



## **Carlos Sainz, preparado para el Dakar 2023: “El Audi RS Q e-tron es un coche ganador”**

- **Ante su segunda participación en el Rally Dakar con Audi, el piloto madrileño valora la evolución del RS Q e-tron y el trabajo del equipo: “tenemos un coche competitivo para luchar por la victoria”**
- **Su copiloto, Lucas Cruz, destaca la importancia de las etapas de arena: “en la segunda mitad de la carrera, el Empty Quarter puede marcar diferencias”**
- **Los tres prototipos de Audi utilizarán combustible renovable, lo que permitirá reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en más de un 60%**

**Madrid, 20 de diciembre, 2022 – Apenas a diez días del inicio del Rally Dakar, que tendrá lugar íntegramente en Arabia Saudí, Carlos Sainz y Lucas Cruz desvelan en una rueda de prensa celebrada en Madrid cómo afrontan su segunda participación. El equipo español peleará por el triunfo con el Audi RS Q e-tron E2, el innovador prototipo de propulsión eléctrica con convertidor de energía, en la que se prevé como una de las ediciones más exigentes del mítico rally-raid.**

Todo está preparado en Audi Sport para el Dakar 2023, que arrancará el próximo 31 de diciembre con un prólogo que se disputará a orillas del Mar Rojo y finalizará en Damman el 15 de enero tras más de 8.500 kilómetros, de los cuales más de la mitad serán cronometrados, con etapas más largas y el desafío que supone el inhóspito desierto Empty Quarter. Más kilómetros, más dunas, más dificultades e importantes cambios en el reglamento, en la que será la 45ª edición del rally-raid, que se celebra por cuarta vez en Arabia Saudí.

Para afrontar su segunda participación en la prueba, Audi sigue confiando en su alineación de pilotos y copilotos, con los equipos formados por Carlos Sainz/Lucas Cruz, Mattias Ekström/Emil Bergkvist y Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger, que lucharán por llevar los tres Audi RS Q e-tron a lo más alto de la clasificación general. Los tres prototipos con propulsión eléctrica y convertidor de energía alineados por Audi Sport han recibido una [profunda evolución](#) que incluye importantes modificaciones centradas en mejorar aún más la eficiencia del tren motriz eléctrico, reducir el peso, rebajar el centro de gravedad, optimizar la aerodinámica y facilitar el manejo de todos los sistemas del vehículo. Además, el Audi RS Q e-tron reducirá en más de un 60% sus emisiones de dióxido de carbono en el Rally Dakar 2023 gracias a la utilización de un avanzado [combustible renovable basado en residuos](#).

En una rueda de prensa celebrada en Madrid, Carlos Sainz y Lucas Cruz hablaron, entre otras cosas, sobre los objetivos en su segunda participación en el Rally Dakar con Audi, el trabajo de evolución realizado en el coche y los principales desafíos que esperan encontrarse en la prueba.

**Carlos, tras lograr el año pasado la primera victoria en una etapa con un vehículo electrificado, los test, la carrera de Marruecos... ¿cómo afrontas esta nueva edición?**

Salimos con más experiencia y, por lo tanto, con más optimismo y tranquilidad que el año



pasado, cuando llegamos sin ninguna carrera previa, con muchas dudas; aunque al final, todo salió mejor de lo que pensábamos, porque conseguimos victorias de etapa y los problemas que surgieron no estaban relacionados con el tren motriz. Estamos mucho más animados, más contentos, más confiados, con mucha ilusión y ganas de que empiece la carrera.

**Lucas, hace unos días se ha publicado un mapa aproximado de las etapas, y tenemos el desierto con las jornadas del Empty Quarter. ¿Qué visión tienes como copiloto de lo que os espera este año?**

Creo que va a ser diferente a lo que estamos acostumbrados. La primera semana de especiales muy largas, con la particularidad de que no tendremos el descanso que nos permitía controlar la referencia de tiempo con nuestros rivales; solo sabremos si el ritmo es bueno o malo al final. La larga etapa tras el día de descanso creo que será importante. Y los tres días en la zona del Empty Quarter... Mucha arena, tramos lentos que reducirán la velocidad... Habrá que plantear una estrategia en estas especiales porque salir delante penaliza mucho. Va a ser importante mostrarse estables y plantear estas jornadas de otra manera, pues el Empty Quarter va a ser clave en la segunda mitad de la carrera.

**Carlos, sobre la evolución del Audi RS Q e-tron, ¿Qué nos puedes contar? ¿Es Audi favorita para la victoria?**

Audi ha sido muy valiente a la hora de apostar por un coche tan sofisticado para una carrera como el Dakar. Reparto eléctrico de la tracción, recuperación de energía que nos hace no tener que usar apenas los frenos, tres motores eléctricos y un motor de combustión... es un reto tecnológico descomunal. Pilotar un coche tan avanzado, y participar de esta evolución tecnológica me hace mucha ilusión, sobre todo desde el punto de vista de un piloto veterano como yo.

En cuanto al coche, los test han ido bien. Con la evolución hemos conseguido un coche con el que estoy más a gusto. La gran diferencia para nosotros es que se ha reducido el peso 90 kg, aunque el reglamento nos penaliza. Este año se ha introducido un límite de peso mínimo de 2.100 kg para los coches con tecnologías de propulsión alternativa como el RS Q e-tron, 100 kg más que el resto. Particularmente me resulta algo difícil de entender. Creo que el reglamento de la carrera debería, si no beneficiar, al menos no penalizar a los fabricantes que apuestan por una tecnología innovadora y por hacer que la competición sea más eficiente.

El favorito para la carrera es el ganador del año anterior. Particularmente creo que Audi no parte como gran favorita, pero tenemos un coche para ganar, y vamos a pelear por la victoria.

**Lucas, ¿qué etapas pensáis que son más favorables o las más difíciles?**

El coche se siente muy bien en las zonas de arena. La reducción de peso, que hace bajar el centro de gravedad, permite ganar agilidad y necesitamos menos esfuerzo de frenada. Pero creo que la tercera especial, de montaña y con un recorrido muy estrecho, será complicada para coches tan anchos, no va a ser fácil. Y el riesgo de pinchazos va a ser alto. En las especiales será complicado adelantar con el polvo... Pero el comportamiento del coche en arena y en zonas sinuosas es muy bueno.



**Carlos, estamos viendo un giro hacia la sostenibilidad en motorsport. En el caso de la tecnología del Audi RS Q e-tron, ¿cómo ves que se pueda trasladar a un coche de calle?**

Creo que este ejercicio tecnológico permite aprender y evolucionar, y la transferencia tecnológica se da en los dos sentidos. ¿En qué medida? Es difícil de determinar. Pero en este proyecto de año y medio ha habido muchas sorpresas para las que Audi ha desarrollado soluciones. Y todo lo que hemos aprendido y mejorado, al final se aplica de una u otra manera a los coches de calle, siempre con el objetivo de mejorar la eficiencia. El potencial de la tecnología es increíble.

**Lucas, ¿cómo va a ser este año la navegación?**

El ADN del Dakar sigue intacto, y este año, por lo que he visto, va a ser muy duro. La navegación se ha complicado, pero confío en que sea una navegación “lógica”, y que el equipo de piloto/copiloto con el coche más fiable, que se muestre más rápido e interprete mejor la navegación, sea el que gane la carrera.

**Carlos, ¿se hace más dura cada año la preparación previa para el Dakar o es una motivación adicional?**

Si tienes experiencia, sabes a lo que te vas a enfrentar. Y en el Dakar se sufre. Por eso tengo claro que es mejor hacer los deberes en casa para afrontar mejor la carrera. No cabe duda de que la preparación física cuesta más a medida que vas cumpliendo años, y por eso necesitas mucha disciplina. Prepararme como lo hago no es un mérito, es mi obligación, tenemos que hacerlo para asumir este reto. Y si quieres pelear con gente más joven, en primera división y con una marca como Audi, esto implica una preparación. Todo es medible, te marcas los objetivos y es cuestión de entrenar.

**Carlos, dinos las razones por las que apostar por Audi para lograr lo que sería el primer triunfo de un prototipo electrificado en el Dakar**

Primero, porque Audi es un gran equipo, con tres pilotos y copilotos muy capaces de ganar la carrera. Ahí está Stephan, “monseur Dakar”; nosotros mismos hemos ganado tres años, Mattias ya ha demostrado de lo que es capaz... No es fácil, pero hay que hacer un ejercicio de confianza y apostar por Audi. A nivel mecánico quiero pensar que va a estar todo muy igualado. Llegamos con la preparación necesaria para pelear por la victoria.

-Fin-

**Comunicación de prensa Audi**

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: [nacho.gonzalez@audi.es](mailto:nacho.gonzalez@audi.es)

E-mail: [alejandro.martin@audi.es](mailto:alejandro.martin@audi.es)

**Información y fotos en las websites de prensa de Audi**

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>



---

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium. Con sus marcas Audi, Ducati, Lamborghini y, desde el 1 de enero de 2022, Bentley, constituye el grupo de marcas premium dentro del Grupo Volkswagen. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y, junto a sus socios, produce automóviles y motocicletas en 21 plantas distribuidas en 13 países.

En 2021, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,681 millones de automóviles de la marca Audi, así como 8.405 deportivos de la marca Lamborghini y 59.447 motocicletas de la marca Ducati. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales alrededor de 60.000, en Alemania. Con sus nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, el grupo de marcas premium se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.

---