

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

April 2019

MOTORSPORT-INFORMATION

Audi R8 LMS GT3 (2019)

▶ Audi R8 LMS für die Saison 2019	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 2019	12
▶ Partner	14
▶ Audi Sport customer racing	16
▶ Kontakte	17

Audi R8 LMS – ein Siegertyp greift an

Die aktuelle Version des Audi R8 LMS ist die vierte Modellneuheit in nur vier Jahren von Audi Sport customer racing: Nach der grundlegend neuen zweiten Generation des Audi R8 LMS (2015), dem TCR-Tourenwagen Audi RS 3 LMS (2016) und dem Audi R8 LMS GT4 (2017) debütierte im Oktober 2018 auf dem Automobilsalon in Paris die Evolution des GT3-Modells Audi R8 LMS. Die neue Baustufe des weltweit im Sprint- und Langstreckenrennsport erfolgreichen Modells ist in Technik und Preis eng auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten. Die Karriere des neuen Audi R8 LMS begann mit einem Doppelsieg bei den 24 Stunden von Dubai 2019.

Damit setzt die neue Baustufe nahtlos die Siegesserie ihres Vorgängers fort, der unter anderem die Langstreckenrennen in Bathurst, Daytona, Dubai, Laguna Seca, auf dem Nürburgring, in Sepang und Spa und viele weltweite Meisterschaftstitel für sich entschieden hat. Was also bliebe noch zu verbessern? „Wir richten unser Augenmerk noch stärker auf unseren großen Stamm an Kunden und deren Interessen“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Bevor wir die zweite Baustufe unserer aktuellen Modellgeneration konzipiert haben, standen viele Gespräche mit unseren Teams im Mittelpunkt.“ Neben den Profis, die mit den Rennwagen erfolgreich sind, haben auch Amateur-Piloten Siege und sogar Klassen- oder Gesamttitel in Amerika, Asien, Australien sowie Neuseeland und in Europa eingefahren.

Audi Sport konzentrierte sich bei der Entwicklung darauf, diesen Kunden noch bessere Unterstützung zu geben. Optimierungen bei Aerodynamik und Kühlung ermöglichen ein noch konstanteres Fahrverhalten in unterschiedlichsten Einsatzbereichen. Ebenso galt das Augenmerk der Dauerhaltbarkeit der Kraftübertragung. Für die Teams zahlt sich das Evolutionspaket sportlich wie auch wirtschaftlich aus: Moderate Änderungen am Gesamtkonzept und die längeren Wartungsintervalle für Kupplung und Getriebe stehen für sinnvolle Investitionen, die sportlichen Erfolg versprechen und Amateure optimal unterstützen. Egal, ob die Teams bereits einen Audi R8 LMS der zweiten Generation besitzen 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. Zur Nachrüstung für ältere Fahrzeugjahrgänge kostet der Evolutionsbausatz 28.000 Euro (zzgl. MwSt.).

„Kundeninteresse im Vordergrund“

Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing, erklärt die Hintergründe der Evolution des Audi R8 LMS im Interview.

Weshalb bietet Audi Sport customer racing eine neue Baustufe des Audi R8 LMS in der GT3-Variante an?

Gemeinsam mit unseren Kunden haben wir eine starke Erfolgsbilanz seit 2015 vorzuweisen, aber auch ein gutes Konzept lässt sich nochmals verbessern. Im Vordergrund standen eindeutig unsere Kunden und nicht die Profi-Piloten.

Was kann die zweite Baustufe besser als die erste?

Das Auto lässt sich in vielen Bereichen konstanter fahren, was vor allem Amateur-Piloten sehr entgegenkommt. Diese Rückmeldung haben wir bei Tests erhalten und sie hat sich auch in den ersten Rennen bestätigt. Wir haben die Aerodynamik so ausgelegt, dass das Fahrverhalten in einem breiteren Bereich sehr eindeutig bleibt. Auch unsere Änderungen im Sinne konstanterer Reifentemperaturen tragen ihren Teil dazu bei. Zudem ist die Dauerhaltbarkeit der Kraftübertragung jetzt noch besser als zuvor. Das erhöht die Zuverlässigkeit, verlängert die Wartungsintervalle und spart somit für den Kunden Kosten.

Die Änderungen fallen bei Audi Sport maßvoll aus, während andere Hersteller bei Evolutionen bisweilen auf umfassendere Pakete setzen. Warum?

Für uns gab es einen technischen und einen wirtschaftlichen Grund. Wir haben uns auf jene Bereiche konzentriert, die für den Kunden einen Unterschied ausmachen. Ziel waren nicht schnellere Rundenzeiten. Die Balance of Performance nivelliert das Niveau der verschiedenen Rennwagen von mehr als einem Dutzend Herstellern durch spezifische Eingriffe ohnehin wieder. Und finanziell muten wir so weder Neukunden noch Bestandskunden, die ihre Autos für Serien mit FIA-Reglement auf den neuen Stand umrüsten müssen, hohe Investitionen zu. Das kommt sehr gut an.

Welche Perspektive sehen Sie für die GT3-Kategorie?

Es gab eine Phase, in der sich eine Marktsättigung auf hohem Niveau abzeichnete. Wir können aber klar ein fortbestehendes Interesse erkennen. Die Zahl der Serien, die diese Modelle zulassen, wächst noch immer – etwa in Asien. Ebenso betreten nach wie vor neue Hersteller den Markt, während etablierte Anbieter neue Evolutionen vorstellen. Der GT3-Rennsport bleibt auch mittelfristig der wohl wichtigste Stützpfeiler im weltweiten Kundensport-Geschäft.

Zweiter Modellzyklus für Kunden optimiert

Seit 2015 setzt die zweite Generation des Audi R8 LMS Maßstäbe bei Leichtbau, Sicherheit und aerodynamischer Effizienz. Zur Saison 2019 können die Kunden von Audi Sport mit der Evolutions-Baustufe eine nochmals verbesserte Version erwerben. 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 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 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 Protection Seat PS 3 setzt mit seiner strukturellen Steifigkeit und seiner Adaptionfähigkeit 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 oder Australien 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: April 2019

Modell	Audi R8 LMS (2019)
Fahrzeug	Sportwagen nach Reglement FIA GT3
Fahrzeugtyp	Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Hybridbauweise
Aufbau	mit tragendem Stahl-Überrollkäfig, Karosserieanbauteile aus CFK und Aluminium
Sicherheitskonzept	Energieabsorbierende Aluminium- und CFK-Crashstrukturen vorn und hinten. Sicherheitskonzept erfüllt FIA-LMP1-Crashanforderungen. Bergungsluke im Dach
Motor	
Bauart	V10-Motor, 90-Grad-Zylinderwinkel, vier Ventile pro Zylinder, DOHC, Benzin-Direkteinspritzung, Abgasreinigung durch zwei Abgas-Rennkatalysatoren
Motormanagement	Bosch Motorsport Motronic MS6.4
Motorschmierung	Trockensumpf (Übernahme aus Serie)
Hubraum	5.200 ccm
Leistung	Variabel einstellbar durch Restriktoren bis zu 430 kW (585 PS)*
Drehmoment	Über 550 Nm
Antrieb/Kraftübertragung	
Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle (ASR)
Kupplung	Elektrohydraulisch betätigte Dreischeiben-Rennkupplung (ECA)
Getriebe	Sequenzielles, pneumatisch betätigtes Sechsgang-Sportgetriebe mit Wippenschaltung
Differenzial	Sperrdifferenzial, Vorspannung einstellbar
Antriebswellen	Gleichlaufgelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangenlenkung
Fahrwerk	Vorn und hinten Einzelradaufhängung. Doppelquerlenker, Federbeine mit Schraubenfedern und einstellbaren Stoßdämpfern sowie einstellbaren Stabilisatoren vorn und hinten
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Stahl-Bremsscheiben vorn (380 x 34 mm) und hinten (355 x 32 mm), Renn-ABS
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn 12,5 x 18 Zoll, hinten 13 x 18 Zoll
Reifen	Vorn 30-68/18, hinten 31-71/18
Gewicht/Abmessungen	
Länge/Breite/Höhe	4.573 mm/1.997 mm/1.171 mm
Leergewicht	1.235 kg**
Tankinhalt	120 l
Ausstattung	
Feuerlöschsystem	Audi Sport
Bedienelemente	In Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule, schnellverstellbares, auf Rails gelagertes Fußhebelwerk
Sitzsystem	Audi Protection Seat PS 3

* festgelegt durch BoP der Serienveranstalter

** Homologationsgewicht wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt

Enge Verwandte

Direkte Synergien zwischen Rennsport und Serie: Der Audi R8 LMS baut auf dem neuen Audi R8 Coupé auf (Audi R8 Coupé: Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 12,9; CO₂-Emission kombiniert g/km: 293. Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz). Es 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. Gleichzeitig ist die Torsionssteifigkeit des Serienmodells um 40 Prozent höher. Gerade 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.

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.

Auf fünf Kontinenten zu Hause

Im ersten Jahrzehnt seines Bestehens hat Audi Sport customer racing mehr als 250 GT3-Rennwagen des Audi R8 LMS gefertigt, verteilt auf zwei Modellgenerationen. Sie sind weltweit im Einsatz. Die Kunden, die auf die Sportwagen aus Deutschland vertrauen, dürfen sich auf einen weltumspannenden 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.

Dabei dürfen sich alle Besitzer auf eine umfassende Betreuung verlassen. Seit der Saison 2015 ist Audi Sport customer racing mit seiner Zentrale im Kompetenz-Center Motorsport von Audi Neuburg beheimatet und 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 der Marke Audi Sport und 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 Serviceauflieger 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 immer weiter ausgebaut haben.“

Einsatzgebiete 2019

Zu Hause in aller Welt

Rund um den Globus gibt es eine Fülle von Wettbewerben für GT3-Rennwagen. Ob Sprints oder Langstreckenrennen, Einzelwettbewerbe oder interkontinental miteinander verbundene Serien wie die Blancpain GT World Challenge: Vom Clubsport bis zum Spitzensport findet jeder Kunde sein passendes Umfeld.

Asien

Asian Le Mans Series	www.asianlemansseries.com
Audi Sport R8 LMS Cup	www.audi-motorsport-asia.com
Blancpain GT World Challenge Asia	www.blancpain-gt-series-asia.com
China Endurance Championship	www.facebook.com/CEC-China-Endurance-Championship-579241832461381
China GT Championship	www.chinagt.net.cn/en
GT Asia	www.gtasiaseries.com
GT Masters Asia	www.facebook.com/GTMasAsia
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
Blancpain GT Series	www.blancpain-gt-series.com
Blancpain GT Sports Club	www.blancpainsportsclub.com
British GT Championship	www.britishgt.com
Campionato Italiano GT	www.acisport.it/en/CIGT/home
DMV Gran Turismo Touring Car Cup	www.dmv-gtc.de
Eset V4 Cup	www.eset-v4.com
FIA Central European Zone	www.cez-motorsport.com
International GT Open	www.gtopen.net
Michelin Le Mans Cup	www.lemanscup.com/en
Spezial Tourenwagen Trophy	www.spezial-tourenwagen-trophy.de
Swedish GT	www.facebook.com/swedishgt
VLN Langstrecken-Meisterschaft	www.vln.de

International

24H Series	www.24hseries.com
------------	--

FIA GT Nations Cup	www.fia.com/events/gt-nations-cup/season-2018/fia-gt-nations-cup
FIA GT World Cup	www.fia.com/events/gt-world-cup/season-2019/2019-fia-gt-world-cup
Intercontinental GT Challenge	www.intercontinentalgtchallenge.com

Langstreckenrennen

24h Nürburgring	www.24h-rennen.de
25h Thunderhill	www.nasa25hour.com

Nordamerika

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

Pazifik

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
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 fünf Partnern.

Castrol

Castrol ist der global führende Hersteller, Distributor und Händler von hochwertigen Schmierölen, -fetten und verwandten Services. Die weltweiten Kunden kommen aus den Bereichen Kraftfahrzeugtechnik, Industrie, See- und Luftfahrt, Ölförderung und -produktion. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz im Vereinigten Königreich und ist zudem in mehr als 46 Ländern direkt vertreten. Castrol hat weltweit etwa 7.500 Mitarbeiter.

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.

Montaplast

Albert Stulz sr. gründete 1958 Montaplast. Das mittelständische Unternehmen hat jahrzehntelange Erfahrung in der Fertigung von Kunststoff-Präzisionsteilen und -systemen – zunächst für Haushaltsgeräte, später für die Automobilindustrie. 1992 folgte Montaplast of North America. Inzwischen gehören Verkaufsniederlassungen und Entwicklungsbüros und Detroit, Suzhou, Nagoya, London, Paris, Stuttgart, München und Köln zu Montaplast.

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. 2019 präsentiert 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 2019 in seine dritte Saison. Der Audi R8 LMS GT4 richtet sich an Amateurpiloten, die Sprint- oder Langstreckenrennen mit einem attraktiven, seriennahen Sportwagen bestreiten wollen. In seinem Debütjahr 2018 gewannen Teams mit dem bis zu 364 kW (495 PS) starken Sportwagen weltweit zehn Titel. Neu zur Saison 2019 präsentiert sich das GT3-Modell des Audi R8 LMS. Der bis zu 430 kW (585 PS) starke Rennwagen ist als Evolutionsstufe verfügbar. Die Teams profitieren von 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 zwischen 2009 und 2018 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-mediacentr.com

News über Twitter

@audisport