Auto Bild motorsport
Mehr auf www.autobildmotorsport.de

Böser Blick: Die Front des Huracan GT3 sieht gefährlich aus

LAMBORGHINI HURACAN GT3

# Giftgrüner Außenseiter

**Weil Audi, BMW und Co die deutschen Fans begeistern, steht der Huracan nicht im Fokus. Ein Fehler, meint unser Tracktester**

Vor allem deutsche Automarken begeistern die Fans im ADAC GT Masters (siehe Titelstory). Der Lamborghini Huracan GT3, der erst seit 2016 für Kundenteams erhältlich ist, wird da schnell mal zum Außenseiter. Völlig unberechtigt. AUTO BILD MOTORSPORT durfte den italienischen Supersportler in Valencia zum Tracktest ausführen – und er hat uns beeindruckt.

Lamborghini-Werksfahrer Mirko Bortolotti (27) steht schon als Fahrlehrer bereit. „Eigentlich kann man nicht viel falsch machen“, grinst er. Vorbei am Überrollkäfig zwängen wir uns in den Rennsitz. Im Vergleich zum Serienauto hockt der Fahrer deutlich tiefer. Bremse treten und die Kupplung am Lenkrad ziehen, dann erwacht der 5,2-Liter-V10 per Knopfdruck lautstark zum Leben.

Das GT-Werksengagement von Lambor-ghini ist noch jung: Der Huracan GT3 (seit 2015) ist der erste GT-Rennwagen, den die Italiener selbst konstruiert haben. Zumindest fast. Aerodynamik und Teile der Aufhängung wurden mit Dallara entwickelt, bei der Antriebseinheit griff man auf die Erfahrung von Konzernschwester Audi zurück. Motor und Getriebe stammen aus dem R8 LMS. Gleiches gilt für Lenkrad, Mittelkonsole und Sicherheitssitz. Das Besondere: Der GT3-Bolide entsteht auf derselben Produktionslinie wie auch die Serienversion des Huracan.

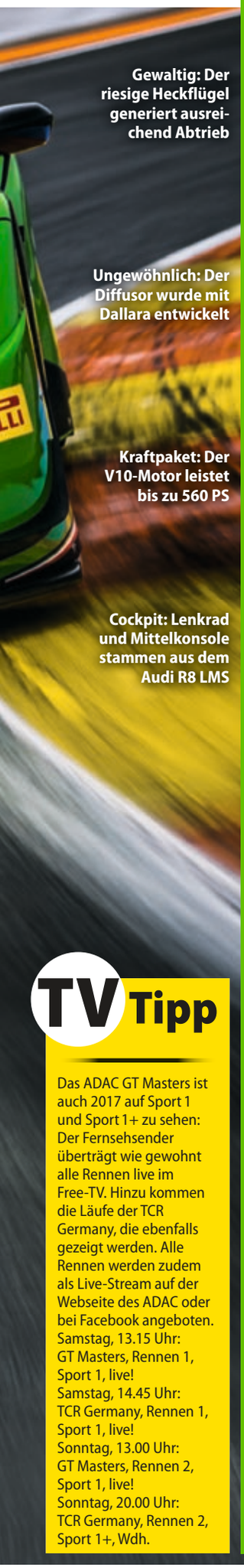
Traktionskontrolle und ABS sind jeweils in zehn Stufen verstellbar und machen den Lamborghini leicht beherrschbar. Aus engen Ecken beschleunigt der GT3-Huracan wie auf Schienen, selbst im niedrigen Drehzahlbereich schiebt das Heck kräftig nach vorn.

**2**

**Siege konnte der Lamborghini Huracan GT3 im ADAC GT Masters schon erzielen. Auch 2017 werden mindestens fünf Boliden am Start sein, davon zwei giftgrüne Huracan vom Lamborghini-Werksteam GRT Grasser Racing. Teamchef Gottfried Grasser: „Wir wollen in diesem Jahr regelmäßig auf das Podest fahren und konstant punkten. Dann können wir auch in der Gesamtwertung vorn dabei sein.“**

Der Zehnzylinder hinter dem Fahrer dröhnt, während auf der Beifahrerseite der Kompressor für die Pneumatik bei jedem Gangwechsel aufheult. Der Huracan lässt sich so einfach fahren, als hätte man in seinem Leben nichts anderes gemacht. Grund: Der GT3-Renner soll für Amateurpiloten und Profifahrer gleichermaßen geeignet sein.

Giorgio Sanna (41), Motorsport-Chef bei Lamborghini, ist mit der ersten Saison des Huracan GT3 im Kundensport zufrieden: „Bei 78 Rennwochenenden feierten wir 18 Siege und 52 Podestplätze.“ In nahezu jeder Sportwagen-Serie ist der Italiener mittlerweile vertreten, am letzten Wochenende gewann der Huracan GT3 sogar den ersten Lauf der Blancpain Endurance Serie. Daran soll nun angeknüpft werden, auch im ADAC GT Masters. Lambos Werksteam GRT Grasser Racing startet mit drei Autos, unter anderem mit dem Deutschen Christian Engelhart (30). Die Konkurrenz ist groß – doch der Lamborghini hat das Zeug zum Siegen.



Gewaltig: Der riesige Heckflügel generiert ausreichend Abtrieb

Ungewöhnlich: Der Diffusor wurde mit Dallara entwickelt

Kraftpaket: Der V10-Motor leistet bis zu 560 PS

Cockpit: Lenkrad und Mittelkonsole stammen aus dem Audi R8 LMS

## TECHNISCHE DATEN

Lamborghini Huracan GT3

| | |
|---|---|
| Motor | V10 |
| Hubraum | 5200 cm³ |
| Leistung | bis 412 kW (560 PS) |
| Antriebsart | Hinterrad |
| Getriebe | 6-Gang sequenziell |
| L/B/H | 4458/2050/1171 |
| Reifen (vorn, hinten) | 325/660-325/705-18 |
| Gewicht | 1230 kg (leer) |
| Beschleun. 0-100 km/h | ca. 3,2 Sekunden |
| Höchstgeschwindigkeit | ca. 305 km/h |
| Preis | 439 110 Euro |

**FAZIT**

Der Lamborghini Huracan GT3 ist ein Biest – sowohl optisch als auch technisch. Zudem hat das letzte Jahr bereits gezeigt, dass der giftgrüne Supersportler das Potenzial zum Siegen hat. Und sich damit vom vermeintlichen Außenseiter zum Spitzenreiter wandeln kann.

***Sönke Brederlow***

## TV Tipp

Das ADAC GT Masters ist auch 2017 auf Sport 1 und Sport 1+ zu sehen: Der Fernsehsender überträgt wie gewohnt alle Rennen live im Free-TV. Hinzu kommen die Läufe der TCR Germany, die ebenfalls gezeigt werden. Alle Rennen werden zudem als Live-Stream auf der Webseite des ADAC oder bei Facebook angeboten.
Samstag, 13.15 Uhr:
GT Masters, Rennen 1, Sport 1, live!
Samstag, 14.45 Uhr:
TCR Germany, Rennen 1, Sport 1, live!
Sonntag, 13.00 Uhr:
GT Masters, Rennen 2, Sport 1, live!
Sonntag, 20.00 Uhr:
TCR Germany, Rennen 2, Sport 1+, Wdh.

Tracktest: der Audi RS3 LMS auf unserer Teststrecke

TCR

# Total Cooler Rennsport

**Die TCR Deutschland fährt im Rahmen des ADAC GT Masters. Mit dabei ist ab diesem Jahr auch ein Audi RS3 LMS. Wie sind ihn gefahren**

Der Audi RS3 LMS ist der neue Liebling in der ADAC TCR Germany: Denn 17 Fahrzeuge des insgesamt 44 Teilnehmer starken Starterfeldes kommen in diesem Jahr aus Ingolstadt – Rekord! Wir durften den neuen Tourenwagen vorab testen.

Schon beim Einsteigen wird klar: Bis auf Rennsport-Lenkrad und Daten-Display ist im Innenraum nicht mehr viel übrig geblieben. Der RS3 LMS ist ein echter Rennwagen.

TCR steht für „Touring Car Racing“ und bietet seit 2015 ein weltweit einheitliches Konzept für den Kunden-Tourenwagensport. Die Technik ist dabei größtenteils vorgeschrieben: Die seriennahen Rennwagen müssen einen Frontantrieb mit Zweiliter-Turbomotor (330 PS) haben. Fahrhilfen wie ABS oder Traktionskontrolle sind laut TCR-Reglement verboten.

Auf feuchtem Asphalt macht sich dies besonders bemerkbar. Beim Beschleunigen drehen die Vorderräder durch, beim Bremsen bleiben sie gerne stehen. Hier ist Fingerspitzengefühl im Fuß gefragt. Trotzdem ist der Audi RS3 LMS auch für Anfänger gut zu fahren. Geschaltet wird mit Schaltwippen am Lenkrad. Eine clevere Luftführung bringt Anpressdruck auf der Vorderachse, der große Flügel sorgt in Verbindung mit einem Diffusor zudem für ein stabiles Heck. Kein Zweifel: Auch dank des RS3 bietet das riesige Starterfeld der ADAC TCR Germany in diesem Jahr „Total Coolen Rennsport“. ***sb***

## TECHNISCHE DATEN

Audi RS3 LMS

| | |
|---|---|
| Motor | Reihen-Vierzylinder |
| Hubraum | 1984 cm³ |
| Leistung | 243 kW (330 PS) |
| Antriebsart | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang sequenziell |
| L/B/H | 4589/1950/1340 |
| Reifen (vorn, hinten) | 27/65 x 18 |
| Gewicht | 1160 kg (leer) |
| Beschleun. 0-100 km/h | ca. 4,5 s |
| Höchstgeschwindigkeit | ca. 240 km/h |
| Preis | 129 000 Euro zzgl. MwSt. |

Fotos: Hersteller, T. Kempe


**Impressum** AUTO BILD motorsport

axel springer auto verlag

Redaktionsleiterin: Bianca Garloff (verantwortlich für den Inhalt)
Redaktionsmanagerin: Stefanie Wranik
Freie Mitarbeiter: Thomas Arndt, Ralf Bach, Sönke Brederlow, Frederik Hackbarth, Andreas Reiners, Christian Schön
Volontäre: Alexander Warneke, Michael Zeitler
Fotos: Andreas Arndt
Schlussredaktion: Andreas Fiegenbaum

Produktion: r2 GmbH, Wendelsteiner Str. 2a, 91126 Schwabach
Grafik: Kerstin Britsche, Carl Seger, Manolya Thimthong
Druck: Frank Druck, Industriestr. 20, 24211 Preetz
Autobild.de: Boris Pieritz
Kaufmännischer Leiter: Tobias Franzke
Verlagsleiter: Stephan Fritz
Objektleiter: Alexander Broch

Verlagsreferentin: Franziska Geertz
Marketing-/Anzeigenleitung: Wolfgang Berghofer (verantwortl. für Anzeigen-Inhalte), Stefan Müller
Anzeigenvertretung: B&M Marketing GmbH, Wendelsteiner Str. 2a, 91126 Schwabach
info@bm-marketing.net
Telefon: 0 91 22-63 13 300
Fax: 0 91 22-63 13 301

Verlag: Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, Brieffach 8240, 20350 Hamburg
Geschäftsführer: Dr. Hans H. Hamer
ISSN-Nr. 1617-4100
Leserbriefe: AUTO BILD MOTORSPORT, Wendelsteiner Str. 2a, 91126 Schwabach
redaktion@autobildmotorsport.de