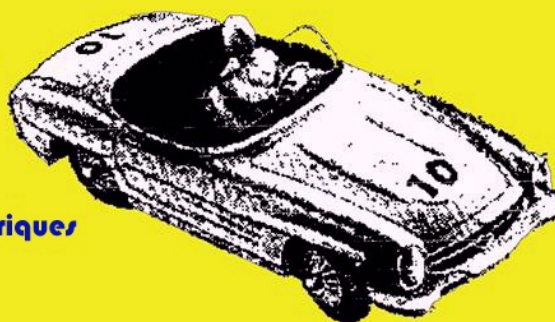


CIRCUITS *le* ROUTIERS

le bulletin de l'amateur de circuits routiers électriques

<http://circuitsroutiers.free.fr>



Ferrari 250 GTO Fly

ESSAIS

Porsche 911 Racing Fly
Shelby Cobra Auto-Art
Ferrari Modena SCX
Lotus 38 Ostorero
Mercedes Renntransporter Peter Pré



MAGAZINE:

- *Courrier*
- *News*
- *Historique Ford Escort*
- *Scalextric*
- *La Ligier de...*
- *Scratch*
- *Circuit 24*
- *Vie Clubs*
- *Petites annonces*

Septembre / Octobre
2006 N° **134**

SOMMAIRE

-Courrier	4	-Lotus 38 Ostorero	26
-News	5	-La Ligier de...	28
-Porsche 911 Racing Fly	11	-Slot Talk	29
-Ferrari F360 Modena SCX	12	-Circuit 24	30
-Shelby Cobra	13	-Scratch Ford Roadster	32
-Ferrari 250 GTO Fly	14	-Peinture à la bombe T...	34
-Mc Laren M9a SCX	18	-Vie des clubs	35
-Mercedes Renntransporter P.Pré	19	-Petites Annonces	51
-Historique Ford Escort Scalextric	22		

Nous remercions de leur participation à ce numéro:

*Franz Adam
Didier Aubard
Gil Doucet
Eric Bodelle
Alain Craniotakis
Olivier «GrosBig» Herrou
Laurent « Durite » Destal*

*Dominique Jouët
Jean Keser
Jean-Luc «F5JFS» Lefevre
Yannik Lenglet
Jean-Luc Reynard
Don Siegel
Bernard «Marty-Cours» Thielens (le correcteur)*

Président / Siège social

Bruno Espinasse
L'Orme
47600 Nérac
Cr.espinasse@wanadoo.fr

Vice-Président / Rédaction

Christian Hillairaud
Fax: 02 37 22 46 81
Tél + répondeur: 08 75 72 54 91*
circuits.routiers@wanadoo.fr
*: coût d'un appel local

BUREAU

**Prochaine
parution:
Le 1er novembre**

Secrétaire et Anciens Numéros

Dominique Jouët
6 rue Ledru Rollin
92150 Suresnes
jouetd@wanadoo.fr

Trésorier et Adhésions

Circuits Routiers
Didier Dupuis
Les hauts du Pyla
8Bd Louis Lignon
33115 Pyla sur Mer
did.dupuis@wanadoo.fr

Responsables d'activités

Responsable saisie petites-annonces

*Yann-Eric Le Thiec
yann-eric.lethiec@gltrade.com*

Responsable site Internet

Jean Troutier: circuitsroutiers@free.fr

Responsable rubrique nouveauté site Internet

Eric Robuchon

Site internet CR: <http://circuitsroutiers.free.fr>

CR est imprimé par "Vit'copy" 16 rue Armand Fallières 47600 Nérac

CR N°134
1er Octobre 2006

Envoyez vos
courriers,
articles à:
CR/C.Hillairaud
64 Rue du Bout aux
Anglois 28300 Jouy
circuits.routiers@wanadoo.fr

Les petites-
annonces doivent
être adressées à:
Yann Le Thiec
7 rue Rudyard Kipling
77220 Tournan en
Brie
yann-
eric.lethiec@gltrade.com

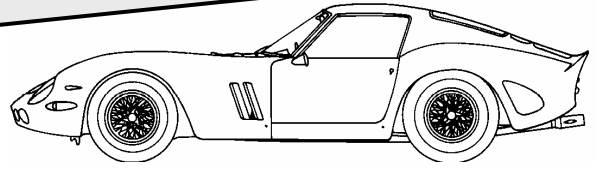
Les
ré-inscriptions
doivent être
envoyées à :

Didier Dupuis
Les hauts du Pyla
8bd Louis Lignon
33115 Pyla / Mer
did.dupuis@wanadoo.fr

Circuits Routiers

EDITO

Chaud et froid



Après un mois d'août pourri voilà que le mois de septembre nous joue l'été indien!

Pour CR, il en va de même. On alterne les bonnes et les **mauvaises nouvelles**. Allez je commence par les mauvaises.

Pas de bourse CR à Paris cet automne, c'est définitivement sûr. Personne ne s'est manifesté pour prendre l'organisation en main et le bureau de CR a déjà bien d'autres chats à fouetter.

A commencer par le souk qu'il y a au niveau de la **gestion des adhésions**. Certains d'entre vous n'ont pas reçu leur bulletin 132 et/ou 133 alors qu'ils auraient dû. D'autres l'ont eu alors que leur adhésion avait expiré... J'en profite pour vous rappeler que la seule personne à même de répondre à vos questions concernant les adhésions est Didier Dupuis (did.dupuis@wanadoo.fr). Merci de le contacter en cas de problème.

Les **bonnes nouvelles** maintenant.

Il y aura quand même une bourse. Eric Robuchon et Yannick Pensivy, on peut leur dire merci, ont trouvé une salle et s'occupent d'organiser une bourse pour le mois de novembre. Nous allons faire plaisir à tous nos membres de la région centre puisque la bourse aura lieu à Ciron (36) entre Poitiers et Châteauroux. Venez nombreux, la prochaine n'aura lieu qu'en avril au Mans.

Didier Dupuis, aidé de Bruno Espinasse, commence à y voir plus clair dans le **listing membres**. Les soucis devraient aller en diminuant. De même l'imprimeur suit de mieux en mieux le mouvement. J'en profite pour vous rappeler que la seule personne à même de répondre à vos questions concernant les adhésions est Didier Dupuis (did.dupuis@wanadoo.fr). Merci de le contacter en cas de problème. Je l'ai déjà dit? Ben, un homme averti deux fois en vaut quatre!

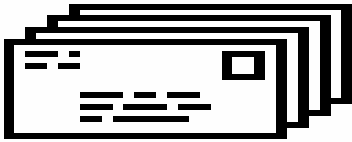
Les **systèmes digitaux** Ninco et Davic vont finir par arriver. Tout vient à point à qui sait attendre.

Un nouvel annonceur nous a rejoint. Bienvenue à **Stop Warning and Go**.

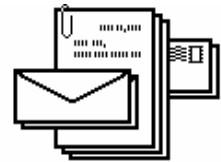
Comme vous allez le constater, je reçois de plus en plus **d'articles de qualité** sur des sujets intéressants. De **nouveaux rédacteurs** se sont lancés dans l'aventure. Merci à eux et surtout... qu'ils continuent... les anciens aussi!!!

Merci à tous ceux qui s'impliquent dans notre association.

Christían Hillairaud



COURRIER



Gil Doucet

Bonjour à tous.

Je tiens par la présente à remercier les personnes, à commencer par toi Christian, qui m'ont fourni des réponses concernant ma demande d'infos sur les décors de Porsche 956. Cela fait plaisir. Je profite de ce courrier pour adresser un SOS auprès des membres de CR concernant la peinture à la bombe (pas atomique) genre Tamiya. Quelles recettes utilisez-vous pour obtenir une surface peinte bien lisse. Ma peinture coule, ou alors, il y a un effet «martelé» (*peau d'orange ? ndCH*) !

Par ailleurs, et là je m'adresse aux spécialistes des moteurs, est-il vrai que sur les moteurs Ninco, le «bitonio» vert branché sur le fil «+» sert uniquement à baisser la tension du moteur ? N'y a-t-il pas de risque à le dessouder ?

Pour Christian: comme tu me le disais «Nul n'est parfait», pour preuve, j'ai acheté les 4 versions de la Ferrari 512BBLM Carrera, les 2 versions des Ferrari 330 P4 Scalextric + la Ferrari 512CL Fly (version NART). Je viens aussi d'acquérir les 2 dernières versions des Chevy Monte-Carlo Nascar Scalextric. Je sais que, comme moi, tu aimes ces voitures. A quand les 2 superbes Camaro des 24H du Mans 1982? Enfin, il ne faut pas que je rêve !

Je suis particulièrement déçu et vexé que pas un fabricant n'ait produit les Porsche 935, hormis les beaucoup trop chères et pas entièrement parfaites (vu le prix) Racer. J'ose espérer que Carrera va sortir les «Moby Dick», la «Martini LM 78» et la «Fitzpatrick» LM 82 vues dans différentes publicités.

Longue vie à CR, le bulletin est très bien et grâce à ce lien j'ai pu avoir plusieurs explications techniques. Amicalement

En ce qui concerne la technique de peinture à la bombe, va voir à la page 34.

Je ne sais pas, non plus, comment s'appelle le «bitonio» vert ni à quoi il sert! Néanmoins, je le vire à chaque fois que j'en trouve un (idem sur les Revell) et je n'ai jamais relevé une différence avant et après!

Sans doute sert-il à quelque chose, mais quoi...? Y'a-t-il un électricien dans la salle ?

Porsche 935 ???.... Ben !... et les SCX, c'est quoi ? Puis, il y a aussi les Carrera Universal ! Pour les allemandes, je ne sais pas, mais les SCX espagnoles sont plutôt bien foutues et roulent bien. Elles sont en outre disponibles dans une grande variété de décorations avec les moteurs RX1, RX2 ou 4 suivant l'année de fabrication.

Enfin, quand les membres «kiçavent» distillent leurs savoirs aux plus novices, CR remplit parfaitement son rôle et justifie pleinement son existence.

Alors à vous de jouer! CH



Porsche 935 «Martini» SCX



Porsche 935 Carrera

Photo: Sascha Schäfer <http://www.carrerarennbahn.de/>

Vous remarquerez peut-être qu'il n'y a pas d'interview de membre dans ce bulletin. Voici le petit mot qu'Alain Craniotakis, l'auteur de cette rubrique, m'a fait parvenir début septembre.

Mon Cher Christian,

Désolé mais bien malgré moi, je n'ai pas eu le temps de préparer l'interview du mois. Il y a quinze jours, j'ai plongé d'un pont (20 mètres), oui la tête la première! Conclusion: tassement des cinq disques vertébraux cervicaux, paralysie provisoire du bras droit, douleurs etc. etc.

Hé oui, après trente ans de free diving, et 50 sauts à plus de 15 mètres, le moment est venu de raccrocher (*Il serait surtout temps de repérer la profondeur de l'eau avant de sauter!!! ndCH ! Humour*). Mais avec des séances de rééducation quotidiennes, de très bons médecins et les soins de ma chérie, le rétablissement est en bonne voie.

Toutefois je te prie de bien vouloir m'en excuser auprès de nos chers lecteurs et membres de CR.

Tu es tout excusé et je pense pouvoir dire que nous te souhaitons tous un prompt et total rétablissement. CH



INFOS-NEWS CR



Ci-contre : Carrera cède aussi à la mode tuning. C'est l'occasion de proposer aux amateurs la 350Z très spéciale et la Mustang un peu plus classique du film «Fast and Furious».

Ci-dessous : la Corvette C6R est aussi mise à la sauce tuning avec ses belles jantes chromées. L'ensemble reste à peu près sobre. La Mustang 500GT, à gauche, est présentée dans une version aux couleurs traditionnelles des États-unis

En Bref

Vacances, impôts, rentrée, citerne de gaz... Je ne sais pas vous, mais le budget petites autos n'est pas ma priorité du moment. Heureusement, il n'y a pas pléthore de nouveautés. Les fabricants les distillent parcimonieusement en attendant, sans doute, le grand rendez-vous annuel de fin d'année: Noël.

Déjà, rien qu'avec le **Ninco Digital** annoncé pour octobre et le **Davic**, normalement avant le 24 décembre, il devrait y avoir de quoi dépenser.

Les amateurs de «**Fast and Furious**» vont pouvoir remercier **Carrera** de leur permettre de se tirer des bourres sauvages aux commandes des bolides, **Nissan 350Z** façon «Terminator» et **Mustang**, du film. La **Mustang 500GT** est aussi de la partie, version championnat américain. Autre GT mainte-



N'oubliez pas de consulter et de faire connaître le site Internet de CR:
<http://circuitroutiers.free.fr/>



...En Bref...

nant présente au catalogue Carrera, la **Corvette C6R** est assaisonnée à la sauce tuning avec des jantes disproportionnées et chromées. Pour les amateurs de couleurs originales et pas faciles à trouver, sachez que la **Ferrari Enzo** existe en rouge (évidemment), en jaune (relativement classique) et en **bleu métal**. Cette dernière version n'est semble-t-il pas la plus connue ni la plus facile à trouver.

Chez **Fly**, en plus de la nouvelle **Ferrari 250 GTO**, nous avons droit à de nouvelles décors des **BMW M3** (24H de Spa et rallye de Monte-Carlo), **BMW 320I ETCC** (championne 2005 avec Andy Priaux), **BMW M1 Procar** de Marc Surer, **Lister Storm** à la déco «chaude» et **Chevron** (LM73).

Spécialiste des **coffrets en éditions limitées**, **Fly** nous en propose deux nouveaux. Un en l'honneur de la victoire de **Vic Elford au rallye de Monte-Carlo 1968** avec une **Porsche 911** fort sympathique, une figurine du pilote britannique et un petit historique. Le deuxième est dans la lignée de la série «Team». C'est l'importateur **Porsche USA**



De haut en bas et de gauche à droite : M3 bleu nuit 24H de Spa, M3 Monte-Carlo 1989. BMW 320I ETCC Andy Priaux et 250 GTO (marron, beuh !) Targa Florio 1962 (excellente année). Le duo de 911 Brumos. La 911 RS (N°59 1ère en 1973) et la 934 (n°61). Le très beau coffret Vic Elford commémorant sa victoire au rallye de Monte-Carlo 1968. La présentation de l'ensemble est très sympa. La Chevron B23 engagée aux 24 Heures du Mans 1973 était conduite par une des rares femmes à avoir participé aux 24H, l'excellente pilote Belge Christine Beckers. Ses équipiers étaient Roger Dubos, son compagnon, qui devait décéder un peu plus tard (un des virages du circuit de Nogaro porte depuis son nom), et le journaliste à la revue Echappement Pierre Paganì.



...En Bref...

«**Brumos**» qui est à l'honneur avec ses voitures des 24H de Daytona (911RS de 73 et 934 de 77).

Ninco édite de nouvelles versions du **kar-ting**. Ça en réjouira peut-être quelques uns ? Sinon, vous pouvez vous rabattre sur la nouvelle déco de la **Toyota Supra «Zent»** qui est très réussie et agréable à l'œil.

Comme je le disais en intro, le **Ninco Digital** arrive! Les premières livraisons sont prévues pour mi-octobre et certains revendeurs devraient l'avoir en démonstration avant. Les premières références disponibles seront un **coffret master track Digital**, un **kit adaptation** pour convertir les circuits classiques, un **pit lane** et différents accessoires: puces, poignées, alim... Évidemment à l'essai dans le prochain CR ... si les délais sont tenus!

Scalextric aussi a ses japonaises et, ce coup-ci, c'est la **Nissan Sky-line** qui se voit parée d'une nouvelle déco aux couleurs «**Xanavi**». La **Maserati MC12** reçoit une nouvelle décoration représentant une voiture roulant en championnat italien.



De haut en bas et de gauche à droite : Une déco assez sympa pour la M1 Fly du pilote suisse Marc Surer. Une Lister assez... sexy signée Fly ! Il y a un faux air de Ursula Andress non ? Un kart aux couleurs du célèbre fabricant de châssis italien TonyKart (Ninco). La nouvelle Supra Ninco est très belle dans sa robe argent et rouge. Les Monoplaces du AI GP. La France et la Suisse. Les larges supports latéraux de l'aileron arrière devraient lui garantir une certaine solidité (Scalextric). Très belle version de la Skyline de Scalex La Maserati MC12 «Pakelo» n'est pas très connue. Ce n'est pas pour ça qu'il faut l'ignorer. Je la trouve plus sympa comme ça que toute bleue... Les goûts et les couleurs...



Le Ninco Digital va enfin être disponible espérons que les prestations et la fiabilité seront au rendez-vous! Si c'est le cas, bon courage pour être servi, ça ne m'étonnerai pas que nos revendeurs se retrouvent rapidement en rupture de stock! A moins que vous n'ayez la patience d'attendre, encore un tout petit peu le système DaVic, normalement prévu pour décembre.



...En Bref...

Les amateurs de monoplaces devraient apprécier la dernière nouveauté de la marque anglaise. Il s'agit de la **Lola** qui a servi à la première édition du **A1 Grand Prix**. Un championnat du monde où ce sont les nations, représentées par leurs pilotes, qui marquaient les points. Voitures identiques pour tous. Les seuls réglages autorisés étant la pression des pneus, les rapports de boîte et le braquage des ailerons. Il se trouve que ce championnat a été dominé (13 victoires sur 22 courses !) par la France! Le modèle est assez fidèle et a des airs de «Vaillante» F1. Voilà de quoi organiser des courses sympas sur le modèle des vraies. Voitures identiques (3 décors sont disponibles pour le moment, France, Suisse et GB, soit les trois premiers du classement 2005/06) pour tout le monde. Elles ont l'air costaud, en particulier au niveau des ailerons, ce qui n'est pas plus mal dans l'optique d'arsouilles sanglantes! Est-ce la menace Ningo? Scalex multiplie les nouveautés dans sa gamme **Digital**. Circuit « Tuning » avec **aiguillage en ligne droite, compte-tours digital**



De haut en bas et de gauche à droite :

Une des deux superbes «Chapy» 2F MRRC.

Pour décorer votre circuit, un petit kart au 1/32 (statique chez New Ray).

La Xsara WRC de S. Loeb.

Autant de victoires et de titres « bleu blanc rouge »... On n'avait plus l'habitude depuis Alain Prost !

La C2 de Dani Sordo champion d'Espagne 2005 et Champion Junior WRC 2005.

Porsche 956C et 956 «Boss» Slot-It.

Audi Quattro Team Slot et Dallara Spirit.





...En Bref...

avec séquence de départ, grand écran et prise en compte de 6 voitures, circuit «GT» avec 3 voitures, **base prenant en charge 4 voitures**, changement de piste en ligne droite et courbe et, surtout, une **nouvelle alimentation 15v 4 amp!**

Pas nouveau mais très beau, la **Chaparral 2F LM 1967 de MRRC**. Les deux voitures (n°7 et 8) ayant pris le départ de l'épreuve mancelle sont proposées en coffret à un prix très attractif.

Pour les fans de rallyes et du double (et sans doute bientôt triple) champion du monde français, la **Xsara WRC 2006** de Sébastien Loeb est déjà disponible chez **SCX**. Pour les accrocs de la marque au double chevron, la **C2 de Dani Sordo**, l'Espagnol qui monte, est aussi en vente chez tous les bons détaillants.

Slot-It continue à décliner les versions de ses **956 et 962**. C'est à la version **Boss**, 7ème aux 24H du Mans 1983, de faire son apparition.

Avec la **956 C**, la marque italienne nous propose aussi les variantes de carrosserie de la cé-



...En Bref.

lèbre Porsche. La déco retenue pour cette première version est la **Jägermeister** qui a gagné à Imola en 1984.

Spirit cuisine la **Dallara** à la sauce **Racing**. Moteur S3X plus puissant, jantes alu, intérieur lexan... Aimant plus puissant ! Bref, de la bouffeuse de record !

Scaleauto présente son interprétation de la **Toyota GTOne**. Il s'agit d'une version racing avec moteur Boxer, jantes alu et support moteur compatible Slot-It. La porte ouverte à une maxi préparation.

Une belle **Audi Quattro** fait son apparition chez **Team Slot**. La version **rallye Cote d'Ivoire** est spectaculaire à souhait et très correctement finie.

Rubrique réalisée avec la participation de Circuits de légende et Mondialtec.

*De haut en bas:
Dernière minute, quelques nouveautés Scalex arrivées juste avant le bouclage du bulletin:*

Seat Leon WTCC Jordi Gené (et Yvan Muller alors?), Renault F1 2006 Alonso ou Fisichella

Et des nouvelles versions des Chevrolet Camaro et Ford Mustang.



Bourse d'échanges d'automne de Circuits Routiers

Cher Soteurs et amateurs de circuits routiers, notre passion nous permet de nous rencontrer lors de la bourse biannuelle de notre association Circuits Routiers la précédente au printemps s'est déroulée au Mans.

Habituellement, la bourse d'automne a lieu à Paris ou bien dans sa banlieue. Malheureusement, cette année, il n'a pas été possible de trouver une salle en région parisienne, cela demande de l'investissement personnel et du temps. Malgré les appels réitérés dans le bulletin, personne n'a pu prendre en charge cette organisation.

Mais, nous savons que vous attendiez tous cette bourse, afin d'échanger et/ou d'acheter voitures et/ou accessoires.

Alors, n'étant jamais à court de ressources, un duo de soteurs fous, rois de la résine, maniaques de la gâchette, Yannick Pensivy, alias Pitslot et Eric Robuchon, alias DrAdonf, pour les intimes, vous proposent l'organisation d'une bourse Circuits Routiers.

Cette manifestation aura lieu le **samedi 25 et le dimanche 26 novembre**, à **Ciron (36)**, petite bourgade de l'Indre près de Châteauroux.

Dans une magnifique salle de fête, équipée d'un bar (fonctionnel ;o), et d'un parking grandiose devant lequel ceux de Las Vegas pâlisent, le samedi des courses entre amis seront proposées sur le circuit SCX digital de CR. Inscriptions sur place à 14h, départs vers 15h. Nous accueillerons à cette occasion, bien sûr les membres de CR mais également les visiteurs, débutants, néophytes et béotiens, qui pourront à loisir découvrir notre passion. L'entrée et la participation sont gratuites le samedi.

Le dimanche sera consacré à la bourse de 9h à 14h, l'entrée est fixée à 1 euro, avec possibilité d'essayer le système SCX digital pour les visiteurs.

L'accès est très facile. Venant de Paris et sa région, il faut prendre l'autoroute A71 jusqu'à Vierzon, puis l'autoroute A20 (gratuite) direction Châteauroux, jusqu'à la sortie N°15, ensuite prendre la RN151 direction Le Blanc pendant 30kms (tout droit) jusqu'à Ciron.

Venant de la région de Limoges, l'autoroute A20 vous conduira jusqu'à la même sortie N°15 et prendre direction Le Blanc également pendant 30km jusqu'à Ciron

Venant du sud-ouest, de la région de Bordeaux, prendre l'autoroute A10 jusqu'à la sortie N°29 Poitiers Nord - Centre routier, puis rocade RN 147 en direction de Limoges, puis RN 151 direction Châteauroux, jusqu'au Blanc, au Blanc prendre le pont, puis à droite au bout du pont direction Châteauroux RN151, faire 14km jusqu'à Ciron.

La salle des fêtes est directement sur le bord de la nationale, elle se situe au centre, près de la Mairie et de la Poste. Des panneaux indiqueront la salle.

Bourse d'échanges C.R. Ciron 26 novembre 2006

Demande de participation

Nom (Family name) :

Prénom (Given name) :

Né le (Date of birth) :

Rue (Street) :

Ville (City) :

Pays (Country) :

Téléphone (Obligatoire / Mandatory) :

Pièce d'identité (Id Card) :

Particulier : OUI - NON

Professionnel : OUI- NON N° RCS :

Raison social et adresse :

.....

.....

Métrage demandé /meters to book (15€ le premier mètre):

.....

Je serai accompagné de :

I will be assisted by :

Envoyez vos demandes d'inscriptions, accompagnées d'un chèque de **15€ le mètre (une personne*) de table réservé**, à l'ordre de Circuits Routiers, **avant le 8 novembre 2006**, à :

**Bourse CR / Bruno Espinasse
L'Orme
47600 NERAC**

E.mail: espinasse.b@wanadoo.fr

Port: 06 77 10 67 62

*: 2 mètres ou plus égal 1 personne et 1 accompagnateur.
Les personnes supplémentaires payent leur entrée.

Liste des hôtels pouvant vous accueillir :

Hôtel Les Rives de la Creuse (4km de Ciron)

Route Nationale

36300 Scoury Tel : 02 54 37 98 01 Fax : 02 54 37 64 77

8 chambres de 35 à 40 euros

Hôtel Le Saumur (10km de Ciron)

Route Nationale

36800 Chitray Tel : 02 54 47 04 00 Fax : 02 54 47 06 89

15 chambres de 38 à 50 euros

www.motel-le-saumur.com

Hôtel l'Île D'Avant (14km de Ciron)

69 Av P. Mendes France

36300 Le Blanc Tel : 02 54 37 01 56 Fax : 02 54 37 38 06

15 chambres de 35 à 57 euros

www.iledavant.com

Hôtel du Théâtre (14km de Ciron)

2 Bis Av Gambetta

36300 Le Blanc Tel : 02 54 37 68 69 Fax : 02 54 28 03 95

18 chambres de 35 à 55 euros

Porsche 911 Fly Racing

C.Hillairaud



Aussi belle soit-elle, la Porsche 911 / 934 Fly ne brille pas, loin s'en faut, par ses qualités dynamiques. La faute en revient principalement au choix du fabricant de respecter l'implantation mécanique en porte à faux arrière de l'originale. Déjà délicate à l'échelle 1, cette architecture est carrément catastrophique au 1/32.

Les modèles Racing de Fly (Porsche GT1 98, Lola, Capri et Saleen) ont fait leurs preuves. La recette va-t-elle fonctionner avec la légendaire GT allemande ?

La version de carrosserie retenue est celle de la 911 SC Gr4 telle qu'elle sévissait au début des années 80. Elle est disponible en jaune, blanc ou rouge. La finition est «basique». Il n'y a pas de décoration, la couleur est dans la masse et il n'y a pas de vernis. Néanmoins, toutes les pièces rapportées habituelles sont présentes. Phares et feux, rétroviseurs, poignées de portes, essuie-glace... et même la fine grille du bouclier avant. Quant aux jantes noir mat au strontium (quelque part ça fait peur!) sont simplement superbes avec le, maintenant classique, disque de frein. L'habitacle est en lexan thermoformé très fin et teinté en noir. Pas d'éclairage, pas d'aimant (Je rêve!)... Le but avoué de ce dénuement est le gain de poids. Mission accomplie puisque la 911 Racing n'accuse que 82gr sur la balance. Si Fly va au plus simple pour la carrosserie, la partie mécanique fait l'objet d'attentions particulières. Le guide est à ressort et le train avant est réglé pour qu'il puisse remplir parfaitement son rôle (ça devient suffisamment rare pour être signalé !). Les axes, pignon et couronne sont du type Racing et interchangeables. Les pneus sont de type D, très adhérents et convenant parfaitement à la piste Ninco d'essais. Le moteur est un Fly Racing évo 2 plutôt puissant mais surtout doté d'un frein diabolique et installé, classiquement, en position longitudinale. Il prend place dans un adaptateur suspendu qui permet le réglage de la garde au sol grâce à deux vis. Un emplacement est prévu pour ceux qui ne peuvent se passer d'aimant. Enfin, bonne intention, une lumière (un trou) est aménagée dans le châssis au niveau de l'axe arrière pour permettre de resserrer rapidement la couronne. La clef adéquate est fournie sous le socle.

Fidèle à mon habitude, à peine sortie de la boîte, je pose la voiture sur la piste pour ses premiers tours de roues. Et là... non, ce n'est pas le drame, c'est l'extase! Surprise mêlée d'incrédulité, enfin, c'est une Fly sortant de boîte... Ben oui, mais le record de ma piste tombe en quatre tours ! Bon, c'est vrai que mon circuit est tout neuf et qu'il n'y a pas encore eu beaucoup de voitures capables de tenter le record à l'avoir utilisé. Néanmoins, je suis sur le c.!! La 911 Racing n'a rien, mais alors vraiment rien, à voir avec la version «normale». D'ailleurs au début, je me suis dit que contrairement à ce qui est annoncé, il y avait un aimant dans la caisse. C'est vous dire combien cette voiture accélère puissamment, freine incroyablement fort et tient très bien la route. Incroyable. Une fois l'effet de surprise passé, je reprends mon rôle d'essayeur et je commence à m'agacer du phénomène de sauttillement du train arrière qui apparaît à la limite dans la grande courbe. De fait, il est difficile d'estimer au plus juste jusqu'où «pousser le bouchon trop loin des limites des bornes». N'écoutez que ma conscience d'essayeur incorruptible, je n'utilise que les possibilités de réglages offertes par le châssis. Je desserre les vis de la carrosserie et règle le support moteur pour abaisser au maximum possible la garde au sol du bolide. Ce «set up» fait merveille. La voiture est beaucoup plus facile à piloter à la limite et n'est plus sujette aux sauttillements déstabilisateurs. Moralité: le record, tout frais, est pulvérisé aussi bien en 12v (malgré un moteur qui atteint sa vitesse de pointe au milieu de la ligne droite) qu'en 15v. Tension que le châssis supporte avec moins de problèmes que le pilote!

Porsche 911 Racing

Poids:	82 grs
Guide/axe ar:	88 mms
largeur essieu ar:	61 mms
Poignée:	45 ohms
Chronos:	
(meilleur tour)	
12v:	9.364
15v:	9.066
Chronos et poids toujours sans aimant	

Ma conclusion sera brève.

Bolide à posséder impérativement pour qui cherche la performance. Aussi loin que je me souvienne, c'est la meilleure Fly que j'ai jamais utilisée. Performante (très) dès sa sortie de boîte. Je n'en reviens pas encore ! Fly en est capable, je n'en ai jamais douté. Quoique. Pourquoi donc s'entêter à vouloir respecter l'implantation mécanique du modèle? M. Barrios (PDG de Fly) continuez de faire beau et performant, c'est si simple. J'en veux d'autres pareilles, qui poussent, qui freinent, dont les pneus sont ronds, bons et ne touchent ni le châssis, ni la carrosserie... Por favooooooooooooor....



Ferrari 360 Modena GTC

C.Hillairaud



La 360GTC est la version course de la Modena. Celle-ci est engagée dans la catégorie GT2 au sein du championnat GT FIA. Si Pro Slot s'est occupé de nous proposer la version route il y a quelques années, c'est SCX qui, aujourd'hui, produit celle qui pourra rejoindre sur votre circuit vos Aston Martin DBR9, Saaleen, Maserati MC12, Ferrari 550, Corvette et sa concurrente directe en GT2: la Porsche 996 GT3.

La version reproduite par SCX est celle de la voiture alignée en 2005 par l'équipe GPC Sport. La Modena SCX est plutôt sympa avec ses couleurs rouge, verte et blanche. La peinture vernie et la décoration ne souffrent d'aucune imperfection et si le niveau de finition (pas de photo découpe ou d'habitacle entier ultra détaillé) n'atteint pas celui d'autres marques, plus chères, la Modena SCX est un beau modèle réduit de circuit routier. Elle est quand même équipée d'un éclairage avant/arrière.

SCX est fidèle à son idéal technique et c'est sans surprise que l'on trouve un châssis bien plat doté d'un guide suspendu et à rappel et d'un moteur RX installé dans un support moteur flottant. Notons aussi la traditionnelle absence de fils, le courant étant acheminé du guide au moteur par des lamelles de métal. Les jantes, pas terribles d'ailleurs, sont équipées de pneus toujours trop durs.

SCX est l'une des rares marques dont les voitures, même sans aimant, peuvent prendre la piste sans que l'on soit obligé de les «bidouiller». La Modena n'échappe pas à cette règle. Une autre caractéristique de SCX est le moteur RX qui ne s'exprime vraiment bien qu'à partir de 15 volts. C'est encore plus flagrant avec ma nouvelle ligne droite de plus de 6m. Dieu que c'est long avec un RX alimenté en 12v ! Heureusement dès que l'on passe à 15v, les «chevaux» répondent présents. Dans tous les cas, le freinage est puissant et la tenue de route saine et progressive. L'adhérence latérale est quand même un peu limitée à cause des pneus arrière en béton. Néanmoins, dans la grande courbe qui referme avec des pneus nettoyés et, donc, au mieux de leur capacité, le guide déclare forfait en premier. Le train avant n'a aucun débattement vertical et ses roues s'appuient un peu trop sur la piste. Le guide n'est, donc, pas assez chargé et son efficacité réduite. Un petit lest et/ou des pneus plus fins devraient résoudre le problème et rendre la Ferrari SCX encore plus efficace et plaisante à utiliser. Telle qu'elle est la Modena est un poil plus rapide (2 dixièmes) que l'Aston SCX essayée dans le CR133.

Comme la plupart des SCX, la 360 Modena est un vrai bonheur. Simple de conception et souple d'utilisation, elle procure beaucoup de plaisir à son pilote qui en fait ce qu'il veut sur la piste, tant que le guide n'est pas contrarié. Il est juste nécessaire d'avoir une alimentation en rapport avec la gourmandise légendaire des moteurs RX.

Encore une bonne affaire. SCX ne vous fait pas regretter le prix, dérisoire face à la concurrence, demandé en échange de ce modèle. Les plus exigeants pourront changer les pneus, éventuellement les roues, pour obtenir des performances encore plus élevées.

Ferrari 360 GTC

Poids: version légère 92 grs
Guide/axe ar: 103 mms
largeur essieu ar: 63 mms
Poignée: 45 ohms
Chronos:

(meilleur tour)
12v: 10.260
15v: 10.002

Chronos et poids toujours sans aimant



Shelby Cobra Auto-Art

Christian Hillairaud



Le dernier modèle Auto-Art 1/32 est la réplique du concept Ford rendant hommage à la Cobra 427. Après la GT40 et la Mustang, c'est donc le célèbre roadster américain qui est assaisonné à la mode «néo-rétro». Ford fait très... fort. L'hommage devant être à la hauteur du mythe, c'est un V10 6.4 litres de 605cv (!!!) et une boîte 6 vitesses qui propulsent la Shelby Cobra à 416 km/h en pointe (re !!!). Anecdote: les 200 km/h sont atteints en 3ème vitesse en une poignée (*NdCO : Parma, 25 ohms ?? Désolé, j'ai pas pu m'en empêcher...*) de secondes. C'est Sarko qui va être content ! Rassure toi Nicolas, la commercialisation n'est pas prévue.... Pour le moment.

En attendant de pouvoir se coller les globes oculaires au fond de la boîte crânienne à coup de V10 américain, Auto-Art va nous permettre d'offrir à l'un de nos personnages VIP une occasion de se mouvoir avec classe sur nos pistes.

La Shelby Cobra Auto-Art est, semble-t-il, compte tenu de la documentation que j'ai, plutôt fidèle. Sa finition, peinture/déco, est sans reproche. L'habitacle est très bien foutu, comme la petite brune qui prend place à côté du conducteur. Les jantes, avec leur disque de frein percé, sont superbes.

Dans les entrailles de la bête... point de V10 Ford (snif!) mais un petit Mabuchi couvert de petites résistances ou diodes ou je ne sais quoi qui ressemblent à des verrues! Le moteur est sous le capot avant et un arbre de transmission le relie à l'axe arrière. Les composants, pignon, couronne, axes etc. semblent de qualité ce qui n'empêche pas la voiture de faire un bruit de crécelle que je n'ai pas réussi à supprimer. Domage. Le système d'éclairage est parfaitement intégré à la coque et ne gêne en rien l'ouverture ou la fermeture de la voiture. Il y a même une petite prise qui permet de débrancher le système et de désolidariser le châssis de la carrosserie, vite et facilement. Un bonheur dont devrait s'inspirer quelques fabricants. Par contre, un petit truc énervant, il faut un tournevis, cruciforme et minuscule, pour enlever l'aimant.

Notre VIP ne se contentant pas de faire le beau sur le parking, vous ouvrez la barrière barrant l'accès à la piste et, sous les regards envieux et éberlués des spectateurs, le voilà qui s'élance sur le ruban d'asphalte brûlant courant dans votre garage, salon, grenier, sous-sol, abri de jardin...* Au passage, je trouve qu'il lui manque les dernières Ray Ban à la mode à notre VIP.

Roger Desthunes (c'est le nom du VIP !) «envoie les watts». L'accélération est correcte mais insuffisante pour mettre en péril ses implants capillaires, quelle que soit la tension utilisée. Par contre, les dits implants vont blanchir sérieusement quand, au bout de la ligne droite, Roger s'aperçoit que les freins de la belle américaine sont quasi symboliques. Alors qu'il est déjà en train de réciter quelques «Je vous salue Marie» et autres «Put... J'm'y mets, j'm'y mets!!!», la visite des bas côtés et l'incrustation dans le mur façon bas relief gothique est évitée de justesse grâce à la très bonne adhérence des pneus. Le répit est de courte durée car dans l'épingle qui suit la grande courbe, la Shelby Cobra que Roger a payée comptant, se met sur deux roues. Heureusement, le guide suspendu fait parfaitement son boulot et le roadster peut poursuivre son chemin. Roger calme un peu le jeu et la Cobra perd son caractère de Mustang ! Cependant, à l'occasion de remises de gaz un peu généreuses, quelques ruades du train arrière, qui n'aime pas du tout glisser, rappelle à Roger le caractère d'équidé sauvage de ce reptile peu commun.

La Shelby Cobra Auto-Art est un beau modèle réduit, proposé à un prix décent, à qui il manque juste un bon moteur (Le ProSlot évo 2, par exemple, doit pouvoir se monter sans problème) et beaucoup de frein pour en faire, en plus, une bonne voiture de circuit routier.

**Rayez la mention inutile.*

Shelby Cobra

Poids: version légère	85 grs
Guide/axe ar:	88 mms
largeur essieu ar:	59 mms
Poignée:	45 ohms
Chronos:	

(meilleur tour)
12v: 10.911
15v: 10.842

Chronos et poids toujours sans aimant



Ferrari 250 GTO Fly

Christian Hillairaud



Pour ses dix ans d'existence, Fly s'attaque à un gros morceau, une légende du sport automobile : la Ferrari 250 GTO. D'autant plus courageux que la célèbre Ferrari au palmarès épais comme l'annuaire de Paris a été maintes et maintes fois reproduite par beaucoup de marques.

Fly a choisi, comme première version, de nous présenter le modèle ayant terminé à la 3ème place des 24 Heures du Mans 1962 avec «Beurlys» (Jean Blaton) et «Elde» (Léon Dernier. Je comprends qu'il ait senti le besoin de prendre un pseudo. Dernier, pour un pilote de course.... Bof.). La 250GTO, châssis 3757, était engagée par l'écurie Francorchamps. Le podium aux 24H sera le plus important fait d'arme de cette voiture qui participa à de nombreuses courses jusqu'en 1965. Aujourd'hui, elle est la propriété d'un certain Nick Mason (Pink Floyd).

La version Fly est tout à fait correcte au niveau des formes, proportions et galbes, mais pour être conforme à l'original, il manque une prise d'air additionnelle surmontée d'un petit saute-vent sur le capot. La peinture et la déco, très simples il est vrai, sont parfaites. Il manque quand même le petit cheval cabré dans l'insigne Ferrari du capot, alors qu'il est présent sur la calandre (problème de droit ?)!!! Les roues sont belles, même s'il en existe d'autres encore plus belles mais aussi beaucoup plus chères. Ajoutons une finition incluant des attaches capot en photo découpe, des grilles d'aération très fines, un habitacle on ne peut plus soigné (malheureusement occupé par un pilote avec un casque moderne, une cagoule et un anachronique harnais 6 points, très chouette au demeurant.) et la 250 GTO Fly donne un gros coup de vieux aux précédentes versions qui pourtant nous satisfaisaient, jusque là.

Fidèle à sa ligne de conduite, Fly a installé le Mabuchi qui anime son modèle sous le capot avant, respectant ainsi l'architecture mécanique de l'originale. Cela implique des roues avant indépendantes et un arbre de transmission. Sous ce dernier et juste en avant de l'axe arrière se trouve l'inévitable aimant. Un guide tout à fait classique est chargé de faire suivre la rainure, le slot, à la 250GTO.

Les prestations en piste ne sont malheureusement pas à la hauteur du prestigieux modèle. Le moteur est performant, l'accélération, la vitesse de pointe et le freinage sont bons. Le problème, comme souvent, vient des pneus. La gomme est du même type que celle équipant d'autres déceptions (Ferrari Daytona, Lancia 037...). L'adhérence est mauvaise en motricité. La GTO patine à tout va quelle que soit la tension. Par contre, le grip latéral est important et le pneu n'a aucune progressivité dans ses réactions. Ça ne glisse pas, ça sautille. Puis, sous l'effet, d'une ruade plus importante qu'une autre, le guide sort de la rainure malgré le poids du moteur sur lui. C'est extrêmement désagréable et nul en terme de chrono. Le problème est légèrement atténué en roulant avec les vis de la carrosserie desserrées et en installant un lest de 5gr sous l'arbre de transmission. J'ai aussi essayé d'arrondir les flancs des pneus arrière pour tenter de trouver un peu de progressivité, en vain. Les réactions brutales du train arrière gâchent le plaisir, empêchent d'attaquer et de faire «tomber» les chronos. A

titre indicatif, ma 250 GTO Pink-Kar équipée d'un RX4 assez mou «colle» 6 dixièmes de seconde au tour (une paille !) à la Fly. Peut-être que la piste Ninco amplifie le problème et que la GTO Fly s'en sortirait mieux sur une piste moins adhérente ? J'aimerai en être sûr. Si un utilisateur de Scalex Sport, par exemple, pouvait me dire ce qu'il en est...

La Ferrari 250 GTO Fly est un superbe modèle, c'est une certitude. Il n'en est pas moins vrai que le plaisir est essentiellement visuel. Les performances et le plaisir d'utilisation sont aux abonnés absents.

Bon, je la garde quand même, mais il y a du boulot.

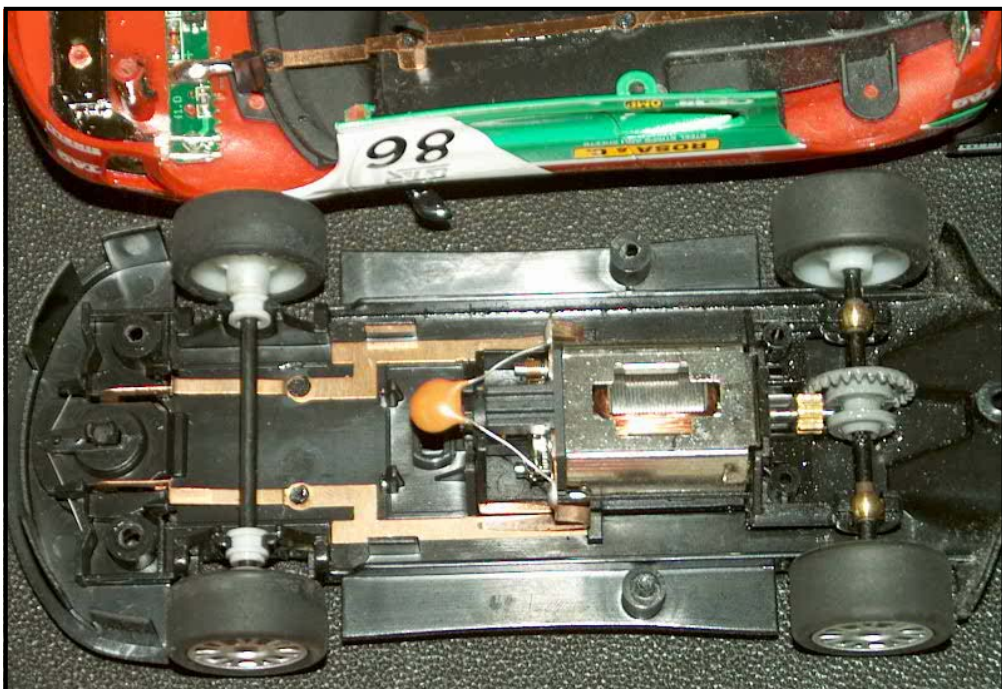
Ferrari 250 GTO

Poids: version légère	68 grs
Guide/axe ar:	56 mms
largeur essieu ar:	88 mms
Poignée:	45 ohms
Chronos:	

(meilleur tour)
12v: 11.312
15v: 10.885

Chronos et poids toujours sans aimant





Le support moteur est complexe mais efficace et costaud. La difficulté est de régler la contrainte des ressorts et la garde au sol de manière symétrique entre la droite et la gauche. Le seul moyen que j'ai trouvé est de serrer en butée et de compter les tours de tournevis. Le guide est suspendu. Manque de pot en le démontant, le ressort a foutu le camp et je ne l'ai pas retrouvé. Bon, ça me permet de conclure que ça marche aussi bien sans ! Les pièces rapportées auraient mérité d'être ébavurées. Remarque valable quand on regarde la voiture à l'arrêt. Quand elle roule, on n'a pas le temps de voir grand-chose.

Mon petit mécano vous montre l'amplitude de réglage de la garde au sol. De quoi adapter la Porsche 911 Racing à tout sorte de piste, de la Carrera Exclusiv à la SCX TT.

Le très classique châssis de la Ferrari 360 Modena SCX. On s'habitue très vite à l'absence de fils. Riche invention que ces lamelles de laiton (si c'est du laiton !).



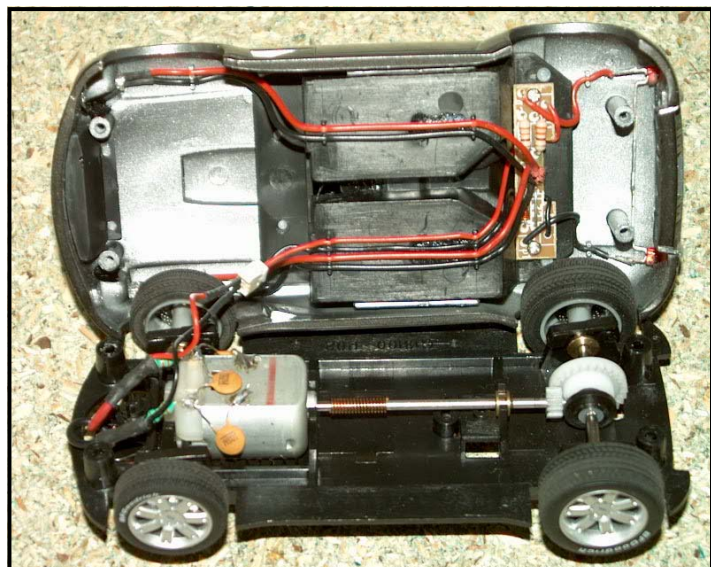
Mes yeux de Ferrariste manquent peut-être d'objectivité mais je la trouve plutôt belle cette berlinette. Pas vous ?

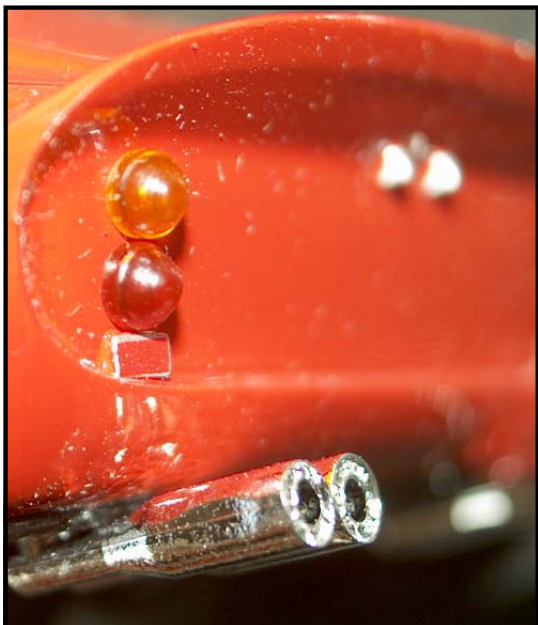
Je trouve juste que les parties noires auraient été mieux en noir mat.

Ci-dessous: Le juge de paix! Ma Parabolica. La première partie, 8 courbes R4, se prend en accélération avant de ralentir pour les 4 R3 pour finir en freinage pour le R2 et les 2 R1 qui finissent cette courbe redoutable pour les guides, les châssis, les pneus... et le pilote! Le chrono se fait surtout là. La 911 Racing Fly y est royale.



Roger Desthunes et sa copine essayent de rester en vie. Ils se demandent s'il n'aurait pas mieux fait de choisir l'option freins céramique. En tout cas, les entrailles de la Shelby Cobra sont très helvétiques. C'est propre et bien rangé!





Ci-dessus: Gros plan sur les «snaps», ces embouts d'échappement amovibles, dont une des fonctions était de donner un bruit plus aigu à haut régime. Ceux de la Fly ne sont pas trop mal reproduits. Ça manque juste un peu de noir mat au centre.

Ci-dessous: il est vrai que le niveau de fidélité des détails est très élevé. Attache capot en photo découpe, grille d'aération et son écope en plexi... Il en va de même pour la fidélité des lignes, galbes et proportions. Jamais la Ferrari 250GTO n'a été aussi bien reproduite. La Fly fait passer la plupart des précédents modèles pour des répliques de Datsun 240Z customisée en GTO!

Par contre, le châssis avec son moteur à l'avant et ses roues antérieures indépendantes n'est pas exempt de défauts pénalisant les performances. Sur ce chapitre, une Pink-Kar, par exemple, est plus agréable et performante que la Fly.



FORMULA ONE....les NEWS

Les impressions du Doc: La McLaren M9 A de SCX

Yannik Lenglet

Scalextric Espagne, SCX ou Tecnitoy's comme vous préférez viennent de commercialiser une réédition de la McLaren M9 pilotée par Derek Bell en 1969.

J'ai eu beau chercher un peu partout dans la littérature consacrée à la F1, puiser au tréfonds de ma mémoire, appeler un historien reconnu de tous en France pour ses connaissances sur la F1, il m'a été impossible de trouver trace de M 9!!! M 7 A puis M 7 C puis M 14. En outre je n'ai trouvé trace de Derek Bell sur aucune des grilles de départ des GP en 1969. J'ai trouvé en page 417 de la Grande encyclopédie de la F1 une photo de Denis Hulme au GP de France à Charade sur une M 7 C qui était affublée des mêmes moustaches et du même aileron (pelle à tarte) que la maquette SCX, par contre, celle ci à le nez tronqué alors que sur la photo elle a le nez fin. J'ai trouvé des photos de M 7 à nez tronqué au GP d'Italie



1969 mais sans la pelle à tarte ni les moustaches. Si un de vous possède des renseignements ou des photos de cette fameuse M 9 je serai très curieux de les voir.

Je pense donc qu'il s'agit d'une M 7 mais dont les formes très aplaties ne sont absolument pas rendues par le modèle SCX. Le moteur Cosworth est très mal représenté, les carters sont lisses, il y a 8 trompettes d'admission ce qui est normal; ce qui l'est moins, ce sont les 12 tuyaux d'échappements.

A l'époque de sa première sortie, ce modèle était déjà assez raté par rapport à ses homologues Honda RA 273 ou mieux BRM H16. Ces trois premières F1 espagnoles seront ensuite suivies de la très jolie série (Tyrrell 002, Brabham BT 46 Williams FW 07 et Ligier JS 11). SCX nous a déjà réédité une Tyrrell magnifique, on attend impatiemment la suite.

Pour revenir à notre McLaren, comme pour la Tyrrell, SCX a fait un gros effort sur la décoration. Malheureusement, si la tampographie est parfaite, la teinte orange, si caractéristique des McLaren de l'époque, est complètement ratée car trop "jaunasse". Ce qui est étrange, c'est que la somptueuse boîte en carton est, elle, exactement du bon orange.

Techniquement nous retrouvons un modèle d'époque avec un bon vrai gros RX1. Les pneus étant de très bonne qualité, elle est très agréable à piloter. Pour un max. de plaisir, il faut rouler en 14 volts au minimum et avec une poignée de 15 ohms. Sur la piste, la SCX est beaucoup plus agréable que la version Reprotect rééditée il y a quelques années.

Bon, vous l'avez compris, ce modèle ne me passionne pas donc je ne vais pas m'étendre. Je donne l'information, il est sorti. C'est bien car les 6 autres sont eux très intéressants, alors patience.

Personnellement, je n'ai pas acheté ce modèle car je trouve mon original, repeint pas mes soins avec le bon orange, mieux réussi (quel prétentieux !).

Je remercie donc chaleureusement le très sympathique Pascal Félix de VPC d'avoir mis à ma disposition une voiture neuve et sa piste d'essai.



Mercedes Renntransporter de Mr Peter Pré

Olivier «GrosBig» Herrou

Bon, je me lance dans ce 1^{er} article et j'avoue que je n'en mène pas large pour deux raisons.

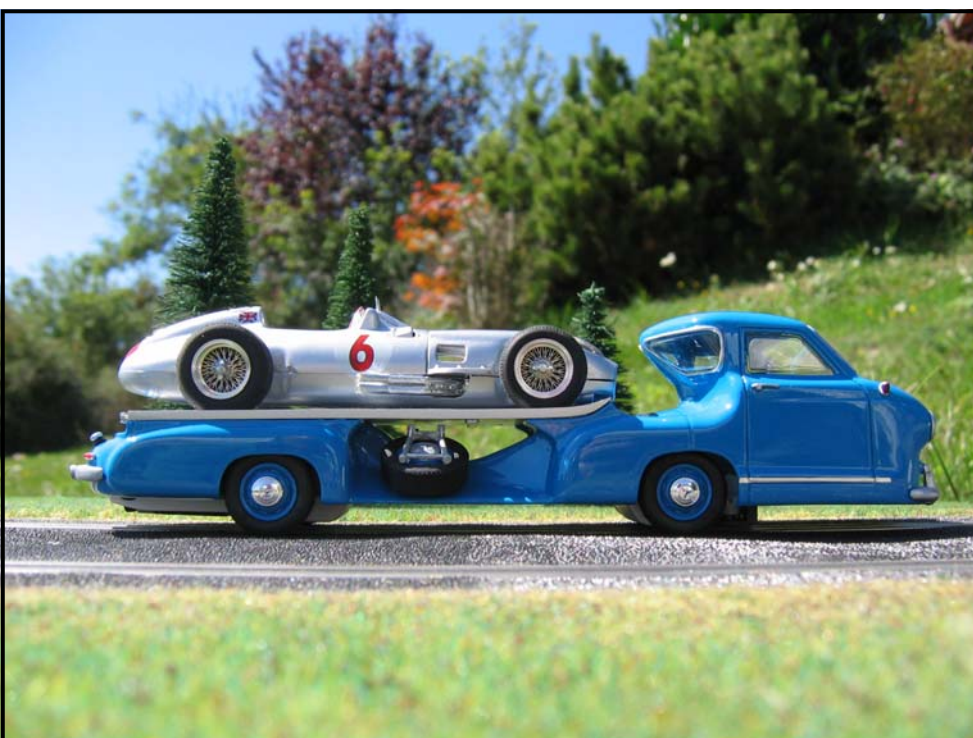
D'abord cette prose est une 1^{ère} pour moi dans CR et ça m'angoisse sévèrement (c'était pareil pour le bac ...), ensuite le sujet est délicat car ce kit est tout simplement une merveille et il ne s'agit pas là d'un avis subjectif mais d'une constatation pure et simple

Le Mercedes Renntransporter fut conçu dans les années 50 par la firme à l'étoile afin de transporter les autos de courses «usines» sur les différentes courses, et ce, de manière rapide puisqu'il était équipé du moteur de la 300 SL et était capable de taper le 150 comme qui rigole avec une auto sur le plateauépoque bénie s'il en fût (*NdCO : j'aurai dû corriger **fût** –qui signifie tonneau en bois orthographié ainsi– et le remplacer par **fut** mais quand on connaît un peu l'auteur de l'article et les rapports qu'il entretient avec ce qui est comestible, l'orthographe **fût** prend toute sa saveur*).....nos amis allemands continuant quand même de tracer vite et fort sur leurs autobahnen, pas prêts à se faire rattraper par des Subaru bleu marine

qui, a priori rencontrent fréquemment les rails de sécurité en ce momentil est bon de rire parfois ! Quoi, faut pas le dire ? Ah bonben j'm'en fiche allez hop, ça, c'est fait .

Ce kit est produit de façon artisanale par Peter Pré qui, en marge de sa profession, produit de temps à autres des kits résine d'une qualité exceptionnelle. Je ne lui connais que deux productions pour l'instant : une Chaparral 2J (le fameux aspirateur, produit depuis par Topslot mais d'une qualité inférieure à mon goût) et ce Mercedes .

A l'ouverture de la boîte, d'une taille tout à fait respectable, inutile de vous dire que j'ai frisé l'apoplexie à la vue du contenu: chaque élément est emballé soigneusement, toutes les petites pièces se trouvent dans des sachets individuels La notice maintenant Rien que cette dernière vaut le détour avec explications, photos couleurs et toutes les explications qui vont bien. Il est même prévu que je l'encadre et l'accroche dans mon futur atelier c'est vous dire ! Oui je fais du fétichisme mais



moi c'est pas les strings que je collectionne hinhinhin !!!

Preuve de l'extrême rigueur du concepteur, une fiche récapitulant les pièces nécessaires se trouve aussi dans la boîte avec à chaque fois une petite croix manuscrite devant, une sorte de contrôle de qualité, bref du très sérieux .

Sont incluses dans le kit toutes les pièces «roulantes» également, à savoir un NC1 Ninco, les axes – pignon- couronne – guide- tresses et toute la visserie Donc rien à ajouter. Même les pneus Ninco sont dans la boîte ! Du haut de gamme je vous dis Est présente également une jolie planche de décalques signée Mark Gussin, bien connu des sloteurs à travers le monde

La résine est absolument somptueuse et la finition superbe : le châssis s'adapte sans autre modification sous la carrosserie, cette dernière incluant les puits de vissage à la bonne longueur et pré percés !!

Le petit NC1, largement suffisant pour faire avancer «la bête», est situé tout à l'arrière du châssis et attaque directement la couronne 27 dents Ninco via son pignon 9 dents. Le puits de guide est lui bien planqué entre les roues avant, donnant l'impression qu'il n'existe pas quand on regarde le Mercedes de profil. Encore une fois, rien à «gratter» là dedans. Tout tombe merveilleusement pilepoil .

Est-il utile de vous préciser que les fils qui partent du moteur vers le guide sont déjà soudés et à la bonne longueur ??.....Bon sang quel souci du détail

Alors une fois le châssis préparé, moteur et guide en place, il me restait à attaquer la finition

Et là, j'avoue, j'ai eu les jetons! Ben oui, une rareté pareille, ça serait quand même dommage de la gâcher avec une finition dégueulasse. D'habitude je ne mollis pas, mais là, franchement je sentais la moiteur m'arriver aux mains ... D'autant que le Mercedes est assez volumineux et avec des formes assez tortueuses....

Quelques contacts judicieux pris avec un EXCELLLLLLLLENT professionnel (il se reconnaîtra, encore merci à lui !!!!) de la peinture me permirent de récupérer ma carrosserie avec sa teinte d'origine, un bleu assez spécial, parfaitement appliquée et superbement vernie. Oui, j'avoue, je me suis dégonflé (remarquez bien que ça m'a pas fait de mal vu la surcharge pondérale que je me traîne, les charcuteries auvergnates n'étant pas, diététiquement parlant, recommandées...) (*NdCO : qu'est-ce que je disais plus haut, hein ?*) mais c'est plus par la trouille que par fainéantise que j'ai péché sur ce coup je tiens à le préciser

Brefle reste n'était que pure formalité puisqu'il me fallait juste peindre les joncs de vitres, le plateau, les pare-chocs et quelques petites babioles comme les feux et autres clignotants, tous en résine et teints à la bonne couleur dans la masse par ce diable de Peter Pré

Les vitrages sont livrés préformés dans un plastique translucide parfait et j'avoue avoir eu quelques difficultés pour les vitres situées sur l'arrière de la cabine mais rien d'insurmontable néanmoins

Le poste de conduite est superbe, en une seule pièce qui s'adapte sous la cabine.

Il faut peindre et rajouter le volant, les sièges et le conducteur, tous livrés d'origine, le luxe je vous dis, le luxe

Alors vous remarquerez une choseil n'y a pas dedécalques ! Ben non et pour une bonne raisonAprès discussion avec l'artiste peintre (si si je vous assure, c'est un artiste! le roi du pistolet, le Matisse de la résine !) qui s'est occupé de la carrosserie, nous avons décidé de ne pas tenter le sort car nous n'avions aucune idée de ce que pouvait supporter ces fameux décalques au niveau vernis de finition.

Alors plutôt que de «cochonner» le beau Mercedes...Oui «cochonner», c'est un terme que j'affectionne, de même que tous ses dérivatifs comme saucisson, rillettes etc.

On a eu plutôt raison d'ailleurs car plus tard je me suis vite rendu compte que la planche de Mark Gussin était très délicate à utiliser. Les seuls éléments que j'ai pris dessus sont les intérieurs de portes et le tissu écossais recouvrant les sièges, vous savez, cet inimitable tissu à carreaux qu'adoraient nos amis d'outre Rhin à l'époque, et qui recouvrait les baquets de tous leurs véhicules y compris les bêtes de courses! Ça collait sans doute moins aux fesses que le cuir en cette époque épique ou les pilotes suaient sang et eau pour garder leurs engins sur la trajectoire. Y a qu'à voir les photos de Fangio en travers (de porc) avec l'accélérateur soudé

Entre temps j'ai fini la partie roulante où je me suis permis une très légère amélioration.

J'ai utilisé des jantes issues d'une Mercedes 300 SL Hasegawa en lieu et place des jantes (superbes) livrées dans le kit. Et pourquoi donc hmmmhmmhmm ????? Pour chercher une difficulté sans quoi je ne saurais être capable de monter un kit ?? Nan nan nanparce que les jantes du kit japonais ont les enjoliveurs séparés et surtoutchromés ! Car si il y a un truc vraiment difficile à reproduire c'est bien ce foutu chrome. A part l'utilisation de produits spécifiques comme l'Alclad ou bien le Bare Metal autocollant (que j'affectionne bien moins qu'un bon boudin aux pommes...) je ne vois pas bien comment faire

Donc, roues Hasegawa et basta . Ooooooh je garde bien précieusement les roues résine de Peter Pré qui elles, se retrouveront un jour sur une 300SL « *coursifiée* » façon Panaméricaine mais ça c'est pas tout de suite hein



Montage terminé, j'ai «fini» la bête avec une petite étoile Mercedes en photo découpe (gamme Taméo pour les autos au 1/43ème, trouvée chez un commerçant Italien présent au Mans Classic et dont la fille, charmante au demeurant, était fort bien pourvue en «dispositif de sécurité». Mais je m'égare là) à l'arrière de la carrosserie plus une autre sur le volant (faut être vicieux parce que c'est tout petit petit petit) et, provisoirement, une W196 Cartrix sur le plateau. Cette dernière sera sous peu remplacée par une autre W196 mais une «streamlined», la version profilée. Elle est en cours de montage et il y a encore du boulot dessus. Elle sera maintenue, comme la vraie, par 4 petites chaînes (dispo dans la gamme militaire 1/35ème chez Verlinden) et ne bougera plus de là.

J'aurais aussi plus tard l'occasion de le finir définitivement en lui ajoutant ses plaques minéralogiques avec des décalques persos.

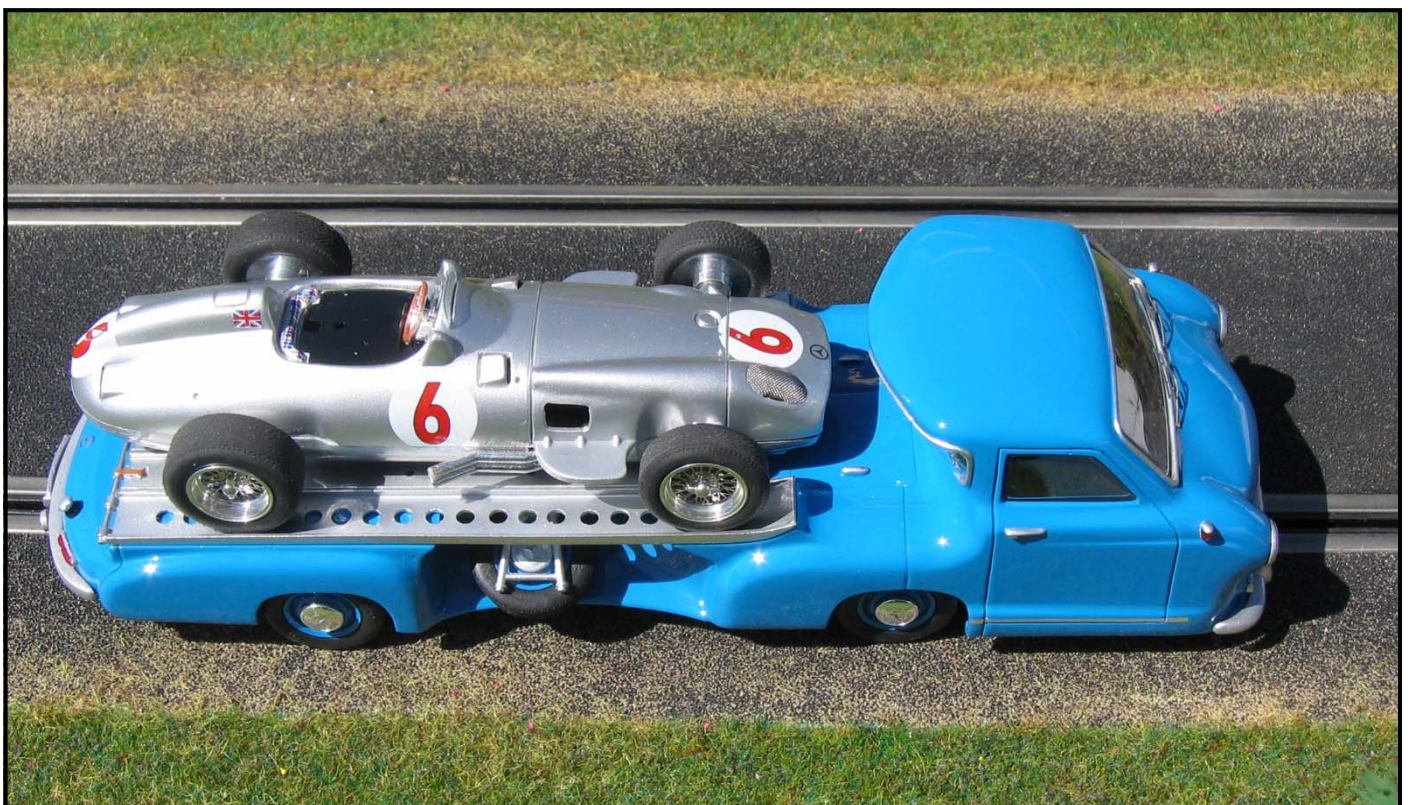
Voilàle Renntransporter a roulé depuis, au club, avec arrêt impératif des rondes infernales menées par les furieux Arvernes et leurs Mossler et autres limandes de compétition parce que bon, faut pas tout mélanger et je ne tiens pas à voir une Dallara (pouâh beurk ! hinhin !) monter par inadvertance sur le plateau de mon bÔ Mercedes !

Et ça roule comment ?? Magnifiquement bien, pas trop vite, sans bruitle bonheur quoi!

En guise de conclusion, je voudrais remercier encore une fois Peter Pré de produire de tels bijoux, d'une rare originalité et d'une qualité irréprochable. Espérons qu'il continue de nous faire rêver avec de futurs kits si il en a le temps

Ne cherchez pas, néanmoins, de Mercedes Renntransporter A moins d'un énorme coup de bol (ce que je vous souhaite de tout cœur), il n'y en a plus, sauf à en voir peut-être apparaître un sur le net, aux enchères. Mais celui qui se séparera de son kit pourra être taxé de grand malade car des objets comme ça, à mon avis, on se les garde jalousement! Bon, si le grand malade en question existe, il peut quand même m'appeler, je suis disposé à discuter le morceau! Grompf!

Bien à vous chers abon...adhérents hinhinhin !!!! (Mille excuses Christian, pas réussi à m'en empêcher Ârf !!)



Ford Escort MK1 RS1600 Scalextric REF. C52, C109, C118, C287

Eric Bodelle

A l'heure où Scalextric sort un nouveau moule de la Ford Escort MK1 RS1600 dans deux versions différentes (C2643 Uniflo 1972 N°4 et C2757 Colibri 1974 N°1), il est temps de faire le point sur les modèles sortis dans le passé par cette marque entre 1974 et 1983.

Historique du modèle réel

Ford Europe est très certainement la marque ayant une présence en rallyes la plus régulière et la plus importante depuis la fin des années 40. L'histoire commença avec l'Anglia en 1949 et se poursuit encore actuellement avec les Focus WRC. Entre temps, plusieurs autres voitures de la marque marqueront de leur empreinte les différents championnats de rallyes, mais celle ayant eu la plus belle carrière reste la Ford Escort.

Tout commença en 1968, lorsque Ford présente l'Escort en remplacement de l'Anglia lors du salon de Bruxelles en janvier. A cette même époque, il est temps de trouver une remplaçante aux merveilleuses mais vieillissantes Cortina-Lotus, et c'est tout naturellement que l'Escort reprendra le flambeau avec, dans un premier temps, la Twin Cam reprenant le 4 cylindres à culasse Lotus double ACT développant pour la compétition 155ch, et comportant une carrosserie à ailes bombées. Cette Escort représente un enjeu capital pour la marque souhaitant s'imposer en rallyes comme en circuits dans les courses de Saloon Cars où les Minis sont les voitures à battre, et c'est avec succès qu'elle s'acquittera des deux tâches, en empochant la totalité des victoires sauf une en Saloons Cars groupe 2, et 7 victoires en rallyes et le titre de championne d'Europe (le championnat mondial n'existe pas encore). A noter qu'un pilote français courra à son volant sur circuit en France pour le compte de Ford France, il s'agit de Guy Ligier.



Et ce fut le commencement d'une lignée qui conduisit en 1970 à la création de la RS1600, puis de la RS2000 en 1973. Les versions circuits étaient confiées à Broadspeed tandis que l'usine se réservait les rallyes poursuivant ainsi une tradition datant des Lotus Cortina. En circuits, l'Escort sera imbattable et John Fitzpatrick remportera la classe 2 litres à chaque participation. Mais l'essentiel de son palmarès, la RS1600 l'obtiendra en rallyes en apportant un second titre européen consécutif à Ford en 1969. Elle remporta, entre autres épreuves, le RAC trois fois de suite, l'East African Safari en 1972, trois fois les Mille Lacs. La troisième victoire au RAC en 1973, fut également un triplé avec dans l'ordre Timo Makinen, Roger Clark et Marku Alen. Mais la plus prestigieuse et la plus populaire victoire sera acquise en 1970 au Londres - Mexico, épreuve très exigeante. La RS 1600 remporta donc ce rallye aux mains de Hannu Mikkola mais termina également aux 3ème, 5ème et 6ème places. En mémoire de ce résultat, une version baptisée Mexico verra le jour et fut mise en vente peu après. Pendant des années, cette version fut la préférée des amateurs de conduite rapide, et est considérée aujourd'hui comme un des plus grands classiques. Contrairement à ses plus grandes rivales, Alpine A110, Fiat Abarth 124, Lancia Fulvia, Datsun 240Z, faisant partie du Gr4, l'Escort était homologuée en Gr2 tout comme les BMW 2002, Saab 96, Opel Ascona et Volvo 122S. Ceci deviendra un handicap pour l'Escort à compter de 1973, date de la création du championnat du monde des rallyes, qui verra naître des monstres dédiés exclusivement aux rallyes comme la Lancia Stratos. Cette évolution rapide du matériel incitera Ford à n'engager l'Escort que lorsqu'elle conservera de réelles chances de résultats et en attendant l'arrivée d'un nouveau modèle permettant de hisser à nouveau la marque vers les sommets. Ce qui sera chose faite en 1977 avec la Ford Escort MK2 (nouvelle carrosserie) qui deviendra à son tour une des voitures les plus titrées, et bizarrement non reproduite par Scalex alors que l'on verra apparaître une Triumph TR7 à la carrière beaucoup moins glorieuse.

La Scalextric

L'Escort RS 1600 fait son entrée dans le monde Scalextric en 1974 sous la référence C052. La ligne générale de la voiture est très bien rendue aussi bien dans ses formes que dans ses proportions. Des détails comme le bouchon de réservoir, les essuie-glaces, les feux arrière, les clignotants sont moulés dans la masse. C'est peut-être moins beau, mais au moins, pas de risque de perte ou de casse comme on peut le voir

sur les productions actuelles. En pièces rapportées, on retrouve la calandre teintée en noir avec ses deux phares représentés en chrome, les pare-chocs arrière et avant, ce dernier complété par une batterie de quatre feux antibrouillard et longues portées. Les jantes sont de dimensions irréalistes, la tendance de l'époque étant à la standardisation afin de limiter les frais. L'Escort possède un châssis venant se clipser sur la carrosserie dans ses parties avant et arrière. Ce type de châssis fera école et équipera les Datsun 240Z, Ford Capri, Austin Maestro, Ford Escort XR3i et Pontiac Firebird dans des dessins légèrement différents et des comportements... très différents (!) Le moteur est le Johnson C111 et le guide du type G23 sur les premiers modèles.

Référence C052 1^{er} type

La première version sera entièrement blanche et sera accompagnée d'une planche de décoration permettant la réalisation de deux versions Mexico : une à bandes jaunes, une autre à bandes rouges. Les jantes et les pneus sont empruntés aux trains avant de différentes Formules 1 du type March 721. A noter que sur la ref. C052, les jantes sont toujours chromées et possèdent 5 branches concaves. Le châssis est évidé en un demi cercle sur l'avant du guide. Je pense que ce 1^{er} type n'aura connu qu'un an d'existence.



Référence C052 2^{ème} type

Ce 2^{ème} type est identique au 1^{er}, sauf en ce qui concerne le châssis qui est modifié dans sa partie avant. Le demi cercle à l'avant du guide est rebouché, les traces de modification de moule étant bien visibles. Ce 2^{ème} type existe également dans une robe noire à bandes jaunes du même type que sur les versions blanches. Cette fois-ci, les jantes sont noires.



Référence C052 3^{ème} type

L'Escort sera la dernière production anglaise, avec la Datsun 240Z, à faire son entrée sur le catalogue français en 1975. Sur ce catalogue, elle n'apparaîtra pas en photo... On trouvera simplement la mention «disponible fin 1975». Par contre, elle sera photographiée sur le catalogue 1976-77 et sur celui de 1977-78 où elle portera la référence 090052. Cette version française est identique à la C052 anglaise 2^{ème} type, sauf en ce qui concerne le casque du pilote, de type intégral français, et la décoration composée d'une bande rouge à lignes jaunes courant du capot avant à la malle arrière plus deux décalques «Shell-Dunlop-KLG» apposés sur le bord supérieur des ailes avant. Selon le Gillham, il existerait différents types de décoration pour cette version française, ce qui me semble peu vraisemblable.



Référence C052 4^{ème} type

En 1977, la C052 ne conserve que sa robe noire et la décoration est maintenant tampographiée : cette variante comporte des bandes jaunes sur le capot et le pavillon. Deux numéros de course à fond jaune sont apposés sur les portières. Tout ceci est complété par une planche de décalcomanies commune à toute autre Scalex. Les jantes sont identiques aux versions de base et sont noires avec leurs contours souligné en blanc.



Référence C109

A compter de 1980, la décoration change à nouveau, ainsi que la référence : la C052 devient C109. 1980 est l'année où Scalextric appose sur toutes ses versions « rally cars » et autres Formules 1, des tampographies aussi irréalistes que de mauvais goût. Aussi l'Escort se voit affublée d'une robe noire à épaisses bandes jaune et rouge sur l'ensemble de la carrosserie excepté la malle arrière. Les jantes sont différentes à la C052 : toujours noires mais avec un dessin différent ne comportant plus que quatre branches et avec le contour souligné en blanc.

Référence C118

Toujours en 1980, on voit apparaître sous la référence C118, une version à éclairage avant accompagnant une Porsche Turbo ref. C119. La robe est toujours noire mais la décoration est constituée de liserés or tampographiés sur l'ensemble de la carrosserie excepté la malle arrière. Le principal changement est que la calandre n'est plus rapportée, et que deux puits ont été créés à la place des phares afin d'accueillir les deux ampoules. Le châssis est modifié sur sa partie avant, comportant deux supports permettant de tenir en place la plaque conductrice de courant au culot des ampoules, et également au niveau du berceau moteur qui est adapté à la taille du Mabuchi E10 à cage ouverte venant remplacer le Johnson 111. Les jantes sont identiques à la C109. A noter que le Gillham donne plusieurs variantes de décoration à ce modèle ; variantes que je n'ai jamais vues à ce jour.



Référence C287 (deux variantes)

Les C109 et C118 laissent leurs places à la C287 en 1981. Il s'agit de l'Escort Westwood Racing réalisée dans une robe élégante en deux tons de brun avec des lignes orange et jaune et équipée d'un éclairage avant. Les jantes sont de même type que sur les C109 et C118, mais sont cette fois-ci chromées. Au départ, cette C287 sera identique à la C118 pour ce qui est de l'éclairage, puis les ampoules ne seront plus fixées sur le châssis mais directement sous la carrosserie légèrement modifiée à cet effet. Avec cette deuxième version, le Mabuchi E10 à cage ouverte est remplacé par le type E15 à cage fermée. L'Escort RS1600 « Mexico » disparaîtra définitivement des catalogues à compter de 1984.



Curiosités

A travers les bourses, les ventes en ligne ou sur des sites spécialisés, j'ai pu voir quelques Escort peu ou pas connues et non recensées à ce jour.

Lors de la dernière bourse de Milton Keynes, il y avait ainsi une Escort RS1600 teintée en vert anglais. Etant occupé à négocier une Alfa Romeo 8c à ce moment-là, et ayant les yeux sur tous les modèles « étranges » que l'on peut voir durant cette bourse, je n'ai pu tirer les choses au clair, et au moment où je le pouvais, ben... trop tard : elle était partie... Elle était vendue dans une boîte de même type que la C118 (boîte noire en carton type années 1979-80) et était justement de la même teinte que la Porsche C119 accompagnant cette 118. Donc était-ce une variante de ce modèle ? Maintenant, on sait qu'il existe un modèle de présérie en résine teinté dans ce même vert, il s'agissait peut-être de ce prototype... Si quelqu'un peut nous éclairer à ce sujet...



Je possède une version chromée accompagnant une Datsun 240Z également chromée. Je ne sais malheureusement pas s'il s'agit de modèles remis lors d'une manifestation quelconque, d'essais ou encore de

versions réalisées disons... en plus des heures de travail, comme il était parfois pratiqué. Maintenant il s'agit peut-être de voitures maquillées, ce qui me semble peu probable à la vue de la qualité du travail

Pour finir, il existe une C287, donc la marron, sans aucune tampographie, même au niveau de la calandre.

Conseils d'achat

L'Escort ne possède que les pare-chocs en pièces rapportées, Malheureusement ils sont souvent manquants ou incomplets. Ces pièces existent en repro chez BTS

Mouldings (disponibles auprès de plusieurs de nos détaillants), et sont fabriquées dans une résine très cassante et manquant de finesse dans la partie inférieure du pare-choc avant. Elles sont maintenant également refabriquées par Rusc et sont en plastique strictement identiques aux originales. Je ne sais pas si nos revendeurs français les ont en stock, par contre il est possible de se les procurer parfois en bourse, en ligne sur un site de vente aux enchères bien connu...et bien coûteux, ou à cette adresse : <http://www.slotbug.co.uk> (site anglais, comme vous pouvez le remarquer, où vous verrez d'autres magnifiques pièces comme les vitres de Sunbeam Tiger ou Triumph TR4A et autres). A savoir que Rusc commercialise également les planches de décalcs des C052 y compris la version française, (il y a même des planches pour d'autres voitures...).

Les versions blanches ont parfois le vilain défaut de posséder les fameuses taches brunâtres comme sur les plus anciennes Scalextric.

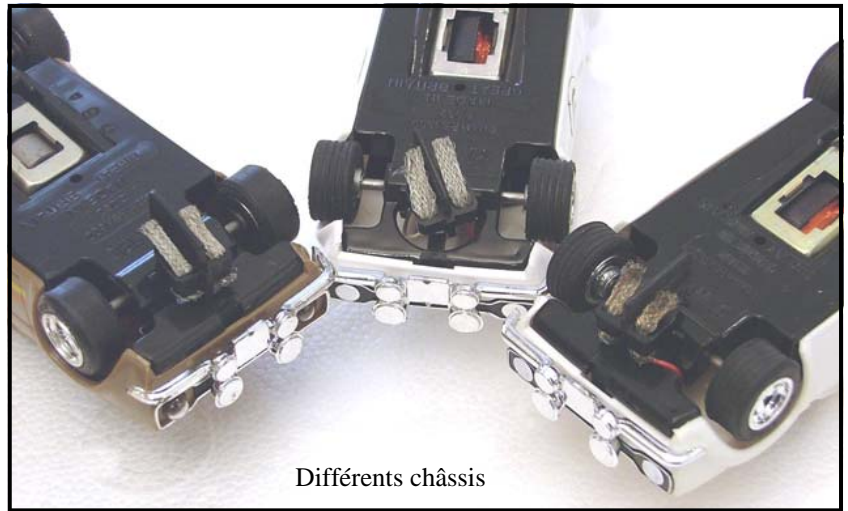
Il n'est pas très évident de trouver une C052 avec sa décoration originale complète à apposer soi-même ou déjà posée, si bien que l'on rencontre souvent des « toute blanches » sans aucun sticker.

Les principaux pièges se trouvent souvent au niveau du châssis ou de la motorisation ne correspondant pas toujours au type de modèle. En cas d'achat en ligne, n'hésitez pas à poser les questions nécessaires, car c'est souvent dans ce mode d'achat que l'arnaque est présente.

Autre piège : méfiez-vous des versions entièrement noires sans aucune décoration et correspondant au type C118. La tampographie étant tellement fragile sur ce modèle qu'il est très facile de l'enlever avec un polish pour plastique. Il faut ensuite pratiquement regarder à la loupe et à pleine lumière pour arriver à distinguer très légèrement les traces de cette tampographie. J'en sais quelque chose pour m'être fait piéger ! D'ailleurs, si vous en recherchez une, je veux bien vous la vendre !!!

Pour les versions tampographiées, surveillez bien l'état de la décoration bien souvent fatiguée sur les C052 4ème type et les C109.

Que dire d'autre si ce n'est que nous avons à faire à une voiture très sympathique et amusante à faire rouler sans modération. Et aussi que si vous connaissez d'autres variantes, n'hésitez pas à nous en faire part, une des choses passionnantes avec les Scalex, est que l'on découvre toujours des versions méconnues...Ce qui est en même temps moins plaisant pour le porte monnaie !



Différents châssis



Rencontre du...38^{ème} type

Jean Keser

Remontons dans le passé et bloquons le compteur sur l'été 1965; à cette époque, je suis un ado (le temps passe plus vite qu'une 917LH dans «Les Hunaudières») mais déjà passionné de sport auto et plus particulièrement fan de Jim Clark.

Aussi, c'est avec une certaine incrédulité que j'apprends que celui-ci vient disputer, avec sa Lotus Indy, une course...de côte !!! Tout près de chez moi, même si c'est de l'autre côté de la frontière, en Suisse.

En fait, pourquoi pas? Il n'y a que 10 grands prix par saison, pas d'essais privés, alors les pilotes de F1 courent régulièrement en F2, proto, tourisme et même en rallyes.

Arrivé sur les lieux, je fus vraiment très impressionné, je n'aurais pas pu imaginer voir un tel spectacle, il faut se souvenir que le P.A.F. 1965 (Paysage Automobile Français) était constitué principalement de : 203, 403, 404 (voire 202), 2 cv, 4cv, Dauphine, Aronde...alors se trouver en face de Ferrari, Maserati, Jaguar Type E, Cortina Lotus, Abarth, partout dans toutes les rues, les champs...Et ce n'est pas tout, au détour d'un chemin on croise des protos, dont la 275 LM qui vient de gagner au Mans!!!, des F1 avec entre autres, les 2 Jo, Siffert et Bonnier, dans une ambiance détendue, pas de motor-homes, ni d'ingénieurs bardés de computers, les F1 arrivent sur un plateau derrière une berline, une caisse à outils plus une ou deux roues de secours et c'est à peu près tout l'équipement déplacé!

Jim Clark a droit à un traitement de faveur, il bénéficie du garage de la station Esso au centre du bourg, pour entrer, je n'ai qu'à pousser la porte, pas besoin d'un badge estampillé «Bernie» à présenter, pas plus que de grillages, miradors et autres cerbères avec chien policier, une autre époque...

La 38 m'apparut assez imposante, au moins 1,5 fois plus grosse que les F1. Et dire qu'elle paraissait petite à côté des «dinosaures» Offy à moteur avant.

Un mécano s'affaire et le gros V8 Ford de 4,2L s'anime et c'est comme si d'un seul coup c'était l'apocalypse...des flammes immenses sortirent des échappements tandis qu'un vrombissement assourdissant, amplifié par la petitesse des lieux, m'empêche de rester à côté du monstre. Mais quel souvenir !!!

Jim Clark a dit, après la course qu'il pensait que les spectateurs n'avaient pas dû être impressionnés par ses performances (il finit 3^{ème}) mais pour l'avoir vu déboucher en pleine dérive entre les piles du viaduc et s'élancer à l'assaut de la montagne sur cette route détrempée, avec une voiture inadaptée (suspensions asymétriques, démultiplication, pneus car on ne court pas à Indy quand il pleut...) je confirme, c'était un très grand.

Bon! Après ce long préambule, vous comprendrez que je n'ai pas pu résister à la tentation D.G. Ostoro même si le prix du kit est presque de 4 SCX.



Ce kit comprend une partie très classique avec une carrosserie en résine pré peinte, un tout petit moteur (encore plus petit que les Scalex motos et F1 anciennes) un très beau châssis métal et tout plein de pièces en photo découpe.

En étudiant la notice, aucun texte, uniquement des photos ce n'est pas si mal, je me rends compte que toutes ces pièces photo découpées ne serviront pas que pour la finition et «faire joli» mais que, principalement pour le train avant, les roues seront réellement reliées à la coque par les triangles et les fusées. C'est vraiment délicat et fragile, une fois assemblé, il sera interdit de sortir de la piste sous peine de (gros) dégâts.

Pour le montage de toute la partie roulante, en métal, j'ai privilégié la soudure à l'étain et cela prend forme.

Colin Chapman, le génial créateur des Lotus, disait que : «La voiture de course idéale est celle qui tombe en mille morceaux juste après avoir franchi la ligne d'arrivée et que donc, tout avait été étudié au plus juste, sans renforts (poids) inutiles.» Pour D.G. Ostorero, appliquer ce principe avec exactitude au 1/32^{ème} était trop difficile. Car, une fois mon châssis terminé, je l'ai installé sur mon banc pour le tester avant les finitions et après quelques secondes au ralenti, j'ai eu la désagréable surprise de voir se coucher les 2 roues avant.

Verdict : rupture au niveau de la liaison triangle/fusée, par le simple fait des légères vibrations moteur, la voiture était presque en mille morceaux... mais bien avant la ligne de départ...

Après réflexion, j'ai décidé de renforcer, à la soudure, côté intérieur donc pratiquement invisible, toutes les pièces en photo découpe et principalement aux liaisons et cette fois cela semble O.K.

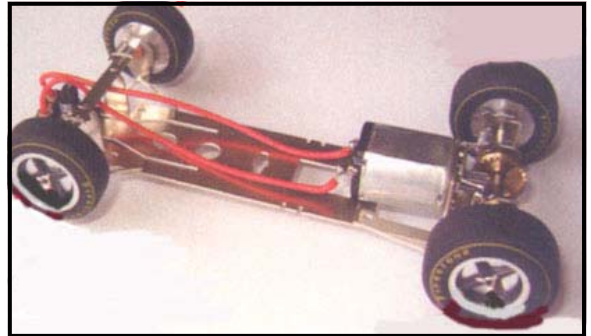
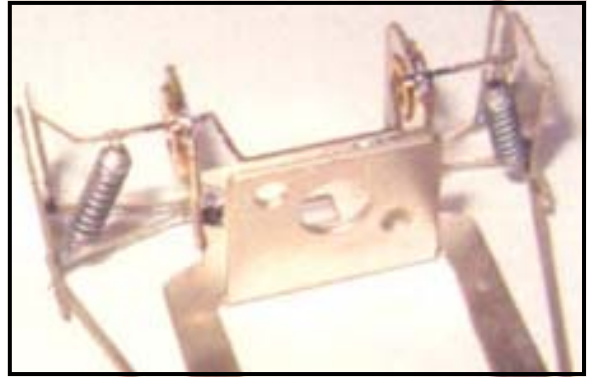
Sur ma vieille piste Scalex, sans aimant, ni aucun lest, elle est très facile à conduire, la qualité du châssis et des pneus n'y est pas étrangère, elle accepterait même une puissance supérieure.

Compte tenu qu'elle représente un modèle de 1965, je lui trouve un rendu très réaliste en piste et qui n'a, en tout cas, rien à voir avec la « bestialité » des dernières F1 1500 Scalex.

Cependant elle restera plus une voiture de vitrine et de démonstration, car si on veut courir, il faut absolument « bidouiller » un axe avant avec fixations sur le châssis afin qu'en cas de touchette, les triangles absorbent moins d'énergie.

Compte tenu du prix, je pense que cette option aurait dû être intégrée dans le kit.

Étant fan de Lotus, je pense que vous l'avez compris, je n'ai pas été 100% objectif et donc je ne peux que terminer mon article en affirmant que c'est quand même une miniature fantastique !



La Ligier JS2 de... Franz Adam.

Merci pour ce superbe kit !!!

Merci à toi CR pour l'initiative, et à ce fameux dealer de résine pour la réalisation !!!

Modèle très réaliste, peinture bleue parfaite, décalques de très bonne qualité, montage intelligent (réplique du moteur en résine sur le moteur électrique) ajustement sans retouche de la coque sur le châssis... que du bonheur ! J'ai vraiment passé de bons moments au soleil de juillet pendant ce montage.

Incorrigible bidouilleur, je me suis permis quelques adaptations afin de pouvoir rouler avec ce joujou sur notre longue et rapide piste de Dunkerque.

Pour la décoration, je me suis un peu dégonflé devant le grand décalque blanc de devant et ceux des côtés : lorsque j'ai peint l'aileron et la prise d'air du dessus (comme conseillé par Chris) à la bombe Tamiya, j'en ai profité pour peindre, après avoir posé des caches de la même marque, le capot avant et les flanc...bien sûr je n'ai pas la fidélité absolue, mais le modèle craint un peu moins les chocs, car elle va rouler cette Ligier, et pas un peu !!! Les bandes rouges inférieures sont aussi peintes, après pose des décalques, vernis automobile intégral.

Notre piste réclame plus de chevaux, mais un moteur un peu plus puissant au même format «NC1» n'est pas facile à trouver; le meilleur compromis semble être un Carrera marqué E200...les Slot-It, NSR et autres Proslot sont bien trop puissants.

J'ai aussi opté pour des trains roulants Ninco pour le côté plus réaliste des pneus plus étroits; enfin, le train avant est bridé pour éviter les frottement dans les ailes avant.

Résultat vraiment sympa...à quand la CR/PSK N°2 ???

Franz Adam
CRAC Dunkerque

<http://www.slot-crac-dunkerque.aidenet.info/>



Slot Talk

Don Siegel

Souvenirs, souvenirs...

Oui, ça fait longtemps que je n'ai pas fait un Slot Talk, mais je ne suis pas très bavard...

En revanche, j'aime bien écouter les autres, et vous devriez en faire autant dans vos soirées mondaines ou vos déjeuners à la campagne. Surtout, quand votre interlocuteur est un homme d'un certain âge, demandez lui s'il connaît le circuit routier. Vous serez étonné de sa réponse...

Il y a quelques années, on était invité à la campagne, où l'on a bien mangé, bien sûr, après avoir chassé les taupes qui ravageaient le terrain... Autour du bon dîner, j'ai naturellement soulevé mon sujet préféré, sans vraiment attendre de réponse, comme nos hôtes étaient plutôt des types artistiques, acteur, musicien, etc. Mais à ma grande surprise, l'acteur a immédiatement réagi, en disant, «bien sûr je m'en souviens : j'avais un circuit, et on a beaucoup joué avec mon frère, mais les voitures ne sortaient jamais !»

«Ah» dis-je... «c'était sûrement du Jouef.»

«Non»

«Un Circuit 24 alors?»

«Non plus»

«Mais ça ne pouvait pas être du Scalextric??»

«Mais si, c'était du Scalextric ! Maintenant je m'en souviens... Ah, qu'est ce qu'on a pu jouer avec ça!»

Une autre fois, je discutais de ce hobby, récemment redécouvert, avec un copain Autrichien (mais Parisien de longue date). Lui aussi avait des souvenirs de Scalextric et comme c'est un fana de la vitesse et des vraies courses de Formules 1, je pensais l'attirer au club de Marmousets pour un peu de vrai Slot Racing... Mais non... Lui, il me dit: «Appelle-moi quand tu monteras un circuit Scalextric. C'est tout ce qui m'intéresse !» Et là encore, il y avait la petite lumière dans ses yeux, comme chez tous les garçons qui jouaient au Fangio (Moss, von Trips....) quand ils étaient jeunes...

Une autre fois encore, en discutant avec un voisin, il me dit que lui aussi avait un circuit quand il était enfant, Scalextric bien sûr. Et lui, il ne courait qu'avec la Lotus (numéro 16) – «je me rappelle toujours cette voiture.» Pas question qu'il pilote une Cooper, et surtout pas une Ferrari !

Il y a plein d'histoires de ce genre, que ce soit du Scalextric, du Circuit 24 ou du Jouef, à la cave, au grenier, au club ou rue Erlanger, dans un vrai centre de slot. Donc, demandez à vos copains, et à vos copines aussi ! Maintenant que j'y pense, il y a dix ans, j'étais «concepteur rédacteur» pour une campagne de pub et j'ai présenté l'illustration d'une voiture de circuit grandeur nature évoluant dans une rue avec une fente (clin d'œil pour promouvoir les batteries des voitures électriques). Je l'avais proposé presque comme une blague, ne pensant pas que l'agence et encore moins le client accepteraient ce concept décalé – mais ils l'ont acheté et la pub est passée (dans la presse pro, donc vous ne l'avez pas vue) ! Entre temps, la jeune femme à l'agence, responsable de budget, m'a confié qu'elle aussi, aurait aimé jouer avec le circuit de la maison. Mais c'était la chasse gardée de ses frères!

* * *

Je suis toujours un joueur sérieux « ebay », mais les prix ont beaucoup grimpé dernièrement, même pour les petites pièces qu'on pouvait avoir facilement il y a quelques années. Une chose m'a toujours étonné : le prix que peuvent atteindre les objets insolites. Je pense notamment aux boîtes vides, très recherchées. Au fil des dernières années, j'ai noté quelques prix pour le moins étonnants : une **boîte** de la MGA Monogram, avec quelques pièces, vendue à \$154... la boîte de Batmobile (marque oubliée, ou Classic, ou K&B, ou BZ) à plus de \$170... et la boîte + insert pour la Little Red Wagon (pick-up de drag) de BZ à \$270 ! Encore maintenant, je me dis que j'ai dû mal noter ces prix et à l'époque j'ai relu les descriptions au moins trois fois pour être sûr qu'il n'y avait vraiment pas la voiture dedans... Inutile de le préciser sans doute, mais c'est cinq à dix fois le prix d'une voiture ordinaire actuelle, même la plus belle Alpine.

L'autre chose qu'on voit, ce sont des objets en apparence ordinaires, mais plus rares qu'on ne le pense, ou qui font tout simplement l'objet d'une lutte macho entre 2 gros calibres de la collection. Très récemment, il y avait 3 pilotes Scalextric pour la première série de voitures en fer blanc (GP Ferrari et Maserati). Vendus à \$64, ce qui est le prix d'une de ces voitures en état moyen (souvent sans le pilote il faut dire). Plus étonnant encore, 4 roues Riggen de l'époque glorieuse (vers '66-67), qui ont fini à \$164! Neuf en boîte, oui, beau, oui, mais.... On en trouve des dizaines de roues comme ça dans chaque lot vendu aux USA !

Bon, pour mon prochain Slot Talk, dans 3 ans encore, on parlera de choses plus sérieuses...

Keep it in the Slot!

Modèles compétitions Circuit 24

Extrait de la newsletter n°7 du club Circuit24, le vrai! Dominique Jouët

Les modèles "Compétitions", sont certainement les plus prisés des amateurs de Circuit 24. Est-ce le nom ou tout simplement parce que ces modèles sont réputés plus rapides et plus nerveux? Au total neuf modèles ont été commercialisés avec le châssis compétition.

Ci-contre, les deux modèles de Ford GT 40 Compétition sur leur boîte (Références 8158 bleue et 8157 blanche). Reconnaisables aux décalcomanies de capot, ceux-ci sont souvent durcis et abîmés.

En dessous, la version "Compétition" des Ferrari TR 60 (références 8151 rouge, 8152 bleue ou verte suivant les années, pas de référence pour la jaune), les quatre couleurs présentes dans le coffret n° 6.

La Matra Sport 650 (référence 8165) et la Chaparral 2G (référence 8132 qui théoriquement était avec éclairage) ont connu les joies de la motorisation "Compétition".

Précision concernant les voitures "Spéciale-Compétition avec éclairage qui devait concerner les Ford blanche et bleue ainsi que la Chaparral, réf. 8130, 8131, 8132 : la seule voiture avec éclairage que j'ai vue était une Ford blanche avec châssis standard dont l'équipement électrique me paraissait plutôt de facture artisanale que issue des ateliers d'IDE-France (je parle de la voiture de Christophe Bordet, Le Douaron). Par ailleurs, la Chaparral étant supposée uniquement avec éclairage, j'ai en ma possession un exemplaire "compétition" sans éclairage dont l'origine ne fait aucun doute.



La Ferrari 330 P4, ne figure sur aucun catalogue, elle a été sortie également en version "Compétition" comme le modèle ci-contre dont le châssis compétition a bien l'air de celui d'origine de la voiture. Le Delrin de la bobine est blanc et la lame mobile noire comme tous châssis compétition d'après 1970. J'ai retrouvé peu après une boîte confirmant cette motorisation.



Quelques points de repères : en général le Delrin dessous (support plastique de bobine) est noir jusqu'en 1970, après il devient comme les autres. Le fil de la bobine est en 26/100èmes (au lieu de 24/100èmes) et le nombre de spires est descendu à 730 au lieu de 800. Plus sûr reste la mesure à l'ohmmètre qui doit donner 14 à 16 Ohms (au lieu de 16,5 à 19 Ohms). Les variations ou tolérance expliquent que parfois des châssis standard bien réglés donnent d'aussi bons voire de meilleurs résultats qu'un châssis "Compétition". Dans tous les cas, le moteur est plus nerveux, produit une amplitude de la lame vibrante plus importante et



Matra 650 et Chaparral

il convient d'avoir un réglage fin. Sinon les dents de la lame peuvent s'étouffer dans les pignons en nylon. Les châssis "compétition" permettent un réglage avant arrière de la lame mobile (2ème écrou à côté du guide).

Autre particularité des pneus arrière à tambour (référence 8607) sur lesquels une ailette s'appuie pour freiner lorsqu'il n'y a plus de courant et se relève par électromagnétisme en présence d'un voltage. L'ailette se règle finement pour ne pas frotter en roulant et s'appuyer fermement au freinage. Ne pas oublier de régler à nouveau l'ailette lorsque vous changez de train de pneus. L'épaisseur du tambour ne sera plus la même (probablement) et le réglage est à refaire... Le problème est aujourd'hui de trouver des pneus "compétition" qui n'ont pas trop durci car les reproductions en silicone ne sont pas efficaces, le tambour est trop mou...

Alors maintenant à vos manettes et tournevis...

Réalisation en direct d'un scratch : une Ford T 1934

Jean-Luc «F5JFS» Lefevre

J'ai réalisé ce scratch d'une maquette statique de marque Airfix à l'échelle 1/32ème. Dans ce kit en plastique, la carrosserie se compose de deux parties principales : l'une comprenant le capot avant, l'habitacle et la malle arrière; l'autre, les ailes et les marchepieds. On trouve également les roues, les pneus, le châssis (pièces non utilisées ici pour ce scratch), le tableau de bord, la banquette, le volant, le vitrage et les projecteurs.

Dans un premier temps, il faut assembler par collage les deux parties formant la carrosserie. Ces pièces étant bien ajustées, cette opération a été facile à réaliser. Ensuite, au niveau des marchepieds, les rebords internes et inférieurs de la carrosserie doivent être meulés pour permettre le passage du moteur puis les projecteurs avant ont été collés. A ce stade, la mise en peinture du modèle peut être effectuée. Pour ma part, j'applique trois couches de peinture acrylique en bombe aérosol.

Il reste maintenant à adapter un châssis à cette carrosserie! Ce châssis doit être peu large sur l'avant. Comme je dispose d'un châssis en provenance d'une ancienne Formule 1 répondant à ce critère, c'est ce châssis que je vais adapter au modèle! S'il convient bien par sa largeur, sa longueur d'origine est un peu trop importante. Je l'ampute donc de quelques millimètres sur son avant et ainsi le support de guide se trouve maintenant à l'extrême avant du châssis. La distance séparant l'axe arrière du train avant étant trop grande, je recule la position de l'axe avant de 5 mm par perçage du châssis et mise en place d'un tube en aluminium dont le diamètre intérieur correspond à celui de l'axe avant.

Côté mécanique, le montage d'un moteur Mabuchi en position longitudinale et centrale arrière, d'un axe arrière muni de la couronne d'entraînement et de l'axe avant ne pose pas de problème particulier sinon celui de réduire la longueur des axes de manière à obtenir l'empattement souhaité. Pour les roues, j'utilise celles d'un roadster Panoz qui conviennent assez bien et dont les pneus larges et taille basse doivent assurer une tenue de piste correcte, je l'espère, au modèle.

A ce stade, je ne peux résister à l'envie de poser la carrosserie sur le châssis ainsi préparé pour voir une vue provisoire d'ensemble du modèle fini!

Toutefois, il me reste encore à compléter l'habitacle. Après la mise en place des vitres, j'y place donc le poste de pilotage et le conducteur. J'ai un spectateur de marque SCX donc sans casque car je désire réaliser cette voiture en version «street» Ford. Je n'utilise que la partie supérieure de cet ensemble pour réserver la place utile au moteur.

Voilà le chantier touche presque à sa fin, mais il reste une ultime opération qui consiste à assurer la bonne liaison entre la carrosserie et le châssis! Cette opération, à première vue assez simple me demande un temps assez long, puisqu'il faut découper, ajuster, peindre et coller des pattes réalisées en plastique rigide. Deux d'entre elles sont fixées par collage sous les marchepieds et une autre est fixée sur l'intérieur de la carrosserie au niveau de la malle arrière. Une fois en place, il ne reste plus qu'à fixer alors la carrosserie au châssis par trois vis. La pose d'une ligne d'échappement à sortie latérale chromée, une

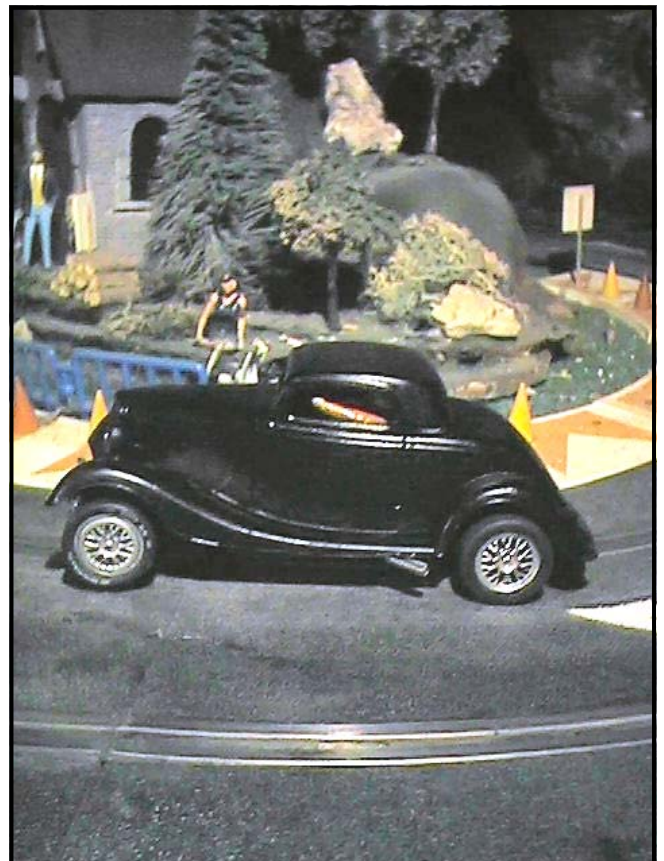
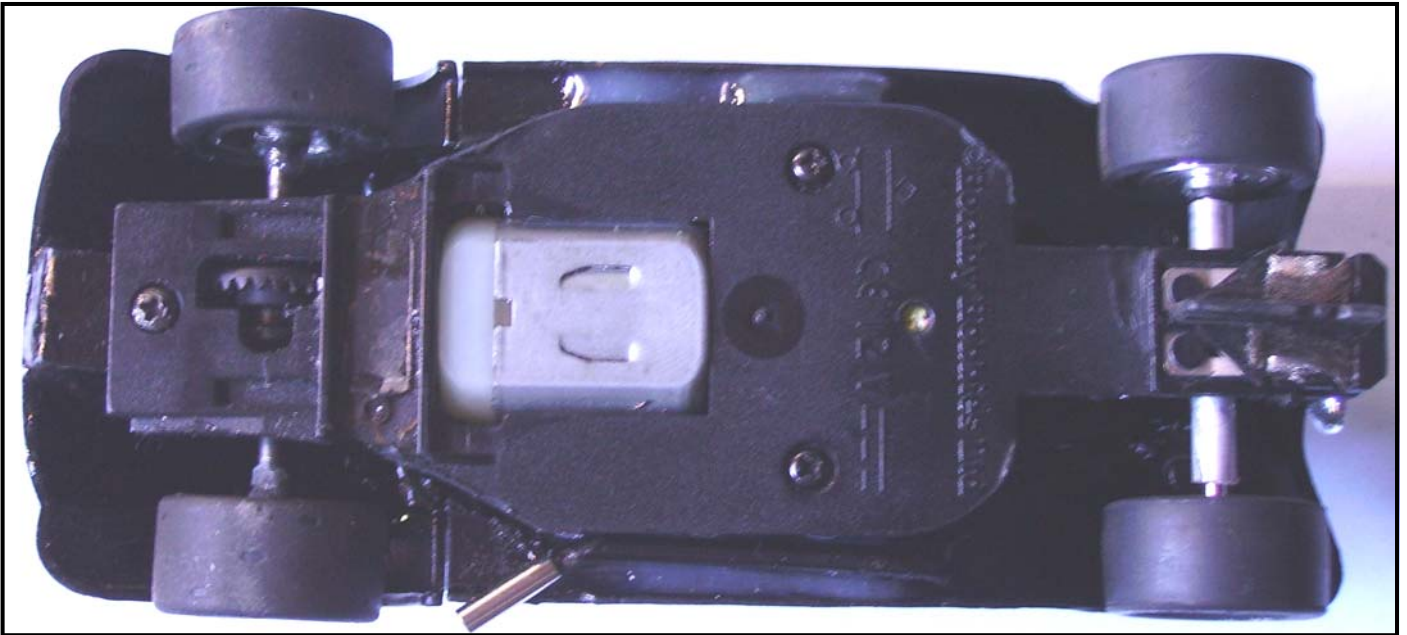


pointe de peinture rouge pour les feux arrière constituent alors la touche finale !

Je passe maintenant à une partie beaucoup moins fastidieuse : les essais sur piste. J'utilise mon circuit long de 18 mètres et constitué des rails Scalextric classiques. Malgré une hauteur assez importante, le modèle est sain. Les lignes droites et diverses courbes constituant mon circuit s'enchaînent à vive allure grâce au moteur Mabuchi bien adapté. En sortie de courbe, la voiture étant très légère, elle chasse du cul un peu trop à mon goût. Je remédie au problème plaçant sur le châssis et juste devant le moteur un lest de 4 grammes. Dans cette configuration le poids de ce scratch atteint alors 76 grammes.

En conclusion, une quinzaine d'heures au total ont été nécessaires à cette réalisation. Elles m'ont permis d'obtenir une auto assez originale et performante pour un prix de revient relativement modeste. J'espère, amis sloteurs, que cette initiative vous incitera à vous lancer dans une aventure aussi passionnante.

73 QRO à tous et au plaisir de vous retrouver prochainement autour d'un circuit !



Réussir une peinture à la bombe

C.Hillairaud

Gil Doucet (*courrier page 4*) semble avoir quelques misères avec l'application de la peinture en bombe.

Qu'il se rassure, il n'est pas le seul. Nous sommes nombreux à avoir essayé (*au propre comme au figuré*) de sérieuses déceptions et à avoir frôlé le «nervous breakdown» lorsque le résultat de nos travaux n'était pas à la hauteur de nos espérances minimales.

Il est temps que CR, avec l'aide des participants au forum Fan Of Le Mans, vienne à la rescousse des artistes peintres débutants. Voici donc une synthèse des conseils et façon de procéder de quelques peintres confirmés.

Nous partons du principe que les bombes utilisées (peintures et vernis) sont de marque Tamiya pour plastique ou résine. Ce n'est pas dans le soucis de faire de la pub à cette marque, mais bien parce que c'est à peu près la seule à être facilement disponible dans les magasins spécialisés.

La coque à peindre doit préalablement avoir été débarrassée de son ancienne peinture, des marquages par tampographie (décapage et/ou ponçage) et avoir été dégraissée (eau + liquide vaisselle).

La voiture étant propre et sèche vient le moment de peindre.

Installer la voiture sur un support (bouchon en liège avec double face, pièce de bois... Perso, j'utilise un cintre métallique que je peux plier et ajuster à la largeur de l'auto. Je stabilise le pied avec un lest). La « cabine de peinture » devra être aérée et la moins poussiéreuse possible. Il faut aussi pouvoir tourner autour de son œuvre à moins que l'on puisse facilement faire pivoter le support. Évitez les contorsions aussi inconfortables que pénalisantes dans l'application de la couleur.

Il est franchement utile de passer, avant, une couche... d'apprêt ! La peinture aura une meilleure accroche et les teintes claires auront beaucoup moins de mal à «couvrir».

Une des caractéristiques des bombes Tamiya est de propulser assez violemment son contenu vers l'extérieur. Il faudra donc se tenir à 30 bons centimètres de la «cible». Le geste devra suivre la surface parallèlement et à une distance constante. Nous évitons ainsi, surépaisseurs et manques. N'espérez pas vous en tirer avec une seule couche! Ce serait une grave et fatale erreur de vouloir tout couvrir en une fois! Il faut préférer 3 ou 4 (*voire plus*) couches fines qu'une seule «*tropépaisse*».

Extrêmement important, il faut bien laisser sécher entre chaque couche. Les avis divergent sur le temps nécessaire. Ça va de quelques heures à plusieurs jours. Personnellement, je laisse une demi-journée et ça marche. Après,...c'est vous qui voyez!

Une fois la peinture appliquée et le résultat satisfaisant, il reste à vernir. Notez que si vous avez des décalques à poser, il faut le faire avant de vernir. Pour la pose des décalques, je vous renvoie aux conseils de montage de la Ligier (*CR132*).

Extrêmement important (*bis*), le vernis Tamiya étant assez caractériel, il faut laisser sécher vos décalques plusieurs jours (*5 ou 6*) avant de l'appliquer selon la même méthode que la peinture (*couches fines, séchage...*). Si le vernis intervient trop tôt et en quantité trop importante, les décalques friseront, pourront se décolorer ou seront carrément détruits... Et là, c'est le drame!..

Extrêmement important (*ter*), pour ne pas dire essentiel ou vital. Il faut savoir que les produits Tamiya aussi bons soient-ils sont parfaitement incompatibles avec les peintures en pots style Humbrol ou Heller. Si vous avez des retouches ou détails à faire à l'aide de ses peintures, il faut le faire par-dessus le vernis et après que tout soit bien sec, archi-sec. N'appliquez surtout pas le vernis Tamiya par-dessus ces peintures. Cloquage et peau d'orange seront au rendez-vous, ce qui serait «ballot» si près du but!..

Voilà, avec ces quelques conseils simples, vous devriez être en mesure de réussir une peinture.



VIE DES CLUBS

Rallye 2006 à Ecaussines

Bonjour à tous les adhérents !...

Pour la seconde année, après la première expérience de 2005 particulièrement réussie, nous avons été invités au rallye 2006 d'Ecaussines, chez nos voisins Belges.

Toujours enthousiastes de nous rendre outre Quiévrain, ou, il est vrai, nous avons pris nos habitudes, Stéphane Martin nous a accueilli dans ce très accueillant club situé dans l'école communale de la ville.

Certes nous avons pris un peu de retard dans la mise en place de notre salle de Rallye au club de Dunkerque, mais nous oeuvrons pour proposer notre épreuve très bientôt. Patience !

Le déroulement de la journée étant calqué sur celui de 2005, je préfère faire place aux images cette année...merci à Laurent Havet pour le reportage photos !

Six épreuves spéciales à parcourir lors de quatre boucles dans la journée, soit vingt-quatre spéciales de une minute dont seul le meilleur tour est retenu...cela paraît peu, mais l'intensité des épreuves et le timing plutôt cool permettent de nombreux échanges, les temps d'assistance prévus étant plus que suffisants pour maintenir les autos en état, ou les réparer le cas échéant...

Deux nouveautés cette année dans le déroulement.

-La spéciale n° 5 entièrement en Scalex Sport, très longue et sinueuse (mais comptant une ligne droite pour se lâcher un peu tout de même), favorisait la constance plutôt que le meilleur tour : quatre tours à effectuer ; le temps total étant divisé par quatre pour obtenir un temps moyen, cumulé aux autres spéciales.

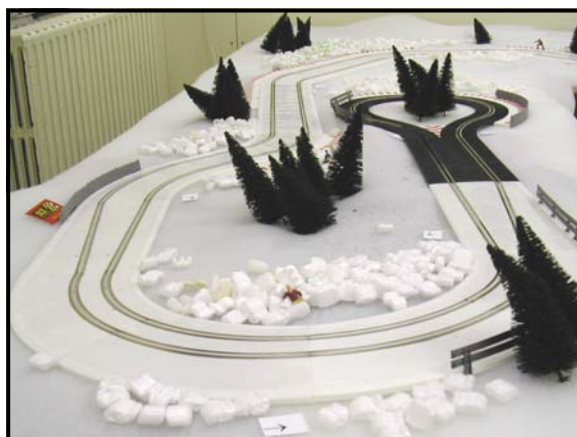
-Quatre catégories : groupe H (historique), groupe N (SCX de série), groupe A (sans suspensions), création d'une quatrième catégorie WRC avec suspensions.

Une fois de plus...**Merci et Bravo** à Stéphane et au Club d'Ecaussines, qui ont su faire aussi bien voire mieux que la première année et ce n'était pas facile, car après un tel succès de convivialité et de compétition en 2005, il fallait le faire !! Plus de participants et surtout des pilotes plus affûtés et préparés, des bagarres à tous les niveaux du classement (6 dixièmes entre 1^{er} et 2^{ème}, 4 dixièmes entre le 3^{ème} et le 4^{ème} au total des quatre boucles ...), et surtout de la bonne humeur ont offert à tous une très bonne journée. A bientôt à Dunkerque !

Franz ADAM—06 72 79 18 74 - CRAC Dunkerque

<http://www.slot-crac-dunkerque.aidenet.info/>

<http://users.skynet.be/hobbies/ecaussines.htm>



Correspondants régionaux Circuits Routiers

Laurent Despoix pour la Bretagne et un bout de la Normandie Tél: 01 30 40 13 87 ou 06 14 84 36 03

Thierry Geoffre pour la région Rhône-Alpes Tél: 06 84 49 19 19 e.mail: l-c-p@wanadoo.fr

Denis Desnos pour le Centre 4 rte du Plessis, 37130 Lignièrès de Touraine.

e.mail: : gaelle.martin15@wanadoo.fr

Vincent Delaine pour le Nord-Pas de Calais, 212 Rue Victor Hugo 59210 Coudekerque- Branche

tél: 03 28 61 24 16 e-mail: vdelaine@wanadoo.fr

Claude Meistelman pour l'Alsace-Lorraine

Tél: 03 83 49 35 25 ou 03 83 15 43 42 e.mail: c.meistelman@chu-nancy.fr

Patrick Lemaire pour un bout du Sud-Est Tél: 04 42 04 14 31 e.mail: pl.cockpist@wanadoo.fr

Eric Fortunato pour le Sud-Ouest Tél: 06.77.12.19.97 / 05.62.06.97.78 e.mail: enzo.sileri@wanadoo.fr

Jean-Yves "Los Gobos" Ergo pour l'Est

Tél: 03 23 70 06 12 - 44 rue du château - 02400 Château-Thierry e.mail: losgobos@free.fr

VIE DES CLUBS

Ouverture d'un Slot Center à Dunkerque (59)

C'est depuis le 27 août 2006 que Didier Aubard a ouvert un Slot Center à Coudekerque-Branche à moins de 5 minutes du centre ville de Dunkerque en bordure de l'A16.

Fort d'une expérience des Slot Centers américains, ce passionné a construit trois pistes bois :

- une «magistrale» 8 voies de 47 m d'inspiration «Royal King»,
- la seconde comptant 8 voies de 30 m très «torturée» évoquant les spéciales de montagne et
- la dernière à 6 voies de 17 m réservée à l'initiation.

Les voitures disponibles à la location sont des Parma Groupe 10 ou des TSRF (1/24) et des Parma Womp-Womp pour l'initiation.

Une boutique attenante aux pistes propose à la vente les voitures, poignées et pièces détachées des marques Parma et TSRF.

L'installation d'une piste pour dragsters est même prévue d'ici la fin de l'année.

Le Slot Bar Racing est ouvert tous les jours sauf le lundi de 11 heures à 22 heures

Pour tous renseignements :

**Slot Bar Racing
Didier Aubard**

60 route de Furnes
59210 Coudekerque-Branche
T. 03 28 69 54 50



Ça bouge sur le **forum Fan Of Le Mans**. Certains membres sont en train de mettre sur pied une Proxi-Race par étape. Le but étant de faire un tour de France du Slot. Le **TDF Slot**, c'est le nom de cette course s'adresse à tout le monde, intervenant sur le forum ou non.

Seize places sont à prendre pour ceux qui veulent participer en tant que concurrent. Les voitures engagées doivent avoir participé au Tour de France Auto, à un rallye ou à une course sur circuit entre 1950 et 1986. Pour les Proto, à l'exception des Can-Am qui ne sont pas autorisés, ils doivent avoir participé à une course d'endurance entre 1950 et 1977. Autant dire qu'il n'y a que l'embarra du choix ! Le règlement technique, disponible sur le site officiel du TDF Slot : <http://lehangar.neuf.fr/accueil.html>, est très restrictif et la préparation autorisée ne demande pas d'être un ingénieur es slot.

Il devrait y avoir dix épreuves organisées en dix endroits différents chez les personnes qui se seront engagées à recevoir le TDF Slot chez elles. Les pistes empruntées seront de tous les types et toutes les marques/ Ninco, Scalex Sport ou Classic, Carrera, Polistil... Rapides, sinueuses... Bref une véritable épreuve de longue haleine et très complète où la voiture gagnante sera forcément, rapide, maniable, fiable, polyvalente... Bref, toutes les qualités requises pour gagner un Tour de France Auto, même au 1/32 ! Affaire à suivre...

Le PanamSlot

Ce n'est ni un club, ni une association, simplement un petit groupe de passionnés du Slot, habitant le Nord Ouest de la région Parisienne, entre Conflans Ste Honorine et Gennevilliers, qui se retrouvent tous les vendredis soir, gâchette dans une main, boisson fraîche dans l'autre, sans autre prétention que de passer un bon moment ensemble.

A nous tous, nous possédons 4 circuits permanents, Scalex Sport et Classic, Ninco, ainsi qu'une piste Carrera Exclusiv, 4 voies, de près de 25 mètres, montée de façon temporaire dans mon sous sol (ben oui, une planche de 6m50x 2m50, ça prend un peu de place !).

Nos courses sont les plus variées possible. On est là pour rouler, pas pour discuter des points de règlements. Une visite sur notre site www.panamslot.fr, vous donnera une idée de ce que nous faisons. Vous y trouverez plein de choses sympas: Notre "règlement", nos sorties, nos voitures, nos circuits, notre championnat ...

Alors, si vous habitez le Nord du 78, le 92, le 95, que vous ayez ou pas un circuit et que vous souhaitez rencontrer d'autres sloteurs et, pourquoi pas, rejoindre notre petit groupe, n'hésitez pas!

Une seule adresse: panamslot@free.fr

Jean-Luc Reynard



ACR 276



Club ACR 276

Les dates clés

Septembre 2005: Participation à la journée des associations à Saint Etienne du Rouvray.

Décembre 2005: accord de la mairie de Saint Etienne du Rouvray pour accueillir le club dans des locaux

Avril 2006: Remise des clés du local au président du club

Mai 2006: Ouverture du forum

7 Octobre 2006: Course inaugurale

Pourquoi ACR 276 ?

L'activité est Associative autour du Circuit Routier miniature.

Elle se déroule en Normandie avec des membres venant de l'Eure et de la Seine-Maritime. (départements 27 et 76= 276)

La suite de l'aventure

Après Barentin, Maromme et Pavilly, l'association renaît sur Saint Etienne du Rouvray.

Plus de 15 ans d'expérience pour 3 des membres fondateurs.

Les actifs du club sont nombreux dont une piste 4 voies équipée du système numérique DaVic (ce système permet un mode « multi-joueur » à 15 voitures sur 4 voies).

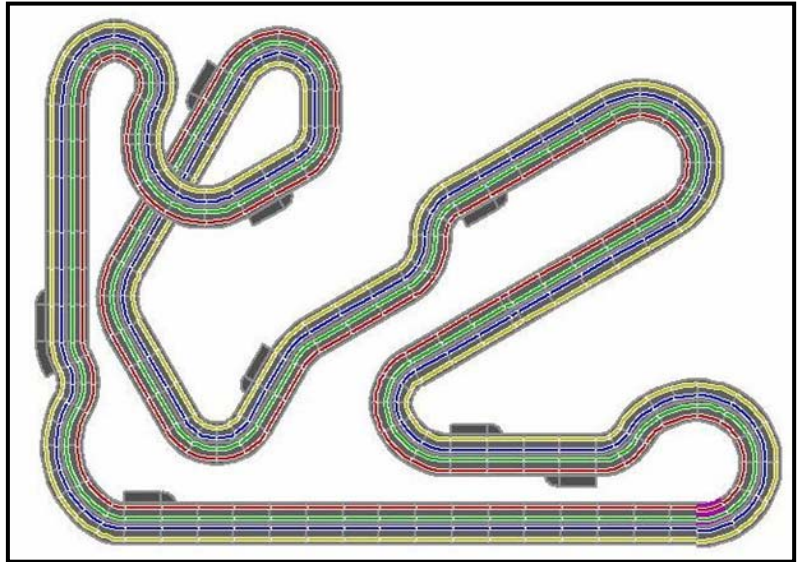
Il suffisait de trouver une occasion comme la journée des associations pour créer une volonté de rassembler les passionnés de la région. Chacun s'est retroussé les manches afin de fabriquer la première piste numérique au monde, entièrement de marque Carrera pouvant accueillir 15 pilotes simultanément. Cela laisse augurer de formidables moments de plaisir de pilotage. De plus c'est le sport mécanique le moins cher.

La fabrication de la piste

Les postulats de base:

La pièce qui accueille la piste fait 9m x 6m. Deux parties du circuit existant à Pavilly étaient plaisantes et paysagées, nous souhaitions les conserver. Il fallait installer intelligemment les 15 postes de pilotage dans la pièce.

La position des aiguilles de changement de voies, de compte-tours et des postes de ramassage sont des paramètres importants. La zone des stands devait faire toute la ligne droite (comme sur un vrai circuit de F 1).



Les caractéristiques du circuit sont :

Les rails utilisés sont de la prestigieuse marque allemande Carrera à l'échelle 1/24ème

4 voies avec système numérique à changement de voies DaVic

36 m de développé par voie + une véritable zone de stands

6 virages équipés d'une cinquième voie de ramassage

15 postes de pilotage en numérique et 4 en classique.

Gestion de la course par ordinateur (chronométrage au millième, classement automatique en course, gestion de plusieurs pilotes par équipe en endurance, statistiques personnalisées, tour par tour, affichage des résultats sur écran plat etc...)

A l'image des vrais circuits, la piste de l'ACR276 est complète et variée.

La piste permet de voir rouler les voitures de deux échelles «1/32ème et 1/24ème»

Tous les membres du club se sont impliqués dans les travaux effectués (et ce n'est pas fini).

Le nombre d'inscrits atteint une trentaine de personnes.

La création dans le futur d'une école de pilotage va permettre d'assurer la pérennité de cette activité de loisir.

Les perspectives d'organisations de compétition nationale voire internationale sont réelles.

Pour nous rendre visite, virtuelle ou encore mieux sur place :

Forum www.acr276/activebb/fr

Ecole pergaud, 76800 Saint Etienne du Rouvray



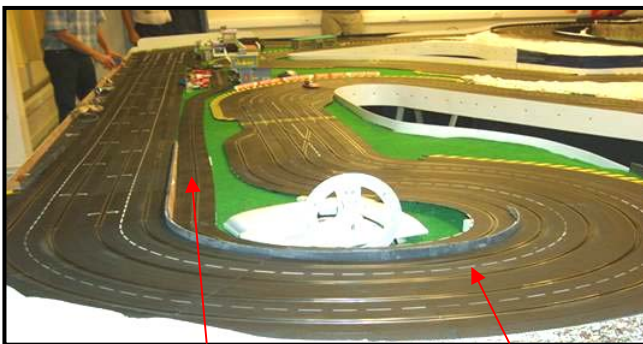
La qualité dans les moindres détails



La programmation de la puce.



Une grille de départ comme en vrai!



L'entrée des stands qui suit la grande courbe avant de suivre la ligne droite.



Les particularités



La terrifiante bosse où les voitures décollent.



La partie technique qui suit la bosse:



Les esses avant le banking.



La gestion des dépassements des concurrents grâce au système d'aiguillage à télécommande.

Rencontre Interforum août 2006

C.Hillairaud

Le 08 août dernier, à l'initiative de François Tardin (Franky) qui s'occupe des «news» sur le site de Miniend (<http://www.miniend.com/>) a eu lieu une rencontre entre quelques passionnés intervenant sur différents forum de discussions, MiniEnd, FOLM et Slot 62 (<http://www.slot62.com/>), ayant pour sujet le circuit routier. Beaucoup sont membres de CR et Franky qui ne nous connaissait pas en a profité pour s'inscrire (*je ne loupe pas une occasion! ndCH*).

Si la date, au beau milieu des vacances d'été, n'était pas la mieux choisie pour faire le plein de participants, quelques malheureux déjà revenus de vacances ou pas encore partis (comme moi) ont pu répondre présents.

Le but de François, frustré que son pays (la Suisse) soit un «désert slotistique», était de faire se rencontrer des personnes discutant jusqu'alors par l'intermédiaire d'Internet. Ainsi nous allions pouvoir mettre des visages sur des «pseudos» avec lesquels nous échangeons idées, «trucs», photos de circuits, scratches etc....et partager pendant quelques heures l'hospitalité et la piste du magasin Slot Vallées à Colombes (92).

Franky, qui est en train de «monter» une équipe «MiniEnd» pour participer aux prochaines 24H du Chesnay, s'est montré satisfait de cette première un peu improvisée mais qui a permis quelques rencontres sympas et enrichissantes.



Autour de la piste de Slot-Vallées: Elicend, MMK, Shenina, Tompoos, Franky, Jojo, LoloGTI...etc. tous animés par une même passion.



Nicolas Dupré «Elicend», webmaster de MiniEnd et membre récent de CR, s'offre un petit plaisir en solitaire.



Photo: Elicend



Tompoos et Tomcat (en «costard») semblent éberlués par le scratch super sympa sur la base d'un jouet «Disney».

SLOT - RC
Maquette
statique

STOP WARNING GO

STOP WARNING GO

Tous les vendredis soir
de 20h à 23h30 Soirée Slot

(Sur inscription*)

***Voir conditions en magasin**



www.stopwarninggo.com

STOPWARNINGGO

15, Rue de la Liberté Centre Commercial
Le Colombier 95470 SURVILLIERS

Tél. 01 34 68 94 45 - Fax : 01 34 68 95 80

NOUVEAUX HORAIRES

LUNDI 14h30 - 19h

DU MARDI au VENDREDI

10h - 19h sans interruption

SAMEDI 10h - 18h

sans interruption

NINCO DIGITAL



La plus grande piste en France
équipée du système digital Ninco !!



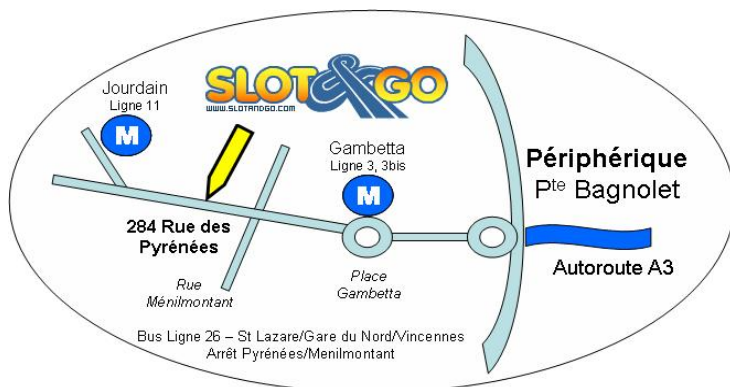
**Profitez de nos prix
de lancement
jusqu'au 6/10/2006 !!**

SLOT & GO
WWW.SLOTANDGO.COM



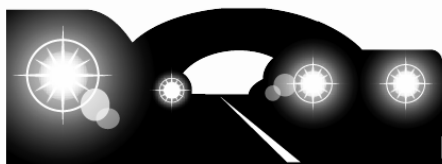
Métro Jourdain
284 rue des Pyrénées
75 020 PARIS
Tél/Fax : 01.46.36.92.23
Mail : info@slotandgo.com

- ✓ Conseils et étude de tracés,
- ✓ Devis gratuits,
- ✓ 3 pistes de démonstration,
- ✓ Essais de véhicules,
- ✓ Véhicules de collection,
- ✓ Nombreux coffrets en stock,
- ✓ Accessoires pour circuits,
- ✓ Pièces détachées,
- ✓ Pièces pour compétition,
- ✓ Location de circuits,
- ✓ Vente en ligne.



*Ouvert le Lundi (11h30/19h00), du Mardi au Vendredi
(10h00/19h00), le Samedi (10h00/18h00)
S.A.R.L au Capital de 10 000,00 euros - RCS 479679441*

www.slotandgo.com

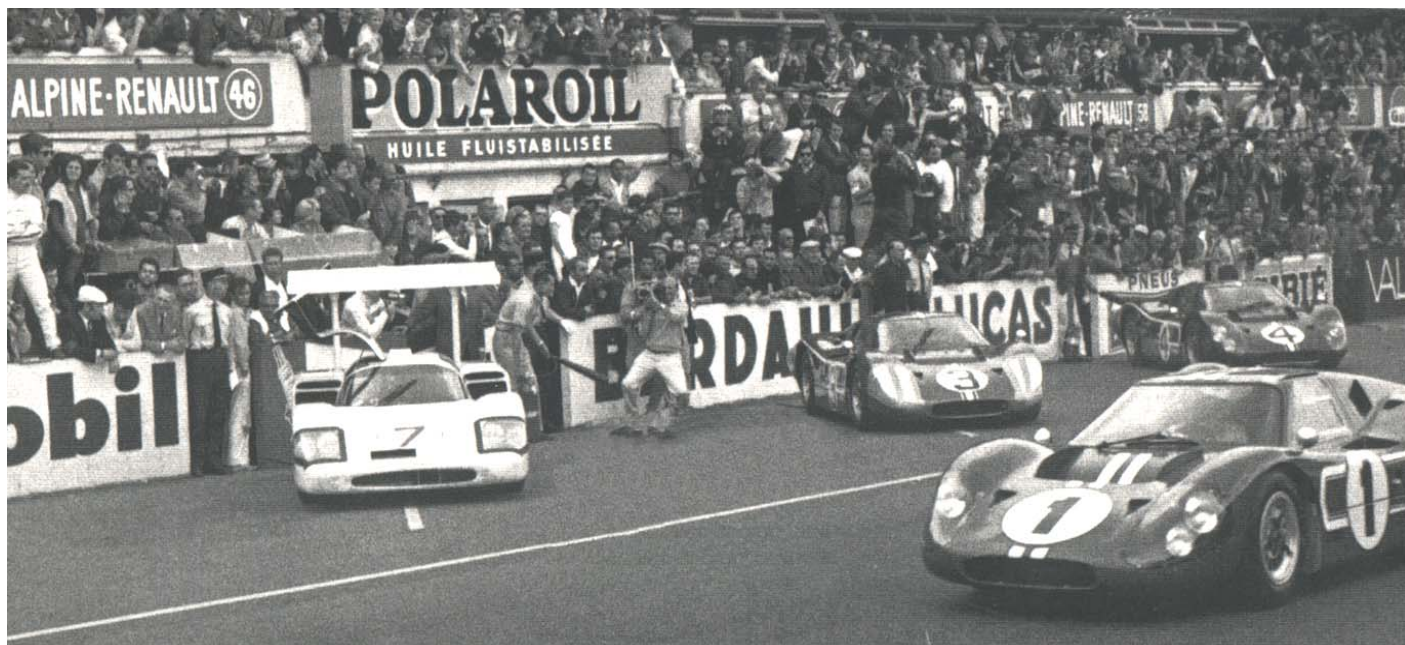


tel/fax **02 48 70 43 68**

Circuits de Légende

9 rue Sigault de Lafond 18000 BOURGES

RCS Bourges 427 854 447



CHAPARRAL 2F n°7 et n°8 Le Mans 1967 disponibles en coffret chez MRRC à 89.50 €

www.circuitsdelegende.com

Nouveautés disponibles		SEAT LEON WTCC A1 GP		KARTS
	FERRARI 250 GTO		CORVETTE C6R Sebring 2006 & custom NISSAN 350Z Tuning / FORD Mustang 1967	
	MITSUSHI Lancer EVO 8	PROTOSLOTKIT	Kit JAGUAR XJR5 Le Mans 1985	

+ NOUVELLES DECORATIONS chez SCALEXTRIC, NINCO, FLY, SCX, CARRERA, TEAM SLOT, SPIRIT

www.circuitsdelegende.com

DE L'ANCIEN, DES PIECES DETACHEES (en stock), DE LA DISPONIBILITE (vous pouvez appeler pour informations, conseils et commandes) DES PRIX AVANTAGEUX : frais de Port : 5 € pour une voiture neuve, 6.50 € pour deux, 4 € pour trois voitures et plus (autres articles : nous consulter)

- CARTE DE FIDELITE : pour 10 voitures achetées° LA 11° VOITURE GRATUITE * ° sans limite d'achat dans le temps. (° hors voitures en « Super Prix » * une voiture au choix de la valeur moyenne des 10 achetées)
- « SUPER PRIX » SUR CERTAINS MODELES (renseignez- vous)

Antoine DUBOIS vous donne rendez-vous à :

- La ROCHE sur FORON (74)	Parc des Expositions	samedi et dimanche	14 et 15	octobre	de 9h	à 18h
- LYON (69)	Eurexpo-Epoqu'auto	vendredi	3	novembre	de 17h	à 22h
		samedi	4	novembre	de 8h30	à 19h
		dimanche	5	novembre	de 8h30	à 18h
- BESANCON (25)	Grand Kursall	dimanche	19	novembre	de 10h	à 17h
- FRANCONVILLE (95)	Parc des Expositions	dimanche	3	decembre	de 9h	à 16h

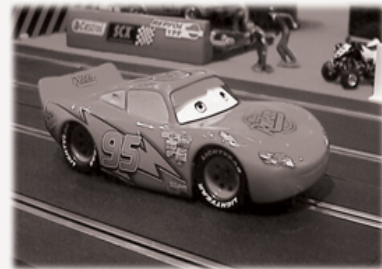


43 rue Félix Faure
92700 Colombes
01.47.86.24.78

10 min de Saint Lazare en train
Station : Les Vallées

Coffrets

Décoration



Voitures

Pièces détachées

Accessoires

Promotions

2 Pistes d'Essais

Digital

Lundi
15h-19H30



Mardi
au Samedi
10h-13h30
15h-19h30

Vente en Ligne

www.slot-vallees.com

BITUME SLOT RACING



Animation, conseil et vente

Voitures, circuit et accessoires

Show room avec piste d'essais

Dépôt vente occasions

Peintures personnalisées, préparation compétition et montage de kits sur demande !

VENTE PAR CORRESPONDANCE

www.bitume-slot-racing.com



VENTE SUR PLACE AU SHOW-ROOM
5, Rue du 8 mai 1945 83143 Le Val

**Ouverture du show room du lundi
au samedi sur rendez-vous**

Contact:

J-Loup VENON



Tel / Fax :04 94 86 48 06 Mobile : 06 85 87 12 61

RCS : Brignoles 480 352 392 00017

EURL au capital de 7500 €



Vente Par Correspondance

Pascal FELIX - TERNIS - 07000 PRIVAS -

pascalfelix@aol.com / site : v-p-c.fr

Tél / Fax 04.75.64.84.36 / 06.81.35.97.00



V- P- C.fr >> le catalogue des catalogues

NINCO **N>DIGITAL**

Disponibilité prévue pour fin Octobre

NINCO

CIRCUIT DIGITAL MASTER TRACK

NINCO **N>DIGITAL** **CONVERSION KIT**

PACK CONVERSION DIGITAL > 189€
JUSQU' A 8 VOITURES SUR 2 VOIES

Racer

FERRARI 275P / 330P

NINCO

KARTS 47.50€

FLY Car Model 10 ANS FLY > 917 K 56.50€

TEAM SLOT

SCX 1:32 Scale Racing System

XSARA S. LOEB / 37.50€

FLY Car Model 250GTO TARGA FLORIO

sport

sport

ASTON DBR9 ALMS #58

sport

MMK

612 CAN AM 68 >> 119 €



PROTO Slot-Kit

PORSCHE 908 LH LM72



KIT PREPEINT 65€

PROTO Slot-Kit

PROTO SLOT KIT

JAGUAR XJR5 LM 1985



KIT PREPEINT 65E

MMK

SLOT FRANCE



DB COUPE LM 1960



DIORAMAS 1/32 >> 60€



nsr

MOSLER



Revell MONOGRAM

PROMO

PROMO SPIRIT OF LM 55 €



slot.it.

TOUTES LES PIECES ET OPTIONS DISPOS



PNEUS REPROS POUR VOS ANCIENNES

SCALEXTRIC

NOUVELLE REFERENCE N14

pour MINI AILES LARGES / METRO / ESCORT MEXICO AVANT DES F1 '80 (C120 à C140) / CAPRI etc..

4 €UROS LA PAIRE



PORSCHE 550 MILLE MIGLIA



FERRARI MODENA EN KIT (à paraître)



NINCO



MAQUETTE DIRIGEABLE



PIECES REPRO SCALEXTRIC - PNEUS EXCLUSIFS VPC EN STOCK - LIVRES

CONDITIONS DE VENTE commande enregistrée qu'accompagnée de son règlement / CB si + de 15 € / Chèque / Virement / Mandat



Port Colissimo suivi 6 € jusqu'à 100 € d'achats / 9 € jusqu'à 180 € d'achats / franco de port si + de 180 €

**LE PREMIER SPECIALISTE FRANCAIS
DU CIRCUIT ROUTIER ELECTRIQUE**

ANNI-MINI

TOUTES LES GRANDES MARQUES

Scalextric *SCX* *Carrera*
Revell *Any Slot* *Fly*
Ninco

www.anni-mini-fr.com

*Toutes
pièces
détachées,
décors et
accessoires
spécialisés.*

e-mail :

anni-mini@wanadoo.fr



22, Bd de Reuilly 75012 PARIS
Tél : 01 43 43 33 51
Fax : 01 43 43 55 71

Vente par correspondance

ouvert de 10 h 30 à 19 h - fermé dimanche et lundi
Métro Daumesnil / Dugommier / Bus-29-87-46-62

MONDIALTEC et le CIRCUIT ROUTIER : une PASSION AVANT TOUT

TEAM DAVIC MONDIALTEC

VAINQUEUR DES 24 HEURES
DE CERANO ET DU CHESNAY
CHAMPIONNAT D'EUROPE 2006

WWW.MONDIALTEC.NET

UN SITE ENTIEREMENT NOUVEAU
AVEC COMMANDE EN LIGNE



TOUT POUR LE CIRCUIT ROUTIER



COFFRETS



ELEMENTS



VOITURES



FIGURINES



ACCESSOIRES



Toutes les grandes Marques sont disponibles .

Un stock de pièces détachées pour réparer , entretenir , modifier vos bolides .

Plus de 700 modèles de voitures en présentation

PROMO - PROMO - PROMO - PROMO - PROMO - PROMO - PROMO

SCALEXTRIC FERRARI 330 P4
LE MANS 1967



40.00 Euros

Ref: SCA 2641

FLY PORSCHE 917 LH
LE MANS 1971



45.00 Euros

Ref: 88183

SCALEXTRIC FERRARI 330 P4
LE MANS 1967



40.00 Euros

Ref: SCA 2642

NEWS - NEWS - NEWS - NEWS - NEWS - NEWS - NEWS



MONDIALTEC 7 Avenue Roger Salengro 78360 MONTESSON Tel./Fax 01 30 7156 68

Toutes les nouveautés sur www.mondialtec.net

VENTE PAR CORRESPONDANCE Livraison GRATUITE à partir de 120.00 Euros d'Achat

the slot classified ad's of



LES PETITES ANNONCES DE
CIRCUITS ROUTIERS

Une personne désirant faire passer une P.A dans Circuits Routiers **devra obligatoirement indiquer:**

-Si elle vend, recherche ou échange, si le port est compris ou en sus, la marque, si possible la référence de l'objet de la transaction et le prix demandé. Pour les échanges, une valeur de base devrait être indiquée.

Le texte de l'annonce devra:

-être rédigé à la main en lettres majuscules ou **dactylographié en minuscule.**

-présenté de la même façon que dans le bulletin, ne pas excéder l'équivalent d'une page de CR et

parvenir à la rédaction, adresse ci-dessous, **AVANT LE 10 DU MOIS PRECEDANT LA PARUTION DE CR** (avant le 8 pour une annonce faxée au 01 47 78 73 47).

Yann Le Thiec 7 rue Rudyard Kipling 77220 Tournan en Brie
ou via Internet, à: yann-eric.lethiec@gltrade.com

Toute annonce ne répondant pas parfaitement aux règles ci-dessus ne sera pas publiée.

Les annonces émanant de membres non à jour de cotisation seront refusées.

Une annonce arrivant hors délai (attention aux jours fériés et aux "ponts") mais correctement rédigée sera publiée dans le numéro suivant.

Une annonce correcte mais trop longue sera publiée amputée des lignes en trop.

Celles-ci paraîtront dans le numéro suivant.

Les abréviations suivantes, destinées à évaluer l'état des modèles proposés par l'auteur d'une PA, **devront être employées:**

-**CN** (comme neuf): article jamais utilisé, en parfait état.

-**TBE** (très bon état): utilisé mais parfait état de marche, aucune pièce repro manquante ou détériorée.

-**BE** (Bon état): complète, éventuellement pièce repro mais pas de défaut majeur.

-**M** (moyen): pièce(s) endommagée(s) ou manquante(s), carrosserie peinte...en état de marche.

-**EP** (épave): pour pièces détachées.

-**B** (boite): si le modèle est proposé avec son emballage d'origine.

ATTENTION

Les petites annonces proposant, à la vente, du matériel

neuf en boîte, disponible au catalogue (toute marque)

de l'année en cours ou de moins de deux ans sont interdites.

Le bureau de CR vous remercie d'en tenir compte.

Christian NGUYEN BUU
6 place du Maréchal LECLERC
51300 Vitry le François
03-26-62-10-50

Recherche

FLY TBE

Lola T70 ref 0036
Lola T70 ref 0039
Porsche GT1 evo playstation ref 0055
Porsche 917 Gesipa ref 0083
Porsche 917 Guston ref 0081
Porsche 908 Martini ref 0016
Porsche 908 Shell ref 0040
Porsche 908 /3 Targa florio 71 ref 0064
Porsche 908 /3 Targa florio 70 ref 0067
Ford GT40 LM 66 Ref E181
Ford Capri N°55 Ref A142

Jean-Marc SITTLER

17 rue du Dr Freysz
67000 STRASBOURG
03.88.78.04 19 hb
03 88 31 67 33 dom

VENDS + Port

SCALEXTRIC

Lot de 14 courbes standard C151 TBE
2.50€pce ou le lot 28€
Lot de 10 droites C 160 TBE
2.50€pce ou le lot 20€
Ref A 259 Cpte tour (1/2 droite noire) TBE 3€

SPIRIT

Reynard 2KQ Sport orange/bleue N°28 LM 2002
TBE+B 36€

NINCO

Ref 50201 BMW LM 99 Panasonic CN+B 40€
Ref 50208 BMW LM 99 Dell N°15 CN+B 45€
Ref 50209 BMW LM 99 Dell N°17 CN+B 45€

SCX

Ref 61300 Audi Sport Japan LM2002 CN+B 35€

MG VANQUISH

CA34 Shadow MKII test car 1971 CN+B 30€

FLY Classic

Ref 88039 A502 Lola B98/10 LM99 Repsol CN+B
48€
Ref A782 Alfa 156 GTA jaune BE+B 25€

Ref C13 Porsche 908 BP CN+B 50€
Ref C16 Porsche 908 Martini CN+B 50€
Ref C15 Porsche 908 Gesipa CN+B 45€
Châssis complet Saleen racing 02 R moteur evo 2
intérieur réduit CN 27€

Franz ADAM

06 72 79 18 74
CRAC Dunkerque
<http://www.slot-crac-dunkerque.aidenet.info/>

Recherche

CARRERA PROFI

Rails tous types
En particulier pont en dos d'âne

PSK

Kit ou montée
Ferrari 350 CANAM

RACER

Optique de phare avant Ferrari 412P NART
Origine ou repro

Jean-françois GACHE

24 rue de Seine 77810 Thomery
01 60 96 42 55 / jfgache@cegetel.net

Recherche

PINK-CAR

2cv

Thierry MOUSLI

15 rue des marronniers 31330 ONDES
05.61.82.84.89 /06.79.30.37.72

vends/échange +port

JOUEF 1:40

BMW blanche tbe 16€
Ford CAPRI rouge tbe 24€
Porsche GT blanche tbe 16€
Porsche 911S jaune tbe 16€
Porsche carrera grise tbe 20€
Porsche GT grise tbe 18€
Ferrari F1 rouge(ss pots) be 16€
Ferrari GTO rouge tbe 20€
Ferrari 312T rouge tbe 18€
Ferrari GTO jaune rf tbe 18€
Ferrari F1 bleu ciel tbe 20€
Ferrari F1 verte/jaune rf tbe 20€
Ford GT rouge rft be 16€

Signification des abréviations pour les modèles Jouef

-**éco**: modèle économique de fin de production (roues fixes, pas de pilote).
-**rf**: roues avant fixes (reliées par axe ou indépendantes).
-**rd**: roues avant directionnelles (train avant Jouef en 8 éléments).
-**jpg**: jantes en plastique gris (à rayons ou modernes).
-**jch**: jantes chromées (à rayons uniquement).
-**Matic**: version avec électronique active.
-**ZR**: version "Z Racing".

Abréviations Scalextric et autres

-**fj**: formule junior Scalex
-**rt**: Race-Tuned
-**gt**: grosse tête
-**rp**: round pin guide
-**rtr**: Ready to Run
-**cl**: carrosserie lexan
-**BTS**: pièce repro "BTS Moulding"
-**pc**: pare-chocs
-**pb**: pare-brise

Matra F1 bleu/blanc tbe 18€
Matra F1 blanc/bleu tbe 18€
Matra F1 LOOPING bleu tbe 30€
Lotus F1 rouge/jaune tbe 18€
Lotus F1 bleu ciel tbe 25€
BRM jaune (ss pots)tbe 20€
BRM verte tbe 16€
Renault F1 jaune tbe 19€
Alpine 3000 bleu tbe 20€
Alpine 3000 bleu rf tbe 17€
Alpine 1600 bleu tbe 30€
Austin Mini rouge tbe 25€
Alpine A442 jaune tbe 16€
Lancia Stratos rouge tbe 18€

Strombecker

A310 bleu tbe 49€
Citroen SM rouge tbe 79€
Porsche carrera grise tbe 45€
Testa Rossa rouge (pb repro) be 53€
Testa Rossa bordeaux be 53€
Jaguar D bleue (ss pb) be 35€

Denis Gardès

38 le bois de l'homme,
43700 Le Monteil.
04.71.02.10.06.
denis.gardes@neuf.fr

vends/echange +port

JOUEF 1/40

- Porsche 917 bleue ciel TBE 18€
- Ferrari 250 gto rouge TBE 18€
- Porsche gt grise TBE 18€
- Alfa gtv 2000 rouge TBE 23€
- Ferrari F1 vert/jaune TBE 15€
- Porsche gt blanche BE 10€
- Alpine 3000 be 10€
- Chassis BRM + mécanique TBE 8€
- Nombreuse ref. de piste

Polistil 1/32

-A101 Ferrari 312 canam TBE 7€
-A102 McLaren M8F canam TBE 7€
-A110 wolf F1 TBE 7€
-A112 Ferrari 312 T2 TBE 7€
-A129 Benetton F1 TBE 7€
-A130 Ferrari 126 F1 TBE 7€
-2 chassis policar complets 8€

Dromocar 1/43

-Lola aston martin rouge TBE 7€
-BRE Samourai grise TBE7€
-Alfa 33 rouge TBE7 €
Lola gt blanche manque roues arrières 7€

Scalextric 1/32

C2263 Mc Laren MP4 ed/lim TBE +B 35€
1 coffret 29 MT Tyrrell +Ferrari TBE 35€

Grand-prix 1/43

Modalité de passage d'une petite annonce sur le site Internet de CR:

1- Rien ne change en ce qui concerne les annonces passées dans CR. Elles seront, comme d'habitude, transférées vers le site après parution du bulletin. Rien ne change, non plus, concernant l'expédition des annonces « bulletin ».

Elles **doivent** parvenir à Y-E Le Thiec. Celui-ci ne s'occupera que des annonces « bulletin ».

2- Tout adhérent voulant passer une annonce uniquement sur le site doit utiliser le formulaire en ligne auquel il pourra accéder grâce à un code qui lui sera communiqué dans le bulletin.

Les annonces « site » seront réservées aux membres pendant un mois avant d'être « basculées » dans la rubrique accessible au public.

3- Toute annonce annule et remplace la précédente.

4- Le contenu des annonces est soumis aux mêmes restrictions et obligations que celles publiées sur le bulletin (Matériel en rapport avec le circuit routier, neuf en boîte interdit, code: CN, TBE, TB...etc).

5- Le contenu des annonces sera systématiquement contrôlé et les annonces ne répondant pas aux critères seront détruites.

6- les annonces Internet seront supprimées automatiquement au bout de deux mois.

Merci de respecter les règles.

Codes annonces site Internet

jusqu'à nouvel ordre:

Nom d'utilisateur: **pacr**

Mot de passe: **ligier**

1 coffret made in germany 2 voitures moteurs Bulher ronds 20€

Gil DOUCET

15 rue du Château d'eau
45140 Saint Jean de la Ruelle
02 38 72 60 41

Vends+Ports

NINCO

50334 Porsche 934 Burton N°58 LM77 CN+B 50€

FLY

A651 Ferrari 365 GTB4 Pozzi LM74 N°71 CN+B 50€

A653 Ferrari 365 GTB4 Carrefour LM72 N°39 CN+B 50€

A1202 Renault 5 Turbo Philips CN+B 55€

A1202 Renault 5 Turbo Calberson CN+B 55€

TEAM SLOT

10501 Lancia Stratos Alitalia 1° MC 77 CN+B 45€
10503 Lancia Stratos Chardonnat TDC CN+B 45€

SCALEXTRIC

C2274 Porsche 996 GT3 R Paragon CB+B 40€
C2655 Ford Grantorino truxmore lm76 CN+B 45€
HK 2004 2 maquettes à monter Porsche 996 GT3
R 10€pce

TPK

TK3 Kit Porsche 906/6 LH usine N°30 LM66 55€

RECHERCHE TBE ou CN

SLOT IT

SICA 03B Porsche 962 C Repsol N°17 LM89

ARTIN 1-32

Porsche 911 GT2 Ref 3910 3911 3912 3913

Matchbox

PT 108 Maquette à monter Porsche 936

????

2 planche de décalcs Porsche 956 LM83

Carrera Evolution

25452 Bentley Exp Speed 8 3° LM2001 N°8
Jaguar 4° LM1954 N°14

Patrice MARTIN

16 Boulevard Misset
58500 CLAMECY
03 86 27 28 70

vends/échange +port

JOUEF 1/40

Porsche 917 bleue 20€
Porsche 936 blanche 20€
Porsche 911 S jaune 15€
Porsche GT grise 15€
Porsche GT blanche 15€
Ferrari 312 T rouge 12€
Renault F1 jaune 12€
Chaparral 2F orange 20€
Lotus F1 Looping verte 25€
Carabo verte 18€
BMW 3.0 CSL blanche 15€
Matra 650 bleue 20€
Alpine 1600 Berlinette bleue 30€

CIRCUIT 24

Ford GT 40 Blanche 30€
Ford GT 40 Bleue 30€
Ford GT 40 orange 45€
Matra MS650 bleue 45€
Matra Djet bleue 30€

Recherche

JOUEF

Décalcomanies GENDARMERIE pour
MATRA DJET (repro bienvenue)

TIERCE 24

Roues pour Sulky (même une)

Yann-Eric LE THIEC

7 rue Kipling
77220 TOURNAN EN BRIE
01.53.40.00.85 HB
06.64.23.14.70
yann-eric.lethiec@gltrade.com

Vends/échange

SCX-Technitoys

Kit Rally "Personnalise la SEAT Cordoba" de Scalextric-TecniToys (scx 2001).
Contenant : 3 Carrosseries de SEAT Cordoba
WRC : 1 carrosserie blanche à décorer, 1 carrosserie WRC
Movistar" avec bloc de phares antibrouillard et 1 carrosserie "Repsol YPF" avec effet terre. - 1 Châssis SEAT
RC et moteur 4x4 - 6 Axes complets avec divers roues et pneus - Feuille de calques pour diverses décorations.

Strombecker

(Rail long. 30 cm, large idem Ninco, Polistil)
Coffret de base Strombecker en 8 avec 1 voiture orange (McLaren 1/35 eme) 2 poignées+ transfo + accessoires+ 1 grand carton de rails TBE.(+ relevés). (env.35-40 droits, autant de courbes, + relevés, plusieurs
ail alim, chicanes, etc.) faire offre.

ARTIN et dérivé 1/43 :

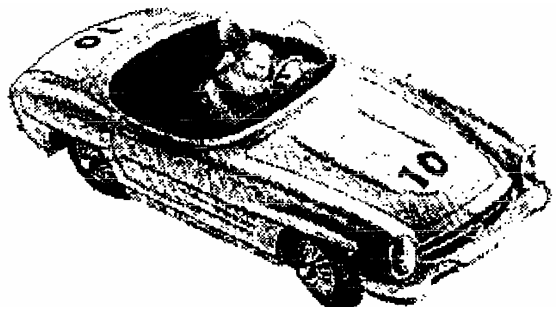
Lot de 4 grand circuits dont un modèle Tandy Radio Shack (Poursuite, 26 courbes, made By Artin année 1994 à piles 4xR20 ou transfo 6V fournis) complet avec voiture de police TBE (giro et sirène ok) +14 voitures 6 volts TBE + Pneus de rechanges + couronnes et tresses + Rail alimentations séparées à 2 transfos 6v 1A inclus + 8 manettes, nombreuses droites, tremplin, Looping, relevés, croisement et nombreux autres rails. Possibilité 4 pistes, Environ 25 m de pistes, + 10 voitures neuves + pièces, faire offre

Recherche FLY (Même abîmées)

Ford Capri Nigrin A142
BMW M3 N°54 Daytona ref A289/88018
Chevron B-21 Tergal GB 22
Chevron B-21 Canon GB 23
Lancia Beta Monte-Carlo Alitalia GB 36

CIRCUITS ROUTIERS

PRATIQUE



CIRCUITS ROUTIERS est une association régie par la loi de 1901 relative aux associations. L'inscription à l'association, qui permet de recevoir le bulletin bimestriellement, est de **25 € pour une année** (idem depuis 99) pour la France et les pays de la CEE.

Dom-Tom et hors CEE: 34 €

N° de Membre.

ATTENTION: Vous avez trente secondes pour retourner chercher, dans la poubelle, l'enveloppe dans laquelle votre CR vous est arrivé!

Ca y est ? Alors regardez l'étiquette...Le nombre à quatre chiffres, en haut à gauche, est votre numéro de membre. Celui-ci vous permet de passer des annonces et de commander des anciens numéros de CR sur le site Internet:

<http://circuitsroutiers.free.fr/>

Accessoirement, cela vous permet de vous situer en ancienneté. Notez le quelque part.

A coté se trouve un autre nombre, à trois chiffres. Il vous indique avec quel numéro de CR se termine votre adhésion. En clair, c'est le numéro du dernier CR que vous recevrez...si vous ne renouvelez pas votre adhésion.

Notez que vous pouvez vous procurer l'**index des articles de CR** (depuis le N°1 !) sur simple demande, *accompagnée d'une enveloppe timbrée à 0,82€*, à Dominique Jouët.

Après avoir consulté l'index, il est possible de commander les **anciens CR**, à condition d'être membre de l'association. Envoyez votre commande, accompagnée d'un chèque (à l'ordre de Circuits Routiers) à:

Dominique Jouët

6 rue Ledru Rollin
92150 Suresnes

E.mail: jouetd@wanadoo.fr

Voici les tarifs (port compris) des anciens numéros:

France: 4.50 € CEE: 4.80 € Dom: 5.25 €
Tom: 5.70 € Autres Pays: 5,90 €

Consultation du bulletin couleur sur Internet

Nom d'utilisateur: **membrecr**

Mot de passe: **gordini**

ATTENTION

Vos petites-annonces doivent être envoyées (comme d'habitude: manuscrites, proprement svp, ou sur disquette format Word .TXT ou .DOC), **avant le 10 du mois précédant la parution de CR** (ex: le 10 janvier, le 10 mars, le 10 mai...etc) à :

YANN LE THIEC

7 rue Rudyard Kipling
77220 Tournan en Brie

Pour ceux qui sont équipés internet, vous pouvez lui adresser votre PA au format Word (.txt ou .doc) à:
Yann-eric.lethiec@gltrade.com

Toute annonce ne parvenant pas dans les délais ou à la bonne adresse, ne sera pas publiée.

Les annonces faxées au 01 47 78 73 47 (tél de CR) sont acceptées à condition de les envoyer avant le 9 du mois précédant la parution de CR.

Vous mourez d'envie d'apporter votre contribution au bulletin (mais si, mais si, je le sens bien!), ou de répondre à une lettre de la rubrique courrier, mais vous ne savez pas comment vous y prendre...

Voici donc mes indications quant à la forme à donner à vos articles:

-Si vous avez un PC envoyez moi vos fichiers texte sous Word en .TXT ou .DOC.

Merci de saisir le texte **sans tabulation, saut de ligne, balise, retrait... etc, en caractères Times New Roman de 12pts sur une page A4 avec des marges de 10mm.**

Vous serez ainsi au format CR. Ce qui vous donnera une idée de la place dont vous disposez.

N'incluez pas les photos dans la zone de texte et joignez les en fichiers à part.

Pour les fichiers photo, il est franchement préférable de les enregistrer en .JPG, mais je peux récupérer des .TIF, .GIF... Merci d'éviter les formats trop "exotiques" (valable aussi pour les fichiers texte).

Top du Top, si vous avez Internet, communiquez-moi vos fichiers par mon e.mail: circuits.routiers@wanadoo.fr

-Si vous n'êtes pas informatisés, que "PC" vous évoque un parti politique, "souris" un petit animal à poils courts et "scanner" un appareil médical, ce n'est pas grave. Vous n'êtes pas tarés pour autant (en tout cas pas à cause de ça!) et il vous est quand même possible d'apporter votre pierre à l'édifice. Il vous suffit d'écrire (lisiblement de préférence) et de m'envoyer votre article.

Si vous avez des photos papiers (bien éclairées et nettes) pour illustrer votre prose, merci de les joindre avec et de préciser si vous souhaitez que je vous les renvoie après parution.

Dans tous les cas:

Evitez d'en faire "des tonnes", essayez de faire tenir votre article dans l'équivalent de 2 ou 3 pages "CR" (photos comprises).

Ce n'est pas une raison pour écrire en style télégraphique! (déjà vu). Si malgré vos efforts, vous n'arrivez pas à être concis, faites en sorte de faire des chapitres pour que je puisse faire paraître votre oeuvre par épisode.

Un grand merci. CH

Piste d'essais Circuits Routiers

Toutes les voitures essayées par CH dans le bulletin sont chronométrées sur la piste dont le plan est ci-dessous. C'est un circuit fait de rails Ninco et alimenté par un transfo Carrera à 4 positions (9, 12, 15 et 20 volt). Les mesures se font sur la piste intérieure avec des poignées Parma connectées à la piste avec le branchement «club»; avec frein. Le sens de circulation est celui des aiguilles d'une montre. Les voies développent respectivement, pour l'intérieure et l'extérieure, 25.15 et 25.57m. Le plateau fait 7.53x1.67m et la ligne droite principale, 6.20m.

Par rapport au précédent circuit d'essai de CR, le tracé étant plus sélectif et plus long, c'est le meilleur tour qui est retenu.

La ligne droite plus longue permet aux moteurs de mieux s'exprimer, les courbes et enchaînements rapides permettent de juger l'adhérence latérale et les relances en sortie de virages serrés mettent en évidence les problèmes de motricité. Le plan a été fait avec le Trackmap Ninco 2005.

