

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

April 2020

MOTORSPORT-INFORMATION

Audi R8 LMS GT3 (2020)

▶ Audi R8 LMS für die Saison 2020	2
▶ Interview Chris Reinke	3
▶ Audi R8 LMS	4
▶ Technische Daten Audi R8 LMS	8
▶ Rennwagen und Serienmodell	9
▶ Internationale Einsätze und Betreuung	11
▶ Einsatzgebiete 2020	12
▶ Partner	14
▶ Audi Sport customer racing	15
▶ Kontakte	16

Audi R8 LMS GT3 startet mit Rückenwind in seine nächste Saison

Die Evolutionsversion des Audi R8 LMS hat 2019 ihr erstes komplettes Jahr im weltweiten Rennsport absolviert und alle Erwartungen erfüllt. Kundenteams von Audi Sport customer racing haben mit dem GT3-Rennwagen 2019 die 24 Stunden von Dubai und die Gulf 12 Hours gewonnen. Bei strategischen Einsätzen hat Audi Sport zum fünften Mal mit seinen Partnern die 24 Stunden Nürburgring und erstmals die 10 Stunden Suzuka für sich entschieden. Titelerfolge in Australien, Deutschland, Zentraleuropa und Thailand runden die Zwischenbilanz des jungen Rennwagens ab.

Diese Erfolge, die Audi Sport customer racing gegen härteste Konkurrenz von bis zu zwölf Marken eingefahren hat, bestätigen die Entwicklungsrichtung. „Wir haben die Evolutionsversion gezielt so entwickelt, dass Kunden den Rennwagen noch besser nutzen können“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Insbesondere die aktuelle Aerodynamik ermöglicht ein konstanteres Fahrverhalten in verschiedenen Einsatzbereichen.“ Speziell die Erfolge von Amateurfahrern zeigen, dass Audi Sport seine Ziele erreicht hat.

Auch wirtschaftlich zahlen sich die Modifikationen aus. Die Dauerhaltbarkeit der Kraftübertragung ist besser, die Wartungsintervalle für Kupplung und Getriebe sind größer. Damit ist der Audi R8 LMS sportlich wie wirtschaftlich ein Gewinn für die Besitzer. Egal, ob die Teams bereits über einen Audi R8 LMS der zweiten Generation verfügen oder ein neues Modell erwerben: Die Änderungen kommen allen zugute und können auch an bestehenden Rennwagen nachgerüstet werden. Seit November 2018 liefert Audi Sport den neuen Rennwagen zum Preis von 398.000 Euro (zzgl. MwSt.) aus.

Mit diesem Rennwagen bestreiten Audi Sport wie auch die Kundenteams in der Saison 2020 erneut ehrgeizige internationale Programme. Die Intercontinental GT Challenge (IGTC) einschließlich der 24 Stunden von Spa sowie die 24 Stunden auf dem Nürburgring zählen auch in diesem Jahr zum Programm von Audi Sport. Kunden rund um den Globus repräsentieren die Marke in nationalen und regionalen Meisterschaften und nutzen immer wieder auch international herausragende Veranstaltungen, um sich dort mit den besten Teams der Welt zu messen.

„Große Stabilität rund um den Erdball“

Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing, über den Audi R8 LMS und die Ziele in der Saison 2020.

Die neue Baustufe des Audi R8 LMS war 2019 auf Anhieb ein Erfolg. Wie bewerten Sie die Debütsaison im Rückblick?

Die Konkurrenz im GT3-Sport ist unverändert hoch. Zwölf Marken haben GT3-Sportwagen homologiert, zahlreiche dieser Modelle begegnen sich in den meisten Serien. Dass sich unsere Kunden in einzelnen Rennen, aber auch in großen Meisterschaften durchgesetzt haben oder zu den führenden Teams zählten, bestätigt unsere Entwicklungsrichtung. Wir haben bewusst keine extrem umfangreiche neue Evolution präsentiert, um wirtschaftlich im Rahmen zu bleiben. Auch sportlich sehen wir uns bestätigt, denn die Balance of Performance nivelliert die verschiedenen technischen Konzepte im Feld und wir sind voll konkurrenzfähig. Die direkten Rückmeldungen unserer Kunden unterstreichen, dass unser Produkt die Wünsche trifft und sehr beliebt ist.

Welches Potenzial besitzt die GT3-Kategorie weltweit in der Saison 2020?

Wir freuen uns über eine sehr große Stabilität in vielen Märkten rund um den Erdball. Einige der prestigeträchtigsten und größten Autorennen der Welt konzentrieren sich auf die GT3-Kategorie, national und regional ist der GT3-Sport ebenfalls fest verankert. Audi Sport customer racing ist auch 2020 in allen wichtigen Regionen der Welt bei Einzelveranstaltungen und auch permanent in Meisterschaften am Start. Der Audi R8 LMS bleibt in der GT3-Version der zentrale Pfeiler in unserem Programm.

Welche sportlichen Ziele haben Sie sich für 2020 gesetzt?

Erneut zählen wertvolle Wettbewerbe zu unserem strategischen Programm. In der Intercontinental GT Challenge, die seit 2016 besteht, sind wir nach insgesamt fünf Titelerfolgen nun zum ersten Mal nicht die Gejagten, sondern in Fahrer- und Markenwertung die Jäger. Natürlich ist unser Ziel, ein Wörtchen bei der Titelvergabe mitzureden. Nach dem fünften Sieg bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring bleiben wir dort der erfolgreichste Hersteller seit 2009, als wir erstmals mit dem R8 LMS am Start waren. Gerne würden wir diese Serie fortsetzen. Und weltweit unterstützen wir unsere Kunden in ihren Programmen mit nunmehr zwölf Audi Sport-Fahrern.

Zweiter Modellzyklus für Kunden optimiert

Seit 2015 setzt die zweite Generation des Audi R8 LMS Maßstäbe bei Leichtbau, Sicherheit und aerodynamischer Effizienz. Die seit Ende 2018 verfügbare Evolutions-Baustufe präsentiert sich in verschiedenen Bereichen noch besser als das Vorgängermodell. Im Vordergrund stand für den zweiten Modellzyklus ein Ziel: Der international erfolgreiche GT3-Rennwagen soll noch besser an die Bedürfnisse von Kundensport-Piloten angepasst sein.

Vier Bereiche haben sich die Ingenieure um Chefentwickler Armin Plietsch bei der Entwicklung des aktuellen Rennwagens vorgenommen, um ihre Ziele zu erreichen: die Aerodynamik, die Bremsenkühlung, die Kupplung und das Getriebe. „Wir haben uns bewusst für maßvolle Modifikationen anstelle einer umfassenden Evolution entschieden“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Das ist wirtschaftlich sinnvoll sowohl für Neukunden als auch für jene Teams, die die bisherigen Rennwagen problemlos mit allen Neuteilen nachrüsten können.“

An der Front stehen seit 2019 eine geänderte Karosserieform und ein neuer Splitter nicht nur für ein neues Gesicht, sondern für aerodynamische Verbesserungen. Während die Werte für Luftwiderstand und Abtrieb durch den Automobil-Weltverband FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) vorgegeben sind, ermöglicht die neue Form einen konstanteren Abtrieb über verschiedene Bereiche hinweg. Unterschiedliche Fahrhöhen, die die Teams durch Fahrwerkseinstellungen erzielen, aber auch die Fahrzustände bei verschiedenen Geschwindigkeiten oder in Situationen wie dem Anbremsen von Kurven und beim Beschleunigen haben nun geringere Auswirkungen auf den Luftstrom. Somit ergibt sich eine höhere aerodynamische Stabilität, die insbesondere Gentleman-Rennfahrern ein stetigeres Fahrgefühl vermittelt. Audi Sport hat die neuen Bauteile im Anschluss an die CFD-Berechnungen im 50-Prozent-Windkanal erprobt und die Ergebnisse anschließend bei Tests validiert. Bereits frühzeitig sind neben Profis auch Amateur- und Gentleman-Piloten in die Erprobung eingebunden gewesen. Sie haben die Entwicklungsrichtung als einen spürbaren Fortschritt bestätigt.

Im Bereich der Bremsenkühlung zielten die Ingenieure ebenfalls auf eine höhere Konstanz ab. Eine verbesserte Luftführung zur Bremsanlage an den Hinterrädern und die effizientere Warmluftabfuhr aus den innenbelüfteten Scheibenbremsen verhindert, dass sich die Felgen im Rennbetrieb zu stark aufheizen. Durch den physikalischen Zusammenhang von Druck, Temperatur und Volumen verhelfen die Neuerungen zu konstanteren Reifendrücken. Dies ist ein weiterer Faktor, der die

Konstanz des Rennwagens steigert. Eine optimierte Luftführung durch den vorderen Stoßfänger verbessert darüber hinaus die Bremsenkühlung an der Vorderachse.

In der Kraftübertragung hat Audi Sport die Dreischeiben-Rennkupplung optimiert. Ein Verschleißschutz für die Kupplungsfeder vergrößert das Revisionsintervall des hoch belasteten Bauteils um mehr als 50 Prozent. Auch der weitere Kraftfluss präsentiert sich noch haltbarer. Eine überarbeitete Verzahnung und verstärkte Lager erlauben längere Einsatzzeiten des sequenziellen Sechsganggetriebes. Ebenso ist es den Ingenieuren gelungen, den Einfluss verschleißender Differenziallamellen zu verringern. Durch den Einsatz einer weicheren Vorspannfeder kann der Verschleiß weitgehend kompensiert werden, sodass die Sperrwirkung selbst bei hoher Laufleistung nicht mehr nachlässt. Insbesondere bei 24-Stunden-Rennen wirken sich diese Vorteile aus, denn auch nach mehreren Tausend Kilometern Renndistanz am Stück bleibt die Fahrzeugbalance erhalten.

Während diese Neuerungen auf dem Automobilsalon in Paris im Oktober 2018 ihre Weltpremiere hatten, erhalten die Kunden ein in allen übrigen Bereichen bestens bewährtes Konzept. Das Chassis des Serienmodells und des direkt davon abgeleiteten Rennwagens entsteht seit September 2015 bei der Audi Sport GmbH in den Böllinger Höfen in derselben Anlage. Die Endmontage des Rennwagens erfolgt am Kundensport-Standort Biberach.

Eine Vorreiterrolle spielt die aktuelle Generation des Audi R8 LMS im Bereich der Sicherheit. Sie übertraf seit ihrem Erscheinen deutlich die Anforderungen des Reglements. 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 Sport Protection Seat PS03 setzt mit seiner strukturellen Steifigkeit und seiner Adaptionsfähigkeit an verschiedene Körperstaturen Maßstäbe in der Sitztechnologie. Er ist fest mit dem Chassis verbunden, was die Steifigkeit erhöht. Ein schienengelagertes, verschiebbares Fußhebelwerk und eine in Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule lassen sich vielseitig an den jeweiligen Fahrer anpassen. Audi Sport war mit der Bergeöffnung im Dach, wie sie von den DTM-Renntourenwagen bekannt ist, 2015 ein Pionier im GT3-Rennsport. Die Luke erlaubt es, den Helm des Fahrers nach einem Unfall wirbelsäulenschonend nach oben hin abzunehmen und ein Rettungskorsett (Kendrick Extrication Device) anzulegen.

Eine weitere Kompetenz von Audi ist der Leichtbau. Trotz des zusätzlichen Gewichts, das die genannten Innovationen mit sich bringen, fällt das Trockengewicht des Rennwagens deutlich niedriger aus als zuvor. Das im Vergleich zur ersten Generation

des Audi R8 LMS reduzierte Homologationsgewicht ist auch im Langstreckentrimm mit Zusatzscheinwerfern und Klimaanlage für Helm und Sitz mühelos zu erreichen. Der intelligente Materialmix aus Aluminium im Audi Space Frame (ASF) in Verbindung mit dem strukturellen CFK-Mitteltunnel und der CFK-Rückwand sowie dem Stahl-Überrollkäfig macht allein das Chassis um rund 30 Kilogramm leichter als bei der ersten Generation – es wiegt seit 2015 nur noch 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.

Audi setzt beim 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 Serviceintervall von 10.000 Kilometern und einem 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 reine Rennsport-Querlenker verbaut. Wie haltbar die Gesamtkonstruktion ist, beweist der Einsatz in Kundenhand. So haben im Langstrecken-Kundensport aktive Teams mit einzelnen Chassis des Audi R8 LMS innerhalb von weniger als drei Jahren über 75.000 Kilometer im Trainings- und Rennbetrieb absolviert.

Die hohe aerodynamische Effizienz des Rennwagens zeigt sich an einigen Vergleichszahlen. Dank des voll verkleideten Unterbodens und eines konzeptionell integrierten hinteren Diffusors konnten die Ingenieure das Heckflügelprofil um 25 Prozent gegenüber dem vorherigen Audi R8 LMS ultra verkleinern, doch der von der FIA festgelegte Maximalabtrieb wird weiterhin erreicht. In vielen Rennserien ist die Motorleistung des Audi R8 LMS auf wenig mehr als 367 kW (500 PS) begrenzt. Dennoch erreicht das Modell bessere Rundenzeiten als sein Vorgänger.

Als Allround-Rennwagen für den Kundensport hat sich der Audi R8 LMS weltweit bewährt. Er besteht auf Rennstrecken in allen Klimazonen, hat Titel in Saudi-Arabien ebenso wie in Zentraleuropa, Asien, Australien oder Neuseeland gewonnen. Bei Sprint-Wettbewerben rund um den Globus hat sich das Modell ebenso durchgesetzt wie bei 12-Stunden-Rennen in Malaysia, Australien und den Gulf 12 Hours oder den 24-Stunden-Klassikern auf dem Nürburgring, in Spa, der GTD-Klasse in Daytona sowie in Dubai. Die langen Serviceintervalle ermöglichen einen wirtschaftlichen Betrieb, und dank seiner sportlichen Qualitäten und der ausgeprägten Sicherheit ist der Audi R8 LMS bei Profis wie Amateuren gleichermaßen beliebt.

Technische Daten

Audi R8 LMS

Stand: Februar 2020

Modell	Audi R8 LMS (2020)
Fahrzeug	Sportwagen nach Reglement FIA GT3
Fahrzeugtyp	Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Verbundbauweise
Aufbau	mit tragendem Stahl-Überrollkäfig
Karosserie	CFK und Aluminium
Sicherheitskonzept	Energieabsorbierende Aluminium- und CFK-Crashstrukturen vorn und hinten. Sicherheitskonzept erfüllt FIA-LMP1-Crashanforderungen. 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	Bosch Motorsport Motronic MS6.4
Motorschmierung	Trockensumpf (Übernahme aus Serie)
Hubraum	5.200 ccm (Bohrung x Hub 84,5 mm x 92,9 mm)
Leistung	Variabel einstellbar durch Restriktoren bis zu 430 kW (585 PS) *
Drehmoment	Über 550 Nm
Antrieb/Kraftübertragung	
Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle ASR (zwölfstufig)
Kupplung	Elektrohydraulisch betätigte gesinterte Dreischeiben-Rennkupplung (ECA)
Getriebe	Sequenzielles, pneumatisch betätigtes 6-Gang-Sportgetriebe mit Wippenschaltung
Differenzial	Mechanisches Sperrdifferenzial, Vorspannung einstellbar
Antriebswellen	Gleichlaufgelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Servounterstützte 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, einstellbare Bremsdruckverteilung (Vorderachse/Hinterachse), Stahl-Bremsscheiben vorn (380 x 34 mm) und hinten (355 x 32 mm), Renn-ABS (zwölfstufig)
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn 12,5 x 18 Zoll ET 45,65, hinten 13 x 18 Zoll ET 43
Reifen	Vorn 30-68/18, hinten 31-71/18
Gewicht/Abmessungen	
Länge/Breite/Höhe	4.573 mm/1.997 mm/1.171 mm
Radstand	2.700 mm
Leergewicht gemäß Homologation	1.235 kg
Tankinhalt	120 l (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	Krontec RFC-88-TN, wahlweise Capless-System
Klimatisierung	Einbau von zusätzlichen Kühlsystemen vorbereitet
Elektrik	Motorsport-Elektrik
Preis	398.000 Euro (zzgl. MwSt.)

* festgelegt durch BoP der Serienveranstalter

Enge Verwandte

Direkte Synergien zwischen Rennsport und Serie: Der Audi R8 LMS baut auf dem neuen Audi R8 auf (Audi R8: Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,3–12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 301–293. Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz). Er ist noch stärker als sein Vorgänger. Rund 50 Prozent Gleichteile charakterisieren die Versionen für Straße und Rennstrecke.

Audi Sport überträgt die Gene vom Rennsport auf die Straße, und kein anderes Modell verkörpert diese Idee so konsequent wie der Audi R8. 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 rennsportspezifischen Teilen komplettiert wird. Beide Varianten entstammen derselben Anlage. Für die Montage einzelner Motorsport-Baugruppen wird das Renn-Chassis aus der Produktionslinie aus- und wieder eingesteuert.

Beispiel Leichtbau: Charakteristisch für den Audi Space Frame (ASF) ist die 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 einige Bauteile aufgrund ihrer Funktion in die Rohkarosserie integriert. Die Rohkarosserie ist etwa 15 Prozent leichter als bei der ersten Generation des Audi R8. 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 Chassis im Rennwagen um 30 Kilogramm leichter aus als das der ersten Generation, ist aber um 39 Prozent torsionssteifer.

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. Das Pumpenmodul arbeitet mit mehreren Absaugstufen und stellt die Schmierung unter allen Bedingungen sicher – auch bei Querschleunigungen im Bereich von 1,5 g, die der serienmäßige R8 erreichen kann. 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 die Besitzer ein spürbarer Vorteil in der Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Kundendienst rund um den Globus

Seit seiner Gründung 2009 hat Audi Sport customer racing im ersten Jahrzehnt mehr als 250 GT3-Rennwagen des Audi R8 LMS gefertigt. Die Rennwagen aus nunmehr zwei Modellgenerationen haben Käufer in aller Welt gefunden. Die Kunden können sich dabei auf einen globalen Service verlassen.

Von Anfang an war das Kundensportprogramm international ausgelegt: Bereits in der Debütsaison 2009 gewann die erste Generation des Audi R8 LMS neben einem Titel in Deutschland auch einen Europameisterschafts-Pokal und eine Meisterschaft in Belgien. Neben weiteren europäischen Ländern kamen bald Australien, Asien und Amerika als Märkte hinzu.

Um alle Besitzer zufriedenzustellen, hat Audi Sport eine umfassende Betreuung aufgebaut. Seit der Saison 2015 ist Audi Sport customer racing mit seiner Zentrale in Neuburg an der Donau für alle europäischen Teams zuständig. Auf den übrigen Kontinenten unterstützen Servicepartner das Programm. In den Vereinigten Staaten von Amerika steht Audi Sport customer racing USA bereit. In Asien sind es Audi Sport customer racing Asia sowie Audi Sport customer racing Japan, im pazifischen Raum ist Audi Sport customer racing Australia zuständig. Seit 2018 haben Teams in Kanada einen eigenen Ansprechpartner: Audi Sport customer racing Canada hat das Rennsportprogramm seiner Kunden eng mit dem Handel verknüpft.

Neben dieser permanenten Betreuung kommen Kundensportberater aus Deutschland zum Einsatz. Sie sind bei ausgewählten, strategisch wichtigen Veranstaltungen vor Ort und beraten die Teams weltweit bei Wartung, Abstimmung und Reparaturen. Bei großen Rennserien oder bedeutenden Einzelveranstaltungen sind Serviceaufleger von Audi Sport customer racing die Anlaufstellen im Fahrerlager. In Übersee dienen spezielle Frachtcontainer als Logistik-Zentralen. „Immer wieder bestätigen uns die Kunden, wie sehr sie nicht nur unsere Produkte überzeugen, sondern auch der Service“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Das ist für viele Teams ein kaufentscheidendes Argument, weshalb wir unsere Dienstleistungen im Lauf der Jahre stetig verbessert haben.“

Spitzensport in aller Welt

GT3-Rennwagen sind in vielen Ländern der Erde zu Hause. Bei Sprints sind sie ebenso gefragt wie bei Langstreckenrennen unterschiedlichster Distanzen, hinzu kommen Einzelwettbewerbe, regionale oder sogar interkontinentale Rennen. Clubsportler bewegen den Audi R8 LMS GT3 dabei ebenso wie junge Aufsteiger und etablierte Profis.

Asien

Asian Le Mans Series	www.asianlemansseries.com
GT World Challenge Asia	www.gt-world-challenge-asia.com
China Endurance Championship	www.facebook.com/CEC-China-Endurance-Championship-579241832461381
China GT Championship	www.chinagt.net.cn/en
Circuit Hero	www.zic.com.cn/en/race/pan-pearl-river-delta-super-racing-festival
NGK UAE Procar Championship	www.dubai autodrome.ae/motorsport/uae-procar
Super GT	www.supergt.net
Super Taikyu	www.supertaikyu.com
Thailand Super Series	www.thailandsuperseries.net

Europa

ADAC GT Masters	www.adac-gt-masters.de
GT World Challenge Europe	www.gt-world-challenge-europe.com
GT Sports Club	www.gtsportsclub.com
British GT Championship	www.britishgt.com
Campionato Italiano GT	www.acisport.it/en/CIGT/home
GTC Race	www.gtc-race.de
Eset V4 Cup	www.eset-v4.com
FIA Central European Zone	www.cez-motorsport.com
GT und Tourenwagen Racing Series	www.gtrseries.com
International GT Open	www.gtopen.net
Michelin Le Mans Cup	www.lemanscup.com/en
Spezial Tourenwagen Trophy	www.spezial-tourenwagen-trophy.de
Nürburgring Langstrecken-Serie	www.vln.de

International

24H Series	www.24hseries.com
FIA Motorsport Games	www.fiamotorsportgames.com
Intercontinental GT Challenge	www.intercontinentalgtchallenge.com

Langstreckenrennen

12h Gulf	www.gulf12hours.com
24h Nürburgring	www.24h-rennen.de
24h Spa	www.total24hours.com
25h Thunderhill	www.nasa25hour.com

Nordamerika

IMSA WeatherTech SportsCar Championship	www.imsa.com
GT World Challenge America	www.gt-world-challenge-america.com

Ozeanien

Australian Endurance Championship	www.australiangt.com.au
Australian GT Championship	www.australiangt.com.au
Australian GT Trophy Series	www.australiangt.com.au
GT-1 Australia	www.gt1australia.com.au
New Zealand Endurance Championship	www.motorsport.org.nz/ championships-series/ endurance-championship
North Island Endurance Series	www.nierdc.com
NSW CAMS Championship	www.prodsports.com.au
South Island Endurance Series	www.facebook.com/sierdcnz
Victorian State Circuit Racing Championships	www.vicstateraceseries.com

Südamerika

Endurance Brasil	www.endurancebrasil.com
------------------	--

Partner

Die Partner von Audi Sport customer racing

Audi Sport customer racing kooperiert in seinem GT3-Rennprogramm mit drei Partnern.

Eibach

Eibach genießt weltweit den Ruf als ein 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.

OZ Group

OZ ist ein italienisches Unternehmen mit weltweitem Vertrieb und Mehrmarken-Marketing-Strategie. Sein Hauptsitz und die Produktionsstätte befinden sich in San Martino di Lupari bei Padua in Italien. OZ verkauft Leichtmetallfelgen über ein weltweites Netzwerk aus Filialen und autorisierten Verkaufspartnern. OZ steht für italienische Spitzenqualität in der Welt der Felgen und ist ein wichtiger Lieferant für diverse Branchen, wie zum Beispiel Motorsport, Aftermarket, Motorrad und OEM mit maßgefertigten Projekten für Luxusautohersteller.

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-mediacycenter.com

News über Twitter

@audisport