



Vorschau auf den Extreme E Island X Prix

## Aus dem Staub gemacht: wie CUPRA auf Sardinien gewinnen will

- > Doppelevent der Rennserie auf Sardinien: 6.–7. und 9.–10. Juli
- > Neues Fahrwerk für den vollelektrischen CUPRA Tavascan XE
- > Jutta Kleinschmidt über Strategie und Fahrzeugabstimmung
- > Originell: das schwimmende Fahrerlager St. Helena

**Martorell/Weiterstadt, 4. Juli 2022** – Jutta Kleinschmidt will sich in der Extreme E möglichst schnell aus dem Staub machen, und das kann man wörtlich nehmen. Auf der Offroad-Rennstrecke auf Sardinien (Italien) erwartet alle Teilnehmer\*innen eine hohe Staubentwicklung. Wie das Team ABT CUPRA XE damit umgeht, welche Veränderungen es zum ersten Rennen gibt und warum die Autos mit einem alten Royal-Mail-Schiff anreisen, weiß die Vorschau auf den Island X Prix I und II.

Die Extreme E ist zurück. Mit einem Doppelevent steht die Rennserie der vollelektrischen Offroad-SUVs ab Mittwoch im Rennkalender. Der Island X Prix 2022 Teil eins findet am 6. und 7. Juli statt, der zweite Teil folgt nur zwei Tage später am 9. und 10. Juli.

### Größter Erfolg trotz fehlender Tür: Recap Island X Prix 2021

Beim Island X Prix 2021 landete Jutta Kleinschmidt mit ABT CUPRA XE auf Platz zwei und holte den ersten Podestplatz für das Team überhaupt. Dabei wurden Kleinschmidt und ihr damaliger Kollege Mattias Ekström nicht von kuriosen Pannen verschont. Kleinschmidt blieb im Finale zunächst gut drei Sekunden zu lange stehen, ehe sie eine fulminante Aufholjagd startete. Nach dem Fahrerwechsel verlor Ekström während der Fahrt die Beifahrertür und musste aufpassen, kein Wasser ins Auto zu bekommen. Ekström und Kleinschmidt holten trotz aller Widrigkeiten einen starken zweiten Platz. Entsprechend wohl fühlt sich Jutta Kleinschmidt mit dem Gedanken, erneut in



Sardinien zu fahren: „Im letzten Jahr waren wir beim Island X Prix sehr erfolgreich, und das nehmen wir natürlich als ein gutes Omen. Aber wir sind in der Extreme E, da kann immer alles passieren.“

#### Am Ziel vorbeigefahren: Recap Desert X Prix 2022

Was alles passieren kann, zeigte sich beim Saisonstart im Februar. Das Team ABT CUPRA XE verpasste in Saudi-Arabien nur knapp das Finale. Der neue CUPRA Pilot Nasser Al-Attayah zeigte gleich im Qualifying, dass er sehr schnell unterwegs sein kann, bevor er allerdings irrtümlich statt durch das Ziel in die „Boxengasse“ fuhr, umdrehte und wichtige Zeit und damit Punkte verlor.

Im zweiten Qualifying kollidierte Al-Attayah unglücklich mit einem Kontrahenten – die anschließende Zeitstrafe ließ dem Team keine Chance aufs Finale. **„Nasser hatte quasi einen Kaltstart in die Rennserie und mit dem Auto. Es gab kaum Möglichkeiten, vorher zu testen, und auch vor Ort gab es nur eine Testrunde“**, verteidigt Kleinschmidt ihren Kollegen. Die letzte Chance auf das Finale, das „Crazy Race“, zeigte wieder, dass man schnell unterwegs sein kann, aber Platz zwei reichte nicht für den Einzug ins Finale.

#### Die Antworten aus dem Saisonstart

Auf Sardinien soll es besser laufen und dafür wurde im Team ABT CUPRA auch viel getan. **„Wir haben im Nasser-Camp in Spanien in der Nähe von Barcelona getestet“**, berichtet Kleinschmidt. Vor allem die neuesten technischen Entwicklungen des Fahrzeugs beschäftigten die beiden Fahrenden und das Team. **„Es wurde ein neues Fahrwerk entwickelt, das wir jetzt vor dem Doubleevent in Sardinien eingesetzt haben.“** In der Vergangenheit gab es bei Extrembelastung immer wieder Probleme mit der Aufhängung. Nach großen Sprüngen oder beim großen Steinen kam es zu Beschädigungen. Eine Neuerung soll da Abhilfe schaffen: An der Hinterachse sind jetzt Doppeldämpfer an jedem Rad, vorher war nur ein Dämpfer vorgesehen.

**„Gerade für das Event in Sardinien sind die neuen Dämpfer hilfreich.“** Die trockene und harte Strecke auf der Mittelmeerinsel stellt extreme Ansprüche an die Offroad-SUVs. **„Es kommen keine gleichmäßigen Bodenwellen, sondern du kriegst links und rechts die Schläge durch die Unebenheiten und Löcher – das Fahrzeug wird dadurch extrem durchgeschüttelt. Darauf sind wir mit dem neuen Fahrwerk jetzt gut vorbereitet.“**



Zwei Faktoren sind für einen Erfolg in der Extreme E ausschlaggebend: die Abstimmung des Fahrzeugs und das fahrerische Können der Pilot\*innen. „Bei der Abstimmung des Fahrzeugs gibt es viele wichtige Faktoren. Die Höhe des Fahrzeugs, die Einstellung der Dämpfer, der Reifendruck. Wir arbeiten auch viel an der Balance des Fahrzeugs bezogen auf die Antriebskraft. Wir können die Antriebskraft zwischen Vorder- und Hinterachse verteilen und im Rennen die Verteilung ändern. Zum Beispiel braucht man beim Start, wo mehr Gewicht auf der Hinterachse liegt, eine andere Einstellung als im weiteren Rennverlauf“, erklärt Kleinschmidt, die als einzige Frau bislang die Rallye Dakar gewinnen konnte.

#### **Aus dem Staub gemacht: warum der Start so wichtig ist**

Zusammen mit dem viermaligen und aktuellen Rallye-Dakar-Sieger Nasser Al-Attiyah will Jutta Kleinschmidt auch in Sachen Rennstrategie gut vorbereitet sein. Wie so oft im Motorsport ist der Start ausschlaggebend für den Erfolg im Rennen. In Sardinien verleiht eine Komponente dem Start zusätzliche Bedeutung: der Staub. In dieser Jahreszeit hat die Region den geringsten Niederschlag des Jahres – es fällt praktisch kein Regen und aufgrund der durchschnittlichen 12,9 Sonnenstunden am Tag ist die Strecke hart, sandig und staubig.

„Die Staubentwicklung wird ein großes Problem“, weiß auch Jutta Kleinschmidt. „Es ist natürlich total unangenehm, wenn man nichts sehen kann. Als Fahrerin muss man in der Situation entscheiden, wie viel Risiko man gehen kann. Deshalb ist der Start so wichtig – wenn man da vorne liegt, hat man niemanden vor sich, der Staub entwickelt. Du musst von Beginn an vor der Staubwolke fahren. Deshalb setzen die meisten Teams den Hyperdrive am Start ein.“

#### **Der Hyperdrive: wie ein e-Boost im CUPRA Born**

Der Hyperdrive ist eine Art Zusatzboost, der den Teams einmal pro Rennlauf zur Verfügung steht. Er ist mit dem e-Boost-Activator des CUPRA Born vergleichbar. Dort bringt er den sportlichen Kick per Knopfdruck und gibt eine zusätzliche Leistung von 20 kW (27 PS) frei. In der Extreme E soll der Hyperdrive vor allem für mehr Spannung sorgen und den Pilot\*innen einmal pro Rennlauf ein taktisches Mittel an die Hand geben. „Ich gehe davon aus, dass alle Teams den Hyperdrive am Start anwenden



werden, um ganz vorne zu fahren. Eigentlich wäre es gut, wenn man zweimal pro Rennen diesen Hyperdrive nutzen dürfte, das würde es interessanter machen“, schlägt Jutta Kleinschmidt vor.

Trotz der konstruktiven Kritik am Hyperdrive, die 17-malige „Dakar“-Teilnehmerin ist grundsätzlich ein großer Fan der Rennserie. „Ich finde es toll, vollelektrisch im Offroad-Fahrzeug unterwegs zu sein. Der Motorsport muss sich in diese Richtung weiterentwickeln. Das Thema Nachhaltigkeit wird immer wichtiger. Außerdem mag ich die Gleichberechtigung der Geschlechter, dass Männer und Frauen im Verhältnis 50:50 fahren. Das gibt vielen Frauen die Möglichkeit, ihr Potenzial zu zeigen. Und dann ist da noch das großartige Starterfeld. Es fahren so viele Ex-Weltmeister und Motorsport-Champions mit, da will man einfach dabei sein.“

#### Das Spektakel nutzen: Legacy-Programme und CO<sub>2</sub>-Neutralität

Dabei sein ist für Kleinschmidt aber dann doch nicht alles. Sie will Sardinien nicht mit leeren Händen verlassen. „Wir wollen aufs Podium und einen Pokal in den Händen halten. Wir haben im letzten Rennen schon gezeigt, dass wir einen hohen Speed haben und sehr gute Zeiten fahren können. Wenn wir ein bisschen mehr Rennglück haben, dann bin ich sicher, dass wir am Ende auf dem Podium stehen werden.“ Für die Veranstalter der Rennserie ist wiederum der sportliche Erfolg nicht alles.

Die Rennserie will die spektakulären Bilder der Offroad-Boliden im Wüstensand, ewigen Eis, Schlamm und Matsch für einen ganz bestimmten Zweck einsetzen. Man will das Scheinwerferlicht auf Umweltschäden und die Folgen des Klimawandels werfen. Dafür wurde das Legacy-Programm entwickelt. Doch zuallererst will die Rennserie selbst die kleinstmögliche Spur der Umweltbelastung hinterlassen. Dafür hat man sich einiges einfallen lassen.

#### Das Null-Emissionen-Ziel

Die Extreme-E-Rennserie ist darauf ausgelegt, den geringstmöglichen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu hinterlassen. Dazu misst, überwacht und verwaltet die Extreme E ihren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und will am Ende der ersten Saison den CO<sub>2</sub>-Status „Netto-Null“ erreichen. Ali Russell, Chief Marketing Officer der Extreme E, kommentierte: „**Unsere**



**Null-Emissionen-Nachhaltigkeitsstrategie ist das Herzstück dessen, was wir hier bei Extreme E tun.“**

Möglich macht das unter anderem eine Zusammenarbeit mit Kohlenstoffausgleichs- und Nachhaltigkeitsinitiativen. Was nicht vermieden werden kann, soll am Ende der Saison kompensiert werden. Ein besonders originelles Mittel der CO<sub>2</sub>-Reduzierung des eigenen Rennzirkus ist dabei die St. Helena.

### **Das schwimmende Fahrerlager**

Die RMS St. Helena ist ein ehemaliges Postschiff, das der Rennserie jetzt als schwimmendes Fahrerlager dient. Hintergrund für diese ungewöhnliche Idee: Die Fahrzeuge, die Ausrüstung und alle Materialien der Teams reisen mit dem ehemaligen Royal-Mail-Schiff an, um den Transport per Flugzeug und somit CO<sub>2</sub> einzusparen. Doch auch ein Schiff wie die St. Helena, das mit Dieselmotoren angetrieben wird, ist natürlich nicht CO<sub>2</sub>-frei unterwegs. Um den Verbrauch zu optimieren und den Ausstoß von schädlichen Gasen zu senken, wurde der Motor überholt.

Auch die Propeller der St. Helena wurden überarbeitet, um die Reibung zu verringern und die Effizienz zu verbessern. Der Rumpf erhielt einen neuen Anstrich. Die Unterwasserbereiche sind mit der neuesten Antifouling-Farbe gestrichen, sodass das Schiff sauber bleibt und stromlinienförmiger wird, was ebenfalls CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert. Die St. Helena läuft mit „low sulphur marine diesel“, bei dem der Schwefelgehalt geringer als ein Prozent ist. Die Routen werden so genau wie möglich geplant, um so wenig Treibstoff wie möglich zu verbrauchen. Sind die Schiffe und das Equipment abgeladen, wird aus der St. Helena ein Passagierschiff, das die rund 200 Gäste aufnimmt und für Events und Feiern bereitsteht.

### **Die Legacy-Programme**

Die Extreme E unterstützt außerdem verschiedene Legacy-Programme, die an den Orten, an denen die Rennserie stattfindet, langfristige positive Auswirkungen hinterlassen sollen. Im Vorfeld des Island-X-Prix-Doppelevents auf Sardinien wurde bekannt gegeben, dass die Extreme E die Partnerschaft mit der Mediterranean Sea and Coast (MEDSEA) Foundation für die zweite Saison erneuert. Die Legacy-Programme in Zusammenarbeit mit MEDSEA wurde dazu wieder aufgegriffen.



Die blauen Kohlenstoffspeicher der Natur stehen bei der Wiederauffüllung der Seegraswiesen von *Posidonia oceanica* (Mittelmeer-Neptungras) in den Gewässern der Meeresschutzgebiete um Sardinien im Fokus. Sardinien kämpft aber gleich mit mehreren Umweltproblemen, wie den steigenden Temperaturen und Hitzewellen sowie Waldbränden. Bei der Wiederherstellung von Gebieten, die von Waldbränden betroffen waren, liegt der Fokus auf den grünen Kohlenstoffspeichern der Natur.

**CUPRA** ist die unkonventionelle Challenger-Brand, die Emotion, Elektrifizierung und Performance verbindet und die Welt von Barcelona aus inspiriert. Nach ihrer Etablierung als eigenständige Marke im Jahr 2018 hat CUPRA einen eigenen Firmensitz sowie eine Rennwagenschmiede in Martorell (Barcelona) errichtet und verfügt inzwischen über ein weltweites Netz spezialisierter Verkaufspunkte.

Im Jahr 2021 konnte CUPRA seinen Aufwärtstrend fortsetzen: Weltweit verkaufte die Marke 80.000 Fahrzeuge, was eine Verdreifachung im Vergleich zum Vorjahr darstellt – vor allem dank des großen Erfolgs des CUPRA Formentor. Die spanische Challenger-Brand beweist, dass Elektrifizierung und Sportlichkeit perfekt zusammenpassen, und erweitert in diesem Jahr die Modellvarianten des CUPRA Born, des ersten vollelektrischen Modells der Marke, um weitere Versionen mit unterschiedlichen Batteriekapazitäten sowie einer leistungsstärkeren e-Boost-Version. Außerdem kommt eine exklusive, limitierte Ausführung des CUPRA Formentor VZ5 auf den Markt. Der CUPRA Tavascan, das zweite vollelektrische Modell der Marke, wird 2024 erscheinen. Ein weiteres Jahr später folgt das erste urbane Elektroauto, das vom CUPRA UrbanRebel Concept inspiriert ist.

CUPRA gewann 2021 die PURE ETCR, die weltweit erste rein elektrische Tourenwagen-Meisterschaft, und nimmt weiterhin an der Extreme E teil, dem Wettbewerb für vollelektrische Offroad-Rennfahrzeuge. CUPRA ist offizieller Mobilitätspartner des FC Barcelona, Hauptsponsor der World Padel Tour und offizieller Sponsor des eSports-Klubs Finetwork KOI. Durch die Kooperation mit Marken wie Primavera Sound und De Antonio Yachts hat CUPRA sein eigenes Lifestyle-Universum kreiert. Der CUPRA Tribe bildet ein Team von Markenbotschafter\*innen, die als treibende Kraft des Wandels agieren. Dazu gehören die olympischen Goldmedaillengewinner Adam Peaty (Schwimmen), Melvyn Richardson (Handball) und Saúl Craviotto (Kanu), der deutsche Torhüter Marc ter Stegen (Fußball) und die mit dem Ballon d'Or ausgezeichnete sowie zur FIFA-Weltfußballerin gewählte Alexia Putellas.



## CUPRA Pressekontakt

**Melanie Stöckl**

Leiterin Kommunikation

T/ +49 6150 1855 450

[melanie.stoeckl@seat.de](mailto:melanie.stoeckl@seat.de)

**Sabine Stromberger**

Sprecherin Produkt, Events und Lifestyle

T/ +49 61 50 1855 454

[sabine.stromberger@seat.de](mailto:sabine.stromberger@seat.de)

PRENSA PREMSA NEWS PRESSE STAMPA