

Historyczne zwycięstwo Audi w Rajdzie Dakar

data aktualizacji: 2024.01.20



Audi RS Q e-tron z innowacyjnym systemem napędowym wygrywa najtrudniejszy pustynny rajd. Po raz pierwszy niskoemisyjny prototyp z napędem elektrycznym, akumulatorem wysokonapięciowym i konwerterem energii wygrywa najtrudniejszy na świecie rajd pustynny.

Hiszpanie Carlos Sainz/Lucas Cruz w Audi RS Q e-tron zapewnili marce pierwsze zwycięstwo w Rajdzie Dakar po przejechaniu około 7900 kilometrów z przewagą 1 godz. 20 min. Dla dwóch Hiszpanów, którzy zwyciężali już w 2010, 2018 i 2020 r., jest to czwarty sukces z różnymi markami, w tym drugą z Grupy Volkswagen. Dwukrotny rajdowy mistrz świata Sainz i jego doświadczony pilot nie mogli być jednak pewni swego do samego końca. Mieli za sobą Sébastiena Loeba i Fabiana Lurquina z zespołu BRX, którzy ciągle ich gonili, dopóki ich samochód nie uległ uszkodzeniu przedostatniego dnia.

- Gratulujemy zespołowi Audi Sport zwycięstwa w Rajdzie Daka - powiedział Gernot Döllner, Prezes Zarządu AUDI AG.

- Audi po raz kolejny ustanowiło kamień milowy w sportach motorowych. Zwycięstwo w najtrudniejszym na świecie pustynnym rajdzie ze zelektryfikowanym napędem jest realizacją hasła „Przewaga dzięki technice” i wskazuje drogę do naszej elektrycznej przyszłości.

Audi RS Q e-tron posiada elektryczny napęd na wszystkie koła. Dostarczanie energii zapewnia

akumulator wysokiego napięcia i konwerter energii, który działa na bazie paliwa resztkowego reFuel, oszczędzając w ten sposób 60 proc. emisji CO₂ w porównaniu z paliwami konwencjonalnymi.

Opony General Grabber AT3

Tu wspomnijmy, że inspiracją dla powstania Q8 e-tron w wydaniu edition Dakar było elektryczne Audi RS Q e-tron, które brało udział w najsłynniejszym pustynnym rajdzie na świecie. Tę edycję, dostępną w całej Europie, będzie można zamawiać w Q1 2024, a cena w Niemczech będzie zaczynała się od ok. 120 tys. EUR.

Firma wybrała opony General Grabber AT3, które połączono z zawieszeniem podniesionym o dodatkowe 31 mm. Domyślne ustawienie zawieszenia daje 206 mm prześwitu, ale zmniejsza się zależnie od prędkości – o 15 mm przy 85 km/h, o kolejne 17 mm przy 100 km/h oraz o dodatkowe 13 mm przy 120 km/h. Celem jest poprawienie aerodynamiki, optymalizacji zużycia prądu oraz zwiększenia zasięgu. Kąt natarcia, kąt zejścia i kąt rampowy wynoszą odpowiednio 20°, 26° i 19°, a głębokość brodenia wynosi 300 mm.

Wracając do zwycięstwa podczas minionego Rajdu Dakar. Odcinki o długości ponad 400 kilometrów dziennie, dwa etapy maratońskie z ograniczonym serwisem lub nawet bez niego, a także 4600 kilometrów na czas i łącznie 7883 kilometry wyróżniły Rajd Dakar 2024. Ostre piargi i szutrowe drogi, ale także wysokie łańcuchy wydm w „Pustej Ćwiartce” Półwyspu Arabskiego i często trudna nawigacja wymagały od zespołów absolutnie wszystkiego. Carlos Sainz, który w wieku 61 lat spogląda wstecz na karierę rajdową trwającą około czterech dekad, odnotował łącznie osiem dni na prowadzeniu z Lucasem Cruzem na dwunastu etapach.

Dwie pozostałe załogi Audi również zaliczyły dobre wyniki na początku. Szwedzi Mattias Ekström/Emil Bergkvist wygrali prolog na starcie i poprawili się na drugie miejsce za Sainzem/Cruzem w dniu odpoczynku po sześciu etapach. Jednak usterka tylnej osi na siódmym etapie pozbawiła ich szans. Stéphane Peterhansel, rekordzista z 14 zwycięstwami w Dakarze, był na szóstym miejscu na krótko przed półmetkiem po swoim 50. zwycięstwie etapowym w samochodzie i 83. w klasyfikacji generalnej. Usterka układu hydraulicznego zepchnęła jego i jego francuskiego rodaka Edouarda Boulangerera na 22. miejsce na szóstym etapie.

Sukces technologii

Audi Sport pozwoliło wysoce wydajnemu Audi RS Q e-tron osiągnąć poziom umożliwiający mu zwyciężanie w ciągu zaledwie trzech lat. Pod kierownictwem technicznym dr. Leonarda Pascalego, Audi Sport ustanowiło kolejny historyczny kamień milowy dzięki innowacyjnemu napędowi: po tym, jak napęd na wszystkie koła quattro na zawsze zmienił rajdy w latach 80-tych, a następnie przyniósł wiele zwycięstw i tytułów na torze, Audi pokazało wielką innowacyjną siłę w Le Mans. Wydajna jednostka TFSI, zelektryfikowany napęd na wszystkie koła e-tron quattro oraz indywidualne technologie, takie jak matrycowe światła LED i laserowe światło Audi, oznaczają wysoki poziom innowacyjności i „Przewagę dzięki technice”. Pierwszy w pełni elektryczny samochód wyścigowy Audi zadebiutował następnie w Formule E, zanim marka podjęła ekstremalne wyzwania Rajdu Dakar i z powodzeniem ukończyła go jako pierwszy producent z napędem elektrycznym.

Fot. Grupa Audi

Źródło: