

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

September 2021

## **MOTORSPORT-INFORMATION**

### **Audi RS 3 LMS (2021)**

▶ Audi in der TCR	2
▶ Interview Chris Reinke	4
▶ Der Audi RS 3 LMS	5
▶ Technische Daten Audi RS 3 LMS	8
▶ Die TCR-Kategorie	9
▶ Einsatzgebiete	10
▶ Partner	12
▶ Wissenswertes zum Audi RS 3 LMS	13
▶ Audi Sport customer racing	14
▶ Kontakte	15

## **Zweite Generation des Audi RS 3 LMS bereit für die Kunden**

**Audi Sport customer racing stellte im Februar 2021 den Nachfolger seines Erfolgsmodells RS 3 LMS vor. Nach der Erprobung in der FIA WTCR und bei Tests geht die zweite Generation des Einsteiger-Tourenwagens im dritten Quartal 2021 in Produktion. Das in vielen Bereichen verbesserte Modell soll eine sportlich wie auch kommerziell große Erfolgsserie der ersten Generation im internationalen TCR-Tourenwagen-Rennsport fortsetzen. Stets im Mittelpunkt stand bei der Entwicklung ein optimaler Kundennutzen.**

Der seit Ende 2016 angebotene Audi RS 3 LMS steht im Programm von Audi Sport customer racing für Rekorde. Kein anderes Modell ist in einer einzelnen Fahrzeuggeneration so häufig produziert worden wie der in 180 Exemplaren aufgelegte RS 3 LMS. Und kein Modell mit den Vier Ringen nutzen die Kunden weltweit aktuell häufiger im Rennsport als den kompakten Viertürer. Bis Ende 2020 kam das Modell in seinem bisherigen Lebenszyklus in insgesamt 1.051 Rennen rund um den Globus auf 3.105 Einsätze. Im Durchschnitt standen also knapp drei Audi RS 3 LMS in jeder Startaufstellung. Ein bemerkenswerter Erfolg in einer Kategorie, die ausschließlich für Kunden bestimmt ist und in der sich Audi werkseitig nicht engagiert hat mit Ausnahme eines zweijährigen Programms in der FIA WTCR 2018 und 2019. In den vier Jahren seit seinem Erscheinen hat der Rennwagen in Afrika, Nord- und Südamerika, Asien, Australien und Europa insgesamt 764 Podestplätze eingefahren, darunter 279 Siege. Das entspricht einer Siegquote von 26,5 Prozent in einem extrem harten Wettbewerbsumfeld, in dem die TCR-Rennwagen von bis zu 14 Herstellern aufeinandertreffen. 16 Fahrertitel in den ersten vier Jahren, 38 weitere Meisterschaftserfolge und insgesamt fünf Klassensiege bei 24-Stunden-Rennen prägen die sportliche Bilanz des Einsteigermodells, das 2018 das weltweite „TCR Model of the Year“ war.

„Unser neuer Audi RS 3 LMS tritt damit ein großes und verantwortungsvolles Erbe an“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Im Mittelpunkt unserer Entwicklungsziele bei unserem jüngsten Modell standen die Kunden. Ob es um Laufzeiten oder Abstimmungsmöglichkeiten geht, um Sicherheit oder die Ergonomie im Cockpit: Wir wollen den Teams ein Auto bieten, das noch mehr Rennwagen ist als zuvor, das viele praktische Vorteile im Alltag besitzt und das sich durch lange Laufzeiten wirtschaftlich betreiben lässt.“ Dabei profitieren Kunden von einem interkontinentalen Servicenetz, einer zuverlässigen Teileversorgung und der stetigen Weiterentwicklung des Rennwagens im Laufe seines Modellzyklus.

Die TCR-Kategorie bietet Einsteigern ebenso wie Gentleman-Piloten, aber auch Tourenwagen-Profis kostengünstigen Rennsport mit seriennahen Modellen. Die Organisation WSC hat aktuell rund 30 nationale, regionale und internationale TCR-Rennserien und -Klassen weltweit lizenziert, in den meisten von ihnen ist der Audi RS 3 LMS seit langem fest im Starterfeld etabliert. Darüber hinaus nutzen Teams den Rennwagen in vielen Regionen für weitere Programme, vornehmlich im Langstreckenbereich in gemischten Sport- und Tourenwagenserien. Längst haben sich die TCR-Tourenwagen in klassischen Rennsport-Nationen ebenso wie in aufstrebenden Ländern fest etabliert. Kaum eine andere Kategorie ist im weltweiten Motorsport so weit verbreitet.

Audi bekennt sich mit der zweiten Generation des RS 3 LMS zur Kontinuität eines Einsteigermodells in seiner Fahrzeugpalette, einer kostengünstigen Disziplin im Rennsport, Kundensport als zentralem Pfeiler in dieser Klasse sowie Berechenbarkeit und Stetigkeit gegenüber einem weltweit treuen Kundenstamm. Vielfältige Beispiele belegen, dass der Rennwagen von Audi auch für nationale Handelsorganisationen, ja sogar einzelne Händler ideal geeignet ist, um das eigene Profil im Markt in einer günstigen und populären Rennsportkategorie zu schärfen. In der Grundgestaltung seiner Karosserie, aber auch in vielen charakteristischen Akzenten seines Designs vom Kühlergrill bis zu den titangrauen Felgen ist der neue Audi RS 3 LMS eng angelehnt an die High-Performance-Modelle von Audi Sport. Er ist damit das perfekte Bindeglied zwischen einer schnellen Modellfamilie für den Alltag und faszinierendem Tourenwagensport auf der Rennstrecke.

## **„Bekenntnis zu Tourenwagensport“**

**Der Leiter Audi Sport customer racing zur zweiten Generation des Audi RS 3 LMS.**

**Der weltweit erfolgreiche Audi RS 3 LMS geht nun in einer zweiten Generation an den Start. Welche Erwartungen verbinden Sie damit?**

Das ist ein eindeutiges Bekenntnis unserer Marke zu kosteneffizientem Tourenwagensport in Kundenhand. Von der ersten Generation sind 180 Rennwagen für Teams in aller Welt entstanden. Sie haben eine Fülle von Erfolgen und viele Hundert Pokale eingefahren. Wir glauben an die weltweite Zukunft der TCR-Klasse und erwarten, mit unserem neuen Modell auch künftig eine führende Marktposition einzunehmen.

**Welche Entwicklungsziele standen bei der neuen Generation im Mittelpunkt?**

Der RS 3 LMS hat mit seinem neuen Getriebe, dem fortschrittlichen Fahrwerk und vielen weiteren Lösungen einen noch stärkeren Rennwagencharakter als zuvor. Stets im Mittelpunkt stand der konkrete Kundennutzen. Wir haben uns viele Ideen einfallen lassen, von denen die Privatis im Rennalltag profitieren. Einzelne Änderungen an der Fahrwerkskinematik lassen sich jetzt in Minutenschnelle vornehmen und verschaffen den Teams einen Vorteil unter Zeitdruck, etwa im Qualifying. Ein ergonomischeres Cockpit unterstützt den Fahrer noch besser. Das Auto ist noch mehr Rennwagen als früher, noch robuster und noch sicherer.

**Wofür steht die TCR-Klasse im internationalen Motorsport?**

Ziel ist es, Privatteams kosteneffizienten und spannenden Motorsport zu ermöglichen. Als Hersteller sind wir in der Pflicht, ein entsprechend attraktives technisches und kommerzielles Angebot zu unterbreiten. Audi bekennt sich zur TCR-Klasse des Promoters WSC und dazu, dass sich dieser Sport an Privatis richtet. Zugleich erwarten wir von den Promotern, dem Geist der TCR treu zu bleiben. Technische Auswüchse führen diese Klasse ebenso rasch an ihre Grenzen wie die damit verbundene finanzielle Eskalation. Wir tun alles, um dies zu unterbinden.

## **Noch höherer Kundennutzen, noch mehr Rennwagencharakter**

**Die zweite Generation des Audi RS 3 LMS präsentiert sich in allen Bereichen mit neuen Entwicklungen, die zwei Zielen dienen: Das seriennahe Einsteigermodell zu einem noch besseren Rennwagen zu machen und den Kundennutzen in allen Bereichen zu optimieren. Trotzdem bleibt das Modell kostengünstig beim Erwerb und im Unterhalt, bietet ein noch höheres Maß an Sicherheit und bereitet mit bis zu 250 kW (340 PS) reichlich Fahrspaß.**

Bereits optisch unterscheidet sich die zweite Generation des neuen Audi RS 3 LMS deutlich von ihrem Vorgänger. Auch weiterhin erreicht das Modell mit 1,95 Metern die im Reglement definierte Maximalbreite, doch die Karosserieverbretterungen sind harmonischer und aerodynamisch günstiger in die Fahrzeugkonturen integriert als bisher. Die Frontschürze enthält die Lufteinlässe als Teil eines deutlich überarbeiteten Kühlkonzepts für Motor und Bremsen. Der erstmals von hinten aufgehängte Heckflügel komplettiert die optimierte Aerodynamik des TCR-Rennwagens. Die Ingenieure haben die Aerodynamikbauteile ohne Windkanalarbeiten erstmals vollständig durch die Strömungssimulation, genannt Computational Fluid Dynamics (CFD), am Computer errechnet. Die Rohkarosse stammt aus Ingolstadt, der Zweiliter-Turbomotor kommt aus dem Werk Győr in Ungarn. Der Aufbau des Rennwagens erfolgt wie bereits zuvor am Standort Martorell in Spanien. Dort hat der Konzern weiterhin alle Synergien beim Aufbau seiner TCR-Rennwagen gebündelt. Viele wertvolle Detaillösungen etwa im Fahrwerksbereich erleichtern die schnelle Anpassung des Modells an die Anforderungen im oftmals hektischen Rennalltag. Und einmal mehr setzt Audi Maßstäbe bei der Sicherheit.

### **Neue Motorgeneration**

Im neuen Audi RS 3 LMS löst die vierte Generation des EA888 genannten Zweiliter-Vierzylindermotors die Vorgängerbaureihe ab. Weiterhin bleiben Motorblock und Zylinderkopf, Kurbeltrieb, Ventiltrieb, Ansaugtrakt, Einspritzung und der neue Turbolader im Rennwagen absolut serienmäßig. Einzig die Ventildeckelentlüftung weicht mit ihrem Ölabscheider vom Serienbauteil ab, ebenso die Abgasanlage. Die Übernahme des Motors aus der Großserie hat sich im TCR-Rennsport bestens bewährt. Vielfach erreichten die Aggregate von Audi schon in der vorherigen Fahrzeuggeneration im Kundenbetrieb mehrere zehntausend Rennkilometer Laufleistung. Neu ist die vom Reglement vorgegebene Einheitsmotorsteuerung von Magneti Marelli. Sie erforderte einen hohen Entwicklungsaufwand. Die Kennfelder sind herstellerspezifisch programmiert und bei den Promotern der Rennserien

hinterlegt. Dies garantiert zusammen mit der einheitlichen Hardware Transparenz und Chancengleichheit für alle Hersteller. Audi hat die Kühlung des Aggregats in den Bereichen Kühlflüssigkeit und Ladeluft optimiert. Die beiden horizontal übereinander angeordneten Wasserkühler sind nun als separate, federnd in Silentblöcken gelagerte Einheiten deutlich unempfindlicher gegenüber vertikalen Stößen, wie sie etwa bei einem Ausritt abseits der Strecke auf groben Bodenebenen auftreten können.

### **Optimierte Kraftübertragung**

Audi Sport customer racing hat die Kraftübertragung für die zweite Generation seines TCR-Rennwagens in allen Bereichen erneuert. Die Zweischeiben-Rennkupplung wiegt nun 800 Gramm weniger als im vorherigen Modell und verringert damit die rotatorischen Massen ebenso wie die Massenträgheit. Das neue pneumatisch aktuierte Sechsganggetriebe von Hewland ist besonders robust und lässt sich sequenziell über Schaltwippen am Lenkrad bedienen. Die Mechaniker können die Sperrwirkung des neu entwickelten Lamellensperrdifferenzials mit seinen zwölf Reibflächen einfach und zeitsparend von außen adjustieren. Stärkere Antriebswellen leisten ihrerseits einen Beitrag zu höheren Laufleistungen und einer verbesserten Kostenbilanz.

### **Maßstäbe bei der Sicherheit**

Kein anderer TCR-Tourenwagen bietet optional so viele Sicherheitskomponenten, wie sie beim Audi RS 3 LMS serienmäßig an Bord sind. Der Überrollkäfig besteht aus Stahlrohren, die in der Summe knapp 25,8 Meter Länge ergeben. Ein Sechspunkt-Sicherheitsgurt dient dem Fahrer als Rückhaltesystem. Der in der TCR-Klasse einzigartige Audi Sport Protection Seat mit seiner robusten Konstruktion und der aufwendigen Polsterung bietet ein Maximum an Unfallsicherheit. Er ist an sechs Punkten angebunden und zum besseren Insassenschutz beim Seitenaufprall näher in Richtung Fahrzeugmitte gerückt. Optional verfügbare, den Sitz umschlingende Sicherheitsnetze rechts und links bieten zusätzlichen Schutz für den Fahrer. Die serienmäßige Dachluke erleichtert die Bergung des Fahrers nach Unfällen. Sie erlaubt es, den Helm schonend nach oben zu entnehmen und bei Bedarf senkrecht von oben ein Rettungskorsett („Kendrick Extrication Device“) zur Stabilisierung der Wirbelsäule des Fahrers einzuführen. Front- und Heckscheibe sind optional aus Polycarbonat verfügbar. Dieser Werkstoff senkt das Gewicht und ist extrem stoßunempfindlich. Fremdkörper können diese Scheibe etwa bei einem Unfall nur noch schwer durchschlagen. Der Sicherheits-Kraftstofftank gemäß FIA-FT3-Regularien besitzt ein Volumen von 100 Litern. Die Teams können für Langstreckeneinsätze einen Befüllstutzen zur externen Betankung im hinteren Dreiecksfenster ordern. Ein Feuerlöschsystem komplettiert die Sicherheitsausrüstung.

### **Verbesserte Ergonomie im neuen Cockpit**

Noch stärker auf den Fahrer hin orientiert und besser bedienbar ist das Cockpit. Das Lenkrad besitzt ein TCR-spezifisches Bedienpanel. In der Mittelkonsole sind zwölf Funktionen in einem übersichtlichen Keypad ergonomisch optimal und funktional logisch gruppiert. Zündung und verschiedene Lichtfunktionen lassen sich dort ebenso aktivieren wie der Lüfter im Cockpit oder die optionale Beheizung der Windschutzscheibe. Auch die Bremsbalance und die Feuerlöschfunktion liegen unterhalb der Mittelkonsole in Griffnähe und sind leicht zu identifizieren. Das neue, für den Motorsport entwickelte Bordnetz mit sechs dezentralen elektronischen Sicherungsboxen verringert Gewicht und Kabelkomplexität und bietet gezielte Redundanzen. Damit haben etwaige elektrische Fehlfunktionen in einzelnen Teilsystemen geringere Auswirkungen auf das gesamte Netz. Die Pedalbox lässt sich mechanisch nach dem Lösen der Verschraubungen justieren und damit binnen weniger Minuten an unterschiedliche Fahrergrößen anpassen.

### **Anpassungsfähiges Fahrwerk und standfeste Bremsen**

Neue Wege beschreitet Audi Sport customer racing bei der Fahrwerkseinstellung. Die McPherson-Konstruktion an der Vorderachse erlaubt es, Änderungswünsche an der Kinematik so schnell wie noch nie umzusetzen. Erforderte die vormalige Verschraubung bei Änderungen stets eine Fahrwerksvermessung, so lassen sich jetzt in Minutenschnelle Distanzbaustücke, sogenannte Shims, in Querlenker und Spurstange einsetzen. In vier verschiedenen Stärken von 1,2 bis 10 Millimeter am Querlenker lassen sie sich so kombinieren, dass Sturzänderungen von 2 bis 7 Grad an der Vorderachse variabel einstellbar sind. Ohne Achsvermessung kann die jeweilige Session am Rennwochenende fortgesetzt werden – ein unschlagbarer Vorteil etwa bei einer kurzfristigen Änderung der Abstimmung im Qualifying. Serienmäßig bietet der Audi RS 3 LMS zudem an der Vierlenker-Hinterachse Spurstangen, um Bump-Steer-Effekte zu erzielen. Sie unterstützen die Agilität des Rennwagens beim Einlenken. Weitere Größen der Fahrwerkskinematik wie Anti-Dive und Anti-Lift, die Höhe von Rollzentren, der Nachlauf oder der Abstand der Subframes zur Karosserie bei einer Änderung der Standhöhe bieten alle Möglichkeiten, die sich ein Team bei der Abstimmung wünscht. Erstmals besitzen die Stabilisatoren einen Schnellverschluss und lassen sich damit kurzfristig auswechseln. So haben die Techniker noch mehr Freiheiten: Insgesamt ergeben sich neun Stabilisatoreinstellungen an der Vorder- und sechs an der Hinterachse. Unterschiedliche Federn und in zwei Wegen verstellbare Dämpfer komplettieren die Möglichkeiten der Fahrwerksabstimmung. Die in ihrer Dimension vom Reglement begrenzten Bremsen arbeiten im neuen Modell in einem günstigeren thermischen Fenster. Die Belüftung umfasst neben den Scheiben erstmals auch die hoch belasteten Sechskolben-Bremssättel der Vorderachse. Optional steht für Langstreckenrennen ein ABS-System zur Verfügung. Mit all diesen Neuerungen bietet der Audi RS 3 LMS mehr Rennwagen-Feeling als je zuvor.

## Technische Daten

# Audi RS 3 LMS

Stand: September 2021

### Modell

### Audi RS 3 LMS (2021)

<b>Fahrzeug</b>	Tourenwagen gemäß Reglement TCR
Fahrzeugtyp	
<b>Aufbau</b>	Verstärkte Stahlkarosserie mit eingeschweißter Stahl-Sicherheitszelle
Karosserie	Kohlefaser, Stahlblech und Aluminium
<b>Sicherheitskonzept</b>	Energieabsorbierende Stahl-Crashstrukturen vorn/hinten. Bergungsluke im Dach
<b>Motor</b>	
Bauart	Reihen-Vierzylinder-Ottomotor vorn quer angeordnet, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Benzindirekteinspritzung, Abgasturboaufladung mit Ladeluftkühlung
<b>Abgasreinigungssystem</b>	Lambdasonde vor Katalysator, Stahl-Rennsportkatalysator
Motormanagement	WSC-Einheits-ECU
Motorschmierung	Nassumpf
Hubraum	1.984 ccm (Bohrung x Hub 82,5 mm x 92,8 mm)
Leistung	Bis zu 250 kW (340 PS) bei 6.250 U/min
Drehmoment	Bis zu 420 Nm bei 2.500 U/min
<b>Antrieb/Kraftübertragung</b>	
Kraftübertragung	Frontantrieb
Kupplung	Gesinterte Zweischeiben-Kupplung
Getriebe	Sequenzielles 6-Gang-Renngetriebe
Differenzial	Lamellen-Sperrdifferenzial, Vorspannung einstellbar
Antriebswellen	Gleichlaufgelenke außen, Tripoden innen
<b>Fahrwerk/Lenkung/Bremse</b>	
Lenkung	Elektrische Zahnstangenlenkung mit modifizierter Soft- und Hardware
<b>Fahrwerk Vorderachse</b>	McPherson-Federbeinachse mit unteren Stahl-Dreiecksquerlenkern, Alu-Schwenklager, Stahl-Hilfsrahmen, Federbeine mit Schraubenfedern und einstellbaren Stoßdämpfern, Fahrzeughöhe, Spur und Sturz stufenlos einstellbar, drei verschiedene Stabilisatoren in je drei Stufen einstellbar
<b>Fahrwerk Hinterachse</b>	Vierlenker-Hinterachse, Stoßdämpfer mit Schraubenfedern (Coil-over-Anordnung), Stahl-Hilfsrahmen, Alu-Radträger, Fahrzeughöhe, Spur und Sturz stufenlos einstellbar, zwei verschiedene Stabilisatoren in je drei Stufen einstellbar
<b>Bremsen</b>	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, einstellbare Bremsdruckverteilung (Vorderachse/Hinterachse), Stahl-Bremsscheiben vorn (378 x 34 mm) und hinten (272 x 12 mm)
Felgen	Aluminium-Guss-Felgen, vorn und hinten 10 x 18 Zoll ET 26
Reifen	27/65 – 18, 260/660 R18
<b>Gewicht/Abmessungen</b>	
Länge/Breite/Höhe	4.650 mm/1.950 mm/1.250 mm
Radstand	2.665 mm
Leergewicht/Renngewicht (inkl. Fahrer)	1.115/1.265 kg *
Tankinhalt	100 l
<b>Ausstattung</b>	
Feuerlöschsystem	FIA-Standard 8865-2015
Bedienelemente	In Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule, Multifunktionslenkrad, verstellbares Fußhebelwerk
Sitzsystem	Audi Sport Protection Seat nach FIA 8862-2009
Betankungssystem	Serie mit Sicherheitsventil
Elektrik	Rennsport-Bordnetz
<b>Preis</b>	137.500 Euro (zzgl. MwSt.)

\* Festgelegt durch BoP der Serienveranstalter

Die TCR-Kategorie

## **Kundensport mit seriennahen Tourenwagen**

**Seit 2015 existiert die Tourenwagen-Kategorie TCR, die der Italiener Marcello Lotti geschaffen hat und mit seiner Organisation WSC weltweit vermarktet. Die Abkürzung steht für „Touring Car Racing“. Sie ist eine kostengünstige und attraktive Plattform, die mit ihren seriennahen Tourenwagen viele Automobilhersteller anspricht und in klassischen Industrienationen ebenso wie in aufstrebenden Ländern beliebt ist.**

TCR-Tourenwagen stammen von Großserienmodellen ab, die in mindestens 5.000 Exemplaren in zwölf aufeinander folgenden Monaten gebaut worden sein müssen. Eine Mindestlänge von 4,20 Meter, eine Karosserie mit vier oder fünf Türen, Frontantrieb und Motoren zwischen 1,75 und zwei Litern Hubraum mit einem einzelnen Turbolader sind vorgeschrieben. Das Modellprogramm vieler Hersteller erfüllt diese Voraussetzungen. Aktuell sind 28 TCR-Modelle von 14 Automobilmarken homologiert. Teure Materialien wie Titan, Magnesium und keramische Werkstoffe sind verboten. Die Homologation ist für drei Jahre eingefroren. Frühestens danach kann die nächste Baustufe folgen.

Eine Balance of Performance und das Kompensationsgewicht ermöglichen es den Verantwortlichen, die Chancengleichheit zwischen den unterschiedlichen Produkten zu erhöhen. Niedrige Kosten von maximal 137.500 Euro für einen rennfertigen Tourenwagen, der Sprints wie auch Langstreckendistanzen bewältigt, prädestinieren diese Klasse für diverse Einsatzgebiete vom Breiten- bis zum Spitzensport.

Insgesamt hat WSC aktuell rund 30 Rennserien weltweit lizenziert, vom 2018 initiierten WTCR – FIA-Tourenwagen-Weltcup als hochkarätigster Plattform über kontinentale Serien wie die TCR Europe oder die TCR Asia bis zu regionalen Serien wie der TCR South America und der Baltic Touring Car Championship. Die große Mehrheit der TCR-Serien bleiben allerdings die nationalen Ableger in Nordamerika, Europa, Asien und Australien. Auch Klassen in gemischten Sport- und Tourenwagenserien sind lizenziert, etwa in der auf mehreren Kontinenten ausgetragenen 24H Series, der IMSA Michelin Pilot Challenge in Nordamerika, der Super Taikyu Series in Japan oder der Nürburgring Langstrecken-Serie in Deutschland. Darüber hinaus gibt es Kundenteams von Audi, die den RS 3 LMS erfolgreich in weiteren Einsatzgebieten an den Start bringen. Dazu zählen die Spezial Tourenwagen Trophy in Deutschland, die Trophée Tourisme Endurance in Frankreich, die Belcar Endurance Championship in Belgien, die North und South Island Endurance Series in Neuseeland, die China Endurance Championship in Asien oder auch Wettbewerbe in Brasilien.

Einsatzgebiete TCR

## **TCR rund um den Globus etabliert**

**Ob Sprint oder Langstrecke, ob reine TCR-Rennserie oder als Klasse in gemischten Wettbewerben, ob national, regional, kontinental oder international: Die TCR-Kategorie bietet Herstellern, Teams und Fahrern einen weltweiten Markt. Audi ist dabei mit seinen engagierten Kunden rund um den Globus am Start.**

### **Asien**

China Endurance Championship	<a href="https://www.facebook.com/CEC-China-Endurance-Championship-579241832461381">www.facebook.com/CEC-China-Endurance-Championship-579241832461381</a>
Macau Grand Prix	<a href="http://www.macau.grandprix.gov.mo">www.macau.grandprix.gov.mo</a>
NGK UAE Procar Championship	<a href="http://www.dubaiautodrome.ae/motorsport/uae-procar">www.dubaiautodrome.ae/motorsport/uae-procar</a>
TCR Asia	<a href="https://asia.tcr-series.com">https://asia.tcr-series.com</a>
TCR China	<a href="http://www.tcrchina.com">www.tcrchina.com</a>
TCR Endurance	<a href="http://www.supertaikyuu.com">www.supertaikyuu.com</a>
TCR Japan	<a href="http://www.tcr-japan.jp">www.tcr-japan.jp</a>

### **Europa**

ADAC TCR Germany	<a href="http://www.adac-motorsport.de/adac-tcr-germany">www.adac-motorsport.de/adac-tcr-germany</a>
Baltic Touring Car Championship BaTCC	<a href="http://www.batcc.eu">www.batcc.eu</a>
BEC6H	<a href="http://www.batcc.eu">www.batcc.eu</a>
Belcar Series	<a href="http://www.belcarseries.com">www.belcarseries.com</a>
Campeonato de España Resistencia	<a href="http://www.vlineorg.com/es/gt-cer">www.vlineorg.com/es/gt-cer</a>
Coppa Italia	<a href="http://www.gruppoperonirace.it/campionati/42-coppa-italia-turismo">www.gruppoperonirace.it/campionati/42-coppa-italia-turismo</a>
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>
Junior Racing Festival	<a href="http://www.juniorracingfestival.com">www.juniorracingfestival.com</a>
Nürburgring Langstrecken-Serie	<a href="http://www.nuerburgring-langstrecken-serie.de">www.nuerburgring-langstrecken-serie.de</a>
Spezial Tourenwagen Trophy	<a href="http://www.spezial-tourenwagen-trophy.de">www.spezial-tourenwagen-trophy.de</a>
TCR Denmark	<a href="http://www.tcr-denmark.com">www.tcr-denmark.com</a>
TCR Eastern Europe	<a href="https://easterneurope.tcr-series.com">https://easterneurope.tcr-series.com</a>
TCR Europe	<a href="http://europe.tcr-series.com">europe.tcr-series.com</a>
TCR Italy	<a href="http://www.acisport.it/it/TCRItaly/home">www.acisport.it/it/TCRItaly/home</a>
TCR Russia	<a href="http://www.raf-rcrs.ru">www.raf-rcrs.ru</a>
TCR Scandinavia	<a href="http://www.stcc.se">www.stcc.se</a>
TCR Spain	<a href="https://racingweekend.es/tcr-spain">https://racingweekend.es/tcr-spain</a>

TCR UK  
Trophée Tourisme Endurance

[www.touringcartrophy.co.uk](http://www.touringcartrophy.co.uk)  
[www.trophee-endurance.fr](http://www.trophee-endurance.fr)

### **International**

24H TCE Series  
FIA Motorsport Games  
FIA WTCR

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

### **Langstreckenrennen**

24h Nürburgring

[www.24h-rennen.de](http://www.24h-rennen.de)

### **Nordamerika**

Canadian Touring Car Championship  
IMSA Michelin Pilot Challenge  
Sports Car Championship Canada

[www.touringcar.ca](http://www.touringcar.ca)  
[www.imsa.com/michelinpilotchallenge](http://www.imsa.com/michelinpilotchallenge)  
<https://felmotorsports.com>

### **Ozeanien**

North Island Endurance Series  
South Island Endurance Series  
TCR Australia  
TCR New Zealand

<https://nierdc.com>  
[www.facebook.com/pg/sierdcnz](http://www.facebook.com/pg/sierdcnz)  
[www.tcraustralia.com](http://www.tcraustralia.com)  
[www.tcrnz.com](http://www.tcrnz.com)

### **Südamerika**

TCR South America

<https://southamerica.tcr-series.com>

Partner

## **Die Partner von Audi Sport customer racing**

**Audi Sport customer racing hat zwei strategische Partner in seinem TCR-Rennprogramm.**

### **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.

### **Ravenol**

Ravenol ist die Handelsmarke der Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH. Im Jahre 1946 in Westfalen gegründet, beschränkten sich die Aktivitäten zunächst auf Herstellung und Handel von Einbereichs-Motorenölen und von technischen Reinigungsprodukten. Heutzutage können Autofahrer, Unternehmen aus der Automobil-, Maschinenbau-, Stahl- und Bauindustrie auf Ravenol-Qualitätsprodukte ebenso zurückgreifen wie Bergbau, Transportunternehmen und Landwirtschaft. Ravenol-Produkte sind heute weltweit in über 80 Ländern erhältlich.

## Daten und Fakten

### Hintergründe, Zahlen und Fakten rund um den Audi RS 3 LMS im Überblick.

Wussten Sie, dass ...

... das Erscheinungsbild des neuen Audi RS 3 LMS in enger Zusammenarbeit mit der Designabteilung der AUDI AG entstanden ist?

... die Wasserkühler des neuen Audi RS 3 LMS aus dem Serienmodell des R8 stammen?

... der RS 3 LMS seine Leistungen auf der Rennstrecke mit einem nahezu vollständig serienmäßigen Motor erreicht, der am Standort Győr in Ungarn vom Band gelaufen ist? Kurbeltrieb, Ventiltrieb, Motorblock und Zylinderkopf sind ebenso serienmäßig wie Ansaugtrakt, Turbolader und Einspritzanlage.

... der Überrollkäfig des TCR-Tourenwagens von Audi aus 18 einzelnen Stahlrohren besteht, die sich zu einer Länge von 25,781 Metern summieren?

... die gegenüber dem Serienmodell neuen Karosserie-Anbauteile für den Rennsport im Bereich von Kotflügeln sowie Front- und Heckschürzen allesamt aus CFK bestehen?

... die neu gestalteten Leichtmetallräder des Audi RS 3 LMS in Titangrau den gleichen Farbton aufweisen wie die Räder der serienmäßigen RS-Modellreihen von Audi?

... die Betätigung der Seitenscheibe in der Fahrertür dem Prinzip des Serienmodells entsprechen muss? Somit bedient der Fahrer einen elektrischen Fensterheber.

... für das Verlassen des Cockpits im Notfall eine maximale Dauer im Reglement definiert ist? Sie darf nicht mehr als sieben Sekunden beim Aussteigen durch die Fahrertür und neun durch die Beifahrertür betragen.

## **Etabliertes Modellprogramm auf vier Säulen**

**Das Kundensport-Programm von Audi begann 2009 mit dem GT3-Modell Audi R8 LMS. 2015 erschien der Sportwagen in seiner zweiten Generation. Ende 2018 präsentierte Audi eine erste Evolution, im Juli 2021 die zweite Evolutionsstufe. Ab Ende 2016 war mit dem Audi RS 3 LMS ein Einstiegs-Tourenwagen bestellbar, 2020 folgte ein optionales Upgrade-Kit. 2021 stellte Audi die zweite Generation des Tourenwagens vor. Der Einstiegs-Sportwagen Audi R8 LMS GT4 erschien 2017 und erhielt Ende 2019 ein Evolutionspaket. Seit 2019 komplettiert der Audi R8 LMS GT2 die breit aufgestellte Modellpalette von Audi Sport customer racing, deren Produkte zu den jüngsten und damit modernsten im Markt zählen.**

Wie nah das Angebot von Audi Sport customer racing an den Bedürfnissen der Teams ist, beweisen die Markterfolge der Modelle. Der bis zu 257 kW (350 PS) starke Audi RS 3 LMS ist bereits in seiner ersten Generation in einer Auflage von 180 Stück entstanden und hat weltweit mehr als 50 Titel gewonnen. Zur Saison 2021 stellte Audi den Nachfolger vor. Der Audi R8 LMS GT4 ist das ideale Modell zum Einstieg, um in Sprints oder Langstreckenrennen mit einem attraktiven, seriennahen Coupé den GT-Sport kennenzulernen. Zur Saison 2020 präsentierte Audi Sport eine überarbeitete Version des bis zu 364 kW (495 PS) starken Sportwagens, der sich noch besser auf individuelle Wünsche abstimmen lässt. Die GT3-Version des Audi R8 LMS zählt weltweit zur Spitze in dieser Kategorie. Der bis zu 430 kW (585 PS) starke Rennwagen verfügt über ein ausgewogenes technisches Gesamtpaket und ist in der zweiten Evolutionsstufe noch besser fahrbar als zuvor. Der ebenfalls 2019 präsentierte Audi R8 LMS GT2 ist mit 470 kW (640 PS) das leistungsstärkste Modell. Er stellt seine Faszination bei Clubrennen und Track Days unter Beweis.

Das Modellprogramm der Marke ist attraktiv und rund um den Globus im Markt etabliert. Über die wettbewerbsfähigen Produkte hinaus ist seit langem der Service von Audi Sport customer racing für viele Teams entscheidend. Interkontinentale Vertragspartner decken die regionale Versorgung der Teams ab, während Audi Sport customer racing mit Sitz in Neuburg an der Donau die europäischen Märkte betreut. Zudem besteht bei allen großen Wettbewerben vor Ort eine Kundensportberatung.

Kontakte

**Kommunikation Motorsport**  
**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](http://www.audi-mediacyenter.com)

**News**

[twitter.com/audisport](https://twitter.com/audisport)

[facebook.com/audisport](https://facebook.com/audisport)

[instagram.com/audisport](https://instagram.com/audisport)