwortlich für den Motorsport bei Audi. Zwischen dem Roll-out am 30. Juni 2021 in Neuburg an der Donau und dem Start am 1. Januar 2022 in Ha'il (Saudi-Arabien) liegen gerade einmal sechs Monate. „Das ist sehr wenig Vorbereitungszeit für ein derart aufwendiges Projekt. Ich kann es gar nicht oft genug betonen: Der Audi RS Q-e-tron ist das technisch anspruchsvollste Fahrzeug, das Audi Sport je in den Renneinsatz gebracht hat.“

Das kann Andreas Roos, Projektleiter für alle werkseitigen Motorsportaktivitäten, nur bestätigen: „Die Dakar ist extrem herausfordernd – selbst für ein konventionell angetriebenes Fahrzeug. Mit unserem Antriebskonzept ist die Herausforderung ungleich größer. Chassis und Fahrwerk unterscheiden sich nicht so sehr. Aber wir haben wesentlich mehr Komponenten im Auto, die nicht nur leistungsstark und leicht sein müssen und unter den extremen Bedingungen der Dakar zuverlässig funktionieren müssen. Sie müssen auch alle perfekt aufeinander abgestimmt werden und reibungslos miteinander zusammenarbeiten.“

Bei einem konventionell angetriebenen Dakar-Fahrzeug gibt es zwei wesentliche Komponenten: den Verbrennungsmotor und das Getriebe. „In unserem Audi RS Q e-tron haben wir einen elektrischen Antrieb an der Vorderachse, einen elektrischen Antrieb an der Hinterachse, die Hochvoltbatterie und den Energiewandler, bestehend aus einer weiteren MGU und dem TFSI-Motor aus der DTM“, sagt Roos. „Und jede dieser Komponenten braucht zum Beispiel eine eigene Kühlung. Das heißt, wir haben nicht nur ein Kühlsystem im Auto, sondern gleich sechs, wenn man den Ladeluftkühler und die Klimaanlage für Fahrer und Beifahrer mitzählt.“

Auch das Packaging ist bei einem derart komplexen Fahrzeug ein großes Thema. „Wir mussten jeden Zentimeter ausnutzen, um überhaupt alle Komponenten im Fahrzeug unterzubringen“, sagt



Roos. Das geht zulasten der Servicefreundlichkeit. „Der Wechsel des Vorderachsgetriebes ist aktuell zum Beispiel noch sehr langwierig. Das muss bei der Dakar schneller gehen und ist eines der Themen, an denen wir derzeit unter großem Zeitdruck arbeiten.“

Natürlich spielen auch die besonderen Bedingungen bei der Rallye Dakar eine Rolle: Sand, Wasser, Hitze, Kälte, große Höhenunterschiede. „Wir haben sehr viel empfindliche Elektronik und viele elektrische Komponenten im Auto, die wir bestmöglich gegen Sand und Wasser schützen müssen“, sagt Roos. „Wir haben bei den bisherigen Testfahrten viel gelernt und versuchen nun, alle Erkenntnisse noch rechtzeitig bis zur Rallye Dakar in die Einsatzautos einfließen zu lassen.“

Ein Großteil der Arbeit liegt im Bereich Software, Elektrik und Elektronik. „Wir haben zwei zentrale Steuergeräte und rund vier Kilometer Kabel im Fahrzeug – die Hochvoltkabel gar nicht mitgezählt“, sagt Roos. „Das Zusammenspiel aller Antriebskomponenten und auch der Hochvoltbatterie ist extrem kompliziert. Wenn da etwas nicht passt, bleibt das Auto stehen.“

Bei Audi Sport in Neuburg an der Donau hat inzwischen der Aufbau der Einsatzfahrzeuge für die Rallye Dakar begonnen. Weil sich der Audi RS Q e-tron bei den Marathon-Wettbewerben auch im öffentlichen Straßenverkehr bewegt, erhält jedes Fahrzeug eine Straßenzulassung inklusive der dazugehörigen Einzelabnahme. Parallel stehen bis Dezember noch viele weitere Stationen auf dem Entwicklungsplan – zum Beispiel die Audi-Klimakammer, um die bei der Dakar vorherrschenden Temperaturen und Höhenunterschiede zu simulieren, und ein Pendeltest auf einem Spezialprüfstand.

Noch 100 Tage verbleiben bis zum Start der Rallye Dakar. 100 Tage, die für jeden im Dakar-Team extrem intensiv werden, um das nächste große Etappenziel zu erreichen: mit drei top vorbereiteten Autos in Ha'il am Start zu stehen.

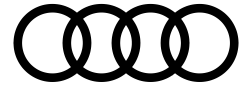
Kommunikation Motorsport

Stefan Moser
Leiter Kommunikation Motorsport
Telefon: +49 152 57713467
E-Mail: stefan1.moser@audi.de
www.audi-mediacycenter.com/de

Kommunikation Motorsport

Virginia Brusch
Pressesprecherin Rallye Dakar
Telefon: +49 841 89-41753
E-Mail: virginia.brusch@audi.de





Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 19 Standorten in zwölf Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von €50,0 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €2,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.
