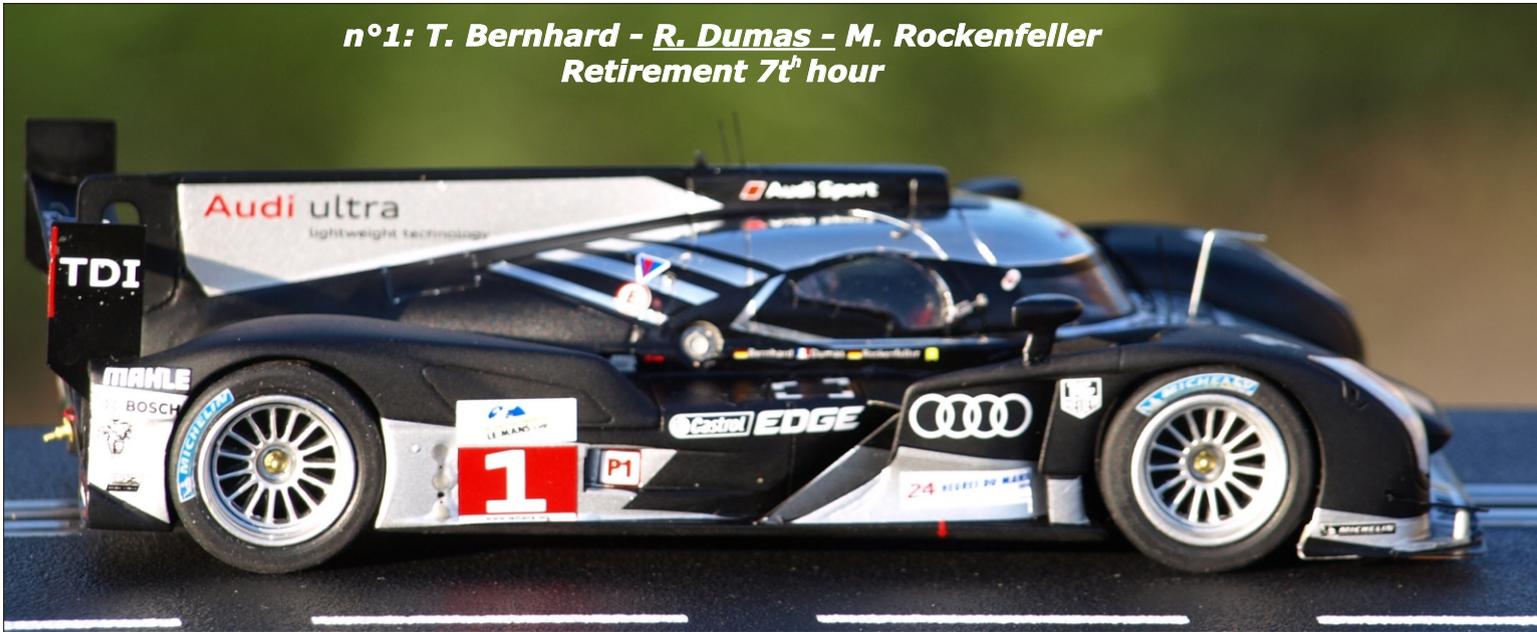


32

# Audi R18 TDI 24 Heures du Mans 2011



n°1: T. Bernhard - R. Dumas - M. Rockenfeller  
Retirement 7<sup>th</sup> hour



n°2 : M. Fässler A. Lötterer B. Tréluyer  
Winner



N°3 : R. Capello - T. Kristensen - A. McNish  
Retirement 1<sup>st</sup> hour



# Caratéristiques Specifications : Pièces Slot.it

Axles	Axes
Braids	Tresses
Crown	Couronne
Engine	Moteur
Pick-up	Guide
Motor-mount	Support moteur
Pinions	Pignons
Tires	Pneus



**Carrosserie / body : Résine polyuréthane / polyurethan resin**  
**ABS chassis plate / plaque chassis injecté**  
**Jantes arrière aluminium / turned metal rear rims**  
**Poids / Weight : 118 g**

## Historique / Historical background :

Audi comes back in 2011 with the R18. The "Presentation" version that made the first tests in November 2010 is very different from the Le Mans version.

On the Le Mans version a new front spoiler has been put in. In front of the front headlamps we can see new flaps. The front bonnet undergoes modifications such like the grids on the wheelarches. The sides have been changed ; the Naca air intakes have disappeared. On each side, the air intakes are narrower and a new hatch appears on the rear bonnet, which air intakes disappear too. Although the cockpit is closed the chassis is lighter than the 2009 car.

The Audi car number 2 of Benoît Tréluyer starts in the lead for this 79th edition of the 24 Hours Le Mans in front of Audi car number 1 of Timo Bernhard. At 3.51 pm McNish is hit by Anthony Beltoise's Ferrari. The two cars spin round. The Ferrari runs aground the pile of tires and starts off again while the Audi flies above the gravels, violently hits the security barrier and swirls above before landing on the right side. McNish immediately comes out of the completely destroyed car.

At the quarter of the race the Audi car number 1 is hit at the left rear by the Ferrari car number 71. Rockenfeller's Audi hit the security barrier fullface before bouncing and taking fire. The driver can extract himself from the car.

At the end of the 14th hour the 4 leading cars are grouped in less than 4". The race goes on, the leaders change and are alike at the rythm of refuellings which follow on each other. Few minutes before midday Lötterer refuels and for 18" keeps the head.

An half hour before the checkered flag Pagnaud's Peugeot arrives at the same time in the pit to change tires. When Lötterer leaves the pit, he only has 7" advance but he succeeds in keeping on hollowing the gap. At 3 pm when he crosses the finishing line it is only 13"854 that give him the victory.

Audi revient en 2011 avec la R18. Mais la version qui fait les premiers tests en Novembre 2010 est encore très différente de celle qui court au Mans.

En effet, c'est un autre spoiler avant qui est installé. De nouveaux flaps apparaissent devant les phares . Le capot à l'avant subit lui aussi des modifications, ainsi que les ouies sur les passages de roue, dont les grilles sont modifiées. Les flancs ont eux aussi changé avec la disparition sur le dessus des prises Naca. Sur les côtés, les arrivées d'air sont plus étroites et une nouvelle trappe apparaît sur le capot arrière, qui voit aussi les prises d'air à l'arrière disparaître à leur tour. Bien que le cockpit soit fermé, le châssis est encore plus léger que la voiture de 2009.

C'est l'Audi n°2 de Benoît Tréluyer qui s'élance en pôle pour cette 79<sup>ème</sup> édition des 24 Heures du Mans devant l'Audi n°1 de Timo Bernhard. A 15h51, McNish se voit fermer la porte par la Ferrari d'Anthony Beltoise. Les deux voitures partent en tête à queue. La Ferrari s'échoue dans la pile de pneus et repart tandis que l'Audi s'envole au dessus du bac à graviers, avant de retomber. McNish s'extrait du véhicule entièrement détruit immédiatement.

Au quart de la course l'Audi de Rockenfeller a repris la 2<sup>ème</sup> place à la Peugeot n°7 de Gené quand elle est percutée à l'arrière gauche par la Ferrari n°71. L'Audi tape alors le rail de pleine face avant de rebondir et de prendre feu. Le pilote parvient miraculeusement à s'extraire. Au terme de la 14<sup>ème</sup> heure, les 4 voitures de tête sont regroupées en moins de 4". La course se poursuit, les leaders changent et se ressemblent aux rythmes des ravitaillements qui s'enchainent. Peu avant midi, Lötterer ravitaille, pour 18" il conserve la tête.

Une demie heure avant la fin de la course la tension est à son comble et les deux leaders, l'Audi de Lötterer et la Peugeot de Pagnaud rentrent simultanément aux stands pour changer de pneus. En repartant Lötterer n'a plus que 7" d'avance, mais il continue pourtant de creuser l'écart. A 15 heures lorsqu'il passe la ligne d'arrivée, ce sont seulement 13"854 qui lui font remporter la victoire.

## Emballage / Packing :

132061/1M

132061/2M

132061/3M



*L'historique complet sur [www.lemansminiatures.com](http://www.lemansminiatures.com)  
The complete historical background on our website*