



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

Juli 2016

Audi im GT-Sport 2016

Audi im GT-Sport 2016	2
Internationale Kundensport-Betreuung	4
Der neue Audi R8 LMS	5
Technische Daten Audi R8 LMS	8
Der neue Rennwagen und das Serienmodell	9
Der Audi R8 LMS Cup	11
Einsatzgebiete 2016	12
Erfolgsbilanz	14
Partner	18
Termine	20
Kontakte	21

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



Audi im GT-Sport 2016

Audi bereit für harten Wettbewerb

Seit 2009 ist Audi im internationalen GT3-Rennsport aktiv und zählt in diesem Wachstumsmarkt zu den Global Playern. Audi Sport customer racing ist das Kundensport-Programm der Marke. Es ist auf vier Kontinenten fest verwurzelt, hat bereits 28 Titel gewonnen und war auch wirtschaftlich erfolgreich. Von der ersten Rennwagen-Generation hat Audi 137 Autos gebaut. 2015 debütierte mit dem Audi R8 LMS das Nachfolgemodell, das mit Beginn der Motorsportsaison 2016 für Kundenteams verfügbar ist. Bei Aerodynamik, Leichtbau, Sicherheit und Kundenfreundlichkeit setzt Audi im GT3-Rennsport Maßstäbe. Damit ist die Marke mit den Vier Ringen im harten Wettbewerb vieler neuer Modelle im GT3-Markt bestens aufgestellt.

Wie gründlich Audi Sport customer racing sich auf die neuen Herausforderungen vorbereitet, hat der Audi R8 LMS bereits in seiner Debütsaison bewiesen. Nur elf Wochen nach seiner Premiere gewann er im Mai 2015 auf dem Nürburgring eines der härtesten 24-Stunden-Rennen im GT-Rennsport. Im Dezember gelang dem Rennwagen bei den 12 Stunden von Sepang ein Dreifachsieg. Seit September 2015 produziert die quattro GmbH, in deren Verantwortung das Kundensport-Programm liegt, den Rennwagen. Damit ist Audi im Wettbewerbsumfeld der erste Hersteller, der die jüngste Rennwagengeneration für das ab 2016 gültige neue Reglement vollständig entwickelt hat und bereits vertreibt.

„Die hohe Nachfrage gibt uns recht“, sagt Heinz Hollerweger, Geschäftsführer der quattro GmbH. „Die Wettbewerbsdichte ist hoch – so waren bei den 24 Stunden von Spa 2015 elf Automobilhersteller mit ihren GT3-Rennwagen am Start. Die Branche erwartet von diesen Anbietern aktuell viele Neuerscheinungen. Wir waren die Ersten, die frühzeitig die Entwicklung abgeschlossen und Kunden beliefert haben.“ Bis April 2016 vertreibt das Unternehmen 55 Audi R8 LMS an Kunden in Australien, Asien, Europa und Amerika – im Rennsport eine signifikante Zahl.

Damit will Audi Sport customer racing die bisherige Serie von Rennerfolgen fortsetzen. In der Saison 2015 traten die Kunden in 22 Ländern auf vier Kontinenten zum Titelkampf an und entschieden dabei zwei große kontinentale Serien für sich: Platz eins des Niederländers Robin Frijns in der Blancpain GT Series steht für den bedeutendsten Erfolg in Europa, während sich der Deutsche Christopher Mies die



Australische GT-Meisterschaft sicherte. Darüber hinaus feierten Teams und Fahrer 2015 elf weitere Titel in Unterkategorien nationaler und internationaler Serien. Der Triumph des Audi Sport Team WRT auf dem Nürburgring war bereits der dritte 24-Stunden-Rennsieg für Audi in der Eifel seit 2012, in Sepang (MAL) gewann die Marke erstmals das 12-Stunden-Rennen.

2016 wird der Audi R8 LMS in allen bedeutenden GT-Rennserien am Start sein. In Nordamerika vertrauen die Teams in der IMSA WeatherTech SportsCar Championship auf den neuen Rennwagen, in Europa wird das Modell in Deutschland, Frankreich, Italien und in der Blancpain GT Series zu sehen sein. Die International Endurance Series steht ebenfalls im Programm mehrerer Audi-Teams. In Asien startet der Audi R8 LMS Cup erstmals mit dem neuen Rennwagen und tritt in China, Thailand, Malaysia, Korea und Taiwan an. In Japan wird der neue Audi in der hochkarätigen Super-GT-Serie am Start sein, in Australien steht die Titelverteidigung an erster Stelle. Audi Sport customer racing hat sich auch für die neue Intercontinental GT Challenge eingeschrieben, die neben den 12-Stunden-Rennen in Bathurst (AUS) und Sepang (MAL) auch die 24 Stunden von Spa (B) umfasst. Beim FIA GT World Cup, der 2015 erstmals in Macau am Start war, will Audi nach Platz zwei erneut um den Sieg kämpfen. Von 2011 bis 2013 waren die Vier Ringe bei dem Stadtrennen ungeschlagen.

Audi erwartet, dass die Saison 2016 so anspruchsvoll wird wie keine vorherige Saison. „Mit unseren Kunden bestreiten wir Programme auf vier Kontinenten“, sagt Romolo Liebchen, Leiter von Audi Sport customer racing. „Die sportliche und wirtschaftliche Konkurrenz im GT3-Markt ist so hart wie noch nie. Und es warten neue Herausforderungen wie der erste interkontinentale Titel auf uns.“

Internationale Kundensport-Betreuung

Service weltweit

Audi Sport customer racing hat seit 2009 konsequent auf Service gesetzt. Das Unternehmen bietet seinen Kunden neben modernen und leistungsfähigen Rennwagen auch umfassende Dienstleistungen.

Mehr als 130 Rennwagen der ersten Generation des Audi R8 LMS sind weltweit in Betrieb, hinzu kommen 55 Modelle der zweiten Generation zur Saison 2016. Um einen hohen Einsatzstandard für die bewährten und die neuen GT3-Modelle zu ermöglichen, hat Audi Sport customer racing einen mehrstufigen Ansatz der Kundenbegleitung entwickelt.

In Europa betreut Audi Sport customer racing seine Kunden selbst, in Übersee sind vier Servicepartner tätig. In Japan ist Nova Engineering seit 2011 der Ansprechpartner für die Kunden. Audi Sport customer racing Asia ist für Kundeneinsätze im übrigen Asien zuständig. In Australien und Neuseeland ist das Melbourne Performance Centre die Servicezentrale. Audi Sport customer racing North America schließlich betreut die Kunden in den großen nordamerikanischen Serien sowie die wachsende Zahl von Teams in der vielfältigen Clubsportszene des Landes.

Neben diesen Satelliten gibt es eine zweite Ebene – sie besteht in der Betreuung vor Ort durch Kundensportberater aus Deutschland. Die Techniker unterstützen Teams bei ihren Einsätzen in Fragen zu Wartung, Abstimmung oder Reparaturen. Eine dritte Ebene komplettiert das Angebot: Bei großen Rennserien und namhaften Einzelveranstaltungen ist Audi Sport customer racing auch mit eigenen Servicefahrzeugen im Fahrerlager vertreten.

In der Saison 2015 hat Audi Sport customer racing seine neue Zentrale im Kompetenz-Center Motorsport von Audi Neuburg bezogen. Dort befindet sich auch das Logistikzentrum. Das Teilelager für die erste Fahrzeuggeneration, die zahlreiche Kunden weiterhin einsetzen, umfasst 4.943 Positionen und wird für den neuen R8 LMS auf insgesamt 11.213 Positionen erweitert.



Der neue Audi R8 LMS

Leicht, sicher, effizient – der neue Audi R8 LMS

Audi gibt das Tempo vor: Bereits 2015 hat die Marke mit den Vier Ringen den neuen R8 LMS eingeführt, der das ab 2016 gültige GT3-Reglement erfüllt. Auf Anhieb gewann der neue GT-Sportwagen von Audi die 24 Stunden auf dem Nürburgring. Seit dem Winter 2015/2016 wird er an Kunden ausgeliefert.

Noch mehr Rennwagen-Technologie, Leichtbau par excellence, eine effizientere Aerodynamik und ein Niveau an Sicherheit, das die Anforderungen des Sportgesetzes übertrifft: Mit diesen Qualitäten knüpft der neue Audi R8 LMS an seinen erfolgreichen Vorgänger an. Zwischen 2009 und 2015 haben die Piloten der ersten Generation des Kundensport-Rennwagens weltweit 28 Fahrertitel, sieben 24-Stunden-Rennen und drei 12-Stunden-Rennen gewonnen. 137 GT3-Rennwagen hat Audi in Neckarsulm gefertigt, pro Jahr bestreiten die Kunden mit ihnen weltweit mehr als 300 Rennen.

Seit September 2015 baut die quattro GmbH in den Böllinger Höfen das Chassis der aktuellen Rennwagengeneration, im Winter 2015/2016 produzierte das Unternehmen 55 Autos – im Kunden-Motorsport eine stattliche Zahl. Die Endmontage erfolgt am Kundensportstandort Biberach. Der GT-Rennwagen ist eng mit dem Serienmodell verwandt, die Chassis beider Typen entstehen in derselben Anlage.

Eine Vorreiterrolle nimmt Audi im Bereich der Sicherheit ein, denn der neue Audi R8 LMS übertrifft die Anforderungen des neuen Reglements ab 2016 deutlich. So erfüllt der GT3-Sportwagen dank einer modifizierten Struktur des Vorderwagens und eines erstmals verwendeten Crashelements aus CFK (Kohlenstoff-faserverstärkter Kunststoff) im Heck die Crashtest-Anforderungen für Le-Mans-Prototypen (LMP) wie den Audi R18 – derzeit die technische Königsklasse des Automobil-Weltverbandes FIA bei den Sport-Prototypen. Der aufwendige Audi Protection Seat PS 1 setzt mit seiner strukturellen Steifigkeit und seiner Adaptionfähigkeit an verschiedene Körperstaturen bereits seit Jahren Maßstäbe in der Sitztechnologie. Er ist fest mit dem Chassis verbunden, was die Steifigkeit erhöht. Ein einfach 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 erlaubt es, den Helm des Fahrers nach einem



Unfall wirbelsäulenschonend nach oben hin abzunehmen und ein Rettungskorsett 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 Trockengewicht des Rennwagens deutlich zu verringern. Das um 25 Kilogramm reduzierte Homologationsgewicht kann von nun an selbst im Langstreckentrimm mit Zusatzscheinwerfern und Klimaanlage mühelos eingehalten werden. 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 Audi die Produktion von Serien- und Rennwagen noch enger vernetzt. In einer neuen Fertigungsanlage in den Böllinger Höfen in Heilbronn stellt die quattro GmbH beide Chassisvarianten 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.

Motorrevision nach 20.000 Kilometern

Audi setzt beim neuen R8 LMS dort auf Serienbauteile, wo sie im Rennsport technisch und wirtschaftlich sinnvoll sind. So entsteht der V10-Motor mit 5,2 Liter Hubraum und bis zu 430 kW (585 PS) Leistung im Rennsport auf dem gleichen Fertigungsband 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 neue Karosserie aus CFK besteht. Bei den Radaufhängungen sind erstmals reine Rennsport-Querlenker verbaut. Auch das Sechsgang-Getriebe mit Wippenschaltung wurde vollständig neu entwickelt. Es ist 25 Kilogramm 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 Rechengeschwindigkeiten und damit schnellere Reaktionen. Neu ist auch eine Powerbox. Sie ersetzt den traditionellen Sicherungskasten des Bordnetzes. So können die Ingenieure die Belastungen des Bordnetzes einfach überwachen und es gegen Überlastung funktionsgebunden absichern.

Das neue Aerodynamik-Konzept des Audi R8 LMS umfasst erstmals einen voll verkleideten Unterboden und einen konzeptionell integrierten hinteren Diffusor. Dadurch wird das Heckflügelprofil um 25 Prozent kleiner als beim Vorgänger, und der von der FIA festgelegte Maximalabtrieb wird dennoch erreicht. Als Konsequenz sinkt der Luftwiderstand um 20 Prozent, und die Höchstgeschwindigkeit steigt bei gleicher Motorleistung und gleichem Verbrauch um 6,5 Prozent. Die Radhäuser der Vorderräder sind über einen größeren Querschnitt nach hinten geöffnet und tragen so ihren Teil zur Verbesserung des Luftflusses bei. Luftdurchsatz und Kühlfläche des Wasserkühlers im Vorderwagen fallen um zehn Prozent größer aus, um auf höchste Außentemperaturen vorbereitet zu sein. Damit sich die Rennfahrer noch besser auf ihre Aufgaben konzentrieren können, ist die Frischluftzirkulation im Cockpit intensiver als zuvor. 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 ausfallen.

So präsentiert sich der Audi R8 LMS als Allround-Rennwagen für den Kundensport. Er besteht auf Rennstrecken in allen Klimazonen, ist hochleistungsfähig und kann durch die langen Serviceintervalle wirtschaftlich betrieben werden. Er bietet ein größtmögliches Maß an Sicherheit und ist für Sprints wie Langstrecken-Rennen gleichermaßen geeignet.



Technische Daten Audi R8 LMS (2016)

Stand: Januar 2016

Modell		Audi R8 LMS (2016)
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, Bergungsluke im Dach	
Motor		
Bauart	V10-Motor, 90-Grad-Zylinderwinkel, vier Ventile pro Zylinder, DOHC, Benzin-Direkteinspritzung, Abgasreinigung durch zwei Abgas-Rennkatalysatoren	
Motormanagement	Bosch Motorsport Motronic MS6.4	
Motorschmierung	Trockensumpf (Übernahme aus Serie)	
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 Dreischeiben-Rennkupplung (ECA)	
Getriebe	Sequenzielles, pneumatisch betätigtes Sechsgang-Sportgetriebe mit Wippenschaltung	
Differenzial	Sperrdifferenzial, Vorspannung einstellbar	
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 (380 x 34 mm) und hinten (355 x 32 mm), 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	120 l	
Ausstattung		
Feuerlöschsystem	Audi Sport	
Bedienelemente	In Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule, schnellverstellbares, auf Rails gelagertes Fußhebelwerk	
Sitzsystem	Audi Protection Seat PS 1	

^{*} festgelegt durch BoP der Serienveranstalter



Der neue Rennwagen und das Serienmodell

Dieselben Wurzeln

In der Saison 2015 präsentierte Audi auf dem Automobilsalon in Genf zeitgleich den neuen R8* und den R8 LMS. Damit erlebten erstmals Serienmodell und Rennversion eine gemeinsame Premiere – und das aus gutem Grund: Beide sind technisch eng miteinander verwandt.

Der Motorsport liegt Audi in den Genen, und der neue Audi R8 bringt die geballte Rennsport-Kompetenz der Vier Ringe von der Rennstrecke auf die Straße. Der neue R8 V10 plus ist der stärkste und schnellste Serien-Audi aller Zeiten – kein anderer Audi bietet mehr dynamische Emotion. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Renningenieuren, Motorsportlern und Entwicklern ist der neue Audi R8 noch leistungsfähiger – das kommt sowohl dem Serienauto als auch dem auf dieser Basis entwickelten Audi 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. Der Vorderwagen, der Dachbogen und der 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 jetzt einige Bauteile aufgrund ihrer Funktion in die Rohkarosserie integriert. Die Rohkarosserie ist etwa 15 Prozent leichter als beim Vorgänger. Gleichzeitig ist die Torsionssteifigkeit des Serienmodells um 40 Prozent höher. Gerade im Hinblick auf die Steifigkeit setzt die Karosserie des neuen Audi R8 Maßstäbe. Die resultierende Leichtbaugüte ist Benchmark im Wettbewerb. Genau auf dieser ASF-Karosserie baut auch der Rennwagen auf. Ergänzt um einen Stahl-Überrollkäfig, fällt das neue Chassis im Rennwagen um 30 Kilogramm leichter aus als das des Vorgängers.

Beispiel Antrieb: Der Zehnzylinder-Motor wird im ungarischen Motorenwerk Győr per Handmontage gebaut – für die Straßenversion wie auch die Rennversion. Die neue Generation des Audi R8 nutzt die jüngste Entwicklungsstufe des 5.2-FSI-Zehnzylinders, der sich noch leistungs- und durchzugsstärker als bisher präsentiert.



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

Die enge Verbindung von Serienproduktion und Rennwagen beginnt bei der Konstruktion und endet bei der Fertigung. 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 wird neben dem Serienmodell auch das Chassis des Rennwagens gebaut. Mit Rennsport-spezifischen Teilen komplettiert und fertiggestellt wird der Sportwagen dann in der Rennwagen-Fertigung in Heilbronn-Biberach. Die große Ähnlichkeit beider Modelle war schon beim Vorgänger prägend – und ein Garant für den Erfolg.



Der Audi R8 LMS Cup

Saison 2016 mit neuen Rennwagen und neuen Dienstleistern

In seiner fünften Saison bietet der Audi R8 LMS Cup seinen Teilnehmern eine Neuigkeit: Zum ersten Mal dürfen die Rennfahrer mit der zweiten Generation des Audi R8 LMS an den Start gehen. Zugleich erhalten die Besitzer der Vorgängerversion weiterhin die Möglichkeit, um Punkte und Pokale zu kämpfen.

In der Saison 2016 präsentiert sich der Audi R8 LMS Cup mit zwölf Läufen in den fünf Ländern China, Thailand, Malaysia, Korea und Taiwan – und damit einmal mehr mit panasiatischer Ausrichtung. Die Teilnehmer messen sich in einer Gesamtwertung und in einem Amateurgcup erstmals mit dem neuen Audi R8 LMS, der Maßstäbe bei Leichtbau, Sicherheit und aerodynamischer Effizienz setzt. Darüber hinaus können Piloten ohne Profi-Erfahrung im bisherigen Modell des Rennwagens um den erstmals ausgeschriebenen Masters Cup fahren.

Eine breite Auswahl bietet sich den Interessenten auch bei den Einsatzpartnern. War das Unternehmen Absolute Racing bislang der zentrale Service-Dienstleister, so sind ab der Saison 2016 zusätzlich auch Phoenix Racing Asia und die KC Motorgroup (KCMG) für Vorbereitung, Einsatz und Wartung der Rennwagen zuständig.

Audi Sport customer racing Asia hat innerhalb von nur vier Jahren große Aufmerksamkeit erreicht: Während Audi vor 2012 im asiatischen Motorsport mit Ausnahme einzelner GT-, Sport- und Tourenwagenrennen nicht präsent war, so verfügt die Marke mit den Vier Ringen heute über eine asiatische Motorsport-Plattform mit mehreren Ebenen. Von der Nachwuchsförderung über das Cup-Engagement bis zu weiteren Renneinsätzen in Asien und in Europa hat sich Audi Sport customer racing Asia zu einer profilierten Adresse für Motorsportler entwickelt.

Auch der Rennsport-Nachwuchs profitiert vom Engagement der Marke. Das „Young Driver Development Programme“ umfasst eine Partnerschaft mit der Formula Masters China Series (FMCS). So genießt zum Beispiel der 18 Jahre alte Jeffrey Ye eine Betreuung durch den international erfahrenen Rennfahrer Congfu Cheng vom FAW-VW Audi Racing Team. Der erste Förderpilot Shaun Thong war 2015 im Audi Sport TT Cup aktiv und feierte einen Rennsieg am Norisring.



Einsatzgebiete 2016

Auf der ganzen Welt zu Hause

Der GT3-Sport ist bei produktionsbasierten Sportwagen die führende Kategorie. Seit 2009 beteiligt sich Audi im Kundensport an dieser Klasse. Dabei hat sich der Audi R8 LMS rund um die Welt durchgesetzt. Er startet 2016 erneut in allen wichtigen Meisterschaften – die Rennen und Serien im Überblick.

Langstrecken-Rennen

12h Bathurst	www.bathurst12hour.com.au
24h Daytona	www.daytonainternationalspeedway.com
24h Nürburgring	www.24h-rennen.de
12h Sebring	www.sebringraceway.com
12h Sepang	www.sepang12hour.com
24h Spa	www.24hoursofspa.com
25h Thunderhill	www.nasa25hour.com

Amerika

IMSA WeatherTech SportsCar Championship	www.imsa.com
Pirelli World Challenge	www.world-challenge.com

Asien

Audi R8 LMS Cup	www.audi-motorsport-asia.com
GT Asia	www.gtasiaseries.com
Super GT	www.supergt.net/en
Thailand Super Series	www.thailandsuperseries.net

Australien

Australian GT	www.australiangt.com.au
---------------	--

Europa

ADAC GT Masters	www.adac-gt-masters.de
Campionato Italiano GT	www.acisportitalia.it/CIGT
DMV Gran Turismo Touring Car Cup	www.dmv-gtc.de
GT Cup Championship	www.gtcup.co.uk
GT Sports Club	www.gtsportsclub.com
GT Tour	www.gt-tour.fr



International GT Open	www.gtopen.net
Michelin GT3 Le Mans Cup	www.europeanlemansseries.com
Spezial Tourenwagen Trophy	www.spezial-tourenwagen-trophy.de
V de V Challenge GT	www.vdev.fr
VLN Langstrecken-Meisterschaft	www.vln.de

International

Blancpain GT Series	www.blancpain-gt-series.com
Intercontinental GT Challenge	www.sro-motorsports.com/series/details/Intercontinental-GT-Challenge
International Endurance Series	www.24hseries.com



Erfolgsbilanz

Titeljäger aus Deutschland

Innerhalb von sieben Jahren hat sich der Audi R8 LMS vom Neueinsteiger zu einem erfolgreichen Rennwagen entwickelt, der Maßstäbe setzt. 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

Belgien	Greg Franchi/Anthony Kumpen (B/B)
DMSB-GT-Meisterschaft	Luca Ludwig (D)
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)
Spanien	César Campaniço/João Figueiredo (P/P)
Super Taikyu Series	Tomonobu Fujii/Akihiro Tsuzuki/ Michael Kim (J/J/USA)
Taça Portugal	César Campaniço/João Figueiredo (P/P)

2012

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



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)

2015

Australien	Christopher Mies (D)
Blancpain GT Series	Robin Frijns (NL)

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)

2015

24h Nürburgring Christopher Mies/Edward Sandström/Nico Müller/
Laurens Vanthoor (D/S/CH/B)
25h Thunderhill Guy Cosmo/Tomonobu Fujii/Darren Law/
Johannes van Overbeek (USA/J/USA/USA)
12h Sepang Stuart Leonard/Stéphane Ortelli/Laurens Vanthoor (GB/MC/B)

2016

24h Dubai Alain Ferté/Stuart Leonard/Michael Meadows/Laurens Vanthoor
(F/GB/GB/B)

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)

2015

24h Spa (Coupe du Roi) Audi
24h Spa (Am-Cup) Ian Loggie/Callum Macleod/Benny Simonsen/
Julian Westwood (GB/GB/DK/GB)

Bedeutende Sprint-Einzelsiege

2011

Macau GT Cup Edoardo Mortara (I)

2012

Macau GT Cup Edoardo Mortara (I)

2013

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

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 sechs Partnern.

Akrapovič

Akrapovič genießt breite Anerkennung als innovatives Unternehmen im Bereich der Materialtechnologie. Die Marke steht für höchste Ansprüche an das Design, für eine kontinuierliche Leistungssteigerung und für die Kreation eines unverkennbar tiefen und satten Auspuffsounds. Ein kompetentes Team aus mehr als 800 Mitarbeitern entwirft und fertigt alle Produkte passgenau für Motorräder und Automobile.

Castrol

Castrol ist der global führende Hersteller, Distributor und Händler von hochwertigen Schmierölen, -fetten und verwandten Services. Seine Kunden kommen aus den Bereichen Kraftfahrzeugtechnik, Industrie, See- und Luftfahrt, Ölförderung und -produktion. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz im Vereinigten Königreich und ist zudem in mehr als 40 Ländern direkt vertreten. Castrol 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 hochwertigen Bereiche der Industrie- und Automobiltechnik. Seit Jahrzehnten ist Eibach darüber hinaus ein wichtiger Partner im weltweiten Hochleistungsmotorsport.

Hör Technologie

Der Präzisionsteilehersteller Hör Technologie engagiert sich seit Jahrzehnten im Motorsport, der Luft- und Raumfahrt, der Motorradindustrie und im Automotive Sektor. Das Know-how umfasst die Entwicklung, Konstruktion, Fertigung, Wärmebehandlung und Qualitätskontrolle. Vom Prototyp bis zur Serie bietet Hör Technologie maßgeschneiderte Kundenlösungen in der Getriebetechnik und der Nockenwellentechnik.



Mayer Motorsport

Mayer Motorsport fertigt seit 2004 hochwertige Fahrzeugverkabelungen für den Rennsport. Das mittelständische Unternehmen ist deutschlandweit einer der wenigen Spezialisten auf diesem Gebiet. Mayer Motorsport arbeitet konstant an der Produktion gewichtsreduzierter und langlebiger Kabelkonfektionen.

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 sowie SCARA- und Sechssachs-Knickarm-Industrieroboter mit Steuerungen und Software.



Termine

Ausgewählte Audi-GT-Sport-Termine 2016

Langstrecken-Rennen Audi Sport customer racing

15.–16.01.	24 Stunden Dubai (VAE)
30.–31.01.	24 Stunden Daytona (USA)
07.02.	12 Stunden Bathurst (AUS)
19.03.	12 Stunden Sebring (USA)
28.–29.05.	24 Stunden Nürburgring (D)
30.–31.07.	24 Stunden Spa (B)
01.10.	Petit Le Mans, Road Atlanta (USA)
11.12.	12 Stunden Sepang (MAL)

Audi R8 LMS Cup

14.–15.05.	Shanghai (CN)
16.–17.07.	Buriram (THA)
August	Malaysia
10.–11.09.	Yeongam (ROK)
08.–09.10.	Penbay (RC)
Okt./Nov.	China



Kontakte

Audi Kommunikation Motorsport

Stefan Moser

Leiter Kommunikation Motorsport

Tel. +49 (0)841 89-35550

Mobil +49 (0)152 57713467

E-Mail stefan1.moser@audi.de

Virginia Bruschi

Kommunikation GT-Sport und Audi Sport TT Cup

Tel. +49 (0)841 89-41753

Fax +49 (0)841 89-38617

Mobil +49 (0)151 52817968

E-Mail virginia.bruschi@audi.de



***Verbrauchs- und Emissionswerte**

Audi R8: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,3–11,4;
CO₂-Emission kombiniert: 287–272 g/km