

CLASSIC DRIVER

Und Action! Hinter den Kulissen mit dem neuen Audi RS e-tron GT ice race concept

Lead

Wie viele von uns würden gerne einmal bei einer großen Filmproduktion hospitieren und aus erster Hand die Tricks des Handwerks lernen? Anfang März konnte Classic Driver auf Audi-Einladung als exklusiver Medienpartner einen fünftägigen Dreh des neuen Audi RS e-tron GT ice race concept miterleben.



An einem frühen Montagmorgen im März verlassen wir in aller Eile den Münchner Flughafen und machen uns auf den Weg nach Hochgurgl, dem Skigebiet am hinteren Ende des majestätischen Ötztals. Auch wer von diesem Punkt auf der Landkarte noch nie etwas gehört hat, kennt aber wahrscheinlich das benachbarte Sölden. Das österreichische Skiresort im Las-Vegas-Stil liegt auf dem Weg nach Hochgurgl und ist das Tor zu einem der coolsten James-Bond-Museen der Welt, dem „007 elements“. Der Name Hochgurgl ist für Nicht-Deutschsprachige vielleicht nicht ganz einfach auszusprechen, aber ein Besuch lohnt sich – nicht nur zum Skifahren. Auf der Auffahrt zum Timmelsjoch liegt Europas höchstes Motorradmuseum und wie es der Zufall will, ist der direkt dahinter angelegte Rettungshubschrauber-Hangar mit spektakulärem 270-Grad-Blick auf die umliegenden Gipfel unser eigentliches Ziel.



Das bedeutet, dass wir heute rund 250 Kilometer zurücklegen müssen. „Easy-peasy“, denn unser Transportmittel für diese besondere Mission – freundlicherweise von Audi zur Verfügung gestellt – ist ein nahezu identisches Auto wie die Konzeptstudie, die wir gleich entdecken werden. Ein Audi RS e-tron GT in der Farbe Estoril Blau. Ein wahres Monster von einem E-Auto, mit fast 600 Pferdestärken und 830 Nm an elektrischem Drehmoment auf Abruf. Das hilft ihm, verblüffend leicht in 3,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen – obwohl er fast 2,5 Tonnen Batterien, unser kleines Team von drei Personen sowie Gepäck und Ausrüstung transportieren muss.

Weiterer Vorteil: Mit einer Reichweite von bis zu 472 Kilometern kommen wir sicher mit einer Ladung aus. Auch wenn es meistens bergauf geht, und wir, ermuntert durch den permanenten quattro-Allradantrieb und die Dynamik-Allradlenkung, die Marschgeschwindigkeit ein bisschen erhöhen. So geht es zügig die Steigungen hinauf, während aus dem exzellenten B&O-Soundsystem mit 16 Lautsprechern nostalgisch „Sag mir Quando“ von Peter Alexander ertönt und wir ein bisschen „Carpool-Karaoke“ betreiben.



In Wirklichkeit können wir unser Ziel nicht verfehlen, selbst wenn wir es wollten. Denn es ist die letzte Station auf der Ötztalstraße, die weiter zum im Winter gesperrten Timmelsjoch führt. Bei unserer Ankunft ist die riesige Glastür des Hangars geöffnet. Filmscheinwerfer leuchten durch einen sechs mal sechs Meter großen Schmetterlingsdiffusor und werfen ein Scheinwerferlicht auf das Auto, das wir uns ansehen wollen. Wir parken außer Sichtweite und während der Fotograf die Fotos macht, die das heute hier produzierte Video begleiten werden, nähern uns zum ersten Mal dem Set.

Der Held der einwöchigen Dreharbeiten ist der Audi RS e-tron GT ice race concept. Das Auto feiert die fortlaufende Zusammenarbeit zwischen der Ingolstädter Marke und dem Eisfahr-Winterfestival in Zell am See. Es firmiert seit kurzem neu unter der Dachgesellschaft F.A.T International, die am kommenden Freitag, dem 26. Mai, auch ein automobiles Themenrestaurant namens F.A.T. Mankei an der berühmten Großglockner Hochalpenstraße eröffnet.





Die zwei Tage, in denen Interviews und statische „Beauty Shots“ der beiden Autos aufgenommen werden, gehen sehr schnell vorbei. Dann verstaut die Crew den massiven Kran und die gesamte Ausrüstung. Nachdem wir unser Auto in etwas mehr als 20 Minuten an einem 350-kW-Schnelllader aufgeladen haben (das Auto verträgt bis zu 270 kW), steuern wir unseren Audi RS e-tron GT in Richtung Kaunertal. Die private, spaghetti-artige Straße, die zum Gletscher hinaufführt, ist der perfekte Ort, um dynamische „Rolling Shots“ auf der Straße zu drehen. Allein die Bedingungen sind nicht gerade ideal: leichter Schneefall, Wind, Wolken und Nebel. Zum Glück ist die Crew darauf vorbereitet. Der hintere Teil des schwarzen SUV-Kamerawagens, der auf dem Dach einen zusammengesetzten U-Kranarm trägt, erhält eine massive Gummischürze, um zu verhindern, dass die Studie und das Museumsfahrzeug mit geschmolzenem, salzigem Schnee bespritzt werden. Die Kamera – fest in Frischhaltefolie eingewickelt – ist mit einer cleveren Vorrichtung ausgestattet, die Wasser ableitet, indem sie einen Filter direkt vor dem Objektiv sehr, sehr schnell rotieren lässt!



Einen Tag lang werden beide Fahrzeuge durch eine so genannte „rollende Straßensperre“ zwischen Schneebänken gefahren, wobei die Fahrzeuge der Filmcrew den Konvoi anführen und auch nach hinten abschirmen. Was bedeutet, dass die Straße für weiteren Verkehr offen bleiben kann, ohne dass unerwünschte Autos in die Aufnahmen der Filmemacher hineinkommen. Dieser Pass ist auf jeden Fall sehr beliebt, denn wir treffen auf ein anderes großes Team, das für einen österreichischen Sender eine Fernsehserie über Bergretter dreht. Das Mittagessen wird auf fast 3000 Metern über dem Meeresspiegel serviert, was einige von uns ein wenig schwindelig macht. Vielleicht liegt es aber auch an den per Launch Control hingelegten Starts, die wir in den beiden Audi RS e-tron GT ausprobiert haben...



Am nächsten Tag fahren wir mit einem speziellen Autotransportzug über die Berge nach Davos in der Schweiz. Die Fahrt ist kurz und angenehm. Unser Auto kommt mit einer Ladung von fast 80 Prozent an (dank einer Drehstromsteckdose auf dem Hotelparkplatz und eines cleveren Adapters wurde sein Akku über Nacht voll aufgeladen). Die Tatsache, dass wir hauptsächlich bergab gefahren sind und beim Bremsen fleißig rekuperiert haben, hilft ebenfalls. Die nächsten zwei Tage verbringen wir auf einer kleinen Wiese am Fuße des Flüelapasses, wo einige Skijöring-Szenen gedreht werden sollen. Der legendäre Gruppe-B-Rallyefahrer Harald Demuth springt für Mattias Ekström ein, der in letzter Minute aus dringenden Gründen abberufen worden ist. Wir schnappen uns die Schlüssel für die Passschanke, die uns der Produktionsleiter freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat, und entführen ihn für ein paar Fotos und ein kurzes Gespräch auf die Straße, die normalerweise im Winter gesperrt ist.



Wir sprechen über die verrückten Tage des Rallyesports der 1980er-Jahre und seine Rolle am Entwicklungsprozess des ursprünglichen quattro. Er betont, wie revolutionär die Idee eines Allradantriebs war. Und dass er den Weg ins Straßenauto fand, nachdem er ursprünglich von einem VW Iltis, der die Paris-Dakar gewonnen hatte, abgeleitet worden war. Damals fuhr Audi mit einer frontgetriebenen Version des Audi 80, um ein Gefühl für den Rallyesport zu bekommen. Gleichzeitig stellten sie fest, wie viel schneller der Iltis auf losem oder rutschigem Untergrund war, selbst mit seiner nicht gerade fortschrittlichen Blattfederung. Als Folge entwickelte Audi im Geheimen seine künftige Waffe. Die in den kommenden Jahren 23 WM-Siege und zwei Hersteller- und Fahrertitel in den Händen von Röhrli, Mouton und Mikkola einfahren sollte.



Ist der Audi RS e-tron GT genauso revolutionär? Schwer zu vergleichen, da er einem anderen Zweck dient. Aber er zeigt auf jeden Fall eine Vision der Zukunft, in der das Fahren eines Elektroautos spannend sein kann und extrem viel Spaß macht. Audi hält auch heute noch die Tradition aufrecht, im Motorsport revolutionäre Dinge zu tun. Der RS Q e-tron, das Testlabor für die Wüste, ist ein gutes Beispiel dafür.



In den nächsten zwei Tagen dreht die Crew jede Menge Skijöring-Szenen – mit Frank Wörndl, Slalom-Weltmeister 1987 und Silbermedaillen-Gewinner in der gleichen Disziplin bei den Olympischen Spielen 1988 in Calgary – als Stunt-Skifahrer. Geduldig fährt Frank – auf dessen Skiern zum Auto passende Aufkleber prangen – das Feld auf und ab, Einstellung um Einstellung, erst im Schlepptau des Sport quattro, dann hinter dem Audi RS e-tron GT ice race concept. Das Kameraauto kommt wieder ins Spiel, und es ist witzig zu beobachten, wie der schwere und kräftige SUV auf dem rutschigen Untergrund nicht so schnell wenden kann wie der Rallyestar aus den 1980er-Jahren.



Wir bekommen auch noch die bedrohlichste Drohne zu sehen, die wir je in Aktion gesehen haben. Ein Quadrocopter, der so schnell ist wie eine kleine FPV-Drohne, aber in der Lage ist, eine RED Komodo-Kamera mit einem schweren Filmobjektiv zu tragen. Die rechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz einer solchen Drohne, die mit etwas anderem als einer Kamera bestückt ziemlich gefährlich sein könnte, sind für uns ebenso verblüffend wie die Präzisionsfähigkeiten ihres Piloten.



Nach fast zwei Tagen mit Sonne zieht das Wetter runter ins Tal und holt uns ein. Wir werfen einen letzten Blick auf das Konzeptfahrzeug und entdecken neue Details, wie die

lila Nähte im weißen Lederinterieur. Alle verabschieden sich, eine glückliche Familie nach einer Woche ehrlicher Arbeit. Und damit ist die Sache gelaufen, alles im Kasten.

Sehen Sie hier den ganzen Film

Fotos: Mathieu Bonnevie für Classic Driver

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/und-action-hinter-den-kulissen-mit-dem-neuen-audi-rs-e-tron-gt-ice-race>
© Classic Driver. All rights reserved.