

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

Februar 2020

## **MOTORSPORT-INFORMATION**

### **Audi R8 LMS GT4 (2020)**

▶ Audi Sport im GT4-Sport	2
▶ Interview Chris Reinke	3
▶ Audi R8 LMS GT4	4
▶ Technische Daten Audi R8 LMS GT4	7
▶ Die GT4-Kategorie	8
▶ Einsatzgebiete	9
▶ Wissenswertes zum Audi R8 LMS GT4	11
▶ Audi Sport customer racing	12
▶ Kontakte	13

## **Audi R8 LMS GT4 in neuem Gewand**

**Nach zwei erfolgreichen Jahren mit insgesamt 18 Titelsiegen weltweit hat Audi Sport customer racing den Audi R8 LMS GT4 überarbeitet. Ab der Saison 2020 profitieren die Kunden von einer verbesserten Dynamik und individuelleren Möglichkeiten zur Abstimmung. Das neue Erscheinungsbild rundet den Auftritt ab.**

Der Audi R8 LMS GT4 ist ein Sieger: Ob in Nordamerika, Europa oder Asien, im Wettbewerb mit den Rennwagen von bis zu 14 anderen Herstellern hat das Mittelmotor-Coupé aus Deutschland seine Talente 2018 und 2019 in Kundenhand vielfach bewiesen. Sprint-Rennsiege, Meisterschaftserfolge in den USA, Kanada, auf gesamteuropäischer Ebene und in Frankreich sowie Langstrecken-Klassensiege bei einem 8-Stunden-Rennen, einem 12-Stunden-Wettbewerb, zwei Läufen von 24 Stunden Dauer und einem 25-Stunden-Rennen unterstreichen die Kompetenz des GT-Einsteigermodells von Audi Sport. Es kann in mehr als 25 Wettbewerben von Amerika bis Australien an den Start gehen. Dabei profitieren die Kunden von einem weltweiten Netz für Betreuung und Service, das Audi Sport mithilfe seiner Satelliten in Asien, Australien und Nordamerika etabliert hat.

Die zur Saison 2020 aktualisierte Karosserie des Audi R8 LMS GT4 fügt sich mit neuen Stoßfängern an Bug und Heck, einem geänderten vorderen Splitter und überarbeiteten Seitenschwellern nahtlos in das neue Erscheinungsbild der R8-Familie ein. Technisch setzt Audi auf neue Dynamik: Die erstmals achtstufigen Einstellmöglichkeiten für ABS und Traktionskontrolle erlauben eine perfekte Feinjustierung bei der Jagd nach guten Rundenzeiten. Unverändert leitet ein 5,2-Liter-V10-Motor seine Kraft über das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic an die Hinterräder weiter.

„Der Audi R8 LMS GT4 ist sportlich und wirtschaftlich eine feste Säule in unserem Programm“, sagt Chris Reinke. „Mit der Produktaufwertung reagieren wir auf Kundenwünsche. Wichtig war, in diesem preissensitiven GT-Einsteigersegment wenige, aber sinnvolle Neuerungen einzuführen. Ich bin mir sicher, dass der überarbeitete Rennwagen die Teams begeistern und seine bisherige Erfolgsserie fortsetzen wird.“

Der Neupreis des Audi R8 LMS GT4 zur Saison 2020 beträgt unverändert 198.000 Euro (zzgl. MwSt.). Bestandskunden können ihre älteren Modelle mit einem Upgrade-Kit aktualisieren.

## **„Günstiges und sinnvolles Paket“**

**Chris Reinke ist seit 2016 Leiter von Audi Sport customer racing. Im Interview erklärt er, weshalb der Audi R8 LMS GT4 nach zwei Jahren eine Produktaufwertung erhält.**

**Der Audi R8 LMS GT4 ist seit zwei Jahren in Kundenhand erfolgreich. Weshalb hat Audi Sport customer racing ihn jetzt überarbeitet?**

Ohne Zweifel hat das Auto bereits viele schöne Erfolge eingefahren. Es gab also keine Not, viel zu überarbeiten. Zwei Gründe haben uns bewegt, den Kunden dennoch eine Aufwertung anzubieten: Zum einen erhält der Rennwagen jetzt das neue Gesicht des Serienmodells und fügt sich damit nahtlos in die Sportwagen-Familie ein. Zum zweiten haben wir ganz gezielt einige Bereiche optimiert, die für die Kunden ein gleichermaßen günstiges wie sinnvolles Paket darstellen und die Fahrdynamik verbessern. Der Kunde soll spüren, dass er ein noch besseres Produkt einsetzt.

**Was genau hat Audi Sport customer racing entwickelt?**

Zwei wesentliche Merkmale vermitteln dem Fahrer noch mehr Dynamik. Die Traktionskontrolle TC und das ABS-System waren auch bisher schon serienmäßig, können nun aber in acht Stufen sehr feinfühlig verstellt werden. Das geschieht ganz bequem per Drehschalter am neuen Lenkrad, das aus dem Audi R8 LMS GT2 stammt. Amateure und Gentleman-Piloten, die unseren Kundenstamm im GT4-Sport ausmachen, können den Rennwagen nun je nach Strecken- und Wetterbedingungen noch besser auf ihre Wünsche abstimmen.

**Sie haben bereits in den ersten beiden Jahren Kunden in aller Welt für den Audi R8 LMS GT4 gewonnen. Was sind die nächsten Ziele?**

In Nordamerika und in mehreren europäischen Ländern ist das Auto bereits sehr weit verbreitet, auch in Südafrika hat sich ein Einsatzgebiet ergeben. In Asien und in Australien ist die Akzeptanz der GT4-Kategorie markenübergreifend allerdings noch nicht so ausgeprägt. Es gibt bereits Kunden, die im Audi Sport R8 LMS Cup auf den GT4-Rennwagen vertrauen, aber wir würden uns wünschen, dass das Modell in vielen weiteren asiatischen ebenso wie in australischen Serien zu sehen sein wird. Grundsätzlich besitzt die GT4-Klasse unserer Meinung nach das Potenzial, auch dort neue Kunden zu begeistern.

Audi R8 LMS GT4

## **Noch einfacher und sicherer zu fahren**

**Der Audi R8 LMS GT4 steht für seriennahen Rennsport und präsentiert sich zur Saison 2020 mit einer Produktaufwertung. Die direkt vom straßenzugelassenen Sportwagen abgeleitete Rennversion 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 Tradition faszinierender Straßensportwagen für den GT-Rennsport anknüpft. Nachdem ein elektronisches Stabilitätsprogramm das Fahren seit 2019 erleichtert, verbessern achtstufige Kontrollsysteme für ABS und Traktionskontrolle ab 2020 das Handling nochmals.**

Auf Anheb ist der aufgefrischten Version des Audi R8 LMS GT4 die enge Verwandtschaft zu den aktuellen Serienmodellen anzusehen. Die aktuelle Frontschürze mit ihren neu gestalteten Flicks, der angepasste vordere Splitter, die geänderte Heckschürze sowie neue Seitenschweller unterscheiden das Modelljahr 2020 schon rein optisch von der Vorgängerversion, hinzu kommt verfeinerte Technik.

Unverändert treibt das bis zu 364 kW (495 PS) starke V10-Aggregat den Audi R8 LMS GT4 an. Die Leistung ergibt sich aus der Einstufung im Rahmen der gültigen Balance of Performance, die einen ausgeglichenen Wettbewerb zwischen allen Rennwagen der GT4-Klasse 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.

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. Auch im Rennbetrieb ist diese aus der Serienproduktion übernommene Kraftübertragung allen Belastungen gewachsen.

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 Rennsport-Stahlscheiben-Bremsanlage mit angepassten Bremssätteln sorgt in Kombination mit dem ABS-

Regelsystem für bestmögliche Verzögerung. Erstmals lässt sich das Eingreifen der Antiblockier-Regelung in acht Stufen anpassen. Spezielle Bremsbelüftungen an Vorder- und Hinterachse garantieren die Standfestigkeit auch im Rennbetrieb. Wie das ABS lässt sich auch die Traktionskontrolle TC ab 2020 vom Fahrer in acht Stufen auf individuelle Wünsche anpassen. Das elektronische Stabilitätsprogramm wiederum verbessert die aktive Sicherheit durch Bremsengriffe im Grenzbereich.

Bei der Lenkung greift Audi Sport auf die hydraulische Zahnstangenanlage aus dem GT3-Modell zurück, die Pumpe wird allerdings elektrisch betätigt. Ab dem Modelljahr 2020 erhalten die Kunden erstmals das Lenkrad aus dem GT2-Modell mit den Drehschaltern für die ABS- und TC-Funktionen. 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 traditionell 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 PS03 stellt die aktuellste Weiterentwicklung des Modells PS01 dar. Er ist im GT4-Modell ebenso serienmäßig wie in den Audi-Kundensportmodellen für GT3-, GT2- und TCR-Rennsport. Wie bei der GT3-Ausführung des R8 LMS ist der PS03-Sitz ebenfalls mittels der sogenannten 6-Punkt-Befestigung am Sicherheitskäfig verankert, was für zusätzliche Sicherheit sorgt. 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. Audi Sport liefert den R8 LMS GT4 mit einem FT3-Sicherheitstank aus, für den optional eine tropffreie Schnellbetankung verfügbar ist.

Im ergonomisch gestalteten Cockpit kann der Pilot diverse Fahrfunktionen über Lenkrad und Mittelkonsole aktivieren und einstellen. Eine Klimaanlage ist serienmäßig und hilft insbesondere Amateuren und Gentleman-Piloten, ihre Konzentration auch über längere Renndistanzen aufrechtzuerhalten. Die Pedalerie kann wie bei der GT3-Ausführung des R8 LMS mithilfe einer pneumatischen Entriegelung in mehreren Stufen längs verstellt werden. 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. Die neu gestalteten vorderen Einlässe speisen Wasserkühler, Klimakondensatoren, Brems- und Cockpitbelüftung. Von der Geometrie der Audi Sport Performance Parts profitiert auch die Aerodynamik des Rennwagens, etwa im Bereich von Frontsplitter und Heckflügel.

Der GT4-Rennwagen ist eng an das Serienmodell angelehnt. Sein Chassis entsteht in denselben Fertigungsanlagen wie das seines straßen zugelassenen 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

Stand: März 2020

Modell	Audi R8 LMS GT4 (2020)
<b>Fahrzeug</b>	Sportwagen gemäß Reglement SRO GT4
Fahrzeugtyp	Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Verbundbauweise mit Stahl-Überrollkäfig
Aufbau	Faserverbundwerkstoffe und Aluminium
Karosserie	Energieabsorbierende Aluminium-Crashstrukturen vorn und hinten.
Sicherheitskonzept	Bergungsluke im Dach
<b>Motor</b>	
Bauart	V10-Ottomotor längs vor der Hinterachse angeordnet, 90-Grad-Zylinderwinkel, vier Ventile pro Zylinder, vier obenliegende Nockenwellen, kombinierte Saugrohr- und Benzindirekteinspritzung
Abgasreinigungssystem	Lambdasonde vor und nach 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	Variabel einstellbar über Restriktor bis zu 364 kW (495 PS) *
Drehmoment	Über 550 Nm *
<b>Antrieb/Kraftübertragung</b>	
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
<b>Fahrwerk/Lenkung/Bremse</b>	
Lenkung	Elektrohydraulische Zahnstangenlenkung
Fahrwerk	Vorn und hinten Doppelquerlenker, Federbeine mit Schraubenfedern und zweifach verstellbaren Gasdruck-Stoßdämpfern. Fahrzeughöhe, Spur und Sturz stufenlos einstellbar, Stabilisator vorn in drei, hinten in zwei Stufen einstellbar
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, GT3-Stahl-Bremsscheiben vorn (380 x 34 mm) und hinten (355 x 32 mm), GT3-Bremssättel, ABS (achtstufig)
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: 315/680 R18
<b>Gewicht/Abmessungen</b>	
Länge/Breite/Höhe	4.496 mm/1.994 mm /1.240 mm
Radstand	2.650 mm
Leergewicht gemäß Homologation	1.460 kg
Tankinhalt	113 l Minimum (FT3-Sicherheitstank)
<b>Ausstattung</b>	
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	Serie, für Motorsportzwecke angepasst
<b>Preis</b>	198.000 Euro (zzgl. MwSt.)

\* abhängig von BOP (SRO Balance of Performance)

Die GT4-Kategorie

## **Seriennahe Faszination**

**Auch wenn die Kategorie GT4 bereits seit 2007 existiert: Den internationalen Durchbruch erreichte diese Klasse seriennaher Sportwagen erst 2017 mit einer konsequenten Vermarktung durch die SRO Motorsports Group. Inzwischen können Kunden in Amerika, Asien, Australien, Europa und Südafrika mit GT4-Rennwagen starten.**

Die Idee ist eindeutig: GT4-Rennwagen sind nicht für den Werksport gedacht, sondern richten sich an Privatis. Ob junge Rennsport-Einsteiger oder erfahrene Gentleman-Piloten: GT4-Rennwagen vermitteln bei begrenztem finanziellen Aufwand bereits eine große Portion Faszination. Die Kosten in Anschaffung und Unterhalt sind überschaubar, die Abgrenzung zu den teureren, schnelleren und aufwendigeren GT3-Modellen ist eindeutig.

Technisch sind die GT4-Modelle eng an die Serienmodelle angelehnt, von denen sie abstammen. Auch die verwendeten Materialien, etwa die Werkstoffe der Karosserie, müssen denen der Serienbauteile entsprechen. Nur für wenige Bereiche erteilt die SRO auf Antrag Ausnahmegenehmigungen, sogenannte Waiver. Diese strenge Limitierung hat zwei Vorteile: Nur einzelne Baugruppen lassen sich durch rennsportspezifische Konstruktionen optimieren – das steigert die Chancengleichheit. Zugleich unterbindet die Nähe zum Serienprodukt eskalierende Kosten, denn die Hersteller dürfen nicht generell aufwendigere Technik entwickeln und homologieren.

Wie erfolgreich diese Ideen sind, zeigte sich in der jüngsten Vergangenheit. Viele Länder und Regionen rund um den Globus übernahmen die GT4-Kategorie – sei es als neuen Wettbewerb oder als Teil bestehender Plattformen. In Nordamerika sind die beiden wichtigsten Rennserien an Bord – die IMSA Michelin Pilot Challenge ebenso wie die Blancpain GT World Challenge America. Auch in der Canadian Touring Car Championship gibt es Einsatzmöglichkeiten. In Europa sind die GT4 European Series und die FFSA GT4 France mit Feldern von 40 Teilnehmern und mehr überaus erfolgreich. In Osteuropa bieten der Eset V4 Cup und die FIA CEZ geeignete Bühnen. Die ADAC GT4 Germany füllt seit 2019 eine bis dato bestehende Lücke in Deutschland, Gleiches gilt für die GT4 South European Series auf der Iberischen Halbinsel, die GT4 Scandinavia im Norden und die kontinentweite Rennserie GT Cup Open Europe. Mit der DTM Trophy kommt 2020 eine neue Serie mit einem europaweiten Kalender hinzu. In Asien und Australien eröffnen sich viele weitere Betätigungsfelder. Und schließlich bietet sich auch im Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup eine attraktive Startmöglichkeit für den Audi R8 LMS GT4.



## Einsatzgebiete GT4

### **GT4 in aller Welt**

**Rund um den Globus bestehen zahlreiche Einsatzgebiete für GT4-Sportwagen. Neben reinen GT4-Rennserien bieten viele gemischte Sport- und Tourenwagenserien national und länderübergreifend weitere attraktive Wettbewerbe an. Auch im Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup ist der GT4-Rennwagen zu Hause.**

#### **Asien**

GT World Challenge Asia	<a href="http://www.gt-world-challenge-asia.com">www.gt-world-challenge-asia.com</a>
China GT Championship	<a href="http://www.chinagt.net.cn/en">www.chinagt.net.cn/en</a>
Super Taikyu Series	<a href="http://www.supertaikyu.com">www.supertaikyu.com</a>

#### **Australien**

12 Stunden Bathurst	<a href="http://www.bathurst12hour.com.au">www.bathurst12hour.com.au</a>
Australian GT4	<a href="http://www.australiangt.com.au">www.australiangt.com.au</a>

#### **Deutschland**

24 Stunden Nürburgring	<a href="http://www.24h-rennen.de">www.24h-rennen.de</a>
ADAC GT4 Germany	<a href="http://www.adac-motorsport.de/adac-gt4-germany">www.adac-motorsport.de/adac-gt4-germany</a>
Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup	<a href="http://www.audi-r8-cup.de">www.audi-r8-cup.de</a>
DTM Trophy	<a href="http://dtm.com/de/dtm-trophy">dtm.com/de/dtm-trophy</a>
GTC Race	<a href="http://www.gtc-race.de">www.gtc-race.de</a>
Spezial Tourenwagen Trophy	<a href="http://www.spezial-tourenwagen-trophy.de">www.spezial-tourenwagen-trophy.de</a>
Nürburgring Langstrecken-Serie	<a href="http://www.vln.de">www.vln.de</a>

#### **Europa**

Eset V4 Cup	<a href="http://www.eset-v4.com">www.eset-v4.com</a>
FIA CEZ	<a href="http://www.cez-motorsport.com">www.cez-motorsport.com</a>
GT Cup Open Europe	<a href="http://www.gtcupopen.net">www.gtcupopen.net</a>
GT4 European Series	<a href="http://www.european.gt4series.com">www.european.gt4series.com</a>

#### **Frankreich**

FFSA GT4 Series	<a href="http://www.ffsagt.gt4series.com">www.ffsagt.gt4series.com</a>
-----------------	------------------------------------------------------------------------

#### **Großbritannien**

British GT Championship	<a href="http://www.britishgt.com">www.britishgt.com</a>
-------------------------	----------------------------------------------------------

**Iberische Halbinsel**

Campeonato de España Resistencia  
GT4 South European Series

[www.vlineorg.com/es/gt-cer](http://www.vlineorg.com/es/gt-cer)  
[www.gt4south.com](http://www.gt4south.com)

**International**

24H Series

[www.24hseries.com](http://www.24hseries.com)

**Italien**

Campionato Italiano Gran Turismo

[www.acisport.it/en/CIGT/home](http://www.acisport.it/en/CIGT/home)

**Nordamerika**

Canadian Touring Car Championship  
IMSA Michelin Pilot Challenge  
Pirelli GT4 America

[www.touringcar.ca](http://www.touringcar.ca)  
[michelinpilotchallenge.imsa.com](http://michelinpilotchallenge.imsa.com)  
[www.gt4-america.com](http://www.gt4-america.com)

**Skandinavien**

GT4 Scandinavia

[www.gt4series.se](http://www.gt4series.se)

**Südafrika**

G&H Transport Extreme Supercars

[www.extremesupercars.co.za](http://www.extremesupercars.co.za)

## Daten und Fakten

### Hintergründe, Zahlen und Fakten rund um den Audi R8 LMS GT4 im Überblick.

Wussten Sie, dass ...

... der neue Audi R8 LMS GT4 zehn Millimeter länger ist als sein Vorgänger? Die neuen Stoßfänger an Front und Heck mitsamt dem Profil des vorderen Splitters vergrößern die Gesamtlänge auf 4.496 Millimeter.

... an den Brems Scheiben bei voller Belastung bis zu 850 Grad Celsius gemessen werden?

... das Doppelkupplungsgetriebe S tronic für den Rennsport eine besondere Funktion aufweisen muss? Damit Streckenposten ein stehen gebliebenes Fahrzeug wegschieben können, muss die Kraftübertragung unterbrochen sein. Zugleich darf das stehende Auto auf abschüssigem Gelände nicht wegrollen, also muss eine Arretierung möglich sein. Ein Hebel im Cockpit ermöglicht beides. Die Funktionalität ist nun umgekehrt wie zuvor: Grundsätzlich bleibt die Kraftübertragung offen, manuell lässt sie sich sperren.

... die im Rennwagen eingebaute Luftwagenhebeanlage mit 40 bar Betriebsdruck operiert? Binnen zwei Zehntelsekunden hebt sie den 1.460 Kilogramm schweren Rennwagen an, damit die Mechaniker die Räder wechseln können.

... die Ölpumpe des Motors bei Höchstdrehzahl 180 Liter Fördervolumen pro Minute erreicht? Sie zieht dabei 120 Liter Luft aus dem Gehäuse und 60 Liter Öl. Bei einem Volumen des Trockensumpftanks von acht Litern fließt das Öl somit innerhalb von nur 7,5 Sekunden durch das Reservoir und wieder zurück in den Motor.

... die Wasserpumpe des Motors bei Höchstdrehzahl 240 Liter Kühlflüssigkeit umwälzt? Damit könnte sie die 96 Kubikmeter Wasser eines Schwimmbeckens von zwölf Metern Länge, vier Metern Breite und zwei Metern Wasserstand in sechs Stunden und 40 Minuten absaugen.

... bei neu konstruierten Teilen aus Verbundwerkstoffen im GT4-Rennsport inzwischen Naturfasern wie Hanf oder Flachs vorgeschrieben sind? Der vordere Splitter und die Flicks des Audi R8 LMS GT4 enthalten nun solche Materialien.

## 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-mediacenter.com](http://www.audi-mediacenter.com)

**News über Twitter**

@audisport