

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

März 2022

MOTORSPORT-INFORMATION

Audi RS 3 LMS (2022)

▶ Audi in der TCR	2
▶ Interview Chris Reinke	3
▶ Der Audi RS 3 LMS	4
▶ Technische Daten Audi RS 3 LMS	7
▶ Die TCR-Kategorie	8
▶ Einsatzgebiete	9
▶ Partner	11
▶ Wissenswertes zum Audi RS 3 LMS	12
▶ Audi Sport customer racing	13
▶ Kontakte	14

Starker Start für den Audi RS 3 LMS gen II

Bereits in seiner Debütsaison erreichte der Audi RS 3 LMS Erfolge im Weltcup. Die zweite Generation des Erfolgsmodells stellte sich nach ihrer Premiere im Februar 2021 der harten Konkurrenz im WTCR – FIA-Tourenwagen-Weltcup. Gilles Magnus gewann auf Anhieb die Trophy-Wertung für Privatfahrer vor Teamkollege Tom Coronel. Ende der Saison 2021 begannen die Auslieferungen an Kundenteams in aller Welt, die ab 2022 die Erfolgsserie des Vorgängermodells fortsetzen wollen.

Bereit für die Zukunft: Der Audi RS 3 LMS gen II löst das volumenstärkste Modell im Programm von Audi Sport customer racing ab. Von dem seit 2016 angebotenen Vorgänger entstanden 180 Exemplare. Er hat weltweit 74 Titel eingefahren und war 2018 sowie 2021 das „TCR Model of the Year“ – eine Auszeichnung von TCR-Rechteinhaber WSC für den besten TCR-Tourenwagen weltweit. Nun dürfen sich die Kunden auf eine in vielen Bereichen verbesserte zweite Generation des Audi RS 3 LMS freuen. Im Mittelpunkt standen der Alltagsnutzen und die Servicefreundlichkeit. Ob es die Sicherheit oder die Ergonomie im Cockpit ist, das variable und rasch anzupassende Fahrwerk oder der wirtschaftliche Betrieb durch die kundenfreundlichen Laufzeiten: Die Teams profitieren von vielen Neuerungen. Ein weltweites Servicenetz, die zuverlässige Teileversorgung sowie die Modellpflege durch Audi Sport customer racing komplettieren das aktuelle Angebot.

Die TCR-Kategorie hat als attraktive Bühne seit 2015 im Tourenwagensport sukzessive in Europa, Asien, Nord- und Südamerika, Australien und Neuseeland Fuß gefasst. Ob zum Einstieg, Aufstieg oder für Gentleman-Fahrer: Die frontangetriebenen Rennwagen erfreuen sich großer Beliebtheit. Wohl keine andere Kategorie im Rennsport eröffnet so vielfältige Einsatzmöglichkeiten: Rund 30 Rennserien besitzen eine entsprechende Lizenz von Rechteinhaber WSC, hinzu kommen namhafte Einzelveranstaltungen wie die 24 Stunden Nürburgring. Sprintrennen sind ebenso wie Langstreckenwettbewerbe fester Bestandteil der TCR-Kalender. Aktuell sind im TCR-Rennsport die Rennwagen von 14 Herstellern homologiert. Über dieses Spektrum hinaus engagieren sich Kunden von Audi mit dem RS 3 LMS traditionell auch im nationalen Breitensport.

In der Grundgestaltung seiner Karosserie, aber auch in vielen charakteristischen Akzenten seines Designs 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.

„Viel Zuspruch zur zweiten Generation“

Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing, zur zweiten Generation des Audi RS 3 LMS.

Bereits in seiner Debütsaison hat der Audi RS 3 LMS gen II mit guten Ergebnissen auf sich aufmerksam gemacht. Wie bewerten Sie das Premierenjahr?

Wir hatten uns eine ehrgeizige Aufgabe gesetzt: Den neuen Rennwagen zu Ende entwickeln, parallel dazu den Produktionsanlauf zu bewältigen und in der härtesten TCR-Rennserie weltweit um Erfolge zu kämpfen. Alle Aufgaben haben wir bewältigt und dabei im WTCR – FIA-Tourenwagen-Weltcup sogar Rennsiege, einen Titel und vier Vizetitel eingefahren.

Damit haben Sie Ihren Kunden starke Signale gesendet. Wie hat sich die Nachfrage entwickelt?

Wir haben viel Zuspruch zur zweiten Generation erhalten. Obwohl wir erst im vierten Quartal 2021 mit den Auslieferungen begonnen haben, sind bis Jahresende mehr als 20 Rennwagen entstanden. Das hohe Interesse bestätigt gleich mehrere unserer Zielsetzungen: Wir glauben an die Zukunft der TCR-Kategorie und haben uns deshalb entschlossen, eine zweite Modellgeneration anzubieten. Ebenso sehen wir unsere Entwicklungsrichtung bestätigt, denn das Auto ist einerseits sehr kundenfreundlich und andererseits absolut wettbewerbsfähig, wie unsere guten WTCR-Ergebnisse gezeigt haben. Neben Bestandskunden, die die zweite Generation erwerben, haben wir auch zahlreiche neue Teams für uns gewonnen.

Wo fügt sich der Audi RS 3 LMS gen II in der Modellpalette von Audi Sport customer racing ein?

Auch wenn sich die TCR-Rennserien und die Rennwagen im Lauf der Jahre professionalisiert haben, verbinden wir mit dieser Kategorie und der Technik unseres Rennwagens einen deutlichen Anspruch: Dies ist der Einstieg in unsere breit aufgefächerte Modellpalette. Diese Klasse richtet sich außerhalb der FIA WTCR an Privatiers. Die Bedürfnisse, Ansprüche und Mittel unserer Kunden definieren die Eckpunkte. Zugleich bietet der Audi RS 3 LMS einen perfekten Anknüpfungspunkt für Handel und Vertrieb. Ob regional oder national, Händler und Importeure haben sich bereits in der Vergangenheit engagiert. Sie können dies in der TCR-Klasse auch weiterhin mit maßvollen Budgets tun. Mit dem Audi RS 3 LMS haben sie das ideale Produkt.

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 Karosserieverbreiterungen 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: März 2022

Modell

Audi RS 3 LMS (2022)

Fahrzeug	Tourenwagen gemäß Reglement TCR
Fahrzeugtyp	
Aufbau	Verstärkte Stahlkarosserie mit eingeschweißter Stahl-Sicherheitszelle
Karosserie	Kohlefaser, Stahlblech und Aluminium
Sicherheitskonzept	Energieabsorbierende Stahl-Crashstrukturen vorn/hinten. Bergungsluke im Dach
Motor	
Bauart	Reihen-Vierzylinder-Ottomotor vorn quer angeordnet, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Benzindirekteinspritzung, Abgasturboaufladung mit Ladeluftkühlung
Abgasreinigungssystem	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
Antrieb/Kraftübertragung	
Kraftübertragung	Frontantrieb
Kupplung	Gesinterte Zweischeiben-Kupplung
Getriebe	Sequenzielles 6-Gang-Renngetriebe
Differenzial	Lamellen-Sperrdifferenzial, Vorspannung einstellbar
Antriebswellen	Gleichlaufgelenke außen, Tripoden innen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse	
Lenkung	Elektrische Zahnstangenlenkung mit modifizierter Soft- und Hardware
Fahrwerk Vorderachse	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
Fahrwerk Hinterachse	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
Bremsen	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
Gewicht/Abmessungen	
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
Ausstattung	
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
Preis	139.000 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 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 weltweit

Die TCR-Kategorie hat 2015 einen wahren Siegeszug rund um die Welt begonnen. Ob national, regional, kontinental oder international, diese Tourenwagen sind überall präsent. Teams und Fahrer können wählen zwischen Sprint und Langstrecke sowie reinen TCR-Rennserie oder TCR-Klassen in gemischten Wettbewerben. Audi ist dank seines großen Kundenstamms in allen Teilen der Welt repräsentiert.

Asien

China Endurance Championship	www.facebook.com/CEC-China-Endurance-Championship-579241832461381
Macau Grand Prix	www.macau.grandprix.gov.mo
NGK UAE Procar Championship	www.dubaiautodrome.ae/motorsport/uae-procar
TCR Asia	https://asia.tcr-series.com
TCR Endurance	www.supertaiky.com
TCR Japan	www.tcr-japan.jp

Europa

ADAC TCR Germany	www.adac-motorsport.de/adac-tcr-germany
Baltic Touring Car Championship BaTCC	www.batcc.eu
BEC6H	www.batcc.eu
Belcar Series	www.belcarseries.com
Campeonato de España Resistencia	www.vlineorg.com/es/gt-cer-2
Coppa Italia	www.gruppoperonirace.it/campionati/42-coppa-italia-turismo
Eset V4 Cup	www.eset-v4.com
FIA CEZ	www.cez-motorsport.com
Nürburgring Langstrecken-Serie	www.nuerburgring-langstrecken-serie.de
Spezial Tourenwagen Trophy	www.spezial-tourenwagen-trophy.de
TCR Denmark	www.tcr-denmark.com
TCR Eastern Europe	https://easterneurope.tcr-series.com
TCR Europe	www.europe.tcr-series.com
TCR Italy	www.acisport.it/it/TCRItaly/home
TCR Scandinavia	www.stcc.se
TCR Spain	tcr-spain.rfeda.es
TCR UK	www.tcr-uk.co.uk
Trophée Tourisme Endurance	www.trophee-endurance.fr

International

24H TCE Series

www.24hseries.com

FIA Motorsport Games

www.fiamotorsportgames.com

FIA WTCR

www.fiawtcr.com

Langstreckenrennen

24h Nürburgring

www.24h-rennen.de

Nordamerika

IMSA Michelin Pilot Challenge

www.imsa.com/michelinpilotchallenge

Sports Car Championship Canada

<https://felmotorsports.com>

Ozeanien

North Island Endurance Series

<https://nierdc.com>

South Island Endurance Series

www.facebook.com/pg/sierdcnz

TCR Australia

www.tcraustralia.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.

Junges Modellprogramm auf vier Säulen

Das Kundensport-Programm von Audi ist jung und modern aufgestellt. Der Tourenwagen der Marke, der Audi RS 3 LMS, debütierte im Februar 2021 in seiner zweiten Generation. Der Einstieg in die Welt des GT-Sports gelingt mit dem Audi R8 LMS GT4, der zur Saison 2020 frisch überarbeitet wurde. Der Audi R8 LMS GT2 begeistert seit 2019 als leistungsstärkstes Modell im Programm die Sportwagen-Fans. Der Audi R8 LMS GT3, mit dessen erster Generation 2009 das Kundensportprogramm begann, ist in seiner neuesten Ausbaustufe als evo II seit der Saison 2022 für Kunden verfügbar.

Nach 180 Exemplaren der ersten Generation knüpft der Audi RS 3 LMS gen II nahtlos an die Erfolge seines Vorgängers an. Der bis zu 250 kW (340 PS) starke Tourenwagen hat bereits in seiner Debütsaison 2021 im WTCR – FIA-Tourenwagen-Weltcup den Titel in der Trophy-Wertung gewonnen und vier Vizetitel eingefahren. Vielfältige Innovationen erleichtern den Teams die Arbeit in der Vorbereitung und an der Rennstrecke.

Über diesem Einsteigermodell für den Tourenwagensport hat Audi den R8 LMS GT4 positioniert. Das bis zu 364 kW (495 PS) starke, seriennahe Coupé trifft in der weltweit verbreiteten GT4-Kategorie auf diverse Sportwagen anderer Hersteller. Der berechenbare Grundcharakter des Rennwagens in Verbindung mit den feinfühligsten Regelungen der Fahrhilfen erleichtern die individuelle Abstimmung. Mit seiner zur Saison 2020 präsentierten technischen Überarbeitung ist der Audi R8 LMS GT4 ganz auf der Höhe der Zeit.

Bereits 2019 debütierte der leistungsstärkste Rennwagen von Audi Sport customer racing. Der Audi R8 LMS GT2 erzeugt mit 470 kW (640 PS) und seinem spektakulären Erscheinungsbild pure Faszination. Auf Anhieb hat das Modell die 2021 erstmals ausgetragene GT2 European Series gewonnen, in der bis zu sechs Marken vertreten waren. Clubrennen und Trackdays ergänzen das Spektrum der Einsatzmöglichkeiten für dieses Modell.

Die zentrale Säule des Programms bleibt die GT3-Version des Audi R8 LMS. Die jüngste Ausbaustufe evo II mit Verbesserungen in den Bereichen Aerodynamik, Motorcharakteristik, Innenraumklimatisierung, Fahrwerk und Traktionskontrolle ist noch kundenfreundlicher. Kunden in aller Welt erzielen in den beliebten GT3-Wettbewerben seit Jahren regelmäßig Siege und Meisterschaftstitel.

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

News

twitter.com/audisport

facebook.com/audisport

instagram.com/audisport