

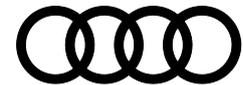
Audi Sport GmbH
Kommunikation
Audi Sport customer racing
D-85045 Ingolstadt

April 2017

Audi R8 LMS GT4 (2017)

Audi Sport im GT4-Sport	2
Interview Chris Reinke	3
Audi R8 LMS GT4	4
Technische Daten Audi R8 LMS GT4	6
Die GT4-Kategorie	7
Einsatzgebiete	8
Audi Sport customer racing 2017	9
Kontakte	11

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



Audi Sport im GT4-Sport

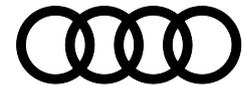
Audi Sport customer racing auf Wachstumskurs

Das Kundensportprogramm der Audi Sport GmbH wächst rasant: Nachdem Audi Sport seit 2009 den GT3-Rennwagen Audi R8 LMS anbietet, 2015 die zweite Generation dieses Erfolgsmodells vorstellte und seit 2016 den Audi RS 3 LMS für die TCR-Kategorie anbietet, erweitert sich das Modellportfolio 2017 nochmals. Der Audi R8 LMS wird im Vorfeld der New York International Auto Show am 11. April 2017 in seiner GT4-Variante vorgestellt. Im Renneinsatz erlebt das Publikum den seriennahen GT-Sportwagen bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring vom 25. bis 28. Mai zum ersten Mal. Damit besetzt die Marke eine weitere Wachstumskategorie im internationalen Rennsport: Die ursprünglich aus Europa stammende GT4-Klasse wird ab 2017 konsequent international vermarktet und bietet Einsatzmöglichkeiten in Amerika, Asien, Australien und Europa.

Der GT-Rennsport fasziniert eine immer größere Fangemeinde: Neben der populären GT3-Kategorie breitet sich ab 2017 die GT4-Klasse im weltweiten Maßstab aus. Audi Sport hat für diese vielversprechende Kategorie ein neues Kundensportmodell entwickelt – den R8 LMS GT4. Der „kleine Bruder“ des GT3-Modells ist noch enger an das Audi R8 Coupé * angelehnt, teilt sich mehr als 60 Prozent seiner Baugruppen mit dem straßenzugelassenen Sportwagen und entsteht ebenfalls in den Böllinger Höfen. Audi schafft damit Synergien, von denen die Kunden des neuen Rennwagens bei Anschaffungs- und Unterhaltskosten profitieren.

Audi entwickelt das je nach Einstufung bis zu 364 kW (495 PS) starke GT4-Modell im Lauf der Saison 2017, bevor ein finaler Homologationsstand erreicht ist und die Sportzulassung beantragt wird. In der zweiten Jahreshälfte bereitet das Team von Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing, die Produktion des Rennwagens vor. So kann der neue Audi R8 LMS GT4 ab Jahresende in Kundenhand übergeben werden.

Weltweit greift Audi Sport beim R8 LMS GT4 auf ein gut ausgebautes Netz aus Service, Ersatzteillogistik und fachlicher Betreuung zurück. Audi Sport customer racing hat diese Infrastruktur bereits für das GT3-Projekt auf vier Kontinenten etabliert und wird dieses bewährte Netz auch für die GT4-Baureihe nutzen.



Interview Chris Reinke

„Zahlreiche Synergieeffekte für die Kunden“

Chris Reinke ist seit 2016 Leiter Audi Sport customer racing. Er sieht in der GT4-Kategorie großes Wachstumspotenzial.

Die Audi Sport GmbH stellt in kurzem Abstand nach dem R8 LMS (2015) und dem RS 3 LMS (2016) im April 2017 den R8 LMS GT4 vor. Was versprechen Sie sich von dem neuen Modell?

Wir haben seit 2009 bereits mehr als 200 Exemplare des R8 LMS ausgeliefert und zählen zu den führenden Anbietern im weltweiten GT3-Markt, der noch immer wächst. Der seit November 2016 angebotene Audi RS 3 LMS kommt bei den Kunden im TCR-Tourenwagensport bestens an. Der neue Audi R8 LMS GT4 füllt perfekt die Lücke dazwischen: GT4-Rennsport ist die ideale Bühne für Gentlemen und Amateure, die gerne Sportwagen fahren wollen und denen der GT3-Rennsport zu aufwendig ist.

Der Audi R8 LMS GT4 ist ein seriennaher Sportwagen. Was heißt das?

Zunächst einmal gestattet das Reglement keine großen Abweichungen vom Serienstandard. Umso besser ist es, wenn ein Modell die Qualitäten besitzt, die der Audi R8 V10 als reinrassiger Sportwagen bereits ab Werk mitbringt. Diese leistungsfähige und ausgewogene Basis erlaubt es uns, Serien- und Rennwagen in den gleichen Anlagen zu fertigen. Die Zahl der gemeinsamen Teile ist mit mehr als 60 Prozent noch höher als zwischen GT3-Modell und dem Serien-Sportwagen, die etwa zur Hälfte identisch sind. Übrigens profitiert der GT4-Sportwagen auch von den Erfahrungen, die wir mit dem Audi R8 LMS über zwei Generationen hinweg gemacht haben. Bei Aspekten der Sicherheit haben wir den Standard übernommen.

Ergeben sich weitere Synergien?

Der Audi R8 LMS GT4 passt perfekt in unseren Kundensport-Baukasten – technisch und logistisch. Neben der engen Anbindung der Produktion verwenden wir sogar im Einzelfall die gleichen Teile wie im GT3-Rennwagen. Bei Service und Logistik nutzen wir das gleiche Netz wie im weltweiten GT3-Programm. Der GT4-Markt entwickelt sich in den wichtigen Regionen Amerika, Asien, Australien und Europa rasant. Das ist für uns wirtschaftlich äußerst interessant. Die zahlreichen Synergieeffekte sind auch für die Kunden positiv, denn der Rennwagen ist wirtschaftlich sehr attraktiv – bei der Anschaffung und im Unterhalt.



Audi R8 LMS GT4

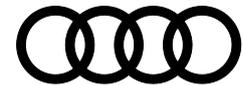
Dynamisch, kundenfreundlich und sicher

Der Audi R8 LMS GT4 steht für seriennahen Rennsport: Der direkt vom straßenzugelassenen Audi R8 Coupé V10 abgeleitete Rennwagen ist leistungsstark, bietet ein hohes Niveau an Sicherheit und bleibt dennoch wirtschaftlich in Anschaffung und Unterhalt. Er ist der ideale Rennwagen für Amateurpiloten und entspricht damit ganz dem Geist des GT4-Reglements, das an eine große Sportwagen-Tradition anknüpft: Schon vor über einem halben Jahrhundert waren faszinierende Straßensportwagen weltweit eine gefragte Basis im GT-Rennsport.

Hochleistung pur: Bis zu 364 kW (495 PS) kann das V10-Aggregat des neuen Audi R8 LMS GT4 abgeben – je nach Einstufung im Rahmen der gültigen Balance of Performance, die einen ausgeglichenen Wettbewerb zwischen allen Rennwagen ermöglichen soll. Der 5,2-Liter-Saugmotor entsteht bei Audi Hungaria am Standort Győr und erhält lediglich eine neue Abgasanlage, den vom Reglement vorgeschriebenen Luftmengenbegrenzer und einen daran angepassten Datenstand des serienmäßigen Steuergeräts. Bereits im GT3-Modell hat Audi Sport die Langlebigkeit dieses Aggregats bewiesen, das erst nach 10.000 Kilometern eine Inspektion und nach 20.000 Kilometern eine Revision durchlaufen muss. Viele Kunden absolvieren danach weitere Zyklen im Rennbetrieb.

Da der Allradantrieb quattro in der GT4-Klasse verboten ist, vertraut Audi Sport auf ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe in Kombination mit Heckantrieb. Zwei elektrohydraulisch betätigte Lamellenkupplungen im Ölbad garantieren kürzeste Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung. An der Hinterachse kommt serienmäßig ein mechanisches Sperrdifferenzial zum Einsatz.

Beim Fahrwerk besitzt die Straßenversion mit Doppelquerlenkern an allen vier Rädern die denkbar besten Anlagen für den Rennsport. In Zug und Druck verstellbare, rennsportspezifische Stoßdämpfer und Federn komplettieren zusammen mit verstellbaren Stabilisatoren die Aufhängung. Eine neue Stahlscheiben-Bremsanlage mit angepassten Bremssätteln sorgt in Kombination mit dem serienmäßigen ABS-Regelsystem für bestmögliche Verzögerung. Spezielle Bremsbelüftungen an Vorder- und Hinterachse garantieren die Standfestigkeit auch im Rennbetrieb. Bei der Lenkung greift Audi Sport auf die hydraulische

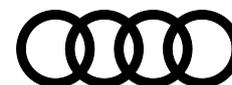


Zahnstangenanlage aus dem GT3-Modell zurück, betätigt die Pumpe allerdings elektrisch. Die 5-Loch-Aluminium-Gussfelgen sind kostengünstig und dennoch speziell auf Rennsport-Zwecke ausgelegt. Optional bietet Audi Sport auch ein Reifendruck-Warnsystem an.

Hohe Maßstäbe setzt Audi Sport einmal mehr auch bei der passiven Sicherheit. Neben Standards wie Feuerlöschsystem, Sicherheitsnetzen für den Fahrer und Crash-Schaum in den Türen geht Audi Sport in vielen Bereichen über die Mindestanforderungen hinaus. Der Sicherheitssitz Audi Sport customer racing PS3 stellt die aktuellste Weiterentwicklung des Modells PS1 dar. Er ist im GT4-Modell ebenso serienmäßig wie in den Audi-Kundensportmodellen für GT3- und TCR-Rennsport. Die Sicherheitsnetze sind am Sitz geführt, was ihre Anbindung optimiert, und die 6-Punkt-Gurte entsprechen GT3-Standard. Optimal für unterschiedliche Körpergrößen ist das axial und in der Höhe einstellbare Lenkrad in Kombination mit dem Sitz. Das Team kann die Sitzschale in Längsrichtung variabel montieren, sodass für jede Fahrerstatur eine sichere und bequeme Einstellung möglich ist. Eine Dachluke erleichtert nach Unfällen die Bergung: Zur Verminderung der Wirbelsäulenbelastung lässt sich der Helm nach oben abnehmen und durch die Öffnung ein Rettungskorsett (Kendrick Extrication Device) anlegen. Der Stahl-Sicherheitskäfig ist im Innenraum an sechs Punkten an den Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Mischbauweise angebunden, hinzu kommen zwei Verbindungen zu Verstrebungen im Motorraum. Der FT3-Sicherheitstank wird über eine tropffreie Rennsport-Schnellbetankung befüllt.

Im ergonomisch gestalteten Cockpit kann der Pilot diverse Fahrfunktionen über Lenkrad und Mittelkonsole aktivieren und einstellen. Eine zentrale Multifunktionsanzeige im Sichtfeld sowie ein Datenaufzeichnungsgerät schaffen Transparenz bei Betriebszuständen und Datenanalyse.

Die Karosseriebauteile sind weitgehend serienmäßig, aber im Sinne der Aerodynamik des Rennwagens und der Thermik von Kühl- und Bremssystemen optimiert. Der GT4-Rennwagen ist eng an das Serienmodell angelehnt. Sein Chassis entsteht in denselben Fertigungsanlagen wie das seines straßenzugelassenen Bruders. Bei der Herstellung, aber auch im konzernweiten Komponentenpool sowie bei Service und Wartung ergeben sich deshalb für den Audi R8 LMS GT4 Synergien – zum direkten Nutzen der Kunden.



Technische Daten Audi R8 LMS GT4 (2017)

Stand: März 2017

Modell	Audi R8 LMS GT4 (2017)
Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Zweisitziger Sportwagen gemäß GT4-Reglement (SRO)
Aufbau	Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Verbundbauweise mit eingeschweißter und verschraubter Stahl-Sicherheitszelle
Karosserie	Faserverbundwerkstoffe und Aluminium
Motor	
Bauart	90°-V10-Ottomotor mit kombinierter Saugrohr- und Benzindirekteinspritzung, 4 Ventile pro Zylinder, vier obenliegende Nockenwellen, längs vor der Hinterachse angeordnet
Abgasreinigungssystem	Lambdasonde vor KAT, Metallkatalysatoren
Motormanagement	2 x Bosch MED 17 (Master-Slave-Konzept)
Motorschmierung	Trockensumpf
Hubraum	5.200 ccm
Leistung	Variabel einstellbar bis zu 364 kW (495 PS) *
Drehmoment	Über 550 Nm *
Antrieb/Kraftübertragung	
Kraftübertragung	Heckantrieb
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 Zahnstangen-Lenkung, höhen- und längsverstellbares Lenkrad
Fahrwerk	Vorn und hinten Doppelquerlenker, 2-Wege-Gasdruckstoßdämpfer, Fahrzeughöhe, Spur, Sturz und Stabilisator einstellbar
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Stahl-Bremsscheiben vorn (380 x 34 mm) und hinten (365 x 32 mm)
Felgen	5-Loch-Aluminium-Guss-Felgen, vorn: 11 x 18 Zoll ET 63; hinten: 12 x 18 Zoll ET 56
Reifen	Vorn: 305/645 R18; hinten: 325/705 R18
Gewicht/Abmessungen	
Länge/Breite/Höhe	4.467 mm/1.990 bzw. 2.037 mm **/1.240 mm
Radstand	2.650 mm
Leergewicht/Mindestgewicht	1.460 kg + X *
Tankinhalt	118 l (FT3 Sicherheitstank)
Fahrleistungen	
0–100 km/h	Unter 4 Sekunden *
Höchstgeschwindigkeit	Über 250 km/h *
Ausstattung	
Feuerlöschsystem	Lifeline nach FIA Standard 8865-2015
Sitzsystem	Audi Sport customer racing Protection Seat PS3 nach FIA Standard 8862-2009
Betankungssystem	Rennsport-Schnelltanksystem nach GT4 oder VLN-Reglement
Elektrik	Serie, für Motorsportzwecke angepasst

* abhängig von BOP (SRO Balance of Performance)

** wie Audi R8 Coupé: ohne bzw. mit Außenspiegeln



Die GT4-Kategorie

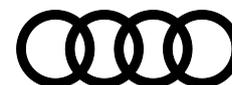
Sportwagen-Klasse mit viel Potenzial

Die GT4-Kategorie erwacht ab 2017 zu neuem Leben. Dann wird die SRO Motorsports Group diese bereits seit 2007 bestehende Rennwagenklasse in neuen Rennserien einführen und konsequent weltweit vermarkten.

Das Konzept der GT4-Klasse richtet sich eindeutig an Privatis: Geringfügige Änderungen gegenüber dem Serienmodell sowie überschaubare Kosten bei Anschaffung und Unterhalt grenzen diese Kategorie deutlich gegenüber den aufwendigeren, schnelleren und teureren GT3-Modellen ab. Damit bietet sich die GT4-Klasse als attraktive Straßensportwagen-Kategorie an, die ideal auf die Bedürfnisse von Amateurpiloten zugeschnitten ist.

Technisch dürfen die Rennwagen kaum gegenüber ihrer Basis verändert werden, die verwendeten Materialien der Karosserie müssen den jeweiligen Werkstoffen der Serienbauteile entsprechen. Nur für wenige Bereiche erteilt die SRO auf Antrag Ausnahmegenehmigungen (sogenannte Waiver). Dies hat gleich zwei Vorteile: So können lediglich einzelne Baugruppen durch rennsportspezifische Konstruktionen optimiert werden – das steigert die Chancengleichheit. Zugleich verhindert die Nähe zum Serienprodukt eine Kosteneskalation, da nicht generell aufwendigere Technik entwickelt und homologiert werden darf. Die Hersteller müssen für verschiedene Bereiche wie beispielsweise die Steuerelektronik von Motor, Getriebe oder ABS-Bremssystem Referenzteile hinterlegen. Damit ist jederzeit der Abgleich mit dem Serienmodell sichergestellt.

Der größte Durchbruch für die GT4-Kategorie ergibt sich ab 2017 durch die intensive Vermarktung. Die SRO Motorsports Group führt diese Klasse in vielen Regionen und Ländern ein, fördert damit auch bereits bestehende GT4-Wettbewerbe und hat durch internationale Vereinbarungen weltweite Einsatzmöglichkeiten geschaffen. So wird in Europa eine Wertung für Nord und Süd eingeführt. Die Französische GT-Meisterschaft vertraut ab 2017 exklusiv auf GT4-Modelle. In Großbritannien, Italien, Australien, China und der neuen Blancpain GT Series Asia sind sie Teil eines umfassenderen GT-Starterfeldes. In Nordamerika öffnen mit der IMSA Continental Tire Sportscar Challenge und der Pirelli World Challenge die beiden größten Sportwagen Serien ihre Starterfelder zusätzlich für die GT4-Modelle. Weitere Serien wie die VLN in Deutschland oder die 24H Endurance Series komplettieren die Liste.



Einsatzgebiete GT4

GT4 international

Die GT4-Kategorie startet international durch. Ob exklusive GT4-Serien oder separate Klassen – GT4-Sportwagen kommen immer mehr in Mode.

Amerika

IMSA Continental Tire SportsCar Challenge www.imsa.com
Pirelli World Challenge www.world-challenge.com

Asien

Blancpain GT Series Asia www.blancpain-gt-series-asia.com
China GT Championship www.chinagt.net.cn/en/list/62/

Australien

Australian GT Trophy www.australiangt.com.au

Belgien

Belcar Endurance Championship www.kronosevents.be

Deutschland

VLN www.vln.de
24 Stunden Nürburgring www.24h-rennen.de

Frankreich

FFSA Championnat de France GT www.sro-motorsports.com/gt4-european-series-southern-cup

Großbritannien

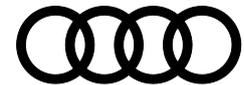
British GT Championship www.britishgt.com

International

GT4 European Series Northern Cup www.gt4series.com
GT4 European Series Southern Cup www.gt4series.com
24H Endurance Series www.24hseries.com

Italien

Campionato Italiano Gran Turismo www.acisport.it/en/CIGT/home



Audi Sport customer racing

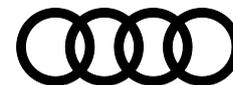
GT3, Audi Sport TT Cup, TCR und nun GT4

Seit 2009 ist Audi Sport im internationalen GT3-Rennsport aktiv und zählt in diesem Wachstumsmarkt zu den Global Playern. Audi Sport customer racing verantwortet das Kundensport-Programm der Marke. Es ist auf vier Kontinenten fest verwurzelt, hat Dutzende Titel gewonnen und längst dreistellige Produktionszahlen erreicht. Audi Sport hat bereits mehr als 200 Autos des R8 LMS hergestellt.

„Audi Sport hat sich zu einem wahren Global Player entwickelt“, sagt Stephan Winkelmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Im stark umkämpften GT3-Markt haben wir die Marke von 200 ausgelieferten Kundensport-Rennwagen übertroffen und bereits viele Siege und Titel gefeiert. Mit dem Engagement im TCR- und im GT4-Bereich erweitern wir nun unser Produktportfolio weiter. Wir bieten unseren Kunden die Möglichkeit, weltweit in zwei aufstrebenden Rennsportkategorien anzutreten und steigern damit auch die Bekanntheit der Marke Audi Sport. Der neue GT4-Rennwagen unterstreicht zudem die Technologieparallelen zwischen unseren Autos auf der Rennstrecke und auf der Straße: 60 Prozent aller Komponenten des Audi R8 LMS GT4 und seines Serienpendants sind identisch.“

Mit dem 2015 gestarteten Audi Sport TT Cup bietet Audi Sport customer racing auch Nachwuchstalenten die Möglichkeit, mit Audi in den Motorsport einzusteigen. Die Fahrzeuge des Markenpokals werden von Audi Sport zentral eingesetzt und nicht zum Kauf angeboten. Mit dem Audi RS 3 LMS bietet Audi Sport customer racing seit 2016 erstmals ab Werk einen Rennwagen für den Einstieg in den Motorsport an. Dabei bietet Audi Sport customer racing den Kunden einen ähnlichen Service, wie ihn die GT3-Kunden gewohnt sind. Ein großer Vorteil ist, dass der Volkswagen-Konzern mit Audi, SEAT und Volkswagen gleich dreifach in der TCR vertreten ist und so bei der Kundenbetreuung logistische Vorteile besitzt.

Ab sofort füllt der Audi R8 LMS GT4 die Lücke zwischen RS 3 LMS und R8 LMS. Audi Sport entwickelt den Mittelmotor-Sportwagen in der Saison 2017 zur Rennreife, um in der zweiten Jahreshälfte mit der Produktion zu beginnen. Ab Ende des Jahres können Kunden weltweit den seriennahen Sportwagen bestellen. „Damit decken wir vom Markenpokal für den Nachwuchs bis zum GT3-Spitzensport eine breite Palette ab“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing.



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