

24

BENTLEY EXP Speed 8

N°7 & n°8



24 Heures du Mans 2003

Modèles statiques

Pièces en résine
Resin parts



124071.1K



Portes fermées/ closed doors

124071.0K

Portes ouvertes / opened doors

Pièces en métal photodécoupées
Photo-etched parts

1 planche en laiton
+ 1 planche en maillechort



1 brass set
+ 1 set of maillechort

124071.0K



124071.1K



Décalcomanies incluses dans le kit
Decal sets including



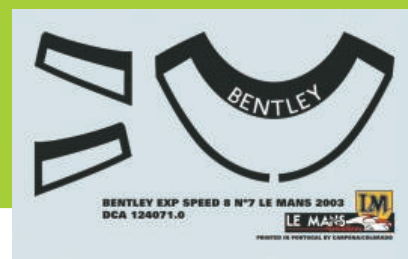
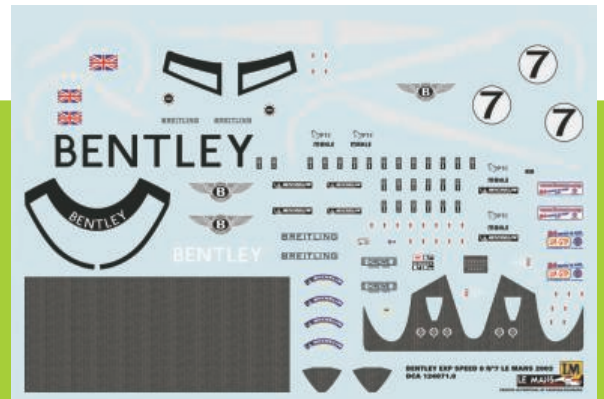
Figurine



DCA124071 :

Decal sets for / Planche de décalcomanies
pour / for ref. 124071.0 & 124071.1

Vendues aussi séparément / Sold separately too

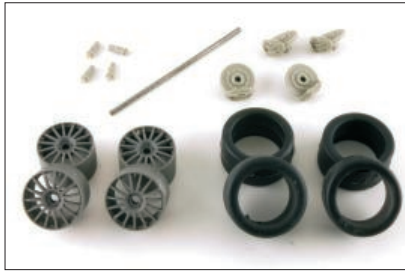


GTIN 3700474503362

Article associé / Associated article :

ACW124023:

Jeu de 4 roues pour / Set of wheels for
Bentley EXP Speed 8 - 2002 & 2003



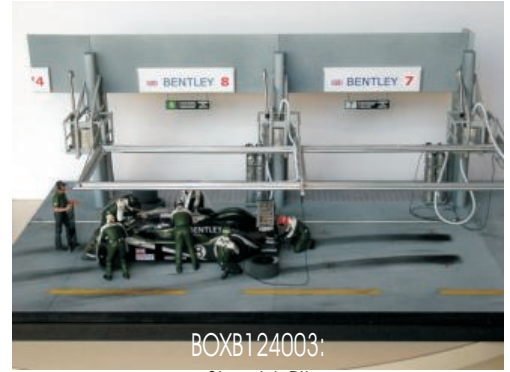
COFTB022401:

Coffret de 3 pilotes / Set of 3 drivers
Team Bentley EXP Speed 8 - 2002 & 2003



COFTB022402:

Coffret de 7 figurines / Set of 7 figurines
Team Bentley EXP Speed 8 - 2002 & 2003



BOXB124003:
Stand / Pit
Team Bentley EXP Speed 8 - 2003

GTIN 3700474503171

Historique / Historical background :

N°7 Winner : Tom Kristensen, Rinaldo Capello & Guy Smith

N°8 3ème / 3rd place : Johnny Herbert, Mark Blundell & David Brabham

Le programme compétition sur 3 ans de Bentley se terminait en 2003 et il était clair que Bentley revenait avec la ferme intention de ramener le trophée à Crewe. Il n'est pas exagéré de dire que la Bentley Speed 8 Le Mans GTS qui coura à Sebring et au Mans est entièrement nouvelle.

Le seul point commun avec la version 2002 est le moteur 4l bicylindre turbo V8 à injection directe. Tout le reste a changé. La modification du dessin de carrosserie était inévitable pour améliorer la pénétration dans l'air. Ainsi la prise d'air du toit a été remplacée par les 2 snorkels placés sur les côtés, et le toit en a été modifié. La circulation de l'air est aussi améliorée grâce à l'aérodynamisme du capot moteur et la réduction de la surface du cockpit. L'aileron arrière a pu ainsi être dégagé. Les suspensions ont entièrement été redessinées pour accueillir des pneus Michelin. De nombreux composants du moteur ont été repensés et une nouvelle stratégie électronique a dû être adoptée pour minimiser les 10% de réduction de puissance imposés par le nouveau règlement.

Sur la grille de départ, les Bentley tiennent les premières places devant la Dome de Jan Lammers. Herbert et Capello se chamaillent la première place. Après 2 heures de course, 40 secondes séparent la Bentley de Kristensen de celle de David Brabham. A partir de 19h36 la course est neutralisée pendant 12 minutes ce qui ne fait pas l'affaire de la Bentley n°8 séparée de la n°7 de 2'17. A la 14^{ème} heure, lorsque Herbert reprend le volant à Blundell la voiture ne veut plus repartir. Le changement de la batterie ne prendra que 5' mais c'est là que la course se perd pour la Bentley n°8. Durant les 4 dernières heures, les hommes et les machines sont menées à dure épreuve. L'Audi Champion de Pirro marque des signes de fatigue mais arrache la 3ème place.

2003 was the final year of the three-year program decided by Bentley to go home to Crewe with the Le Mans Trophy. It is no exaggeration to describe the Bentley Speed 8 Le Mans GT prototype that would race at both Sebring and Le Mans as a new car.

The only common point with the previous version is the 4-litre capacity direct fuel injection and twin turbochargers engine. Everything else has been modified. The concept behind the design was to ensure much better exploitation of the airflow over the body and particularly to the rear wing. The air-intake on the top of the car in the previous generation Speed 8s was deleted in favor of "snorkel" type intakes on the sides of the car. The height of the roof was reduced so the cockpit dimensions increased air penetration and enhanced airflow over the rear wing. The suspension was entirely redesigned so it could be adapted to suit its new Michelin tires. It was necessary to redesign many internal components as well as evolve a new electronics strategy for the engine in order to meet the 10% reduction of power due to the new regulations.

On the starting grid, the two Bentleys were in the first positions ahead the number 15 Dome car of Jan Lammers. Herbert and Capello were squabbling for the first place. After two hours of racing, the Bentley of Kristensen was 40 seconds ahead of Brabham's. From 19h36 to 19h48, the Bentley car number 8 lost more than 2 minutes to car number 7 as the racing was stopped for a safety-car period. When during the 14th hour Herbert took the wheel from Blundell, the car would not restart. Changing the battery took more than 5 minutes, from with they could never recover. And a second battery change was required a few hours later. During the four last hours, the racing men and their machines suffered many hardships. The Champion team Audi showed weaknesses but crossed the finish ligne 3rd.