

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

Februar 2020

MOTORSPORT-INFORMATION

Audi R8 LMS GT2 (2020)

▶ Audi im GT2-Rennsport	2
▶ Interview Chris Reinke	3
▶ Der Audi R8 LMS GT2	4
▶ Technische Daten Audi R8 LMS GT2	7
▶ Einsatzgebiete 2020	8
▶ Audi Sport customer racing	9
▶ Kontakte	10

Faszination Audi R8 LMS GT2

Seit 2019 markiert der Audi R8 LMS zwei Bestwerte in der Rennsport-Familie des Audi R8 LMS. Der Rennwagen steht bei Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit an der Spitze des Programms. Das GT2-Konzept steht für eine ganz eigene Balance aus Faszination und Rundenzeiten, die gezielt auf Gentleman-Piloten zugeschnitten ist. Damit eröffnet sich im internationalen GT-Rennsport ein weiteres Geschäftsfeld für Audi Sport mit neuen Möglichkeiten und Zielgruppen.

Audi Sport präsentierte 2019 den R8 LMS GT2 für eine Kategorie, die 2020 ihre erste vollständige Saison erlebt. Damit wuchs das Angebot der Marke auf vier Modelle. Neben der GT3- und der GT4-Version des Audi R8 LMS zählt auch der Tourenwagen Audi RS 3 LMS zu den weltweit beliebten und erfolgreichen Kunden-Rennsport-Modellen mit den Vier Ringen.

Fast erinnert der Audi R8 LMS GT2 ein wenig an vergangene Zeiten: Das eng taillierte Cockpit und die Karosserie in den Proportionen des Spyder, die spektakuläre Lufthutze über dem Dach, ausgestellte Sideblades und die gewölbten Kotflügel setzten traditionsbewusste Sportwagen-Akzente. Die stärkste Ausbaustufe des V10-Aggregats mit 470 kW (640 PS) ist ohne Luftmengenbegrenzer frei saugend konzipiert. Optisch und akustisch bietet der Audi R8 LMS GT2 eine einzigartige Faszination im Stil legendärer Sportwagen vergangener Zeiten. Zugleich aber besitzt der neue Rennwagen modernste Technik und steht für höchste Sicherheit.

Das GT2-Konzept richtet sich an Fahrer, die die hohe Längsdynamik leistungsstarker Sportwagen zu schätzen wissen. Sowohl in den GT2-Rennsport-Wettbewerben als auch bei Track Days eröffnet dieser neue Rennwagentyp eine ganz eigene Faszination, ohne bei den Rundenzeiten in Konkurrenz zu den aktuellen GT3-Modellen zu treten. „Damit schaffen wir ein Angebot speziell für Gentleman-Piloten, die seit Jahrzehnten das Rückgrat des GT-Sports sind“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Moderne GT3-Rennwagen haben sich immer mehr zu einer Klasse für Profis entwickelt. Mit dem Audi R8 LMS GT2 schließen wir nun diese Lücke und haben ein maßgeschneidertes Angebot für diesen Kundenkreis parat.“ Zum Preis von 338.000 Euro (zzgl. MwSt.) liegt der neue Rennwagen preislich zwischen den GT4- und GT3-Modellen von Audi Sport und ist ab sofort bestellbar. Ende 2019 begann die Produktion der ersten Rennwagen bei Audi Sport.

„Faszination pur“

Der Leiter Audi Sport customer racing über den Audi R8 LMS GT2 für eine neue Rennsport-Klasse.

Die GT2-Variante ist das dritte Derivat des Audi R8 für den Rennsport. Was ist so reizvoll an der neuen Klasse?

Die neue GT2-Klasse hat das Zeug dazu, eine Lücke zu füllen. Vor elf Jahren sind wir in den GT3-Sport eingestiegen, der sich zu einer sehr professionellen Kategorie entwickelt hat. Der Aufwand für Fahrer und Teams ist hoch, Amateure und Gentlemen haben es nicht leicht. Auch für die GT4-Klasse bieten wir ein attraktives und weltweit erfolgreiches Produkt an, den Audi R8 LMS GT4. Er markiert den Einstieg in den GT-Sport. Zwischen beiden Klassen besteht durchaus noch eine Lücke: Die neue Generation der GT2-Rennwagen erreicht noch höhere Spitzengeschwindigkeiten als ein GT3-Modell und annähernd gleiche Rundenzeiten. Das ist ideal für Gentleman-Piloten: Die Längsdynamik steht für ein neues Erlebnis mit Audi, die Querdynamik überfordert auch Amateure keinesfalls. Und der Audi R8 LMS GT2 steht optisch und akustisch für Faszination pur.

Wann und wo werden wir den neuen Audi R8 LMS GT2 erleben?

Der GT Sports Club America, der GT Sports Club Asia und der GT2 Sports Club Europe sind die großen internationalen Bühnen in drei Erdteilen. Hinzu kommen Einzelveranstaltungen und Track Days. Verantwortlich dafür ist die Stéphane Ratel Organisation (SRO). Sie hat sich im letzten Vierteljahrhundert als weltweiter Architekt des GT-Rennsports etabliert und viele attraktive Bühnen in Amerika, Europa und Asien geschaffen, darüber hinaus mit der Intercontinental GT Challenge sogar eine globale Rennserie.

Wer sind Ihre Kunden?

Das Kundenspektrum der neuen GT2-Klasse ist ein anderes als das der Kategorien GT3 oder GT4. Neben dem reinen Rennsport eröffnen sich neue Felder: Trackdays sind für viele Liebhaber von Hochleistungssportwagen eine elegante Flucht aus dem Alltag, ohne sich gleich den Anforderungen einer ganzen Rennsport-Saison stellen zu müssen. Solche Trackdays existieren inzwischen auf vielen Strecken. Mit den Race Resorts in Europa und in Amerika hat sich der nächste spannende Trend entwickelt. Besitzer von Supersportwagen und Rennwagen können regelmäßig auf ihrer Lieblingsstrecke fahren. Und wir haben noch viele weitere Ideen im Hinterkopf, um den Audi R8 LMS GT2 zu einem begehrten Sportwagen zu machen.

Der Audi R8 LMS GT2

Stärkster Audi R8 LMS aller Zeiten

Audi ist bereit für eine neue Kategorie im Rennsport: Der Audi R8 LMS GT2 steht gleich für mehrere Superlative im Programm von Audi Sport customer racing. Mit 470 kW (640 PS) ist er der mit Abstand stärkste Sportwagen in der Geschichte des Kundensportprogramms. Seine spezifische Leistung von 123 PS/Liter Hubraum erzielt der Rennwagen mit einem fast serienmäßigen 5,2-Liter-V10-Saugmotor. Damit kommt der Audi R8 LMS GT2 auf ein Leistungsgewicht von rund 2,1 kg/PS. In historischer Perspektive gab es von Audi Sport in rund vier Jahrzehnten noch nie einen Saugmotor-Rennwagen, der ein so günstiges Verhältnis von Homologationsgewicht zu Motorleistung besaß.

Endlich frei: Audi Sport liefert den faszinierenden V10-Motor im GT2-Modell so aus, dass er auch im Rennsport wirklich frei saugen kann und so auf seine bislang höchste Leistungsausbeute kommt. Die Stéphane Ratel Organisation (SRO), die das aktuelle GT2-Reglement verantwortet, hat für diese Klasse ein Leistungsgewicht als nivellierenden Faktor konzipiert. Mit einem Wert von rund 2,1 kg/PS soll so ein Gleichgewicht entstehen zwischen GT2-Rennwagen mit Saugmotoren und nominell deutlich stärkeren Modellen mit Turbotriebwerken. Zusätzlich werden Ausgleichsmaßnahmen in Form einer streckenspezifischen Balance of Performance (BoP) erwartet.

Ziel dieser Idee ist es, eine Lücke im internationalen GT-Rennsport zu füllen. Audi Sport customer racing ist mit dem R8 LMS bereits seit 2009 weltweit im GT3-Sport präsent und seit 2018 in der Einsteiger-Kategorie GT4. Mit sehr hohen aerodynamischen Abtriebswerten und viel reinrassiger Renntechnologie richtet sich das GT3-Modell in Aufwand, Abstimmung und Fahrzeugbeherrschung eher an Profis. Die GT4-Kategorie bietet jungen Aufsteigern ebenso wie Amateuren und Gentlemen einen einfach zu beherrschenden, in der Anschaffung sehr wirtschaftlichen GT-Rennwagen. Der GT2-Rennwagen ist zwar beiden Modellen bei der nominellen Motorleistung wie auch der Höchstgeschwindigkeit überlegen. Sein Konzept ist allerdings darauf ausgelegt, bei den Rundenzeiten annähernd so schnell wie ein GT3 zu sein. Seine hohe Längsdynamik bei begrenzter Querschleunigung spricht somit in erster Linie Gentleman-Piloten an. Exakt für diese Zielgruppe ist die neue Klasse GT2 geschaffen.

Technisch basiert der Audi R8 LMS GT2 auf der Serienversion. Der Audi Space Frame (ASF) mit seinem intelligenten Materialmix aus Aluminium und CFK bildet die Grundstruktur des Rennwagens, ein Stahl-Überrollkäfig bietet die erforderliche

Sicherheit im Rennbetrieb. Die Geometrie des Chassis entspricht der Spyder-Variante, ebenso der Türausschnitt. Als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme sind die Strangpressprofile im Dachbereich vom Coupé übernommen. Die Cockpitsektion komplettiert ein eng tailliertes Hardtop, das dem Aufbau eine ganz eigene, schlanke Skulptur verleiht. Es besteht wie auch die übrigen Karosserieteile aus Gewichtsgründen aus CFK. Der Käfig aus Rohren, die im Vergleich zum GT4-Modell eine geringere Wandstärke besitzen, dank höherwertigen Stahls aber hohe Festigkeitswerte aufweisen, verringert die Masse zusätzlich. Mit 1.350 Kilo Leergewicht wiegt der Audi R8 LMS GT2 ganze 100 Kilogramm weniger als etwa die GT4-Version.

Aerodynamisch unterscheidet sich der GT2-Rennwagen deutlich von seinen Geschwistern. Einen gesunden Temperaturhaushalt des Motors garantiert der voluminöse Wasserkühler im Bug, dessen Luftführung CFD-optimiert ist. Die Entlüftung erfolgt anders als bei GT3 und GT4 rechts und links an der Windschutzscheibe vorbei, um thermische Konflikte mit der Luftansaugung des Motors auf dem Dach zu vermeiden. Die Sideblades vor den Hinterrädern folgen der vom R8 Spyder vorgegebenen Form. Sie geben jedoch beim Lufteintritt einen größeren Querschnitt frei. Ein neuer vorderer Splitter, Unterbodensektionen aus CFK sowie ein hinterer Diffusor in bekannter GT4-Geometrie, im GT2-Modell jedoch aus CFK gefertigt, kanalisieren die Luft unter dem Rennwagen. Die innovative rückseitige Aufhängung des Heckflügels verbessert die Anströmung und generiert weiteren Abtrieb an der Hinterachse.

Die Radaufhängung mit Doppelquerlenkern vorn und hinten ist als reines Rennfahrwerk aus Gewichtsgründen neu konzipiert. Neue Radträger und Querlenker kombiniert Audi Sport mit den Bremssätteln der GT3-Version an der Vorderachse und den GT4-Bremssätteln an der Hinterachse. Die Federbeine entstammen demselben Baukasten wie ihre Pendants für GT3 und GT4. Bei der Lenkung mit ihrer elektrohydraulischen Servopumpe nutzt Audi Synergien aus dem GT4-Baukasten.

Audi Sport hat die elektronische Architektur mitsamt dem Antiblockiersystem (ABS), der Traktionskontrolle (ASR) und dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) gegenüber dem GT4-Modell aufgewertet. Eine neue Software erlaubt eine vielstufige Justierung der Systeme und trägt dem neuen Anwendungsgebiet Rechnung.

Der frei saugende V10-Motor entstammt wie auch die Aggregate des GT3- und des GT4-Modells der Serienfertigung am Standort Győr in Ungarn. Die Leistungssteigerung des 5,2-Liter-Motors auf 470 kW (640 PS) erzielen die Ingenieure im Wesentlichen durch eine angepasste Software des Motormanagements und durch den auffälligen Luftsammler oberhalb des Dachs. Er garantiert einen

„Ram“-Aufladungseffekt mit messbarer Leistungssteigerung. Rein technisch war bislang das GT3-Aggregat mit bis zu 430 kW (585 PS) der stärkste Antrieb im Modellprogramm von Audi Sport. Reglementbedingt allerdings darf dieser GT3-Motor in den meisten Rennserien nur rund 368 kW (500 PS) mobilisieren. Faktisch also bringt der Audi R8 LMS GT2 gut 28 Prozent mehr Leistung auf den Asphalt. Den GT2-Antrieb kombiniert Audi mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic, das der Fahrer mit Schaltwippen am Lenkrad betätigt. Es hat sich im GT4-Rennsport bei Sprints und Langstreckenrennen bestens bewährt.

Bei der Sicherheit ist der Audi R8 LMS GT2 ebenfalls Spitze. Der Audi Protection Seat PS03 umfasst und unterstützt den Fahrer optimal, Sicherheitsnetze an seinen Flanken erhöhen den Schutz nochmals. Feuerlöschanlage und Sechs-Punkt-Gurte erfüllen die hohen FIA-Standards. Der Sicherheitstank entspricht der Konstruktion im GT4-Modell, besitzt allerdings einen 15-Liter-Catchtank mit Füllstandssensor. Optional lässt sich für Langstreckeneinsätze auch ein Schnellbetankungsventil ordern. Die Sicherheitslenksäule ist in Höhe und Länge verstellbar, die Pedalerie sitzt mit ihrer Schnellverstellung auf Rails. Somit lässt sich eine exakte Sitzposition für jede Statur individuell einrichten. Die Dachluke erleichtert dem Extrication-Team im Falle eines Unfalls den Zugang. Sie ermöglicht es, auf diesem Wege einem hilfsbedürftigen Fahrer den Helm abzunehmen und ein stabilisierendes Korsett (Kendrick Device) anzulegen. Windschutzscheibe und Seitenscheiben bestehen aus leichtem und widerstandsfähigem Makrolon. Neu ist der kamerabasiert arbeitende digitale Rückspiegel, da der Rennwagen durch den voluminösen Ansaugtrakt kein Heckfenster besitzt. Ebenso ist die Konstruktion der Türen neu. Sie bestehen aus Carbon und erfüllen zusammen mit dem seit 2019 vorgeschriebenen CFK-AFK-Seitenaufprallschutz mit Aluminium-Wabe die neuesten Sicherheitsanforderungen für den Seitenaufprallschutz.

Dieses umfassende Paket aus Leistung, Faszination und Sicherheit prädestiniert den Audi R8 LMS GT2 zu einem idealen Rennwagen für Gentleman-Piloten und Automobilliebhaber, die ein künftiges Sammlerobjekt ihr Eigen nennen wollen.

Technische Daten

Audi R8 LMS GT2

Stand: März 2020

Modell	Audi R8 LMS GT2 (2020)
Fahrzeug	Sportwagen gemäß Reglement SRO GT2
Fahrzeugtyp	Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Verbundbauweise
Aufbau	mit Stahl-Überrollkäfig
Karosserie	CFK
Sicherheitskonzept	Energieabsorbierende Aluminium-Crashstrukturen vorn und hinten. Bergungsluke im Dach
Motor	
Bauart	V10-Ottomotor längs vor der Hinterachse angeordnet, 90-Grad-Zylinderwinkel, vier Ventile pro Zylinder, vier obenliegende Nockenwellen, Benzin-Direkteinspritzung
Abgasreinigungssystem	Eine Lambdasonde vor Katalysator, ein metallischer Rennkatalysator pro Bank
Motormanagement	2 x Bosch MED 17 (Master-Slave-Konzept)
Motorschmierung	Trockensumpf (Übernahme aus Serie)
Hubraum	5.200 ccm (Bohrung x Hub 84,5 mm x 92,9 mm)
Leistung	470 kW (640 PS) bei 8.000 U/min
Drehmoment	Über 550 Nm bei 6.250 U/min
Antrieb/Kraftübertragung	
Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle ASR (achtstufig), Elektronische Stabilitätskontrolle ESC (dreistufig)
Kupplung	Zwei elektrohydraulisch betätigte Lamellenkupplungen im Ölbad
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic mit Wippenschaltung
Differenzial	Mechanisches Sperrdifferenzial
Antriebswellen	Gleichlaufgelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Elektrohydraulische Zahnstangenlenkung
Fahrwerk	Vorn und hinten Doppelquerlenker, Federbeine mit Schraubenfedern und zweifach verstellbaren Gasdruck-Stoßdämpfern. Fahrzeughöhe, Spur und Sturz stufenlos einstellbar, Stabilisatoren vorn und hinten in drei Stufen einstellbar
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Stahl-Bremsscheiben vorn (380 x 35 mm) und hinten (355 x 32 mm), Renn-ABS (neunstufig)
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn 12 x 18 Zoll ET 40, hinten 13 x 18 Zoll ET 43
Reifen	Vorn 325-660/18, hinten 325-705/18
Gewicht/Abmessungen	
Länge/Breite/Höhe	4.568 mm/1.995 mm/1.280 mm
Radstand	2.649 mm
Leergewicht gemäß Homologation	1.350 kg
Tankinhalt	113 l Minimum (FT3-Sicherheitstank)
Ausstattung	
Feuerlöschsystem	Gemäß FIA Standard 8865-2015
Bedienelemente	In Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule, Multifunktionslenkrad, schnellverstellbares, auf Rails gelagertes Fußhebelwerk
Sitzsystem	Audi Sport Protection Seat PS03 nach FIA 8862-2009 mit Sechspunkt-Anbindung
Betankungssystem	Capless-System, wahlweise Krontec RFC-88-TN
Klimatisierung	Modifizierte Serienklimaanlage
Elektrik	Für Motorsportzwecke angepasst
Preis	338.000 Euro (zzgl. MwSt.)

Einsatzgebiete 2020

Exklusive Strecken für exklusive Rennwagen

Die hochkarätigen GT2-Rennwagen eignen sich für die GT2-Rennserien der SRO Motorsports Group ebenso wie für Track Days und Race Resorts. Ein Überblick über wichtigste Einsatzgebiete.

Amerika

Thermal Club	www.thethermalclub.com
Thermal Winter Invitational	www.race.world-challenge.com
GT2 Sports Club America	www.gtsportsclub.com/america

Asien

GT Sports Club Asia	www.sro-motorsports.com
---------------------	--

Europa

Ascari Race Resort	www.ascari.net
Bilster Berg	www.bilster-berg.de
Curbstone Track Events	www.curbstone.net
GT Sports Club	www.gtsportsclub.com/europe
GT Winter Series	www.gt-winter-series.com

Programm auf vier Säulen

Das Kundensport-Programm von Audi begann 2009. Zunächst konzentrierte sich Audi Sport customer racing mit dem R8 LMS auf den weltweit wachsenden GT3-Rennsport. Ende 2016 konnten die Teams erstmals den Audi RS 3 LMS für die Tourenwagen-Klasse TCR erwerben. Seit Ende 2017 bildet der Audi R8 LMS GT4 ein weiteres Standbein im Kundensportprogramm. 2018 stellte die Marke die aktuelle Ausbaustufe des GT3-Modells vor. 2019 präsentierte Audi Sport den R8 LMS GT2. Somit steht das aktuelle Programm auf vier Säulen.

Das Angebot von Audi Sport customer racing ist breit aufgefächert, die Produktpalette modern und nahe an den Bedürfnissen der Teams. Der bis zu 257 kW (350 PS) starke Audi RS 3 LMS bietet national, aber auch international professionelle Einstiegsmöglichkeiten in den Tourenwagen-Rennsport zu moderaten Kosten. Er startet 2020 in seine vierte Saison. Der Audi R8 LMS GT4 richtet sich an Amateuropiloten, die Sprint- oder Langstreckenrennen mit einem attraktiven, seriennahen Sportwagen bestreiten wollen. Zur Saison 2020 präsentierte Audi Sport eine überarbeitete Version des bis zu 364 kW (495 PS) starken Sportwagens. Die GT3-Version des Audi R8 LMS ist seit der Saison 2019 in einer Evolutionsstufe am Start. Der bis zu 430 kW (585 PS) starke Rennwagen überzeugt mit einem ausgewogenen Gesamtpaket und einer noch besseren Fahrbarkeit. Der ebenfalls 2019 präsentierte Audi R8 LMS GT2 rundet das Leistungsangebot mit 470 kW (640 PS) nach oben ab. Er richtet sich speziell an Gentleman-Piloten und Sportwagen-Liebhaber, die damit auch bei Track Days eine neue Form der Faszination erfahren.

Audi ist einer der attraktivsten Anbieter im internationalen Kundensport. Über alle Modellreihen hinweg hat Audi Sport customer racing in seinem ersten Jahrzehnt insgesamt 563 Rennwagen gebaut. Seit 2015 hat Audi Sport customer racing in jedem Jahr mindestens ein neues oder überarbeitetes Modell vorgestellt. Das sportlich und wirtschaftlich erfolgreiche Programm ist in der ganzen Welt fest etabliert. Neben den Produkten ist auch der Service für viele Teams kaufentscheidend: Fünf Vertragspartner – zwei in Asien, einer in Australien, einer in den USA und einer in Kanada – decken die regionale Versorgung der Teams in aller Welt ab, während Audi Sport customer racing mit Sitz in Neuburg an der Donau die europäischen Märkte betreut.

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

Texte, Fotos

www.audi-mediacyenter.com

News über Twitter

@audisport