



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Septiembre 2021

INFORMACIÓN DE PRENSA

Audi en el Rally Dakar

▶ Audi en el Rally Dakar	2
▶ El Audi RS Q e-tron	4
▶ Los equipos de pilotos	6
▶ Carlos Sainz	9
▶ Lucas Cruz	12
▶ Mattias Ekström	15
▶ Emil Bergkvist	18
▶ Stéphane Peterhansel	20
▶ Edouard Boulanger	23
▶ Estadísticas de pilotos y copilotos Audi	25
▶ La historia de Audi en Motorsport	26



Audi en el Rally Dakar

Audi competirá en el Rally Dakar

Audi afronta uno de los grandes desafíos del mundo del motor. La marca de los cuatro aros competirá por primera vez en el famoso Rally Dakar en 2022 con el innovador prototipo Audi RS Q e-tron, que combina el sistema de propulsión eléctrico con un convertidor altamente eficiente que recarga la batería de alto voltaje durante la conducción. Las competiciones de rally-raid se convertirán en la punta de lanza del programa deportivo de la marca en el futuro.

“El compromiso multifacético con el deporte de motor es, y seguirá siendo, una parte integral de la estrategia de Audi”, declara Markus Duesmann, Presidente del Consejo de Administración y responsable de Desarrollo Técnico y Líneas de Producto de AUDI AG. “En el futuro queremos continuar poniendo en valor el eslogan de la marca, *A la Vanguardia de la Técnica*, al más alto nivel en el mundo del motor; y desarrollar tecnologías innovadoras para nuestros coches de calle. El rally más duro del mundo es el escenario perfecto para conseguirlo”.

Después de numerosos éxitos internacionales en múltiples categorías, Audi regresa a los rallies, una disciplina que marcó el inicio de su exitosa historia en el mundo del motor y donde la marca presentó la revolucionaria tracción quattro en 1981. Hoy, la tracción a las cuatro ruedas también garantiza la máxima seguridad en los modelos de producción de Audi, incluyendo los eléctricos e-tron. Al elegir un coche para el Rally Dakar propulsado por energías alternativas, Audi se enfrenta a las condiciones más extremas.

El Audi RS Q e-tron equipa un potente sistema de propulsión eléctrico con una batería de alto voltaje que se puede recargar según sea necesario durante la conducción utilizando un motor TFSI de alta eficiencia como convertidor de energía. El objetivo es mejorar permanentemente el rendimiento del motor eléctrico y de la batería en los próximos años; la experiencia acumulada en este proceso podrá ser aplicada posteriormente al desarrollo de los vehículos de producción.

Pioneros también en competición

Audi vuelve así a ser una marca pionera en el deporte del motor, al convertirse en el primer fabricante de automóviles que se ha comprometido a la hora de desarrollar un concepto de vehículo con un sistema de propulsión alternativo para el Rally Dakar. En 2012 la marca de los cuatro aros logró la primera victoria de un vehículo híbrido en las 24 Horas de Le Mans con el Audi R18 e-tron quattro, que se mostró insuperable en la carrera de resistencia más importante del mundo durante tres ediciones consecutivas. Desde 2014 Audi también ha cosechado éxitos en la Fórmula E, el primer campeonato de monoplazas totalmente eléctricos; primero como socio del equipo ABT Sportsline, y desde 2017 como equipo de fábrica. Después de seis años, la escudería Audi Sport ABT Schaeffler es la más exitosa de la historia del campeonato, con 12 victorias y un total de 43 podios. Entre los mejores momentos en su participación en la Fórmula E está la consecución del título de pilotos en 2017 y el título de equipos en su primera temporada como equipo de fábrica, en 2018.



“La Fórmula E ha acompañado a Audi a lo largo de su proceso de transformación”, declara Markus Duesmann. “Hoy, la electromovilidad en Audi no es un sueño para el futuro, sino el presente”. El Audi e-tron es ya un superventas en muchos mercados y con el RS e-tron GT, Audi pronto llevará el carácter deportivo de la propulsión eléctrica a la carretera”. Para 2025, Audi prevé que el 40 por ciento de sus ventas serán vehículos totalmente eléctricos e híbridos enchufables. “Por este motivo estamos dando un paso adelante en la electrificación de las competiciones de motor y hemos decidido enfrentarnos a las condiciones más extremas. La libertad técnica que nos ofrece el Rally Dakar nos proporciona un laboratorio perfecto en este sentido”.

El equipo: Q Motorsport

Audi afrontará la carrera off-road más dura del mundo junto con Q Motorsport GmbH, una nueva empresa con sede en Trebur (Alemania). “Mediante la colaboración con Q Motorsport nos mantenemos fieles a nuestra filosofía, que ha demostrado su eficacia dentro de la compañía durante muchos años”, declara Julius Seebach, Director de Audi Sport GmbH y responsable de Audi Motorsport. “El desarrollo de nuestro prototipo para el Dakar se ha llevado a cabo desde la propia empresa. Participaremos en la carrera junto con un socio experimentado, ya que el equipo Q Motorsport cuenta con una dilatada experiencia en las carreras off-road”.

Q Motorsport GmbH fue fundada por Sven Quandt y sus dos hijos, Thomas y Tobias Quandt. Como piloto, Sven Quandt ganó en la categoría T1 de la Marathon Cup. El mismo año, su equipo, GECO Raid, logró un triplete en la clasificación T1 del Rally Paris-Dakar. Desde noviembre de 2002 hasta el final de 2004, Quandt fue el Director del Departamento de Competición de Mitsubishi Motors. Al mismo tiempo, comenzó a formar el equipo X-Raid Team, que ha logrado cinco victorias en el Rally Dakar y ha ganado la Copa del Mundo de Rallies Cross-Country de la FIA en once ocasiones.

“Con Q Motorsport queremos abrirnos paso en las carreras cross-country, de forma independiente y paralela a X-Raid”, declara Sven Quandt. “El mundo está cambiando y el Dakar también debe demostrar que puede ser sostenible para continuar marcando el camino a seguir. Esto es exactamente lo que Q Motorsport quiere demostrar junto con Audi”.



El coche

Audi RS Q e-tron: un laboratorio de pruebas para posibles futuras tecnologías

Apenas un año después de la idea que dio lugar al concepto inicial, Audi Sport inició la fase de pruebas del Audi RS Q e-tron, un innovador prototipo con un sistema de propulsión electrificado con el que la marca de los cuatro aros se enfrentará en enero de 2022 a uno de los mayores desafíos que existen en las competiciones internacionales del automovilismo: el Rally Dakar.

Audi quiere convertirse en el primer fabricante de automóviles en utilizar un sistema de propulsión electrificado junto a un eficiente convertidor de energía para competir por la victoria frente a los vehículos con motores convencionales en el rally más duro del mundo. “La tracción quattro cambió las reglas del juego en el Campeonato del Mundo de Rallies, y Audi fue la primera marca en ganar las 24 Horas de Le Mans con un prototipo electrificado. Ahora queremos marcar el inicio de una nueva era en el Rally Dakar, al tiempo que ensayamos y desarrollamos nuestra tecnología e-tron en condiciones extremas”, declara Julius Seebach, Director de Audi Sport GmbH y responsable de Motorsport en Audi. “Nuestro RS Q e-tron se ha desarrollado desde una hoja en blanco en un tiempo récord, y representa *La vanguardia de la Técnica*”.

Las características del Rally Dakar suponen un desafío especial para los ingenieros. La prueba maratón dura dos semanas, con etapas diarias de hasta 800 kilómetros. “Es una distancia muy larga. Lo que vamos a intentar no se ha hecho nunca antes, estamos ante el mayor desafío para un sistema de propulsión eléctrico”, comenta Andreas Roos, responsable del Proyecto Dakar en Audi Sport.

Tecnología de la Fórmula E y del DTM

El sistema de propulsión del Audi RS Q e-tron es eléctrico. Tanto en el eje delantero como en el trasero se instala una unidad motor-generator (MGU) como las que utiliza el actual Audi e-tron FE07 desarrollado por Audi Sport para la temporada 2021 de la Fórmula E. Para su utilización en el Rally Dakar, la MGU apenas ha requerido unas mínimas adaptaciones.

Dado que en el desierto no existen oportunidades para recargar la batería, la marca de los cuatro aros ha optado por un concepto innovador: a bordo del Audi RS Q e-tron se instala el motor TFSI procedente del DTM, que forma parte de un sistema convertidor de energía encargado de recargar la batería de alto voltaje durante la conducción. El motor funciona en un rango especialmente eficiente de entre 4.500 y 6.000 rpm, lo que permite un consumo específico muy por debajo de los 200 gramos por kWh.

Una tercera unidad MGU con idéntico diseño forma parte del convertidor de energía y se utiliza para recargar la batería de alto voltaje mientras se conduce. Además, el vehículo cuenta con un sistema de recuperación de energía durante la frenada. La batería pesa alrededor de 370 kilogramos y tiene una capacidad de 52 kWh.



“La batería también es un desarrollo propio que hemos realizado junto con un socio”, explica Stefan Dreyer, responsable de desarrollo de proyectos para competición de Audi Sport. “Como ingenieros, básicamente consideramos el potencial de crecimiento de cada componente. Pero en cuanto al sistema de propulsión, en la Fórmula E ya hemos logrado una eficiencia de más del 97%, y no hay mucho más margen de mejora. La situación, sin embargo, es diferente en cuanto a la batería y al sistema de gestión de la energía: aquí es donde reside el mayor potencial de desarrollo de la movilidad eléctrica en general. Lo que aprendamos del exigente proyecto del Dakar podremos aplicarlo a nuestros futuros coches de calle. Como siempre, en este camino también trabajamos de forma estrecha junto a nuestros colegas de desarrollo de vehículos de producción en serie”.

La potencia máxima del sistema de propulsión eléctrico es de 500 kW (680 CV). La organización del Rally Dakar todavía está ultimando la potencia que se podrá utilizar durante la carrera. El tren motriz eléctrico ofrece muchas ventajas, puesto que los motores eléctricos permiten una gestión muy precisa, lo que garantiza la facilidad de conducción. Además, es posible recuperar energía en las fases de frenado.

El Audi RS Q e-tron solo necesita una marcha adelante. Al igual que en los vehículos eléctricos de la marca no existe una conexión mecánica entre los ejes delantero y trasero. El software desarrollado por Audi se encarga de distribuir el par entre los ejes, haciendo la función de un diferencial central virtual configurable libremente, lo que tiene el efecto secundario positivo de permitir ahorrar el peso y el espacio que habrían requerido los ejes de transmisión y un diferencial mecánico.

Visualmente, el Audi RS Q e-tron también es muy diferente al resto de los prototipos del Dakar con sistemas de propulsión convencional. “El vehículo tiene un aspecto futurista y cuenta con muchos elementos de diseño característicos de la marca”, afirma Juan Manuel Díaz, responsable del Departamento de Diseño de Motorsport de Audi. “El objetivo era simbolizar nuestro eslogan *A la vanguardia de la Técnica* y el futuro de Audi”.

El prototipo del Audi RS Q e-tron realizó su primera ensayo real a principios de julio. Desde entonces se lleva a cabo un intensivo programa de pruebas, que incluirá las primeras participaciones en rallies cross-country.

“La agenda está extremadamente comprimida y resulta todo un desafío”, comenta Andreas Roos. “Desde que se inició el proyecto de forma oficial ha pasado menos de un año. Hemos tenido que comenzar el desarrollo sin que se haya concretado la normativa de la carrera para vehículos con sistemas de propulsión alternativo, y tampoco hay que olvidar que todo el proceso ha tenido lugar durante la pandemia del coronavirus. Lo que ha conseguido el equipo hasta ahora es algo único. El inicio de las pruebas dinámicas fue un momento muy especial para todos”.



Los equipos de pilotos

El “Dream Team” de Audi para el Rally Dakar

Audi es el primer fabricante de automóviles que luchará por la victoria en la clasificación general del mítico Rally Dakar con un vehículo equipado con un sistema de propulsión electrificado, lo que supone una revolución energética en las pruebas de raids. Para afrontar este ambicioso proyecto, Audi Sport ha configurado una alineación con tres ilustres equipos de pilotos.

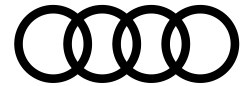
Carlos Sainz/Lucas Cruz (España), Mattias Ekström/Emil Bergkvist (Suecia) y Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger (Francia) competirán para Audi en el rally más duro del mundo, que se disputará del 2 al 14 de enero de 2022. En palabras de Julius Seebach, Director de Audi Sport GmbH y responsable de Motorsport: “No es exagerado hablar de un ‘dream team’. Stéphane es el piloto con más éxitos en la historia del Dakar. Carlos ha ganado varias veces esta prueba y el mundial de rallies. Y Mattias es uno de los pilotos más versátiles del mundo, con él ya hemos celebrado muchos éxitos en el pasado. Además de velocidad, todos aportan una gran experiencia y motivación a nuestro equipo. Y lo mismo se puede decir de sus copilotos, que desempeñan un papel cada vez más importante en el Rally Dakar”.

“Al final, los pilotos y copilotos son los que marcan la diferencia en Rally Dakar”, explica Andreas Roos, responsable de los programas oficiales de competición de Audi Sport. “El hecho de que vayamos a contar con tres equipos de pilotos del máximo nivel es tranquilizador; podemos poner una marca de verificación a la hora de decir que hemos hecho bien nuestro trabajo en este punto. Ahora nos toca completar el desarrollo de nuestro innovador coche y dar el banderazo de salida, el próximo mes de enero, a la revolución energética en los raids”.

“En el Rally Dakar, el trabajo en equipo y la fiabilidad son cruciales”, afirma Sven Quandt, Director de Q Motorsport. “Se necesita un equipo unido, un coche súper fiable y pilotos con experiencia. En el Dakar no se puede conducir al límite de forma permanente, la estrategia es clave. Estoy muy contento de que vayamos a contar con tres equipos fuertes y de renombre, conocemos muy bien sus cualidades”.

Carlos Sainz (59) es una leyenda viva del automovilismo. El español ha ganado dos veces el Campeonato del Mundo de Rallies (1990, 1992) y ha celebrado tres victorias en el Rally Dakar hasta la fecha: en 2010, 2018 y, más recientemente, en 2020, en el estreno en Arabia Saudí. “Incluso con 59 años, sigo teniendo hambre de triunfos; de lo contrario no habría aceptado este nuevo reto”, explica Sainz. “Ya desde que era niño mi sueño era convertirme en piloto de rallies. Mi pasión no ha cambiado”.

La marca Audi siempre ha sido muy especial para ‘El Matador’. “El Audi quattro cambió el Campeonato del Mundo de Rallies para siempre”, añade Sainz. “Ahora intentaremos algo parecido en el Dakar. Los ingenieros tienen mucha más libertad aquí, confío plenamente en ellos e intentaré contribuir con mi experiencia a desarrollar un coche exitoso. El Dakar es el reto



definitivo para un tren motriz eléctrico. Es un proyecto fantástico y extremo. Lo que he podido ver hasta ahora me transmite mucha confianza”.

Sainz compartirá el cockpit con Lucas Cruz (46 años), quien al principio de su carrera formó parte de uno de los equipos junior de rallies de su compatriota, antes de descubrir los raids. “2021 es mi vigésimo año en este deporte”, explica Cruz. “He competido en el Rally Dakar con diferentes pilotos antes de que Carlos me pidiera que trabajásemos juntos para Volkswagen en 2009. Nunca antes hubiera soñado con hacerlo. Un año después ganamos el Dakar juntos por primera vez, y tres veces en total desde entonces. Carlos es un súper profesional. Su único objetivo es ganar. Exige a todos la misma concentración que demuestra él: a los mecánicos, a los ingenieros, al copiloto... Tenemos una buena conexión, soy el que aporta la influencia tranquilizadora en el coche. Trabajar con él es todo un placer”.

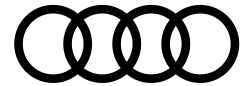
A Lucas Cruz también le supone un desafío afrontar el Rally Dakar con un coche equipado con un sistema de propulsión electrificado. “Audi es el primer fabricante que presenta un coche de este tipo”, comenta el español. “Es importante y positivo para nuestro deporte dar un paso así y apostar por nuevas energías en la prueba automovilística más dura del mundo. El Dakar es muy complicado. Audi se está atreviendo a hacer algo que nunca ha hecho nadie antes, es el futuro”.

Mattias Ekström (42 años) ha pasado casi toda su carrera bajo la bandera de los cuatro aros, especialmente en el DTM, donde ganó el título dos veces (2004 y 2007). El piloto sueco demostró su versatilidad al adjudicarse también el Campeonato Mundial de Rallycross en 2016, además de sus exitosas etapas en el Campeonato Mundial de Rallies, la NASCAR y las series Supercars australianas. En 2021 compite para CUPRA en la nueva serie Extreme E de vehículos todoterreno eléctricos. A principios de este año también debutó en el Rally Dakar.

“El Dakar será, sin duda, una de las aventuras más emocionantes de mi carrera”, afirma Ekström. “Afrontar este emocionante proyecto junto con el equipo, con el que he celebrado mis mayores éxitos, es algo fantástico. Aunque voy a cumplir 43 años, comparado con Carlos y Stéphane me siento como un junior. En este deporte se necesita mucha experiencia en todos los sentidos, y todavía me queda mucho por aprender. Pero tengo muchas ganas”.

El copiloto de Mattias Ekström es su compatriota Emil Bergkvist (26), que también fue piloto de rallies. “Procedo de la misma región que Mattias, que siempre ha sido un ídolo para mí, todos los aficionados al automovilismo en Suecia lo conocen”, comenta Bergkvist. “Cuando dejé de pilotar le llamé para preguntarle si podía trabajar en su equipo. Ahora soy su copiloto y es un honor para mí poder trabajar con Mattias y formar parte de este gran proyecto de Audi”.

Stéphane Peterhansel (55) es “Monsieur Dakar”. El francés ha ganado el raid más duro del mundo en 14 ocasiones, con seis victorias en moto y ocho en la categoría de coches. “Me encanta la naturaleza y los paisajes hermosos”, explica Peterhansel. “En el Rally Dakar viajamos a lugares fascinantes que no podría conocer de otra manera. El Dakar es una de las últimas aventuras de este mundo, y está a borde de un cambio radical: el futuro es eléctrico. En diez años todo el mundo conducirá coches eléctricos, y el Dakar supone una prueba extrema para esta tecnología.



Queremos ser el primer equipo que gane el Rally Dakar con un coche con tecnología de propulsión eléctrica. Estoy deseando afrontar este proyecto tan ambicioso con Audi”.

“Estamos ante una nueva era, el mundo entero se mueve hacia la movilidad eléctrica, y el deporte del motor tiene que hacer lo mismo”, añade el copiloto de Peterhansel, Edouard Boulanger (42). “Audi no parte desde cero, aporta mucha experiencia adquirida en Le Mans y en la Fórmula E. La historia lo ha demostrado: cuando la marca afronta algo nuevo en el automovilismo, lo hace bien. Poder formar parte de la escuadra de Audi es una gran responsabilidad y otro paso importante en mi carrera, no quiero defraudar las expectativas”. Ingeniero de formación, Boulanger se ha familiarizado con el Rally Dakar durante muchos años en distintas funciones. En 2021 ejerció de copiloto de Peterhansel por primera vez, y se adjudicaron la victoria. “Admiro a Stéphane desde que era un niño”, añade Boulanger. “Nos conocemos personalmente desde hace 13 años y ahora trabajamos juntos en el cockpit, es el mejor en este deporte”.



Carlos Sainz

‘El Matador’

Carlos Sainz es el “grand seigneur” de los rallies internacionales. El español lleva más de 40 años al volante. Sainz ha ganado tres veces el Rally Dakar, es bicampeón del mundo de rallies y también ha sido campeón de la Copa del Mundo de rallies cross-country.

Quedarse parado no es una opción para Carlos Sainz. "Incluso justo después de un Rally Dakar, necesito volver a tener movimiento tras unos días de descanso". Entonces vuelve a subirse a la bicicleta en su casa de Madrid. Siempre está a tope. "A pesar de mi edad, sigo corriendo y haciendo todo lo que me gusta con pasión".

Carlos Sainz tiene 59 años. Cuando se le pregunta por su edad, sonrío y dice: "Todavía tengo hambre". Y añade con rotundidad: "Si no fuera así, no aceptaría este reto tan importante para mí: intentar ganar el Rally Dakar con Audi es un proyecto nuevo, fantástico y muy desafiante".

Retos, eso es lo que ha sido la vida de Carlos Sainz desde el principio: "Los retos te impulsan. Hacen trabajar tu cerebro. Te obligan a pensar en lo que tienes que hacer para conseguir tus sueños". Por eso Sainz dejó de estudiar Derecho después de dos años. Pilotar en un rally con todas sus fuerzas, eso era y sigue siendo su especialidad. Lleva haciéndolo desde 1980, cuando cumplió 18 años. "Y sigue siendo un sueño convertido en realidad el hecho de poder seguir haciendo lo que más me gusta profesionalmente: conducir un coche", asegura.

Carlos Sainz era un campeón incluso antes de ganar su primer título sobre cuatro ruedas. "En 1979 me convertí en el primer Campeón de España de squash", señala. "Si hay un deporte que es beneficioso para los deportistas del motor, es el squash: hay que estar muy en forma, tener rápidos reflejos, buena coordinación, buena visión periférica y ser rápido de pensamiento". En la actualidad, sigue practicando regularmente con la raqueta. A Sainz también le gusta mucho jugar al tenis y al golf, deportes que además se le dan muy bien.

Carlos Sainz ha trabajado y conseguido victorias para muchos fabricantes de automóviles. "Ahora, formar parte de Audi realmente significa mucho para mí", afirma. Su camino hasta llegar a colaborar con la marca de los cuatro aros en 2021 ha sido largo. "Yo era un joven piloto de rallies y un fanático total de este deporte cuando Audi entró en escena con su quattro a principios de los años 80 y se convirtió en campeón del mundo rápidamente con la nueva tecnología de tracción total permanente, con la que estableció nuevos estándares".

Carlos Sainz ve el nuevo proyecto de Audi en el Dakar como una misión similar: "En aquellos años fueron los pioneros con la tecnología quattro, ahora son los primeros con un tren motriz eléctrico". El tres veces ganador del Dakar describe las expectativas de la siguiente manera: "Los ingenieros de Audi tienen mucha libertad técnica en el Rally Dakar. Pueden diseñar su coche de una forma más libre en todas las áreas, en comparación con otros campeonatos de automovilismo, que resultan mucho más restrictivos".



Sainz ha sido y es un piloto con una habilidad especial a la hora de poner a punto un nuevo coche de carreras. “Confío plenamente en los ingenieros de Audi e intento ayudarles con mi experiencia a desarrollar un coche rápido y ganador”. Carlos considera que su nueva misión en el campeonato de carreras off-road Extreme E, cuyo estreno fue en 2021, es poco comparable con las etapas del Dakar: “En Extreme E conduces unos 80 kilómetros durante un fin de semana, en el Rally Dakar son casi 800 kilómetros al día durante dos semanas”.

“Nunca hay que subestimar el Rally Dakar”, añade Carlos Sainz. “Es muy, muy duro”. Para el hombre y la máquina, como subraya el español: “Hay que estar preparado al máximo en todos los aspectos. Y, sobre todo, hay que tener paciencia. Porque el más mínimo de los errores, ya sea en la conducción o en la mecánica, se traducirá en una pérdida de tiempo, normalmente mucho tiempo. Y en cualquier caso, es muy, muy difícil recuperar el tiempo perdido en el Rally Dakar”. Sainz ha experimentado esto mismo en muchas pruebas del Dakar.

“Mi padre me impresiona mucho. Sigue estando muy activo”, declara Carlos Sainz junior. El hijo de la leyenda española de los rallies también es un apasionado del motor y compite en la Fórmula 1 desde 2015. “Lo que se ve de mí en la Fórmula 1 es, en muchos aspectos, lo que aprendí de mi padre”, admite. Sainz junior ofrece otra interesante visión de la vida familiar: “Cuando era niño, ni siquiera era consciente del éxito y de lo que representa mi padre en el mundo del automovilismo”.

Sainz padre sólo quiere decidir por sí mismo si deja de competir. Su esposa Reyes, que le conoció a los 18 años y se casó con él a los 30, también le apoya en su nuevo gran reto con Audi. “Me enorgullece ayudar a Audi a ganar el Dakar por primera vez”, dice Carlos Sainz. “Y si lo consigo como piloto, será mi última meta”.

Biografía Carlos Sainz (E)

Fecha de nacimiento: 12 de abril de 1962

Lugar de nacimiento: Madrid (E)

Lugar de residencia: Madrid (E)

Estado civil: casado con Reyes Vázquez de Castro Rincón, dos hijas (Blanca y Ana), un hijo (Carlos)

Altura/Peso: 1,77 m/84 kg

Compite desde: 1980 (Piloto de Audi desde 2021)

Carrera como piloto:

1980-1986 Participación en Rallies en España y Europa

1987 35º en el Campeonato del Mundo de Rallies

1988 11º en el Campeonato del Mundo de Rallies

1989 8º en el Campeonato del Mundo de Rallies

1990 1º en el Campeonato del Mundo de Rallies

1991 2º en el Campeonato del Mundo de Rallies

1992 1º en el Campeonato del Mundo de Rallies

1994 2º en el Campeonato del Mundo de Rallies

1995 2º en el Campeonato del Mundo de Rallies

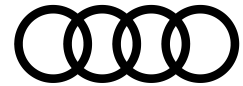


- 1996** 3º en el Campeonato del Mundo de Rallies
- 1997** 3º en el Campeonato del Mundo de Rallies, 1º en la Race of Champions
- 1998** 1º en el Campeonato del Mundo de Rallies
- 2000** 3º en el Campeonato del Mundo de Rallies
- 2002** 3º en el Campeonato del Mundo de Rallies
- 2003** 3º en el Campeonato del Mundo de Rallies
- 2005** 3º en la Baja Portoalegre 500
- 2006** Participación en el Rally Dakar
- 2007** 1º en el Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country de la FIA
- 2008** 1º del Rally de Europa Central, 14º en las 24 horas de Nürburgring
- 2009** Participación en Rally Dakar, 1º en el Silk Way Rally, 1º en el Rally dos Sertoes
- 2010** 1º en el Rally Dakar, 1º en el Silk Way Rally
- 2011** 3º en el Rally Dakar
- 2013** Participación en el Rally Dakar
- 2014** Participación en el Rally Dakar
- 2015** Participación en el Rally Dakar
- 2016** Participación en el Rally Dakar
- 2017** Participación en el Rally Dakar
- 2018** 1º en el Rally Dakar
- 2019** 13º en el Rally Dakar, 2º en el Rally de Marruecos, 2º en la Baja Sharqiyah
- 2020** 1º en el Rally Dakar, 2º en la Baja Hail 1, 1º en la Baja Hail 2
- 2021** 3º en el Rally Dakar, Participación en Extreme E, Proyecto Audi Dakar

Facebook: @csainzoficial

Twitter: @CSainz_oficial

Instagram: @carlossainzoficial



Lucas Cruz

El veterano

Lucas Cruz ha ganado el Rally Dakar como copiloto en tres ocasiones hasta la fecha. En todas ellas, el español ha formado equipo junto a Carlos Sainz. El dúo español lleva doce años participando en rallies cross-country.

Para Lucas Cruz, el entendimiento y la confianza son cruciales para el éxito entre un piloto y un copiloto en las pruebas de cross-country. “En estos maratones siempre hay una gran tensión en el habitáculo, porque un pequeño error de cualquiera de nosotros puede provocar daños importantes”, explica Lucas Cruz. Esta tensión provoca a veces roces entre el piloto y el copiloto: “A menudo tenemos que decidir en milésimas de segundo qué ruta tomar. A veces las cosas van mal y eso, naturalmente, provoca estrés. Pero, fundamentalmente, tenemos un buen equilibrio y siempre encontramos el camino correcto”.

Carlos Sainz respalda a su copiloto: “La gente no puede imaginar lo que se siente en un coche en algunas etapas. Eso da aún más importancia a que el piloto y el copiloto mantengan su relación fuera de la competición”. Los errores forman parte de la vida en todas partes, añade Sainz. “Cuando se producen errores tenemos que ser capaces de pasar página rápidamente, especialmente en un coche de rally. Siempre hay que seguir trabajando y luchando hasta el final”.

Pese a tener algunos momentos de tensión, Lucas asegura que “trabajar con Carlos es un placer”, desde que asumió el trabajo de navegante junto a Sainz a mediados de 2009. “Carlos es para mí más que un compañero: es un amigo”, explica. Cruz compara su relación, que ha crecido durante tantos años, con la de un matrimonio experimentado: “Sueles saber exactamente lo que pasa por la cabeza de la otra persona en cada momento”. En un rally como el Dakar, el piloto y el copiloto unen su trabajo durante las largas etapas para actuar como si fueran una sola persona. “El copiloto mira la pantalla y le explica cómo es la ruta y las condiciones de la pista al piloto, que sigue las instrucciones muchas veces a ciegas; y es que el polvo normalmente es muy denso”, explica Lucas Cruz, describiendo su trabajo diario.

¿Y cuál es su experiencia con Carlos Sainz a su lado? “Estimulante, porque está lleno de pasión al volante, pero sin embargo siempre permanece muy tranquilo y relajado”, responde Cruz. Algo especialmente importante para él es que “si necesito tiempo para analizar y averiguar la mejor solución, Carlos lo entiende y confía en mí”. Cruz explica otra cosa que hace especial a su compañero: “Carlos es un superprofesional. Su objetivo es siempre la excelencia. En todo momento intenta sacar lo mejor de sí mismo, de su copiloto, de su coche, de su equipo, de todo. Siempre exige que los implicados den lo mejor de sí mismos, en todas partes, con un único objetivo: ganar”, asegura Cruz.

A Lucas también le entusiasma ganar raids, especialmente el mítico Dakar. Pero también está enormemente entusiasmado con la tecnología: “Es estupendo que Audi sea el primer fabricante en utilizar un tren motriz eléctrico en el Dakar, la prueba automovilística más dura del mundo, y



es que la tecnología eléctrica es el futuro de la movilidad”. Lucas Cruz tiene especial interés en conocer esta nueva tecnología. “Los copilotos nos entrenaremos intensamente en Audi durante la preparación del Rally Dakar 2022, aprendiendo a arreglar nosotros mismos los posibles problemas del tren motriz eléctrico dentro o fuera del coche durante la carrera. Si hay que esperar a que un camión de servicio venga al rescate para reparar la avería, se pierde una gran cantidad de tiempo”. En caso de emergencia, el copiloto es el primer mecánico y, a menudo, el más importante.

En cuanto a la forma física, el copiloto de un coche de rally que participe en el Dakar tiene que estar tan en forma como el piloto. “Para soportar el calor, el polvo y, sobre todo, las vibraciones de las pistas con un terreno duro, hay que estar en una excelente forma”, afirma Cruz, de 46 años. Por eso, el español viaja desde su casa, cerca de Barcelona, hasta Madrid para entrenar con Carlos Sainz antes del próximo Rally Dakar. Lucas Cruz está convencido: “Incluso con 59 años, Carlos es un referente mundial en cuanto a motivación y pasión”.

Ambos se conocieron en 1994, cuando Carlos estaba a cargo de un proyecto de promoción de jóvenes pilotos de rally españoles. “Yo era uno de los participantes”, recuerda Lucas Cruz. Era la época en la que ‘El Matador’ era uno de los pilotos punteros del Mundial de Rallies. Hace tiempo que Carlos Sainz también llama “amigo” a su copiloto: “Confío mucho en Lucas, es una excelente persona”.

Biografía Lucas Cruz (E)

Fecha de nacimiento: 26 de diciembre de 1974

Lugar de nacimiento: Barcelona (E)

Lugar de residencia: Caldes de Montbui (E)

Estado civil: soltero, una hija (Edurne)

Altura/Peso: 1,79 m/78 kg

Compite desde: 1994 (Copiloto de Audi desde 2021)

Carrera como copiloto:

1994-2000 Copiloto de rallies

2001 Participación en el Rally Dakar (con José-Luis Monterde como piloto)

2006 Participación en el Rally Dakar (en la categoría de camiones con Jean Pujol como piloto)

2007 Participación en el Rally Dakar (con Nani Roma como piloto)

2009 Participación en el Rally Dakar (con Nani Roma como piloto), Ganador del Silk Way Rally, Ganador del Rally dos Sertoes (con Carlos Sainz como piloto en ambos casos)

2010 1º en el Rally Dakar y en el Silk Way Rally (con Carlos Sainz como piloto en ambos casos)

2011 3º en el Rally Dakar (con Carlos Sainz como piloto)

2012 Participación en el Rally Dakar (con Nasser Al-Attiyah como piloto)

2013 Participación en el Rally Dakar (con Nasser Al-Attiyah como piloto)

2014 3º en el Rally Dakar (con Nasser Al-Attiyah como piloto)

2015 Participación en el Rally Dakar (con Carlos Sainz como piloto)

2016 Participación en el Rally Dakar (con Carlos Sainz como piloto)

2017 Participación en el Rally Dakar (con Carlos Sainz como piloto)



2018 1º en el Rally Dakar (con Carlos Sainz como piloto)

2019 13º en el Rally Dakar, 2º en el Rally de Marruecos, 2º en la Baja Sharqiyah (con Carlos Sainz como piloto en todos los casos)

2020 1º en el Rally Dakar, 2º en la Baja Hail 1, 1º en la Baja Hail 2 (con Carlos Sainz como piloto en todos los casos)

2021 3º en el Rally Dakar (con Carlos Sainz como piloto), Proyecto Audi Dakar

Facebook: @LucasCruz74

Instagram: @Lucas74Cruz

Twitter: @LucasCruz74



Mattias Ekström

El todoterreno

Mattias Ekström es un piloto muy polivalente. El sueco ha sido campeón del mundo de rallycross, dos veces campeón del DTM y ganador en cuatro ocasiones de la Carrera de Campeones. Ahora es el “junior” del trío de pilotos de Audi Sport para el Rally Dakar.

“Go hard or go home” es el lema y la marca personal de Mattias Ekström. Sin embargo, en su primera participación en el Rally Dakar con Audi Sport, el sueco adopta un nuevo lema: “Ser el más inteligente de los pilotos más rápidos”. Ekström participará por segunda vez en el raid más largo y duro del mundo en 2022; en 2021 lo hizo al volante de un buggy prototipo. El aprendizaje más importante que sacó tras la maratón de casi 8.000 kilómetros por los desiertos de Arabia Saudí fue el siguiente: “El factor clave en el Rally Dakar es que, como piloto, debes gestionar la relación entre rendimiento y riesgo lo mejor posible”.

Otro factor decisivo para Mattias Ekström es la correcta navegación en las distintas etapas diarias. La organización da los detalles de las especiales a los participantes poco antes de la salida. “Además, en un raid como el Dakar, no se puede predecir con exactitud el recorrido y el paisaje. Hay que tantear constantemente las condiciones mientras se conduce lo más rápido posible. Con toda la arena y el polvo es como volar a ciegas en algunos tramos. Por eso hay que prestar aún más atención a las notas y órdenes del copiloto que llevas sentado a tu derecha”.

Para Ekström, un especialista en circuitos, este es un territorio desconocido pero no del todo nuevo. Después de tomar parte de forma esporádica en algunos rallies durante su larga carrera, en 2021 participará en todas las citas del campeonato de carreras todoterreno Extreme E con CUPRA, que se celebra por primera vez este año. Esta competición está abierta únicamente a vehículos SUV con motor eléctrico. Aunque esta nueva competición off-road también se desarrolla en circuitos, el viento y el clima cambian constantemente la superficie de la pista. Por ello, la participación en Extreme E brindará a Ekström una gran oportunidad para entrenarse.

Las nuevas experiencias en competición siguen entusiasmando al piloto sueco de 42 años. “Me encanta descubrir lo que puedo llegar a dar como piloto”, dice Ekström. “Cuando me desafié a mí mismo poniéndome tras el volante en un nuevo reto, me entusiasma todo el entrenamiento y el aprendizaje que se requiere para ello, además de la competición”.

Su incansable espíritu de descubrimiento llevó a Mattias Ekström, de la provincia sueca de Falun, a la cima de la competición automovilística internacional, donde impresionó de inmediato. Durante 17 años, Ekström fue un habitual entre los aspirantes al título del DTM. Siempre ha corrido en este campeonato con Audi, siendo piloto oficial de la marca durante 14 años. Ganó dos títulos del DTM con la marca de los cuatro aros. Con su propio equipo y el Audi S1 EKS RX quattro, el sueco también se proclamó campeón del mundo de rallycross.



“Por eso es fantástico que pueda afrontar este nuevo reto con Audi Sport después de nuestros muchos años de éxito juntos”, añade Ekström. También está entusiasmado con la propulsión eléctrica: “La potencia y el par motor están disponibles de forma inmediata al menor toque del acelerador. Otra ventaja, sobre todo cuando se conduce por las dunas, es la transmisión de una sola velocidad, que ahorra el tener que subir o bajar marchas”.

El calor también será un reto muy especial para Mattias Ekström en el Rally Dakar. “Desde una enfermedad que padecí cuando tenía 22 años, tiendo a sudar rápidamente. Eso significa perder mucho líquido, especialmente en el desierto. Así que, para no perder rendimiento tanto física como mentalmente, tengo que beber más. Pero eso supone llevar un lastre adicional en el coche y lo pagas en velocidad”, añade Ekström al explicar su especial reto personal.

A pesar de sus casi 30 años de experiencia como piloto de carreras en activo y de su debut en el Dakar el pasado año, Mattias Ekström se siente “como un junior” en el nuevo proyecto de Audi. Lo explica con una mirada de elogio a sus compañeros de equipo, Stéphane Peterhansel (55) y Carlos Sainz (59): “Los dos demuestran que se necesita una gran experiencia para los raids como el Dakar. En la conducción, en la navegación y, en caso de emergencia, también a la hora de reparar el coche. Cada vez que veo a Carlos, me digo: Mattias, sólo estás en el ecuador de tu carrera como piloto”.

Retirarse no es una opción para Mattias Ekström. “No creo que vaya a parar nunca. Siempre estaré involucrado en la competición de alguna manera, ya sea como piloto, director de equipo o ingeniero de carrera”. Y añade sin rodeos: “Mientras tenga la forma física para conducir, junto con los requisitos mentales necesarios para ello y mi vista siga funcionando, continuaré intentando disfrutar de las carreras. Porque me encanta y además soy un poco adicto a ellas”.

Biografía Mattias Ekström (S)

Fecha de nacimiento: 14 de julio de 1978

Lugar de nacimiento: Falun (S)

Lugar de residencia: Múnich (D)

Estado civil: soltero (Heidi es su pareja), un hijo (Mats), una hija (Hanna)

Altura/Peso: 1,83 m/77 kg

Compite desde: 1993 (Piloto oficial de Audi de 1999 a 2017 y de nuevo desde 2021)

Carrera como piloto:

1993 Karts

1994 Karts, Copa Renault 5 Suecia

1995 2º en la Copa Renault 5 Suecia

1996 1º de la Copa Renault 5 Suecia, “Young Driver of the Year”

1997 2º en el Campeonato Sueco de Turismos, “Rookie of the Year”

1998 8º en el Campeonato Sueco de Turismos

1999 1º en el Campeonato Sueco de Turismos (Audi A4 quattro)

2000 3º en el Campeonato Sueco de Turismos

2001 8º en el DTM (Abt-Audi TT-R), 6ª posición en las 24 horas de Nürburgring



- 2002** 3º en el DTM (Abt-Audi TT-R)
- 2003** 4º en el DTM (Abt-Audi TT-R), 3º en el Grupo N del campeonato sueco de Rallies
- 2004** 1º del DTM (Audi A4 DTM), 1º en Rally de Suecia y 2º en Rally de Cataluña en el Grupo N
- 2005** 2º en el DTM (Audi A4 DTM), 1º en la Nations Cup Race of Champions
- 2006** 8º en el DTM (Audi A4 DTM), 1º en la Race of Champions
- 2007** 1º del DTM (Audi A4 DTM), 1º en la Race of Champions
- 2008** 3º en el DTM (Audi A4 DTM)
- 2009** 5º en el DTM (Audi A4 DTM), 1º en la Race of Champions
- 2010** 5º en el DTM (Audi A4 DTM)
- 2011** 2º en el DTM (Audi A4 DTM), 1º en las 24 horas de Spa (Audi R8 LMS)
- 2012** 6º en el DTM (Audi A5 DTM)
- 2013** 7º en el DTM (Audi RS 5 DTM)
- 2014** 2º en el DTM (Audi RS 5 DTM), 10º en el Campeonato del mundo de Rallycross (Audi S1 EKS RX quattro)
- 2015** 3º en el DTM (Audi RS 5 DTM), 6º en el mundial de Rallycross (Audi S1 EKS RX quattro)
- 2016** 7º en el DTM (Audi RS 5 DTM), 1º en el mundial de Rallycross (Audi S1 EKS RX quattro)
- 2017** 2º en el DTM (Audi RS 5 DTM), 2º en el mundial de Rallycross (Audi S1 EKS RX quattro)
- 2018** 2º en el mundial de Rallycross (Audi S1 EKS RX quattro)
- 2019** 1º en el mundial de Rallycross (Audi S1 EKS RX quattro)
- 2020** 2º en el mundial de Rallycross (Audi S1 EKS JC RX quattro)
- 2021** Extreme E, proyecto Audi Dakar

Facebook: @mattiasekstrom.racing

Instagram: @mattiasekstromracing

Twitter: @mattiasekstroem

TikTok: @mattiasekstromracing



Ermil Bergkvist

La transición

Emil Bergkvist fue piloto de rallies durante diez años. El sueco incluso llegó a ser campeón del mundo junior de rallies. En 2021 se cambió de asiento para convertirse en el copiloto de Mattias Ekström, su ídolo de juventud.

El cambio de rol de piloto a copiloto no fue una decisión fácil para Emil Bergkvist: “Estuve yendo y viniendo durante mucho tiempo”. Al no encontrar un nuevo volante en los rallies, en el verano de 2020 firmó con EKS, la compañía creada por Mattias Ekström para, entre otras cosas, participar en las competiciones off-road.

“Al principio, manejé maquinaria y conduje camiones en EKS, porque también tengo permiso de conducir para esas tareas. También sé mucho de tecnología y ayudé en el taller”, asegura Bergkvist, explicando cómo empezó su relación con Ekström. “Fui ascendiendo para conseguir trabajos aún mejores, paso a paso”. Estas nuevas tareas implicaban cada vez con más frecuencia los encuentros entre Emil Bergkvist y Mattias Ekström. “Primero una vez a la semana, luego dos y después tres. Nos dimos cuenta de que teníamos una muy buena conexión”. Finalmente, Ekström le sugirió: “¿Por qué no dejas tu carrera de piloto y te conviertes en mi copiloto?”. Así, el nuevo dúo sueco compitió primero en el Rally Dakar de 2021 y luego en algunas pruebas clásicas de rallies como el Artic Rally Finland.

“Para muchos antiguos pilotos, el hecho de no tener un volante en sus manos y poder conducir el coche por sí mismos es un problema”, explica Emil Bergkvist. “Ser el copiloto de Mattias no es un problema para mí”, añade. “Mattias es inteligente y prudente. Sabe exactamente lo que hace en el coche. Y lo ha hecho durante casi toda su vida”, explica. Sin embargo, la confianza ciega del conductor en el copiloto es igual de importante en los rallies. Bergkvist añade: “Por mi propia experiencia como piloto, sé que si no confías plenamente en la persona que se sienta a tu lado, no puedes rendir al volante. Por eso es tan importante que hable mucho con Mattias, no sólo durante el rally, sino también antes y después”.

Como para muchos chicos y chicas de Suecia, Mattias Ekström era el ídolo de Emil Bergkvist. “En los últimos 20 años no ha habido un piloto de carreras tan exitoso en nuestro país como Mattias. Incluso hoy, creo que muchos jóvenes le admiran, y no sólo en Suecia”. Como compañero de trabajo, Bergkvist ha llegado a conocer y apreciar otra faceta del enérgico y siempre combativo Ekström: “Mattias también tiene un lado muy cariñoso. Se preocupa por todos los que le rodean. Eso es exactamente lo que necesitas cuando trabajas duro y comprometido para alguien”.

Lo que más impresiona a Emil Bergkvist es la extrema pasión de Mattias Ekström por la competición. “Esa es una razón muy determinante por la que trabajo con él. No es que haga esto sólo por diversión. También quiero ganar”. Bergkvist es optimista sobre el nuevo proyecto con Audi en el Dakar. “Tenemos un equipo realmente bueno a nuestro alrededor, con gente muy, muy experimentada. Confío en que cada uno de ellos quiere y va a dar lo mejor de sí mismo”.



Para Emil Bergkvist el Rally Dakar es un reto muy especial, que difícilmente tiene comparación. Uno de los aprendizajes más importantes tras debutar con Mattias Ekström en el clásico raid en su edición 2021 fue el siguiente: “Siempre tienes que estar preparado para lo desconocido. No sabes lo que puede pasar ese día, y esa sensación se tiene durante las dos semanas. Sin duda, es la más dura de las competiciones de motor”.

A pesar de contar con la última tecnología de navegación, hay un factor que sigue siendo difícil para Emil Bergkvist en los desiertos de Arabia Saudí en 2022: “Cuando conduces a gran velocidad a través de los remolinos de arena y polvo, hay rocas y piedras acechando por todas partes en la pista que apenas son visibles, es muy complicado”. Si alguna vez hay alguna avería o un imprevisto en la etapa, Emil Bergkvist es un habilidoso mecánico. En este aspecto también complementa perfectamente a su conductor: “Mattias sabe mucho de tecnología. Aprende cosas nuevas muy rápido y es muy bueno transmitiéndolas a los demás. En cualquier caso, siempre me ayuda mucho cuando hay novedades que no entiendo de inmediato”.

Como el más joven de los integrantes de los tres equipos de Audi Sport en el Dakar, Emil Bergkvist lo ve como una ventaja para sí mismo: “Si eres joven y estás motivado, tienes muchas posibilidades de conseguir un buen resultado en el Rally Dakar. Por supuesto, hay que estar bien preparado en todos los sentidos. Aunque el sistema de propulsión electrificado de Audi será completamente nuevo, deberíamos tener grandes posibilidades”.

Biografía Emil Bergkvist (S)

Fecha de nacimiento: 17 de junio de 1994

Lugar de nacimiento: Gävle (S)

Lugar de residencia: Sandviken (D)

Estado civil: soltero

Altura/Peso: 1,81 m/74 kg

Compite desde: 1998 (Copiloto oficial de Audi desde 2021)

Carrera como piloto:

1998-2010 Motocross

2010-2013 Copa Volvo

2015 1º en el Campeonato Europeo de Rallies Junior

2016 35º en el Campeonato del Mundo de Rallies (WRC 2)

2017 17º en el Campeonato del Mundo de Rallies (WRC 2)

2018 1º del Campeonato del Mundo de Rallies Junior (WRC 3)

2019 27º en el Campeonato del Mundo de Rallies

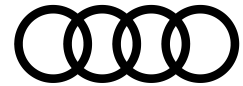
Carrera como copiloto:

2021 Debut en el Rally Dakar, Proyecto Audi Dakar

www.emilbergkvist.se

Facebook: @emilbergkvistrally

Instagram: @emilbergkvist



Stéphane Peterhansel

Monsieur Dakar

Stéphane Peterhansel ha ganado el Rally Dakar en un total de 14 ocasiones. El francés, que ha logrado la victoria seis veces en la categoría de motos y ocho al volante de un vehículo de cuatro ruedas, sigue sintiendo la misma pasión que el primer día por esta carrera.

Convertirse en el primer ganador del Dakar con un motor con tecnología eléctrica. Eso es, nada más y nada menos, en lo que piensa Stéphane Peterhansel sobre su primera colaboración con Audi hasta la fecha. “Este es probablemente el último paso que puedo dar como piloto profesional. Lograrlo sería perfecto para mí”, declara el piloto francés de 55 años sobre su próximo desafío.

Los retos han sido el eje central de la vida de Stéphane Peterhansel desde que era un niño. A los ocho años, su padre, que era piloto de motocross, le regaló su primera moto. A los 18 años participó en su primer campeonato de enduro y se proclamó campeón. En 1988, cuando tenía 22 años, Peterhansel debutó como piloto oficial en el Dakar. A pesar de que el decimoctavo puesto conseguido no hacía justicia a su talento, tenía los objetivos muy claros: “Esta es mi carrera y quiero ganarla”, se dijo. Lo logró un total de 14 ocasiones entre 1991 y 2021.

Desde entonces, las cosas han cambiado mucho en el Rally Dakar. Tras sus inicios en Europa y África en 1979, la prueba pasó a celebrarse en Sudamérica entre 2009 y 2019; y ahora se encuentra en su tercera etapa, en Arabia Saudí, desde 2020. Para el hombre récord del Dakar, el tiempo nunca se ha detenido. Desde 1999, cuando consiguió su sexta victoria en la categoría de motos, Peterhansel ha competido en la madre de todas las carreras de rally cross-country en la categoría de coches. Su récord en el Dakar incluye ocho triunfos sobre cuatro ruedas.

Pero hay una cosa que nunca ha cambiado para Peterhansel, que acumula 33 participaciones en esta clásica maratón, que se ha celebrado en 42 ocasiones: “La aventura. La lucha constante contra el terreno, las dunas, las rocas, la arena, el polvo. Y, por supuesto, competir contra el cronómetro y contra los rivales”. En cada Rally Dakar en el que ha participado, ha sentido lo que considera vital para él: adrenalina, velocidad y el encanto por los espectaculares paisajes. Pero Monsieur Dakar no tiene dudas: “Quien participe en esta carrera no debe volverse loco, porque de lo contrario no llegará a la meta. Intento calcular cada riesgo en el Rally Dakar”. Pero incluso tratándose de Stéphane Peterhansel, siempre pueden aparecer imprevistos: “Cada kilómetro del Dakar puede convertirse en una trampa. Siempre puedes cometer un error”.

Para el francés, el primer proyecto de Audi en el Dakar llega en el momento correcto. “Nos encontramos ante la llegada de una nueva generación de coches. Estoy muy orgulloso y feliz de formar parte de la inscripción de los primeros vehículos electrificados en el Rally Dakar”, asegura Peterhansel. “Audi ya ha conseguido importantes logros en el deporte de motor. Para mí, siempre serán inolvidables los éxitos del Audi quattro a principios de los años 80 y el igualmente impresionante dominio de Audi en las 24 Horas de Le Mans y en el Campeonato del Mundo de Resistencia en los años 2000”.



“El Dakar es una verdadera prueba para Audi y su nueva tecnología”, añade Stéphane Peterhansel. “Si eres competitivo en el Rally Dakar con un coche electrificado, podrás dar la vuelta al mundo con él”. Con los conocimientos y la experiencia de los técnicos de Audi y el personal del equipo Q Motorsport, que dirige operativamente la participación de Audi Sport en el Dakar, Peterhansel afirma que se han creado las mejores condiciones para el proyecto. El francés ha trabajado con los responsables de Q Motorsport en la mayoría de ediciones disputadas desde 2009.

Stéphane Peterhansel está especialmente ilusionado con el sistema de propulsión electrificado de Audi. “La tracción eléctrica responde directamente al pedal del acelerador y transmite una verdadera experiencia de conducción”, explica el hombre récord del Dakar. “Especialmente en las dunas, esto debería darnos ventaja sobre los motores de combustión, de respuesta más indirecta”. Durante el Dakar, Peterhansel trabajará de diez a doce horas cada día y durante dos semanas en el interior del cockpit de su Audi, en la que será la 43ª edición de la carrera, que se disputará a principios de enero de 2022. “Si a los 55 o 56 años quiero competir al mismo nivel que hace 30 años, sé que tengo que entrenar el doble de lo que solía hacer”, comenta el veterano piloto. Para estar motivado, por otra parte, no necesita esfuerzo extra: “Para mí, este sigue siendo el mejor trabajo. Más que eso, es mi pasión absoluta”.

Stéphane Peterhansel ha compartido esta pasión con su mujer, la alemana Andrea (Mayer, por su apellido de soltera), durante 17 años. Al igual que su marido, Andrea ha participado en carreras off-road de larga distancia, como el Rally Dakar, tanto en dos como en cuatro ruedas. “Nuestro gran sueño era correr el Dakar juntos en el mismo coche y convertirnos en el primer matrimonio en ganarlo”, dice Peterhansel. Finalmente abandonaron esta idea en 2020. “Andrea sufre una enfermedad que provoca mareos y que le afectan demasiado como copiloto en distancias tan largas como las que recorreremos en el Dakar”, añade.

El piloto más exitoso de la historia del Dakar pasa su tiempo libre en la naturaleza. “Vivimos en Suiza, en medio del campo, con vistas al Cervino y al Mont Blanc, dos de las montañas más famosas de Europa”, dice Stéphane Peterhansel. “Desde allí disfrutamos de largas jornadas en mountain bike o practicando esquí”.

Biografía Stéphane Peterhansel (F)

Fecha de nacimiento: 6 agosto, 1965

Lugar de nacimiento: Échenoz-la-Méline (Francia)

Lugar de residencia: Aminona (Suiza)

Estado civil: Casado con Andrea. Un hijo (Nicolas) y una hija (Melanie)

Altura/peso: 1,77 m/68 kg

Compite desde: 1988 (piloto de Audi desde 2021)

Trayectoria como piloto:

1983 – 1987: Motocross

1988: 18º en el Rally Dakar (motos)

1989: 4º en el Rally Dakar (motos)



- 1990:** Rally Dakar (motos)
- 1991:** 1º en el Rally Dakar (motos)
- 1992:** 1º en el Rally Dakar (motos)
- 1993:** 1º en el Rally Dakar (motos)
- 1995:** 1º en el Rally Dakar (motos)
- 1996:** Participación en el Rally Dakar (motos)
- 1997:** 1º en el Rally Dakar (motos), 1º en el Mundial de Enduro
- 1998:** 1º en el Rally Dakar (motos)
- 1999:** 7º en el Rally Dakar (coches)
- 2000:** 2º en el Rally Dakar (coches)
- 2001:** 12º en el Rally Dakar, 1º en el Mundial de Enduro
- 2002:** Participación en el Rally Dakar (coches)
- 2003:** 3º en el Rally Dakar (coches)
- 2004:** 1º en el Rally Dakar (coches)
- 2005:** 1º en el Rally Dakar (coches)
- 2006:** 4º en el Rally Dakar (coches)
- 2007:** 1º en el Rally Dakar (coches)
- 2009:** Participación en el Rally Dakar (coches)
- 2010:** 4º en el Rally Dakar (coches)
- 2011:** 4º en el Rally Dakar (coches), 1º en Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012:** 1º en el Rally Dakar (coches)
- 2013:** 1º en el Rally Dakar (coches)
- 2014:** 2º en el Rally Dakar (coches)
- 2015:** 11º en el Rally Dakar (coches), 1º en el Gran China Rally
- 2016:** 1º en el Rally Dakar (coches)
- 2017:** 1º en el Rally Dakar (coches)
- 2018:** 4º en el Rally Dakar (coches), 2º en la Baja Portable 500
- 2019:** Participación en el Rally Dakar (coches), 1º en Copa del Mundo FIA de Rallies Cross Country
- 2020:** 3º en el Rally Dakar (coches), 1º en la Baja Hail 1 y 2, 4º en el Rally de Andalucía
- 2021:** 1º en el Rally Dakar (coches), Proyecto de Audi en el Dakar



Edouard Boulanger

Un inicio prometedor

No fue hasta 2020 cuando el piloto de motos off-road Edouard Boulanger se convirtió en copiloto. El francés asumió este papel junto a Stéphane Peterhansel en sustitución de la mujer de éste, Andrea. La nueva pareja ganó el Rally Dakar 2021 en su primer intento.

La victoria en el Rally Dakar fue la segunda gran sorpresa para Edouard Boulanger. “Participar en el Rally Dakar junto a Stéphane fue un sueño, pero ganar la carrera con él en nuestro primer año juntos es algo que nunca pude ni siquiera llegar a imaginar”. Ahora, un tercer sueño se ha hecho realidad: “No solo voy a continuar compitiendo junto a Stéphane, ahora también voy a formar parte de Audi, que tiene una gran historia en competición”. El francés considera esto un paso importante en su trayectoria. Después de todo, “si Audi se implica en cualquier competición, nunca es para finalizar en la segunda posición. La marca utiliza todos sus recursos, energía y conocimiento para batir a todos los participantes”.

Por este motivo, Boulanger siente una gran responsabilidad: “Estoy en un equipo con grandes expectativas. Tengo mucho que aprender, porque es la primera vez que se utiliza tecnología eléctrica en el Rally Dakar. Este proceso de transformación es, probablemente, uno de los momentos más importantes en el mundo de la competición”. Así lo define el experimentado y entusiasta ingeniero mecánico. Edouard Boulanger afirma: “el primer año del Dakar es siempre el más difícil. No se pueden planificar las condiciones reales de carrera por adelantado en el ordenador o en la sala de reuniones, hay que experimentarlas”. Considera que la fiabilidad es el mayor reto en el debut de Audi en el Dakar. “Nosotros, como piloto y copiloto, tenemos que aprender ante todo a manejar las nuevas tecnologías asociadas al sistema de propulsión eléctrico, al sistema de baterías, etc”.

Estas palabras de Edouard Boulanger lo dejan claro: un copiloto es mucho más que un simple navegante, sobre todo en el Rally Dakar. “Nosotros, los copilotos, somos personas multidisciplinarios. Tenemos que ayudar a nuestro piloto en cada situación, no solo con la información sobre el recorrido y la condición de la pista de forma breve, precisa y clara; también tenemos que describir nuestras impresiones sobre las condiciones del coche de la mejor forma posible”. En caso de que haya algún contratiempo, la mayoría de ocasiones pinchazos, se requiere la ayuda del copiloto para realizar rápidas y correctas reparaciones. “Por eso entreno tanto con la mecánica, con el equipamiento de seguridad y con la nueva tecnología, incluso más que con los sistemas de navegación”, explica Boulanger.

Subido a una moto, el francés participó en los grandes rallies de todo el mundo. “Pero nunca tuve el talento y las habilidades que tiene Stéphane”, admite Edouard con franqueza. Los dos ya se llevaban bien cuando corrían sobre dos ruedas. Como a Peterhansel, a Boulanger no solo le encanta conducir y la tecnología, también le gusta competir en plena naturaleza en el Dakar. “No importa dónde se celebre el Rally Dakar, porque siempre te lleva a lugares espectaculares que no puedes ver ni como turista ni como local, habitualmente”.



Edouard Boulanger se ganó una buena reputación en el Dakar, especialmente como coach para jóvenes pilotos de motos dentro de equipos oficiales. “Les enseñé a usar una amplia variedad de sistemas de navegación y también a utilizar el roadbook de forma correcta y efectiva”. La información sobre el recorrido debe interpretarse de forma selectiva, según Boulanger. “Sobre todo si vas en una moto porque, al fin y al cabo, estás completamente solo en un rally de este tipo, y no tienes tiempo en absoluto para estudiar la información”. En 2021, el Rally Dakar se celebró por primera vez con un roadbook digital en lugar de uno analógico, impreso en papel. “A diferencia de lo que ocurría en el pasado, ahora la información sobre la próxima etapa se carga quince minutos antes del inicio de la nueva jornada”, explica.

¿Y cómo es trabajar con un piloto que ha dejado huella en el Rally Dakar? “Es muy fácil trabajar con Stéphane”, responde Edouard Boulanger. “No tengo ninguna duda sobre sus capacidades. El hecho de compartir lengua materna facilita nuestra comunicación. Esto también se aplica a los otros dos equipos de Audi en el Dakar. En carrera, a menudo hay que tomar decisiones en cuestión de milisegundos. Basta una palabra mal entendida, un simple error, y pierdes tiempo. Pero, incluso si eso sucede, Stéphane nunca se estresa. Siempre permanece relajado y trata de ayudarme. Aprecio este carácter en él incluso más que todas sus habilidades y éxitos como piloto de carreras”.

Biografía Edouard Boulanger (F)

Fecha de nacimiento: 4 mayo, 1979

Lugar de nacimiento: Nancy (Francia)

Lugar de residencia: Jongny (Suiza)

Estado civil: Casado con Constanza. Tiene dos hijas (Aude y Claire)

Altura/peso: 1,77 m/68 kg

Compite desde: 1997 (copiloto de Audi desde 2021)

Trayectoria como piloto

1998-2010: Enduro

2005: 9º en el Rally de Marruecos, 13º en el Rally de los Faraones (motos)

2009: Final en Erzberg Rodeo

2011: 1º en el Dakar Challenge (motos), 5º en el Rally de los Faraones (motos)

2012: Rally Dakar (motos)

Trayectoria como copiloto

2014: Baja España (con Peter Herie como piloto), Baja Polonia (con Taddy Blasuziak), Rally de Marruecos (con Peter Jerie)

2015: Participación en el Rally Dakar (con Geof Ohlom), Baja España (con Khalid Al Qassimi)

2020: 1º en la Baja Polonia, 3º en la Baja Hail 1 y 2, 4º en el Rally de Andalucía (con Stéphane Peterhansel en cada una de las carreras)

202º: 1º en el Rally Dakar (con Stéphane Peterhansel), Proyecto de Audi en el Dakar

Facebook: @EdouardBoulangerCodriver

Instagram: @edouard_boulanger



Estadísticas

Los pilotos de Audi en el Rally Dakar

	Mattias Ekström	Stéphane Peterhansel	Carlos Sainz
Participaciones	1	33 (10 en moto y 23 en coche)	13
Victorias	0	14 (6 en moto y 8 en coche)	3
Podiums	0	18 (6 en moto y 12 en coche)	5

Los copilotos de Audi en el Rally Dakar

	Emil Bergkvist	Edouard Boulanger	Lucas Cruz
Participaciones	1	2	16
Victorias	0	1	3
Podiums	0	1	6



Historia de Audi en el Motorsport

Del quattro al e-tron

Audi se posiciona como el fabricante más deportivo del segmento premium y tiene una base perfecta para ello: la competición. Deportividad, tecnología avanzada y un diseño emocionante son las bases del éxito de la marca de los cuatro aros. Los genes para conseguirlo tienen su origen en el deporte automovilístico, donde lleva presente desde 1980.

La historia de éxito comenzó con el Audi quattro

Excluyendo la época anterior a la Segunda Guerra Mundial, que incluía los legendarios coches de carreras de Auto Union Grand Prix en la década de 1930, la historia de AUDI AG en Motorsport comenzó con el Audi quattro. Las victorias incontestables y los dos títulos de constructores y de pilotos conseguidos con el Audi quattro en el Campeonato del Mundo de Rallies entre 1982 y 1984 fueron un factor importante en el éxito de ventas de los modelos de producción en serie que comenzaron a equipar la tracción quattro.

La tracción quattro también triunfó en los circuitos

Después de que Audi revolucionara los rallies y participara en la subida a Pikes Peak (EE.UU.) con el Sport quattro consiguiendo el récord en tres ocasiones sucesivas, la marca de los cuatro aros también llevó la tracción quattro a las carreras en circuito: inicialmente con el Audi 200 quattro y el Audi 90 quattro IMSA GTO en Estados Unidos, en 1990 y 1991 con dos títulos en el Campeonato Alemán de Turismos (DTM) con el Audi V8 quattro, y finalmente también con el A4 en las carreras de superturismos basadas en los modelos de producción. En 1996, el Audi A4 quattro ganó los títulos del campeonato en siete países. Entre 2012 y 2016, el sistema de tracción total volvió a los circuitos con el e-tron quattro.

El Audi R8: el deportivo más exitoso en Le Mans

Después de que la dominante tracción quattro fuera prohibida en las carreras de turismos, Audi se pasó a los prototipos deportivos y también afianzó su lema 'A la Vanguardia de la Técnica' en esta categoría durante 18 años. En su debut en 1999 en Le Mans, la prueba de resistencia más dura del mundo, Audi logró inmediatamente el salto al podio, quedando en tercer lugar en la general. De 2000 a 2002 Audi consiguió un triplete histórico, entre otras cosas gracias a la tecnología TFSI, que debutó en 2001 y que posteriormente también llegó a la producción. En 2004 y 2005, los equipos privados consiguieron otras dos victorias generales para Audi. El R8 se aseguró su lugar en la historia del automovilismo deportivo con un total de 63 victorias en 80 carreras.

Vuelta al DTM para ganar títulos

Tras la victoria de Laurent Aiello con el Abt-Audi TT-R en 2002, Audi regresó al DTM con un equipo oficial en 2004 y ganó ese mismo año el título con Mattias Ekström. En 2007, el piloto sueco volvió a lograr el campeonato, a los que se sumaron los conseguidos por Timo Scheider en 2008 y 2009, convirtiendo a Audi en el primer y hasta ahora único fabricante de automóviles en la historia del DTM que ha conseguido un triplete consecutivo. En la temporada 2011, Martin



Tomczyk completó la historia de éxitos del Audi A4 DTM con otro título, el quinto en total para el Audi A4 DTM. En 2013, Mike Rockenfeller, al volante del Audi RS 5 DTM, consiguió el noveno título del DTM para Audi. René Rast causó sensación en 2017 cuando consiguió otro título para Audi en el año de su debut. Ese mismo año Audi se llevó a casa el campeonato de constructores. En 2019 y 2020, Rast ganó el prestigioso título dos veces más. Así, los pilotos de Audi han ganado doce veces el campeonato de pilotos del DTM. A esto se suman seis títulos de constructores y ocho de equipos.

Desde el punto de vista tecnológico, Audi ha dominado uno de los mayores cambios en la historia de la categoría: en los dos años de la era de motores turboalimentados del DTM, el Audi RS 5 DTM, con su extremadamente eficiente motor turbo de dos litros, fue la referencia con 28 victorias, 95 podios, 29 poles y 28 vueltas rápidas en carrera, así como los seis campeonatos logrados. Desde 2021, el DTM se reserva para coches deportivos GT3.

Logros pioneros con la tecnología TDI

Con la tecnología TDI, Audi logró una gesta pionera y, al mismo tiempo, cumplió una vez más con su lema 'A la Vanguardia de la Técnica'. En 2006, el Audi R10 TDI estrenó un nuevo concepto convirtiéndose en el primer deportivo con motor diésel que se llevó la victoria en las legendarias 24 Horas de Le Mans. En total, la tecnología TDI se impuso en ocho ocasiones en Le Mans. En 2007 y 2008, Audi volvió a ganar con el R10 TDI en La Sarthe. Además, Audi ganó las American Le Mans Series con su coche de carreras con motor diésel tres veces consecutivas; en 2008, también ganó las European Le Mans Series. Con el R15 TDI en 2010, Audi consiguió un triplete en la carrera de Le Mans más rápida de todos los tiempos, y estableció un nuevo récord de distancia que no ha sido superado hasta la fecha. En 2011, 2012, 2013 y 2014, la potencia de los TDI de Audi volvió a triunfar en la carrera de resistencia más legendaria del calendario. En 2014, la marca consiguió su decimotercera victoria tras 16 participaciones en La Sarthe. Audi también demostró estar 'A la Vanguardia de la Técnica' en términos de eficiencia energética. Durante la década TDI, redujo el consumo de combustible diésel un 46%.

Primer ganador híbrido en Le Mans

Al conseguir la primera victoria con un coche de carreras híbrido en las 24 Horas de Le Mans de 2012, Audi logró otra hazaña pionera en la prueba de resistencia más importante del mundo. El Audi R18 e-tron quattro permaneció imbatido en Le Mans durante tres años consecutivos (2012, 2013 y 2014). A estos hitos tecnológicos pioneros se han sumado muchas otras innovaciones, como los faros Audi láser light. Los títulos de pilotos y de constructores conseguidos con el modelo híbrido en el Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) de la FIA en 2012 y 2013 completan el palmarés de esta generación de deportivos de Audi, que finalizó en 2016.

La división de competición para clientes de Audi Sport

Desde 2009, Audi utiliza sus modelos más deportivos para conseguir victorias en todo el mundo con su tecnología de producción a través del programa de competición para clientes. La segunda generación del Audi R8 LMS está disponible en variantes para las categorías GT2, GT3 y GT4. El Audi RS 3 LMS es un turismo TCR que compite en los cinco continentes. A finales de 2020, todos los modelos en manos de equipos privados consiguieron un total de 263 campeonatos en todo el



mundo. Los éxitos individuales más destacados incluyen dos victorias en la categoría GT3 en las 24 Horas de Daytona, tres victorias generales en las 12 Horas de Bathurst, cuatro victorias en la prueba urbana de Macao, otros cuatro triunfos en las 24 Horas de Spa y cinco victorias en las 24 Horas de Nürburgring.

‘A la Vanguardia de la técnica’ marca el camino

La compañía continúa evolucionando con el proceso de electrificación en su programa de Motorsport, que comenzó en las carreras de resistencia en 2012. Después del programa LMP con el deportivo híbrido R18, Audi fue el primer fabricante alemán de automóviles en competir en el campeonato de Fórmula E de monoplazas eléctricos en la temporada 2017/2018. Con cuatro victorias y un total de once podios, Audi Sport ABT Schaeffler logró el campeonato de escuderías tras doce carreras. La marca de los cuatro aros competirá en el famoso Rally Dakar con un innovador prototipo a partir de 2022. Por primera vez, el concepto de propulsión alternativa combina un sistema de propulsión eléctrico con una batería de alto voltaje y un convertidor de energía altamente eficiente. En el futuro, los rallies cross-country serán la punta de lanza del compromiso de la fábrica con la competición. Además, la marca está preparando su regreso al Campeonato del Mundo de Resistencia, en el que las 24 horas de Le Mans y las 24 horas de Daytona son algunas de las carreras más destacadas, donde Audi también apuesta por un tren motriz eléctrico para competir en la categoría LMDh.

–Fin–

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 19 plantas distribuidas en 12 países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant’Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A (Bologna, Italia)

En 2020, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,693 millones de automóviles de la marca Audi, así como 7.430 deportivos de la marca Lamborghini y 48.042 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2020, AUDI AG alcanzó una facturación de 50.000 millones de euros y un resultado operativo antes de partidas especiales de 2.700 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 87.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Con nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, Audi se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.
