



Audi Sport GmbH
Kommunikation
Audi Sport customer racing
D-85045 Ingolstadt

April 2017

Audi im GT-Sport 2017

Audi im GT-Sport 2017	2
Internationale Kundensport-Betreuung	4
Audi R8 LMS	5
Technische Daten Audi R8 LMS	8
Rennwagen und Serienmodell	9
Audi R8 LMS Cup	11
Einsatzgebiete 2017	12
Erfolgsbilanz	14
Partner	19
Termine	21
Kontakte	22

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

Audi im GT-Sport 2017

Weltweites Vertrauen in den Audi R8 LMS

Audi hat im internationalen GT3-Rennsport den nächsten Meilenstein erreicht: In der Saison 2016 hat Stephan Winkelmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH, das 200. Exemplar eines Audi R8 LMS an ein Kundensportteam übergeben. Seit Audi das Programm 2009 ins Leben gerufen hat, sind die GT3-Sportwagen mit den Vier Ringen weltweit gefragt. Die aktuelle Generation des Audi R8 LMS, die bei Aerodynamik, Leichtbau, Sicherheit und Kundenfreundlichkeit Maßstäbe setzt, startet auch 2017 in allen wichtigen GT3-Rennserien in Amerika, Asien, Australien und Europa.

Seine Erfolgsbilanz wächst und wächst: Der Audi R8 LMS ist nicht nur einer der gefragtesten GT3-Rennwagen weltweit, sondern auch einer der erfolgreichsten. Inzwischen stehen 36 Meisterschafts-Gesamttitle zu Buche, hinzu kommen der FIA-GT-Weltcup 2016, 34 weitere Titel in Teamwertungen und anderen Klassen sowie neun Gesamtsiege bei 24-Stunden-Rennen. „Die sportlichen Qualitäten unseres Audi R8 LMS stehen außer Zweifel“, sagt Stephan Winkelmann. „Die Zahl der weltweiten Kunden steigt, und zwar auf Profi-Ebene wie auch im Amateurbereich. Immer mehr Fahrer oder Teams zählen inzwischen zur Audi-Sport-Familie. Darüber freuen wir uns besonders, denn das Wettbewerbsumfeld ist so hart wie noch nie.“

Bei den bedeutendsten Langstreckenrennen der Welt wie etwa den 24 Stunden von Spa trifft inzwischen eine zweistellige Zahl von Sportwagen-Herstellern mit faszinierenden GT3-Modellen aufeinander. Als eine der wenigen Rennsport-Kategorien weltweit gewinnt diese Klasse beim Publikum und in den Medien auch weiterhin an Emotionalität und Attraktivität.

2017 sind die Vier Ringe wiederum durch starke Kunden in allen wichtigen Serien repräsentiert. Der Audi R8 LMS ist sowohl in der IMSA WeatherTech SportsCar Championship wie auch in der Pirelli World Challenge in Nordamerika am Start. Im paneuropäischen Blancpain GT Series Sprint Cup und im ADAC GT Masters tritt Audi als Titelverteidiger an. In Europa ist der Rennwagen im Profi- und Amateurbereich von Großbritannien über Deutschland bis Italien im Einsatz. In Asien geht der Audi R8 LMS Cup mit vielen neuen Ideen in seine sechste Saison, während mit der Blancpain GT Series Asia eine neue panasiatische GT-Rennserie neben der Asian Le Mans Series und dem Asian Le Mans Sprint Cup als Betätigungsfeld für den



Kundensport entstanden ist. In Japan bietet die Super-GT-Serie traditionell eine starke Plattform für Kunden und Importeure. Hinzu kommt eine wachsende Zahl an Rennserien für Clubsportler, in der sich viele Kunden von Audi betätigen.

In Australien existieren inzwischen drei landesweite GT-Serien, zusätzlich veranstalten einzelne Bundesstaaten weitere Meisterschaften. Bis zu sieben Audi R8 LMS werden in der nationalen Sprint-Serie erwartet, mindestens vier in der Langstrecken-Serie und bis zu acht in der Trophy-Serie für ältere Modelljahrgänge. Auch in Neuseeland wird Audi regelmäßig zu sehen sein.

Zu den Saisonhöhepunkten zählen 2017 einmal mehr die 24 Stunden auf dem Nürburgring und die Langstreckenrennen der Intercontinental GT Challenge in Australien, Belgien, Kalifornien und Malaysia, in der Audi als Titelverteidiger antritt. Beim Straßenrennen in Macau schließlich hat Audi im Vorjahr den FIA GT World Cup gewonnen und will auch in diesem Jahr um den begehrten Pokal kämpfen. Der Audi R8 LMS ist inzwischen weltweit so verbreitet, dass die Teams von Audi Sport customer racing zwischen Januar und Dezember rund um den Globus mehr als 300 einzelne Renneinsätze bestreiten.

Internationale Kundensport-Betreuung

Umfassender Ansatz

Seit 2009 hat Audi mehr als 200 GT3-Rennwagen weltweit ausgeliefert. Damit die Kunden ihre Audi R8 LMS jederzeit einsetzen können, hat Audi Sport customer racing ein aufwendiges Servicekonzept entwickelt.

Der Audi R8 LMS ist in Australien, Asien und Amerika ebenso zu Hause wie in Europa. Einen hohen Einsatzstandard für beide Generationen des Rennwagens garantiert ein mehrstufiger Ansatz der Kundenbetreuung.

Während sich die Kunden in Europa direkt an Audi Sport customer racing in Neuburg an der Donau wenden, ist Audi auf den übrigen Kontinenten mit Servicepartnern verbunden. Audi Sport customer racing Japan kümmert sich um die Kunden in Japan, Audi Sport customer racing Asia um die Teams, die den R8 LMS in den übrigen asiatischen Staaten einsetzen. Das Melbourne Performance Centre ist der Ansprechpartner für Motorsportler in Australien und Neuseeland. Audi Sport customer racing North America ist für die Teams in den großen nordamerikanischen Profiserien und in der bunten Clubsportszene der Vereinigten Staaten zuständig.

Auf einer zweiten Ebene neben diesen Satelliten betreuen Kundensportberater aus Deutschland die Teams. Die Techniker von Audi Sport beraten die Kunden bei ausgewählten Veranstaltungen weltweit in den Themen Wartung, Abstimmung und Reparaturen. Eine dritte Ebene rundet das Angebot von Audi ab. Bei großen Rennserien oder bedeutenden Einzelveranstaltungen sind eigene Serviceaufleger von Audi Sport customer racing die Anlaufstellen im Fahrerlager. In Übersee dienen speziell vorbereitete Frachtcontainer als Logistik-Zentralen.

Seit der Saison 2015 ist Audi Sport customer racing mit seiner Zentrale im Kompetenz-Center Motorsport von Audi Neuburg beheimatet. Auch das moderne Logistik-Zentrum ist in Neuburg an der Donau ansässig. Das Lager umfasst 9.900 Positionen und nahezu eine Million Teile, die für Kunden, aber auch intern für den Rennwagenaufbau in Biberach vorgehalten werden. Nimmt man das Jahr 2013 als Referenz, so hat sich das Liefervolumen binnen drei Jahren versechsfacht. Allein in der zweiten Jahreshälfte 2016 gingen 160.000 Teile in 2.800 Sendungen an 90 Kunden auf vier Kontinenten.

Audi R8 LMS

Leicht, sicher, effizient – der Audi R8 LMS

Die zweite Generation des Audi R8 LMS knüpfte 2015 dort an, wo der Vorgänger aufgehört hat: Kommerziell und sportlich ist der GT3-Rennwagen ein weltweiter Erfolg. Seit dem Winter 2015/2016 wird er an Kunden ausgeliefert, bereits 2016 hat Audi seinen insgesamt 200. GT3-Sportwagen 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 2016 haben die Piloten mit beiden Generationen des Kundensport-Rennwagens weltweit 36 Fahrertitel, neun 24-Stunden-Rennen und fünf 12-Stunden-Rennen gewonnen.

Seit September 2015 baut die Audi Sport GmbH in den Böllinger Höfen das Chassis der aktuellen Rennwagengeneration. 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 aktuelle Audi R8 LMS übertrifft die Anforderungen des seit 2016 gültigen Reglements deutlich. So erfüllt der GT3-Sportwagen dank einer modifizierten Struktur des Vorderwagens und eines erstmals verwendeten Crashelements aus CFK (kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff) im Heck die Crashtest-Anforderungen für Le-Mans-Prototypen (LMP). Der aufwendige Audi Protection Seat PS 3 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 lassen sich vielseitig an den jeweiligen Fahrer anpassen. 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 Fertigungsanlage in den Böllinger Höfen in Heilbronn stellt die Audi Sport 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 lediglich 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 seit 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 (2017)

Stand: Januar 2017

Modell	Audi R8 LMS (2017)
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. 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 3

* festgelegt durch BoP der Serienveranstalter

Rennwagen und Serienmodell

Viele Synergien

Rennsport und Serie profitieren voneinander: Diesen oft zitierten Anspruch verkörpern das Audi R8 Coupé* und der Audi R8 LMS perfekt, denn Serienmodell und Rennversion sind eng miteinander verwandt.

Born on the track. Built for the road: Audi Sport überträgt die Gene vom Rennsport auf die Straße, und kein anderes Modell verkörpert diese Idee so konsequent wie der Audi R8. Der Audi R8 V10 plus ist der stärkste und schnellste Serien-Audi aller Zeiten. Schon die Entwicklung war von einer engen Zusammenarbeit zwischen Renningenieuren, Motorsportlern und Ingenieuren aus der Technischen Entwicklung geprägt. Serienmodell und Rennwagen teilen sich eine gemeinsame Basis.

Beispiel Chassis: Die enge Verbindung beider Modelle beginnt bei der Konstruktion und endet bei der Fertigung. Der Audi R8 entsteht in einem eigens für den Sportwagen errichteten Produktionsstandort – den Böllinger Höfen in Heilbronn. In der Manufaktur entsteht nicht nur das Serienmodell, sondern auch das Chassis des Rennwagens, das schließlich mit Rennsport-spezifischen Teilen komplettiert wird. Beide Varianten entstehen in derselben Anlage. Für die Montage einzelner Motorsport-Baugruppen wird das Renn-Chassis aus der Produktionslinie aus- und wieder eingesteuert.

Beispiel Leichtbau: Zum ersten Mal präsentiert sich der Audi Space Frame (ASF) in völlig neuer 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: Im ungarischen Motorenwerk Győr fertigen die Mitarbeiter den Zehnzylinder-Motor in Handmontage. Die Aggregate für Straße und Rennsport sind fast vollständig identisch. Die serienmäßige Trockensumpfschmierung des 5.2-FSI-Motors 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 Kilometern und eine Laufleistung von 20.000 Kilometern bis zur ersten Revision ausgelegt. Viele Teams nutzen den Motor anschließend für weitere Zyklen. Diese im Rennsport ungewöhnlich hohen Werte sind für viele Teams ein spürbarer Vorteil in der Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Audi R8 LMS Cup

Sechste Saison mit vielen Innovationen

Der Audi R8 LMS Cup war 2012 der erste Markenpokal der AUDI AG im Rennsport. Die Rennserie in Asien startet mit vielen neuen Ideen in ihre sechste Saison und bietet den Teilnehmern mehr Möglichkeiten als je zuvor.

Der Kalender umfasst in diesem Jahr zehn Rennen mit jeweils eigenem Qualifying bei fünf Veranstaltungen in Malaysia, Japan, Korea und in China. Im Vorjahr sahen rund 65 Millionen Zuschauer die 30-minütigen Highlight-Sendungen von jedem Rennwochenende auf führenden Sportkanälen im Fernsehen, hinzu kamen Livestreams im Internet. Zum ersten Mal geht der Audi R8 LMS Cup nun eine Partnerschaft mit einer anderen Rennserie ein, der neuen Blancpain GT Series Asia. Die Kalender sind so angeglichen, dass Teams in beiden Serien antreten können. Logistische Kosten einer Teilnahme in beiden Serien werden vollumfänglich ersetzt. Zudem darf das Team, das 2017 die Amateurwertung im Audi R8 LMS Cup gewinnt, ohne Nenngeld bei den 24 Stunden von Spa 2018 starten. „Unser Kalender gibt den Teams die Flexibilität, ihren Audi R8 LMS auch in einer anderen Rennserie einzusetzen“, sagt Bernd Goeres, Direktor von Audi Sport customer racing Asia. „Audi Sport ist damit einmal mehr Vorreiter in der Entwicklung des Motorsports in Asien.“

Eine besondere Förderung genießen in diesem Jahr die Amateure, die das Rückgrat des Kundensportprogramms bilden. Dem Gewinner der Amateurwertung wird am Saisonende das Volumen seines Reifenbudgets zurückerstattet. In der Saison 2017 kehrt die „Push-to-Pass“-Technologie zurück, die zeitlich begrenzt zusätzliche Leistung des V10-Motors freisetzt. Die Amateure erhalten dabei Privilegien in jedem Rennen: Sie dürfen diese Funktion doppelt so oft nutzen wie die Profis.

Neuer Reifenpartner ist in diesem Jahr Pirelli. Die Zahl der Reifensätze steigt von zwei auf drei pro Veranstaltung, sodass die Teams mehr Möglichkeiten bei der Abstimmung ihrer Rennwagen haben. Der italienische Hersteller lobt zudem eine „Pirelli Best Lap Trophy“ für die schnellste Rennrunde bei jedem Lauf aus und vergibt am Jahresende den „Pirelli Best Lap Award“.

Interessenten können mit eigenen Teams im Audi R8 LMS Cup antreten oder die schlüsselfertigen Einsatzkonzepte der vier Dienstleister Absolute Racing, Phoenix Racing Asia, KC Motorgroup (KCMG) und Team WRT Asia in Anspruch nehmen.

Einsatzgebiete 2017

Von Amerika bis Australien

Seit 2009 ist der Audi R8 LMS im GT3-Rennsport ein beliebter und höchst erfolgreicher Rennwagen. Auch 2017 fehlt der Rennwagen von Audi Sport in keiner wichtigen Meisterschaft. Die Veranstaltungen 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.sepang12hours.com
24h Spa	www.24hoursofspa.com
25h Thunderhill	www.nasa25hour.com

Afrika

South African Endurance Series	www.saenduranceseries.co.za
--------------------------------	--

Amerika

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

Asien

Asian Le Mans Series	www.asianlemansseries.com
Audi R8 LMS Cup	www.audi-motorsport-asia.com
Blancpain GT Series Asia	www.blancpain-gt-series-asia.com
China GT Championship	www.chinagt.net.cn/en/list/62/
GT Asia	www.gtasiaseries.com
Super GT	www.supergt.net
Super Taikyu	www.supertaikyu.com
Thailand Super Series	www.thailandsuperseries.net

Pazifik

Australian GT	www.australiangt.com.au
North Island Endurance (Neuseeland)	www.nierdc.com



Europa

ADAC GT Masters	www.adac-gt-masters.de
British GT Championship	www.britishgt.com
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
International GT Open	www.gtopen.net
Michelin GT3 Le Mans Cup	www.lemanscup.com/en
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
FIA GT World Cup	www.fia.com/events/gt-world-cup/season-2017/fia-gt-world-cup
Intercontinental GT Challenge	www.intercontinentalgtchallenge.com
International Endurance Series	www.24hseries.com
Macau Grand Prix	www.macau.grandprix.gov.mo

Erfolgsbilanz

Titel Jahr für Jahr

Der Audi R8 LMS zählt zu den erfolgreichsten GT3-Rennwagen überhaupt. 2016 haben die Kunden damit mehr Gesamt- und Klassenwertungen rund um den Globus gewonnen als jemals zuvor. Alle Titel sowie namhafte 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)

2016

ADAC GT Masters	Christopher Mies/Connor De Phillippi (D/USA)
Blancpain GT Series Sprint Cup	Enzo Ide (B)
DMV GTC	Fabian Plentz (D)
DMV GTC Dunlop 60	Fabian Plentz/Tommy Tulpe (D/D)
Dunlop Endurance Championship	Phil Hanson/Nigel Moore (GB/GB)
FIA GT World Cup	Laurens Vanthoor (B)
Intercontinental GT Challenge	Laurens Vanthoor (B)
North Island Endurance Series	
Three Hour	Neil Foster/Jonny Reid (NZ/NZ)
Victorian State Circuit Racing	
Championships Sports Cars	Steven McLaughlan (AUS)

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)
25h Thunderhill Mike Hedlund/Darren Law/Dion von Moltke/Johannes van
Overbeek (USA/USA/USA/USA)
12h Sepang Robin Frijns/Christopher Haase/Laurens Vanthoor (NL/D/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)

2016

24h Daytona (GTD) Andy Lally/John Potter/René Rast/Marco Seefried
(USA/USA/D/D)
24h Spa (Coupe du Roi) Audi
12h Sepang (GTC) Daniel Bilski/Henk Kiks/Peter Kox (AUS/NL/NL)



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 GmbH

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.



Krontec

Präzision – bis ins kleinste Detail. Dafür steht Krontec Maschinenbau GmbH seit über 25 Jahren, weil die Kunden allerhöchste Ansprüche stellen. Mit rund 90 hochqualifizierten Mitarbeitern liefert Krontec Hydraulik- und Pneumatiksysteme für den Automobil-Rennsport an professionelle Top-Teams der Formel 1 sowie direkt an die führenden Automobilwerke für deren Motorsportprojekte. Zum Produktportfolio gehören die Entwicklung und Herstellung von Rohr- und Schlauchsystemen in Leichtbauweise, pneumatischen Schnellhebeanlagen, hydraulischen Schnelltrennkupplungen oder auch Schnellbetankungssystemen.

Montaplast

Montaplast steht für mehr als 50 Jahre Erfahrung bei Kunststoff-Präzisionsteilen und -Systemen. Zunächst war das Unternehmen im Bereich Haushaltsgeräte tätig, um später als verlässlicher Partner der Automobilindustrie weltweit aufzutreten. Neben den Produktionswerken in Deutschland, USA, Indien und China ist das Unternehmen auch in Mexiko, Brasilien, Südafrika, Japan und Thailand durch Vertriebsniederlassungen etabliert.

Termine

Ausgewählte Audi-GT-Sport-Termine 2017

Langstrecken-Rennen Audi Sport customer racing

12.–14.01.	24 Stunden Dubai (UAE)
26.–29.01.	24 Stunden Daytona (USA)
03.–05.02.	12 Stunden Bathurst (AUS)
15.–18.03.	12 Stunden Sebring (USA)
25.–28.05.	24 Stunden Nürburgring (D)
27.–30.07.	24 Stunden Spa (B)
04.–07.10.	Petit Le Mans, Road Atlanta (USA)
14.–15.10.	8 Stunden Kalifornien (USA)
09.–10.12.	12 Stunden Sepang (MAL)

Sprint-Rennen Audi Sport customer racing

16.–19.11.	FIA GT World Cup (MAC)
------------	------------------------

Audi R8 LMS Cup

06.–07.05.	Sepang (MAL)
10.–11.06.	Suzuka (J)
15.–16.07.	Korea International Circuit (ROK)
09.–10.09.	Shanghai (CN)
20.–21.10.	Zhejiang (CN)



Kontakte

Kommunikation
Audi Sport customer racing

Eva-Maria Becker

Kommunikation

Audi Sport customer racing

Tel. +49 (0)841 89-33922

Mobil +49 (0)173 9393522

E-Mail eva-maria.becker@audi.de



***Verbrauchs- und Emissionswerte**

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