

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

Juli 2021

## MOTORSPORT-INFORMATION

### **Audi R8 LMS GT3 (2021)**

▶ Audi R8 LMS für die Saison 2022	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 2021	12
▶ Partner	14
▶ Audi Sport customer racing	15
▶ Kontakte	16

## **Zweite Evolutionsstufe des Audi R8 LMS GT3**

**Rund um den Globus ist der Audi R8 LMS im GT3-Rennsport erstklassig. Damit er das auch in Zukunft bleibt, hat Audi Sport das Konzept in einer zweiten Evolutionsstufe weiter verfeinert. Der GT3-Rennwagen präsentiert sich damit ab der Saison 2022 noch kundenfreundlicher. In der bisherigen sportlichen Bilanz des Mittelmotor-Coupés aus Deutschland stehen 83 Fahrertitel weltweit sowie 106 weitere Rennsport-Meisterschaftserfolge, dazu acht Gesamtsiege bei 12-Stunden-Rennen sowie 13 bei 24-Stunden-Rennen. Ob im Clubsport oder bei Profis – der Audi R8 LMS ist weltweit einer der beliebtesten und erfolgreichsten GT3-Rennwagen.**

Audi Sport customer racing hat den R8 LMS für eine noch bessere Fahrbarkeit in den fünf Bereichen Aerodynamik, Motorcharakteristik, Klimatisierung, Fahrwerk und Traktionskontrolle optimiert. „Die Meinung unserer Kunden bleibt maßgeblich. Die neue Evolutionsstufe kommt ihren Bedürfnissen noch mehr entgegen“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. Die Marke beendet die Erprobung des zweiten Evolutionspakets noch in der Saison 2021, damit Kunden damit ab 2022 an den Start gehen können. So ist Audi Sport bestens gerüstet für die Zukunft in einem Wettbewerbsumfeld von bis zu zehn Marken in den facettenreichen GT3-Starterfeldern. Rennserien wie die GT World Challenge in Amerika, Europa und Australien, das ADAC GT Masters, die DTM, aber auch Langstreckenrennen wie die 24-Stunden-Rennen in Spa und auf dem Nürburgring setzen auf die GT3-Klasse.

Audi Sport customer racing bietet die zweite Evolutionsstufe des R8 LMS für die Saison 2022 zum Preis von 429.000 Euro (zzgl. MwSt.) an. Die Kunden können sich auf ein internationales Netz für Betreuung, Service und Teilevertrieb verlassen. Die Filialen in Japan, China, Australien, in den USA und in Kanada betreuen die lokalen Märkte. Bei großen internationalen Veranstaltungen ist Audi Sport customer racing zudem mit Kundensportbetreuern aus Deutschland präsent.

Während Kundenteams in aller Welt ihre eigenen Programme mit dem je nach Reglement bis zu 430 kW (585 PS) starken Rennwagen bestreiten, hat Audi Sport customer racing bei seinen Einsätzen internationale Erfolge im Visier. Als Hersteller der ersten Stunde bleibt die Marke im sechsten Jahr in Folge ein eingeschriebener Teilnehmer in der Intercontinental GT Challenge mit drei großen Langstreckenrennen in Afrika, Amerika und Europa. Interesse bekundet Audi Sport customer racing zudem am Macau Grand Prix und der zweiten Auflage der FIA Motorsport Games.

## **„Kundenwünsche konsequent umgesetzt“**

**Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing, über die zweite Evolutionsstufe des Audi R8 LMS.**

**Sie haben mit dem R8 LMS GT3 evo II die nächste Ausbaustufe Ihres Spitzenmodells vorgestellt. Worin bestanden die Entwicklungsziele?**

Wir haben bereits mit der ersten Evolutionsstufe von 2019 einen Weg eingeschlagen, der die Kundenteams und die Wünsche aus dem Amateursport stärker in den Fokus nimmt. Diese Richtung haben wir nun mit vielen neuen Ideen beibehalten. Ob Motorcharakteristik, Innenraumklimatisierung, Fahrwerk oder Traktionskontrolle: Wir haben konsequent die Wünsche umgesetzt, die unsere weltweit aktiven Teams an uns herangetragen haben.

**Welche Vorteile haben die Kundenteams durch die Neuerungen?**

Die Neuerungen verbessern die Fahrbarkeit und erlauben es vor allem Aktiven ohne Profi-Hintergrund, das Leistungspotenzial und den Drehmomentverlauf besser nutzen zu können für konstante Rundenzeiten. Die Klimatisierung erleichtert die Konzentration im Cockpit auch über lange Distanzen. Das Fahrwerk hat eine neue Stoßdämpferlösung, die den Teams die Abstimmung erleichtert. Und eine geänderte Software bedeutet, dass sich die Traktionskontrolle noch individueller für die eigenen Bedürfnisse und unterschiedliche Reifencharakteristiken nutzen lässt.

**Zu welchem Preis erhalten die Kunden diese Neuerungen?**

Die Wirtschaftlichkeit des Evolutionspakets ist für Audi Sport customer racing ein maßgebliches Unterscheidungsmerkmal zu manchem Wettbewerber. Wir haben das Auto in fünf wichtigen Bereichen verändert. Dafür fällt die Preiserhöhung von 398.000 auf 429.000 Euro (zzgl. MwSt.) moderat aus. Natürlich lassen sich alle Baugruppen an bestehenden Fahrzeugen nachrüsten. Unsere Kunden erhalten für dieses faire Angebot einen noch besseren Rennwagen.

## **Zweite Evolution noch leichter zu fahren**

**Seit 2015 setzt die zweite Generation des Audi R8 LMS Maßstäbe bei Leichtbau, Sicherheit und aerodynamischer Effizienz. Ende 2018 folgte eine optisch und technisch geänderte erste Evolutions-Baustufe. Die 2021 vorgestellte Variante evo II setzt den eingeschlagenen Weg konsequent fort. Das international erfolgreiche GT3-Modell aus Deutschland lässt sich ab sofort noch leichter in Rennsportklassen mit Amateur-Background einsetzen. Ebenfalls 2021 stellte die zweite Generation mit 138 gebauten Exemplaren einen Produktionsrekord auf und überholte das 137 Mal gefertigte Vorgängermodell.**

Fünf Bereiche hat sich das Ingenieursteam für die zweite Evolution vorgenommen: die Aerodynamik, die Motorcharakteristik, die Innenraumklimatisierung, das Fahrwerk und die Traktionskontrolle. „In jedem einzelnen Bereich profitieren die Kundenteams im harten Rennalltag von unseren neuen Entwicklungen“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Der Audi R8 LMS lässt sich leichter fahren und besser abstimmen. Und mit der Klimaanlage ermöglicht er einen höheren Konditionierungskomfort. Das fördert die Konzentration im Cockpit.“

Die optisch auffälligste Änderung ist der neue, von hinten aufgehängte Heckflügel. Er fügt sich nahtlos in die Familienansicht von Audi Sport customer racing ein, denn auch die GT2-Variante des R8 LMS und der Tourenwagen RS 3 LMS folgen diesem Prinzip. Statt aerodynamischer Spitzenwerte steht beim Audi R8 LMS evo II eine erneut verbesserte Fahrbarkeit im Vordergrund. Beim erzeugten Abtrieb entfällt nun ein geringerer Anteil als zuvor auf den Unterboden. Stattdessen entsteht ein größerer Prozentsatz über den Heckflügel. Damit ist der Mittelmotor-Sportwagen aerodynamisch unempfindlicher beim Anbremsen.

Bereits bei der vorherigen Evolutionsstufe ist es Audi gelungen, einen konstanteren Abtrieb über verschiedene Bereiche hinweg zu erzielen. 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 seither geringere Auswirkungen auf den Luftstrom. Somit ergibt sich eine höhere aerodynamische Stabilität, die ein stetigeres Fahrgefühl vermittelt.

Der Motor verfügt über ein neues Ansaugsystem mit besserem Drehmomentverlauf. Um 30 Millimeter verlängerte Ansaugwege erhöhen das Drehmoment im unteren und

mittleren Drehzahlbereich. Damit bietet das fast serienmäßige Aggregat beim Herausbeschleunigen größeres Potenzial als bisher.

Auch bei der Kraftübertragung profitieren die Teams von einer Verbesserung. Die bereits bekannte Traktionskontrolle passt den Kraftfluss vom Motor über die Dreischeiben-Rennkupplung und das sequenzielle Sechsganggetriebe zu den Reifen an die Fahrbahnbedingungen an. Im Cockpit lassen sich verschiedene Programmkennlinien auswählen. Neu ist die Möglichkeit, das Eingreifen der Traktionskontrolle am Kurvenscheitelpunkt und das Ende dieses Vorgangs unabhängig voneinander über den gesamten Verstellbereich zu regulieren. Zwei neue Schalter auf dem Lenkrad erleichtern diese verfeinerte Abstimmung.

Zu den überarbeiteten Bauteilen zählen auch die vierfach verstellbaren Stoßdämpfer im Fahrwerk. Sie lösen ihre zweifach variablen Vorgänger ab. Audi Sport hat die neue Lösung bereits bei Renneinsätzen auf dem Nürburgring erprobt. Der Vorteil für die Teams: die weiter aufgefächerten Einstellmöglichkeiten im Fahrwerk ohne zusätzliche Umbauten.

Eine Klimaanlage rundet das Paket des R8 LMS evo II ab. Ihr Funktionsprinzip, dem Cockpit über einen Kältekreislauf Wärme zu entziehen, sie nach außen zu transportieren und dort abzugeben, entspricht dem eines üblichen Systems in straßenzugelassenen Fahrzeugen. Insbesondere bei längeren Distanzen und höheren Außentemperaturen hilft die Klimaanlage, die Konzentration im Cockpit zu wahren, Fehler zu vermeiden und stetigere Rundenzeiten zu erzielen.

Während Audi Sport customer racing diese Neuerungen im Juli 2021 präsentiert hat, erhalten die Kundenteams 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 Crashelements aus CFK (kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff) im Heck die Crashtest-Anforderungen für Le-Mans-Prototypen (LMP). Der aufwendige Audi Sport Protection Seat PS03 setzt mit seiner strukturellen Steifigkeit und seiner 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 individuelle Bedürfnisse 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 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 setzt Audi Sport 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 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.

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

## Technische Daten

# Audi R8 LMS

Stand: Juli 2021

### Modell

### Audi R8 LMS (2022)

<b>Fahrzeug</b>	Sportwagen nach Reglement FIA GT3
Fahrzeugtyp	
Aufbau	Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Verbundbauweise mit tragendem Stahl-Überrollkäfig
Karosserie	CFK und Aluminium
Sicherheitskonzept	Energieabsorbierende Aluminium- und CFK-Crashstrukturen vorn und hinten. Sicherheitskonzept erfüllt FIA-LMP1-Crashanforderungen. Bergungsluke im Dach
<b>Motor</b>	
Bauart	V10-Ottomotor längs vor der Hinterachse angeordnet, 90-Grad-Zylinderwinkel, vier Ventile pro Zylinder, vier obenliegende Nockenwellen, Benzin-Direkteinspritzung, optimierte Ansaugstreckenlänge
Abgasreinigungssystem	Eine Lambdasonde vor Katalysator, ein metallischer Rennkatalysator pro Bank
Motormanagement	Bosch Motorsport Motronic MS6.4
Motorschmierng	Trockensumpf (Übernahme aus Serie)
Hubraum	5.200 ccm (Bohrung x Hub 84,5 mm x 92,9 mm)
Leistung	Variabel einstellbar durch Restriktoren bis zu 430 kW (585 PS) *
Drehmoment	Über 550 Nm
<b>Antrieb/Kraftübertragung</b>	
Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle ASR (zwölfstufig)
Kupplung	Elektrohydraulisch betätigte gesinterte Dreischeiben-Rennkupplung (ECA)
Getriebe	Sequenzielles, pneumatisch betätigtes 6-Gang-Sportgetriebe mit Wippenschaltung
Differenzial	Mechanisches Sperrdifferenzial, Vorspannung einstellbar
Antriebswellen	Gleichlaufgelenkwellen
<b>Fahrwerk/Lenkung/Bremse</b>	
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangenlenkung
Fahrwerk	Vorn und hinten Doppelquerlenker, Federbeine mit Schraubenfedern und vierfach verstellbaren Gasdruck-Stoßdämpfern. Fahrzeughöhe, Spur und Sturz stufenlos einstellbar, Stabilisatoren vorn und hinten in drei Stufen einstellbar
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, einstellbare Bremsdruckverteilung (Vorderachse/Hinterachse), Stahl-Bremsscheiben vorn (380 x 36 mm) und hinten (355 x 32 mm), Renn-ABS (zwölfstufig)
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn 12,5 x 18 Zoll ET 45,65, hinten 13 x 18 Zoll ET 43
Reifen	Vorn 30-68/18, hinten 31-71/18
<b>Gewicht/Abmessungen</b>	
Länge/Breite/Höhe	4.599 mm/1.997 mm/1.171 mm
Radstand	2.700 mm
Leergewicht gemäß Homologation	1.235 kg
Tankinhalt	120 l (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	Krontec RFC-88-TN, wahlweise Capless-System
Klimatisierung	Serienmäßige Klimaanlage
Elektrik	Motorsport-Elektrik
<b>Preis</b>	429.000 Euro (zzgl. MwSt.)

\* festgelegt durch BoP der Serienveranstalter



## Enge Verwandte

**Direkte Synergien zwischen Rennsport und Serie: Der Audi R8 LMS baut auf dem Audi R8 auf (Audi R8: Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 13,3–12,9; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert g/km: 301–293. Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz). Er ist noch stärker als sein Vorgänger. Rund 50 Prozent Gleichteile charakterisieren die Versionen für Straße und Rennstrecke.**

Audi Sport überträgt die Gene vom Rennsport auf die Straße, und kein anderes Modell verkörpert diese Idee so konsequent wie der Audi R8. Schon die Entwicklung war von einer engen Zusammenarbeit zwischen Motorsport und Technischer 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 sind einige Bauteile aufgrund ihrer Funktion in die Rohkarosserie integriert. Die Rohkarosserie ist etwa 15 Prozent leichter als bei der ersten Generation des Audi R8. Im Hinblick auf die Steifigkeit setzt die Karosserie des neuen Audi R8 Maßstäbe. Die resultierende Leichtbaugüte ist Benchmark im Wettbewerb. Genau auf dieser ASF-Karosserie baut auch der Rennwagen auf. Ergänzt um einen Stahl-Überrollkäfig, fällt das Chassis im Rennwagen um 30 Kilogramm leichter aus als das der ersten Generation, ist aber um 39 Prozent torsionssteifer.

Beispiel Antrieb: Im ungarischen Motorenwerk Győr entsteht der 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 Querbeschleunigungen 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 ein spürbarer Vorteil in der Wirtschaftlichkeitsrechnung.

## **Kundendienst rund um den Globus**

**Seit seiner Gründung 2009 hat Audi Sport customer racing mehr als 275 GT3-Rennwagen des Audi R8 LMS gefertigt. Die Rennwagen aus nunmehr zwei Modellgenerationen hat Audi Sport in aller Welt abgesetzt. Die Teams können sich dabei auf einen globalen Service verlassen.**

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

Um alle Teams zufriedenzustellen, hat Audi Sport eine umfassende Betreuung aufgebaut. Audi Sport customer racing ist mit seiner 2015 eröffneten Zentrale in Neuburg an der Donau für alle europäischen Teams zuständig. Auf den übrigen Kontinenten unterstützen Servicepartner das Programm. In den Vereinigten Staaten von Amerika steht Audi Sport customer racing USA bereit. In Asien sind es Audi Sport customer racing Asia sowie Audi Sport customer racing Japan, im pazifischen Raum ist Audi Sport customer racing Australia zuständig. Seit 2018 haben Teams in Kanada mit Audi Sport customer racing Canada eine eigene Filiale.

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 stetig verbessert haben.“

Einsatzgebiete 2021

## **Einsatzgebiete in aller Welt**

**In Nordamerika, Europa, Asien und Australien gibt es zahlreiche GT3-Rennserien. Dieser Rennwagentyp ist bei Sprints genauso gefragt wie im Langstreckenrennsport. Junge Talente ebenso wie erfahrene Privatiers und Profis schätzen die Qualitäten dieser Rennwagenklasse.**

### **Asien**

Asian Le Mans Series	<a href="http://www.asianlemansseries.com">www.asianlemansseries.com</a>
China GT Championship	<a href="http://www.chinagt.net.cn/en">www.chinagt.net.cn/en</a>
Circuit Hero	<a href="http://www.zic.com.cn/en/race/pan-pearl-river-delta-super-racing-festival">www.zic.com.cn/en/race/pan-pearl-river-delta-super-racing-festival</a>
GT World Challenge Asia	<a href="http://www.gt-world-challenge-asia.com">www.gt-world-challenge-asia.com</a>
NGK UAE Procar Championship	<a href="http://www.dubaiautodrome.ae/motorsport/uae-procar">www.dubaiautodrome.ae/motorsport/uae-procar</a>
Super GT	<a href="http://www.supergt.net">www.supergt.net</a>
Super Taikyu	<a href="http://www.supertaikyu.com">www.supertaikyu.com</a>
Thailand Super Series	<a href="http://www.thailandsuperseries.net">www.thailandsuperseries.net</a>

### **Europa**

ADAC GT Masters	<a href="http://www.adac-gt-masters.de">www.adac-gt-masters.de</a>
British GT Championship	<a href="http://www.britishgt.com">www.britishgt.com</a>
Campionato Italiano GT	<a href="http://www.acisport.it/en/CIGT/home">www.acisport.it/en/CIGT/home</a>
Danish Endurance Championship	<a href="http://www.padborgpark.dk/motorsport/dec">www.padborgpark.dk/motorsport/dec</a>
DTM	<a href="http://www.dtm.com">www.dtm.com</a>
Eset V4 Cup	<a href="http://www.eset-v4.com">www.eset-v4.com</a>
FIA Central European Zone	<a href="http://www.cez-motorsport.com">www.cez-motorsport.com</a>
GT und Tourenwagen Racing Series	<a href="http://www.facebook.com/gtundtourenwagenracingseries">www.facebook.com/gtundtourenwagenracingseries</a>
GT World Challenge Europe	<a href="http://www.gt-world-challenge-europe.com">www.gt-world-challenge-europe.com</a>
GTC Race	<a href="http://www.gtc-race.de">www.gtc-race.de</a>
International GT Open	<a href="http://www.gtopen.net">www.gtopen.net</a>
Michelin Le Mans Cup	<a href="http://www.lemanscup.com/en">www.lemanscup.com/en</a>
Nürburgring Langstrecken-Serie	<a href="http://www.nuerburgring-langstrecken-serie.de">www.nuerburgring-langstrecken-serie.de</a>
Racing NM	<a href="http://www.racingnm.no">www.racingnm.no</a>
Spezial Tourenwagen Trophy	<a href="http://www.spezial-tourenwagen-trophy.de">www.spezial-tourenwagen-trophy.de</a>

### **International**

24H Series [www.24hseries.com](http://www.24hseries.com)  
FIA Motorsport Games [www.fiamotorsportgames.com](http://www.fiamotorsportgames.com)  
Intercontinental GT Challenge [www.intercontinentalgtchallenge.com](http://www.intercontinentalgtchallenge.com)

### **Langstreckenrennen**

12h Gulf [www.gulf12hours.com](http://www.gulf12hours.com)  
24h Nürburgring [www.24h-rennen.de](http://www.24h-rennen.de)  
24h Spa [www.total24hours.com](http://www.total24hours.com)  
25h Thunderhill [www.nasa25hour.com](http://www.nasa25hour.com)

### **Nordamerika**

GT America [www.gtamerica.us](http://www.gtamerica.us)  
GT World Challenge America [www.gt-world-challenge-america.com](http://www.gt-world-challenge-america.com)  
IMSA WeatherTech SportsCar Championship [www.imsa.com](http://www.imsa.com)

### **Ozeanien**

GT World Challenge Australia [www.gt-world-challenge-australia.com](http://www.gt-world-challenge-australia.com)  
New Zealand Endurance Championship [www.motorsport.org.nz/  
championships-series/  
endurance-championship](http://www.motorsport.org.nz/championships-series/endurance-championship)  
North Island Endurance Series [www.nierdc.com](http://www.nierdc.com)  
NSW CAMS Championship [www.prodsports.com.au](http://www.prodsports.com.au)  
South Island Endurance Series [www.facebook.com/sierdcnz](http://www.facebook.com/sierdcnz)  
Victorian State Circuit Racing Championships [www.vicstateraceseries.com](http://www.vicstateraceseries.com)

### **Südamerika**

Endurance Brasil [www.endurancebrasil.com](http://www.endurancebrasil.com)

## Partner

# Die Partner von Audi Sport customer racing

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

### **Casamoda**

Die CASAMODA Heinrich Katt GmbH & Co. KG ist mit ihren beiden Modemarken CASAMODA und VENTI ein europäischer Marktführer von hochwertiger Herrenbekleidung für Freizeit und Business. Das traditionsreiche Unternehmen wurde 1924 gegründet und hat sich in den vergangenen Jahren vom reinen Hemdenspezialisten zum Komplettoutfitter entwickelt. Qualität und Partnerschaftlichkeit bilden die Basis für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. CASAMODA stattet Audi Sport mit hochwertiger und moderner Teamkleidung aus.

### **Eibach**

Eibach genießt weltweit den Ruf als ein führender Hersteller von hochwertigen Federungs- und Fahrwerkssystemen sowie technischen Spezialfedern für anspruchsvolle Anwendungen. Das Einsatzspektrum umfasst nahezu alle hochwertigen Bereiche der Industrie- und Automobiltechnik. Seit Jahrzehnten ist Eibach darüber hinaus ein wichtiger Partner im weltweiten Hochleistungsmotorsport.

### **Hör Technologie GmbH**

Der Präzisionsteilehersteller Hör Technologie engagiert sich seit Jahrzehnten im Motorsport, der Luft- und Raumfahrt, der Motorradindustrie und im Automotive-Sektor. Das Know-how umfasst die Entwicklung, Konstruktion, Fertigung, Wärmebehandlung und Qualitätskontrolle. Vom Prototyp bis zur Serie bietet Hör Technologie maßgeschneiderte Kundenlösungen in der Getriebetechnik und der Nockenwellentechnik.

### **OZ Group**

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

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

**News**

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

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

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