

Du rallye au GT3 : une logique de domination

Il est difficile de trouver une marque aussi couronnée de succès qu'Audi dans l'histoire récente du sport automobile. Son ascension débute dans les années 80 avec une révolution : l'introduction de la transmission intégrale en Championnat du Monde des Rallyes. Le constructeur s'impose alors en repoussant les limites de la réglementation, remportant deux titres mondiaux avec la mythique Quattro.



Mais c'est au tournant du deuxième millénaire qu'Audi atteint son apogée, avec une série de victoires écrasantes aux 24 Heures du Mans : 13 victoires entre 2000 et 2014, une performance que peu de marques peuvent égaler. Cette domination repose sur une philosophie constante : continuité technique, fiabilité, et intelligence stratégique, plutôt que sur une rupture systématique à chaque génération de voiture.

Audi R8 GT3 : le pinacle de la « compétition client »

Lorsque Audi présente sa R8 de route en 2007, la marque aux quatre anneaux ne cache pas ses ambitions sportives. Derrière cette berlinette à moteur central, dotée d'un V8 atmosphérique d'une rare noblesse, se dessine rapidement un projet plus vaste : offrir une véritable voiture de course dérivée de ce modèle, capable de rivaliser avec les meilleures GT mondiales. En 2009, Audi Sport Customer Racing donne naissance à la première version de la R8 LMS, conçue pour répondre à la réglementation GT3 de la FIA, en pleine expansion à

l'époque. C'est le début d'une aventure extraordinaire qui fera de cette voiture l'une des plus titrées de son époque.

Un concept clair : performance, accessibilité et endurance

À l'origine du projet, une idée simple mais audacieuse : proposer aux écuries privées une voiture performante, fiable, facile à exploiter, tout en restant proche d'un modèle de série. Une philosophie chère à Audi, dont la devise « Vorsprung durch Technik » – l'avance par la technologie – trouve ici une illustration éclatante



Sous sa carrosserie proche de celle du modèle de série, la première R8 LMS cache un châssis tubulaire hybride associant aluminium et fibre de carbone, structuré autour d'une cellule de sécurité rigoureusement homologuée. Le moteur V10 atmosphérique de 5,2 litres – repris de la version routière – conserve son caractère sauvage, mais il est adapté aux contraintes réglementaires de la compétition : bride d'air, gestion électronique Bosch Motorsport et échappement spécifique. Il est couplé à une boîte séquentielle à six rapports à commande pneumatique d'origine Hewland, avec palettes au volant. Le différentiel autobloquant mécanique assure la motricité, tandis que le système de freinage – composé d'étriers six pistons et de disques ventilés en acier – est géré par un ABS Bosch Motorsport de haute précision. L'ensemble offre un compromis rare entre performance pure, fiabilité et coûts maîtrisés. Avec environ 500 chevaux à ses débuts, la voiture se montre immédiatement compétitive.

Des débuts tonitruants, une ascension fulgurante

Dès sa première saison, en 2009, l'Audi R8 LMS s'impose dans plusieurs championnats nationaux et s'invite sur les podiums des courses d'endurance majeures. Aux 24 Heures du Nürburgring, elle impressionne par sa fiabilité et sa constance. À Spa, elle se hisse rapidement parmi les favorites. Elle devient la monture privilégiée des teams privés ambitieux comme Phoenix Racing, WRT, Saintéloc, Land Motorsport ou encore Flying Lizard aux États-Unis. Grâce à un soutien technique structuré d'Audi Sport, ces équipes peuvent compter sur un package performant, endurant, et – surtout – évolutif.



L'équipe française Saintéloc Racing, fondée par Sébastien Chetail, joue un rôle essentiel dans la réussite d'Audi en GT3. Présente dès les premières années du programme client, Saintéloc se distingue notamment par sa victoire prestigieuse aux 24 Heures de Spa 2017, remportée grâce à un trio solide : Christopher Haase, Jules Gounon et Markus Winkelhock. Cette victoire emblématique vient couronner des années de progression, et inscrit Saintéloc au rang des structures européennes les plus respectées. Fidèle à Audi depuis plus d'une décennie, l'équipe aligne également la R8 en GT World Challenge Europe et dans de nombreuses manches d'endurance, et accompagne l'éclosion de jeunes talents français comme Simon Gachet ou Paul Evrard.

Alors que l'équipe WRT, longtemps fer de lance du programme GT3 d'Audi, quitte la marque

en 2022 pour rejoindre BMW – dans le sillage du retrait annoncé d'Audi du GT3 pour se recentrer sur la Formule 1 – Saintéloc hérite naturellement du rôle de tête de pont du programme client. Elle incarne la continuité d'un engagement sportif entamé au début des années 2010.



Une évolution continue au service de la performance

Car l'un des secrets de la longévité de la R8 LMS GT3 réside dans sa capacité d'adaptation. En 2012, la version « Ultra » voit le jour, avec des modifications aérodynamiques sensibles, un moteur revu et une ergonomie de cockpit modernisée. Trois ans plus tard, c'est une refonte complète qui est opérée. Le modèle de 2015, désormais basé sur la seconde génération de R8 de série, affiche un gain de poids, une répartition des masses optimisée, et une aérodynamique entièrement repensée. Le V10 atteint alors les 580 chevaux dans ses versions les plus libérées.

La version Evo lancée en 2019 peaufine encore un ensemble déjà redoutablement homogène. La maniabilité est améliorée, les composants sont renforcés pour abaisser les coûts d'exploitation et les fenêtres de performance sont élargies, rendant la voiture plus accessible aux gentlemen drivers. Enfin, en 2022, l'Evo II apporte une évolution aérodynamique majeure, un nouveau système de contrôle de traction, une gestion moteur plus fine et une meilleure efficacité du système de climatisation, crucial pour les courses d'endurance disputées sous forte chaleur.

Un palmarès impressionnant et des statistiques éloquentes

Depuis ses débuts, l'Audi R8 LMS GT3 a remporté plus de 1000 courses dans le monde entier, toutes générations confondues. Elle a été produite à plus de 250 exemplaires pour la compétition client, ce qui en fait l'un des modèles GT3 les plus diffusés de sa génération. En 2015, elle remporte à la fois les 24 Heures du Nürburgring et de Spa, un doublé rarissime. En IMSA, elle s'est imposée dans la catégorie GTD aux 24 Heures de Daytona, et a conquis plusieurs titres constructeurs et pilotes, notamment en Blancpain Endurance Series et dans le championnat ADAC GT Masters.

Une présence mondiale, une légende du GT contemporain

On la retrouve sur toutes les grilles du globe, que ce soit en Europe avec les GT World Challenge et les 24H Series, en Asie via le GT Asia ou en Australie où elle brille à Bathurst. Aux États-Unis, elle s'est imposée aux 24 Heures de Daytona en catégorie GTD et a remporté de nombreux succès en IMSA. Le modèle s'est même distingué dans les championnats nationaux les plus disputés, d'Allemagne à l'Italie, en passant par la France.



Ce succès planétaire tient aussi à l'image forte de la voiture : son design reconnaissable, son moteur atmosphérique rageur, sa polyvalence sur tous les types de circuits, et une capacité rare à être performante sur 30 minutes comme sur 24 heures. La R8 LMS n'était pas seulement

une voiture de course, elle était une passerelle entre le rêve du constructeur et la réalité des teams privés.

Face à la concurrence, elle a su trouver sa place et la conserver. Contre la régularité de la Porsche 911 GT3 R, la brutalité de la Mercedes-AMG GT3, l'agilité des Ferrari 458 et 488 GT3 ou la technologie avancée de la McLaren 720S GT3, l'Audi a toujours misé sur un équilibre global, une fiabilité sans faille et une facilité d'exploitation redoutable. Elle s'est ainsi imposée comme le choix stratégique des équipes souhaitant allier performance et rentabilité.



Des pilotes de renom et des gentlemen éclairés

Parmi les pilotes associés à cette saga, on retrouve certains des plus grands noms du GT contemporain : Christopher Haase, double vainqueur des 24H du Nürburgring, Stéphane Ortelli, légende monégasque des courses d'endurance, Markus Winkelhock, homme fort de Spa comme du Green Hell, ou encore Laurens Vanthoor, René Rast, Frédéric Vervisch... sans oublier une pléiade de gentlemen talentueux qui ont pu s'illustrer grâce à la facilité de prise en main et à la constance de cette machine.

Une fin de cycle, mais une trace indélébile

Alors que la fin de la production de la R8 routière approche, l'avenir de la version GT3, elle aussi thermique, s'inscrit dans une transition plus vaste au sein d'Audi Sport. L'électrification de la gamme compétition-client semble inévitable. Mais quel que soit son avenir, la R8 LMS GT3 laissera derrière elle une empreinte indélébile : celle d'une GT conçue avec rigueur et passion, capable de briller entre les mains de pilotes professionnels comme d'amateurs éclairés, sur les plus beaux circuits du monde. Une voiture symbole d'une époque, d'un savoir-faire, et d'un engagement sans faille en faveur du sport automobile client.

Notre R8 LMS est livrée en 2010 au Team de pointe Audi Saintéloc Racing.

Elle a d'abord été engagée dans divers championnats dont le FFSA GT et le FIA GT3, avant d'évoluer en GT3 LMS ULTRA. Elle prendra ensuite part au Blancpain de SRO ainsi qu'aux 24H de Spa, et a été pilotée par de nombreux pilotes de pointe : Grégory Guilvert (23), Marc Sourd (10), Nicolas Tardif (8), Mathieu Jaminet (7), Paul Lamic (7), Jérôme Demay (7), Wilfried Merafina (7), Pierre Hirschi (6), Christophe Bouchut (6), Pierre Feligioni (5), Jean-Paul Buffin (4), Adrien Tambay, Stéphane Ortelli et David Halliday.

Notre Audi R8 est l'outil idéal pour la nouvelle série de Peter Auto en collaboration avec SRO Motorsports Group et Stéphane Ratel, qui fait renaître les premières générations du GT3 avec la « GT3 Revival Series », dédiée aux modèles de 2006 à 2013.

Une immersion dans l'âge d'or des GT3, sur les circuits les plus emblématiques d'Europe, dans l'esprit élégant et authentique de Peter Auto. L'alliance parfaite entre compétition, passion et patrimoine.



From rallying to GT3: a logic of domination

It is difficult to find a brand as successful as Audi in the recent history of motorsport. Its rise began in the 1980s with a revolution: the introduction of all-wheel drive in the World Rally Championship. The manufacturer then established itself by pushing the limits of the regulations, winning two world titles with the legendary Quattro.

But it was at the turn of the millennium that Audi reached its peak, with a series of crushing victories at the 24 Hours of Le Mans: 13 wins between 2000 and 2014, a performance that few brands can match. This dominance is based on a consistent philosophy: technical continuity,

reliability and strategic intelligence, rather than a systematic break with each new generation of car.

Audi R8 GT3: the pinnacle of 'customer competition'

When Audi unveiled its road-going R8 in 2007, the brand with the four rings made no secret of its sporting ambitions. Behind this mid-engined saloon, powered by a naturally aspirated V8 engine of rare nobility, a larger project quickly took shape: to offer a genuine racing car derived from this model, capable of competing with the world's best GTs. In 2009, Audi Sport Customer Racing unveiled the first version of the R8 LMS, designed to comply with the FIA's GT3 regulations, which were rapidly expanding at the time. It was the beginning of an extraordinary adventure that would make this car one of the most successful of its era.



A clear concept: performance, accessibility and endurance

The project was based on a simple but bold idea: to offer private teams a high-performance, reliable and easy-to-drive car that remained close to the production model. This philosophy is dear to Audi, whose motto 'Vorsprung durch Technik' – 'advancement through technology' – is clearly illustrated here.

Under its bodywork, which was similar to that of the production model, the first R8 LMS concealed a hybrid tubular chassis combining aluminium and carbon fibre, structured around a rigorously approved safety cell. The naturally aspirated 5.2-litre V10 engine – taken from the

road version – retains its wild character but has been adapted to the regulatory constraints of competition: air restrictor, Bosch Motorsport electronic management and specific exhaust. It is coupled to a Hewland-designed six-speed sequential gearbox with steering wheel paddles. The mechanical limited-slip differential ensures traction, while the braking system – consisting of six-piston calipers and ventilated steel discs – is managed by a high-precision Bosch Motorsport ABS. The package offers a rare compromise between pure performance, reliability and controlled costs. With around 500 horsepower at its debut, the car proved immediately competitive.



A thunderous debut and a meteoric rise

In its first season in 2009, the Audi R8 LMS won several national championships and finished on the podium in major endurance races. At the 24 Hours of Nürburgring, it impressed with its reliability and consistency. At Spa, it quickly rose to become one of the favourites. It became the car of choice for ambitious private teams such as Phoenix Racing, WRT, Saintéloc, Land Motorsport and Flying Lizard in the United States. Thanks to structured technical support from Audi Sport, these teams could count on a high-performance, durable and, above all, scalable package.

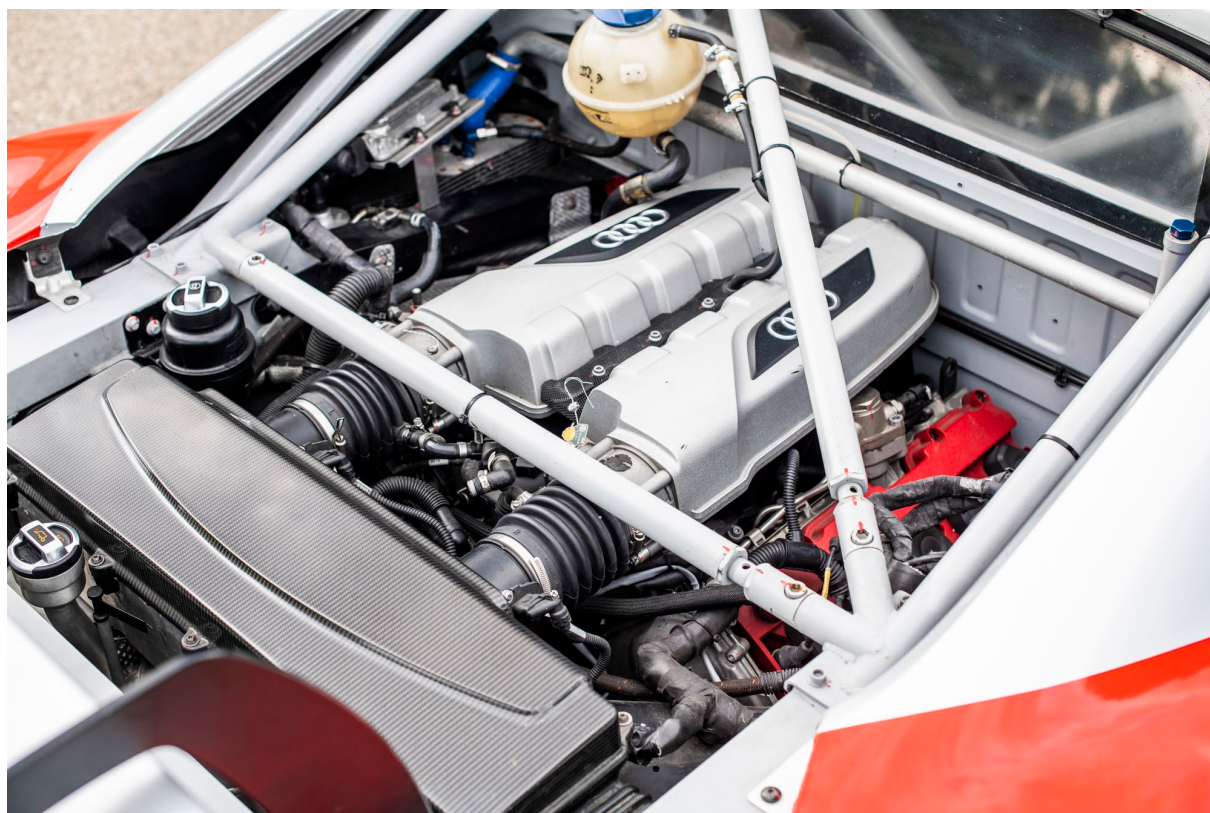
The French team Saintéloc Racing, founded by Sébastien Chetail, plays a key role in Audi's success in GT3. Present since the early years of the customer programme, Saintéloc stands out in particular for its prestigious victory in the 2017 Spa 24 Hours, won thanks to a strong trio:

Christopher Haase, Jules Gounon and Markus Winkelhock. This iconic victory crowned years of progress and established Saintéloc as one of the most respected teams in Europe. Loyal to Audi for over a decade, the team also fields the R8 in the GT World Challenge Europe and in numerous endurance races and supports the development of young French talents such as Simon Gachet and Paul Evrard.

With the WRT team, long the spearhead of Audi's GT3 programme, leaving the brand in 2022 to join BMW – in the wake of Audi's announced withdrawal from GT3 to refocus on Formula 1 – Saintéloc naturally inherits the role of spearheading the customer programme. It embodies the continuity of a sporting commitment that began in the early 2010s.

Continuous evolution in the service of performance

One of the secrets of the R8 LMS GT3's longevity lies in its adaptability. In 2012, the 'Ultra' version was launched, featuring significant aerodynamic modifications, a revised engine and modernised cockpit ergonomics. Three years later, it underwent a complete overhaul. The 2015 model, now based on the second generation of the production R8, featured weight savings, optimised weight distribution and completely redesigned aerodynamics. The V10 engine now delivered 580 horsepower in its most powerful versions.



The Evo version launched in 2019 further refined an already formidable package. Handling was improved, components were reinforced to lower operating costs and performance windows

were widened, making the car more accessible to gentleman drivers. Finally, in 2022, the Evo II brings major aerodynamic developments, a new traction control system, more refined engine management and improved air conditioning efficiency, which is crucial for endurance races in hot conditions.

An impressive track record and impressive statistics

Since its debut, the Audi R8 LMS GT3 has won more than 1,000 races worldwide, across all generations. More than 250 units have been produced for customer competition, making it one of the most widely distributed GT3 models of its generation. In 2015, it won both the Nürburgring and Spa 24-hour races, a rare double victory. In IMSA, it won the GTD class at the Daytona 24 Hours and has won several manufacturers' and drivers' titles, notably in the Blancpain Endurance Series and the ADAC GT Masters championship.

A global presence, a contemporary GT legend

It can be found on race tracks around the world, whether in Europe with the GT World Challenge and the 24H Series, in Asia via GT Asia or in Australia, where it shines at Bathurst. In the United States, it won the 24 Hours of Daytona in the GTD class and has enjoyed numerous successes in IMSA. The model has even distinguished itself in the most competitive national championships, from Germany to Italy and France.

© Andy Hawtin



This global success is also due to the car's strong image: its recognisable design, its powerful naturally aspirated engine, its versatility on all types of circuits and its rare ability to perform

equally well over 30 minutes or 24 hours. The R8 LMS was not just a race car, it was a bridge between the manufacturer's dream and the reality of private teams. Faced with stiff competition, it found its place and held on to it. Against the consistency of the Porsche 911 GT3 R, the brutality of the Mercedes-AMG GT3, the agility of the Ferrari 458 and 488 GT3 and the advanced technology of the McLaren 720S GT3, Audi has always focused on overall balance, flawless reliability and formidable ease of operation. It has thus established itself as the strategic choice for teams seeking to combine performance and profitability.



Renowned drivers and enlightened gentlemen

Among the drivers associated with this saga are some of the biggest names in contemporary GT racing: Christopher Haase, two-time winner of the 24 Hours of Nürburgring, Stéphane Ortelli, Monegasque endurance racing legend, Markus Winkelhock, the strong man of Spa and the Green Hell, and Laurens Vanthoor, René Rast and Frédéric Vervisch, not to mention a host of talented gentlemen drivers who have been able to shine thanks to the car's ease of handling and consistency.

The end of a cycle, but an indelible mark

As production of the road-going R8 draws to a close, the future of the GT3 version, also powered by a combustion engine, is part of a wider transition within Audi Sport. The electrification of the customer racing range seems inevitable. But whatever its future, the R8 LMS GT3 will leave behind an indelible mark: that of a GT designed with rigour and passion,

capable of shining in the hands of professional drivers and knowledgeable amateurs alike on the world's most beautiful circuits. A car that symbolises an era, a wealth of expertise and an unwavering commitment to customer motorsport.

Our R8LMS was delivered in 2010 to the leading Audi Saintéloc Racing Team. It competed in a number of championships, including FFSA GT and FIA GT3, before moving up to GT3 LMS ULTRA. It then took part in the SRO Blanpain and the Spa 24 Hours, and has been driven by a quantity of top drivers: Grégory Guilvert (23), Marc Sourd (10), Nicolas Tardif (8), Mathieu Jaminet (7), Paul Lamic (7), Jérôme Demay (7), Wilfried Merafina (7), Pierre Hirschi (6), Christophe Bouchut (6), Pierre Feligioni (5), Jean-Paul Buffin (4), Adrien Tambay, Stephane Ortelli and David Halliday.

Our Audi R8 is the ideal tool for the new series from Peter Auto in collaboration with SRO Motorsports Group and Stéphane Ratel, who is reviving the first generations of GT3s with the 'GT3 Revival Series', dedicated to models from 2006 to 2013.

An immersion in the golden age of GT3, on the most emblematic circuits in Europe, in the elegant and authentic spirit of Peter Auto. The perfect blend of competition, passion and heritage.



Year: 2010

Date	Race	No.	Drivers	Result
5.4.2010	FFSA GT Nogaro	8	Merafina / Bouchut	4 th /5 th
25.4.2010	FFSA GT Lédénon	8	Merafina / Bouchut	5 th /25 th
2.5.2010	FIA GT3 Silverstone	6	Franchi / Lémeret	8 th /8 th
9.5.2010	FFSA GT Dijon	8	Merafina / Bouchut	14 th /16 th
23.5.2010	FIA GT3 Brno	6	Franchi / Lémeret	10 th /11 th
20.6.2010	FIA GT3 Jarama	6	Franchi / Lémeret	DNF/3 rd
27.6.2010	FFSA GT Val de Vienne	8	Merafina / Bouchut	7 th /17 th
4.7.2010	FIA GT3 Paul Ricard	6	Lorgeré-Roux / Demay	16 th /20 th
1.8.2010	24 h Spa	65		DNA
28.8.2010	FFSA GT Magny-Cours	8	Merafina / Piccini	4 th
12.9.2010	FFSA GT Albi	8	Merafina / Bouchut	6 th /5 th
19.9.2010	FIA GT3 Algarve	6	Lorgeré-Roux / Demay	17 th /16 th
10.10.2010	FIA GT3 Zolder	6	Lorgeré-Roux / Demay	18 th /14 th
17.10.2010	FFSA GT Magny-Cours	8	Merafina / Bouchut	2 nd /6 th

Year: 2011

Date	Race	No.	Drivers	Result
6.3.2011	Winter Paul Ricard III	29	Tardif / Demay	9 th /6 th /8 th
10.4.2011	FFSA GT Lédénon	4	Guilvert / Tardif	5 th /11 th
25.4.2011	FFSA GT Nogaro	4	Guilvert / Tardif	DNF/17 th
8.5.2011	FIA GT3 Algarve	16	Guilvert / Hirschi	18 th /13 th
15.5.2011	FFSA GT Dijon	4	Guilvert / Tardif	13 th /12 th
5.6.2011	FIA GT3 Silverstone	16	Rossi / Hirschi	22 nd /20 th
26.6.2011	FFSA GT Val de Vienne	4	Guilvert / Tardif	4 th /DNF
2.7.2011	FIA GT3 Navarra	16	Mazars / Hirschi	20 th /16 th
10.7.2011	FFSA GT Magny-Cours	4	Guilvert / Tardif	12 th /6 th
17.7.2011	FIA GT3 Paul Ricard	16	Hirschi / Sourd	21 st /DQ
21.8.2011	FIA GT3 Slovakia Ring	16	Tambay / Hirschi	DNF/15 th
4.9.2011	FFSA GT Albi	4	Guilvert / Tardif	2 nd /7 th
18.10.2011	FIA GT3 Zandvoort	16	Guilvert / Hirschi	21 st /16 th
30.10.2011	FFSA GT Paul Ricard	4	Guilvert / Tardif	2 nd /9 th

Year: 2012

Date	Race	No.	Drivers	Result
15.4.2012	3 h Monza	40	Guilvert / Demay / Halliday	23 rd
29.4.2012	FFSA GT Lédénon	4	Guilvert / Lamic	1 st /15 th
20.5.2012	FFSA GT Dijon	4	Lamic / Guilvert	8 th /9 th
3.6.2012	3 h Silverstone	40	Guilvert / Sourd / Demay	26 th
24.6.2012	FFSA GT Val de Vienne	4	Lamic / Guilvert	7 th /6 th

1.7.2012	3 h Paul Ricard	40	Guilvert / Demay / Halliday	DNF
15.7.2012	FFSA GT Magny-Cours	4	Lamic / Guilvert	1 st /2 nd
29.7.2012	24 h Spa	40	Guilvert / Lunardi / Albuquerque	DNF
9.9.2012	FFSA GT Navarra	4	Lamic / Guilvert	8 th /DNF
23.9.2012	3 h Nürburgring	40	Guilvert / Lunardi / Hirschi	5 th
30.9.2012	FFSA GT Le Mans	4	Lamic / Guilvert	6 th /7 th
14.10.2012	3 h Navarra	40	Guilvert / Hirschi / Lunardi	DNS
28.10.2012	FFSA GT Paul Ricard	4	Lamic / Guilvert	10 th /6 th

Year: 2013

Date	Race	No.	Drivers	Result
28.4.2013	FFSA GT Le Mans	82	Quintois / Jaminet	DNF/DNF
19.5.2013	FFSA GT Imola	82	Sourd / Jaminet	14 th /13 th
9.6.2013	FFSA GT Spa	82	Sourd / Jaminet	DNF/6 th
7.7.2013	FFSA GT Val de Vienne	82	Jaminet / Sourd	19 th /DNF
8.9.2013	FFSA GT Magny-Cours	82	Jaminet / Sourd	5 th /9 th
13.10.2013	FFSA GT Lédenon	82	Jaminet / Sourd	DNF/DNF
27.10.2013	FFSA GT Paul Ricard	43	Ortelli / Monti	17 th /DNF
27.10.2013	FFSA GT Paul Ricard	82	Jaminet / Sourd	8 th /DNF

Year: 2014

Date	Race	No.	Drivers	Result
27.4.2014	FFSA GT Le Mans	43	Buffin / Wolff	17 th /9 th
31.5.2014	FFSA GT Lédenon	43	Sourd / Buffin	DNF/14 th
22.6.2014	FFSA GT Spa	43	Buffin / Sourd	DNF/10 th
7.9.2014	FFSA GT Magny-Cours	43	Buffin / Monti	15 th /11 th
28.9.2014	FFSA GT Nogaro	42	Hallyday / Guilvert	2 nd /16 th
26.10.2014	FFSA GT Paul Ricard	44	Lallement / Sancinena	DNF/DNS

Year: 2016

Date	Race	No.	Drivers	Result
10.4.2016	GT Sports Club Misano	6	Pierre Feligioni	DNF
8.5.2016	GT Sports Club Brands Hatch	6	Pierre Feligioni	13 th
26.6.2016	GT Sports Club Paul Ricard	6	Pierre Feligioni	25 th
30.7.2016	GT Sports Club Spa	6	Pierre Feligioni	21 st
2.10.2016	GT Sports Club Barcelona	6	Pierre Feligioni	19 th