

Audi R18 e-tron quattro



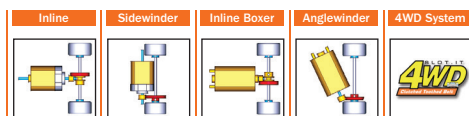
Audi R18 e-tron quattro

n. 4 Test 24h Le Mans 2013

Marco Bonanomi

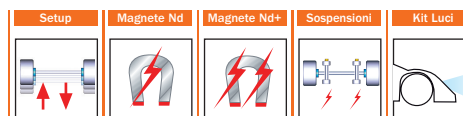


Scala	CA29a	Uscita Aprile 2015			
1:32	↔ 150mm ↓ 34mm	↔ 93mm	↔ 64mm	🔴 86gr	



Telaio Motore	X	X	X	● [1]	●
---------------	---	---	---	-------	---

Motore	Rapporto	Cerchio ant./Gomma	Cerchio post./Gomma
Flat-6 20.5K	11/28	17.3x10 1152C1	17.3x10 1152C1



●	●	○	○	○
---	---	---	---	---

Digital	Telaio	Abitacolo
OXIGEN	○	○
SYSTEM SSD COMPATIBILI	○	○
Carrera D132	○	○

● Standard
○ Compatibile X Non Compatibile

[1] box stock standard: offset 1 mm



Audi R18 e-tron quattro



L'Audi R18 e-tron quattro è una versione ibrida della R18 TDI. È chiamata "e-tron quattro" perché utilizza il sistema Audi "e-tron hybrid technology" in cui un motore elettrico, posizionato sull'asse anteriore, lavora insieme alla tecnologia di trazione integrale Audi. Sia sull'Audi R18 e-tron quattro che sulla R18 ultra TDI il motore diesel trasmette potenza all'asse posteriore. L'accumulatore è un volano sviluppato da

Williams Hybrid Power, e la R18 e-tron appartiene alla categoria ibrida 2 megajoule (2MJ).

Il regolamento della 24 Ore di Le Mans permette l'utilizzo delle quattro ruote motrici unicamente su auto con propulsione ibrida, in cui il motore elettrico sia situato sull'asse opposto a quello del motore termico. Il motore elettrico può intervenire unicamente a partire dalla velocità minima di 120 km/h, in modo da annullare il vantaggio di trazione in uscita dalle curve lente rispetto alle vetture non ibride. Nella R18 e-tron, che è dotata di un cambio a sei marce, la gestione del sistema ibrido e della trazione integrale è completamente automatico.

Con la R18 e-tron Slot.it ha ingegnerizzato un sistema a quattro ruote motrici per modelli slot con caratteristiche veramente uniche ed innovative. I modelli



slot a trazione integrale, non essendo dotati di alcun differenziale, sono lenti in rettilineo e soffrono di gravi problemi di sottosterzo. Nel sistema Slot.it, una cinghia dentata trasmette la potenza dall'asse posteriore a quello anteriore, tramite due micro pulegge accoppiate alle ruote del lato destro. Due cuscinetti unidirezionali, montati all'interno delle ruote anteriori ed accoppiati al relativo assale, fanno sì che le ruote anteriori trasmettano solo coppia motrice e non frenante, per cui sia la velocità in rettilineo, che l'inserimento in curva, non risentono della presenza della trazione integrale.

La vettura riprodotta è la nera numero 4 che partecipò ai test pre-Le Mans con il pilota M. Bonanomi. La vettura è dotata della coda lunga che ha caratterizzato una delle evoluzioni del modello 2013 rispetto al modello 2012.

