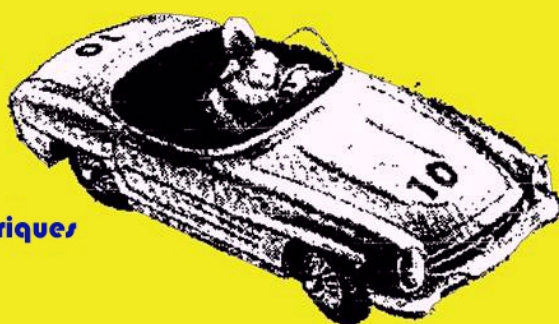


CIRCUITS ROUTIERS

le bulletin de l'amateur de circuits routiers électriques

<http://circuitsroutiers.free.fr>



Spécial résine



ESSAIS
 - Simca Rallye II Revell
 - Porsche 904 GTS Revell
 - Châssis HSR
 - Ferrari et Toyota F1
 Carrera















MAGAZINE:

- News
- RC vs CR
- Brico: Circuit 24
- Scratches
- Vie Clubs
- Petites annonces

Mai / Juin 2007 n°138

SOMMAIRE

-News	4	-Kit Alpine A110 VPC	 22
-Simca Rallye II Revell	 10	-Mon guide Michelin à moi	23
-Porsche 904 GTS Revell	 11	-Interview: Chris Boyer	25
-F1 News: Le Doc	 12	-Circuit routier vs radio-commande	27
-Kit Châssis HSR	 14	-Bricolage: Circuit 24	 34
-Spécial Résine		-Portique de départ	 35
-La résine? T'en veux?	16	-Scratch Citroën Trèfle	 36
-Des Jidé plein la tête	17	-Scratch Cobra	 37
-CR-002 Jidé	 18	-Honda historique	 38
-Kit Alpine A220 PSK	20	-Vie Clubs	40
-Kit Paxton-STP PSK	 21	- Petites annonces	57

Nous remercions de leur participation à ce numéro:

*Raymond Ami
 Chris «PSK» Boyer
 Pierre Champagne
 Gilles «Woolfy» Charonnat
 Michel «Parmator» Dedieu
 Olivier Demoget
 Laurent «Durite» Destal
 Arnaud Grimaud
 Gilles «Shelby» Guillotin*

*Olivier «Grosbig» Herrou
 Fred Houdoy
 Jérémie «TomCat» Janin
 Dominique Jouët
 Jean-Luc «F5JFS» Lefèvre
 Yannik Lenglet
 François «Franky» Tardin
 Bernard «Marty-Cours» Thielens (le correcteur)*

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

Prochaine parution:
Début Août

CR N°138
1er Juin 2007

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:

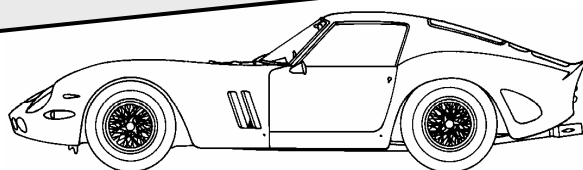
Yann Le Thiec
7 rue Rudyard Kipling
77220 Tournan en
Brie
yann-
eric.lethiec@gltrade.com

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



De l'uniformité naquit l'ennui...

Tout le monde ne collectionne pas toutes les couleurs, versions et marques de chaque voiture fabriquée. Face aux multiples versions d'une même voiture chez un fabricant, aux mêmes modèles produits simultanément par plusieurs marques ou aux «remix» modernes d'anciens «collectors», que peut faire l'amateur de voitures plus rares, voire inexistantes chez les industriels? Cette frustration n'est pas nouvelle et le «scratch» (motorisation d'une maquette statique ou, plus exactement, création de toutes pièces d'une voiture de circuit) n'est pas né d'hier.

Aujourd'hui, la tâche nous est simplifiée grâce à des artisans proposant des kits, des voitures assemblées, ou de simples carrosseries nues en résine. Leur réactivité, leur souplesse de production leur permettent d'être à l'écoute de nos désirs et de nous proposer les modèles que nous attendons et que les industriels ignorent. Nous en rêvons, ils les font. L'exemple est donné avec notre **CR-02 : la Jidé Cévennes**.

Pour ceux qui aimeraient bien mais qui n'osent pas, qui ne se sentent pas capables d'assembler des kits, quelques uns des meilleurs maquettistes membres de CR vont nous livrer leurs conseils et avis.

Avec ce numéro 138, s'ouvre un **dossier «spécial résine»** qui va durer jusqu'au 141 de fin d'année. Vous serez ainsi fin prêt pour «attaquer» plus sereinement vos cadeaux de Noël!

La diversité, l'ouverture dirait quelqu'un d'autre, c'est un réel besoin.

CR va aller vers de nouveaux horizons. La bourse du Mans est un vrai succès et la bourse parisienne un vrai manque. Nous pensons avoir trouvé une salle répondant à nos critères, à 30 minutes au sud de Paris. Les Parisiens peuvent donc se réjouir, **la bourse d'Automne revient en Ile de France**. Comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, nous pensons avoir trouvé de quoi faire une troisième bourse annuelle. Elle ira bien au sud de la Loire, du côté de Montélimar, ce qui devrait réjouir ce coup-ci nos amis «sudistes».

Dans le précédent édit, je vous avais demandé de me faire parvenir vos idées pour rajeunir **le logo et la présentation intérieure du bulletin**. Est-ce que l'actuelle présentation vous convient ou est-ce qu'après tout ce n'est pas important ?

En tout cas, je n'ai eu qu'un seul «retour». Arnaud Grimaud nous propose le logo ci-contre. Qu'en pensez-vous ? De mon côté, je continue progressivement à essayer de «moderniser» la présentation de CR. Aujourd'hui, c'est le sommaire qui fait peau neuve.

Un petit mot sur le **N°139**. Comme tous les ans à la même époque, le mois d'août est synonyme de vacances pour moi et pour l'imprimeur. Il me faudra donc «boucler» le bulletin avant les dates habituelles. Je demande donc, à ceux qui voudraient envoyer des **articles ou annonces**, de le faire **avant le 30 juin**. Je vous remercie pour votre compréhension.

Christian Hillairaud

Circuits Routiers

Le Bulletin de l'amateur de
circuits routiers électriques
<http://circuitsroutiers.free.fr>





INFOS-NEWS CR



De gauche à droite et de bas en haut:
Ford Mustang Auto-Art,
Porsche RS Spyder ALMS 2006 (N°6 pilotes :
Luhr/Massen, N°7: Dumas/Bernhard), Mus-
tang Fire Chief, Hot Rod et Audi R10 LM
2006 (N°8: Biela/Pirro/Werner et N°7:
Capello/Kristensen/McNish) Carrera.
Sisu SL250 Racing Fly.



Les camions Racing reprennent le principe
des voitures Fly Racing. Ils sont équipés de
nouveaux châssis et d'habitacles allégés qui
doivent leur permettre d'avoir de meilleures
performances.

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

En Bref

Les beaux jours nous apportent une bonne quantité de nouveaux modèles. Il y a largement de quoi mettre à mal nos budgets!

Auto-Art s'attaque, à son tour, à la **Ford Mustang GT**. Deux versions «courses» sont disponibles.

La même **Mustang** est proposée en version **Police** et **Pompier**, version US, chez **Carrera**. La marque allemande ne se limite pas à la GT américaine. Les fameux **Hot Rod** sont déclinés, maintenant, au 1/32. Ils sont plutôt craquants et, d'après quelques utilisateurs, plaisants à faire rouler. Dans la catégorie Sport Proto, la **Porsche RS spyder** (ALMS N°6 ou 7) et l'**Audi R10** 2006 (N°8 1er LM06 et N°7 3ème LM06) ont fait leur apparition.

Chez **Fly**, il est surtout question de nouvelles décors. **Ferrari 250GTO Targa Florio 1964**, **Porsche Carrera6 1000Km Nurburgring 66**, **Marcos 24H de Zolder 2006**, **Porsche 911 Hockenheim 72**, **Audi Quattro Safari Rallye** et **R5 Turbo Rallye du Var 1982** (seule et unique expérience d'Alain Prost en



...En Bref...

rallye. Expérience courte puisque se terminant dans un fossé après une spéciale me semble-t-il. La pub qui «fume» est fournie dans la boîte!). Une **BMW M3 «Art car»** signée Ken Done est disponible dans un beau coffret. Plus intéressant, voici les bonnes affaires du printemps. La **Porsche 911RS racing** et la **911 GT1 98 racing** sont disponibles en kits livrés avec différentes pièces de rechange (ressorts de suspension, couronnes...) permettant de modifier son auto en fonction de son circuit. Tout cela pour un prix très compétitif par rapport à la même voiture vendue montée sans pièce de rechange. Enfin, Fly nous propose deux coffrets originaux et plutôt intéressants. Le «**Speed merchants**» contient une Porsche 911 équipée de deux grosses caméras de cinéma. Cette voiture a ainsi participé à 6 courses d'endurance prestigieuses pendant la saison 1972. Le film tourné à cette occasion est fourni, sur CD, dans le coffret. Il est accompagné d'un livret bilingue anglais/espagnol. Le deuxième coffret contient une **Audi Quattro** aux couleurs de Fly, le catalogue 2007 de la marque ainsi qu'un CD faisant l'inventaire des modèles de la marque.



De haut en bas et de gauche à droite :

Les nouveautés Fly. Ferrari 250 GTO, Marcos, Renault 5 Turbo Alain Prost, kit Porsche 911 Racing, coffret «Speed merchants», kit Porsche 911GT1 98 et coffret Fly

2007 Audi + catalogue + CD «inventaire».

Page suivante, de haut en bas : Alfa Romeo SVZ LM62, Ford GT40 MMK Hors série, Serenisima MMK, Matra BRM 620 LM 66 (Beltoise/Servoz Gavin) Slot France et Mégane Trophy Ninco « Frutta ».



...En Bref...

Grosse actualité pour l'artisan **MMK**.

Veuillez d'abord noter la **nouvelle adresse** de son site **Internet**:

mmkproductions.com

Une exploration du site ne sera pas de trop pour s'y retrouver dans les différentes gammes du catalogue MMK dont la production est toujours principalement orientée sur les voitures des années 50/60 ayant participé aux 24H du Mans. Dans la gamme MMK Hors série, vous pourrez découvrir une splendide **Alfa Romeo SVZ LM62** et la **Ford GT40**. La **Serenissima LM66** est à la page MMK, alors que la **Matra BRM 620 LM66** est une Slot France.

Tous ces modèles, vendus montés prêts à rouler, sont ou seront très bientôt disponibles chez nos annonceurs. MMK, annonce pour un futur proche quelques belles autos dont certaines ne devraient pas laisser les membres de CR indifférents. Jugez-en : **Matra MS640** (voir l'offre spéciale s'adressant à nous page 8), **Facel Véga HK500** qui sera présenté en avant première pendant le meeting VHC de Bordeaux, **CD Peugeot** (novembre 07), **Talbot T26GS 1er LM 1950**, **Alpine A310 LM77**, **Alpine A310 Monte-Carlo...** Que du beau linge!!!

Chez **Ninco**, il ne se



Photos: mmkproductions.com



Photos: mmkproductions.com



www.circuitsdelegende.com



Photos: mmkproductions.com



www.circuitsdelegende.com

...En Bref...

pas grand-chose. Nous avons droit à de nouvelles versions de la **Mégane Trophy** (**Frutta** et **Tépac** du Français **Fred Gabilon**), et de la **Subaru Impreza WRC 2006**. Peut-être les énergies sont-elles monopolisées par l'amélioration du **N-Digital**? En effet le système de la marque espagnole vient de subir une **mise à jour** destinée à résoudre quelques-uns des problèmes dont souffrait la première version.

Encore du très beau chez **Racer**. Après les **P4**, **412P**, **330P**, **275P** et **250LM**, la nouvelle Ferrari de la marque haut de gamme est la **312P** dans sa version **Sebring 70**.

Revell Monogram, en plus des **Simca Rallye II** et de la **Porsche 904GTS** essayées plus loin, nous propose la reprise d'un ancien moule Monogram des années 60. Il s'agit de la **Cooper Ford King Cobra** (**Riverside 63**).

SCX va ravir les fans de **Renault** avec la **Maxi 5 Turbo** et ceux du DTM avec l'**Audi A4**. Ceux qui ont du **SCX Digital** vont pouvoir disposer d'un **pace-car** sur base de **Seat Leon**. La marque espagnole améliore les composants de ses voi-



...En Bref.

tures. Il y a des nouveaux moteurs plus puissants et la dernière version de l'**Audi R8** est équipée d'un système de **freinage mécanique**. On verra ça en détail dans le CR139.

Slot.It nous propose une nouvelle version de la **Nissan R390GT1 LM 97**. Elle bénéficie d'un nouveau moteur et



d'un support moteur surbaissé. La marque italienne nous propose une **McLaren F1GTR** «longue» totalement inédite au 1/32, si l'on ne tient pas compte du kit résine Top Slot. La GT anglaise est dans une version «route» en attendant la version LM97.

Chez **Spirit**, la **Peugeot 406 Silhouette** fait suite à la 406 coupé présentée dans le dernier CR. La silhouette est plus large et moins haute. Elle devrait être encore plus performante, donc.
CH

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



De haut en bas et de gauche à droite: Ferrari 312P Racer, 406 Spirit, Cooper King Cobra Revell, Maxi 5, Audi A4 et Seat pace car SCX.

De l'inédit avec la marque italienne **BRM**, disponible chez Mondialtec. Il s'agit d'une très belle **Porsche 962 C** au 1/24ème. Proposée dans six décorations possibles, la voiture est vendue en kit complet, carrosserie

peinte et décorée, pour le tarif très compétitif de 110€ Je n'ai pas eu l'occasion de l'essayer mais elle est déjà très sympa à regarder.





L'artisan français, **MMK**, propose aux membres de Circuits Routiers d'acquérir à tarif préférentiel, son nouveau modèle. Il s'agit de la **Matra MS640**, recalée l'année dernière face à la Ligier JS2.

Le modèle est vendu «Ready to run». Le châssis est un Slot Classic, moteur 22000tr/m format Mabuchi idem Slot.It, axes acier trempé, transmissions laiton, roues alu vissées, pneus Racer.

Les commandes sont à adresser à:

Christian Hillairaud
64 rue du bout aux Anglois
28300 Jouy

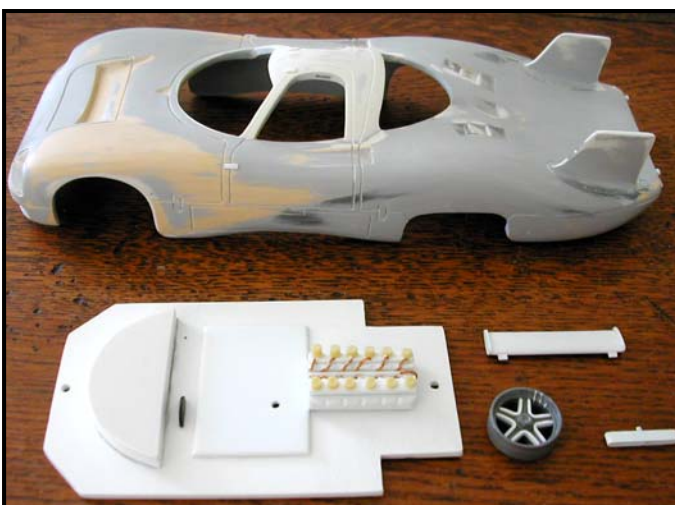
Elles doivent être accompagnée d'un chèque, **à l'ordre de MMK Productions**, de 105 Euros (le port



est compris en colissimo pour la

France. 110 Euros port compris pour CEE) par voiture commandée. Les livraisons auront lieu courant juin.

Attention, MMK sera en vacances au mois de juillet. Les commandes arrivant après le 20 juin seront livrées à partir du mois d'août. Le chèque sera encaissé à l'expédition de la commande.



Referendum de la Formule un : collectionneurs, réalisez votre rêve. Yannik Lenglet

Le rêve des collectionneurs !!!

D'abord, bravo aux 46 passionnés qui ont répondu.

Beaucoup ont cru qu'ils n'avaient le choix que parmi les modèles cités en exemple, NONabsolument toutes les voitures de ces époques sont éligibles.

Actuellement, pour les années 50, c'est la Talbot T26 qui arrive en tête devant la Gordini T16. Nos membres seraient-ils un rien franchouillard ?

Pour les années 60, ce sont les Lotus 25/33 et ensuite 49 qui dominent, décidément Gentleman Jim est inoubliable malgré les records de Schumi.

Je compte sur les quatre-cents et quelques membres qui n'ont pas encore voté, pour qu'ils se réveillent. Il n'est pas trop tard, pour élire la voiture N°2.

En effet, le Master de la Talbot est déjà en chantier et on peut espérer

une très belle et inédite auto pour le mois de septembre. Avis aux amateurs! Classez en 2 listes selon votre ordre de préférence les formules 1 des années 50 et 60, de votre choix, que vous aimeriez voir construites au 1/32. Envoyez votre réponse par email à :

Referendum-formule1@hotmail.fr



Photo: www.ultimatecarpage.com site plutôt intéressant. A voir.

Attention, le forum Fan Of Le Mans a changé d'adresse. Pour vous connecter, il faut maintenant saisir l'adresse suivante :

<http://folm.xooit.com>



Bourse CR de Printemps

C.Hillairaud

Le dimanche 8 avril dernier s'est tenue la bourse de printemps organisée conjointement par le Slot Mini Racing Le Mans et Circuits Routiers. Même équipe, même lieu que l'année dernière et même succès. Bruno Chailleux et les membres de son club nous ont parfaitement accueilli avec, en particulier, une équipe de bar tout à fait efficace et sympathique (très bien le plateau repas !). Malgré un nombre d'exposants (31) en très légère baisse, le nombre de mètres de table était stable (89).

Parmi les «pros», outre Circuits de Légende et VPC, on notait la présence de Victor DiNatali (MMK) et de Chris (PSK). Une première pour ce dernier. Il en profitait pour exposer, entre autres trésors, le «proto» de «notre» Jidé.

Comme d'habitude, le gros de l'affluence des visiteurs était passé avant midi. Cependant, la salle ne se vida que très progressivement au cours de l'après-midi.

Bien qu'organisée pendant un week-end de Pâques ensoleillé et en concurrence avec la première manche du championnat de France DaVic, la bourse du Mans a su rassembler un bon nombre de visiteurs. Si la plupart de ceux-ci sont venus de la Sarthe, des départements du grand ouest et du centre, une trentaine de Franciliens ont aussi fait le déplacement.

Le Mans justifie parfaitement sa place dans le calendrier des bourses CR grâce à son organisation et à sa situation géographique. Le rendez-vous, sans doute en mars, est déjà confirmé pour l'année prochaine.



Bourse Circuits Routiers d'automne

Bonne nouvelle pour nos adhérents d'Ile de France ! La prochaine bourse Circuits Routiers aura lieu, le **dimanche 25 novembre 2007**, au musée aéronautique Safran à Villaroche (77), non loin de Melun et Corbeil-Essonne. Le site est à une demi-heure de la porte de Bercy, à 25 km au nord de Fontainebleau. Idéalement situé au milieu d'un nœud autoroutier, le site est très facile d'accès et les parkings sont immenses. La salle est celle qui a servi pour les dernières 24H du SCIF et sa taille devrait nous permettre de battre tous nos records de participation.

Inscription auprès de Bruno Espinasse:
06 77 10 67 62 cr.espinasse@wanadoo.fr

Simca Rallye II Revell

Christian Hillairaud



Dans la série «petites bombinettes», Revell ne pouvait passer à côté de la Simca Rallye II. Je pense que même les plus jeunes d'entre-nous connaissent la petite Simca. Au cas où, je vous rappelle qu'elle prit la suite de la R8 Gordini dans le cœur des amateurs de petites voitures sportives. Tout comme la Renault, la Rallye II est une petite caisse carrée, légère, et équipée d'un moteur 1300cm³ placé en position «tout à l'arrière». Elle a permis à de très nombreux pilotes amateurs de courir à moindre frais, sur circuit, en rallye, dans le cadre du fameux «Simca Racing Team», et ce, jusque dans des courses de 24H!

Jusqu'à présent seules des versions pas très heureuses, proposées par Team Slot ou quelques marques de kits résine, étaient disponibles. Revell s'est concentré sur le modèle de série (1ère version, 1973/75) et sur une «groupe 2» équipée d'un kit carrosserie pas trop exubérant. Les deux petits bolides sont très fidèles dans leurs formes, proportions et détails. Les différents logos, comme le dragon SRT sont très finement tampographiés. L'habitacle, bien qu'incomplet à cause du moteur Mabuchi placé à l'avant (?!), nous offre un tableau de bord parfait (dommage, dans la version course, tout est noir!), un volant fidèle et orné du dragon et un arceau 4 points. Un petit bémol pour la couleur «vert acide» qui est un peu pâle sur la Revell. Cette Rallye II «994 WX 21» est la voiture de Didier Gachot, le président en exercice du club SRT Dijon. La groupe 2 est une voiture qui participa aux 24 Heures de Spa 1975 avec un trio de «vedettes», transfuge du célèbre «Star Racing Team», au volant. Pour ceux qui ne connaîtraient pas, JC Justice est cascadeur, Eddie Vartan était compositeur et frère de Sylvie, Gérard Pirès étant réalisateur (Taxi, Chevaliers du ciel...). Sur cette dernière, équipée de jantes Amil très fidèles, on trouve des phares additionnels, des prises d'air sous les portes arrières et, sur les vitres arrière, un logo «Gittes» qui est sensé représenter la pub d'un cigarettier français.

La Rallye II Revell me surprend en ayant son moteur en position centrale avant. Le mouvement est envoyé aux roues arrière via un arbre de transmission et un ensemble couronne/pignon en plastique. Point faible des Lotus Cortina, Trabant et NSU de la marque, il y a beaucoup moins de reproche à faire au sujet du maintien de l'axe arrière sur la Simca. Le jeu est raisonnable. De même, le «carter» au niveau de la couronne ne frotte plus sur la piste (ou beaucoup moins). Des progrès ont donc été faits sur ces points. Par contre, une fois l'aimant enlevé, l'arbre de transmission se déboîte beaucoup plus facilement. Il est nécessaire de le coller. Quant aux roues, elles sont toujours aussi peu rondes. Moralité, la voiture n'est pas très plaisante à utiliser. En fait, pour être franc, c'est la version course qui est la moins sympa de mes deux voitures d'essai. C'est elle qui a les jantes les plus carrées! Je n'ai donc, quasiment utilisé que la version «street», surtout pour les chronos! Ça ne gêne pas beaucoup car les caractéristiques (empattement et voies) sont identiques pour les deux autos. D'ailleurs, cela implique une largeur de voies un peu trop généreuse pour la version route. Les pneus dépassent légèrement des ailes. Les performances, avec de bonnes roues, devraient être très proches quelque soit le modèle, malgré une différence de poids. La version route est plus lourde. Au chapitre des reproches, j'ajouterai le guide qui est un peu trop rentré par rapport à la hauteur des roues avant. Il a donc, tendance à sortir assez facilement de la rainure. Grâce au jeu vertical, le problème est vite résolu en mettant une petite rondelle entre le guide et le châssis. Malgré ces critiques, la Rallye II s'en sort plutôt bien sur la piste. Elle est bien plus agréable et efficace que les autres Revell précédemment citées. Comme la vraie, la petite Simca ne rechigne pas à la glisse et son comportement est plutôt sympa à condition de se contenter de 12 ou 14 volts. Après rectification des roues et un léger lestage, elle devrait être quasi parfaite. Finalement, la position du moteur est un avantage. Il charge l'avant, donc le guide, et permet d'avoir un train arrière léger qui accepte de glisser. Cela réduit la tendance trop marquée aux «deux roues» qu'ont les voitures à haut centre de gravité comme cette Rallye II.

La «1000» Rallye 2 Revell est, pour moi, une bonne surprise.

Simca 1000 Rallye II

Poids: 68 «route» / 65 (Gr2) grs
Guide/axe ar: 77 mms
largeur essieu ar: 47 mms
Poignée: 45 ohms
Chronos:

(meilleur tour)

14v: 12.231

17v:

Chronos et poids toujours sans aimant

D'abord, c'est un modèle que j'attends depuis longtemps; elle est très réussie et est plutôt amusante sur la piste... à condition de ne pas avoir des cubes en guise de roues. Tout n'est pas encore parfait, mais des progrès ont été faits par rapport aux précédents modèles de la marque. Il faut continuer l'effort.



Porsche 904 GTS Revell

Fred Houdoy



Bien que grand amateur des Porsche de toutes époques proposées par nombre de nos producteurs préférés, j'ai hésité un moment avant d'acquérir cette petite 904. Non que le modèle original ne me plaise pas, mais simplement parce que, quels que soient les modèles que j'achète, il faut qu'ils soient aptes à prendre la piste. Ils n'ont pas besoin d'être des chasseurs de chronos pour me plaire, mais je trouve triste une voiture de circuit routier condamnée à prendre la poussière sur l'étagère. A ce titre, mes 2 Spider 550 Revell m'avaient laissé sur ma faim. Pas moyen de faire rouler correctement ces engins sans leurs aimants. J'ai bien fini par trouver une solution assez radicale en adaptant leurs carrosseries sur des mécaniques de Porsche 356 Ninco, mais je n'étais pas prêt à me lancer à nouveau dans ce genre de traitement.

Pourquoi avoir changé d'avis alors? Tout simplement parce que Revell a changé son fusil d'épaule en nous proposant une série de répliques de voitures anciennes équipées de châssis ayant bonne presse auprès des scratcheurs : les châssis de la marque MRRC.

A peine la voiture en main, je m'empresse de la libérer de ses liens afin de l'étudier sous toutes les coutures. Le châssis annoncé est bien là, arborant le sigle MRRC. Pour ceux qui ne le connaissent pas, il est constitué de 2 parties qui coulissent pour faire varier l'empattement. Je trouve très astucieux les cales latérales qui permettent d'adapter précisément cet empattement à la petite Porsche.

La carrosserie est issue d'un moule Monogram datant des années 1960. A ce titre, le moulage n'est pas exempt de reproches. Revell n'a pas jugé nécessaire de corriger les défauts de l'original. Dommage. Heureusement, la livrée sobre est bien réalisée. Par contre les pièces rapportées font un peu «cheap».

Le moteur, du gabarit de ceux qui équipent les motos et les petites F1 Classic Scalex, est logé très bas dans le châssis, ce qui est très bien pour le centre de gravité de l'auto. Il est logé si bas que son axe se situe en dessous de celui du train arrière. Heureusement, la couronne semble avoir été étudiée pour prendre en compte ce paramètre, ses dents ne sont pas symétriques et on ne note aucun point dur dans la transmission.

Toujours à propos du moteur, il a tendance à facilement tourner dans son logement. Le support étant percé, dommage que Revell n'ait pas fourni les vis qui auraient permis d'immobiliser le moteur dans son berceau. A défaut, j'ai utilisé la méthode de la toile adhésive renforcée pour régler le problème.

Les trains roulants ont l'énorme avantage de ne pas présenter de jeu entre l'axe et les paliers, ce qui n'a pas toujours été le cas chez Revell. Ils sont de plus dotés de jantes très réussies. Les pneus, eux, ne semblent pas terribles en vue d'une utilisation sans aimant. Quand au guide, on dira sans plus de commentaires que ce n'est toujours pas le point fort de Revell. Je finis l'inventaire en supprimant les 2 (!) aimants et en huilant les paliers avant de remettre en place la carrosserie et de jeter la Porsche sur la piste.

Les premiers tours de roues sont effectués sur ma piste Ninco d'une quinzaine de mètres de développé, dotée d'un bon grip et équipée d'une alimentation Ninco par voie et de poignées Parma Eco 45 Ohms.

En configuration d'origine, c'est délicat. Le train arrière se balade et patine à l'accélération, alors que le train avant tire facilement tout droit dans les enchaînements. On arrive tout de même à enchaîner quelques tours, mais ce n'est pas très plaisant, d'autant plus que la puissance du moteur amplifie ces défauts. Le meilleur chrono sur 20 tours est de 7.721 sec. Passage au stand pour desserrer la carrosserie: 0,5 tour de vis sur l'arrière et 0,25 sur l'avant. Résultat, l'auto est tout de suite plus prévisible. Les tours s'enchaînent plus facilement, mais il ne faut pas s'enflammer et on note toujours un cruel manque de motricité. Le meilleur chrono sur cette seconde série de 20 tours est de 7.465 sec. Nouveau passage au stand pour remplacer le guide par un modèle Ninco suspendu qui s'adapte au châssis sans aucune modification. De retour en piste, l'auto est bien moins sujette aux «deslotages» intempestifs et le chrono s'en trouve encore amélioré avec un meilleur temps en 7.373. La plus grosse amélioration sera obtenue au prix d'une petite préparation du train arrière. J'ai enlevé les pneus arrière d'origine, rectifié les jantes qui n'étaient pas parfaitement rondes, monté des pneus Ninco Classic qui s'adaptent sans problème et ai rôdé le tout. Une fois sur la piste, l'auto est transfigurée. Elle motrice parfaitement et les dérives du train arrière sont bien plus maîtrisables. Du coup les tours s'enchaînent et les chronos tombent largement sous les 7 secondes jusqu'à obtenir un 6.647. Tout ça avec une auto au poids plume de 61 gr puisque sans le moindre lest!

Cette Porsche présente un bon compromis esthétique/performance à un prix très compétitif, même en prenant en compte le remplacement du guide et des pneus arrière. Ma 904 va vraisemblablement rester dans cette configuration, mais il faut vraiment que je me décide à m'offrir une alimentation variable car elle doit être encore plus agréable à faire évoluer avec quelques volts de moins.



Formula One....des News

Les impressions du Doc: Ferrari et Toyota Carrera

Yannik Lenglet

SCX a sorti les Ferrari et Williams 2006 et la McLaren va suivre très bientôt. J'ai vu les photos sur le site espagnol, mais à l'heure d'écrire cet article, je n'ai toujours pas les voitures. Au vu des photos, elles ont l'air superbes, mais semblent aussi dotées d'un tout nouveau train avant encore directif, mais étroit pour respecter à l'échelle les dimensions imposées aux nouvelles F1 (peut-être qu'ils ont lu mon dernier article... sourire) ...

Je me suis donc rabattu sur les deux dernières nées de Carrera, la Ferrari F2005 et la Toyota F105. Esthétiquement, comme vous

pourrez en juger sur les photos, les voitures sont magnifiques, même si le pilote est un peu moins bien traité que sur la Scalextric ou les dernières SCX.

Techniquement on retrouve le nouveau guide et ses tresses (un ancien modèle plus fin et de couleur rouge est livré dans la boîte pour une utilisation sur les pistes Ninco) ainsi que le nouveau moteur qui équipaient la RedBull sortie dernièrement. Les ailerons avant et arrière sont astucieusement clipsés et lorsque que l'on freine au panneau trop tard, en bout de ligne droite, ils volent dans tous les sens. Cependant, en deux coups les gros, ils sont remis en place alors que par exemple, sur les Scalextric, à la première sortie un peu chaude les supports se cassent et il faut acheter un nouveau nez, si on a la chance d'en trouver un.

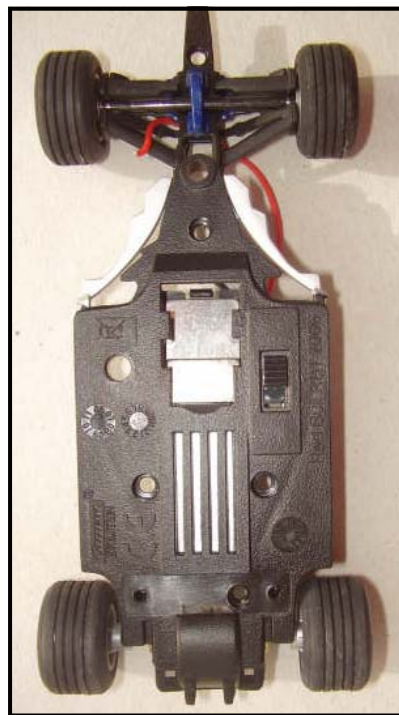
Le moteur, quoique très semblable en apparence à celui qui équipe les F1 Scalextric, est beaucoup moins violent et plus *coupleux*. Il est vraiment très agréable à utiliser.

D'origine, les voitures sont équipées de 2 aimants, le premier à la mode Carrera monté sur un pan incliné devant le moteur et un second, façon SCX, monté dans une cage en plastique fixée entre l'essieu arrière et le moteur.

Au fil de mes articles vous connaissez aujourd'hui ma philosophie sur la conduite avec ou sans aimant. J'adore piloter des GT ou des formule 1 anciennes sans aimant, mais je considère que pour coller au réalisme de l'effet de sol des formule 1 modernes, une aimantation raisonnée est aussi intéressante.

J'ai donc pris mes voitures sorties de boîtes et je les ai mises sur la piste, leur comportement est proche des dernières SCX mais elles sont beaucoup plus rapides en ligne droite même avec 2 volts de moins.

Dans cette configuration là, elles sont assez agréables mais un peu trop scotchées à la piste. Vous démontez l'aimant arrière et réglez votre



alim. sur 12 volts et vous obtenez des voitures merveilleuses à piloter "façon effet de sol", juste aimantées ce qu'il faut.

Avec ces modèles Carrera a fait de très gros progrès. Le moteur est vraiment excellent et freine très bien. Les pneus sont très adhérents et la voiture très bien équilibrée. Je n'ai pas eu le temps matériel d'en essayer une sans aimant. Elles sont très réussies. C'est un achat recommandé.

Dans un prochain article, je ferai un essai comparatif détaillé des trois grands fabricants de F1 moderne Carrera, SCX et Scalextric. Avec et sans aimant, chronos à l'appui.

Le doc qui m'a donné son avis pour écrire cet article et qui est en train de le lire par-dessus mon épaule me dit que si nous faisons les chronos ensemble je vais être ridicule. Moi je parie le contraire. Hé vieux, on n'est plus sur le bitume.

(Ça sent l'arsouille! ndCH)



News F1:

Bien que j'aie pour habitude de ne pas parler des voitures qui ne sont pas encore disponibles sur le marché français, je vais faire une petite exception pour compléter les «newsF1» du Doc.

Voici les photos de la Ferrari et de la Williams 2006.

Effectivement, les largeurs de voies sont plus réalistes. Les trains avant sont toujours directionnels. Ces nouvelles F1 SCX seraient équipées d'un nouveau moteur plus «vivant» que les habituels RX.

Il n'y a plus qu'à attendre de les soumettre au test du «Doc» pour confirmer ces infos récoltées par Franck Tardin. CH

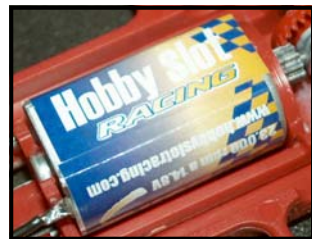


Photos: SCX <http://scx.es/>



Kit châssis Evo Diablo RTR Hobby Slot Racing

Christian Hillairaud



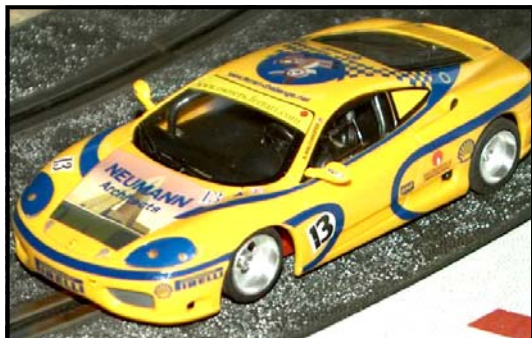
Hobby Slot Racing est une marque espagnole. Comme sa concurrente italienne, Slot.It, elle propose tout un catalogue de pièces détachées compatibles destinées à l'amélioration des performances de vos voitures, quelle qu'en soit la marque. Cela va du moteur au châssis complet en passant par les jantes, axes, transmissions, pneus, guide... Il y a même des planches de décalques. Un de nos annonceurs distribue ces produits pour la France. Il m'a fait parvenir un châssis «évo Diablo» complet, prêt à être installé dans une voiture. Ces châssis sont extrêmement pratiques pour qui veut «scratcher» sans trop de difficulté. Vous voulez une Ninco ou une Scalex encore plus efficace? Vous ne savez comment motoriser la maquette que vous avez trouvée dans le dernier vide-grenier ou le kit résine que l'on vient de vous offrir? La réponse est là.

Le kit fourni par HSR est composé de jantes alu, à bloquer par vis, d'axes en acier calibrés, de paliers en laiton, d'un pignon, d'une couronne en alu, d'un guide à visser, de 4 pneus, d'un moteur 23.000Tr format NC5 Ninco et, évidemment, du châssis (rouge ou noir). Celui-ci est assez proche du Slot.It, du moins, dans le principe. Le moteur prend place dans un support moteur (in-line) amovible. Le support de guide propose plus de possibilités de réglages pour l'axe avant que le Slot.It. Par contre, le montage par encliquetage de l'axe arrière, comme pour les marques classiques, me semble un peu «léger» pour du matériel hautes performances. Une petite originalité, le châssis est prévu pour fonctionner avec la puce du système digital Scalextric. Il y a l'emplacement de la puce, le passage des câbles et la lumière pour positionner la led. Le châssis peut se fixer à la carrosserie retenue (maquette Easy kit Revell, dans le cadre de cet essai) soit classiquement par vis (des trous ovalisés sont présents à l'avant et à l'arrière), soit par les supports de carrosseries latéraux qu'il suffit de coller sur la coque avec de la néoprène ou au double face. Il restera à ajuster les picots du châssis pour que tout cela s'emboîte pile-poil. L'assemblage se fait très rapidement et assez facilement. En une demi-heure, je me suis retrouvé avec une Ferrari Modena prête à prendre la piste.

Le comportement est sans surprise. Le châssis est sain, rigoureux. Le moteur donne une bonne vitesse de pointe et un frein correct. Cependant, je l'ai trouvé un peu «pointu», que la poignée soit une 25 ou une 45 ohms. La puissance arrive un peu brutalement et il n'est pas aisé de doser convenablement pour rester dans les limites de l'adhérence. Sans doute est-ce un manque de rodage. Les pneus arrière fournis ont leur part de responsabilité. Ils sont étroits, rainurés et assez durs. Bref, question «grip», il y a mieux. Disons qu'ils auraient été idéaux pour une auto de rallye ou sur une piste très tortueuse. Pour «affiner» les réglages, vous pourrez avoir recours à la gamme de pièces détachées, au lestage ou à un aimant (beurk), un emplacement est prévu en avant du moteur. Notez que le positionnement plus ou moins haut du châssis par rapport à la coque a une grande influence sur le comportement de la «bête».

Voilà un produit apte à satisfaire les débutants et «pros» du scratch. Notez que des supports moteurs type NC1 et side-winder seront disponibles prochainement. En attendant, il est possible d'utiliser ceux de Slot.It sur les châssis HSR.

Merci à Jean-Loup Venon de Bitude Slot Racing pour la fourniture du matériel d'essai.



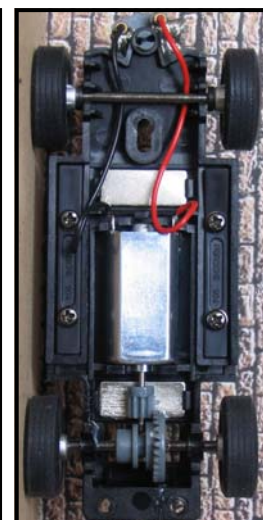


La Rallye 2 «994 WX 21» est la réplique exacte de la voiture de Didier Gachot, le président du Simca Racing Team Dijon. Une personne de chez Revell s'est déplacée pour photographier son auto, sous tous les angles, avant de lancer sa réalisation! On peut voir que Revell a même été jusqu'à reproduire les adhésifs des partenaires techniques de Simca qui ornaient, d'origine, la lunette arrière de la Rallye II et qui sont présents sur le modèle. Le Dragon SRT est, lui aussi, tout à fait fidèle.

Les amoureux de la Rallye II devraient aller faire un tour sur le site du SRT Dijon: www.simca.rallye.free.fr Ils ne perdront pas leur temps. C'est un bonheur. J'en profite pour remercier le SRT Dijon et Alain Chapelle, son secrétaire, pour les renseignements et les photos.

Ci-dessous, la 904 GTS n'est pas en reste au niveau des finitions. Les Revell sont de belles voitures, c'est acquis. Si les transmissions, axes, paliers et roues

pouvaient être de meilleure qualité, l'indice de satisfaction ne s'en porterait pas plus mal. CH



Carrera, Fly, Ninco, Scalextric, SCX... les «gros bras» du circuit routier ont de puissants et coûteux outils, bureaux d'études, systèmes de distribution... autant de charges qui les obligent à prendre un minimum de risques sur les modèles qu'ils choisissent d'étudier, de fabriquer et de commercialiser. Les Ferrari, Porsche, Formule 1, reines du WRC et autres «best sellers» sont autant d'investissement à risque «supportable». Il y a les phénomènes de mode (Tuning, courses US...), la nostalgie des années 60/70 (Le Mans, rallye de Monte-Carlo, Safari...) qui nous valent quelques autos originales mais entrant toujours dans le cercle des «cartons prévisibles». Cela induit quelques effets pervers. Certains déclinent à l'infini les versions de leurs voitures. Certains modèles, comme la 307 Peugeot WRC, sont disponibles simultanément chez plusieurs fabricants... La logique commerciale, la rentabilité, font que les «industriels» du CR ne peuvent prendre le risque de se retrouver avec des autos dont le volume de vente imaginable ne dépasse pas quelques petites centaines d'exemplaires, voire moins.

Alors, qui pour répondre aux souhaits des passionnés dont les fantasmes vont sur des modèles dont le volume de vente supposée est limité, voir confidentiel ?

Certains se penchent sur notre cas depuis quelques temps. Le plus souvent se sont des artisans. La plupart sont issus du monde du 1/43 statique. De cette échelle, ils nous amènent une matière, la résine, qui offre une bonne finesse de détail, une souplesse d'utilisation et une simplicité de production face aux machines des industriels, qui permet d'envisager la production de petites quantités. Par ailleurs, se sont souvent de vrais passionnés dont les goûts recoupent plus ou moins ceux de leurs clientèles. Bien sûr, ils ont aussi des impératifs. Ce sont les mêmes que ceux des industriels mais à une échelle moindre. Pas question, non plus, pour eux de se retrouver avec des «invendus». Le choix du modèle produit ne doit pas seulement être un «coup de coeur». Il doit permettre «d'écouler» la production. Ce qui n'empêche pas, par ailleurs, certains d'être à notre écoute et de lancer un modèle d'après nos souhaits. Ce n'est pas «top» ça ?

Ces artisans ont chacun leur univers. Les modèles choisis et leur mode de commercialisation diffèrent des uns aux autres. Il est rare de trouver des «doublons» (mêmes modèles produits par plusieurs fabricants) et leurs productions sont disponibles sous plusieurs formes. «Ready to Run» (prêt à rouler) ou en kit à assembler. Ces derniers peuvent être complets ou sans châssis ni mécanique, avec des carrosseries peintes ou brutes fournies avec les parties transparentes et accessoires comme décalques, phares, habitacles, pilotes, jantes... Il est possible aussi de trouver les carrosseries seules, non peintes.

Le «RTR», comme son nom ne l'indique pas, nécessite parfois d'avoir des talents de bricoleur. Il n'est pas rare de devoir reprendre quelques détails, ajustements, réglages, afin d'avoir une auto qui roule correctement. En y réfléchissant, ce n'est pas si différent avec les voitures des industriels ! Je ne citerai personne, mais peu nombreux sont ceux qui peuvent se vanter de vendre des voitures réellement «RTR», efficaces, dès la sortie de boîte.

Le kit «pré-peint», avec ou sans mécanique, a l'avantage de vous dispenser de devoir effectuer la peinture vous-même. La plupart du temps, le supplément de prix est minime par rapport au «brut» et au coût des bombes d'apprêt, de peinture et de vernis. Surtout si l'on ne fait qu'un kit de temps en temps. Et je ne parle pas de la qualité de la peinture qui est, dans 99% des cas, bien meilleure que «faite maison». Il vous faudra assembler les différentes pièces, ajuster le châssis et monter la mécanique. Suivant les marques, la tâche est plus ou moins aisée et dépend du degré de finition et de la qualité de votre kit.

Le kit brut vous impose de tout faire. Peinture, montage, finitions. Là encore, le degré de compétence réclamé est directement lié à la qualité du kit. Un des points les plus délicats, demandant, patience, outillage et un minimum de savoir faire est la préparation de la carrosserie. Certaines marques ne nécessitent quasiment aucune préparation, d'autres imposent de réparer les dégâts causés par les bulles d'air et les opérations de moulage/démoulage... Il faut même, parfois redresser des coques «vrillées» ! Il faut manier le mastic, la lime, le papier abrasif... Et c'est là que l'on comprend pourquoi certains artisans sont plus chers que d'autres.

La carrosserie seule est dédiée aux fanas du scratch. Là encore la qualité de base décidera de la somme de travail à effectuer et du niveau de compétence requis. Il vous faudra, en plus du travail demandé pour un kit brut, créer les vitres, habitacles, feux...

«Mettre les mains dans le cambouis». C'est le prix à payer pour avoir accès à des voitures que, bien souvent, aucun industriel ne mettra à son catalogue et que l'on ne sera qu'une poignée à posséder.

Pour ceux qui seraient tentés mais qui n'osent pas de peur de ne pas avoir les compétences, je vous annonce que lors des trois prochains CR, trois spécialistes des kits nous conseilleront sur les points les plus délicats, l'outillage, les trucs... Bref, CR essayera de vous livrer le «kit... du parfait petit débutant».

Alors, la résine... t'en veux ?

Imaginez Phil Collins sans sa batterie, en survêtement, lunettes Rayban et bonnet «Cousteau» rivé sur la tête. Vous aurez une idée assez précise de mon ami Eric.

-Faut que j'te montre ma dernière bagnole.

Connaissant l'éclectisme de l'original, capable de passer sans gêne du buggy LM1 à la Corvette Sting Ray, après un bref détour par une Sterling Nova et une Alpine A310 GR4 pack GT, j'étais en droit de m'attendre à du spécial...

Après une courte attente, c'est un bruit de moteur familial qui parvint à mes oreilles.

Pas de doute, c'est un 4 pattes Renault ! Une A110 ? Une Gord ? Je passais la tête à la fenêtre pour découvrir un petit truc bizarre et plat, à la couleur assortie au bonnet.

-Ah mince ! Une Jjj...euh Scor....euh, c'est quoi ?

-Une Jidé, fabriquée par Monsieur Jacques Durand ! Annonça-t-il en rigolant.

-Moteur Renault Gord, trains roulants d'origine Renault, châssis en tubes carrés de section 60mm, carrosserie polyester, 130 exemplaires montés, 50 kits ont été vendus. La marque est disparue rapidement après le choc pétrolier de 1973...

-C'est mignon, le dessin est agréable, assez harmonieux malgré les vitres latérales plates et rectangulaires. C'est un pare brise de Floride ? La ligne de toit fuyante est bizarre, mais l'arrière très agressif, avec sa lunette verticale encastrée et son capot plat, plein de bosses pour laisser passer des éléments moteurs à l'étroit... Dis donc, le toit est encore plus bas qu'une GT40 !

-Arf ! Nonon, pile un mètre de haut, comme la Ford.

-Euh, pour monter à bord, ça doit pas être la joie ? Les portes n'empiètent même pas sur le toit...

-Ben d'ailleurs tiens, tu veux l'essayer ?

-Volontiers !

Après un tour de reins et deux lombaires déplacées, me voici à bord. Décevant constat : mes genoux touchent le volant, mes tibias le tableau de bord et ma tête l'arceau cage... Je n'arrive même pas à tourner le volant. Pourtant, mon mètre 72 n'est pas bien impressionnant...

-Comment on recule le baquet ?

-On le recule pas, je l'ai soudé....

-Ah zut. Bah tant pis, je me contenterai d'être passager.

Après avoir échangé nos places, contact, le moteur tourne. On l'entend bien, comme s'il était assis entre nous deux ! Le moteur (Il est monté rigide ? Comment ? Je dis: le moteur est monté RIGIDE ?? Quoi ??? Pfff rien ! Roule !) au ralenti engendre des vibrations qui délaçent mes chaussures et font sauter les aiguilles de ma montre. On est assez bien assis, bien calé, mais impossible de se gratter le nez sans altérer la visibilité du conducteur... Comment on fait pour mettre la ceinture sans aide extérieure ?? Voilà que nous roulons... La suspension est un peu ferme, ou alors les roues sont carrées... Je pose ma main sur la vitre coulissante en plexi, ces vibrations commencent à m'agacer ! Assis au ras du sol, les accélérations sont surprenantes et les montées en régime du petit 1600 autrement plus excitantes que le V8 de 7 litres de la Sting Ray que j'ai brièvement conduite la semaine dernière. L'écurie était bien là, mais où étaient passés les 450 chevaux ??

Après un petit détour par le lotissement de la Roseraie pour tester la tenue de route (et les freins, dans une descente gravillonneuse. Ben ça freine pas !), on se gare en ville pour se remettre de ces émotions...

-Eh M'sieur ! Elle est trop belle la Ferrari.

-C'est pas une Ferrari p'tit, c'est une Jidé.

-Ah... Bah elle est trop belle votre bagnole M'sieur ! A combien elle roule ? Combien elle coûte ? Etc., etc. Quelques années plus tard, à Cannes la Bocca, je travaillais dans un chantier naval, voisin du Garage P4, dont le carrelage blanc n'est sali que par les pneus de tout ce qui roule de plus huppé dans le périmètre : Countach, Maserati, Ferrari GTO (sisi) et autres Aston Martin...

Le hangar voisin est silencieux, toujours clos, un quelconque dépôt anonyme.

Mais voilà qu'aujourd'hui, sa porte s'entrebâille timidement, puis s'ouvre largement, dans un bruit de roulement métallique. Il en sort poussé par deux hommes, un joli petit engin bas et plat, bleu comme le ciel. Ce coup-ci j'en suis sûr, c'est une Scora ! Un genre de version bodybuildée de Jidé.

Mais que fait-elle cachée dans ce hangar ? Je jette un discret coup d'œil à l'intérieur, alors que l'homme le plus jeune s'installe au volant, et démarre le moteur. Dans la pénombre du local, dans un désordre soigné, partiellement masquées par des éléments diverses, je discerne des formes poussiéreuses mais bien connues. Quelques rares Jidé et Scora mélangées hibernent là, à l'insu de tous. Je m'approche, les inconnus m'observent, méfiants. Je prends mon air le plus aimable pour me présenter et expliquer mon intérêt et ma surprise. Quelle n'est pas la mienne lorsque j'apprends que je me trouve face à Messieurs Jacques Durand et Fils. Deux hommes humbles, un peu distants et discrets, timides. Au fil de la conversation, je leur raconte la Jidé de Phil Collins, mon métier de sculpteur maquettiste et les miniatures de petites voitures qui font partie intégrante de ma vie. La discussion s'anime alors et on me délivre quelques anecdotes et secrets, on m'explique et évoque, on me raconte... Une conversation de passionnés, à bâtons rompus... Gentiment, on m'offre les plans «maison» de la Jidé, pour m'aider à la reproduire avec précision. Je remercie, un peu ému, et serre les mains en promettant de revenir avec la maquette.

C'était il y a 25 ans... Si vous croisez l'un de ces deux charmants Messieurs, dites lui qu'elle est terminée, et que je serais heureux de la leur montrer.

Notre deuxième voiture exclusive Circuits Routiers est arrivée ! Je vais commencer les expéditions pendant le mois de juin. J'espère avoir tout envoyé d'ici les premiers jours de juillet.

Vous venez de découvrir, page précédente, que le vote des membres de CR en faveur de la Jidé a fait la joie de Chris. «Notre» voiture a une petite histoire sympa. La grande histoire retiendra que ce modèle a participé au Critérium des Cévennes 1972 avec l'équipage Ragnotti-Jaubert. C'était l'une des deux Jidé engagées. Si la première, conduite par Michel Robini abandonna rapidement à cause d'un arbre de roue cassé, Jean Ragnotti amena sa voiture à la 7ème place finale, malgré deux crevaisons et une pénalité d'une minute trente.

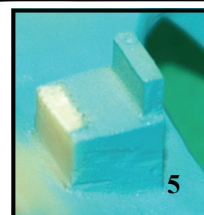
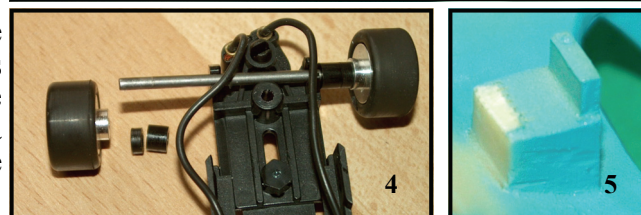
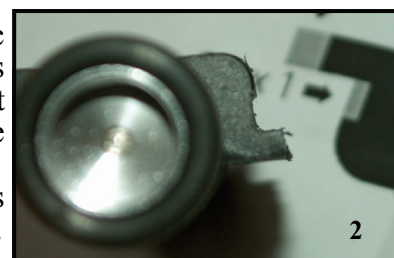
Ayant reçu un premier exemplaire en urgence deux jours avant la date du «bouclage», je n'ai pu faire qu'un montage rapide avec pose des décalques. Les finitions, pose des pièces rapportées, peinture des détails, habitacle, pilotes..., réglages «aux petits oignons» du châssis et vernissage de l'ensemble seront faits et expliqués pour le CR139 de juillet/août.

Comme je vous l'avais dit, le kit est complet. Carrosserie peinte, parties transparentes, photo-découpe, pièces rapportées en résine (*insert de jantes, rétro, phares additionnels...*), pneus, axes, pignon, couronne, guide, moteur, châssis, décalques... Tout est là. (*photo 1*)

Le châssis Slot-Classic est toujours aussi simple à monter. Le moteur, les axes et guide sont assemblés en une dizaine de minutes. Les jantes en aluminium seront collées sur les axes. Aucun problème pour le train arrière. Pour l'avant, il faudra raccourcir la longueur de l'axe à 45mm. Le centrage du train avant se fera en disposant, entre les jantes et le châssis, les entretoises les plus larges et les plus étroites fournies. Une de chaque, de chaque côté (*photo 4*). Une fois le châssis motorisé, allez l'essayer pour voir si ça roule bien. Il vous faudra ensuite modifier légèrement sa partie arrière comme expliqué sur la notice jointe. La Jidé étant une toute petite auto, le châssis doit être légèrement raccourci. Ce sera très facilement fait à l'aide d'un coup de «Dremel» équipé d'un disque ou avec une petite scie à métaux. Enfin, à l'aide d'une lime carrée de 2.5mm, il faudra faire une encoche d'un millimètre de profondeur (*photos 2 et 3*). Cela permettra à votre châssis d'être maintenu à l'arrière sans avoir recours à des vis.

Pour assembler votre châssis et la coque, vous devez faire sauter les deux petits rectangles de résine, sur le puit de vis (*photo 5*), et percer celui-ci avec une mèche d'un diamètre légèrement inférieur à celui de la vis utilisée. Pour le montage à blanc, pensez à placer, sans les coller, les vitres / pare-brise et l'habitacle. Toujours pour des raisons de place, il faudra sans doute rogner légèrement celui-ci, à l'endroit du porte charbons et des soudures des fils sur le moteur, pour fermer facilement. D'ailleurs, n'hésitez pas à mettre un petit coup de lime sur les soudures et même le porte charbons (*photo 6*). Il y a vite un millimètre à gagner et, des fois, ça suffit. Une fois la vis serrée, vous devriez constater que les roues sont bien alignées et qu'elles ne dépassent pas de la carrosserie. Avec un peu de patience, de méthode et d'application toute cette phase d'accouplement châssis/coque est relativement simple. J'ai fait le tout (*avec succès!*) en moins d'une heure.

Passons à l'étape suivante, la pose des décalques. Armez vous d'une paire de ciseaux, d'un mouchoir en papier doux, d'un bol d'eau tiède, d'un pinceau à poils souples, d'un peu d'alcool à brûler, de sang froid (!) et de beaucoup de patience (!!). Notez que si vous êtes venu à bout des décalques de la Ligier sans gros



dégâts, la pose de ceux de la Jidé devrait se faire «les doigts dans le nez et les mains dans les poches...» ou presque!

La planche est copieuse mais la grande majorité des décalques ne pose aucun problème. Les seules parties qui réclament de l'attention sont les bandes noires de bas de caisse et, surtout, les décalques dorés qui doivent couvrir le nez de l'auto.

Les bandes noires doivent affleurer le seuil des portes. La moitié de leur largeur passant sous le bas caisse. La difficulté est de plier proprement la bande afin qu'elle épouse la forme de la carrosserie, en particulier au niveau des ailes. Cela se fait tranquillement (*si, si, je vous assure!*). Il suffit, après avoir mouillé le décalque et l'avoir fait glisser sur la caisse avec le pinceau, de passer (*toujours avec le pinceau*) de l'alcool à brûler dessus. Les décalques de Chris sont costauds et supportent bien le traitement. Je n'ai même pas dilué l'alcool! J'suis un «ouf» moi ! L'action de l'alcool sur le décalque va amener celui-ci à se ramollir et à épouser les formes presque tout seul! Il suffit de l'aider un peu en passant légèrement le pinceau dessus.

Ensuite, il n'y a plus qu'à éponger, **délicatement**, avec le mouchoir. Même travail avec les numéros de course. La partie «Défense Mondiale» devant être sur la tranche de la porte, il suffit de placer «pile-poil» la partie qui va sur le plat de la porte. Ensuite, passez le pinceau avec l'alcool sur la tranche. Le décalque va se plier tout seul. Il n'y a plus qu'à éponger, c'est magique.

Moins magique et plus prise de tête, les décalques dorés sont plus délicats à poser. Il faut commencer par celui qui est le plus grand. Au début, horreur, malheur, il y a des plis partout! C'est là qu'il faut utiliser le sang-froid et la

patience. Ne lésinez pas sur la quantité ! En y allant méthodiquement, avec lenteur, application, douceur et l'alcool à brûler (*au passage, j'espère que vous êtes dans un endroit ventilé parce que l'alcool à brûler a tendance à «prendre la tête»!*), vous allez réussir à placer le décalque. Une fois ramolli, vous passez délicatement le mouchoir en papier et le décalque devrait coller en épousant bien les formes. Si vous avez respecté les consignes et que vous n'avez pas perdu patience, il ne devrait y avoir ni déchirure, ni pli. Sauf peut-être autour des clignotants, mais là, franchement, ça me paraît difficile de réussir. Quoique... j'y pense seulement maintenant, mais peut-être qu'avec un coton tige, il y a moyen de «lisser» même autour des clignotants (*Chris vient de me confirmer au téléphone que ...oui, ça marche*). Le décalque supérieur est bien moins compliqué à poser. Il a aussi l'avantage de venir recouvrir en partie le décalque inférieur masquant ainsi quelques possibles imperfections. Avant de passer aux autres décalques, je vous conseille fortement de laisser sécher ces deux-là. Il serait dommage de réduire à néant la demi-heure de travail appliqué et consciencieux nécessaire à leur pose (*c'est le temps que j'ai mis dont 20 minutes rien que pour le gros décalque*) en posant les doigts dessus par mégarde ! C'est un coup à se poignarder avec une saucisse (*oui, je sais, c'est bizarre mais si on réfléchit, ça doit prendre beaucoup de temps et finir par être douloureux et, donc, à la hauteur de la faute*) ! (ndCO : pas sûr que Grosbig apprécie un tel gaspillage...)

Voilà de quoi vous occuper en attendant la suite dans le CR 139.



Spécial résine

Kit Alpine A220 LM 1968 Proto Slot Kit

Christian Hillairaud



Recalée, face à la Ligier JS2, l'année dernière dans le vote devant décider du choix du modèle CR-001, l'Alpine A220 a quand même été produite par PSK, pour la plus grande joie de beaucoup d'entre-nous.

L'Alpine A220 n'a pas de palmarès et c'est surtout faite remarquer par son moteur 3L Gordini qui fût un échec. Trop lourd et peu puissant, il ne permit pas à la marque de Dieppe d'aller se frotter avec succès aux Matra, Alfa Romeo, Ferrari ou Porsche de sa catégorie. Cependant, sa ligne et le fait de porter les couleurs d'Alpine lui valent bien des sympathies. Au point que le premier «tirage» de 150 exemplaires, qui portait sur la seule version N°30 LM 68, a vite été épuisé. Un deuxième tirage permettant de faire les quatre versions engagées aux 24H du Mans cette année-là est en cours de commercialisation. Attention, ça se vend vite!

Le premier tirage concernant la N°30 a une particularité. Les phares sont pleins et recouvert de décalques orange. Sur la deuxième version, les phares sont présents sous leur bulle transparente. Mon modèle est un kit, 2ème tirage, pré-peint. Pour le peu de différence de prix, ça ne vaut pas le coup de risquer de «foirer» la peinture alors que le boulot de Chris est nickel-chrome. Le kit comprend toute les pièces résine et photo-découpées, les jantes (alu vissées), parties transparentes et décalques. Il faut ajouter le moteur (j'ai choisi un NC1), les axes, guide et pneus. Ce sont les Ninco Classic ou Cartrix Classic qui sont préconisés. J'ai préféré monter des Ninco 19x10 striés à l'arrière et des pneus usés de Caterham Scalextric à l'avant. Le diamètre est moins important que les pneus Classic. Bien sûr, cela trahit un peu la silhouette du véhicule original mais ce n'est pas trop choquant et ça me permet de faire une voiture assez basse qui se révèle compétitive sur la piste. La carrosserie est prévue pour recevoir le châssis Slot-Classic. Après avoir fait les trous pour les vis, à l'aide d'une mini perceuse et d'une mèche d'un diamètre légèrement inférieur aux vis utilisées, l'assemblage du tout se fait sans trop de difficulté. Il est quand même nécessaire de rogner un peu de résine sous l'habitacle afin de laisser le minimum de place au moteur. Le reste des opérations est fort bien expliqué dans la notice jointe. Le découpage des vitres est assez facile. Quand on est sûr que tout s'assemble sans problème et que l'auto roule bien, on peut passer à la décoration. On re-démonte tout ! C'est pour ça qu'il ne faut pas coller tout de suite les vitres et l'habitacle!!!

Avant de poser les décalques, «fastoche» sauf les ronds blancs de porte, il faut peindre l'avant du capot de la couleur correspondant à la version choisie. Pour moi, c'est rouge. La plupart des acheteurs font la 30, la seule A220 qui ait fini les 24H cette année-là (8ème). Moi, j'ai choisi la 28, celle de Gérard Larrousse et de... «Michel Vaillant» (Henri Grandsire). Grâce au petit pochoir adhésif fourni, le coup de bombe se fait sans difficulté et avec précision (apprêt et trois couches de rouge). Il faut juste soigner le masquage du reste de la coque si l'on ne veut pas avoir de mauvaises surprises. Après, on a le choix de vernir ou non. Sachez que le vernis protégera vos décalques lors des sorties de route ou, tout simplement, lorsque vous touchez votre auto. Comme d'habitude, j'ai utilisé du vernis en bombe Tamiya que j'ai appliqué par couches **fines** (vaporisées à 30 cm du sujet) et après que les décalques aient séché pendant deux jours. Ne prenez pas de risque avec ça. Rappelez-vous l'expérience malheureuse de Bernard Thie-lens avec sa Ligier CR (CR137) ! Dès que la carrosserie est bien sèche, on peut passer aux finitions.

Le point le plus délicat a été, une fois de plus pour moi, la découpe des globes de phares. Chris m'a donné un truc tout simple qui m'a bien facilité la vie. Il suffit de marquer, au feutre indélébile, le contour du globe en restant à l'extérieur de la trace marquée dans le lexan. Ensuite on découpe à l'intérieur du trait et... ça le fait bien! Moralité, ce doit-être mes globes de phares les mieux réussis depuis que je monte des kits. Je commence aussi à bien maîtriser leur collage à l'Araldite à l'aide de minuscules gouttes déposées en forme de joint entre le globe et la coque. Ensuite, il faut placer le globe et attendre que ça sèche. Ça ne laisse pas de trace, c'est magique. Les dernières opérations consistent à coller les vitres, l'habitacle, le soubassement arrière avec les échappements et le «peigne» à l'extrémité du capot arrière.

Sur la piste, mon Alpine est très agréable. Le moteur pas trop puissant, les pneus pas trop adhérents et la garde au sol assez basse, lui donnent un comportement facile et efficace sur ma piste Ninco. *Suite page suivante...*

Alpine A220	
Poids:	grs
Guide/axe ar:	81 mms
largeur essieu ar:	52 mms
Poignée:	45 ohms
Chronos:	(meilleur tour)
	14v: 10.830
	17v: 10.204
Chronos et poids toujours sans aimant	



Spécial résine

Paxton STP Indy 1967 Proto Slot Kit

Christian Hillairaud



Première monoplace de la marque Proto Slot Kit, la STP Paxton est une voiture plutôt originale et intéressante. En effet, équipée d'une turbine Pratt & Whitney, la Paxton sema un vent de panique parmi les concurrents des 500 Miles d'Indianapolis 1967. Pour sa première participation, il s'en est fallu de 6 tours pour qu'elle ne gagne la célèbre course américaine. Elle abandonna, sur bris de roulement alors qu'elle avait 40 secondes d'avance, soit près d'un tour, sur AJ Foyt!

PSK s'est fixé comme challenge de rendre l'originalité de la Paxton à l'échelle. La PSK n'est pas équipée d'une turbine, mais son moteur (idem moto Scalextric) est installé, comme sur la vraie, sur le côté gauche de la voiture, à côté du pilote. Il a fallu étudier un châssis spécifique, sur le même principe que le PYL (voir page 22). Le challenge, qui a valu une mise au point longue et fastidieuse, était de faire tenir la mécanique et le pilote entier, côte à côte, dans un espace très réduit. Chris et PYL y sont parvenus et la voiture est superbe. Le kit est proposé brut ou peint et comprend toutes les pièces utiles sauf le moteur. Pour des raisons de délai de parution, je ne pouvais assurer le montage de la voiture et, très gentiment, Chris m'a fait parvenir une Paxton montée par ses soins. Autant dire que la bête est magnifique et me fait mesurer la différence qu'il y a entre un pro et moi, maquettiste laborieux. Hormis le niveau de finition «à la Chris», le reste semble très accessible. Pas de décalques trop compliquée et il n'y a que quelques minimes touches de peinture noire à faire, pour ceux qui choisiront la version pré-peinte.

Le châssis de la Paxton (PY02) est identique dans le principe au nouveau châssis «PY01» de PSK. Il s'agit de pièces de métal découpées au laser, qu'il suffit d'emboîter les unes dans les autres pour assembler le tout. Pour plus de rigidité et de solidité, il est possible de souder ces pièces à l'étain. Grâce aux trous dans sa cage, le moteur est vissé sur le châssis. L'axe arrière est emboîté sur le châssis et deux pièces représentant les éléments de suspensions sont serties par-dessus. Il faut bien prendre garde à ne pas coller ou souder ces pièces. La couronne n'étant pas vissée, au contraire des roues en alu, il faut songer que l'on risque d'avoir besoin de déposer l'axe pour changer de couronne, de pignon ou de moteur. Le châssis est fixé, à l'avant, à l'aide d'une seule vis. La partie arrière est maintenue par la carrosserie. Le poids assez important du châssis tout équipé est placé aux ras des pâquerettes. La voiture bénéficie, ainsi, d'un centre de gravité très bas.

Sur la piste, la voiture est très agréable. Le moteur, trop puissant pour les F1 Classiques Scalex a, ici, pas mal de poids à entraîner. Il est, du coup, moins sauvage. La tenue de route est très bonne. Les pertes d'adhérences sont progressives et facilement contrôlables. Le châssis demande du travail et un peu de mise au point pour que les essieux soient bien «libres» mais, en contrepartie, il s'acquitte fort bien de sa tâche.

Je me suis vraiment bien amusé avec cette spectaculaire, originale et agréable Paxton. Malgré quelques sorties de piste, le châssis et la carrosserie n'ont absolument pas souffert. Les pneus arrière, surtout le gauche, ne peuvent pas en dire autant! Ils s'usent à une vitesse affolante. En une trentaine de tours, ils avaient perdu la totalité de leurs sculptures! Le poids de la voiture et la puissance du moteur en sont la cause.

Le challenge n'était pas évident. Cette première monoplace PSK est une belle réussite. Elle en impose autant sur l'étagère que sur la piste. Je reviendrai plus en détail sur l'assemblage et les caractéristiques du châssis PY01 dans le prochain CR, mais on peut déjà constater qu'il est efficace.

Bravo.

Paxton

Poids: version légère	85 grs
Guide/axe ar:	88 mms
largeur essieu ar:	60 mms
Poignée:	45 ohms
Chronos:	

(meilleur tour)

14v: 9.927

17v: 9.722

Chronos et poids toujours sans aimant



Suite de la page 19... Les chronos sont corrects. Dans la petite moyenne de mes Fly Classic, malgré le NC1 moins puissant que le Mab Fly... Comme le Gordini face aux autres 3 litres de l'époque ! L'Histoire est respectée.

L'Alpine A220 PSK ne réclame pas de trop grandes compétences manuelles et, pour peu que l'on ait pris son temps et que l'on se soit appliqué, le modèle fini est spectaculaire et vraiment beau.

C'est vraiment une bonne idée que PSK a eu de produire cette recalée du vote CR. Mon petit doigt me dit que ça ne serait pas la dernière! La Matra 640 ayant été prise par MMK... A vos pronostiques. CD Peugeot ? CG ? Porsche 914 ?...

Kit Alpine A110 «Ailes Bulles» VPC

Christian Hillairaud



J'aime la Berlinette Alpine et, comme beaucoup, j'étais frustré par le peu de choix qui s'offrait aux amoureux de cette voiture légendaire. Aussi, quand Pascal Félix du magasin VPC a décidé de produire un kit résine de l'Alpine A110 avec ses «ailes bulles», je me suis jeté dessus. La version est inédite. C'était l'occasion de compléter ma collec' de Berlinettes... pour peu que le modèle réponde à mes exigences.

Le kit est composé de la carrosserie peinte, de l'habitacle, pilote et co-pilote, pare-chocs, jantes (tout ça en résine), des parties transparentes et de la planche de décalques. Les 4 pneus (de dimensions identiques?!), en caoutchouc, sont fournis. Par contre, il vous faudra ajouter un châssis (Slot-Classic), un moteur du type Ninco NC1, un guide, des axes...etc. Toutes mes pièces mécaniques sont d'origine Ninco. Elles se montent sans problème. La version retenue est celle de la voiture de Jean Ragnotti et Jean-Marc Andrié au rallye de Monte-Carlo 1976. Le principal sponsor est une marque de cigarettes dont le logo est bien présent sur la planche de décalques et «maquillé» sur les photos. La couleur de la carrosserie est fidèle et ne présente aucun défaut sur mon exemplaire. La résine n'a ni bulles, ni trous. La finition est très correcte. Il y a quelques petits défauts de symétrie qui n'ont pas grande influence sur le rendu global, plutôt bon, de la miniature.

Le montage ne m'a pas posé de gros soucis. Après avoir assemblé le châssis et la mécanique, il a fallu sortir la «Dremel» afin d'usiner un peu les blocs de résine destinés à recevoir les vis de fixation du châssis à la carrosserie. Il est possible, ainsi, d'ajuster au mieux la hauteur de la caisse pour optimiser les performances futures de notre bolide en construction. Souhaitant une auto basse, j'ai dû enlever de la matière dans les ailes pour éviter aux roues de frotter dessus. L'opération est simple mais il vaut mieux éviter d'avoir la «bloblote». La carrosserie étant peinte, le moindre «dérapage» de fraise sera fatal au bleu «Git..es».

Cette étape s'étant bien passée, j'ai pu procéder à un montage à blanc et à une séance d'essais. Le temps de constater que tout allait bien et que ma Berlinette était apparemment bien née, je passais à l'étape «finitions». La pose des décalques est très simple. Il n'y a aucune grande surface ou forme compliquée. Le moment le plus long, fastidieux et où je touche le moins «ma bille» est celui des détails à faire à la peinture en pot avec un petit pinceau. Il faut faire les entourages de vitres, les feux, les jantes, les pilotes... Bon, je ne suis pas trop dégoûté par mon «oeuvre». Ce n'est vraiment pas top mais ça se regarde.

J'ai bien «galéré» pour l'ajustement des phares et des bulles transparentes. Il est nécessaire de limer un peu les pièces figurant les phares dans leur partie basse pour que les «bulles» joignent bien la carrosserie. En fait, quand on s'y attend, ce n'est pas la mort. Mon erreur est d'avoir collé les phares avant d'avoir positionné les «bulles». Il a fallu décoller et reprendre l'opération du début. Présenter la pièce, ajuster, modifier, re-présenter et coller une fois sûr du coup.

J'ai eu une autre «montée d'adrénaline» quand j'ai cassé le pare-choc avant, assez fragile, en trois morceaux. Heureusement, mon expérience en la matière (la casse !), m'a été utile. Avec un peu d'Araldite, j'ai réparé la pièce sans que cela ne se voie de trop. En tout cas, il faudra éviter les sorties de piste à haute vitesse. L'ajustement et le collage, à la néoprène, des vitres et de l'habitacle ne posent pas de problème.

Voiture terminée et sèche de partout (colle, peinture), j'ai procédé à ma séance d'essais chronos. Deux problèmes ont été décelés dès les premiers tours rapides. Une des jantes arrière ne tourne pas rond. Le trou pour l'axe n'est pas bien perpendiculaire à l'axe de la roue. La voiture boitille légèrement. Il faut refaire le trou où attendre les jantes alu que Pascal Félix devrait avoir prochainement. Je n'ai pas le temps pour l'un ou l'autre avant l'essai. Tant pis. L'autre problème vient du diamètre des pneus, bien en fonction de l'échelle, mais insuffisant pour empêcher la partie arrière du châssis de frotter la piste. Un passage de «Dremel» sur le châssis plus tard, l'affaire était résolue et le chrono déclenché.

Le moteur Ninco NC1, le châssis Slot.It et les pneus VPC forment un ensemble homogène qui donne à l'Alpine un comportement plutôt sympathique et assez efficace. Agile dans le serré et assez à l'aise dans le rapide. La base et les chronos réalisés sont très corrects, compte-tenu de la roue «tordue» et du NC1 pas rôdé. J'y pense maintenant... comme elles sont identiques, j'aurai pu prendre une des roues avant !!! Trop pressé par les délais.

Alpine A110 VPC

Poids: version légère 65 grs
 Guide/axe ar: 74 mms
 largeur essieu ar: 50 mms
 Poignée: 45 ohms
 Chronos:

(meilleur tour)

14v: 12.187

17v: 11.441

Chronos et poids toujours sans aimant

L'A110 VPC est la plus sympa des Berlinettes de circuit routier de ma connaissance. Son rapport agrément/fidélité est pour l'instant sans égal. Reste que ce produit est un kit. Il faut oser se lancer pour en profiter. Allez-y, vous ne le regretterez pas ! Attention, comme toute production artisanale le nombre d'exemplaires produits est assez limité.



A la demande du chef suprême, le commandeur cosmique de CR, je me suis donc essayé à un exercice pas si simple consistant à lister mes kits résine préférés en matière de slot.

Ne souhaitant absolument pas jouer les juges, n'en ayant ni l'envie ni les compétences, j'ai essayé objectivement de vous livrer mes impressions quant à des artisans dont j'ai monté des modèles et en me fixant sur les critères suivants : qualité résine, facilité de montage, originalité des modèles proposés, tarif, facilité d'achat, disponibilité des modèles.

Les étoiles : 6 = hors concours, 5 = top du top, 4 = bien mais peuvent s'améliorer, 3 = bonne base etc., jusqu'au «pas d'étoile» et chacun jugera sur pièce.

Alors voilà mon «top five», qui n'engage que moi bien entendu ! Je ne parlerai ici que des artisans proposant au moins plusieurs modèles et qu'on peut se procurer, même si pour certains ça relève du chemin de croix tant leurs œuvres sont rarissimes.

Lovespeed, Allemagne *****

Modèles les plus significatifs: Porsche proto avant guerre et BMW 328 coupé.

Résine parfaite à mon goût aucune reprise à faire dessus. Montage on ne peut plus simple et ajustages parfaits. Les modèles, peu nombreux, sortant au compte-gouttes sont d'une rare originalité. Les prix: 90-100* euros en kit brut, ne manquent que les moteurs. Les châssis sont moulés et spécifiques à chaque modèle.

Vraiment mon coup de cœur du moment, très très haut de gamme, extrêmement accessible pour tout modéliste soigneux. Service après vente impeccable et les autos roulent merveilleusement bien !



Proto Slot Kit, France *****

Modèles les plus significatifs : ben ...euuuuuuh ...tous ! On trouve de la Matra, de l'Alpine, de la Ferrari, de l'Aston, un bel éclectisme ! Résine de très haute qualité, possibilité d'avoir les carrosseries pré-peintes. Montage impeccable, ajustages soignés avec parfois besoin de mettre quelques petits coups de limes ou d'X acto par ci par là mais rien de bien méchant. Les prix: entre 60* et 100* euros selon la formule choisie et les revendeurs.

Bonne initiative : un châssis unique pour toute la gamme (PCS 32 ou Slot Classic et depuis peu le joli châssis tout métal PYL). Prévoir les axes et moteur dans la plupart des cas. Modèles originaux. Le patron aime prendre des risques mais se voit récompensé en s'attaquant à des monuments comme l'Alpine A220. Je ne parle même pas de la Paxton qui fait baver les sloteurs du monde entier !

Bon, on va pas se plaindre, un Français au top, que demander de plus ? Service après vente extra. Les autos de chez PSK sont accessibles à tous, à partir du moment où vous êtes patient et soigneux. Comme pour la majorité des kits résine de toute façon.



Slot Classic, Espagne **** (* en me forçant un peu)

Modèles les plus significatifs : la série de Pégaso, la mythique Ferrari 335. Résine de très haute qualité, possibilité d'avoir les kits prépeints et même prêts à rouler. Montage sans aucun problème, tout est dans la boîte, manque juste le moteur. Les prix : selon les revendeurs, cela oscille entre une centaine* d'euros pour un kit brut et cela peut aller jusqu'autour de 200 euros* pour une auto toute faite. Bon, pas mal vont me dire que cette marque est au top du top, oui d'accord... mais non, je m'explique : Cesar Jimenez, le boss de Slot Classic, fut un des tous premiers à sortir ses autos en série limitée et numérotée. Du coup, la marque fait référence en matière de collection mais j'estime que c'est un peu exagéré et que ça fausse un peu les débats. Pas étonnant d'ailleurs que les modèles ibériques soient gentiment pillés par des copieurs.

Modèles originaux : je pense aux Pégaso en particulier, mais attention, je mets un carton rouge à la Testa Rossa qui vient d'arriver car je ne la trouve absolument pas originale dans le choix par rapport à d'autres modèles chez d'autres artisans. Cela dit, et pour ne pas trop ruer dans les brancards, un modèle de chez Slot Classic reste toujours une nouveauté très attendue par les collectionneurs et on ne peut jamais être totalement déçu ! Vous remarquerez que je suis pour la paix dans les ménages.

Topslot, Espagne (****) passe à côté de la 5ème étoile car ne fait plus de kit (ou alors des trucs qui n'ont aucun intérêt. Vlan, allez hop c'est fait) et ça, c'est impardonnable ! Non mais ! Modèles les plus significatifs : les Porsche 917 LH. Résine de très bonne qualité, peu de retouches à faire dessus. Montage impeccable en suivant tout simplement les directives de la notice qui pour telle auto préconise tel châssis de

Spécial résine

Spécial résine telle marque etc.... Prévoir tout l'accastillage, axes roues pignons bref tout ce qui va sous les carrosseries. Les prix : on peut encore en trouver dans une fourchette de 35 à 120 euros* pour les modèles les plus recherchés. Le souci ? Ben Topslot ne fait plus de kits, hélas ! Maintenant la marque s'est orientée vers le ready to run à mon grand désespoir ! Cela dit, les modèles tout montés sont splendides. L'Alpine A210 est une merveille, la Cunningham superbe. La seule grosse faute commise à mes yeux fut la Porsche 917 Can-Am de Jo Siffert, qui est une calamité en terme de finition et de montage.

MMK –TKP- Slot France, France ***

Modèles les plus significatifs: Carrera 6 LH, DB Panhard. Très belle résine, très peu de défauts. Les modèles sont très originaux et une DB Panhard reste en ce qui me concerne un must à faire rouler en piste. Montage assez simple, quelques coups de limes de temps à autres. Les prix sont tout à fait honnêtes puisqu'ils partent de 50€* pour un kit TKP, 135€* pour une Slot France et vont jusqu'à 150€* (gamme Hors série) selon votre revendeur. Les kits ? Il n'y en a plus (*La gamme de kit TKP est abandonnée. MMK ne fera plus de kits.*)



ndCH). MMK ne fait plus que du «RTR» et c'est là que le bât blesse. La finition est, à mon goût, trop sommaire. Ou tout au moins, elle ne me convient pas et ça me gave d'acheter des autos qu'il faut démonter et pour les finir et pour voir si tout fonctionne dessous. C'est dommage car quand on connaît l'étendue des capacités du patron, on se demande pourquoi ses modèles ne sont pas à la hauteur du reste de la production artisanale. *(Ce dernier point est en nette évolution. Depuis les derniers modèles, les composants mécaniques ont nettement gagné en qualité. Roues alu vissées sur axes rectifiés, pneus, moteur, tout est amélioré.* ndCH)

Voilà pour mes cinq artisans favoris. Leurs kits restent, de plus, facilement trouvables chez vos revendeurs favoris. Ce n'est pas rien et surtout, tous sont adaptables sur du matériel roulant existant chez les grands fabricants généralistes.

Il existe d'autres artisans qui font de très belles choses en kit, mais moins simples concernant la possibilité de se procurer leurs autos. Il ne faut en aucun cas les négliger car il y a des pépites dans le lot... des grosses, des lourdes, du très, très beau A suivre dans le CR139.

Fabricant	Lien Web	Rang	RTR	Kit	Coque seule
PSK	www.proto-slot-kit.com	A	N	O	N
LMM	www.lemansminiatures.com	A	O	O	N
Slot Classic	www.slotclassic.com	A	O	O	N
Top-Slot	- -	A	O	O	N
Ostorero	www.ostorero.com	A	O	O	N
AnySlot	www.anni-mini-fr.com	A	O	N	N
Racer	www.racer-emmegi.it	A	O	O	N
Maxi-Models	www.ukslotcars.co.uk/maxi-models/maxi_frm.htm	A	O	O	O
Lovespeed	www.lovespeed.de	A	O	N	N
MMK	www.mmkproductions.com	B	O	N	N
Exkaz	www.philsmith.co.uk	B	N	N	O
Ocar	www.worldclassics.co.uk	C	N	O	O
Resilient Resins	www.resilientresins.com	C	N	N	O
SRC	- -	C	O	O	N
Tertre rouge	www.tertrerouge-racingcars.com	C	N	O	O
Vintage cars models	http://vintagecarmodels2.site.voila.fr	D	O	N	O
World Classic	www.worldclassics.co.uk	D	N	O	O
Mini-Replicas	www.minireplicas.com	D	N	O	N
AA Bodies	- -	F	N	N	O

Classement subjectif effectué par Jérémie «TomCat» Janin.

O = oui. N = non. RTR = Ready to Run. A = Excellent. ... F = Beuuuuuuuuurrrrrrrrrrk!

N'hésitez pas à vous renseigner sur la disponibilité de ces marques chez nos annonceurs. La plupart les ont, ou peuvent les avoir. Il est possible aussi de trouver dans leur stock des kits épuisés.

CH: Depuis combien de temps es-tu passé à la production de kits à plein temps?

CB: J'ai commencé en septembre 2003. Au début je menais de front mon activité professionnelle et PSK, et puis les kits ont pris de plus en plus de place, et depuis 2 ans je ne fais pratiquement que ça.

Que faisais-tu avant?

Je glandais. Euuuh non, mais presque... J'étais «Custom Painter» en VDamme dans le texte... Une partie de mon travail est visible sur mon autre site pro www.chris-deco.com. J'ai peint des centaines de casques, des dizaines de motos, des Formule 1, j'ai créé des carrosseries spécifiques de motos et voitures de course, notamment une F1 école pour AGS Formule 1, un scooter avion de chasse «F14 Tomcat» pour le compte de Honda France, j'ai été présent au Salon de la Moto plusieurs fois et j'ai collaboré avec la revue Option Moto pendant de longues années, bref on a bien rigolé. Sinon, ma première vraie activité pro a été sculpteur chez Provence Moulage (*kit résine statique 1/43 ndCH*) dans les années 80, et peintre en carrosserie chez Publi Retro à Aix en Provence, qui transformait des Tractions avant en cabriolets.

Comment décides-tu des modèles que tu va produire?

J'ai de longues (très longues !) conversations quasi quotidiennes avec mon ami PYL, ce qui rend jalouse ma femme d'ailleurs, où nous tentons de décider du futur de PSK. PYL fourmille d'idées et je n'arrête pas de le brider le pauvre. Il ne voudrait faire que des Aston et moi que des Alfa. Lorsqu'on s'est bien crêpé le chignon et décidé d'un truc, on se rappelle le lendemain et on dit tout l'inverse....

As-tu une époque ou un type de voitures préféré ?

J'aime tout, ou presque, à part les tréteaux d'avant guerre et les voitures dont on ne distingue pas l'arrière de l'avant... ☺ (*private joke à l'attention des membres du forum FOLM! Allusion à la Porsche 914 LM70 qui fait tant couler d'encre virtuel. ndCH*)

Peux-tu décrire succinctement le processus de création et réalisation d'un modèle ?

Après le chapitre crêpage de chignon décrit précédemment, le modèle est sculpté par PYL ou par moi. Les pièces partent ensuite au moulage, pendant ce temps, je prépare tous les éléments accessoires, plan de déco, dossier décals, étiquette, je m'occupe de commander les jantes, pneus, châssis etc.... Lorsque les carrosseries moulées reviennent à la maison, elles sont ébarbées et peintes. Les sachets de pièces sont réalisés. Tout cela est long et fastidieux. Moi j'ai envie de sculpter la prochaine bagnole! Si je ne me suis pas loupé, ou si mes sous-traitants ont respecté leurs engagements, tout est prêt à peu près en même temps et les modèles sont boîtés. Il faut environ 3 mois entre le crêpage de chignon et la mise sur le marché.

Combien de modèles lances-tu par an ?

Trop. J'aimerais lancer moins de nouveautés, pour ne pas lasser mes clients. Mais comme les volumes de ventes sont trop limités pour rentabiliser les investissements, je suis obligé de lancer une autre nouveauté.

En moyenne combien d'exemplaires de chaque modèle ?

Je suis prisonnier des quantités de décals, imprimés par multiples de 150. C'est pour cela que les modèles disparaissent du catalogue. J'ai vainement cherché des solutions plus souples mais je n'ai trouvé personne de sérieux. Lorsque j'ai vendu 300 modèles d'une référence, je suis content. La Spyker par exemple à mon grand désarroi s'est mal vendue, j'ai dû stopper à 150. D'ailleurs si je pensais en terme de rentabilité, je ne ferais que des Porsche... Mon meilleur modèle a été la 908 longue et je sais que je pourrais en dériver des versions à l'infini ou presque.

Est-ce que PSK fait autre chose que des kits ? Commandes spéciales, figurines, trains, bateaux, avions, Schtroumfs ?

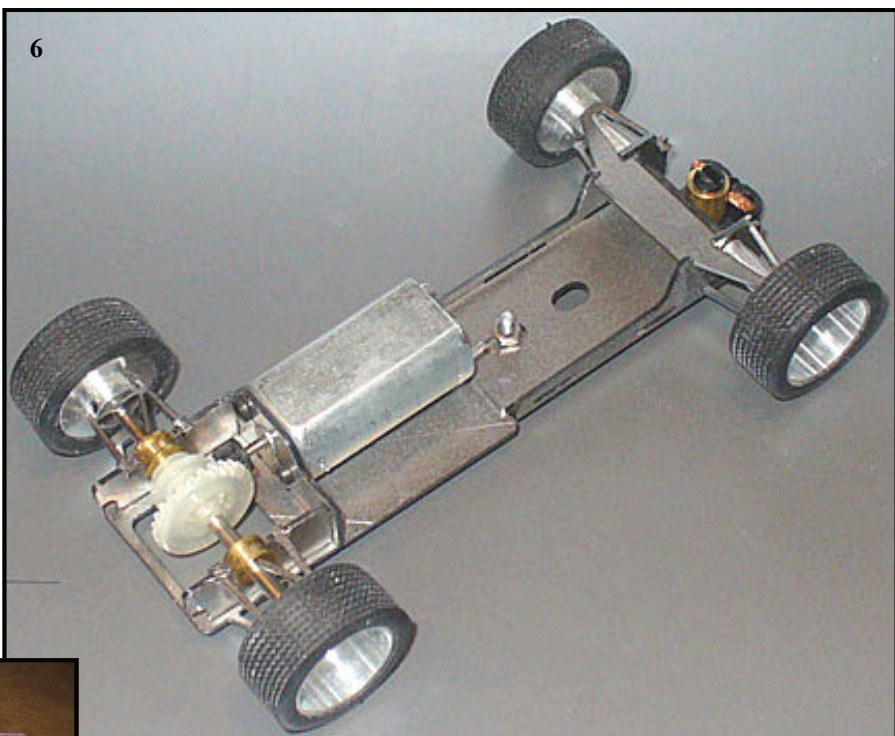
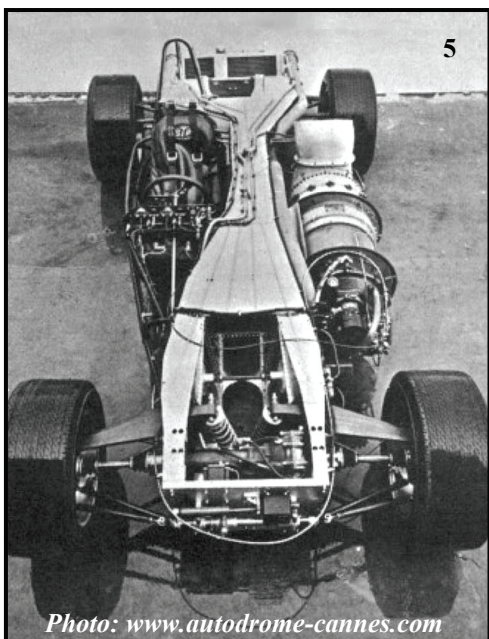
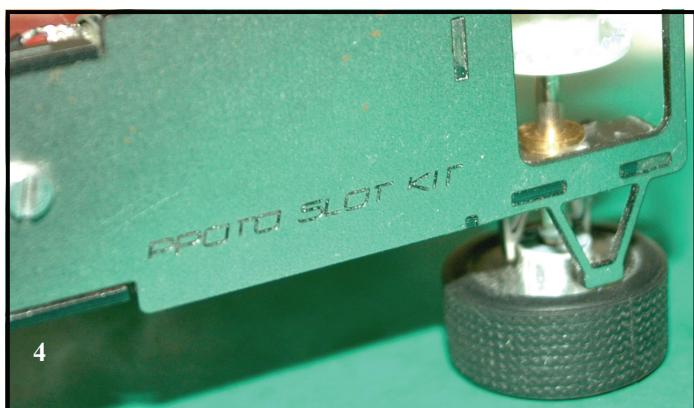
Mon temps est occupé à 150%, mais je fournis aussi des prototypes à MMK. Je lui refille ce qui ne m'intéresse pas.... Non, je rigole.☺

Quel avenir pour PSK ? Plus de modèles, des avant-guerres, des RTR, du 1/24, du HO, des personnages, bâtiments ?

On a deux modèles au 24ème qui attendent sagement sur une étagère... Depuis le temps, ils doivent être bien secs... A mon grand désarroi, pas de temps non plus pour du RTR, ni pour les personnages, ni pour les bâtiments, alors que j'aimerais explorer le domaine...

Un grand Merci.

Ben de rien, c'était avec plaisir et doublement, puisque j'ai perdu le fichier et dû tout réécrire! ☺ ☺ ☺



- 1: Les Jidé sur la chaîne de peinture. Où est la vôtre ?
- 2: Peut-être la plus grosse difficulté du kit A220, peindre le «peigne» aéro de la même couleur que la carrosserie.
- 3: Même les boîtes sont des œuvres d'art chez PSK ! Signée du maître des lieux, il sait tout faire !
- 4: PSK fait désormais des châssis. La preuve, c'est écrit dessous.
- 5: Le châssis de la très originale Paxton Turbine. Respect pour le pilote.
- 6: Le même vu par Proto Slot Kit
- 7: le kit de l'Alpine A110 VPC

Suzuki Swift Super 1600 Tamiya RC 1/10 versus SCX Slot 1/32

François «Franky» Tardin

Slot ou RC? Le parallèle est souvent tracé par les amateurs de miniatures motorisées. Si la plupart des praticiens estiment que ces deux disciplines "*modélistiques*" sont complémentaires (le slot l'hiver, la RC l'été), d'autres en revanche s'ingénient à les opposer, prenant parti pour l'une ou l'autre. En ce qui nous concerne, par le biais de l'essai comparé des versions slot (SCX 1/32) et RC (Tamiya 1/10 électrique) de la Suzuki Swift Super 1600, nous allons tenter de jauger les avantages respectifs de ces deux loisirs qui ne sont, somme toute, pas si éloignés que ça.

La vraie : 218 bourrins, 1000 kilos

La Swift Super 1600 a été conçue pour défendre les couleurs officielles de Suzuki dans le championnat JRC (Junior Rallye Championship), antichambre du WRC. Cette catégorie, née en 2001, permet à de jeunes pilotes âgés de moins de 27 ans de faire leurs premières armes en rallye. A cet égard, en faisant office de tremplin vers la catégorie reine, le JRC remplit pour le WRC une fonction similaire à celle du GP2 vis-à-vis de la Formule un. Et force est de constater qu'à l'instar du GP2, le JRC joue pleinement son rôle. Ainsi, pour ne citer qu'eux, les deux pilotes titulaires de l'actuelle écurie Citroën Sport se sont illustrés en JRC. Sébastien Loeb a remporté le titre mondial en 2001 sur une Citroën Saxo Super 1600, son coéquipier Dani Sordo a fait de même en 2005, toujours au volant d'une Citroën, mais cette fois-ci celui d'une C2 Super 1600. C'est dans le contexte de la domination du JRC par Dani Sordo et sa Citroën que la Suzuki Swift a fait ses débuts en août 2005, au Rallye de Finlande.

Conformément au règlement, la Swift est une deux roues motrices équipée d'un moteur 1600 cm3 développant la bagatelle de 218 chevaux pour 1000 kilos. Pour sa première prestation, malgré une concurrence féroce et une crevaillon, la petite Suzuki parvient à se hisser sur la troisième marche du podium aux mains du britannique Guy Wilks. A la fin de l'année, ce même Guy Wilks terminera le championnat à la seconde position, son coéquipier suédois Per-Gunnar Andersson échouant quant à lui à la sixième place. En 2006, les Suzuki officielles ne sont pas davantage parvenues à décrocher la timbale, à nouveau coiffées au poteau par une voiture française, en l'occurrence la Renault Clio de la révélation suédoise Patrik Sandell. Mais 2007 pourrait enfin sourire à l'écurie japonaise, puisque après les deux premières manches du calendrier, trois Suzuki occupent les trois premières places du championnat, avec une confortable avance sur Patrik Sandell et sa Renault. De bon augure avant l'arrivée de Suzuki en WRC avec la toute nouvelle SX4, dont les débuts sont annoncés pour le Rallye de Corse de cette année.



Conformément au règlement, la Swift est une deux roues motrices équipée d'un moteur 1600 cm3 développant la bagatelle de 218 chevaux pour 1000 kilos. Pour sa première prestation, malgré une concurrence féroce et une crevaillon, la petite Suzuki parvient à se hisser sur la troisième marche du podium aux mains du britannique Guy Wilks. A la fin de l'année, ce même Guy Wilks terminera le championnat à la seconde position, son coéquipier suédois Per-Gunnar Andersson échouant quant à lui à la sixième place. En 2006, les Suzuki officielles ne sont pas davantage parvenues à décrocher la timbale, à nouveau coiffées au poteau par une voiture française, en l'occurrence la Renault Clio de la révélation suédoise Patrik Sandell. Mais 2007 pourrait enfin sourire à l'écurie japonaise, puisque après les deux premières manches du calendrier, trois Suzuki occupent les trois premières places du championnat, avec une confortable avance sur Patrik Sandell et sa Renault. De bon augure avant l'arrivée de Suzuki en WRC avec la toute nouvelle SX4, dont les débuts sont annoncés pour le Rallye de Corse de cette année.

Même philosophie pour les deux modèles réduits

Les deux reproductions de la Swift que nous avons choisi de comparer correspondent bien à la philosophie de la voiture originale : ce sont des modèles d'apprentissage. Que ce soit la SCX au 1/32^{ème} ou la Tamiya au 1/10^{ème}, il s'agit de mécaniques simples et éprouvées. Dans le jargon de la RC, on parle de voitures «de loisir», par opposition aux voitures orientées vers la compétition. Car autant le préciser tout de suite, ces deux reproductions ne sont pas des bêtes de course taillées pour affoler le chronomètre. Au contraire, elles se présentent comme des modèles accessibles à tout public. La Swift SCX tout d'abord est la troisième représentante de la très ludique série de Junior WRC produite par le constructeur espagnol. Elle succède aux très appréciées Ford Fiesta et Citroën C2. Lors de la sortie de la Citroën en 2005, notre regretté confrère RC Driver International avait qualifié la petite C2 de «modèle d'école». Ce terme s'applique parfaitement à la Swift, dont le comportement apparaît étudié pour former les novices du pilotage sans aimant à l'art de la glisse contrôlée. Pour tâter du vibreur, les pilotes en herbe n'auront qu'à retirer l'aimant situé sous le châssis, et poser la voiture sur la piste. Car contrairement à son pendant 1/10, la Swift SCX est

«ready to run», la tendance actuelle des voitures de slot en kit n'ayant pas encore touché SCX.

Savoureuse à piloter, l'interprétation Tamiya de la Swift l'est tout autant que son homologue au 1/32. Mais avant de rouler, il faut d'abord arriver au bout des 30 étapes de son montage. En effet, comme toutes les productions du constructeur aux deux étoiles, la Swift se présente sous la forme d'un kit. Toutefois, le montage du châssis M-03M s'effectue avec une facilité déconcertante, en grande partie grâce à la précision de la notice, traduite en quatre langues dont le français. Le revendeur ne nous avait pas menti en affirmant ironiquement : «Si vous n'arrivez pas au bout du montage d'une Tamiya, il vous faut retourner aux Léo!».



La seule étape fastidieuse de la construction réside dans la peinture et la décoration de la carrosserie. Cette dernière, en lexan transparent, requiert une peinture spécifique (les bombes «TS» de la gamme Tamiya). Trois couches minimum doivent être appliquées par l'intérieur en prenant bien soin de laisser sécher la peinture entre chacune d'elles. Pour des raisons évidentes de préservation des poumons, il est fortement recommandé de procéder à la pulvérisation de la peinture dans une pièce bien aérée ou, en cas de beau temps, carrément à l'extérieur. Une fois la carrosserie peinte, reste la pose des stickers. Les autocollants sont désormais prédécoupés en usine, ce qui simplifie largement la tâche. Toutefois, leur pose nécessite beaucoup de patience et de propreté si l'on entend éviter les disgracieuses bulles d'air. Pour améliorer l'adhérence des stickers sur le lexan, de même que leur bonne tenue dans le temps, il est conseillé de passer un coup de sèche-cheveux une fois que ceux-ci sont posés. La technique est aussi efficace dans les cas où les stickers doivent épouser des surfaces arrondies ou tortueuses. En tout, le montage de la voiture prend six bonnes heures, carrosserie comprise. Au chapitre de la facilité de mise en œuvre, le slot apparaît donc quelque peu avantage par rapport à la RC. Cela dit, une fois la voiture RC montée, cette différence est réduite à la portion congrue...

Traction contre propulsion

Mécaniquement, comme nous l'avons dit plus haut, ces deux modèles disposent d'une architecture simple et robuste. La SCX est motorisée par le sempiternel moteur RX-41, placé pour l'occasion en position longitudinale. A l'instar du reste de la gamme SCX, le courant est conduit des tresses au moteur via un système de lamelles en cuivre. Le pignon de 9 dents transmet la puissance aux roues arrière par l'intermédiaire d'une couronne de 27 dents. Ce qui, à la sortie, donne un rapport ultra conventionnel de 3. La conception d'ensemble de la Swift 1/10 Tamiya confine elle aussi à la simplicité biblique, même si certains composants indispensables à une voiture de cette dimension font leur apparition : un différentiel et des amortisseurs pour ne citer que ceux-là. Le châssis M-03M se présente sous la forme d'une poutre reliant des trains avant et arrière articulés et suspendus. La «poutre» se compose de quatre imposantes pièces en plastique. La cellule avant renferme un très classique moteur Mabuchi 540 et un différentiel à pignons coniques. Ce dernier garantit une bonne motricité et une tenue en virage convenable, deux éléments cruciaux pour la Swift Tamiya, qui est une traction tout comme son homologue à l'échelle un. Car le constructeur nippon s'efforce à respecter rigoureusement les architectures mécaniques des voitures originales, un peu à l'image de ce que fait Fly en slot avec un succès modéré. Dans le cas de la Swift Tamiya, s'agissant d'un modèle destiné à un public néophyte, la configuration traction est particulièrement adaptée. Cette orientation loisir a en outre débouché sur une extrême simplification des trains roulants. La puissance passe aux roues via des cardans en plusieurs parties (l'utilisation d'un moteur plus puissant nécessitera le recours aux cardans homocinétiques disponibles dans le catalogue d'options Tamiya) et la suspension est confiée à quatre amortisseurs... à friction. Ils seront avantageusement remplacés par des équivalents hydrauliques, eux aussi au catalogue «hop-up» Tamiya.

Esthétiquement, nos deux Swift représentent ce qui se fait de plus soigné dans leur catégorie respective. Pour un modèle radiocommandé, la Tamiya fait étalage d'un réalisme étonnant, avec notamment un aileron et des rétroviseurs en pièces rapportées. Petit inconvénient, ces dernières, même si elles sont moulées dans un plastique relativement souple, ne résistent pas aux chocs violents. Petite concession à la fonctionnalité, les vitres sont teintées car la coque ne dispose pas d'habitacle, afin de laisser une place suffisante aux composants électroniques. La SCX n'a pas à rougir de la comparaison. Certes, sa finition est plus ou moins soignée d'un exemplaire à l'autre, mais ses proportions rendent à merveille la sympathique bouille de la Swift, qui ne manque pas d'évoquer la Mini sous certains angles. Aileron, rétros et grilles d'aération moulées dans



Ci-dessus, de gauche à droite et de haut en bas: Porsche 911 Fly, BMW M3 «Art car» Fly, McLaren F1GTR «street» Slot-It et Mégane Trophy «Fred Gabillon» Ninco.

Ci-dessous, Revell a bien fait d'aller photographier la superbe Rallye II, comme neuve, de Didier Gachot sous toutes ses coutures, le rendu est excellent.

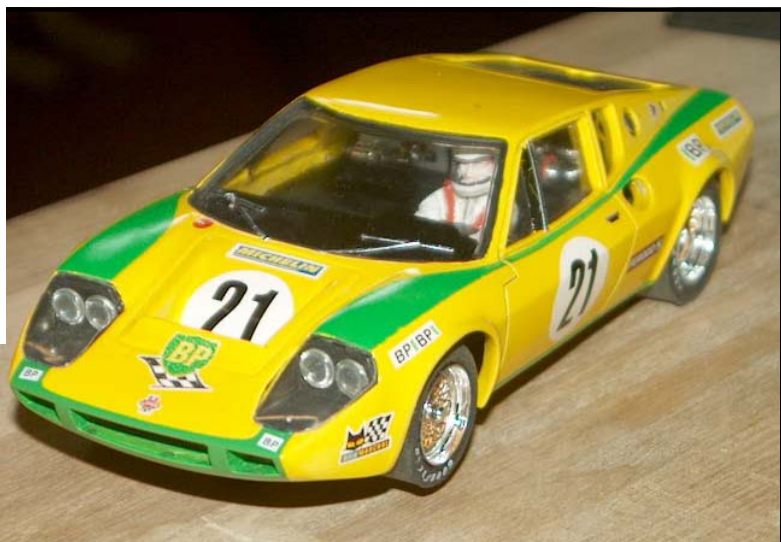
Je n'ai, par contre, trouvé aucune photo de la Groupe 2 n°81. Le seul regret que l'on puisse avoir à son sujet est la pub tabac grossièrement transformée.





Photo: www.imca-slotracing.com

Admirez le travail effectué par Thierry Généro sur sa Ligier CR-01 pour en faire une reproduction du modèle: Le Mans 1972. Félicitations. Voici quelques «docs» de la Jidé. Il n'amuse pas le terrain Monsieur Ragnotti!



Ci-dessus: le plan de montage de la Jidé. Au dos, il y a la notice.

A gauche: Quand il n'est pas au boulot, pour se détendre, Chris de Proto Slot Kit fait des scratches!

2CV pick-up sur base de berline 1/32 NewRay.

Porsche.... Euh... 356 Turbo?

Avouez que ce fruit issu des amours coupables entre une Porsche 356 Ninco et une Carrera Turbo RSR Scalextric est plutôt savoureux, non?



Ci-dessus, la deuxième série d'Alpine A220 PSK. Les globes de phares sont transparents. A droite, L'A220 première série uniquement disponible en version N°30, avec un décalque à l'emplacement des phares. Celui-ci n'est pas creusé. Le rectangle de couleur sur le nez de la voiture est un décalque. Cette partie est à peindre dans la deuxième série. Les pilotes sont:
 N°27: Mauro Bianchi - Patrick Depailler
 N°28: Gérard Larousse - Henri Grandsire
 N°29: Jean Guichet - Jean-Pierre Jabouille
 N°30: Jean Vinatier - André de Cortanze
 Ci-dessous: La Paxton PSK... c'est pas banal!
 L'Alpine A110 monte-Carlo 76 de VPC.
 Décidemment Jean Ragnotti est à l'honneur dans ce CR!





Ci-dessus: 1/10 ou 1/32? RC ou CR? Deux loisirs différents ayant chacun leurs charmes. Le budget peut vous obliger à faire un choix. Sinon, pourquoi pas les deux?

A gauche: La belle et technique piste Carrera/DaVic du club ACR276 près de Rouen.

Dessous, la reliure Circuits Routiers pour vous permettre de stocker dans de bonnes conditions votre collection de bulletins.

Ci-dessous: La très belle Cobra de Gilles «Shelby» Guillotin dans son atelier.



le plastique, tout est là ! Et contrairement à ce à quoi nous avait habitués SCX, jantes et pneus ne viennent pas gâcher ce tableau flatteur. Les jantes sont teintées dans un gris métal très réaliste, les pneus présentant quant à eux un aspect mat des plus convaincants. Les inscriptions «BF Goodrich» n'en sont que mieux mises en valeur. Il faut noter que les pièces rapportées de la SCX se sont révélées moins exposées lors des chocs que celles de la RC. Le slot se profile donc comme une discipline moins exigeante pour les carrosseries.

Ivresse des trajectoires ou émulation collective ?

Il est désormais temps de confronter nos deux Japonaises à leur terrain favori: le bitume pour la Tamiya, le plastique pour la SCX. C'est là que réside sans doute le plus grand inconvénient de la RC vis-à-vis du slot. En effet, une voiture radiocommandée nécessite un large espace pour son évolution. Une voiture de slot se contentera elle d'un petit espace en intérieur. Toutefois, avec notre Swift Tamiya, le problème s'est révélé moins important que prévu. Grâce à sa garde au sol importante, et du fait de sa vitesse de pointe raisonnable (environ 30 km/h), la Swift made in Japan s'accommode avec aisance d'espaces relativement exigus. Un parking ou une petite place goudronnée, quelques cônes pour délimiter un tracé, et gaz ! Première impression, avec notre accu 3700 mah, ça pousse fort mais ça motrice très mal ! Les roues avant éprouvent toutes les peines du monde à passer au sol la puissance pourtant modeste du petit Mabuchi. Les pneus sculptés d'origine centrifugent et n'offrent qu'une piètre accroche. Le problème peut être amoindri grâce à leur remplacement par des équivalents toilés, qui évitent la centrifugation et améliorent le grip de l'auto. Mais les inconvénients de la traction subsistent. La voiture patine à l'accélération et a tendance à tirer tout droit lors des freinages un peu appuyés. Malgré tout, la Swift Tamiya procure à son pilote une intense sensation de plaisir, surtout lorsque les virages sont enroulés avec précision. Comparativement au slot, la recherche de la trajectoire idéale apporte une dimension supplémentaire à l'exercice. Dans cette optique, la facilité de conduite offerte par la transmission aux roues avant est appréciable, car elle permet d'aller plus loin que le simple évitement de tête-à-queue, ce qui est parfois le cas avec les propulsions, souvent très pointues à régler et à piloter.



Les pneus ne sont pas non plus le point fort de la Swift espagnole. Sur notre piste Carrera d'essai, cette dernière a montré une légère tendance au survirage en sortie de courbe. Rien de bien alarmant toutefois, la vocation de ce modèle n'étant pas de rivaliser avec la Mosler NSR. Si l'on a conscience de cette donnée de base, la petite SCX devient extrêmement ludique à piloter. Étrangement, notre modèle d'essai a fait preuve d'une belle vigueur malgré son RX-41. C'est sans doute chez SCX que la disparité entre les moteurs d'un même type est la plus flagrante. Bref, notre Swift s'est montré vélocité et très directif dans ses changements de cap. Une caractéristique que nous avions déjà remarquée sur la Citroën C2 du même constructeur. Ce comportement très vif est manifestement lié à la petite taille de l'engin. Une petite taille qui, par ailleurs, en fait une compétitrice rêvée pour les petites arsouilles entre amis : glisse garantie et avec un minimum de risques de casse ! Car c'est aussi cela le slot: des bastons improvisées entre amis au coin du feu, le tout dans une atmosphère rigolarde et enjouée. La RC se rapproche davantage du plaisir solitaire, tant il est difficile de trouver des partenaires pour rouler d'une part, et tant il est complexe d'improviser une course sans de coûteux appareils de comptage d'autre part. On nuancera ce désavantage de la RC en arguant que le pilotage d'une voiture radiocommandée est plus captivant. Mais cela reste un avis personnel...

Une histoire de thune

Reste la question qui fâche : les coûts. A priori, la RC s'avère largement plus dispendieuse que le slot. Toutefois, si l'on regarde de plus près, dans le cas d'un modèle de loisir tel que notre Swift Tamiya, la différence n'est pas si manifeste que cela. Comptez environ 150 Euros pour la voiture, une soixantaine d'Euros pour un variateur électronique, entre 50 et 100 Euros pour un bon émetteur AM, et enfin une centaine d'Euros pour un ensemble chargeur-accus. En tout entre 400 et 450 Euros pour une voiture prête à rouler. Certes, face à un petit circuit routier d'origine avec un faible nombre de voitures, la balance penche clairement en faveur du slot. Mais le besoin de poignées Parma, d'une bonne alimentation, et de nouveaux rails se fera rapidement sentir. Un besoin qui se chargera d'alourdir considérablement la facture. Match nul donc pour ce qui nous concerne...

En résumé, comme nous avons tenté de le montrer, RC et slot sont deux loisirs «passionnels» qui présentent chacun leurs avantages. Nous ne prendrons pas la responsabilité de les départager. Tout ce que nous pouvons affirmer, c'est que tant la Swift au 1/10^{ème} que son pendant au 1/32^{ème} sont des voitures plaisirs. Des engins très simples à exploiter mais qui n'en procurent pas moins d'intenses sensations. Dès lors, seules les finances peuvent s'opposer à la pratique conjointe de ces deux disciplines extraordinaires que sont le slot et la RC !

Circuit 24 : La réparation des puits de vis

Dominique Jouet

Véritable faiblesse des carrosseries en plastique mou, soit la plupart des voitures Circuit 24, de la fameuse DB Panhard jusqu'à la Ford GT 40 ou la Chaparral. Les puits de vis sont fragiles et sont, soit absents, soit fendus. Il en résulte l'impossibilité de fixer correctement le châssis.

Voilà quelques techniques faciles et rapides pour remédier de façon efficace à ce problème.

Le puits de vis est absent :

Je construis un nouveau puits en résine de polyuréthane. Pour ce faire je découpe un bout de gaine thermo rétractable de la longueur du puits de vis (et bien sûr du diamètre requis) et la colle à la place de l'ancien puits (figure 1). Dans certain cas il faut tronçonner une partie du plastique attendant au puits (figure 2). Le collage à l'aide d'une colle Cyanolit doit rendre étanche le nouveau puits dans lequel je coule de la résine de polyuréthane (figure 3), je n'hésite pas à consolider autour du puits avec la résine. En séchant (1 heure) la résine va gonfler (figure 4) aussi il faudra réduire l'excédent avec la Dremel (figure 5) jusqu'à la ligne marquée par gaine thermo rétractable. Une fois bien sec, je fore la pas de vis avec une mèche du diamètre de la vis (figure 6)

Je vérifie que la vis se positionne bien (figure 7) et éventuellement ajuste à nouveau avec la mèche. Un petit coup de peinture et le puits de vis est opérationnel (figure 8)!

L'ensemble des opérations prend une heure plus le séchage de la peinture.

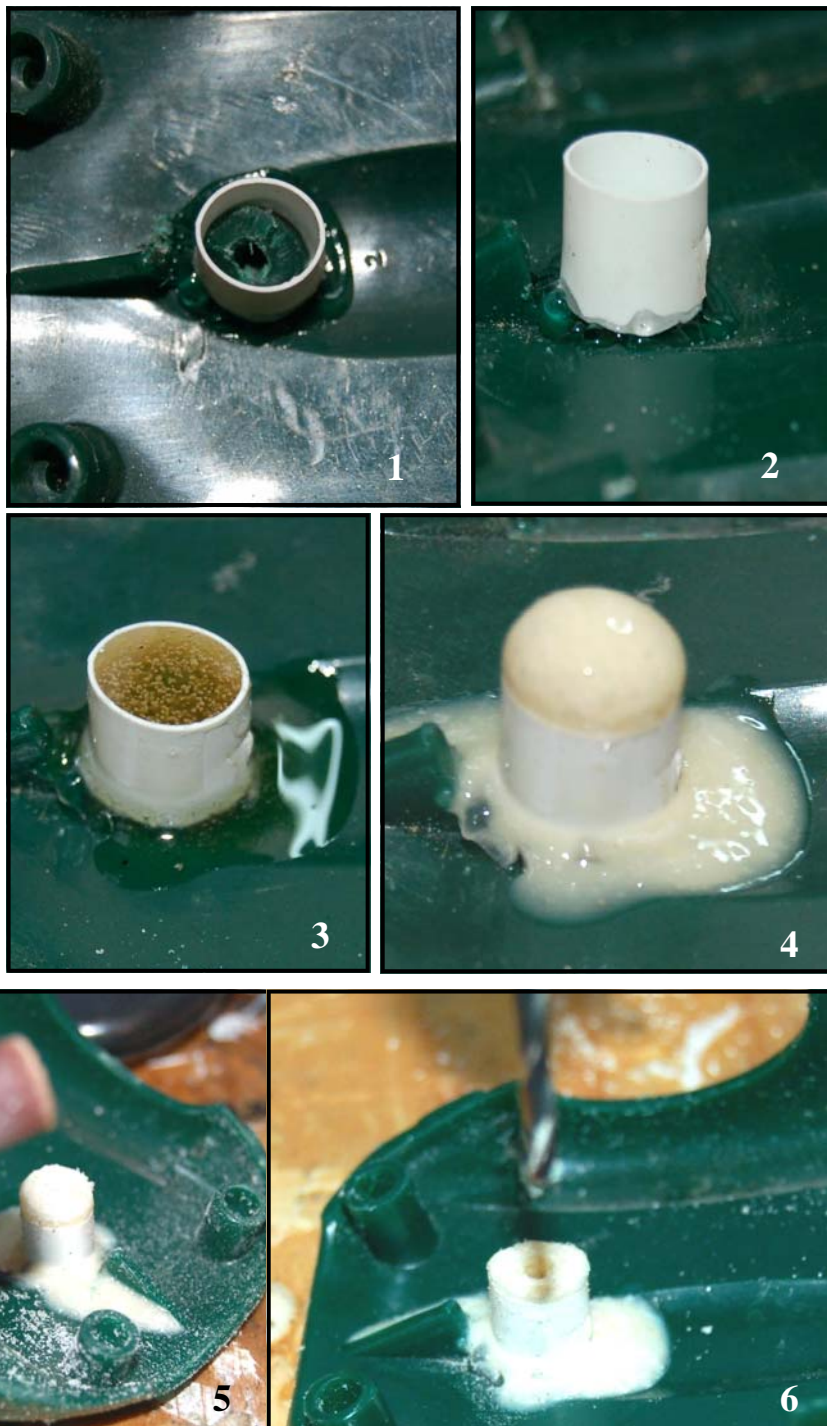
Le puits de vis est fendu

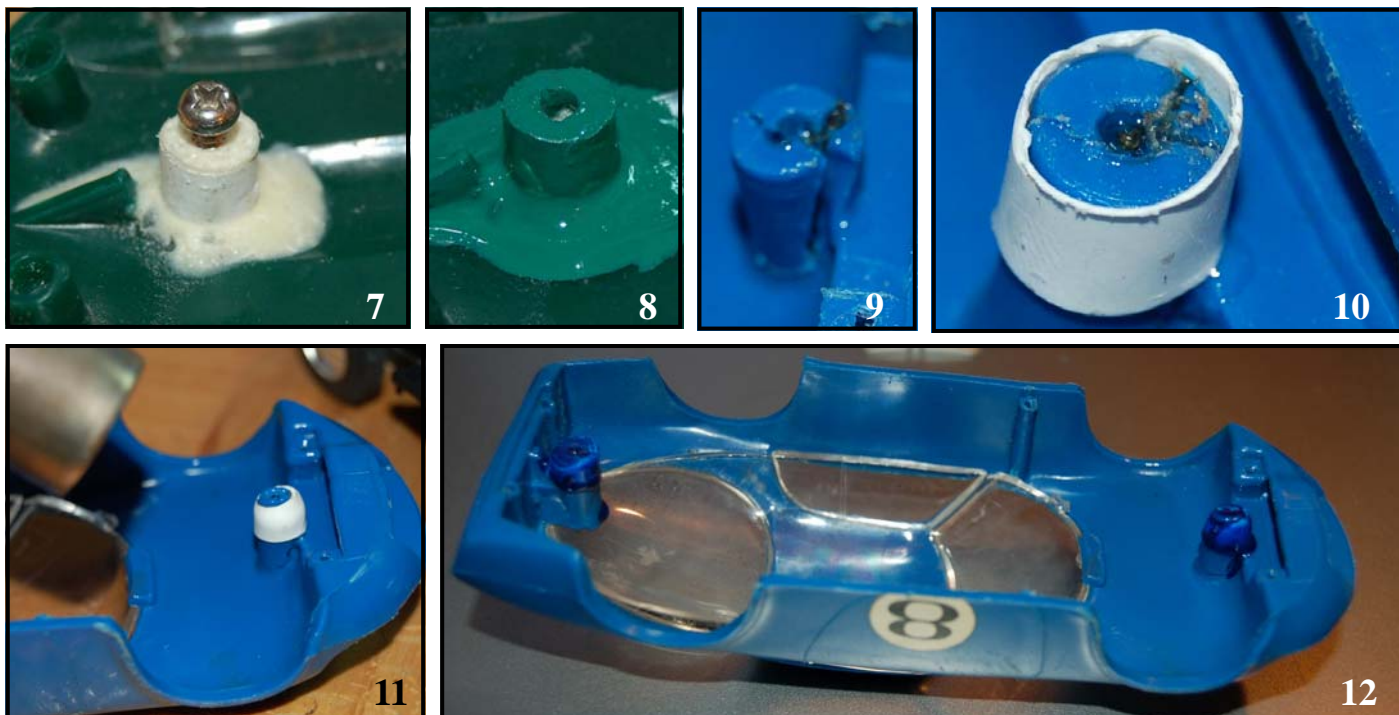
C'est encore plus simple, je mets de la colle Cyanolit pour consolider les parties fendues (figure 9) et

découpe un bout de gaine thermo rétractable de la longueur du puits que l'enfile sur le puits (figure 10). Idem il peut être nécessaire de tronçonner une partie du plastique attendant pour enfiler correctement la gaine.

Ensuite je chauffe la gaine thermo rétractable avec soit un briquet en veillant à ne pas enflammer le plastique, soit un décapeur de peinture utilisé à distance raisonnable (figure 11). Ceci a pour effet de rétracter la gaine, le puits devient compact, la vis s'enfoncera bien et tiendra.

Un petit coup de peinture pour l'esthétique et le tour est joué. Durée de l'opération seulement quelques





Dans la rubrique, "**Bricolons pour pas cher**", voici une *manip* pour reproduire les structures gonflables, visibles aux départs de spéciales de rallye, ou dans les courses de côte, comme ici à Limonest 2005. Le diamètre de ces "boudins" fait à peu de choses près 1 mètre. Avec du tube pvc de 32 mm (vous saisissez 32 mm x 32 (l'échelle) = 1024 mm, soit notre mètre évoqué plus haut !) il est aisé de reproduire l'ensemble. Donc, une scie à métaux + tube pvc (3 € les 3 mètres... y' a du rab) + un peu d'entraînement (il faut couper le tube droit... non garanti dès le premier essai) = les éléments. Le plus dur : couper les angles. Chaque angle doit faire 22,5°. L'assemblage se fait avec de la colle Araldite. Une fois collé, il faut une petite séance de mastic. La durée de la séance diffère selon la qualité de la coupe. Après assemblage, masticage... il reste une couche de mono support blanc en apprêt, puis la peinture, de préférence en bombe ou à l'aérographe. Une inscription "départ", non ajoutée sur la photo, et le tour est joué... Une aire de départ à moins de 5 euros... Petits conseils....

1: prévoir le passage des camions en hauteur...

2: pour couper le tube droit, un petit bout de scotch peut donner la "trace à suivre" à la scie à métaux... (si vous êtes aussi mauvais que moi avec une scie, ça peut servir...). Merci à Guy Debesson pour l'idée !

Arnaud Grimaud



Scratch au 1/24ème: Citroën Trèfle 5HP

F5JFS / J. Luc LEFEVRE

J'ai réalisé ce scratch à partir d'un kit Heller réf. n°702. Il s'agit d'une petite Citroën Trèfle au 1/24ème.

Après ébarbage des pièces et mise en peinture, la carrosserie a été montée sur le châssis, opération assez délicate en regard du nombre assez conséquent de pièces. La peinture de la carrosserie et du châssis a été effectuée au moyen de peintures acryliques en bombe.

Un plancher intermédiaire en carte plastique a ensuite été confectionné et mis en place plus en hauteur que celui d'origine de façon à cacher ultérieurement la totalité des organes mécaniques. Ce plancher a été réalisé avec du carton noir fin et plastifié qui présente les avantages d'être assez rigide, léger et sur lequel les collages sont possibles. Sur ce plancher les dossiers et assises des sièges ont trouvé alors leurs places. Le tableau de bord avec le volant a ensuite été collé puis un travail artistique a été entrepris. Il s'agissait de réaliser le buste d'une figurine d'époque dans un bloc de plastique semi dur à la mini fraiseuse. L'opération rondement menée fut alors suivie de la mise en place de la tête du conducteur coiffé d'un superbe canotier qui trouva sa place au volant de cette Citroën Trèfle 5HP!

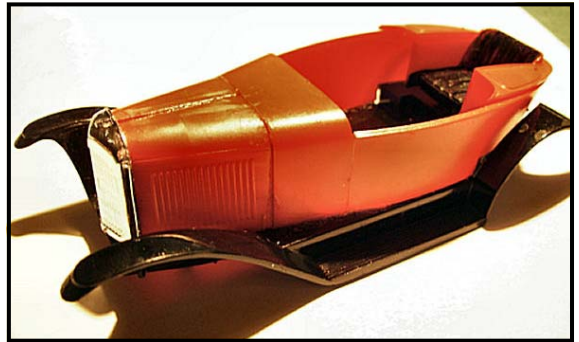
A ce stade, il ne me restait plus qu'à adapter un châssis à l'ensemble précédemment réalisé. En regard des faibles dimensions de cette automobile mon choix se porta sur un châssis de marque Slot-Classic motorisé par un NC1 Ninco. Toutefois, son empattement réglable n'étant pas assez important, il fût monté en 2 parties fixées respectivement sur la carrosserie, la partie avant recevant le guide, son support et le train AV, celle arrière le moteur et l'axe et système d'entraînement AR. Un savant découpage du plancher original et la pose de cales supplémentaires furent nécessaires au montage correct d'un tel châssis.

Ce montage fut suivi par quelques finitions de détail : pose des plaques d'immatriculation et d'un rétroviseur, mise en place de la sortie d'échappement...

Il ne me restait plus qu'à équiper cette auto de 4 roues. Là, un nouveau problème m'apparut. Les jantes d'origine très hautes ne permettaient pas le bon contact des frotteurs au rail guide d'alimentation. De plus ces jantes étaient faites pour recevoir des pneus peu larges dont l'accroche à la piste amènerait une motricité insuffisante au bon fonctionnement sur circuit de l'auto. En conséquence, j'ai utilisé des jantes à bâtons Ninco, dont la largeur a été légèrement réduite au tour et qui ont ensuite été peintes de la même couleur que celle de la carrosserie. Ces jantes ont été équipées de pneumatiques d'une largeur médium provenant de mon stock de pièces détachées.

C'est avec impatience, que je posais sur mon circuit cette nouvelle petite auto. Avec les scratches ce moment réserve souvent des surprises ! Par chance, cette auto roulait très bien sans engendrer un bruit excessif. Seul problème, à allure soutenue elle avait tendance à desloter intempestivement ! Ce problème fut vite résolu par l'adjonction d'un lest placé à l'avant de son châssis. Maintenant cette auto peut évoluer majestueusement sur ma piste.

En bref, c'est un modèle fort original mais assez difficile à réaliser à réserver donc aux bricoleurs avertis. Toutefois, je ne regrette pas de l'avoir entrepris car son faible encombrement lui permet d'évoluer avec aisance sur piste peu large (genre Scalextric par exemple). Sa tenue de piste est saine; ses performances sont fort honorables; son pilotage est bien agréable et cette Citroën Trèfle est d'un réalisme impressionnant sur circuit routier.



Quelques chiffres ...

Prix de revient total: 70 Euro
Temps de réalisation: 25 heures
Difficulté de montage: 4,5 / 5
Poids: 92 grammes

Les plus:

Originalité du modèle
Belle finition
Plaisir et agrément de conduite

Les moins:

Prix de revient assez élevé
Difficulté de construction

Genèse d'un coupé Cobra 427

Gilles Guillotin alias Shelby <http://perso.orange.fr/ac.cobra/>

Une fois de plus, l'inspiration pour la réalisation de cet hybride m'est venue du Var, plus précisément de la commune du Val, village gaulois faisant de la "résinance" face à la production massive de plasticiens de tout genre. Le chef du village se nomme Chris (Grand Druide de Proto Slot Kit). Ce dernier se pencha un beau matin sur un roadster Cobra 427 Monogram à qui il greffa un toit de coupé Daytona TopSlot. Le résultat fut splendide. Il n'y avait plus de doute dans mon esprit, cette auto se devait d'être mienne.

Après plusieurs tentatives plus ou moins surnoises pour acquérir cette auto, je compris que Chris n'était pas du tout (mais alors pas du tout) disposé à se séparer de ce modèle. Ne restait pour moi que deux alternatives, sombrer dans une grosse dépression ou bien me lancer dans la réalisation de mon coupé. Je choisis bien sûr la deuxième... *(NdCO : une alternative laisse la possibilité entre 2 choix ; ici donc, une alternative pour Shelby : la dépression ou la réalisation du coupé et Shelby a choisi la réalisation du coupé, ce dont on se réjouit !)*

N'étant pas un maquetiste chevronné, l'ampleur de la tâche me laissait dubitatif... Enfin, quand il faut y aller, il faut y aller. Je disposais pour ma part d'une Cobra de chez Ninco qui me servirait de base et d'un kit de coupé Daytona Monogram qui serait cannibalisée pour récupérer l'ensemble du pavillon.

La première étape fût donc de sacrifier sur l'autel de l'Atelier Cobra, ceci à grands coups de Dremel, la coque du coupé Daytona. Exit les portes, capot et ailes arrière (à conserver précieusement comme disent certains dans la boîte à "rabiote") pour ne garder que la partie supérieure et là, surprise, après une présentation du greffon sur le receveur, l'ajustement se fit presque naturellement. En largeur cela tombait pile-poil, en longueur il aurait été nécessaire de raccourcir le pavillon pour que l'ajustement soit parfait. Dilemme, raccourcir ce toit ou empiéter un peu plus que de normal sur le capot... Ne compliquons pas trop les choses, seuls les plus avertis d'entre vous s'apercevront de ce débordement et, photographié sous un angle intelligent, il n'y paraîtra rien du tout...

Après avoir débarrassé le roadster de tous ses appendices, mastiqué tous les trous qui ne serviront plus à rien (pare brise, arceau de sécurité...), l'étape suivante fut de coller, après un ajustement au dixième de millimètre le toit sur la coque. Quelques gouttes de cyano suffiront à cette opération. Ceci fait, il ne restait plus qu'à mastiquer, poncer, encore mastiquer, encore poncer... le greffon pour que disparaissent les cicatrices. Opération répétée pour la pose d'une "rustine" sous l'aile afin de coller au mieux au galbe harmonieux du coffre arrière.

Voilà, à cette étape, la greffe est prise et tout risque de rejet semble écarté. Ne reste plus que du "classique" pour terminer l'opération. Deux couches d'apprêt avec éventuel ponçage et masticage pour corriger quelques petites imperfections puis, direction la cabine peinture. Pour avoir fait quelques loupés avec de la peinture Glycéro, je suis devenu adepte de la peinture acrylique qui, en cas de catastrophe se satisfait d'une bonne douche, un coup de brosse à dent et puis on recommence, ni vu ni connu...

La couleur retenue fut un orange mat, pas très fidèle aux productions d'origine mais qui devrait donner un côté bestial à la progéniture. L'orange mat n'existant pas au catalogue Tamiya fut obtenu avec un mélange de jaune et de rouge, l'effet mat accentué par un vernis brillant additionné de "base mat" de la même marque dans une proportion de 2/3, 1/3.

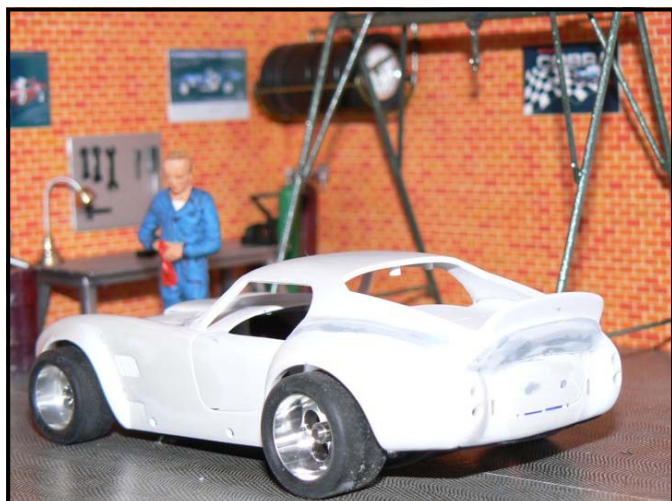
Le côté bestial fut renforcé par l'abaissement de la carrosserie et par l'adoption de jantes NSR du plus bel effet quoique, toujours pas très fidèles aux productions de Venice (Californie). La motorisation confiée au NC5 d'origine donne entière satisfaction, les performances sont plus qu'honorables, aidées en cela par une monte de pneus Slot.It P3. Les limites de l'auto n'ont pas été atteintes, il serait dommage de satelliser le bébé, les dérives sont facilement contrôlables et, comme pour l'original : "Être rodé aux techniques du contre braquage est un brevet de longue vie pour un pilote de Cobra".

Ce scratch m'a donné beaucoup de satisfaction, aussi bien pour la réalisation que pour le résultat presque inespéré, et peut-être vous donnera-t-il aussi envie de vous lancer dans quelques manipulations génétiques.

Epilogue :

- Chris ne m'en veut pas pour l'avoir plagié pour la deuxième fois, la première étant pour la réalisation d'un cabriolet Daytona.

- Miracle de la génétique, un clone est déjà en gestation dans "l'Atelier Cobra"...



Historique Honda

Raymond Ami

Parlons un peu de l'histoire de cette marque prestigieuse à laquelle je me suis intéressé depuis son implication en compétition automobile.

Honda avait donc commencé à s'investir dans la compétition avec la moto. Il était devenu une référence dans cette discipline ayant remporté pendant plusieurs années consécutives le championnat du monde des catégories : 50 cc (moteur bicylindre), 125 cc (moteur 5 cylindres), 250 /350cc (moteur 6 cylindres) et 500 cc (4 cylindres). A la suite de cela, il avait décidé de se lancer dans la fabrication d'automobiles dans les années 60, avec la sortie d'un coupé 4 cylindres de 500 cc puis 600cc et 800cc. C'était la fameuse "S800" présentée au salon de Paris en 1966 dont la zone rouge du moteur frisait les 12000 t/mn!! Celui-ci était équipé de bielles et d'un embiellage qui tournaient sur des roulements à rouleaux et non pas sur des coussinets en régul ou en métal rose (quel régal le bruit de ce moteur).

Pour assurer son succès commercial en tant que constructeur d'automobiles, Soïchiro Honda créateur de la marque en 1937, demanda à l'ingénieur créateur des célèbres motos de course (Y. Nakamura) de commencer en 1962 la fabrication d'un moteur F1 de 1500cc qui devait après accord avec Colin Chapman être monté dans un châssis Lotus. Mais Chapman avait en réalité signé cet accord pour faire pression sur Cosworth qui était son fournisseur habituel et le moteur Honda resta sur le carreau !!

Pas pour longtemps, car M. Honda décida aussitôt de faire construire un châssis. La RA270 était née, première F1 de l'histoire Honda.

Après pas mal de déboires, d'énormes progrès furent réalisés. Alors que la formule 1 1500 cc se terminait fin 1965, Ritchie Ginther au volant de la "RA 272 E" remportait le dernier grand prix (Mexique) couru dans cette formule. Il donnait à Honda sa 1^{ère} victoire en formule 1.

Entre temps, Honda s'intéressait également à la formule 2 ce qui équivalait à la formule GP 2 actuelle. A cette époque certains pilotes, et non des moindres, se produisaient dans cette discipline, J. Clark, J. Brabham, D. Hulme, S. Moss et bien d'autres encore. Honda avait fabriqué un moteur 1000 cc sur la base de celui du coupé S800 donc 4 cylindres en ligne. Ce dernier avait été confié à Brabham qui en avait équipé ses deux voitures pilotées par lui-même et par D. Hulme. Tous deux exercèrent une impressionnante domination pendant 2 ans de suite ne laissant que quelques victoires à la concurrence.

Puis Honda continuait dans la nouvelle formule 1 qui était passée à 3000 cc. Il construisait un moteur 12 cylindres en V toujours surpuissant, placé en ligne dans un châssis maison. C'était la RA 273 qui ne commença sa carrière que tard dans la saison, et comme ses devancières, elle souffrait d'un châssis peu performant et trop lourd ce qui la handicapait terriblement pour sa tenue de route.

Après une association avec Eric Broadley «Lola» et par l'intermédiaire de son pilote du moment, John Surtees, une nouvelle voiture fut construite la RA 300. Une nette amélioration se fit sentir mais encore insuffisante pour prétendre à un titre. Les efforts continuaient et la voiture s'améliorait de course en course, mais elle était toujours un peu lourde. Aussi, pour 1968, une nouvelle voiture élaborée; la

John Surtees, Honda RA273.

Photo: <http://www.mmjp.or.jp/60srace/JoeHondaGallery2.html>



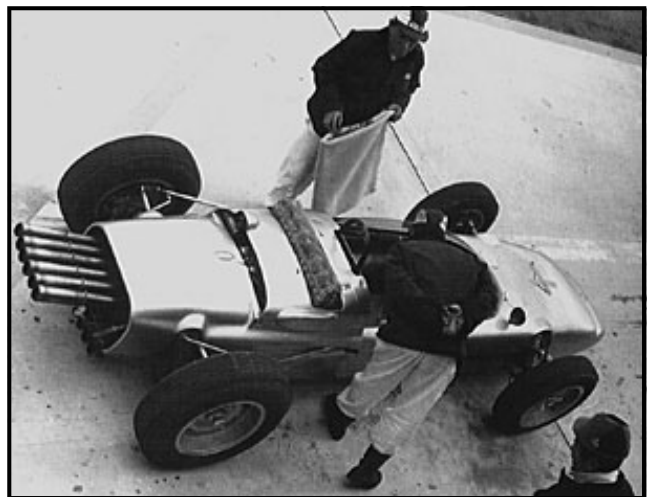
Mike Hailwood sur Honda 500 en 1967.

Photo: <http://www.cvmg.ca/general4.html>



Honda S800 Racing.

Photo: http://www.honda.co.jp/SEEVERT/gallery/18_s/



Honda RA270. Photo: <http://foro-gratis.latin-foros.com/>



RA301 qui, faute de communication anglo-japonaise, tarda trop à rentrer dans le championnat.

Honda un peu lassé de ces déconvenues et mésententes, construisit une voiture révolutionnaire dans ses usines du Japon, la RA 302 châssis en alliage de magnésium, jantes en magnésium, moteur V8 à refroidissement à air sans turbine que J. Surtees refusa de piloter à cause de son comportement routier et de son insuffisante mise au point.

La marque décida d'arrêter la F1 en 1969, surtout après l'accident mortel du pilote Français Jo Schlesser qui pour la circonstance (le GP de France) s'était vu offrir son 1^{er} volant en F1 celui de la toute nouvelle RA 302. Hélas, ce GP sera disputé sous une pluie battante, rendant l'adhérence précaire et "Jo" sortira de la route quelques tours après le départ, voulant rester au contact avec les autres, il prit un peu trop de risques, la voiture gorgée d'essence prendra feu sous le choc.

Après cette épopée ce n'est qu'en 1983 que le démon de la course se réveillera de nouveau ; cette fois c'était la formule 3L ou 1500 cc à turbo, qui était en vigueur. Honda décida de relever le défi en construisant un moteur V6 1500 cc turbocompressé, mais cette fois elle ne construirait pas le châssis. Le moteur sera confié tout d'abord à une petite structure pour les essais : «Spirit».

Ces derniers ayant révélés d'énormes possibilités, le moteur fut confié à l'écurie Williams avec le succès que l'on connaît. Après quelques victoires en 1985, il sera champion du monde en 1986 avec N. Piquet et N. Mansel, suivit, en 1987, d'un autre titre avec N. Piquet auquel sera associé sur Lotus un certain Ayrton Senna. L'épopée se prolongera avec McLaren, pilotes: A. Prost et A. Senna qui a rejoint l'écurie héritière du fabuleux moteur Honda au détriment de Williams.

Nous assisterons pendant 3 ans à de sensationnelles empoignades entre les deux pensionnaires McLaren avec 3 titres de Champion du monde pilotes et constructeurs avec au passage 15 victoires sur 16 grands prix en une seule saison (1988), 1 seul GP perdu suite à l'abandon de Prost (moteur) et de Senna (sortie de route alors qu'il était en tête, rare!!)

En 1989 changement de règlement les turbos sont interdits (trop puissants) retour au 3000 cc atmosphérique. Honda construit un V10 équipé d'un système «V-tec» il s'agit d'un dispositif permettant de faire varier les temps d'ouverture des soupapes pendant le fonctionnement du moteur. Ce système équipera ensuite les voitures de tourisme de la marque. Senna et Prost remporteront une nouvelle fois le titre de champion du monde des constructeurs.

En 1990, A. Prost, parti chez Ferrari, sera remplacé par Berger et A. Senna remportera le titre devant A. Prost et Ferrari d'une façon peu élogieuse (à la Schumacher) mais qu'importe (cela implique le pilote et non la marque), Honda sera une nouvelle fois Champion du Monde des constructeurs.

En 1991 Honda décide de remplacer son V10 par un nouveau V12 encore plus puissant et malgré une saison un peu plus difficile A. Senna donnera à Honda son sixième et dernier titre constructeur consécutif.

Dans la saison 1992 le V12 sera fortement attaqué, et Honda ne sera pas champion, il se retirera avec la certitude d'avoir prouvé son potentiel technique. Cependant il continuera en F1 avec une cellule de veille, par l'intermédiaire d'une structure appelée «MUGEN» dirigée par le fils de Soïchiro Honda, à fournir des moteurs à Ligier (victoire de Panis à Monaco en 1996) puis à Prost et à Jordan (victoire de Frentzen en Hongrie en 1999).

Après une nouvelle interruption de près de 10 ans, Honda revient pour la 3^{ème} fois en 2000 mais cette fois par l'intermédiaire d'un mécène G. Pollock et d'un commanditaire BAR, associés à J. Villeneuve (champion du monde 1992). La voiture sera équipée d'un moteur V10 qui après une longue période de mise au point, et malgré des progrès constants ne parviendra pas à obtenir les résultats escomptés.

La saison 2004 fit entrevoir des espoirs lorsque la Bar Honda terminera à la 2^{ème} place du championnat du monde derrière Ferrari, mais la saison 2005 sera catastrophique suite à un faux pas de l'écurie.

Alors Honda décide de s'investir totalement en F1 et achètera l'écurie BAR en 2006 et devient ainsi constructeur à part entière ; il remportera une victoire avec J. Button au GP de Hongrie.



RA 300. Photo: <http://www.honda.co.jp/F1-sano/background/ra300/index.html>



Jo Schlesser, RA302 à Rouen.

Photo: <http://www.autoexperience.tv/toontext.asp?id=12961>



Nelson Piquet et la Williams Honda 1986.

Photo: <http://www.f1fanatic.co.uk/2006/08/01/hungarian-grand-prix-2006-preview/>

VIE DES CLUBS



La 5^e étape du Tour De France slot s'est déroulée en mars sur le circuit de «roulez petits bolides» sur piste Ninco 2 voies de 38 m et sur piste Polistil 17 m.

La Ninco étant réservée pour une course d'endurance et le Polistil pour des spéciales de rallye. Les pilotes étaient le fils, alias Tasdoss et la femme, alias Fernanda Alonsa, de Parmator membre participant au TDF. Pilotes de peu d'expérience comme préconisé dans le règlement.

L'étape s'est déroulées en 6 courses, 3 sur le Ninco et 3 sur le Polistil.

Les courses se déroulèrent dans une très bonne ambiance et une franche rigolade étant donné le plateau hétéroclite des voitures. Certains faisant des acrobaties à la moindre accélération, Siffert et sa Porsche se reconnaîtront. Les Fly bien préparées de Jean-Luc, Ramoneur et Coyote sont redoutables ainsi que la 911 Ninco de Viking et la GTO SCX de l'infâme Bob Cramer bien équilibrées. Mais les plus agréables à piloter sont celles qui sont rebelles et caractérielles comme la Simca 1000 de Rondeau, la Nissan de Slotteur-z, la Ferrari GTO62 de Renoféroce et la Porsche de Fred.H. L'Alpine Renault A110 de Fred-SV ne tira pas son épingle du jeu pour des problèmes de *déjantage* de pneus. La nouvelle Lotus 40 de Chofar, bien plus performante que la précédente qui avait grillé son moteur, fut pénalisée par son manque de puissance dans la ligne droite de 11 m du Ninco. La Lancia de Chicane Mobile, la Peugeot 205 de Nanosse et la Renault 5 de l'Invisible rappellent la formidable épopée des groupes B des années 80 et là, on touche au sublime.

La plus belle et la plus sexy est incontestablement l'Alfa 33 de Parmator. Je ne sais pas si je suis vraiment objectif...

Coyotte, Viking et Jean-Luc furent le trio gagnant de cette étape du sud-ouest.



«roulez petits bolides» et ses pilotes sont très fiers et heureux d'avoir participé au premier TDF.

Michel «Parmator» Dedieu



12 heures Slot-It Groupe C de l'ACR276.

Le récent club de Saint Etienne du Rouvray en Normandie a organisé une course de 12h avec les fameuses répliques des autos du Mans des années 1980. Au départ, 12 équipes avec les différents modèles du constructeur italien. 4 Porsche 962, 2 Porsche 956, 2 Lancia, 2 Jaguar et 2 Mercedes.

Les voitures fournies par l'organisation ont été préparées pour garantir des temps proches, elles ont été attribuées par tirage au sort 3 semaines avant le départ. Toutes les énergies du club se sont mobilisées pour que cet évènement soit une réussite, et cela fut une réussite. Un petit mot sur le format de la course qui durait 12h et présentait les caractéristiques des futures courses de 12h du championnat de France d'endurance. Ce format permet (pas rapport à une 24h) d'avoir plus d'essais libres pour des courses disputées, de pouvoir constituer des équipes de 3 pilotes, d'avoir du temps pour un repas commun et festif le samedi soir, et enfin de ne pas partir trop tard le dimanche. Départ à minuit et arrivée à midi avec, après le repas du soir, les essais chronos. Difficile de se remettre au pilotage après un moment de détente comme un repas de 50 personnes. Une bonne ambiance autour de la table qui se retrouvera également autour de la piste plus tard. Dès les essais chronos, on retrouve les habitués en tête. Ludovic Louis pour Slot and Go, déchaîné, ravira la pôle aux 4 pilotes locaux de Rain'hur (rain pour la fameuse pluie normande et Hur pour le très célèbre pilote de char, mon tout étant la traduction de slot en français...).

Contrairement à d'habitude, le départ ne fut pas sans histoire. Un mal mystérieux a affecté le compte-tours pour plusieurs équipes. Ainsi 3 départs furent nécessaires et une attention de tous les instants de la part du directeur de course. Heureusement le suivi par ordinateur permet une gestion fine de la course, mais parfois, il est difficile de suivre si plusieurs équipes sont touchées par des problèmes de comptage. Mais le mal est parti aussi vite qu'il était venu sans doute par l'intervention téléphonique du concepteur à 1 h du matin, disponible à distance pour l'occasion. Enfin le départ fut lancé avec plusieurs belles bagarres à différents niveaux du peloton. En tête d'abord avec les locaux de Rain'hur en Porsche et la Lancia Malardeau du Mans. 12 heures durant, les «Manceaux» ne baisseront pas les bras, mais les trois transfuges d'Hexagone (Henrique Jean-yves le président du club et moi-même) ayant une forte expérience européenne de course sur Davic et renforcés par Christophe alias Fabuland n'ont pas commis d'erreur susceptible de ruiner leur course. Rain'hur s'est ainsi détaché se constituant un matelas de sécurité de 70 tours environ à l'arrivée. Les pilotes de la Lancia seconde, dans leur quête de victoire, ont distancé les 3èmes, le Team AFX. En fait, à cette position de troisième, on verra plusieurs équipes s'y succéder. D'abord Slot and Go en début de course, puis le SCIF et surtout la Jaguar du Team Slot Vallées qui aura longtemps espoir de conserver le podium avant que nos amis du HO, le team AFX, qui avait découvert les plaisirs des pistes numériques lors de notre inauguration, et qui avait envie de revenir pour rouler plaisir avec les groupes C des 80'S, ne s'approprie la 3ème marche du podium. Partis de loin c'est l'équipe qui effectuera la plus belle remontée. A la régulière et en douceur, eux les habitués des courses d'endurance, William, Philippe



On voit bien, sous cet angle, la difficulté technique du tracé du 4 voies car-rera du club de Saint Etienne du Rouvray.



et François, qui oeuvrent dans toutes les échelles (HO, 1/32, 1/24...) et sur toutes les surfaces (bois ou plastique), ont fait parler l'expérience des enduranceurs. Le podium fut aussi une récompense pour les organisateurs, 3 autos différentes; une Porsche, une Lancia et une Mercedes. A noter la bonne ambiance pour cette course malgré des aiguilles récalcitrantes en bout de ligne droite. La cause aux vitesses de passage élevées et à l'action mécanique des aiguilles Carrera. C'est le guide qui remet en place l'aiguille après son passage. Parfois, celui-ci passait à côté du taquet en plastique du fond de rainure et *zou* l'aiguille restait ouverte. Surprise garantie pour le pilote suivant, en espérant qu'il ne se tire pas une bourre avec un voisin direct sinon, surprise générale, y compris pour son voisin...

A noter également deux couleurs spécifiques pour les autos de Rain'hur les vainqueurs, avec une Marlboro peinte maison (fumer nuit gravement à la santé) en souvenir de Bob Wollek qui avait été le premier privé à remporter une course en Porsche 956, et la Leyton House offerte par le magasin Slot and Go, peinture réalisée par un professionnel et faisant partie d'une série spéciale avec d'autres versions pour les amoureux des Porsche 956.

Parmi les anecdotes, la Lancia Martini que nous attendions du fabricant fût préparée sur une base de Malardeau en attendant la coque d'une Martini. Manque de chance la voiture n'était pas encore disponible. Donc solution d'urgence, la veille de la course à deux heures du matin : grattage d'une Malardeau, peinture en bombe en masquant les carreaux (mais pas par l'intérieur d'où l'effet embué du pare-brise...), puis pose des décalques le samedi midi et enfin vernis à 15h. Nous en profitons pour remercier l'équipe Stop Warning Go n° 1 qui a accepté de courir avec cette auto à peine sèche, mais surtout qui a fait tous les essais libres avec la carrosserie d'un gars du club (Cyrano qui s'est sympathiquement proposé). Quand on sait que les équipes repartaient avec leur auto de course, celle-ci est devenue collector ! Les autres faits de courses ont été de nombreux sauts sur la bosse Carrera, des duels entre les nouveaux pilotes pour qui le numérique n'existait qu'en appareil photo. Ils ont tous apprécié le système et s'excusaient presque d'avoir été «boulet» pendant la course. Nous en profitons pour les remercier tous pour leur comportement agréable. Rendez-vous pour une prochaine course mythique sur ce joli circuit ou en championnat de France d'endurance sur une piste multi-joueurs.

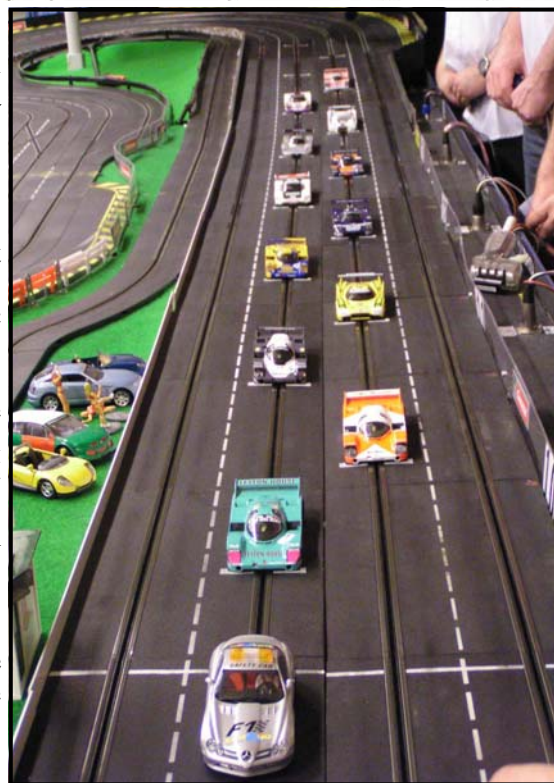
Olivier Demoget

Résultats de la course

		nb de tours
1	Rain'hur Team Porsche 956C Marlboro	3339
2	Team Grand Ouest Lancia Malardeau	3268
3	Team AFX Mercedes Sauber C9 Kouras	3189
4	Slot&Go Porsche 962C Leyton House	3138
5	BRAC Jaguar Castrol	3122
6	Team Slot Vallées Jaguar Silkcut	3010
7	SCIF Porsche 956C Boss	3003
8	VATT Mercedes Sauber C9	2989
9	SWG02 Porsche 962C Hydro Aluminium	2880
10	Le Mans Fan Team Porsche 962C Repsol	2851
11	SWG01 Lancia Martini	2777
12	Club SAG Porsche 962C Blaupunkt	2647

essais chronos

1	Slot&Go Porsche 962C Leyton House	10.518
2	Rain'hur Team Porsche 956C Marlboro	10.552
3	SCIF Porsche 956C Boss	10.739
4	Team Grand Ouest Lancia Malardeau	10.773
5	SWG02 Porsche 962C Hydro Aluminium	10.990
6	Team AFX Mercedes Sauber C9 Kouras	10.993
7	BRAC Jaguar Castrol	11.064
8	Le Mans Fan Team Porsche 962C Repsol	11.125
9	VATT Mercedes Sauber C9	11.162
10	SWG01 Lancia Martini	11.699
11	Team Slot Vallées Jaguar Silkcut	11.742
12	Club SAG Porsche 962C Blaupunkt	11.835



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 Lignières 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

Qualifications Française pour la Ningo World Cup 2007

C'est au parc des expositions du Bourget, durant le salon du modélisme, que Ningo et son importateur français (la société Cocktail Distribution) ont eu la bonne idée d'organiser une rencontre de circuit routier. Le but de cette compétition étant de sélectionner les deux meilleures équipes françaises pour une participation à la finale de la Ningo World Cup. Finale qui se déroulera à la fin de l'année 2007 au Portugal sur le mythique circuit d'Estoril. Neuf équipes, de deux ou trois pilotes, répondirent à l'appel des organisateurs dans un temps très court.

Même si la communication du règlement technique et sportif fut tardive, les organisateurs avaient mis les petits plats dans les grands. Une superbe piste six voies Ningo de plus de trente mètres de développé (réplique du célèbre circuit Bugatti au Mans), trônait au milieu du hall d'exposition du salon. La compétition se déroula sur deux jours, le samedi était réservé aux essais et à deux courses d'une heure trente minutes afin de sélectionner les six meilleures équipes devant en découdre le dimanche sur une endurance de quatre heures. Les deux équipes victorieuses le dimanche se qualifieraient pour la finale de la Ningo World Cup. Le règlement autorisait plusieurs modèles de voitures de marque Ningo, mis à part une équipe qui engageait une Nissan 350Z, la Mosler MT900 fit l'unanimité parmi les autres équipes. Après le tirage au sort des moteurs et des pneus fournis par l'organisation, les essais et les courses purent débiter sous la houlette de Georges Louis, commentateur avisé et directeur de course en titre durant tout le week-end. Les nombreux spectateurs massés autour du circuit ont pu profiter du spectacle pendant plus de 3 heures. Après un contrôle technique très poussé des autos, les qualifications se déroulèrent par segments de 15 minutes par voie. Toutes les équipes firent de leur mieux durant une heure et demie, devant un public nombreux et l'addition du nombre de tours réalisés sur chaque voie permit d'établir un classement général de toutes les équipes présentes. Les six premières équipes, qualifiées pour disputer la finale du dimanche, purent choisir leur piste de départ pour le lendemain, leurs voitures leur étant confisquées pour aller au parc fermé jusqu'au lendemain.

Le dimanche 1^{er} avril, les six premiers du classement de la veille se retrouvèrent pour la finale. A 10h00, restitution des voitures aux équipes en vue des essais et réglages avant départ. A 12h00, le départ est donné pour une endurance devant un public nombreux. La finale est organisée sous la forme de six segments de 40 minutes par voie pour chaque équipe, soit 4 heures de course. Les pistes étant de longueurs très différentes, les équipes présentes sur les pistes intérieures (N°1, N°2 et N°3) se trouvaient nettement avantagées par rapport aux équipes présentes sur les 3 pistes extérieures. Cela nous donna lieu pendant toute la durée de cette épreuve à des changements de position du classement général en fonction des voies déjà parcourues. Bien aidés par les commentaires et explications au microphonie de notre directeur de course, les spectateurs ne loupèrent rien du spectacle offert, et le pourtour du circuit ne désemplira jamais.

Dans le premier segment la bataille fit

La piste Ningo dans le hall d'exposition du salon du modélisme

rage entre Stop Warning Go, Mondialtec et les deux équipes Slot And Go. Stop Warning Go prenant de l'avance par un début de course sur la voie intérieure. Dans le deuxième segment, Stop Warning Go s'accrocha à sa première place et Oise Miniature 1 vint se mêler à la lutte pour les premières places. Au troisième segment, Slot And Go 1 pris la tête de la course alors que Slot Warning Go commença à lâcher prise, Mondialtec, Slot And Go 2 et Oise Miniature restant en embuscade. Dans le quatrième

Classement de la première journée			
Cl	équipe	pilotes	Nbr de tours
1	Slot And Go 1	Damien, Ludo, Woolfy	571
2	Stop Warning Go	Jean, Hervé, Laurent	528
3	Mondialtec	Pascal, Samuel	528
4	Slot And Go 2	Steph, Capt'ain Gilles, Toocar	526
5	Oise Miniature 1	Johan, Frédéric	521
6	Circuit 24 Tarbais	Didier, Cyril, Richard	518
7	Planet Auto	Thomas, Manuel	489
8	Vital Lane	David, Christian	487
9	Oise Miniature 2	Grégory, Ludovic, Xavier	456



VIE DES CLUBS

segment, Slot And Go 2 pris la tête de la course suivi de Mondialtec, Slot And Go 1 perdant quelques tours faute à deux arrêts aux stands pour resserrer les vis de la carrosserie. Durant le cinquième segment, on a pu assister à une grosse bagarre entre Slot And Go 1 et Mondialtec pour la deuxième place, et malgré des vis encore récalcitrantes sur la voiture de Slot And Go1, Slot And Go 1 dépassera Mondialtec en fin de segment. Le dernier run verra Slot And Go 1 tenter de remonter, en vain, sur l'équipe sœur, et échouer à seulement 8 tours des vainqueurs. Oise Miniature 1 finira avec un châssis cassé au niveau d'un roulement arrière mais réussira à préserver sa place de quatrième que convoitait l'équipe Circuit 24 Tarbais.

Cette compétition s'est vraiment déroulée dans une très bonne ambiance entre les différents concurrents et cela a été un point très positif. Des nettoyages de pneus de la voiture d'une équipe réalisés par un concurrent d'une autre équipe, des excuses pour



La grille de départ de la course d'endurance de 4 heures le dimanche 1^{er} avril.

Classement final		
Cl	équipe	Nbr de tours
1	Slot And Go 2	1546
2	Slot And Go 1	1538
3	Mondialtec	1495
4	Oise Miniature1	1478
5	Circuit 24 Tarbais	1471
6	Stop Warning Go	1434



toute poussette involontaire, des échanges et conseils dans tous les sens, un fair-play irréprochable de tous. Une vraie compétition dans une superbe ambiance, comme cela devrait être obligatoire. Un grand merci à Ninco et à Cocktail Distribution, l'importateur français, qui a pris en charge l'or-

Les pilotes, la direction de course et les organisateurs de ces deux jours de courses. Bonne ambiance garantie.

ganisation de cette splendide manifestation. Un bon niveau de compétition, une bonne organisation, un cadre qui met en avant notre passion, de nombreux spectateurs et surtout une ambiance formidable entre les équipes furent les facteurs de la réussite de cet événement. A l'année prochaine, et promis, on vous enverra une carte postale du Portugal ! Woolfy «estudante novo dos portuges»

Gilles "Woolfy" Charonnat

Les 12 Heures de Puylobier

Point de départ du nouveau championnat de France d'endurance Davic, le club de la Cigale (83) accueille 11 équipes de 3, 4 voire 5 pilotes. Composé de 4 épreuves se déroulant aux 4 coins de la France, le Sud-est inaugure cette formule "Minuit-midi". 12 h de course selon un déroulement qui laisse aux équipes venues de loin le temps d'arriver le samedi après-midi. Les plus courageux sont venus dès le vendredi soir, ils profiteront d'une course Mégane le samedi matin pour chauffer la piste. Une splendide 6 voies Ninco équipée en numérique DaVic pour rouler jusqu'à 15. Gageons que le plateau sera complet l'an prochain. Cela a permis aux 11 équipes de ne pas trop se gêner pendant toute la course, garantissant ainsi une excellente ambiance. Un peu de fermeté au début pour rappeler les règles des stop&go et tout s'est bien passé. Seul ombre au tableau, une aiguille qui ne sera plus effective après quelques heures de course. Cela rajoutera une difficulté à toutes les équipes.

La course : dès les essais chronos, l'équipe normande de l'ACR276 : Rain'Hur Slot and Go se met-

VIE DES CLUBS

tra en avant avec la pôle position. Juste devant l'autre équipe Slot and Go. Le duel annoncé aura lieu. Les résultats des qualifs donnent le choix de piste et le choix de poste de ramassage pour les 12 h (point du nouveau règlement ndlr). Ainsi, les équipes ont à fournir à une place identifiée un ramasseur pour toute la durée de l'épreuve. Cela jouera un vilain tour aux Gaulois qui après avoir pris rapidement un simple avertissement en début de course, prendront 20 tours de pénalité pour absence au ramassage en fin de course. Cela aurait pu leur faire perdre leur brillante 4ème place avec leur McLaren. Ils finissent au pied du podium derrière l'autre équipe des normands de l'ACR276 en McLaren également (renforcés par un pilote local dont c'était sa première course). Les seconds Slot and Go, dont la Mosler est restée longtemps en bagarre pour la première place avant de lâcher prise en milieu de course pour des soucis d'aileron cassé puis de fil coupé. La victoire revient finalement à la Mosler de Rain'Hur SAG pilotée par un champion d'Europe en titre Gérard Grimberg, d'un multiple champion sur piste en bois Henrique Dehais et d'une nouvelle recrue du club Christophe Trannoy. A noter la très belle 5ème place du Team V12 longtemps en bagarre pour le podium. D'ailleurs les positions auront beaucoup changé entre le 3ème et le 6ème. Une position finalement obtenue par le SCIF de la région parisienne. 7ème, l'équipage mixte de Slot Academy Go qui est venu pour apprendre. 8èmes, les jeunes de la Cigale qui ont souvent eu des soucis de fiabilité et qui ne sont pas à la place de leur performance pure. Mais nous sommes en endurance, on ne le dira jamais assez aux jeunes (nous, les vieux ndlr). 9ème, la sympathique équipe d'Avignon venue en voisine avec quelques anciens du bois Frédéric Cardin et Bruno Volpi. Ces pilotes découvraient les pistes numériques et ont beaucoup apprécié, malgré les poussettes dont ils





2007

24-25 NOVEMBRE

SLOT RACING CLUB DE BORDEAUX

(piste située au 30 rue Claude-Bonnier à Bordeaux/quartier Mériadek)



LE S.R.C.B VOUS INVITE POUR UNE NOUVELLE ÉDITION DE SES 24 HEURES QUI SE DISPUTERA LES 24-25 NOVEMBRE AVEC DES VOITURES 1/24ème.

- Piste bois AMF Blach 8 voies de 28 mètres.
- Voitures Lola T70 prêtes à rouler fournies par l'organisation, de marque Whitepoint échelle 1/24ème (chassis plastique et carrosserie lexan, visible sur le site www.whitepoint.de).
- Course par équipes de 4 pilotes à 6 pilotes, maximum 12 équipes.


Renseignements et inscription:
 Ghislain LUBIN.....téléphone: 05.56.85.45.23
 Eric BRAJON.....eric.brajon@laposte.net

SLOT RACING CLUB de BORDEAUX


June 9-10, 2007


7th INTERNATIONAL VINTAGE SLOT-RACING MEETING

Memorial
Thomas Sasse




Any racing cars
before 1960






> 1/32 - 1/24 scale vintage cars
> Swap meet



**The number one event in 2007
for all vintage slot-car
collectors and racers**



Contact: Samy Beraha
 Tel: + 33 5 56 11 35 05 / + 33 6 60 16 15 35
 Fax: + 33 5 56 11 35 09 - Email : beraha@wanadoo.fr
 Track address (do not write to this address): Slot-Racing Club de Bordeaux

furent parfois victimes. 10ème, l'équipe de Neuvic du NCPC et ferme la marche, la seconde équipe de la Cigale. En point d'orgue de ce week-end, une superbe piste de rallye installée par le magasin BSR et surtout un très sympathique repas du samedi soir (en démarrant à minuit, cela laisse le temps aux pilotes de mieux se connaître). Encore merci à Patrick Lemaire alias Marsu pour son accueil ainsi qu'à tous les bénévoles qui se sont sacrifiés tout le week-end pour que la course se passe dans les meilleures conditions. Rendez-vous est pris pour l'an prochain. Rendez-vous aussi à Neuvic (23 et 24 juin) où d'autres équipes inscrites pour une seule course viendront en découdre lors de la deuxième manche. On aura aussi les manceaux absents ce week-end pour cause de bourse d'échange (je m'excuse encore pour la concomitance des dates).

Olivier Demoget

Ça bouge à Tarbes

Circuit24 Tarbais organisait, le WE du 7 et 8 avril, une manche retour avec le club de Bordeaux. Cette manche n'entre dans aucun championnat du grand sud-ouest. Cette idée fait son chemin à Bordeaux (33), Neuvic (24), Capdenac (12), Toulouse (31) et Tarbes (65). Nous ne manquerons pas d'en reparler.

La course du samedi (WE de Pâques oblige) s'est tenue dans une salle gracieusement prêtée par la municipalité. L'adjoint au Maire nous a promis une salle permanente pour la fin de l'année.

Lors de la première course à Bordeaux, les sloteurs débutants que le C24 Tarbais compte dans ses rangs ont pu prendre contact avec une grande piste 6 voies Carrera. Ils ont bataillé ferme avec les locaux, dans une ambiance chaleureuse.

A Tarbes, nous avons une piste 4 voies Strombecker, 20m, montée sur modules. Cette piste nous sert aussi pour nos démonstrations lors de manifestation comme la foire des hobbies.

Les voitures utilisées sont des Ninco GT avec moteur NC5 «sorties de boîte». Le format de la course était des plus simples. 12mn par segment x4. Formule individuelle qui servait également à un classement inter-club. Les 4 meilleurs résultats des pilotes club étaient retenus.

Au final, Tarbes l'emporte de 7 tours face à Bordeaux. Résultat flatteur quand on connaît la valeur des pilotes bordelais.

Cette journée s'est conclue par un repas avec, au menu : tourte, café, apéro, repas asiatique (apprécié de tous)... En un mot, aucun «souchi». Je ne pouvais la laisser passer celle-là !

Nous espérons avoir été à la hauteur de ce que Bordeaux nous avait proposé. «Amitié, convivialité et petites voitures» est notre devise. Nous souhaitons organiser de telles rencontres chaque année.

Le dimanche, avec les membres présents, des courses et séances de préparation de voitures ont été réalisées.

Pour finir, bienvenue à Cirso32 que j'invite à prendre contact pour organiser de telles journées. Quelque chose de plus structuré devrait voir le jour à l'avenir.

Merci à tous pour votre présence, en particulier à Philippe, Laurent, Ghislain et Christophe.

Pierre Champagne

E.mail du secrétaire: l.lacombe@wanadoo.fr

Un nouveau club à Montélimar: le TEAM 26/07

Charles, le fils de Yannik Lenglet, à mis à la disposition du club TEAM26/07 une salle sur sa base de loisirs de Rhodia Plage à Montélimar. Une très jolie et très technique piste Ninco 2 voies de 25 mètres a été créée, les membres du club et leurs invités y ont accès pendant les heures d'ouverture de la base. Tous les vendredis soir des courses amicales sont organisées. Pour tous renseignements appelez Yannik ou Charles au 0475512005 ou 0669622005.

D'autre part Pascal Félix le dynamique propriétaire de VPC s'est associé au projet et a ouvert une boutique dans la salle, vous pourrez donc trouver sur place la voiture de votre choix ou les pièces détachées nécessaires à réparer votre excès d'optimisme en bout de ligne droite ...



MONDIALTEC et le CIRCUIT ROUTIER : une PASSION AVANT TOUT

Carrera

Carrera

Carrera

MONDIALTEC

SERVICE APRES-VENTE CARRERA FRANCE

NUMERO VERT 0 800 88 78 18

WWW.MONDIALTEC.NET

UN SITE ENTIEREMENT NOUVEAU

AVEC COMMANDE EN LIGNE



TOUT POUR LE CIRCUIT ROUTIER



COFFRETS



VOITURES



FLY



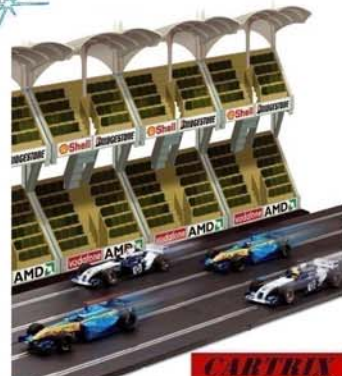
FIGURINES



ELEMENTS



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



Porsche 962C



NOUVEAU ECHELLE 1/24 - EN KIT A MONTER - CARROSSERIE PEINTE ET DECOREE

LA PERFORMANCE D'UN CHASSIS PLAFIT - LA QUALITE DE REALISATION D'UNE RACER



MONDIALTEC DISTRIBUTEUR BRM MODEL CARS POUR LA FRANCE

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 100.00 Euros d'Achat

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

<p>NINCO</p>  <p>MODENA PRO RACE</p>	<p>NINCO</p>  <p>ASCARI FIA GT</p>	<p>LM LE MANS</p> <p>AUDI R10 #7 et #8</p> 
<p>Spirit</p> <p>406 SILHOUETTE</p> 	<p>Spirit</p> <p>406 SILHOUETTE</p> 	<p>FLY CarModel</p> <p>911 GT1 EVO3RS Xbox</p> 
<p>Remet Slot</p> <p>AVANT SLOT / AUDI R10</p> 	<p>SCX 1:32 Scale Racing System</p> <p>sierra cosworth R.A.C.</p> 	<p>FLY CarModel</p> <p>bientôt dispo !!</p> <p>MARCH 761</p>  <p>steering basculation shock absorbers high detail</p>
<p>sport</p> 	<p>sport</p> 	<p>sport</p> <p>LIVRE 50ANS SCALEX > 23.50€</p>  <p>50 YEARS SCALEXTRIC</p>



FERRARI 312P



DE NOUVEAU DISPOS



PERSONNAGES à peindre >> 10€
Plusieurs modèles dispos



PROTO SLOT KIT



ALFA 33 LM > SORTIE JUIN

MMK

SLOT FRANCE



MATRA M620

MMK « Hors série » FORD GT 40



312P et LOLA T280 RACING

Powered by
MB SLOT



RALLYE 2 DISPOS
KING COBRA / 904 GTS
CHAPARRAL



TOUTES LES PIECES ET OPTIONS DISPOS



McLAREN F1 GTR



PNEUS REPOS POUR
NOUVELLE REFERENCE N14

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

SE MONTE SUR VOITURES JOUEF
JANTES PLASTIQUE > A310 ETC
4 €UROS LA PAIRE

EXCLUSIVITE **VPC** / FABRICATION MMK
SERIE LIMITEE 75 Ex.. / + DE DETAILS SUR LE SITE



A110 AILES BULLES MC76 - RAGNOTTI



KIT CARROSSERIE A MONTER SUR CHASSIS SLOT CLASSIC
DISPO > 68.00€ // PENSEZ A RESERVER !!

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

Revell Any Slot

Carrera

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

BITUME SLOT RACING

Le spécialiste du Sud



**Animation, conseil et vente.
Voitures, circuit et accessoires.
Etude de tracé et réalisation de
circuit.**

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

www.bitume-slot-racing.com



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

Ninco digital en démo au show room



**BSR distribue désormais la marque
Hobby Slot Racing !**

**Pour plus de performance, en préparation
des poignées digitales Ninco sur base
Parma. Réservez dès maintenant**

**Sur commande package complet Comptage Slot 4+ ou Slot6+ avec boîtier de
connexion et coupure piste. N'hésitez pas à vous renseigner.**

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

RCS : Brignoles 480 352 392 00017

EURL au capital de 7500 €

SLOT - RC
Maquette
statique

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
De MARDI au VENDREDI
10h - 19h sans interruption
SAMEDI 10h - 18h
sans interruption



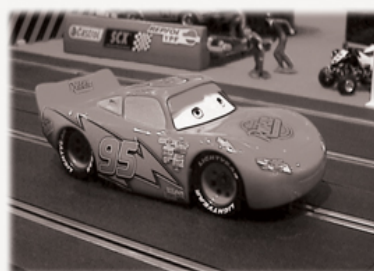
43 rue Félix Faure
92700 Colombes
01.47.86.24.78

10 min de Saint Lazare en train
Station : Les Vallées

Coffrets

Décoration

Voitures



Pièces détachées

Accessoires

Promotions

2 Pistes d'Essais

Digital

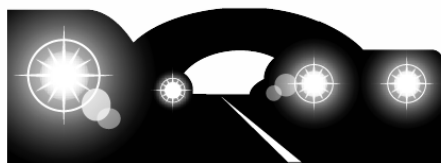
Lundi
15h-19H30



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

Vente en Ligne

www.slot-vallees.com



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

Circuits de Légende

9 rue Sigault de Lafond 18000 BOURGES
RCS Bourges 427 854 447

TOUTES LES NOUVEAUTES

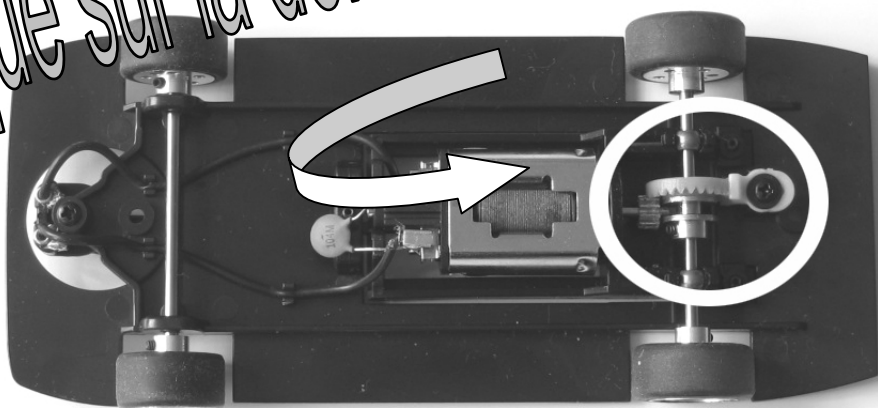
- + DE L'ANCIEN, DES PIECES DETACHEES (en stock), DES ACCESSOIRES, DES COFFRETS COMPLETS...**
- + DE LA DISPONIBILITE** (vous pouvez appeler pour informations, conseils et commandes)
- + DES PRIX AVANTAGEUX**
(frais de Port : 5 € pour une voiture neuve, 6.50 € pour deux, 4 € pour trois voitures et plus)
(autres articles : nous consulter)
- + LA 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)
- + LES « SUPER PRIX » SUR CERTAINS MODELES** (renseignez- vous)

Après les roues alu, les pneus tendres, les moteurs plus puissants ...



Un frein mécanique sur la dernière Audi SCX

Au freinage, la partie motrice, mobile, recule de 2 mm et la couronne vient en appui sur un patin en silicone.



Des précédents :

- Circuit 24 en 1962 : une tringle vient appuyer sur un épaulement intérieur des pneus arrières.**
- Scalextric 1/24° en 1968 : des patins viennent appuyer sur le flanc intérieur des pneus avant.**

simple gadget technique ou réel apport ?

WWW.circuitsdelegende.com

Antoine DUBOIS vous donne rendez-vous à :

- SENS

(89) Brocante sur les Promenades

dimanche

10

juin

de 9h

à 17h



**130m2 d'exposition
en plein Paris !!**

Le Spécialiste Français des circuits 24 d'aujourd'hui

+33 (0) 1 46 36 92 23

<http://www.slotandgo.com>



Compétitions tous les mardis soirs...

Métro Jourdain

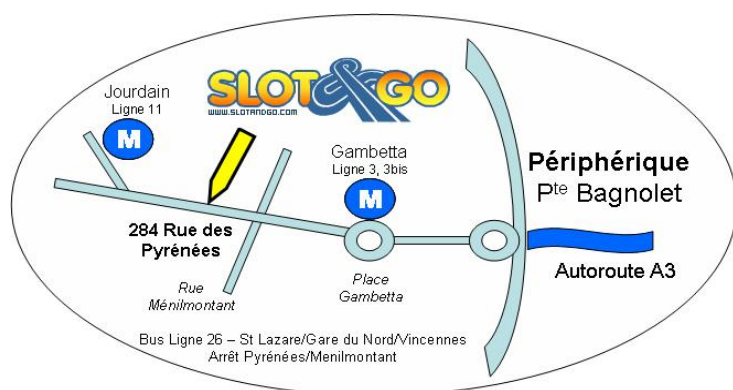
284 rue des Pyrénées

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*

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 5 DU MOIS PRECEDANT LA PARUTION DE CR** (*avant le 6 pour une annonce faxée au 02 37 22 46 81*).

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 boite, 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.

Jean-Marc SITTLER

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

VENDS + Port

FLY

ref 96021 Coffret Corvette C5R (N°50 et N°53)
LM2003 CN 110€
Châssis complet Saleen racing 02 R moteur evo 2 intérieur réduit CN 25€
ref 88039/A502 Lola B98/10 LM99 Repsol CN+B 42€
ref A782 Alfa 156 GTA BE+B 20€

FLY Classic

Ref C13 Porsche 908 BP CN+B 45€
Ref C15 Porsche 908 Gesipa CN+B 45€

SLOT-IT

SICA09A Porsche 956 Jagermeister TBE+B 46€

NINCO

Moteur NC1 avec pignon long Cartrix 6€
Ref 50193 BMW LM 98 FINA N°2 CN+B 40€
Ref 50209 BMW LM 99 Dell N°17 CN+B 40€

SPIRIT

Reynard 2KQ orange/bleue n°28 LM 2002 BE+B 25€

SCX

Ref 61300 Audi Sport Japan LM2002 CN+B 30€

MG VANQUISH

CA34 Shadow MKII test car 1971 CN+B 30€

Emmanuel VEGA

04 30 04 10 30 manuslot@aliceadsl.fr

vends collection FLY

M+B = voitures neuves en boîte, jamais roulé

A1- VIPER-blanc- 1^{er} modèle FLY -M+B- 55€
A2 – VIPER bleue,bandes blanches-M+B – 55€
A2 – VIPER bleue,bandes blanches-TBE – 45€
A82- VIPER FINA n°33 –CN+B -45€
A11- Venturi 500LM blanche Freesoft M+B- 55€
A12- Venturi 500 LM93 grise TBF –M+B- 55€
Venturi 600LM jaune-manque aileron –TBE -42€
A21 – MARCOS 600LM bleue M+B- 55€
A23- Marcos 600LM blanche Deloitte&T MB 55€
A31- Porsche GT1 blanche LM96 n°25 MB 55€
A32 –PORSCHE GT1 noire Test – M+B- 55€
A33 –Porsche GT1 grise WESTMINTER MB 55€

A61–Panoz Esperante blanche LM97 Blend MB 55€
A65 Panoz esperante mauve test Daytona 98 MB 55€
A92 Panoz LMP blanche Cup Needle – M+B- 55€

FLY CLASSIC

C1 –FERRARI 512S rouge 2^e Monza- M+B- 55€
C3 –Ferrari 512S rouge bandes NART MB 55€
C4 Ferrari 512S rouge 2 décalq au choix MB 55€
C13 –PORSCHE 908 blanche BP –M+B- 55€
C15 –PORSCHE 908 bleue GESIPA – M+B- 55€
C32 LOLA T70 jaune 2eTruxthon 69 –M+B- 55€
C33 LOLA T70 blanche 1er truxthon 69 MB 55€
C47 Porsche 908 Flunder blanche nez vert MB 55€
C52 Porsche 917 K bleue Gulf 1er Monza 71 MB 55€
E73 Porsche GT1 98 chromée Ed Spec España MB 80€

GB TRACKS

GB2 Porsche 917 Intersérie champion 71 MB 55€
GB11 – CHEVRON B19 bleue –M+B- 55€
Autres marques: autos et pièces disponibles: demander la liste.

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**

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

Dom-Tom et hors CEE: 36 €

Ancien CR n°:	1 à 49	50 à 99	À partir de 100	Classeur Collection	Classeur avec bulletins n°	Tarif Port compris
Adhérent	3,0 €* Non adhérent	3,5 €* 4,5 €* 5,0 €* 6,0 €* 10.30 €* 1 à 24 25 à 48 49 à 60 61 à 72 73 à 84 85 à 96 97 à 108 109 à 120 121 à 132	3,5 €* 4,5 €* 5,0 €* 6,0 €* 10.30 €* 1 à 24 25 à 48 49 à 60 61 à 72 73 à 84 85 à 96 97 à 108 109 à 120 121 à 132	3,5 €* 4,5 €* 5,0 €* 6,0 €* 10.30 €* 1 à 24 25 à 48 49 à 60 61 à 72 73 à 84 85 à 96 97 à 108 109 à 120 121 à 132	3,5 €* 4,5 €* 5,0 €* 6,0 €* 10.30 €* 1 à 24 25 à 48 49 à 60 61 à 72 73 à 84 85 à 96 97 à 108 109 à 120 121 à 132	68 € 68 € 54 € 54 € 54 € 54 € 64 € 64 € 64 € 64 €

*: l'unité, port compris.

Après avoir consulté l'index, il est possible de commander les **anciens CR et les reliures** (tissus jaune avec logo «Circuits routiers» bleu, format A5) **avec ou sans collection**. 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

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*
circuit.rouiers@wanadoo.fr
*: coût d'un appel local

Secrétaire et Anciens Numéros: Dominique Jouët
6 rue Ledru Rollin
92150 Suresnes
jouetd@wanadoo.fr

Trésorier et Adhésions: CR / Didier Dupuis
Les hauts du Pyla
8Bd Louis Lignon
33115 Pyla sur Mer
did.dupuis@wanadoo.fr

Mot de passe: bulcou

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**. Bref, pas de mise en forme et encore moins de page Internet copiée. 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.

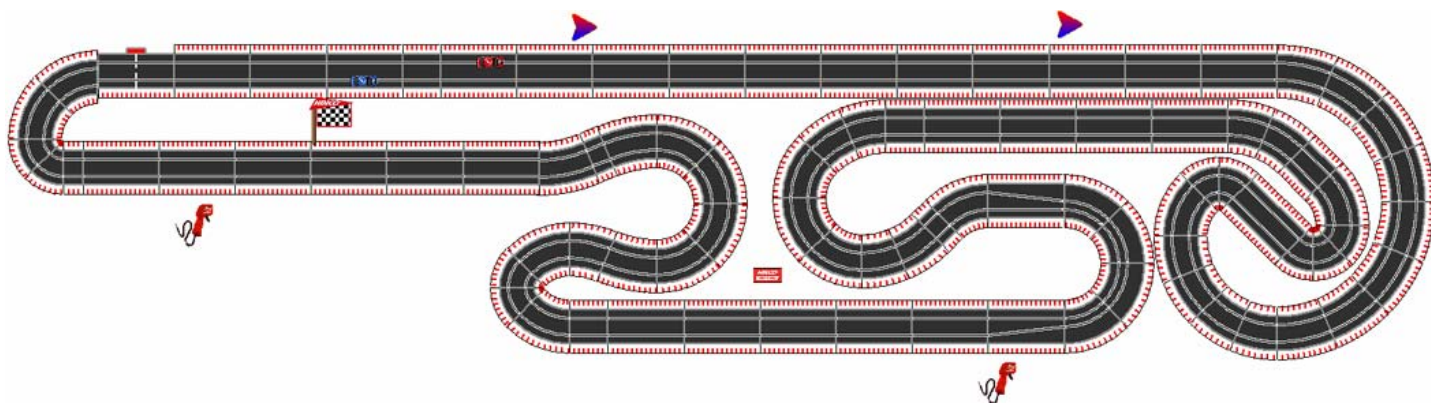
Un grand merci. CH

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 alimentée par deux alimentations stabilisées réglables (0 à 24v - 2 amp). 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.





*Ça donne envie de savoir faire pareil, non? «Team Gulf John Wyer» Le Mans 1971 par Jérémie «TomCat» Janin
www.tomcatgarage.power-heberg.com*