

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

Juli 2019

MOTORSPORT-INFORMATION

Audi R8 LMS GT2 (2019)

▶ Audi im GT2-Rennsport	2
▶ Interview Chris Reinke	3
▶ Der Audi R8 LMS GT2	4
▶ Technische Daten Audi R8 LMS GT2	7
▶ Audi Sport customer racing	8
▶ Kontakte	9

Audi im GT2-Rennsport

Faszinierender Audi R8 LMS GT2 komplettiert Modellprogramm

Die Rennsport-Familie des Audi R8 LMS erhält leistungsstarken Zuwachs: Der neue Audi R8 LMS GT2 markiert bei Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit die Spitze des Programms. Das GT2-Konzept steht für eine ganz eigene Balance aus Faszination und Rundenzeiten, die gezielt auf Gentleman-Piloten zugeschnitten ist. Damit eröffnet sich im internationalen GT-Rennsport ein weiteres Geschäftsfeld für Audi Sport mit neuen Möglichkeiten und Zielgruppen.

Zum ersten Mal in der Geschichte von Audi Sport customer racing existiert ein Rennwagen, bevor die entsprechende Meisterschaft beginnt: Audi Sport präsentiert bereits Mitte 2019 den R8 LMS GT2 für eine Kategorie, die erst ab der Saison 2020 zum Leben erwacht. Damit wächst das Angebot der Marke auf nunmehr vier Modelle. Neben der GT3- und der GT4-Version des Audi R8 LMS zählt auch der Tourenwagen Audi RS 3 LMS zu den weltweit beliebten und erfolgreichen Kunden-Rennsport-Modellen mit den Vier Ringen.

Fast erinnert der Audi R8 LMS GT2 ein wenig an vergangene Zeiten: Das eng taillierte Cockpit und die Karosserie in den Proportionen des Spyder, die spektakuläre Lufthutze über dem Dach, ausgestellte Sideblades und die gewölbten Kotflügel setzten traditionsbewusste Sportwagen-Akzente. Die stärkste Ausbaustufe des V10-Aggregats mit 470 kW (640 PS) ist ohne Luftmengenbegrenzer frei saugend konzipiert. Optisch und akustisch bietet der Audi R8 LMS GT2 eine einzigartige Faszination im Stil legendärer Sportwagen vergangener Zeiten. Zugleich aber besitzt der neue Rennwagen modernste Technik und steht für höchste Sicherheit.

Das GT2-Konzept richtet sich an Fahrer, die die hohe Längsdynamik leistungsstarker Sportwagen zu schätzen wissen. Sowohl in den künftigen GT2-Rennsport-Wettbewerben als auch bei Track Days eröffnet dieser neue Rennwagentyp eine ganz eigene Faszination, ohne bei den Rundenzeiten in Konkurrenz zu den aktuellen GT3-Modellen zu treten. „Damit schaffen wir ein Angebot speziell für Gentleman-Piloten, die seit Jahrzehnten das Rückgrat des GT-Sports sind“, sagt Chris Reinke, Leiter Audi Sport customer racing. „Moderne GT3-Rennwagen haben sich immer mehr zu einer Klasse für Profis entwickelt. Mit dem Audi R8 LMS GT2 schließen wir nun diese Lücke und haben ein maßgeschneidertes Angebot für diesen Kundenkreis parat.“ Zum Preis von 338.000 Euro (zzgl. MwSt.) liegt der neue Rennwagen preislich zwischen den GT4- und GT3-Modellen von Audi Sport und ist ab sofort bestellbar. Noch 2019 liefert Audi Sport die ersten Rennwagen aus.

„Faszination pur“

Der Leiter Audi Sport customer racing über den Audi R8 LMS GT2 für eine neue Rennsport-Klasse.

Sie haben das dritte Derivat des Audi R8 für den Rennsport vorgestellt. Was ist so reizvoll an der neuen Klasse?

Die neue GT2-Klasse hat das Zeug dazu, eine Lücke zu füllen. Vor elf Jahren sind wir in den GT3-Sport eingestiegen, der sich zu einer sehr professionellen Kategorie entwickelt hat. Der Aufwand für Fahrer und Teams ist hoch, Amateure und Gentlemen haben es nicht leicht. Auch für die GT4-Klasse bieten wir ein attraktives und weltweit erfolgreiches Produkt an, den Audi R8 LMS GT4. Er markiert den Einstieg in den GT-Sport. Zwischen beiden Klassen besteht durchaus noch eine Lücke: Die neue Generation der GT2-Rennwagen erreicht noch höhere Spitzengeschwindigkeiten als ein GT3-Modell und annähernd gleiche Rundenzeiten. Das ist ideal für Gentleman-Piloten: Die Längsdynamik steht für ein neues Erlebnis mit Audi, die Querdynamik überfordert auch Amateure keinesfalls. Und der Audi R8 LMS GT2 steht optisch und akustisch für Faszination pur.

Wann und wo werden wir den neuen Audi R8 LMS GT2 erleben?

Noch gibt es keine Meisterschaften, aber geplant sind internationale Serien mindestens in Europa und in Nordamerika. Die Stéphane Ratel Organisation (SRO) hat sich im letzten Vierteljahrhundert als weltweiter Architekt des GT-Rennsports etabliert und viele attraktive Bühnen in Amerika, Europa und Asien geschaffen, darüber hinaus mit der Intercontinental GT Challenge sogar eine globale Rennserie. Ich bin mir sicher, dass die SRO auch die GT2-Klasse zum Erfolg führen wird.

Wer sind Ihre Kunden?

Unserer Meinung nach ist das Kundenspektrum der neuen GT2-Klasse ein anderes als das der Kategorien GT3 oder GT4. Neben dem reinen Rennsport eröffnen sich neue Felder: Trackdays sind für viele Liebhaber von Hochleistungssportwagen eine elegante Flucht aus dem Alltag, ohne sich gleich den sportlichen und terminlichen Anforderungen einer ganzen Rennsport-Saison stellen zu müssen. Solche Trackdays existieren inzwischen auf vielen legendären Strecken. Mit den Race Resorts in Europa und in Amerika hat sich der nächste spannende Trend entwickelt. Besitzer von Supersportwagen und Rennwagen können regelmäßig auf ihrer Lieblingsstrecke fahren, ja sogar eigene Events gestalten. Und wir haben noch viele weitere Ideen im Hinterkopf, um den Audi R8 LMS GT2 zu einem begehrten Sportwagen zu machen.

Stärkster Audi R8 LMS aller Zeiten

Audi ist bereit für eine neue Kategorie im Rennsport: Der Audi R8 LMS GT2 steht gleich für mehrere Superlative im Programm von Audi Sport customer racing. Mit 470 kW (640 PS) ist er der mit Abstand stärkste Sportwagen in der elfjährigen Geschichte des Kundensportprogramms. Seine spezifische Leistung von 123 PS/Liter Hubraum erzielt der Rennwagen mit einem fast serienmäßigen 5,2-Liter-V10-Saugmotor. Damit kommt der Audi R8 LMS GT2 auf ein Leistungsgewicht von rund 2,1 kg/PS. In historischer Perspektive gab es von Audi Sport in rund vier Jahrzehnten noch nie einen Saugmotor-Rennwagen, der ein so günstiges Verhältnis von Homologationsgewicht zu Motorleistung besaß.

Endlich frei: Audi Sport liefert den faszinierenden V10-Motor im GT2-Modell so aus, dass er auch im Rennsport wirklich frei saugen kann und so auf seine bislang höchste Leistungsausbeute kommt. Die Stéphane Ratel Organisation (SRO), die das aktuelle GT2-Reglement verantwortet, stellt das Leistungsgewicht als nivellierenden Faktor in den Mittelpunkt. Mit einem Wert von rund 2,1 kg/PS soll so ein Gleichgewicht entstehen zwischen GT2-Rennwagen mit Saugmotoren und nominell deutlich stärkeren Modellen mit Turbotriebwerken.

Ziel dieser Idee ist es, eine Lücke im internationalen GT-Rennsport zu füllen. Audi Sport customer racing ist mit dem R8 LMS bereits seit 2009 weltweit im GT3-Sport präsent und seit 2018 in der Einsteiger-Kategorie GT4. Mit sehr hohen aerodynamischen Abtriebswerten und viel reinrassiger Renntechnologie richtet sich das GT3-Modell in Aufwand, Abstimmung und Fahrzeugbeherrschung eher an Profis. Die GT4-Kategorie bietet jungen Aufsteigern ebenso wie Amateuren und Gentlemen einen einfach zu beherrschenden, in der Anschaffung sehr wirtschaftlichen GT-Rennwagen. Der GT2-Rennwagen ist zwar beiden Modellen bei der nominellen Motorleistung wie auch der Höchstgeschwindigkeit überlegen. Sein Konzept ist allerdings darauf ausgelegt, bei den Rundenzeiten annähernd so schnell wie ein GT3 zu sein. Seine hohe Längsdynamik bei begrenzter Querschleunigung spricht somit in erster Linie Gentleman-Piloten an. Exakt für diese Zielgruppe ist die neue Klasse GT2 geschaffen.

Technisch basiert der Audi R8 LMS GT2 auf der Serienversion. Der Audi Space Frame (ASF) mit seinem intelligenten Materialmix aus Aluminium und CFK bildet die Grundstruktur des Rennwagens, ein Stahl-Überrollkäfig bietet die erforderliche Sicherheit im Rennbetrieb. Die Geometrie des Chassis entspricht der Spyder-Variante, ebenso der Türausschnitt. Als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme sind die

Strangpressprofile im Dachbereich vom Coupé übernommen. Die Cockpitsektion komplettiert ein eng tailliertes Hardtop, das dem Aufbau eine ganz eigene, schlanke Skulptur verleiht. Es besteht wie auch die übrigen Karosserieteile aus Gewichtsgründen aus CFK. Der Käfig aus Rohren, die im Vergleich zum GT4-Modell eine geringere Wandstärke besitzen, dank höherwertigen Stahls aber hohe Festigkeitswerte aufweisen, verringert die Masse zusätzlich. Mit 1.350 Kilo Leergewicht wiegt der Audi R8 LMS GT2 ganze 100 Kilogramm weniger als etwa die GT4-Version.

Aerodynamisch unterscheidet sich der GT2-Rennwagen deutlich von seinen Geschwistern. Einen gesunden Temperaturhaushalt des Motors garantiert der voluminöse Wasserkühler im Bug, dessen Luftführung CFD-optimiert ist. Die Entlüftung erfolgt anders als bei GT3 und GT4 rechts und links an der Windschutzscheibe vorbei, um thermische Konflikte mit der Luftansaugung des Motors auf dem Dach zu vermeiden. Die Sideblades vor den Hinterrädern folgen der vom R8 Spyder vorgegebenen Form. Sie geben jedoch beim Lufteintritt einen größeren Querschnitt frei. Ein neuer vorderer Splitter, Unterbodensektionen aus CFK sowie ein hinterer Diffusor in bekannter GT4-Geometrie, im GT2-Modell jedoch aus CFK gefertigt, kanalisieren die Luft unter dem Rennwagen. Die innovative rückseitige Aufhängung des Heckflügels verbessert die Anströmung und generiert weiteren Abtrieb an der Hinterachse.

Die Radaufhängung mit Doppelquerlenkern vorn und hinten ist als reines Rennfahrwerk aus Gewichtsgründen neu konzipiert. Neue Radträger und Querlenker kombiniert Audi Sport mit den Bremssätteln der GT3-Version an der Vorderachse und den GT4-Bremssätteln an der Hinterachse. Die Federbeine entstammen demselben Baukasten wie ihre Pendants für GT3 und GT4. Bei der Lenkung mit ihrer elektrohydraulischen Servopumpe nutzt Audi Synergien aus dem GT4-Baukasten.

Audi Sport hat die elektronische Architektur mitsamt dem Antiblockiersystem (ABS), der Traktionskontrolle (ASR) und dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) gegenüber dem GT4-Modell aufgewertet. Eine neue Software erlaubt eine vielstufige Justierung der Systeme und trägt dem neuen Anwendungsgebiet Rechnung.

Der frei saugende V10-Motor entstammt wie auch die Aggregate des GT3- und des GT4-Modells der Serienfertigung am Standort Győr in Ungarn. Die Leistungssteigerung des 5,2-Liter-Motors auf 470 kW (640 PS) erzielen die Ingenieure im Wesentlichen durch eine angepasste Software des Motormanagements und durch den auffälligen Luftsammler oberhalb des Dachs. Er garantiert einen „Ram“-Aufladungseffekt mit messbarer Leistungssteigerung. Rein technisch war bislang das GT3-Aggregat mit bis zu 430 kW (585 PS) der stärkste Antrieb im

Modellprogramm von Audi Sport. Reglementbedingt allerdings darf dieser GT3-Motor in den meisten Rennserien nur rund 368 kW (500 PS) mobilisieren. Faktisch also bringt der Audi R8 LMS GT2 gut 28 Prozent mehr Leistung auf den Asphalt. Den GT2-Antrieb kombiniert Audi mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic, das der Fahrer mit Schaltwippen am Lenkrad betätigt. Es hat sich im GT4-Rennsport bei Sprints und Langstreckenrennen bestens bewährt.

Bei der Sicherheit ist der Audi R8 LMS GT2 ebenfalls Spitze. Der Audi Protection Seat PS 3 umfasst und unterstützt den Fahrer optimal, Sicherheitsnetze an seinen Flanken erhöhen den Schutz nochmals. Feuerlöschanlage und Sechs-Punkt-Gurte erfüllen die hohen FIA-Standards. Der Sicherheitstank entspricht der Konstruktion im GT4-Modell, besitzt allerdings einen 15-Liter-Catchtank mit Füllstandssensor. Optional lässt sich für Langstreckeneinsätze auch ein Schnellbetankungsventil ordern. Die Sicherheitslenksäule ist in Höhe und Länge verstellbar, die Pedalerie sitzt mit ihrer Schnellverstellung auf Rails. Somit lässt sich eine exakte Sitzposition für jede Statur individuell einrichten. Die Dachluke erleichtert dem Extrication-Team im Falle eines Unfalls den Zugang. Sie ermöglicht es, auf diesem Wege einem hilfsbedürftigen Fahrer den Helm abzunehmen und ein stabilisierendes Korsett (Kendrick Device) anzulegen. Windschutzscheibe und Seitenscheiben bestehen aus leichtem und widerstandsfähigem Makrolon. Neu ist der kamerabasiert arbeitende digitale Rückspiegel, da der Rennwagen durch den voluminösen Ansaugtrakt kein Heckfenster besitzt. Ebenso ist die Konstruktion der Türen neu. Sie bestehen aus Carbon und erfüllen zusammen mit dem seit 2019 vorgeschriebenen CFK-AFK-Seitenaufprallschutz mit Aluminium-Wabe die neuesten Sicherheitsanforderungen für den Seitenaufprallschutz.

Dieses umfassende Paket aus Leistung, Faszination und Sicherheit prädestiniert den Audi R8 LMS GT2 zu einem idealen Rennwagen für Gentleman-Piloten und Automobilliebhaber, die ein künftiges Sammlerobjekt ihr Eigen nennen wollen.

Technische Daten

Audi R8 LMS GT2

Stand: Juli 2019

Modell	Audi R8 LMS GT2 (2019)
Fahrzeug Fahrzeugtyp Aufbau	Sportwagen nach Reglement SRO GT2 Audi Space Frame (ASF) in Aluminium-CFK-Hybridbauweise mit Stahl-Überrollkäfig, Karosserieanbauteile aus CFK und Aluminium
Sicherheitskonzept	Energieabsorbierende Aluminium-Crashstrukturen vorn und hinten. Bergungsluke im Dach
Motor Bauart	V10-Motor, 90-Grad-Zylinderwinkel, vier Ventile pro Zylinder, DOHC, Benzin-Direkteinspritzung, Abgasreinigung durch zwei Abgas-Rennkatalysatoren
Motormanagement	2 x Bosch MED 17 (Master-Slave-Konzept)
Motorschmierung	Trockensumpf (Übernahme aus Serie)
Hubraum	5.200 ccm
Leistung	470 kW (640 PS)
Drehmoment	Über 550 Nm
Antrieb/Kraftübertragung Antriebsart	Heckantrieb, Traktionskontrolle (ASR), ESP
Kupplung	Zwei elektrohydraulisch betätigte Lamellenkupplungen im Ölbad
Getriebe	Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic mit Wippenschaltung
Differenzial	Mechanisches Sperrdifferenzial
Antriebswellen	Gleichlaufgelenkwellen
Fahrwerk/Lenkung/Bremse Lenkung	Elektrohydraulische Zahnstangenlenkung, Multifunktionslenkrad
Fahrwerk	Vorn und hinten 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 (350 x 32 mm), Renn-ABS
Felgen	Schmiedefelgen aus Aluminium, vorn 12 x 18 Zoll ET 40, hinten 13 x 18 Zoll ET 43
Reifen	Vorn 325-660/18, hinten 325-705/18
Gewicht/Abmessungen Länge/Breite/Höhe	4.568 mm/1.995 mm/1.280 mm
Leergewicht	1.350 kg
Tankinhalt	110 l (FT3-Sicherheitstank)
Ausstattung Feuerlöschsystem	Löschsystem nach FIA Standard 8865-2015
Bedienelemente	In Höhe und Länge verstellbare Sicherheitslenksäule, schnellverstellbares, auf Rails gelagertes Fußhebelwerk
Sitzsystem	Audi Protection Seat PS 3

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