

FAMILIENTREFFEN

AUDI R8 LMS

Dieses Familientreffen ist alles andere als langweilig! Vorm 24h-Rennen auf dem Nürburgring trifft sich die Kundensport-Familie von Audi exklusiv für AUTO BILD MOTORSPORT. Im Test: der Titelverteidiger Audi R8 LMS sowie seine beiden kleinen Geschwister: der Audi RS3 LMS für die TCR-Kategorie und der brandneue Audi R8 LMS GT4 der neuen Klasse am Ring.

Das kleinste Familienmitglied ist der Audi RS3 LMS. Er ist René Rasts WTCR-Renner für die Eifel, geht in der TCR-Klasse aber auch auf den 24h-Trip. Auffällig: eine große Handbremse, mit der das Fahrzeug beim

stehenden Start vorgespannt wird. Die Fußkupplung kommt nur beim Anfahren zum Einsatz. Mit lautem Knallen wechselt das sequenzielle Sechsganggetriebe anschließend die Gänge.

Langweiliger Frontantrieb mit nur 350 PS aus dem Zweiliter-Reihenvierzylinder-Turbo? Fehlanzeige. Denn ABS und Traktionskontrolle sind in der TCR verboten. Das fordert das Können der Fahrer. Besonders mit kalten Reifen zickt das Heck in schnellen Kurven und bei harten Bremsmanövern ziemlich nervös.

10

Kundensport-Audi

gehen beim 24h-Rennen an den Start. Sieben GT3-Boliden, zwei TCR-Autos sowie ein GT4-Rennwagen

Zurück an die Box, Wechsel in den Audi R8 LMS GT4. Das Nesthäkchen der Familie. Der GT4-Bolide ist erst seit diesem Jahr für Kundenteams erhältlich. Er verspricht seriennahen Motorsport, basierend auf den Traum-Modellen der Favoriten. Heißt auch: keine aufwendige Aerodynamik, der Heckflügel sieht im Vergleich zu den Geschwistern fast winzig aus. Erst im Cockpit wird das Rennfeeling geweckt. Der GT4-Audi

Audi R8 LMS

Das Lenkrad (li.) des GT3-Audi gleicht mit den 13 Knöpfen und Drehreglern einer Schaltzentrale. Der V10-Saugmotor (re.) sorgt für ordentlich Vortrieb



Audi RS 3 LMS

Der TCR-Audi hat ein Lenkrad (li.) mit geschlossenem Kranz. Der Reihen-Vierzylinder (re.) mit zwei Liter Hubraum ist in der Front des Rennwagens verbaut



Ein echt flotter Dreier! Die Kundensport-Rennwagen von Audi beweisen im exklusiven Tracktest was sie so draufhaben. Das Zeug zum Siegen haben alle drei



AUDI RS 3 LMS



AUDI R8 LMS GT4

hat sogar den gleichen 5,2-l-V10-Motor wie sein großer Bruder. Der ist – je nach Einstufung – auf ca. 495 PS begrenzt. Das sind 100 PS weniger als im GT3. Der Schaltvorgang des serienmäßigen Doppelkupplungsgetriebes (ohne Kupplung!) ist etwas zögerlich und nicht so brachial wie beim sequenziellen Getriebe.

Immerhin: Der GT4-Bolide gibt direkt Vertrauen. Beschleunigung, Lenkung, Bremsen – der Rennwagen

fährt rundum neutral. Dank Mittelmotor, der für eine gute Gewichtsverteilung sorgt, schiebt der Ingolstädter sauber aus den Kurven heraus. Ohne großes Übersteuern. Dabei hat die Traktionskontrolle nur drei Stufen: Rennmodus, Qualifyingmodus – oder Aus. Das macht das Auto einfach zu fahren, gerade für Einsteiger und Amateure. Angenehm auch: Der Audi hat eine Klimaanlage, die besonders in Langstreckenrennen ein Vorteil sein kann.

Wechsel in den großen Bruder, den Audi R8 LMS. Die Unterschiede sind deutlich zu erkennen. Der GT3-Bolide ist wuchtiger und breiter, der Heckflügel riesig. Den Innenraum

haben deutlich mehr Knöpfe und Schalter erobert. Trotzdem fällt die Bedienung gleichermaßen leicht: Kupplung am Lenkrad ziehen und den ersten Gang einlegen. Dann wieder loslassen und einfach Gas geben.

Schon auf den ersten Metern ist spürbar, dass der GT3-Renner knapp einhundert PS mehr hat. Das Heck schiebt willig aus den Kurven heraus. Das regelbare Renn-ABS sowie die zwölfstufige Traktionskontrolle machen das PS-Monster aber auch für Amateure beherrschbar.

Ohne großes Murren lässt sich der GT3-Audi spielerisch um die Rennstrecke bewegen. Und das, obwohl die Kurvengeschwindigkeiten vor allem wegen der Aerodynamik im Vergleich zum kleineren GT4-Auto deutlich höher sind.

Übrigens: Für den Audi R8 LMS ist es die zehnte Teilnahme am 24h-Rennen auf dem Nürburgring. 2009 feierte der GT3-Rennwagen, damals noch das Vorgängermodell, Premiere in der Eifel. Mittlerweile haben die Ingolstädter vier Gesamtsiege auf dem Konto. Und auch 2018 gilt der Audi R8 LMS als großer Favorit auf den Sieg. Genau wie die kleineren Brüder in der TCR- und GT4-Klasse. Eine erfolgreiche Familie eben.

Sönke Brederlow

Audi R8 LMS GT4

Das Volant (li.) des GT4-Boliden ähnelt dem Steuer des großen GT3-Bruders. Die Steuerung ist aber nicht so komplex. Der V10-Motor (re.) ist allerdings identisch



TECHNISCHE DATEN

Audi R8 LMS

Motor

V10-Saugmotor

Hubraum

5200 cm³

Leistung

430 kW (585 PS)

max.

Drehmoment

ca. 550 Nm

Antrieb

6-Gang sequenziell

0-100 km/h

ca. 3,2 s

Preis

ca. 427 210 Euro

TECHNISCHE DATEN

Audi R8 LMS GT4

Motor

V10-Saugmotor

Hubraum

5200 cm³

Leistung

364 kW (495 PS)

max.

Drehmoment

über 550 Nm

Antrieb

7-Gang-Doppelkupplung

0-100 km/h

unter 4 Sekunden

Preis

ca. 235 620 Euro

TECHNISCHE DATEN

Audi RS 3 LMS

Motor

R4-Saugmotor

Hubraum

1984 cm³

Leistung

257 kW (350 PS)

max.

Drehmoment

460 Nm

Antrieb

6-Gang sequenziell

0-100 km/h

ca. 4,5 s

Preis

ca. 153 510 Euro