AUDI AG
Kommunikation Motorsport
D-85045 Ingolstadt
Telefon +49 (0)841 89-34200
Telefax +49 (0)841 89-38617

Mai 2015

Audi im GT-Sport 2015

Audi im GT-Sport 2015	2
Interview Romolo Liebchen	4
Internationale Kundensport-Betreuung	7
Die Marke Audi Sport	9
Die quattro GmbH	10
Der neue Audi R8 LMS	11
Technische Daten Audi R8 LMS	14
Der neue Rennwagen und das Serienmodell	15
Der Audi R8 LMS Cup	17
Die Audi race experience	19
Einsatzgebiete 2015	20
Die Erfolge von Audi im GT-Sport	22
Alle Partner von Audi im GT-Sport	26
Termine von Audi im GT-Sport	28
Kontakte Audi Kommunikation Motorsport	30

Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Pressemappe.

Audi im GT-Sport 2015

Neuer Audi R8 LMS: nächste Stufe eines Erfolgsmodells

Seit 2009 hat sich Audi sehr erfolgreich im Wachstumsmarkt des internationalen GT3-Rennsports etabliert – auf sportlicher Ebene stehen 26 Titelerfolge zu Buche und mit 136 gebauten Rennwagen überzeugt das Programm auch wirtschaftlich. Auf dem Automobilsalon in Genf im März enthüllte Audi einen grundlegend neuen R8 LMS, der bei Aerodynamik, Leichtbau und Sicherheit Maßstäbe setzt.

Als einer der ersten Automobilhersteller erprobt die Marke mit den Vier Ringen seit 2014 einen neuen Rennwagen, der bereits dem GT3-Reglement ab 2016 entspricht. In der Saison 2015 unterzieht Audi Sport customer racing den R8 LMS einer rigorosen Härteprüfung: Bei Testfahrten und Renneinsätzen – darunter die 24-Stunden-Klassiker auf dem Nürburgring und in Spa – bringen die Ingenieure den GT-Rennwagen bis zur Kundenreife. Ende des Jahres liefert die quattro GmbH, die das Modell entwickelt, baut und vertreibt, die ersten Autos an die Kundenteams in aller Welt aus.

„2015 wird ein Schlüsseljahr. Der neue Rennwagen wird uns dabei helfen, die Marktposition von Audi im GT-Sport weiter auszubauen“, sagt Heinz Hollerweger, Geschäftsführer der quattro GmbH. „Wir haben vor sechs Jahren frühzeitig auf das richtige Pferd gesetzt: Der GT3-Rennsport boomt weltweit, bis zu elf namhafte Automobilhersteller treffen in einzelnen Märkten aufeinander, und es gibt viele publikumswirksame Veranstaltungen. Allein im Vorjahr hat der R8 LMS mehr als 260 Rennen bestritten. Die Programme unserer Importeure und Kunden verleihen unserer Marke im Motorsport auch in solchen Regionen Glanz, die Audi mit seinen großen Programmen in DTM und WEC nur selten erreicht.“

In der Saison 2014 war der Audi R8 LMS in 23 Ländern auf vier Kontinenten auf Titeljagd. Im ADAC GT Masters in Deutschland, in der Blancpain Endurance Series und in der Blancpain GT Series – drei der bedeutendsten Serien der Welt – haben Audi-Fahrer die Gesamtwertungen gewonnen. Wiederholte Siege bei den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und in Spa haben die Zuverlässigkeit des seriennahen Rennwagens einmal mehr unterstrichen. Und über die Gesamterfolge

hinaus haben Audi-Fahrer zusätzlich zwölf Klassenwertungen in internationalen Rennserien für sich entschieden.

Auch 2015 ist der Audi R8 LMS in allen großen Rennserien rund um den Globus präsent. In Nordamerika setzen die Teams in der Tudor United SportsCar Championship ebenso wie in der Pirelli World Challenge verschiedene Versionen des Rennwagens ein. In Europa sind Rennfahrer in Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Italien und bei den internationalen Serien International GT Open und Blancpain GT Series im Zeichen der Vier Ringe unterwegs.

In Asien vertrauen Teams in Japan, Thailand und Taiwan auf den 560 PS starken Rennwagen. Hinzu kommt der Audi R8 LMS Cup, der in China, Taiwan, Südkorea, Malaysia und Japan Gastspiele gibt. Auch in Australien hat Audi einen gewachsenen Stamm von Kundenteams in der einheimischen GT-Rennserie. Bei großen Langstrecken-Klassikern wie den 12-Stunden-Rennen in Bathurst (AUS), Sebring (USA) und Sepang (MAL), dem „Petit-Le-Mans“-Rennen (USA) und den 24-Stunden-Wettbewerben in Daytona (USA), auf dem Nürburgring (D) und in Spa (B) stellt der Audi R8 LMS auch 2015 wieder seine Leistungsfähigkeit unter Beweis. Bei den beiden letztgenannten Veranstaltungen in der Eifel und in den Ardennen dürfen sich die Fans auf einen besonderen Leckerbissen freuen: Gleich vier neue Audi R8 LMS stellen sich den beiden härtesten GT3-Wettbewerben der Welt. Ab Ende des Jahres dürfen sich auch die Kunden von Audi auf das neue Modell freuen.

Interview

Romolo Liebchen: „Enge Vernetzung innerhalb der Marke“

Im Interview erläutert der Leiter von Audi Sport customer racing die Zukunft des GT-Programms der Marke.

Das Jahr 2015 steht im Zeichen des neuen Audi R8 LMS. Welche Erwartungen verbinden Sie mit „dem Neuen“?
Für Audi Sport customer racing und für die quattro GmbH wird 2015 besonders spannend. Der neue R8 LMS ist eng mit dem Serienmodell verzahnt, insofern folgen wir den Zyklen, die auch für das Serienprodukt gelten. Sechs Jahre lang haben wir mit dem bisherigen R8 LMS ultra ein für Audi im Rennsport völlig neues Geschäftsfeld aufgebaut und uns auf vier Kontinenten fest etabliert. Unsere Erfolge mit dem Rennwagen bei den Marktanteilen, aber auch in der sportlichen Bilanz setzen hohe Maßstäbe für den Nachfolger. Daran wird man unsere künftige Arbeit messen.

Ebenso wie das Serienmodell hat Audi auch den neuen R8 LMS im März auf dem Automobilsalon in Genf vorgestellt. Wie eng sind beide Modelle miteinander verwandt?
Wir arbeiten eng vernetzt zwischen verschiedenen Bereichen bei Audi und der quattro GmbH. Das hat große Vorteile. So konnten wir nicht nur frühzeitig mit der Entwicklung beginnen, sondern viele Lösungen finden, von denen beide Seiten profitieren. Ein Beispiel: Beim Karosseriedesign haben wir einen Anstoß gegeben, das Heck eckiger zu gestalten, was aerodynamisch günstiger ist. Etwa 50 Prozent der Teile des Rennwagens übernehmen wir vom Serienmodell. Auch bei der Fertigung des Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise sind Motorsport- und Serienversion eng verzahnt. In den Böllinger Höfen absolvieren Renn- und Serienmodell viele Stationen gemeinsam. Erst nach der Kathodischen Tauchlackierung (KTL) trennen sich ihre Wege endgültig. Die Entwicklung unseres Rennwagens hat 2014 begonnen, bei Tests hat er bis zur Premiere in Genf bereits 40.000 Kilometer abgespult. Bei Renneinsätzen perfektionieren wir ihn in der Saison 2015 weiter, damit ihn die Kunden ab 2016 einsetzen können.

Ihr Kundenstamm ist stetig gewachsen. Seit 2009 sind bereits 136 Rennwagen gebaut worden – im GT3-Rennsport eine bemerkenswerte Zahl. Was hat diesen Erfolg ermöglicht?
Wir haben alles darangesetzt, den Audi R8 LMS als zuverlässigen und siegfähigen Rennwagen zu etablieren. 26 Meistertitel weltweit sind kein Zufall, sieben Gesamtsiege bei 24-Stunden-Rennen ebenso wenig. Doch ein gutes Auto allein genügt nicht, um sich am Markt durchzusetzen. Wir haben ein Netz von Satelliten in Japan, China, Australien und Nordamerika aufgebaut – Service-Center, mit denen wir unsere Kunden in den Regionen optimal betreuen und mit Teilen versorgen können. Ebenso entsenden wir unsere Kundensport-Berater zu weltweiten Einsätzen. Sie stehen den Teams mit Rat und Tat zur Seite. Ein weiterer wichtiger Pluspunkt: Bei allen Kunden sind Betriebskosten und Unterhalt des Rennwagens entscheidende Themen. Der Audi R8 LMS hat im Vergleich schon bisher sehr gut abgeschnitten. Auch der Nachfolger ist in diesem Bereich absolut wettbewerbsfähig.

Was unterscheidet den neuen Rennwagen von seinem Vorgänger?
Er kann einfach alles besser. Bei der Sicherheit stellen wir mit einer neuen hinteren Crashstruktur Eigenschaften auf dem Niveau von Le-Mans-Prototypen sicher. Hinzu kommen Lösungen wie die Dachluke zur Helmabnahme nach Unfällen. Diese Maßnahmen werden derzeit nicht vom Reglement verlangt. Beim Leichtbau demonstrieren wir mit dem Audi Space Frame (ASF) in Multimaterialbauweise unsere Kompetenz eindrucksvoll. Obwohl das Chassis 30 Kilogramm weniger wiegt, ist es steifer geworden: Unsere Ingenieure haben seine Torsionssteifigkeit um 39 Prozent verbessert. Auch bei der im Rennsport so wichtigen Aerodynamik ist uns ein großer Schritt gelungen. Obwohl das Reglement für 2016 engere Grenzen setzt, haben wir die Effizienz – also das Verhältnis von Abtrieb zu Luftwiderstand – deutlich verbessert. Damit sind wir gut vorbereitet, denn ab 2016 gilt, dass ein GT3-Rennwagen innerhalb von drei Kalenderjahren nur einmal weiterentwickelt werden darf.

Ihre Kunden dürfen sich also auf ein attraktives neues Modell freuen.
Selbstverständlich. Ein zuverlässiger Rennwagen ist heute umso wichtiger, weil das Wettbewerbsumfeld Jahr für Jahr härter und der GT3-Rennsport immer spannender wird. Als wir 2014 die 24 Stunden von Spa gewonnen haben, waren 61 Rennwagen von elf Marken in einer einzigen Kategorie am Start. Unsere Wettbewerber sind hellwach und arbeiten ebenfalls bereits intensiv an ihren Modellen für 2016. Wie beliebt der neue Audi R8 LMS ist, zeigen viele Kundenanfragen. Viele würden am liebsten schon 2015 mit unserem Rennwagen starten. Ende des Jahres ist es soweit

und die Teams erhalten einen auf höchstem Niveau fertig entwickelten GT3-Rennwagen, mit dem sie 2016 auf Titeljagd gehen können.

Internationale Kundensport-Betreuung

Weltweit im Einsatz

Ein guter Rennwagen ist die eine Sache, der passende Service eine weitere Aufgabe. Bei Audi können sich Kunden im GT3-Rennsport auf hochkarätige Rennwagen-Technik ebenso wie auf ein umfassendes Service-Konzept verlassen.

Audi hat sich von Anfang an darauf konzentriert, seinen Kunden umfassende Dienstleistungen rund um den R8 LMS anzubieten – auf einer weltweiten Basis. Um mehr als 130 gebaute Rennwagen adäquat zu betreuen, hat Audi Sport customer racing ein mehrstufiges Konzept entwickelt.

Während sich die quattro GmbH ihren Kunden in Europa widmet, sind vier Satelliten für die Aufgaben in Übersee verantwortlich. Nova Engineering kümmert sich um die seit 2011 aktiven Kunden in Japan, Audi Sport customer racing Asia betreut den seit 2012 ausgetragenen Audi R8 LMS Cup mit mehr als 20 Rennwagen sowie weitere Kunden-Engagements in Asien. Das Melbourne Performance Centre ist für Renneinsätze in Australien und Neuseeland zuständig. In der laufenden Saison sind sechs Teams mit Audi in „Down Under“ aktiv. Audi Sport customer racing North America ist Ansprechpartner für Kunden in den Vereinigten Staaten. Mit der Pirelli World Challenge, in der sechs Audi eingeschrieben sind, und der Tudor United SportsCar Championship werden gleich zwei hochkarätige Sportwagen-Serien in Nordamerika einschließlich Kanada ausgetragen. Eine beträchtliche Anzahl von Rennwagen wird zusätzlich im Clubsport in den USA eingesetzt.

Als weitere Stufe des Konzepts entsendet Audi Kundensportberater aus Deutschland zu weltweiten Einsätzen. Sie unterstützen die Teams vor Ort bei Rennwagenabstimmung, Fragen zu Wartung und Reparatur und vielen weiteren Anliegen. Bei großen Rennserien und Einzelveranstaltungen ist Audi Sport customer racing zudem mit eigenen Service-Fahrzeugen im Fahrerlager vertreten.

Seit Mai 2015 ist Audi Sport customer racing auf dem neuen Gelände von Audi Neuburg ansässig. Dort ist auch das Logistikzentrum beheimatet. Das Teilelager umfasst rund 5.000 Positionen, beim neuen Modell werden es insgesamt sogar rund 6.500 Positionen sein. In der Saison 2014 gingen rund 95.500 Teile in mehr als 1.300 Lieferungen an 58 Kunden auf vier Kontinenten. Nimmt man 2012 als Referenz, so

hat sich das Liefervolumen binnen zwei Jahren verdoppelt.

Die Marke Audi Sport

Audi Sport – Prädikat für Sportlichkeit

Seit 35 Jahren steht Audi Sport für Erfolge der Vier Ringe im Motorsport. Vom legendären Ur-quattro für die Rallye-Weltmeisterschaft im Jahr 1981 bis zu den aktuellen Le-Mans-Prototypen und DTM-Rennwagen hat Audi Sport alle Rennsportwagen in Ingolstadt entwickelt. Aus der Rennsport-Abteilung der AUDI AG ist inzwischen eine eigene Marke geworden, unter der das Unternehmen seine gesamte sportliche Kompetenz bündelt.

Der Umzug der Sportabteilung in das neue Kompetenz-Center Motorsport (KCM) in Neuburg im vergangenen Herbst war gleichzeitig der Beginn einer neuen Zeitrechnung: Dieser Bereich der Technischen Entwicklung bei Audi ist unter Leitung von Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich in Neuburg für das Werks-Motorsport-Engagement in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) und der DTM verantwortlich.

Auch Audi Sport customer racing hat seit 2015 seinen Sitz in Neuburg. Romolo Liebchen ist als Leiter für den Kundensport mit dem erfolgreichen GT3-Sportwagen Audi R8 LMS und dem neuen Audi Sport TT Cup innerhalb der quattro GmbH zuständig.

Zur Marke „Audi Sport“ gehören außerdem die ebenfalls in Neuburg beheimatete Audi driving experience und ab sofort auch die sportlichsten Audi-Serienmodelle, die die quattro GmbH entwickelt: der Audi R8, dessen zweite Generation im Sommer 2015 auf den Markt kommt, und die stetig wachsende Palette der RS-Modelle, die aktuell aus RS 3, RS Q3, RS 4, RS 5, RS 6 und RS 7 besteht.

Schon seit dem vergangenen Jahr ist das Logo von Audi Sport mit der markanten roten Raute zunehmend an Rennstrecken und in der Werbung sichtbar. 2015 erfolgt der nächste Schritt mit der konsequenten Einführung der Marke „Audi Sport“ im Handel. „Audi Sport steht für erfolgreichen Motorsport, wegweisende Technologien und Sportlichkeit mit Top-Performance“, sagt Horst Hanschur, Leiter der Vertriebsstrategie bei Audi. „Es war ein logischer Schritt, den Kunden auch unsere sportlichsten Serienmodelle künftig mit diesem Prädikat anzubieten. Schließlich gibt es keinen anderen Automobilhersteller, bei dem der Technologietransfer zwischen Motorsport und Serie konsequenter und direkter ist als bei Audi.“

Die quattro GmbH

Leistungs-Gesellschaft

Seit 1983 verkörpert die quattro GmbH Höchstleistung und Hightech bei Audi. Sie entwickelt und baut die RS- und R8-Modelle, individualisiert Automobile, bietet Accessoires und deckt den Kunden-Motorsport ab. Geschäftsführer ist seit 2014 Heinz Hollerweger.

Aktuell umfasst das Portfolio der quattro GmbH acht Modelle: RS Q3, RS 3 Sportback, RS 4 Avant, RS 5 und RS 5 Cabriolet, RS 6 Avant, RS 7 Sportback und den R8. Mehr als 15.000 Modelle lieferte das Unternehmen mit Sitz am Standort Neckarsulm im vergangenen Jahr aus. Die absatzstärksten Märkte für die Hochleistungsmodelle sind Deutschland, USA, Großbritannien, die Schweiz und Italien.

Die quattro GmbH besetzt auch das Feld der Individualisierung von Automobilen. Audi exclusive bietet die größte Auswahl im Wettbewerb – so sind allein 100 Audi-exklusive Exterieur-Farben und 16 Interieur-Farben möglich, im Kleinwagensegment gibt es durch Individualisierung etwa 800 Varianten beim A1. 2009 lag die Zahl der individualisierten Automobile noch bei 100.000 pro Jahr, inzwischen ist sie auf mehr als 180.000 angewachsen. Pro Jahr verkauft die quattro GmbH ferner rund 2,5 Millionen Accessoires.

Im Industriepark Böllinger Höfe fährt seit Herbst 2014 der Audi R8 vom Band. In der neuen Produktionshalle sind Karosseriebau und Montage des Supersportwagens unter einem Dach vereint. Dadurch hat Audi die Produktionsprozesse optimiert und die Kleinserienkompetenz am Standort Neckarsulm weiter ausgebaut.

Das Rennsport-Programm von Audi Sport customer racing, dem vierten Standbein der quattro GmbH, ist seit 2015 in Neuburg an der Donau beheimatet. Kunden auf vier Kontinenten vertrauen auf den Audi R8 LMS als bewährt zuverlässigen und schnellen GT3-Rennwagen. Mit dem neuen Modell, das 2015 erprobt wird und den Kunden zur Saison 2016 zur Verfügung steht, ist die quattro GmbH in einem harten Wettbewerbsumfeld auch für die Zukunft gut gerüstet.

Der neue Audi R8 LMS

Leichter und sicherer als je zuvor

Audi ist einmal mehr ganz vorn: Als einer der ersten Automobilhersteller präsentiert die Marke mit den Vier Ringen bereits zu Saisonbeginn 2015 einen Rennwagen, der das neue, ab 2016 gültige GT3-Reglement erfüllt. Der neue Audi R8 LMS ist leichter und sicherer als je zuvor. Er bietet noch mehr Rennwagen-Technologie, eine deutlich verbesserte Aerodynamik und damit ein für Kunden effizientes Konzept.

Bereits seit dem Frühjahr 2014 erprobt Audi den neuen R8 LMS, der in große Fußstapfen tritt: 26 gewonnene GT3-Meisterschaften zwischen 2009 und 2014 sowie 23 Titel in weiteren Wertungen und sieben Gesamtsiege bei 24-Stunden-Rennen hat die erste Generation des Audi R8 LMS eingefahren. Auch 2015 vertrauen Kunden aus aller Welt auf den Erfolgstyp aus Neckarsulm, von dem das Unternehmen seit 2009 mehr als 130 Autos gebaut hat.

Die ersten Renneinsätze des neuen R8 LMS sind schon terminiert, so zum Beispiel die 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring (16./17. Mai) und in Spa (25./26. Juli). Weitere Termine stehen ebenfalls bereits fest. Die quattro GmbH, die die Rennwagen entwickelt und aufbaut, nimmt in der zweiten Jahreshälfte Kundenbestellungen entgegen und plant, noch Ende 2015 die ersten Modelle der zweiten Generation auszuliefern.

Zugleich bereitet sich Audi mit der Präsentation des Nachfolgemodells auf die vielversprechende Zukunft des GT3-Sports vor und nimmt eine Vorreiterrolle ein. Denn der neue Audi R8 LMS übertrifft die Sicherheitsanforderungen des Reglements ab 2016 deutlich. So erfüllt der GT3-Sportwagen dank einer modifizierten Struktur des Vorderwagens und eines erstmals verwendeten CFK-Crashelements im Heck die Crashtest-Anforderungen, die für die sehr viel leichteren Le-Mans-Prototypen (LMP) wie den Audi R18 e-tron quattro gelten. Der auch künftig im R8 LMS verwendete Audi Protection Seat PS 1 setzt bereits seit Jahren Maßstäbe in der Sitztechnologie: Er ist fest mit dem Chassis verbunden, was die Steifigkeit erhöht. Ein schnell verstellbares Fußhebelwerk und eine in Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule ermöglichen eine vielseitige Anpassung an den jeweiligen Fahrer. Erstmals gibt es in einem GT3-Rennwagen auch eine Bergeöffnung im Dach, wie sie von den DTM-Renntourenwagen bekannt ist: Sie ermöglicht es, den Helm des Fahrers nach einem

Unfall wirbelsäulenschonend nach oben hin abzunehmen und die Kendrick Extrication Device – ein Stützkorsett – anzulegen.

Audi spielt seine Leichtbaukompetenz beim neuen R8 LMS konsequent aus: Trotz des zusätzlichen Gewichts, das die genannten Innovationen mit sich bringen, ist es gelungen, das Homologationsgewicht des Rennwagens von 1.250 auf 1.225 Kilogramm zu verringern. Sein Trockengewicht liegt sogar unterhalb von 1.200 Kilogramm. Der intelligente Materialmix aus Aluminium im Audi Space Frame (ASF), einer CFK-Strukturkomponente und dem Stahl-Überrollkäfig macht allein das Chassis um rund 30 Kilogramm leichter – es wiegt jetzt 252 Kilogramm. Zugleich ist die Torsionssteifigkeit des tragenden Rahmens um 39 Prozent gestiegen.

Obwohl der Materialmix beim Rennwagen komplexer ist, hat es Audi geschafft, die Produktion von Serien- und Rennwagen noch enger zu vernetzen. In einer neuen Fertigungsanlage in den Böllinger Höfen in Heilbronn stellt die quattro GmbH beide Varianten im Verbund her. Zwar erhält der Rennwagen zum Beispiel angepasste Gussknoten aus Aluminium und einen Stahl-Überrollkäfig. Trotzdem bleibt das Rennsport-Chassis des R8 LMS bis zum Aufbau des Daches und der kathodischen Tauchlackierung (KTL), einer Art Grundierung, in den grundlegenden Produktionsprozess integriert. Erst anschließend werden in Heilbronn-Biberach die Rennwagen komplettiert.

Audi setzt beim neuen R8 LMS dort auf Serienbauteile, wo sie im Rennsport technisch und wirtschaftlich Sinn ergeben. Beispiel: Der V10-Motor mit 5,2 Liter Hubraum und bis zu 430 kW (585 PS) Leistung fährt vom gleichen Band wie das Serienaggregat. Er bleibt nahezu unverändert und setzt mit einem geplanten Revisionsintervall von 20.000 Kilometern Maßstäbe im Rennsport. Modifizierte oder vollständig neue Baugruppen setzen die Konstrukteure nur ein, wenn sie im Rennsport reglementbedingt notwendig sind oder wenn es die deutlich höheren Belastungen im Wettbewerb erfordern. So wird zum Beispiel das serienmäßige ASF-Chassis angepasst, während die vollständig neue Karosserie aus CFK besteht. Bei den Radaufhängungen sind erstmals reine Rennsport-Querlenker verbaut. Auch das 6-Gang-Getriebe mit Wippenschaltung ist vollständig neu entwickelt. Es ist deutlich leichter als sein Vorgänger, zugleich steigt seine Effizienz, denn der bisherige Radsatz für eine variable Gesamtübersetzung („drop gear“) entfällt. Die neue Elektronik MS 6.4 umfasst die Motorelektronik, die Traktionskontrolle und die Software für die elektrohydraulische Schaltung. Der leistungsstarke Prozessor erlaubt höhere Rechnergeschwindigkeiten und damit schnellere Reaktionen. Neu ist auch

eine Powerbox. Sie ersetzt den traditionellen Sicherungskasten und ermöglicht es, individuelle Lasten und Funktionalitäten zu definieren.

Das neue Aerodynamik-Konzept des Audi R8 LMS umfasst erstmals einen voll verkleideten Unterboden und einen konzeptionell integrierten hinteren Diffusor. So kann der Heckflügel kleiner ausfallen und der Abtrieb wird verbessert, ohne dass der Luftwiderstand in gleichem Maße steigt. Die über einen größeren Querschnitt nach hinten geöffneten Radhäuser der Vorderräder tragen ihren Teil zur Verbesserung des Luftflusses bei. Luftdurchsatz und Kühlfläche des Wasserkühlers im Vorderwagen fallen um zehn Prozent größer aus, um für höchste Außentemperaturen gewappnet zu sein. Damit sich die Rennfahrer noch besser auf ihre Aufgaben konzentrieren können, haben die Entwickler die Frischluftzirkulation im Cockpit verbessert. Bei einem Tempo von 200 km/h beträgt der Luftdurchsatz 250 Liter pro Sekunde. Audi hat diese Verbesserungen erzielt, obwohl die aerodynamischen Freiräume im Reglement ab 2016 deutlich geringer sind.

Technische Daten Audi R8 LMS (2015*)

Stand: März 2015

Modell	**Audi R8 LMS (2015)**
Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Sportwagen nach Reglement FIA GT3
Aufbau	Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Hybridbauweise mit tragendem Stahl-Überrollkäfig, Karosserieanbauteile aus CFK und Aluminium
Sicherheitskonzept	Energieabsorbierende Aluminium- und CFK-Crashstrukturen vorn und hinten. Sicherheitskonzept erfüllt FIA-LMP1-Crashanforderungen. Sicherheitssitz Audi Sport PS 1
Motor	
Bauart	V10-Motor, 90-Grad-Zylinderwinkel, 4 Ventile pro Zylinder, DOHC, Benzin-Direkteinspritzung, Abgasreinigung durch zwei Abgas-Rennkatalysatoren
Motormanagement	Bosch Motorsport Motronic MS 6.4
Motorschmierung	Trockensumpf
Hubraum	5.200 ccm
Leistung	Variabel einstellbar durch Restriktoren bis zu 430 kW (585 PS)**
Drehmoment	Über 550 Nm
Antrieb/Kraftübertragung	
Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle (ASR)
Kupplung	Elektrohydraulisch betätigte 3-Scheiben-Rennkupplung (ECA)
Getriebe	Sequenzielles, pneumatisch betätigtes 6-Gang-Sportgetriebe mit Wippenschaltung
Differenzial	Sperrdifferenzial, variabel vorspannbar
Antriebswellen	Gleichlaufgelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangenlenkung
Fahrwerk	Vorn und hinten Einzelradaufhängung. Doppelquerlenker, Federbeine mit Schraubenfedern und einstellbaren Stoßdämpfern sowie einstellbaren Stabilisatoren vorn und hinten
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Stahl-Bremsscheiben vorn und hinten, Renn-ABS
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn 12,5 x 18 Zoll, hinten 13 x 18 Zoll
Reifen	Vorn 30-68/18, hinten 31-71/18
Gewicht/Abmessungen	
Länge	4.583 mm
Breite	1.997 mm
Höhe	1.171 mm
Homologationsgewicht	1.225 kg
Tankinhalt	125 l
Ausstattung	
Feuerlöschsystem	Audi Sport
Bedienelemente	In Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule, schnellverstellbares, auf Rails gelagertes Fußhebelwerk
Sitzsystem	Audi Protection Seat PS 1

* Markteinführung 2016
** Festgelegt durch BoP der Serien-Veranstalter

Der neue Rennwagen und das Serienmodell

Den gleichen Ideen verpflichtet

Auf dem Automobilsalon in Genf hat Audi zeitgleich den neuen R8 und den R8 LMS präsentiert. Damit hatten Serienmodell und Rennversion erstmals gemeinsam Premiere – und das aus gutem Grund: Sie sind technisch eng miteinander verwandt.

„Der Motorsport liegt Audi in den Genen, er ist seit jeher fester Bestandteil unseres Markencharakters“, sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Audi-Vorstand für Technische Entwicklung. „Mit dem neuen Audi R8 bringen unsere Ingenieure die geballte Racing-Kompetenz von der Rennstrecke auf die Straße. Kein anderes Modell bietet mehr dynamische Emotion. Der neue R8 V10 plus ist damit der stärkste und schnellste Serien-Audi aller Zeiten.“ Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Renningenieuren, Motorsportlern und Entwicklern hat der neue Audi R8 eine deutliche Performance-Steigerung erfahren – das kommt sowohl dem Serienauto als auch dem auf dieser Basis entwickelten R8 LMS zugute.

Beispiel Leichtbau: Die ASF-Karosserie präsentiert eine völlig neue Multimaterial-Leichtbauweise. Komponenten aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) bilden die B-Säulen, den Mitteltunnel und die Rückwand. Vorderwagen, Dachbogen und Hinterwagen sind als Fachwerk aus Aluminium-Gussknoten und -profilen aufgebaut, die teilweise aus neuen Legierungen bestehen. Wie immer im ASF ist jedes Bauteil exakt auf seinen Einsatzort und -zweck ausgelegt. So haben die Entwickler einige Bauteile aufgrund ihrer Funktion jetzt in die Rohkarosserie integriert. Lässt man diese Bauteile außen vor, so ist die Rohkarosserie etwa 15 Prozent leichter als beim Vorgänger. Gleichzeitig ist die Torsionssteifigkeit um 39 Prozent besser. Gerade im Hinblick auf die Steifigkeit ist die Karosserie des neuen Audi R8 Benchmark. Die daraus resultierende Leichtbaugüte sucht im Wettbewerb ihresgleichen. Genau auf dieser ASF-Karosserie baut auch der Rennwagen auf. Ergänzt um einen Stahl-Überrollkäfig, ist das neue Chassis im Rennwagen um 30 Kilogramm leichter als das des Vorgängers.

Beispiel Antrieb: Den Zehnzylindermotor baut Audi im ungarischen Motorenwerk Győr per Handmontage – für die Straßen- und Rennversion. Die neue Generation des Audi R8 nutzt die jüngste Entwicklungsstufe des 5.2 FSI-Zehnzylinders, die noch leistungs- und durchzugsstärker als bisher ist.

Die serienmäßige Trockensumpfschmierung ist eine klassische Motorsport-Technologie. Sie erlaubt es, das Aggregat niedrig einzubauen, wodurch der Schwerpunkt günstiger ist. Zudem stellt sie die Ölversorgung auch bei extremen Querbeschleunigungen sicher. Damit bietet der Motor Reserven, die auch für Rennsport-Zwecke ausreichen. Der robuste V10 ist im Motorsport auf ein Inspektionsintervall von 10.000 Kilometern und eine Laufleistung von 20.000 Kilometern bis zur ersten Revision ausgelegt. Dieser Wert ist ein entscheidendes Plus in der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Rennwagens für viele Teams.

Der neue Audi R8 entsteht in einem eigens für den Sportwagen neu errichteten Produktionsstandort der quattro GmbH – den „Böllinger Höfen“ in Heilbronn. In der Manufaktur baut Audi nicht nur das Serienmodell, sondern auch das Chassis des Rennwagens. Erst die Komplettierung der Wettbewerbsversion mit rennsportspezifischen Teilen erfolgt dann in der Rennwagen-Fertigung in Heilbronn-Biberach. Die große Ähnlichkeit beider Modelle war schon beim Vorgänger prägend – und ein Garant für Erfolg.

Der Audi R8 LMS Cup

Mit neuen Ideen zu neuen Ufern

Seit der Saison 2012 bereichert der Audi R8 LMS Cup das Spektrum der Markenpokale in Asien um ein attraktives Angebot, das eine wachsende Zahl von Rennfahrern überzeugt. Für die Saison 2015 haben sich die Verantwortlichen von Audi Sport customer racing Asia wieder etwas Neues einfallen lassen – von einer verbesserten Kupplung bis zu stehenden Starts.

Bis zu 22 Teilnehmer fahren dieses Jahr an den sechs Rennwochenenden des Audi R8 LMS Cup in Asien. Pro Veranstaltung werden zwei Sprintrennen ausgetragen. Längst tritt der Markenpokal auch abseits seines chinesischen Ursprungslandes auf. Der Kalender umfasst in dieser Saison neben zwei Veranstaltungen in China auch Rennen in Südkorea, Malaysia und Japan. Erstmals tritt der Markenpokal zudem in Taiwan auf. An zwei Wochenenden präsentiert sich die Marke Audi dem Publikum im Doppelpack: Am 11. Oktober in Fuji (Japan) und am 1. November in Shanghai (China) sind der Audi R8 LMS Cup und die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC gemeinsam zu erleben.

An jedem Rennwochenende liefern sich die Cup-Teilnehmer packende Duelle in zwei Sprintrennen, deren Format in diesem Jahr weiterentwickelt ist. Bislang verliefen die Rennstarts fliegend, nun stehen erstmals ein stehender und ein fliegender Start im Programm. Dafür wird der Audi R8 LMS mit einer sogenannten „Launch Control“ ausgerüstet, die die Piloten bei stehenden Starts unterstützt. Eine leichtere Kupplung für ein agileres Ansprechverhalten, ein zurückversetzter Heckflügel für stärkeren aerodynamischen Abtrieb und ein modifiziertes System zur Bremskraftverteilung runden die Neuerungen ab und kommen den Wünschen der Fahrer noch besser entgegen.

Neu ist auch das Super-Pole-Qualifying. Nach dem 15-minütigen Zeittraining dürfen die besten acht Fahrer in einer zweiten Session zum Einzelzeitfahren antreten. Höhere Chancengleichheit garantiert ein neues Äquivalenz-Konzept. Nachdem das Fahrergewicht mit voller Montur ermittelt ist, muss an Bord des Rennwagens so viel Zusatzgewicht montiert sein, dass Körpergewicht und Ballast zusammen mindestens 80 Kilogramm betragen. Leichte Piloten haben damit keine Vorteile mehr.

Größere Freiheiten genießen die Piloten 2015 in taktischer Hinsicht: War bislang nur ein Reifensatz für Qualifying und Rennen erlaubt, so sind es nun zwei. Ein weiteres taktisches Element hat sich im Vorjahr bewährt. Ein Push-to-pass-System erlaubt es den Fahrern, kurzzeitig zusätzliche Leistung abzurufen. Die Zahl dieser Einsätze ist limitiert und erlaubt spannende Manöver im Rennen. Ein weiteres strategisches Element dient dazu, die mögliche Dominanz einzelner Fahrer zu verhindern. Die drei besten Piloten eines jeden Rennens müssen im folgenden Lauf mit Ballastgewicht starten. Seit diese Regel vor einem Jahr debütierte, belohnen die Fahrer das Rennpublikum regelmäßig mit ungewöhnlichen und sehenswerten Manövern.

In diesem Jahr ist es den Teams erstmals erlaubt, mit eigenem technischem Personal an die Rennstrecke zu kommen – bislang war dafür ein zentraler Dienstleister im Einsatz. Entscheidet sich ein Team dagegen, kann es weiterhin auf den bisherigen Dienstleister zugreifen, der einen schlüsselfertigen Renneinsatz anbietet.

Die Aktivitäten von Audi Sport customer racing Asia sind nicht auf die Region Asien und auf den Audi R8 LMS Cup beschränkt. Der 19-jährige Shaun Thong aus Hongkong wird in diesem Jahr in Europa den Audi Sport TT Cup bestreiten. Mit Marchy Lee und Markus Winkelhock teilt er sich zudem ein Cockpit in der Blancpain Endurance Series. Bei der Langstrecken-GT3-Serie kooperiert Audi Sport customer racing Asia mit dem renommierten Rennstall Phoenix Racing. Thong wird auch Teil des ersten rein asiatischen Fahrerteams der Audi race experience bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring sein. Die Einsätze des Talents sind Bestandteil des Young Driver Development Programs von Audi in Asien. Die Rennwagen, die Thong in Europa pilotiert, werben unter anderem für den Audi R8 LMS Cup.

Ein weiteres Betätigungsfeld ist die Rennserie GT Asia. Auch in diesem Jahr vertreten wieder mehrere Cup-Piloten die Farben des Audi R8 LMS Cup in dieser panasiatischen Meisterschaft, wenn sie zusammen mit Kunden im Audi R8 LMS ultra auf Punktejagd gehen. So prägt das Engagement von Audi Sport customer racing Asia nicht nur die Motorsport-Landschaft in und um China, sondern verhilft dem Cup auch in anderen Regionen der Welt zu einem markanten Profil.

Die Audi race experience

Die Renn-Fahrschule

Den Rennsport mit Audi kennenlernen und selbst zum Rennfahrer im Audi R8 LMS werden – das ist die Idee der Audi race experience, einem Angebot der Audi driving experience. Ein mehrstufiges Konzept ermöglicht Anfängern wie auch erfahrenen Amateurpiloten, den GT3-Rennwagen von Audi auf Rennstrecken zu pilotieren und sogar Wettbewerbe zu bestreiten.

Einmal mehr die Nummer eins: Audi konzipierte als erstes Unternehmen ein Rennsport-Programm für seine Kunden. Seit 2010 haben sportlich orientierte Fahrer die Chance, den Audi R8 LMS zu erproben. Incentive-Veranstaltungen auf Rennstrecken eröffnen den Sportfahrern die Gelegenheit, den 560 PS starken Rennwagen bei individuellen Trainings oder als „Erlebnis Audi R8 LMS“ auf einer Rennstrecke zu pilotieren. Neu im Programm ist in diesem Jahr zudem der Rennwagen, der ab 2015 im neuen Audi Sport TT Cup zum Einsatz kommt.

Noch höhere Ansprüche stellt der Kunden-Motorsport als zweiter Bereich der Audi race experience. Um im echten Wettbewerb bestehen zu können, müssen die Piloten Vorkenntnisse auf der Nordschleife des Nürburgrings nachweisen. Erst dann dürfen sie mit der Audi race experience zu Langstrecken-Rennen in der Eifel antreten. Mehr als 1.000 Kunden haben sich in den vergangenen fünf Jahren vom Audi R8 LMS ultra in einem der Programme faszinieren lassen. Extremsportler und Stratosphären-Springer Felix Baumgartner ließ sich zum Rennfahrer ausbilden. Zu den prominenten Gästen im Cockpit des Rennwagens zählte 2014 auch der frühere Ski-Weltcup-Sieger Didier Cuche.

Sportlicher Leiter des Rennsport-Engagements ist der frühere Rallye-Pilot Josef „Sepp“ Haider. In der Saison 2015 leitet er das Programm an sieben Rennwochenenden sowie bei den VLN-Test- und Einstellfahrten. Zu Hause ist die Audi driving experience seit 2014 ebenfalls in Neuburg. „Das Gelände mit dem Kundengebäude und den verschiedenen Streckentypen ist für unsere Zwecke ideal, was uns auch die Kunden bestätigen“, sagt Klaus Demel, Leiter der Audi driving experience. „Auch auf den Rennstrecken bestreitet die Audi race experience 2015 ein umfassendes Programm. Ich bin mir sicher, dass wir auch in diesem Jahr wieder viele neue Kunden für die Marke Audi gewinnen werden.”

Einsatzgebiete 2015

Global Player

Als Audi 2009 in den GT3-Rennsport eingestiegen ist, war die Kategorie eine von vielen GT-Klassen. Weltweit hat sie sich inzwischen als populärste Plattform für GT-Sportwagen durchgesetzt. So stehen dem Audi R8 LMS auf vier Kontinenten diverse Meisterschaften offen. Namhafte Einzelläufe runden den Kalender ab. Ein Überblick über wichtige Rennveranstaltungen.

Langstrecken-Rennen (ohne Meisterschaftsstatus)

12h Bathurst	www.bathurst12hour.com.au
12h Gulf, Abu Dhabi	www.gulf12hours.com
24h Nürburgring	www.24h-rennen.de
12h Sepang	www.sepang12hour.com

Amerika

Pirelli World Challenge	www.world-challenge.com
Tudor United SportsCar Championship	www.imsa.com

Asien

Audi R8 LMS Cup	www.audir8lmscup.com
GT Asia	www.afos.com
Super GT	www.supergt.net/en
Super Taikyu Series	www.supertaikyu.com
Taiwan Speed Festival	www.pic-taiwan.com
Thailand Super Series	www.thailandsuperseries.net

Australien

Australian GT	www.australiangt.com.au

Europa

ADAC GT Masters	www.adac-gt-masters.de
British Endurance Championship	www.britcar24hr.co.uk
Campionato Italiano GT	www.acisportitalia.it/GT
DMV Gran Turismo Touring Car Cup	www.dmv-gtc.de
GT Cup	www.gtcup.co.uk
GT Tour	www.gt-tour.fr

Spezial Tourenwagen Trophy	www.spezial-tourenwagen-trophy.de
Supercar Challenge	www.supercarchallenge.nl
V de V Challenge GT	www.vdev.fr
VLN Langstreckenmeisterschaft	www.vln.de

International

Blancpain Endurance Series	www.blancpain-gt-series.com
Blancpain Sprint Series	www.blancpain-gt-series.com
International GT Open	www.gtopen.net

Erfolgsbilanz

Titeljäger aus Deutschland

Innerhalb von sechs Jahren hat sich der Audi R8 LMS vom Neueinsteiger zu einem Maßstab entwickelt. Seine Erfolgsbilanz in Gesamt- wie auch in Klassenwertungen rund um den Globus ist eindrucksvoll. Alle Titel sowie die namhaften Einzelsiege im Überblick.

Fahrertitel Gesamtwertung

2009

ADAC GT Masters	Christian Abt (D)
Belgien	Jean-François Hemroulle/Tim Verbergt (B/B)
FIA-GT3-Europameisterschaft	Christopher Haase/Christopher Mies (D/D)

2010

DMSB-GT-Meisterschaft	Luca Ludwig (D)
Belgien	Greg Franchi/Anthony Kumpen (B/B)
Portugal	César Campaniço/João Figueiredo (P/P)
Spanien	César Campaniço/João Figueiredo (P/P)

2011

Australien	Mark Eddy (AUS)
Blancpain Endurance Series	Greg Franchi (B)
Italien	Marco Bonanomi (I)
Super Taikyu Series	Tomonobu Fujii/Akihiro Tsuzuki/Michael Kim (J/J/USA)
Taça Portugal	César Campaniço/João Figueiredo (P/P)
Spanien	César Campaniço/João Figueiredo (P/P)

2012

Blancpain Endurance Series	Christopher Haase/Christopher Mies/Stéphane Ortelli (D/D/MC)
Portugal	César Campaniço/Carlos Vieira (P/P)
Taça Portugal	César Campaniço/Carlos Vieira (P/P)
Iberian Supercars Trophy	César Campaniço/Carlos Vieira (P/P)
Spanien	Mikko Eskelinen (FIN)

2013

Belgien	Anthony Kumpen/Bert Longin/Maarten Makelberge (B/B/B)
FIA GT Series	Stéphane Ortelli/Laurens Vanthoor (MC/B)
GT Sprint International	Thomas Schöffler (D)
Portugal	César Campaniço (P)
Schweden	Jan Brunstedt (S)

2014

ADAC GT Masters	Kelvin van der Linde/René Rast (ZA/D)
Blancpain Endurance Series	Laurens Vanthoor (B)
Blancpain GT Series	Laurens Vanthoor (B)

Gesamtsiege bei Langstrecken-Rennen

2010

12h Ungarn	Thomas Gruber/Philip König/Walter Lechner/ Niki Mayr-Melnhof (A/A/A/A)

2011

12h Bathurst	Marc Basseng/Christopher Mies/Darryl O'Young (D/D/HK)
24h Spa	Mattias Ekström/Greg Franchi/Timo Scheider (S/B/D)
24h Zolder	Enzo Ide/Bert Longin/Xavier Maassen/ François Verbist (B/B/B/B)

2012

12h Bathurst	Christer Jöns/Christopher Mies/Darryl O'Young (D/D/HK)
24h Nürburgring	Marc Basseng/Christopher Haase/Frank Stippler/ Markus Winkelhock (D/D/D/D)
24h Spa	Andrea Piccini/René Rast/Frank Stippler (I/D/D)
24h Zolder	Marco Bonanomi/Anthony Kumpen/Edward Sandström/ Laurens Vanthoor (I/B/S/B)

2014

24h Nürburgring	Christopher Haase/Christian Mamerow/René Rast/ Markus Winkelhock (D/D/D/D)
24h Spa	René Rast/Laurens Vanthoor/Markus Winkelhock (D/B/D)

Klassensiege und Trophäen bei Langstrecken-Rennen

2009	
24h Nürburgring (SP9-GT3)	Christian Abt/Jean-François Hemroulle/Pierre Kaffer/Lucas Luhr (D/B/D/D)
24h Spa (G2)	Marc Basseng/Marcel Fässler/Alexandros Margaritis/Henri Moser (D/CH/GR/CH)
2010	
24h Nürburgring (SP9-GT3)	Marc Bronzel/Luca Ludwig/Dennis Rostek/Markus Winkelhock (D/D/D/D)
2011	
24h Nürburgring (SP9-GT3)	Marc Basseng/Marcel Fässler/Frank Stippler (D/CH/D)
2012	
24h Trophy, Nürburgring – Spa (GT3)	Phoenix Racing
2013	
24h Daytona (GT)	Filipe Albuquerque/Oliver Jarvis/Dion von Moltke/Edoardo Mortara (P/GB/USA/I)
12h Sepang (GTC)	Ashraff Dewal/Jacky Yeung/Alex Yoong (MAL/HK/MAL)
2014	
24h Spa (Coupe du Roi)	Audi
Petit Le Mans (GTD)	Matt Bell/Christopher Haase/Bryce Miller (GB/D/USA)

Bedeutende Einzelsiege

2011	
Macau GT Cup	Edoardo Mortara (I)
2012	
Macau GT Cup	Edoardo Mortara (I)
2013	
Macau GT Cup	Edoardo Mortara (I)
Baku World Challenge	Stéphane Ortelli/Laurens Vanthoor (MC/B)

2014

Baku World Challenge	César Ramos/Laurens Vanthoor (BR/B)

Partner

Die Partner von Audi Sport customer racing

Audi Sport customer racing kooperiert in seinem GT-Sport-Rennprogramm mit sieben Partnern.

Akrapovič
Akrapovič genießt breite Anerkennung als äußerst innovatives Unternehmen im Bereich der Materialtechnologie. Die Marke steht für höchste Ansprüche an das Design, für merkliche Leistungssteigerung und für die Kreation eines unverkennbaren, tiefen und satten Auspuffsounds. Ein kompetentes Team aus mehr als 500 Mitarbeitern fertigt Produkte für Motorräder und Automobile.

Castrol
Castrol ist der global führende Hersteller, Distributor und Händler von hochwertigen Schmierölen, -fetten und verwandten Services für weltweite Kunden aus den Bereichen Kraftfahrzeugtechnik, Industrie, See- und Luftfahrt, Ölförderung und -produktion. Das Unternehmen betätigt sich direkt in mehr als 40 Ländern und hat weltweit 7.000 Mitarbeiter.

Eibach
Eibach genießt weltweit den Ruf als führender Hersteller von hochwertigen Federungs- und Fahrwerkssystemen sowie technischen Spezialfedern für anspruchsvolle Anwendungen. Das Einsatzspektrum umfasst nahezu alle Bereiche der Industrie- und Automobiltechnik. Seit Jahrzehnten ist Eibach ein federführender Partner im weltweiten Hochleistungs-Motorsport.

Endless
Endless ist ein innovatives Unternehmen, das High-End-Bremskomponenten entwickelt und produziert. Mit seinen Produktlinien – von Bremsbelägen bis hin zu vollständigen Bremssystemen einschließlich Bremssätteln, -scheiben, Bremsleitungen und Bremsflüssigkeit für Pkw sowie Sport- und Rennwagen – ist Endless ein Spitzenanbieter für hochwertige Bremstechnik.

Mayer Motorsport
Mayer Motorsport fertigt seit 2004 hochwertige Fahrzeugverkabelungen für den Rennsport. Das mittelständische Unternehmen ist einer der wenigen Spezialisten auf

diesem Gebiet deutschlandweit. Mayer Motorsport arbeitet konstant und mit Leidenschaft an der Produktion gewichtsreduzierter und langlebiger Kabelkonfektionen.

Michelin
Der motorsportliche Wettbewerb gehört seit Gründung des Unternehmens zur DNA von Michelin. Wo immer die Marke antrat, erreichten ihre Partner Siege und Titel in Serie. Der Rennsport bildet mit seinen Extrembedingungen das ideale Testlabor für Innovationen. Kaum etwas treibt den technologischen Fortschritt so stark voran wie der Wissenstransfer von der Rennstrecke zu den Serienprodukten.

Stäubli
Stäubli bietet Mechatronik-Lösungen in den drei Sparten Textilmaschinen, Kupplungssysteme und Industrieroboter. Das Produktsortiment umfasst Jacquard-, Schaft- und Teppichwebmaschinen, Schnellkupplungssysteme für Flüssigkeiten, Gas und elektrische Energie, Werkzeug-Wechselsysteme, SCARA-und Sechsachs-Knickarmindustrieroboter mit Steuerungen und Software.

Termine

Ausgewählte Audi-GT-Sport-Termine 2015

Geplante Einsätze des neuen Audi R8 LMS

14.03.	VLN Test- und Einstellfahrt Nürburgring (D)
28.03.	VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D)
12.04.	Blancpain Endurance Series Monza (I)
25.04.	VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D)
16.–17.05.	24 Stunden Nürburgring (D)
20.06.	Blancpain Endurance Series Le Castellet (F)
24.06.	Testtag 24 Stunden Spa (B)
25.–26.07.	24 Stunden Spa (B)

Langstrecken-Rennen Audi Sport customer racing

24.–25.01.	24 Stunden Daytona (USA)
08.02.	12 Stunden Bathurst (AUS)
21.03.	12 Stunden Sebring (USA)
16.–17.05.	24 Stunden Nürburgring (D)
28.06.	6 Stunden Watkins Glen (USA)
25.–26.07.	24 Stunden Spa (B)
03.10.	Petit Le Mans, Road Atlanta (USA)

Audi R8 LMS Cup

21.–22.03.	Zhuhai (CN)
16.–17.05.	Yeongam (ROK)
Juni/Juli (TBC)	Taiwan (RC)
08.-09.08.	Sepang (MAL)
10.10.	Fuji (J)
31.10.–01.11.	Shanghai (CN)

Audi race experience

14.03.	VLN Test- und Einstellfahrt Nürburgring (D)
12.04.	Qualifikationsrennen 24 Stunden Nürburgring (D)
25.04.	VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D)
16.–17.05.	24 Stunden Nürburgring (D)
04.07.	VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D)
22.08.	VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D)
05.09.	VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D)
03.10.	VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (D)

Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Jürgen Pippig
Leiter Kommunikation Motorsport
Tel. +49 (0)841 89-35550
Mobil +49 (0)160 90430634
E-Mail juergen.pippig@audi.de

Virginia Brusch
Kommunikation GT-Sport und Audi Sport TT Cup
Tel. +49 (0)841 89-41753
Mobil +49 (0)151 52817968
E-Mail virginia.brusch@audi.de

Verbrauchs- und Emissionswerte

Audi A1: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,8–3,4; CO_2-Emission kombiniert: 134–89 g/km
Audi RS 3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3–8,1; CO_2-Emission kombiniert: 194–189 g/km
Audi RS Q3: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4; CO_2-Emission kombiniert: 198 g/km
Audi RS 4 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7; CO_2-Emission kombiniert: 249 g/km
Audi RS 5 Coupé: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,5; CO_2-Emission kombiniert: 246 g/km
Audi RS 5 Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7; CO_2-Emission kombiniert: 249 g/km
Audi RS 6 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6; CO_2-Emission kombiniert: 223 g/km
Audi RS 7 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5; CO_2-Emission kombiniert: 221 g/km
Audi R8: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,4–11,8; CO_2-Emission kombiniert: 289–275 g/km