

CIRCUITS ROUTIERS

le bulletin de l'amateur de circuits électriques

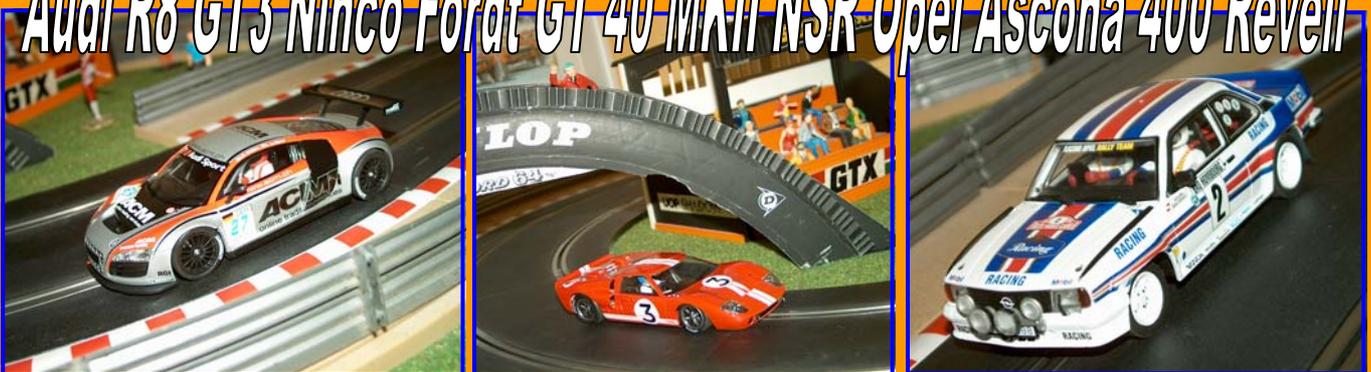
<http://circuitsroutiers.free.fr>



DODGE CHARGER "BULLITT" PIONEER



Audi R8 GT3 Ninco Fordt GT 40 MKII NSR Opel Ascona 400 Revell



Circuit "S" Meccano: Les accessoires

MAGAZINE:

- News
- Brico
- Scratches
- Circuits d'Albert
- Vie clubs
- Annonces

Novembre/Décembre 2010

CR n°159

SOMMAIRE

- Courrier	4	- Test pneus repro	25
- News	6	- Scratches Spécial délires:Canette	31
- Ford GT40 NSR	12	- Trike	32
- Audi R8 Ningo	14	- Connaught	33
- Opel Ascona Revell	16	- Caravane	34
- Dodge Charger Pioneer	18	- Zavatta slot et Mulot slot	35
- F1 News du Doc'	20	- Circuit d'Albert	38
- Circuits « S »	22	- Vie Clubs	41
- Brico: Châssis	24	- Petites annonces	46



**CIRCUITS
ROUTIERS**

le bulletin de l'amateur de circuits électriques
<http://circuitsroutiers.free.fr>

1987
CR
2007

Nous remercions de leur participation à ce numéro:

*Olivier Boucher
Pierre «Peter Dremel» Bretonnier
Gil Doucet
Patrice Guernon
Olivier «Grosbig» Herrou*

*Jean-Luc Lefevre
Yannik Lenglet
Fred Leroux
François Pecquery
Gilles Tavernier
Bernard «Marty-Cours» Thielens (le correcteur)*

Responsables d'activités

*Responsable saisie petites-annonces
Yves Duval
Yjm.duval@wanadoo.fr*

*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 Février**

CR N°159
Décembre 2010

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:

Yves Duval
248C Chemin de la
Providence
83100 Toulon

Yjm.duval@wanadoo.fr

Les
ré-inscriptions
doivent être
envoyées à :

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

Fait et à faire...

L'exercice 2010 se termine et c'est l'heure des bilans et perspectives. Le bilan financier de l'association est toujours positif mais, comme déjà expliqué, il faut être vigilant et il sera nécessaire de prendre d'autres mesures si le nombre d'adhérents n'augmente pas. A ce sujet, on compte sur chacun d'entre-vous et sur les clubs pour faire la promotion du bulletin et essayer d'inscrire de nouveaux membres.

Le calage des adhésions sur l'année civile est quasiment terminé. Cette mesure devrait nous faciliter la gestion des inscriptions et de perdre moins membres laissant passer la date de réinscription.

Au sujet des cotisations, nous sommes assez déçus que certains, alors que l'augmentation de l'inscription au 1er août a été annoncée et expliquée largement à l'avance, utilisent d'anciens bulletins d'inscription ou les tarifs publiés antérieurement afin de payer, sciemment ou non, 2€ de moins. Je vous confirme, donc, que la cotisation s'élève à 30€ depuis août dernier. Merci de bien vouloir en prendre note.

Dans les perspectives, nous avons le plaisir de reconduire l'opération voiture Circuits Routiers. La réalisation du projet ne sera possible que sous le même principe de précommande, comme nous avons fait avec la Dino. J'espère que le choix des voitures vous inspirera et que celle qui sera choisie obtiendra au moins 100 commandes, seuil fixé pour lancer la fabrication.

En ce qui concerne les articles, il est vrai que j'en reçois un peu plus et je vous en remercie. Malheureusement, ce n'est pas très diversifié. La plupart des envois concerne vos scratches ou vos circuits. Par ailleurs, compte tenu de la pagination en baisse, il m'est difficile de faire paraître des articles très longs. Certains font jusqu'à 6 pages, sans photos.

Dans ce numéro, j'ai fait un article sur un «truc» que j'ai essayé pour récupérer certaines de mes vieilles Scalex. J'ai aussi testé des pneus. De votre côté, n'hésitez pas à faire part de vos trouvailles et tests effectués sur des accessoires. Pneus, moteur, châssis...

Je compte sur vous pour que CR offre à ses lecteurs ce qu'ils en attendent. C'est une autre façon, certainement la plus efficace, de participer à l'augmentation du nombre d'adhérents.

Bonnes fêtes de fin d'année.
Bonne lecture.

Christian Hillairaud

COURRIER

Gil Doucet

Suite à ta présentation de l'Alpine A310 Calberson Avant Slot, je suis obligé de te contredire sur les points suivants:

-Contrairement à ce que tu dis, il ne s'agit pas d'une Gr5 mais d'une Gr4. Donc, le spoiler avant est bon.

-Il y a bien deux feux de recul.

-La plaque de police n'est pas sur le spoiler mais sous le capot avant, au milieu sous les phares.

Pour le reste, tu as malheureusement raison...

Par contre, deux choses manquent ou sont fausses:

-La plaque de rallye arrière.

-Et, surtout, les jantes totalement «bidons».

Attention, je n'avance pas mes dires au hasard, je t'ai joint des photocopies de différentes pages d'Échappement que je lisais déjà à l'époque depuis 7/8 ans.

Ayant été un fervent supporter de l'A 310 et de Guy «Le Grizzly» Fréquelin, je n'ai pu m'empêcher de compléter tes remarques sur cette A310.

Moi aussi je lis Échappement depuis très longtemps (1973, j'avais 11 ans !) et j'ai presque tout gardé depuis...

Pour les feux de recul, effectivement si l'on regarde la photo d'Échappement, le doute est permis... soit.

J'ai zappé la plaque de rallye arr., mais aussi le bouchon de remplissage du réservoir sur le flanc arr.D et le losange Renault sur le toit, qui est à l'envers. Je manquais de place dans l'article et j'avoue que j'ai eu un peu pitié de l'A310 Avant Slot.

Pour les jantes, c'est vrai qu'elles ne sont pas terribles mais le dessin n'est pas vraiment faux. Ce qui merde, c'est l'aspect chrome et le fait qu'il y ait 4 jantes avant qui, en plus, manquent de déport extérieur (les arr. devant être encore plus larges et généreuses en déport).

Pour le reste, je maintiens que la plaque de police est sur le spoiler (voir photo).

La voiture du Rallye de la Châtaigne (ta photo) est bien une gr4, mais si tu regardes bien, il n'y a pas l'aileron arr.

Comme écrit dans l'article Échappement, dont tu as photocopié une partie, la caisse des Cévennes est bien une Gr4 mais engagée et classée en Gr5 du fait de l'aileron arr. et de «petits détails» (!) comme le moteur.

Je ne parlais pas de la Gr5 avec les grosses ailes utilisée en 76 et début 77.

Comme tu peux le voir sur la photo ci-contre, l'aileron avant de l'Avant Slot est celui d'une V6 de série (comme la voiture du Châtaigne) alors que la voiture des Cévennes en a un plus gros.

Depuis toujours, les voitures de course évoluent d'une épreuve à l'autre et parfois même entre le départ et l'arrivée! Des stickers apparaissent ou disparaissent,

des détails de carrosseries changent... c'est toujours une prise de tête sans nom pour les amateurs que nous sommes et pour ceux, même les plus sérieux, qui fabriquent nos miniatures. Mais là, je dois dire qu'Avant Slot s'est bien loupé. D'autant que pour cette A310, la doc existe, ce qui n'est pas toujours le cas.

CH



Gil Doucet

Souhaitant, comme tu l'as fait, reproduire des décors pour certains modèles, je voudrais acquérir une imprimante. Or, un pote l'ayant déjà fait, je trouve que les couleurs de ses décalques sont trop grises, voire, ternes.

Il utilise une imprimante HP X5130 à jets d'encre en résolution maxi. Pour me faire plaisir, il m'a sorti des chiffres à l'échelle, mais au moment où j'ai été pour les vernir, je me suis aperçu que l'encre n'était pas nette et présentait des bavures. J'ai pourtant attendu 6h comme tu le préconises avant de vernir. Y'a-t-il des choses à faire pour arranger ces problèmes? Avant d'investir des sommes importantes, je voudrais avoir une certitude de pleine satisfaction.

D'après les photos que tu as publié dans le bulletin, tes décalques ont l'air plus «flashi» que ceux de mon pote. Utilises-tu une imprimante laser?

En ce qui me concerne, j'utilise une imprimante HP 5652 et du papier Holy (chez VPC). Je règle la qualité d'impression sur «PPP maximal». Il est effectivement très important de laisser sécher quelques heures en atmosphère la moins humide et poussiéreuse possible. Ensuite, je vernis à la bombe avec du vernis Tamia ou M. Hobby Top coat. J'ai même fait une*

tentative réussie avec du Humbrol mat. Ensuite, il faut à nouveau laisser sécher.

Je me suis aperçu qu'il fallait éviter de découper les décalques au ras de l'impression sous peine de voir effectivement l'encre «baver» lors de l'application.

Enfin, une fois les décalques sur la carrosserie, je passe une ou plusieurs couche de vernis. Ça protège les décalques et participe sans doute à l'effet «flashi». CH

Parmi les «cadors du scratch» voici quelques choix de matériels utilisés:

-Papier Holy pour tout le monde.

*G. «Woolfy» Charonnat: Canon IP 5200**

*D. «Foulagom» Bontemps: HP C6280**

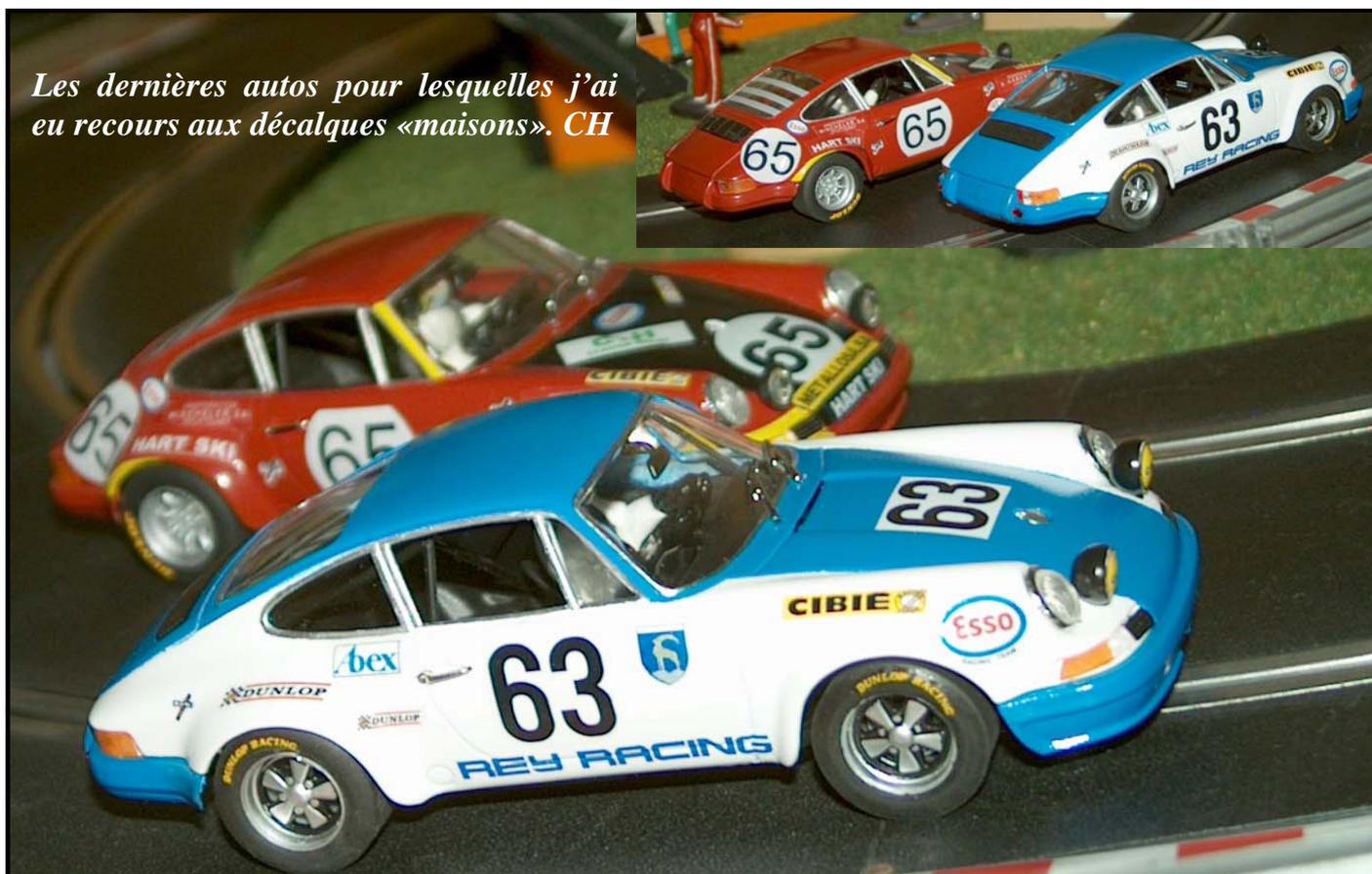
B. «Bébert» Rougier: J'utilise la même imprimante et le même papier que Woolfy mais je n'en suis pas vraiment ravi. Pas mal de déchet, de décalques mal imprimés... c'est peut-être parce que je n'utilise pas les bons réglages, mais j'ai fini par abandonner. Du coup, je prends maintenant du papier Holy laser et je vais me dépanner chez des copains qui ont une imprimante laser couleur. Et si c'est un décalque noir et blanc, ça passe au boulot.

*P. Turco: HP Photosmart C4180 **

*R. «Renoféroce» Poplin: Epson SX 105 **

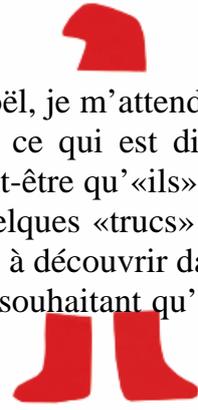
**= jet d'encre*

Les dernières autos pour lesquelles j'ai eu recours aux décalques «maisons». CH



ACTU-CR

A l'approche de Noël, je m'attendais à un peu plus de nouveautés que ce qui est disponible au moment d'écrire ces lignes. Peut-être qu'«ils» attendent la dernière ligne droite? En tout cas, il y a quelques «trucs» plutôt sympathiques, déjà disponibles ou annoncés, que je vous invite à découvrir dans les pages suivantes. Vous pourrez ainsi faire votre lettre au Père Noël. En vous souhaitant qu'il soit le plus généreux possible.



Les premières Ferrari estampillées «Carrera» sont disponibles. Il s'agit de deux **Ferrari 599XX**. La première (rouge N°3) est celle vue au salon Motorshow de Genève 2009 (1). La seconde est bleu et blanche avec le n°27 (2). C'est une auto qui participe au Challenge Ferrari nord américain 2010. Bien que Ferrariste de longue date, ce modèle me laisse de marbre. Cependant, sur les photos, ces deux Carrera semblent réussies et dotées d'une finition plutôt «haut de

gamme». Reste que pour ceux qui veulent acheter du Carrera et qui ne disposent pas de piste de cette marque, il va falloir «bricoler». Le guide de manière certaine et tout le reste pour les plus exigeants en ce qui concerne la tenue de route et le moteur. Notez que le prix de vente est plutôt compétitif.

Fly a su trouver un modèle original et quasi inédit au 1/32. En effet, leur dernière nouveauté est l'**Alfa Roméo TZ2** (3). Deux versions sont disponibles: 1000 km de Monza 1967 (blanche n°28) et Targa Florio 1966 (rouge N°126).

Prix: C 3
www.v-p-c.fr

ACTU-CR

Je réserve mon avis tant que je ne les aurai pas tenues en main. Sur les photos, elles paraissent un peu «limite» tant en fidélité qu'en finition (roues, essuie-glace...). C'est particulièrement vrai pour la rouge dont l'aspect est très «plastoc». Enfin, conformément à sa ligne de conduite, Fly a doté ses Alfa d'un moteur placé à l'avant comme sur les vraies.

Deux nouvelles «Daytona Prototype» font leur apparition. Il s'agit d'une **Riley MK XI - BMW** ayant couru en 2005 (8° aux 250 Miles de Laguna Seca avec S. Lewis et D. Grala) (1) et d'une **Doran JE4 Chevrolet** de 2003 (1ère aux 400 km de Virginia avec F. Barber, A. Pilgrim et T. Borcheller) (2). Toujours très sympas à piloter, ces voitures

sont, en plus, très bon marché.

Je suis d'ailleurs étonné que l'on ne trouve pas plus de courses organisées



avec ces modèles dotés d'un rapport qualité / performances / prix aussi intéressant!

Chez **NSR**, la fin d'année se fait sur les chapeaux de roues. Voici les dernières tueuses de chronos de la marque italienne. La première, nouvelle venue chez NSR est la Porsche 997 GT 3 (3). Pour le moment, elle n'est

disponible qu'en rouge, blanc et en kit à monter. Il y a un pilote et un co-pilote à l'intérieur. Techniquement, cela semble être une vraie bête de course avec un châssis doté d'un guide sur bras articu-

lé et d'un support moteur «angle winner» (1 page suivante). En parlant de moteur, celui qui est monté d'origine semble, d'après les heu-



- | |
|----------------------|
| A : moins de 35 € |
| B : de 35 € à 45 € |
| C : de 45 € à 55 € |
| D : de 55 € à 65 € |
| E : de 65 € à 85 € |
| F : de 85 € à 105 € |
| G : de 105 € à 150 € |
| H : plus de 150 € |

ACTU-CR

reux qui ont pu la tester, être un vrai «pétard»! Je ne peux vous donner un indice de prix, la Porsche n'étant pas encore chez nos revendeurs à l'heure où j'écris. Néanmoins, il se pourrait que l'addition soit salée. Sachez toutefois que c'est vraiment du prêt à courir et équipé de pièces racing.

Cette 997 est accompagnée de nouvelles versions de la **Ford MKII** (LM 67 N°2)(2) et de la **Porsche 917K** (N°20 24H du Mans 1970) (3). Attention, d'ici juin 2011, les 917 LM 70 N°21 et 22 devraient suivre. Est-ce que NSR change son fusil d'épaule et ne nous obligerait plus à acheter des coffrets «collector» et chers pour avoir les décors les plus attractives de sa gamme? A suivre.

Deux nouvelles «Daytona Prototype» chez **Racer**. La **Riley MK XX** Miami 2010 (4) et la **Dallara «Mc Do»** Daytona 2010 (pages couleurs). Les « DP » Racer sont bien plus belles et mieux finies que les

Fly mais elles ne sont pas plus rapides et plus chères.



1 www.v-p-c.fr



Prix: E 2

www.circuitsdelegende.com



Prix: E 3

www.circuitsdelegende.com



Prix: C 4

www.racer-emmegi.it

ACTU-CR

Revell nous propose une nouvelle **Lola T70 MKII Spyder-Chevrolet**. Celle-ci (1) a fait le championnat CanAm 1966 avec P. Jones comme pilote. Une nouvelle **Ford Fairlane 1967**, (2) 3ème du championnat Nascar 1967, est aussi disponible.

Scalextric ne présente, ce mois-ci, que des re décorations de modèles existants. C'est ainsi que la **Dodge Charger RT 69** est disponible en vert (3), la **Caterham R500** en blanc et la

Ford GT40 en version **LM 66** (Andretti-Bianchi: Abandon).

SCX est la première marque à nous présenter une **Formule 1 2010**. Il s'agit de la **Mc Laren** de Lewis Hamilton (6).

Cela demande à être confirmé de visu mais il me semble, d'après la photo, que la finesse des détails et des éléments de carrosserie (ailerons, dérives etc...) n'est pas extraordinaire.

Rubrique «News» réalisée avec la participation de nos annonceurs. CH



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



ACTU-CR

Le coin des «Résineux»

Le prochain modèle **BSR** est l'**Alfa Roméo Giulietta SS** (1). Les versions retenues sont issues du Tour de France auto 1961 ou 1965. Cette petite Alfa sera dispo en kit brut, peint, peint/vernis et RTR.



Une bonne idée chez **GMC**, la production d'une **Abarth 1000 SP** (1). Cette marque est complètement oubliée des industriels (à part le fameux «pot de yaourt», la Fiat 600 Abarth) et même des artisans! Ce modèle devait être dispo lors de la bourse de Safran.

Le Mans Miniature nous livre la deuxième **Porsche RSR** (2) engagée aux 24H du Mans 1974 et qui avait fait 2ème derrière la Matra de Pescarolo/Larousse. La marque sarthoise présente aussi une superbe **Mazda MXR-01 LM92** que vous pourrez admirer en page couleur.



Penelope Pitlane propose aux Fans d'Indianapolis une originale **Stutz Jones Special** (3) qui termina 10ème des 500 Miles en 1930!

Le prochain modèle **Casa Slot Racing** (By PSK) sera la **Chevrolet Corvette LM 1960**. Le kit doit permettre de réaliser soit la version de l'équipe Cunningham (N°1, 2 ou 3, photo 4) ou celle de l'équipe Camoradi (N°4). La Corvette CSR devrait être disponible à l'heure de la parution du bulletin.



Malheureusement commercialisée avec un système de précommande, il y a donc de forte chance pour qu'elle soit déjà épuisée, voilà une **Ferrari 250 GT Scaglietti** (1ère TDF 1956) (5) signée **Slot Classic**.



Rubrique réalisée avec la participation de nos Annonces et de BSR, GMC, MMK, Racer et PSK. CH



ACTU-CR

Le coin des «Résineux»

Attention, Notez dans vos agendas les 15 et 16 janvier prochains.

Lors des **24Heures du Chesnay, Proto Slot Kit et la revue Automodélisme** seront présents pour présenter une grande nouveauté de l'artisan varois.

Ce **nouveau produit, inédit**, devrait permettre à beaucoup de vivre notre passion autrement et avec des perspectives très intéressantes. Quels que soient les thèmes de collection qui vous attirent, rallye, Le Mans, F1, GT.... Vous devriez trouver matière à satisfaction.

Le rythme de parution de CR ne me permet pas de vous en dire plus, à cette heure, de façon à préserver le projet des «indélicats», de permettre à Chris de terminer la mise au point des protos et d'arriver au Chesnay avec un produit fini et prêt à la vente.

Sachez juste que dès le numéro de janvier 2011 de la revue Automodélisme vous en saurez bien plus et que la présentation «dynamique» du produit lors de la course du Chesnay devrait en convaincre beaucoup. Pour ma part, je vous réserve un article sur le sujet dans le CR 160 à paraître début février 2011.

Venez nombreux au rendez-vous, je vous assure que vous ne devriez pas le regretter.

Et puis, vous aurez l'occasion de voir 15 équipes de 4 à 6 pilotes s'affronter pendant 24H sur la piste Ninco 48m Davic du SCIF. Piste de démonstration Davic en accès libre, restauration/bar non-stop sur place, entrée libre. Salle d'honneur de la Mairie du Chesnay 9 rue Pottier 78150 Le Chesnay

Je ne peux vous montrer qu'un petit bout de ce qui est un exemple parmi des milliers d'autres!



Dernière minute

Chez **Ninco**, la gamme Ninco 1 s'étoffe avec la parution

de deux **Lamborghini Diablo** (1), d'une nouvelle version de la **Mégane 2009** (2) et de la **Mustang** (3).

Notez la réédition de la **Toyota Celica de Didier Auriol** (4) sortie en 1995. Par rapport à la première

version, la décoration est tampographiée, à la place des adhésifs, et le moteur est un NC5 au lieu du NC1.



Test CR

Ford MKII NSR

Christian Hillairaud

Yep! NSR poursuit son idée de reproduire quelques uns des protos légendaires des années 60/70. Ce coup-ci, c'est au tour de la GT 40 MKII.

La première version est la N°3 de Dan Gurney et Jerry Grant. Lors des 24H du Mans 1966, celle-ci se retira de la course sur casse moteur, mais signa, aux mains du grand Dan, le record du tour.

Le trio gagnant de cette édition des 24H est annoncé, par NSR, pour les mois à venir.

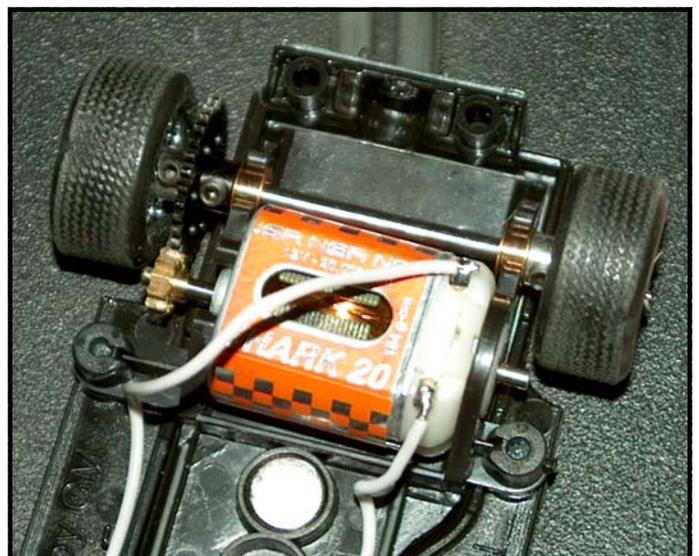
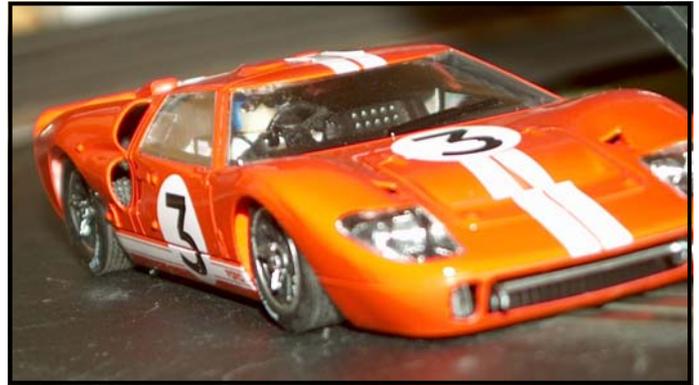
Au premier regard, je trouve que cette GT40 présente plutôt bien. Je la trouve agréable à regarder mais il faut bien dire qu'elle est beaucoup trop longue et large pour du 1/32. Par ailleurs, certaines approximations dans la reproduction des formes ou détails (absence des feux longues portés sous les phares principaux!) font que l'on ne peut pas être satisfait de cette NSR si l'on accorde de l'importance à ce critère.

De même, si vous souhaitez une auto à la finition exemplaire, passez votre chemin. D'ailleurs NSR vous prévient, certes un peu tardivement, puisque le petit mot joint dans la boîte n'est lisible qu'après l'achat (!), que ses voitures présentent des imperfections qui sont les témoins d'un travail manuel et artisanal. De fait, mon modèle présente des coulures de peinture sur la jupe arrière et au bas du capot avant, un poil sur le rond blanc du capot et sur une bande blanche du toit. Cette peinture blanche est d'ailleurs plus ou moins «mouchetée» par endroit! Déjà que ça ne me plaît pas quand c'est moi qui fait ce genre de «cochonnetés», alors de la part d'un fabricant...

Néanmoins, il y a quand même un effort de présentation avec quelques détails comme les inserts de jante réussis, les crochets de levage, la grille en photo-découpe à l'arrière...; etc.

Bon, on l'a bien compris, le principal objectif de NSR est de vous proposer des voitures correctes à regarder mais, surtout, très efficaces en piste.

Et là, on ne peut que se satisfaire des solutions retenues et de la qualité des composants.



Le châssis reçoit un support moteur flottant sur lequel prend place un Shark 20 en position très légèrement «angle winder». Jantes et couronne en alu fixées par vis, pneus tendres, poids plume... On sent le bestiau taillé pour la chasse au chrono.

Effectivement, c'est très rapide dès la sortie de boîte. La Ford est, comme les autres NSR que j'ai essayé, extrêmement agréable à faire rouler. Ça accélère fort, ça freine, ça «tient le pavé», c'est maniable... et, en plus, le bruit, feutré, est particulièrement plaisant et témoin de la qualité des composants et de leur assemblage. Vive le travail manuel quand il est bien fait!

Bref, cette auto est un bonheur à roulettes.

Malheureusement, à peine ai-je eu le temps de faire quelques tours à bon rythme, que la couronne s'est mise à patiner sur l'axe arrière, pénalisant les accélérations et le freinage. Autant dire qu'une intervention s'imposait pour resserrer la vis. AAAaaarrrrrgghhhh!!!

Put..., c'est pas possible? Ah, les chieurs! Pas foutu de standardiser les vis! Voilà que je n'ai pas la clef BTR qui va bien et NSR ne la fournit pas dans la boîte! Ça, ce n'est pas cool!

L'essai s'est donc terminé avant que j'ai pu aller chercher les derniers dixièmes. Frustrant!

Je suis bon pour investir dans un outil supplémentaire. Ce n'est pourtant pas ce qui me manque le plus!

Une fois que l'on a bien saisi la philosophie de la marque italienne et que l'on a choisi, en connaissance de cause, une NSR, force est de constater que l'on a un vrai bolide, aux formes pas forcément très fidèles ni à l'échelle, mais quand même agréable à regarder... pas de trop près quand même.

Si le prix de vente est justifié, compte tenu de la qualité des composants mécaniques et des performances d'origine, j'aurais apprécié pour le même tarif que l'outil utile à l'entretien de ma voiture me soit fourni.



Ford GT40 MKII

Poids:	68 grs
Guide/axe ar:	93 mms
largeur essieu ar:	59 mms
Poignée:	25 et 35ohms
Chronos: (meilleur tour)	
	14v: 8.500
	17v: 8.607
	Chronos et poids sans aimant

Test GR

Audi R8 GT3 Ninco

Christian Hillairaud

L'Audi R8 2009, belle GT équipée d'un V10 de plus de 500cv, a trouvé asile en compétition dans les catégories GT3 et Le Mans Série où elle se forge un solide palmarès dans les différents championnats GT européens et nord américains.

Au 1/32, elle commence à être bien représentée puisque Carrera et Scalextric ont devancé Ninco qui se trouve être la dernière en date à nous présenter sa version de la GT allemande.

Le modèle essayé est la voiture de Jean Denis Deletraz, sympathique pilote suisse qui a usé (!) quelques Formules Ford en France à la fin des années 80, assisté de son compatriote Lloyd La Marca. Ils ont terminé 19ème du Championnat GT3 Européen 2009.

L'Audi Ninco respecte au millimètre près les côtes du modèle échelle 1, tant en longueur qu'en largeur.

Question décoration, suivant les courses, il manque quelques stickers ça et là. Rien de très important. Je trouve, par contre, dommage d'avoir conservé le support de plaque d'immatriculation avant dont la vraie GT3 est, bien sûr, dépourvue. La tampographie est d'excellente qualité et il n'y a aucune bavure ou défaut d'impression.

La finition est celle à laquelle Ninco nous a habitué depuis la Lotus Exige. C'est plutôt agréable à regarder. Les jantes avec leur disque de frein sont très réussies, l'habitacle est bien traité avec un arceau, un pilote presque entier et le dessus du V10 visible sous la verrière arrière. Mention spéciale du détail sympa pour les petites grilles dans les prises d'air latérales.

Mention spéciale du détail appréciable pour les rétroviseurs souples.

Sous la robe de l'Audi, on retrouve un châssis toujours aussi simple, équipé d'un NC5 disposé en «angle winder» et d'une transmission tout en plastique. Ultra simple, ultra classique mais ultra efficace.

Sur la piste, l'Audi GT3 Ninco est rapide, très rapide. Le moteur, qui donne un léger effet d'aimantation, participe à la bonne tenue de



route tout en ayant des accélérations, une vitesse de pointe et un freinage très performants. Franchement, ça vole bas, en particulier avec 17v. Les pneus arrière sont très bons mais nécessitent une période de rodage et un nettoyage périodique pour livrer toute leur efficacité.

Le point faible de cette Ninco, comme la Lotus, la Ford GT et quelques autres, est que le train avant porte trop sur la piste. Cela occa-

sionne des deslotages, en particulier lors de longues courbes rapides. Comme avec les voitures précédemment citées, j'ai fait mes meilleurs chronos sans les pneus avant!

Malheureusement, cette solution implique que le bruit, déjà assez important, est encore plus fort lorsque ce sont les jantes qui touchent la piste. Et puis, c'est moins beau.

En terme de performances, je pense que la Ford GT est un poil plus vite. Je n'ai pas pu comparer précisément, car je n'ai plus la Ford et les conditions de piste, à plus d'un an d'intervalle, n'étaient pas vraiment identiques lors des deux essais.

Notez que l'aile aurait gagné à avoir des supports souples, comme les rétroviseurs, car ils ont rendu l'âme lors d'une grosse sortie de piste.

Ninco est décidément une valeur sûre lorsque l'on cherche un bon compromis reproduction/performances/agrément/prix.

Ça serait quand même bien que les «ingénieurs» maison se penchent sur le train avant pour que ce soit presque parfait sortant de boîte.

Presque? Ben oui, reste l'omniprésent bruit de casserole...

Un petit courrier de Bernard Thielens que je n'ai pas eu la place de mettre dans le CR 158.

Audi fait fort.

Inutile de faire un long discours ou un dessin pour rappeler dans quelle catégorie Audi souhaite se placer ... Image de véhicules solides et performants!

A chaque modèle un nom, qui doit montrer le potentiel d'un tas d'alliage sur quatre roues, pour le démarquer des autres voitures de la même gamme des autres constructeurs.

C'est les gars du marketing qui s'y collent: Trouver un nom séduisant et remarquable ...

Et là, faut faire gaffe au fait que la voiture va être commercialisée dans un tas de pays où l'on ne parle pas la même langue!

Audi serait tombé dans ce piège en appelant son véhicule électrique «e-Tron».

Là non plus, je ne vous fais pas un dessin ...!
Bernard



Audi R8 GT3	
Poids:	89 grs
Guide/axe ar:	102 mms
largeur essieu ar:	64 mms
Poignée:	25 ohms
Chronos: (meilleur tour)	
	14v: 8.618
	17v: 8.452
Chronos et poids sans aimant	

TEST CR

Opel Ascona Revell

Christian Hillairaud

Revell me donne une occasion de faire plaisir aux amateurs de voitures de rallye avec, en plus, une auto inédite au 1/32 (ou, au minimum, rarissime). Il s'agit de l'Opel Ascona Gr4 avec laquelle le grand, dans tous les sens du terme, Walter Rohrl emporta la deuxième de ses 4 victoires au rallye de Monte-Carlo. Victoires que le pilote allemand a obtenues avec 4 voitures différentes!

En 1982, battue au championnat constructeur par Audi, l'Ascona permettra quand même au grand Walter d'être Champion du monde des pilotes.

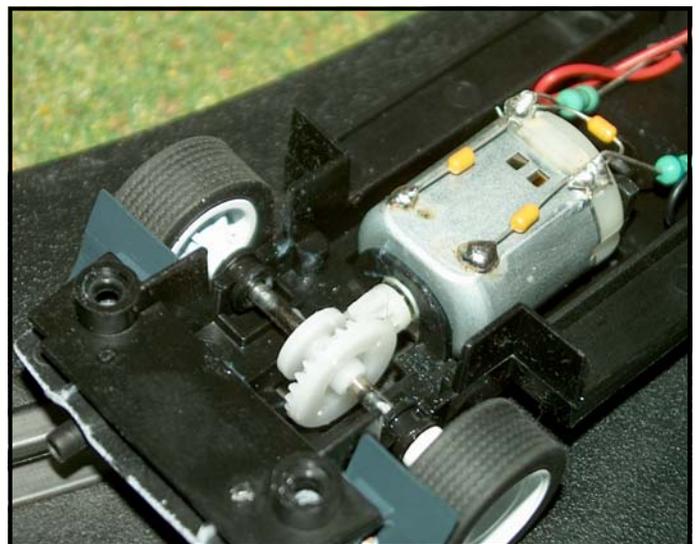
L'Ascona Revell est quasi parfaitement à l'échelle. Ça se joue à 1 ou 2 mm suivant les cotes. Les proportions me paraissent bonnes. Voilà un bon début.

La décoration (tampographie) est bien réalisée à l'exception, sur mon modèle, d'une grosse bavure sur l'extension d'aile avant gauche. C'est le filet doré qui a coulé sur le bleu.

Tous les stickers sont présents sauf des petits «Michelin» qui devraient être sur les ailes juste au-dessus des roues. Malheureusement, M. Evin fait encore des ravages, le sponsor principal (un cigarettier) est remplacé par le logo «Racing». J'ai eu beau chercher dans la boîte ou sur la voiture, rien n'est prévu pour faire apparaître la véritable identité du sponsor. Revell n'a pas suivi les idées de certains autres fabricants (décalques fournis à part, par exemple). Par contre, elle est livrée avec un bon stock d'antennes de toit!

Les détails, jantes, phares additionnels, essuies phares et glace etc donnent une bonne allure à ce modèle. L'habitacle n'est pas en reste. Bien qu'incomplet, moteur «in-line», il y a un arceau, le dossier des sièges baquets, les harnais de sécurité et deux pilotes pour lesquels on a fait l'effort de peindre les combinaisons comme celles de Walter et de son co-équipier. Les casques sont fidèlement décorés, eux aussi, mais... ils sont moches!

A part quelques défauts, l'Ascona Revell est bien sympa à regarder. Notez qu'elle existe



dans une version jaune et blanc, les couleurs de l'usine, 3ème du Monte Carlo 1981.

Techniquement, c'est une Revell. Ça ressemble à une Scalex des années 80. Les composants semblent «bon marché». Le guide, les tresses, les jantes et la transmission n'inspirent pas une grande confiance. Le moteur, un Mabuchi tout ce qu'il y a de plus standard est bardé de composants électroniques dont j'ignore toujours le rôle (Si quelqu'un pouvait nous éclairer...Merci).

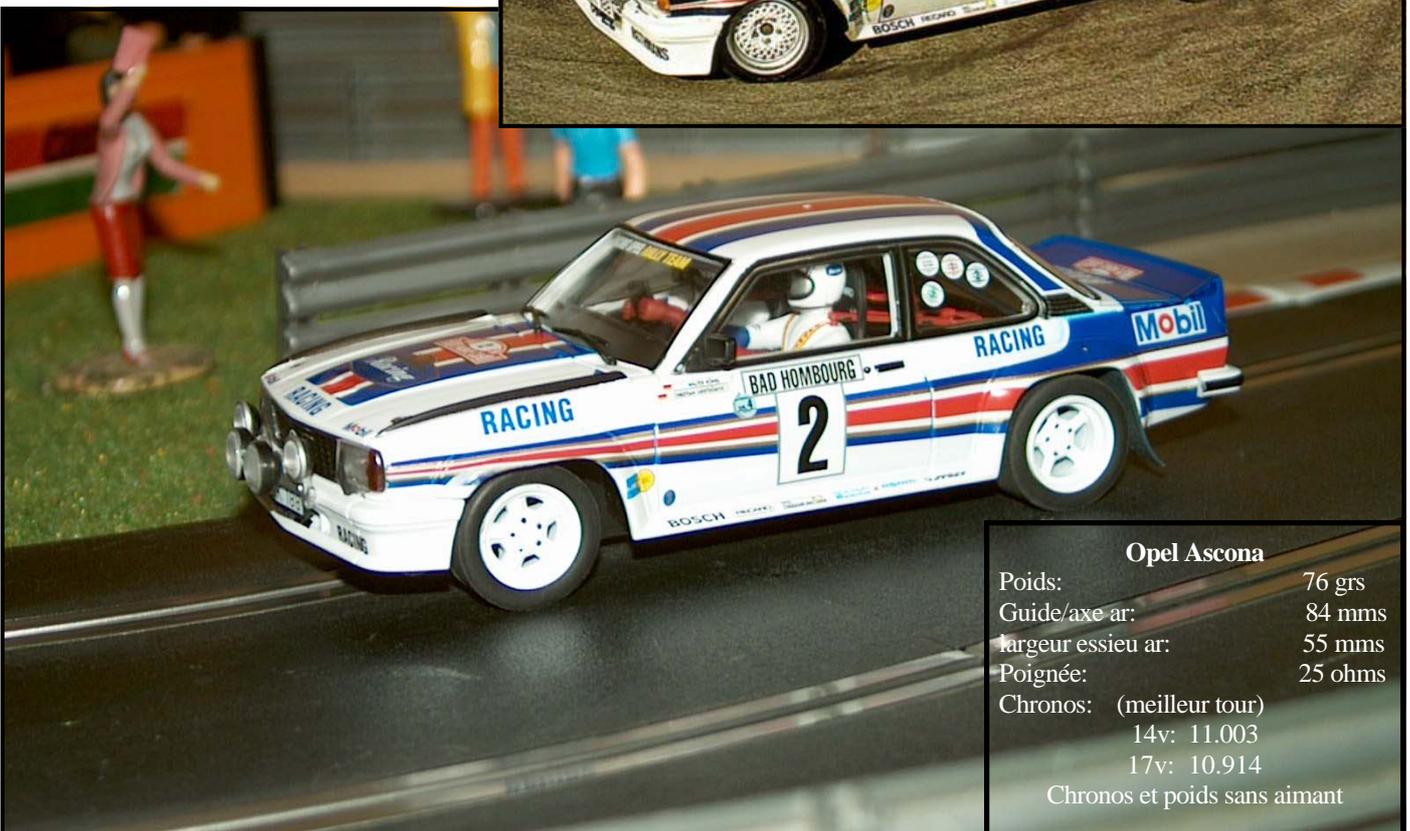
Néanmoins, en piste, j'ai eu la bonne surprise de découvrir une auto agréable. Malgré un moteur creux à bas régime (250hms obligatoire sur ma piste), la vitesse de pointe est très correcte. Il faudra quand même prévoir de freiner tôt car les ralentissements ne sont pas extraordinaires.

J'ai souvent eu des problèmes de tenue de route avec les Revell à cause de roues souvent ovalisées ou de pneus pas forcément bien ronds. Rien de tout cela avec l'Ascona. Tout tourne bien rond. Ça roule correctement. Bien que se soit sans doute la meilleure Revell sortie de boîte que j'ai testée, il y a quand même quelques défauts récurrents. Les pneus sont un peu trop souples pour la piste Ninco. Cela occasionne des sautilllements qui, ajoutés à l'absence de jeu vertical

de l'axe avant, vont jusqu'à faire sortir le guide de la rainure. C'est surtout sensible avec 17v.

Sur la piste Scalex, rien de tout cela. L'Opel se comporte comme une voiture de rallye des années 80 (moteur avant et propulsion. Les meilleurs!). Tout en travers en dosant la dérive à l'accélérateur. Le pied! Par contre, cela met en évidence une autre faiblesse, le guide pivote sur un angle trop réduit. Si le dérapage prend un peu trop d'ampleur, le guide se bloque et fait, au mieux, perdre pas mal de temps ou, au pire, basculer la voiture.

Voilà une auto de rallye plutôt intéressante, originale et bien traitée, à part la pub tabac. Je vais peut-être la garder pour lui faire subir une petite préparation et vous en reparler dans un prochain CR.



Opel Ascona	
Poids:	76 grs
Guide/axe ar:	84 mms
largeur essieu ar:	55 mms
Poignée:	25 ohms
Chronos: (meilleur tour)	
14v:	11.003
17v:	10.914
Chronos et poids sans aimant	

Test CR

Dodge Charger Pioneer

Chris «PSK» Boyer

Le premier modèle Pioneer était la Mustang du lieutenant Bullitt dans le film du même nom. Aujourd'hui, après avoir décliné la Ford en différentes couleurs et types de carrosserie, Pioneer, nous propose la Dodge Charger des «méchants».

La Dodge est un modèle RT 1968 noir. Elle est présentée dans une boîte sympa. Le socle représente un bout de route avec une double ligne continue et le carton qui l'entoure reprend des photos du film. Le tout est accompagné d'une notice en carton rigide donnant des précisions sur le film et les caractéristiques de la voiture échelle 1 et d'une pochette comprenant un guide à la lame plus profonde pour les pistes en bois (par exemple), 4 pneus, un pare-chocs arrière, des essuie-glaces et un rétroviseur de rechange.

L'emballage est donc aguichant. La voiture l'est tout autant.

La Dodge, dans sa robe noir brillant, en jette un max! Les lignes me semblent parfaitement rendues et les finitions sont largement supérieures à celle de la Dodge Scalex. Du moins le modèle «Général Lee». Le toit noir mat est très classieux. Les chromes, les feux, le rétro, les échappements, les entourages de vitre, les enjoliveurs de roues... tous ces détails sont parfaitement traités et font de cette Dodge Charger une bien belle miniature. A l'intérieur, le souci du détail va jusqu'à la ressemblance physique des personnages avec les acteurs du film. Le passager a d'ailleurs, comme dans le film, un «Riot Gun» dissimulé sous sa gabardine. La Dodge Pioneer est un sacré beau morceau. Bon, évidemment, faut aimer. Ce n'est pas une auto de course. N'empêche qu'elle est chouette et qu'elle ira, évidemment, fort bien avec la Mustang de Steve «Bullitt» McQueen.

Maintenant, il se peut que vous ayez envie de faire rouler cette auto.

Sachez qu'elle est très semblable à la Scalextric. Elle est d'ailleurs DPR compatible (prête à recevoir la puce digitale Scalex). Le moteur transversal est de type Typhoon et est



donné pour 18.000tr sous 12v. La transmission et les jantes sont tout en plastique.

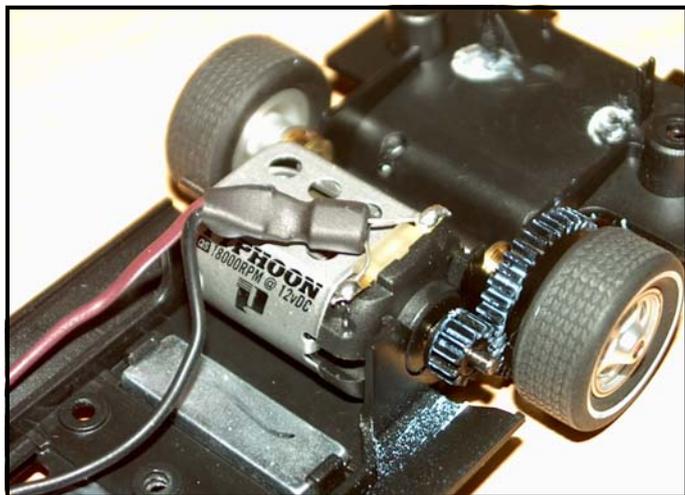
Sur la piste, la première chose qui s'est mise en évidence est le bruit. La Dodge Pioneer est très bruyante. Je ne sais pas si c'est le moteur ou l'assemblage de la voiture? Pourtant tout est

bien vissé, le châssis, l'habitacle... Bref, on sait qu'elle n'est pas en panne! Étonnant car la Scalex est, elle, plutôt silencieuse.

Ensuite la voiture n'est pas désagréable mais on est loin du plaisir donné par la Scalex. La Pioneer a de la pêche, mais pas trop, du frein mais pas trop... Les pneus sont efficaces mais leur souplesse implique quelques tressautements qui ne sont pas agréables. Par ailleurs, le train avant sans débattement vertical n'absorbe pas les irrégularités de la piste, comme la Scalex, et cela empêche le guide de faire son boulot au mieux. Moralité, j'ai enregistré quelques belles sorties de pistes, surtout avec la tension de 17volts.

Sur la piste Scalex Sport, ce n'est rien que du plaisir. Elle s'y avère maniable, malgré son gabarit, et agréable.

Le chrono donne l'avantage à la Scalex et le plaisir ressentit aussi. Néanmoins, je pense qu'avec une petite préparation (ovalisation des trous de l'axe avant pour donner du débattement et un peu de lest sur l'avant), on doit pou-



voir obtenir une auto plus sympa à utiliser. Reste le bruit... Mettre un Mab Scalex?

Si elle n'est pas, sortant de boîte, un bolide ultra performant, elle remplit quand même sa tâche en étant capable de rouler aussi vite que la Mustang qui la poursuit dans le film. N'est-ce pas ce qu'on lui demande. En plus elle est belle! A part le bruit et un prix de vente un peu «chaud» je ne vois pas grand-chose à lui reprocher.



Dodge Charger

Poids:	107 grs
Guide/axe ar:	107 mms
largeur essieu ar:	57 mms
Poignée:	25 et 45 Ohms
Chronos: (meilleur tour)	
	14v: 11.234
	17v: 11.102
Chronos et poids sans aimant	

LES SCOOPS du Doc!

Connaught B et Lotus 16 Formula Slot

Yannik Lenglet

Connaught ... but what is it?

En 1949 deux britons , Rodney Clarke et R.Mike Oliver, fanas de voiture de course décident de créer leur marque et construisent la première Connaught, une petite barquette.

L'arrivée d'un troisième larron, Kenneth McAlpine, pilote à ses heures, oriente la jeune société vers la construction d'une monoplace de F2 puis de F1 qui verront passer à leur volants les jeunes espoirs britanniques, S.Moss, M.Hawtornh et P.Collins.

En 1954, avec la nouvelle réglementation, apparaît la Connaught type B. C'est à son volant que le jeune dentiste Tony Brook donnera la première victoire en F1 à une voiture britannique au GP de Syracuse. La voiture bien que de conception classique était bien née. Elle était dotée quand même de quelques solutions avant-gardistes pour l'époque. A savoir, les roues indépendantes, l'injection et les freins à disque.

Malheureusement le manque chronique de budget, condamnera ce très joli projet. Il y aura aussi un type C, qui était en fait une B avec une recherche aérodynamique sur la carrosserie.

Celle du kit, très finement moulée et respectant parfaitement les formes et l'échelle, est l'œuvre du sympathique Gallois S.Ward.

Comme d'habitude Formula Slot à choisi tout ce qu'il y a de mieux pour les accessoires:

châssis laiton, roues alu, pneus Racer, axes rectifiés, transmission NSR etc....

Donc, posée sur la piste aucune surprise, c'est du super, silencieuse, agréable et performante en 12V. En fait, quelle que soit la carrosserie utilisée, c'est bien sûr le châssis et ses composants qui font les qualités de ces kits.

Au niveau des détails intéressants, notons de jolies pièces en métal blanc, rétroviseurs, radiateur et un plus pour les pipes d'admission et le pot d'échappement.

Le montage de l'ensemble est très facile et à la porté de n'importe quel débutant.

Voilà une voiture très originale et, je pense, inédite en slot 1/32 (je ne connais qu'un kit anglais très difficile à trouver au 1/24, certainement un surmoulage de la maquette

Mérit) et avec un châssis qui vous permettra de jouer les terreurs dans les courses de VHC .

Pour la Lotus 16 je vais faire court, car le kit a exactement les mêmes qualités que celui de la Connaught.

Pour l'historique de la marque, je vous encourage à relire l'article sur la Lotus 18. Pour celui de ce modèle particulier, il s'agit de la première vraie F1 Lotus qui est bien entendu la petite sœur de la Vanwall, conçue préalablement par Colin Chapman. Le moteur était incliné et la boîte de vitesses derrière le pilote pour faire une voiture plus petite et plus basse que la Vanwall. Malheureusement, la mise au point aléatoire et la finition à la Chapman compromirent les résultats possibles. L'aire du moteur avant étant terminée, la 18 lui succéda rapidement dès fin 1959.

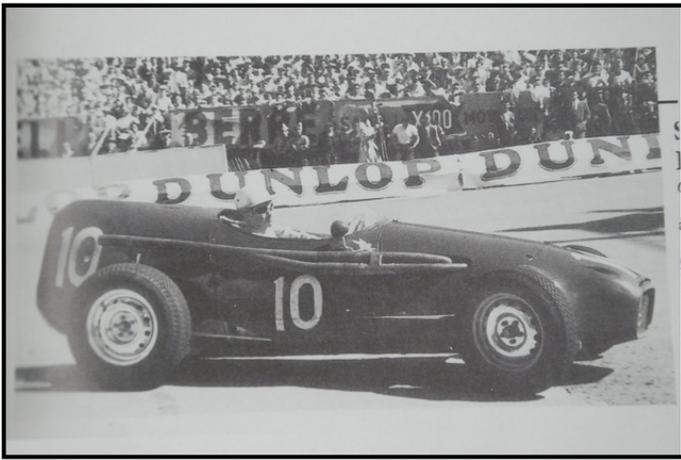
Dans notre petit monde du slot: Scalextric avait sorti sa type 16 au début des années soixante, qui avoue rapidement son âge. Récemment, Cartrix a sorti sa mouture que je vous ai présentée sur CR, plus moderne et performante mais un tout petit peu trop grosse pour l'échelle et un vert salade horrible. La Formula Slot s'adresse donc aux amateurs du rare et du beau, qui aiment construire leur voiture.

A chacun ses goûts, vous pouvez vous procurer ces deux kits à:

formula-slot@hotmail.fr

tel: le soir 0981622005 ou auprès de Pascal de V.P.C.(voir annonce).





Troisième partie

Circuit S: les accessoires.

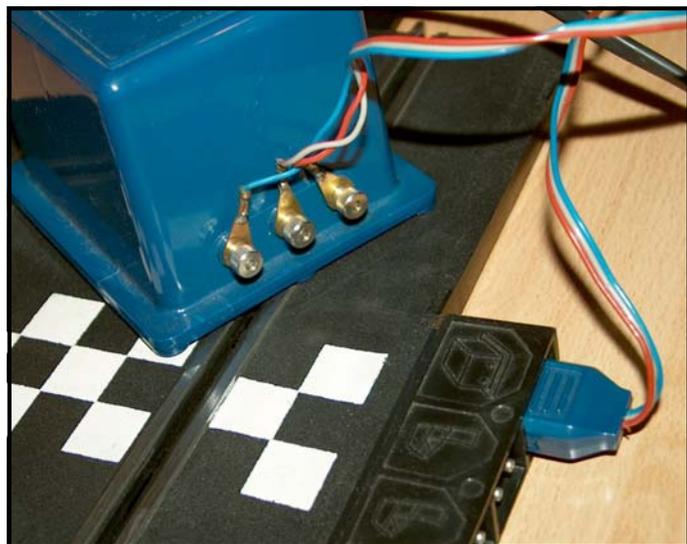
Bon, ça ne rentrait pas dans l'espace dédié lors du précédent numéro, mais le chapitre consacré aux accessoires Circuit S sera vite fait vu qu'il n'y a pas grand-chose à se mettre sous la dent.

Indispensable au bon fonctionnement du système «monovoie», le transformateur redresseur «092010» possède trois «plots» de branchement. Un +, un - et un commun. Il est relié à la piste d'alimentation par une broche. Sa principale caractéristique, à part le côté volts, ampère, continu, alternatif auquel je ne comprends pas grand chose, est de faire un boucan terrible! Une sorte de «BbbrRRrrrr» très présent et assez casse c.... Si vous voyez ce que je veux dire?!

Les poignées Circuit S sont, elles aussi, raccordées à la ligne droite d'alimentation par des broches. Rouge pour la poignée rouge, bleue pour la poignée bleue. Elles sont sensées commander les voitures au moteur de couleur correspondant mais, bien sûr, il suffit de changer la broche de plot pour pouvoir piloter la voiture «rouge» avec la poignée bleue et vice-versa.

Ces poignées, au dessin original et à la prise en main agréable, sont très basiques. Un linguet actionné par la gâchette parcourt la résistance du «moins» vers le «plus» pour faire varier la vitesse de la voiture. Le branchement à deux fils (obligatoire pour le système «S» ?) ne permet pas d'avoir du frein. Si les voitures freinent moins qu'avec un système «normal» à trois fils, à l'usage, je trouve qu'il y a quand même plus de frein qu'avec un système classique à deux fils. Un «Albert» électricien pourra peut-être y aller de son commentaire?

Les poignées «S» sont équipées d'un gadget. Un bouton rectangulaire noir permet, lorsqu'on appuie dessus d'avoir la totalité de la puissance disponible instantanément. Intéressante lors du départ pour gagner quelques millièmes de secondes, cette possibilité est totalement inutile



par ailleurs. A la limite, elle permet de continuer la course, en cas d'avarie (fil coupé par exemple) de la résistance ou du linguet, mais avec un dosage «on»/«off».

Il y a bien sûr quelques petits autres accessoires comme des supports de piste pour faire des ponts (1), des releveurs de virage (2) et des barrières de sécurité. Ces dernières se présentent sous la forme d'un ruban de caoutchouc à glisser dans des supports en plastique, malheureusement fragiles. Ils peuvent être agrémentés de drapeaux et adhésifs publicitaires.

Voilà, je vous avais prévenu, ce fût rapide, on a fait le tour du catalogue Circuit S.

C'est d'ailleurs le principal reproche que l'on peut faire à cette production française.

Outre un choix limité de voitures, par ailleurs peu originales, à part la Fiat et l'Alpine, il manque :

-des courbes de différents rayons et degrés pour pouvoir varier les tracés de circuits.

-des éléments de piste spéciaux, chicane, pont...

Bien sûr, on peut argumenter qu'avec les raccords adaptateurs «S»/Scalextric on peut facilement avoir tout ça. Mais ce n'est pas la même largeur, le même «grip» et j'imagine qu'il ne devait pas être facile au vendeur de faire admettre au client «lambda» de ne pas acheter directement du Scalextric. La seule réelle différence résidant dans le système de «dépassement guidé».

En fait, je pense que la vraie carence du Circuit S et des autres circuits au système similaire est la cruelle absence d'un moyen de chronométrage/comptage de tours. En effet, aucun moyen de valider mécaniquement le passage d'une voiture sans qu'elle circule toujours sur une même voie. Il aura fallu attendre l'ère numérique pour avoir cet accessoire indispensable à l'organisation de courses miniatures, sur les systèmes à changement de voies, ce qui est quand même le but principal de notre hobby.

Au final, le Circuit S m'a bien plu. Il est simple à installer et à utiliser. La piste est agréable. Il est aussi très fiable. L'utilisation des voitures Scalextric est d'ailleurs une garantie à cet égard. Celles-ci, avec des pneus efficaces, sont très agréables et performantes. Bien sûr, on est loin des «avions de chasse» actuels mais elles ne sont pas avares de sensations. J'avoue, qu'en plus, il y a un petit côté «Madeleine de Proust». Je les aime



bien ces Scalex des 70's.

Franchement et avant d'avoir pu me pencher sur le cas du Jouef Z racing ou de l'Interpiste C24, je pense que le Circuit S mérite que l'on s'attarde dessus. En plus, vu la minceur du catalogue, la collection est très facile à boucler.

Christian Hillairaud

A l'occasion d'un coup de nostalgie, j'ai ressorti une vieille Ferrari P4 Scalex de la vitrine pour lui faire faire un petit galop sur la piste.

Mon élan et surtout celui de la voiture a vite été freiné. Impossible d'avancer. Après une rapide inspection, j'ai constaté que l'habitacle qui sert de support moteur était déformé. Sans doute le poids du moteur qui l'a «banané» au fil des années passées dans la vitrine. J'ai été faire l'inspection de mes autres voitures ayant le même système (Porsche 917, Austin Mini, Mirage...) et je n'ai pu que constater que la plupart étaient atteintes du même mal.

J'ai pris une des Mini, qui ne craint pas grand-chose, pour tenter une expérience. Son habitacle était tellement déformé que le pignon moteur n'était même plus au contact de la couronne et que le Johnson touchait la piste (1)!

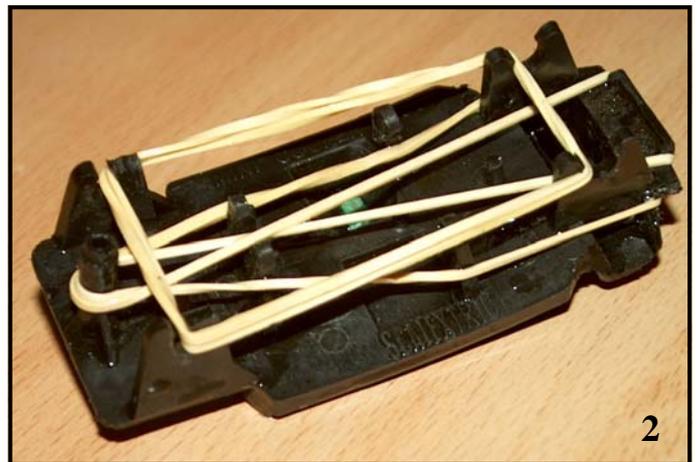
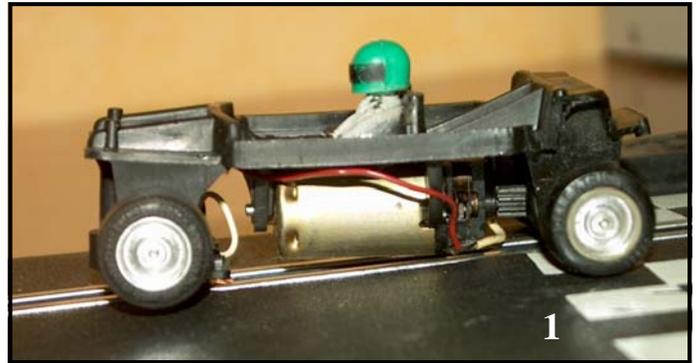
J'ai tout démonté, axes, roues, guide, moteur, pour récupérer l'habitacle/support moteur nu.

Je l'ai plongé dans une casserole d'eau bouillante (feu éteint). Au bout de 3 ou 4 minutes je l'ai ressorti, attention à ne pas se brûler) et je l'ai contraint à l'inverse de la déformation à l'aide d'élastiques (2 et 3). Ensuite, je l'ai laissé refroidir tranquillement et je n'ai enlevé les élastiques que le lendemain. L'habitacle était légèrement «banané» dans l'autre sens.

Le remontage s'est fait aussi facilement que le démontage, tout reprenant place sans problème. Après essais, j'ai dû remettre un coup de chauffe sur les supports d'axe avant qui n'étaient plus tout à fait l'un en face de l'autre. Une fois cette petite rectification effectuée, la Mini a retrouvé la piste et sa mobilité.

Le seul problème restant est l'adhérence nulle des vieux pneus d'origine et tout craquelés dont elle est équipée. Je n'ai plus qu'à appliquer cette recette sur mes autres habitacles déformés. Il me faudra surveiller l'efficacité de cette manipulation dans le temps. Est-ce que la déformation reviendra ? Si oui, sous quel délai.

J'avais déjà utilisé cette méthode, avec succès, sur une coque en résine. Cependant, je m'étais contenté d'une eau chaude, mais pas bouillante, de tordre la coque à la main pour la redresser avant de la plonger, tout en la tenant dans la position souhaitée, dans l'eau froide.



4: L'habitacle/support moteur de ma P4 avant redressage. Impressionnant, non?

Le résultat n'est pas encore 100% satisfaisant. L'opération est plus compliquée compte tenu que les cornières latérales compliquent la tâche.

Test CR

Histoire à la gomme

Christian Hillairaud

Toujours dans mon élan de nostalgie et après un inventaire des travaux à envisager sur mon parc automobile, il a bien fallu que je me rende à l'évidence: Les pneus Scalextric, entres autres, n'aiment pas l'inactivité!

Entre ceux que j'ai découvert suintant un drôle de liquide tout en étant devenus très durs et cassants (Fly, vieux SCX), ceux qui sont devenus mous mais totalement inefficaces (Fly Classic) et ceux qui ont gardé leur consistance, tout en étant craquelés, mais donc le pouvoir adhérent s'est évanoui (Scalextric France ou GB), il y avait du boulot pour permettre à quelques unes de mes autos de retrouver leur performances passées.

Je me suis mis à la recherche de pneus de substitution puisque le point commun de tout ces vieux pneus est d'être irrécupérables.

Pour mes **Fly Classic** (Porsche 917, Ferrari 512, Chevron...), j'en ai un sacré stock, j'ai testé des pneus Uréthane (Ultimatt) et les NSR Classic (1) spécialement produit pour ces voitures Fly. Sur ma piste Ninco, les deux types de pneus m'ont pleinement satisfait. En ce qui concerne les NSR, je n'utilise que les Super Grip. Je n'aime pas du tout les Ultra Grip qui, sur la piste Ninco, adhèrent trop et dénaturent le comportement des autos.

Pour mes Scalextric, c'était plus compliqué, puisque les autos sont plus vieilles et qu'il fallait trouver plusieurs types de pneus.

Les uréthanes de provenances diverses et plus ou moins bien réussis esthétiquement, ainsi que les silicones ne m'ont pas convaincus. Beaucoup trop d'adhérence, même sur ma piste Scalex Sport. Les R12, Mini, Escort passant leur temps sur le toit et les F1 et Proto devenant ennuyeux à piloter. Par ailleurs, le côté très souple de ces pneus faisait que les voitures avaient tendance à rebondir au grès des irrégularités de la piste.

C'est quasi désespéré que je me suis décidé à tester des pneus repros en caoutchouc de la marque Scalextric Car Restauration vendue par VPC.

Il y a des références pour tous les types de pneus Scalex des années 60/70 et 80. C'est ainsi que j'ai pu rechausser mes Mini, R12 etc, mes P4, Matra, Alfa, Mirage et mes F1 Power-Sledge. L'adhérence fournie est assez proche des pneus d'origine et convient parfaitement à l'utilisation sur la piste Scalex Sport et même



sur la Ninco. J'ai redécouvert des voitures, même les Mini et R12, très marrantes à conduire. Le bonheur suprême est atteint avec les Power-Sledge qui ont retrouvé leur attrait d'antan. Quel pied ces voitures!

Bon, il y a quand même deux/trois critiques à formuler.

La première est le prix. Entre 4 et 5,50€ LA PAIRE! Ouch! Ben oui, quand il faut équiper une quinzaine d'autos, ça fait mal.

La deuxième est l'aspect, en particulier pour les pneus destinés aux Power-Sledge (2), qui ne reprend pas tout à fait le dessin des originaux. Sur la piste, ce n'est pas grave mais dans la vi-

trine, je trouve que cela jure un peu.

La troisième est que pour certaines références la taille des pneus, surtout en diamètre sauf pour les Power-Sledge (3. Les repros sont ceux du dessous), n'est pas respectée. Ça ne gêne en rien le montage, ni le roulage mais c'est un poil gênant car, du coup, si on ne les change pas toutes, sur la R12 par exemple, on n'a pas 4 roues identiques(4).

Au final, voilà quand même une alternative à ne pas négliger pour redonner à vos autos leur attrait d'antan.

Sur la Mini ci-dessous, on voit la différence de taille entre les pneus repro, à l'arrière, et les avant d'origine. Ils sont aussi un peu plus «carré» au niveau du flanc.

Au passage, désolé de vous imposer un «scratch» de cette «qualité» fait au pinceau et avec mes petits

doigts de quand j'avais 13 ans.

N'empêche, je trouve que je m'en étais pas mal sorti! Non?



Assemblée Générale Circuits Routiers du 28 Novembre 2010 à Villaroche

Présents: 17 dont le bureau au complet

Procurations: 22

Total inscrits : 315

Le Quorum est atteint

La séance est ouverte à 16 heures.

Point sur les bourses

La bourse du Mans se passe très bien et est équilibrée pour CR.

La bourse de Montélimar est un 2ème échec de suite et comme l'association ne peut plus se permettre de perdre de l'argent, nous allons l'arrêter.

La bourse Safran se passe bien et peut se pérenniser (suite aux contacts de Bruno avec la nouvelle direction), la bourse est légèrement rentable.

Suite à un problème de vol avant l'ouverture nous allons être plus rigoureux et ne laisser désormais entre que les exposants avec des badges. Notre trésorier a repéré l'individu et nous lui conseillons de ne plus remettre les pieds à la bourse, il pourrait y avoir des explications.

Point sur le bulletin:

Le nombre d'adhérents diminue donc on a diminué le nombre de page et le nombre d'essai, il faudra passer peut être en trimestriel pour équilibrer, à suivre.

Situation financière:

Position des comptes 7159,38€ et 1032,11€

Suite à des retards de paiement inadmissibles

de la part de nos annonceurs, nous allons leur demander de payer leur publicité au mois de janvier avec paiement fin janvier sinon nous ne publierons pas leur publicité.

Les comptes sont validés à l'unanimité, merci au Trésorier.

Nous cherchons d'autres sources de rentrée d'argent par exemple des tombolas.

Nous allons mettre à jour le «flyer» de présentation de l'association et l'afficher dans les Clubs pour faire connaître CR.

On espère que le calage des adhésions sur l'année civile permettra un travail de relance plus facile et efficace.

Nous pouvons peut-être améliorer la page d'adhésion du site et mettre à jour l'énorme travail de Christian qui a rentré les adresses email pour faire des relances par mail. Il est souhaitable que chaque adhérent en même temps qu'il règle sa cotisation nous transmette son adresse.

Questions diverses

Fait-on une nouvelle voiture CR?

-Oui sous condition d'une souscription avec un minimum de 100 commandes.

Faire une présence dans un salon?

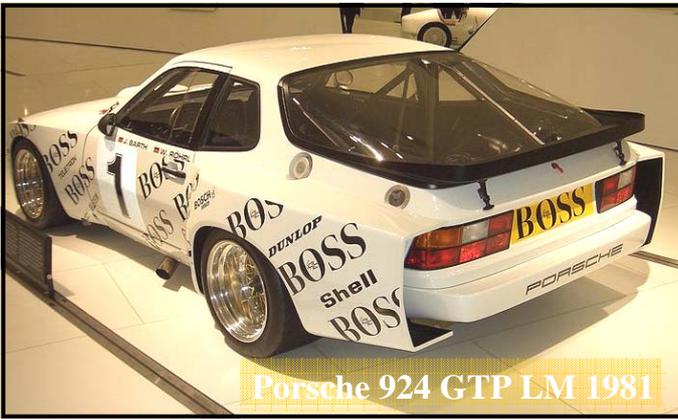
-Le problème est d'avoir les bénévoles pour tenir le stand au delà du coût qui peut être prohibitif.

Faire appel aux dons internes des adhérents sur des objets CR qui pourraient être vendus à petits prix au profit de l'association.

La séance est levée à 16h40.

ACTU-CR

Voiture CR-05



Porsche 924 GTP LM 1981



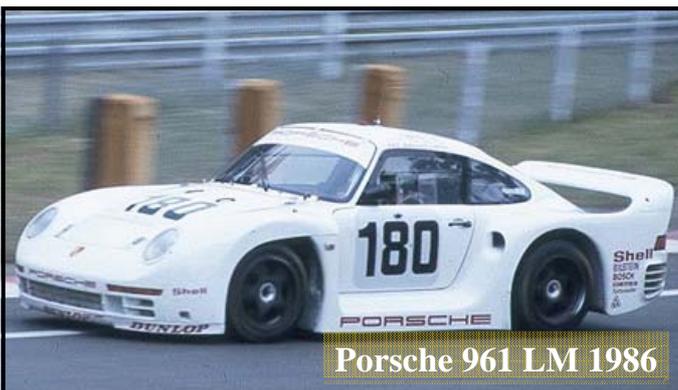
Porsche 935 LM 1976



Porsche 909 Bergspyder



Porsche 718/8 LM 1963



Porsche 961 LM 1986

Suite au succès de l'opération CR-04, la Dino a séduit et le système par souscription ayant fait ses preuves, nous avons décidé de lancer l'opération CR-05!

Je vais simplifier la procédure, le système de proposition de modèle n'ayant pas apporté grand-chose (autant, ou presque de propositions que de votants!), je vais vous soumettre une liste de 5 modèles. A vous de voter et de faire sortir de cette liste celle qui sera notre CR-05.

Encore faudra-t-il qu'une centaine d'acheteurs se manifestent en envoyant, ensuite, leur bon de commande avec le chèque correspondant à la finition souhaitée.

Comme pour la Dino, l'heureuse élue sera disponible en RTR, kit peint/vernis, kit peint ou kit brut. Nous essaierons de maintenir le prix qui comprendra les frais de port.

J'ai choisi de mettre la marque Porsche à l'honneur. Les 5 modèles retenus sont:

- Porsche 924 GTP
- Porsche 935 1976
- Porsche 909 Bergspyder
- Porsche 718/8
- Porsche 961

Comme d'habitude, je vous demande de me renvoyer (date limite: 10 janvier 2011) votre liste en classant les voitures par ordre de préférence (en 1 votre préférée, etc jusqu'à celle que vous aimez le moins en 5).

Votre liste DOIT comprendre les 5 noms même s'il n'y a qu'une voiture qui vous intéresse.

Les listes incomplètes ne seront pas comptabilisées.

Christian Hillairaud
64 rue du bout aux anglais
28300 Jouy

Ou: circuits.routiers@wanadoo.fr

1: Plus ça va, plus je les trouve sympas ces **Daytona Prototypes**! A moins que ce ne soit la décoration... Les **Racer** sont quand même bien jolies, même quand elles sont en plastiques.



1

2: La très belle **Mazda MXR-01 LM92** (2) n'était rien d'autre qu'une Jaguar XJR14 rebadgée et modifiée. Cette **Le Mans Miniatures** existe aussi aux couleurs Renown, avec un aileron différent et le N°5. Elle a fini 4ème et était pilotée par le trio gagnant de 1991, au volant de la 787B, Johnny Her-



2



3

bert, Volkert Weidler et Bertrand Gachot.

3: La **Lotus 56 Turbine** dont vous avez pu suivre la gestation dans le précédent CR est disponible. Le Kit **PSK** permet de faire les deux versions Indy 1968: Joe Leonard n° 60 ou Graham Hill n°70.

Sa petite sœur la **56B de Formule 1** (Monza 71) est aussi disponible dans sa belle robe noir et or avec Emerson Fittipaldi aux commandes.



1 www.proto-slot-kit.com

1: La **Lotus 56B F1 PSK**. Elle est ici dans la version qui a participé au mémorable GP d'Italie 1971. Celui-ci est resté dans les annales comme étant le GP le plus rapide de l'histoire (presque 243 km/h de moyenne) et celui avec le plus petit écart à l'arrivée (1 centième entre les deux premiers, Gethin et Peterson, Cevert complétant le podium, et 6 dixièmes entre les 5 premiers!!!).



2

2: Un attelage chic pour Gentleman Farmer!

3: Le MonteGillo.

Le beau circuit de Gilles Tavernier. Il fait envie, non?



3



*Une Alpine A110 en pleine spéciale
au rallye FROL 2010.
Photo: JJ Dorne*

Fred Leroux

Sauver la planète! "Yes we canette"

Norbert Costes, sloteur fou du V 12 (12700 Capdenac), est aussi un amoureux de la planète. C'est pourquoi il se propose de recycler vos canettes en les transformant en sublimes bolides + ou - performants selon le châssis et la motorisation de votre choix.

Voici quelques photos pour vous prouver que je n'ai nullement abusé des dites canettes.

Pour notre part, au V12, nous avons adopté ses voitures pour les courses monotype: châssis et moteur Hobby-slot, pneus BRM. C'est une vraie réussite et vous avez peut-être déjà lu des comptes rendu sur certains sites (Cigale, Cirso)

Je ne m'étendrai pas plus sur le clavier (au risque de l'abîmer) car je suis nul à l'ordi, donc pour tous renseignements vous pouvez m'écrire à srv12@laposte.net ou me joindre au 06 30 28 91 52.



Depuis le début de cette année, mes bricolages slotésques se sont surtout orientés sur la personnalisation de Hot Rod Carrera au 1/24ème et à ce jour j'en ai réalisé une vingtaine (j'organiserai en 2011 un challenge spécifique réservé à ce type de voiture).

Voulant rester dans le même esprit américain, je cogitais depuis un certain temps à la réalisation d'un trike au 1/24ème pour compléter ma collection. J'avais déjà, l'année dernière fait un trike au 1/32ème et un cyclecar mais je désirais obtenir maintenant un engin beaucoup plus performant et plus détaillé.

Je suis parti d'un châssis d'une ancienne auto Carrera, une Audi A4. Sur ce châssis, le guide rotatif n'est pas monté sur un bras articulé contrairement aux modèles de la marque plus récents. Ce châssis a été finement découpé pour lui donner une forme triangulaire. La roue avant factice du trike a alors été montée sur une fourche constituée par deux tubes en métal et deux entretoises en plastique. La partie supérieure de chacun des tubes en métal a reçu alors un morceau cintré de tige en laiton pour reproduire le guidon qui s'est vu complété par des poignées faites de gaine en plastique.

Le haut de cette fourche est en appui sur un cadre constitué par de la tige en plastique cintré et à l'intérieur le bloc moteur en provenance d'une ancienne maquette a trouvé sa place.

Ensuite j'ai réalisé le réservoir de l'engin et mis en forme la selle constituée par un morceau de carte en plastique mis en forme à

chaud qui sont alors venus compléter cet engin à trois roues. La selle est équipée d'un sissy bar tubulaire.

Pour les pots d'échappements dont les tubulures sortent à droite du moteur, j'ai utilisé deux embouts en métal chromés en provenance de capuchons de stylos, tout comme pour le projecteur avant.

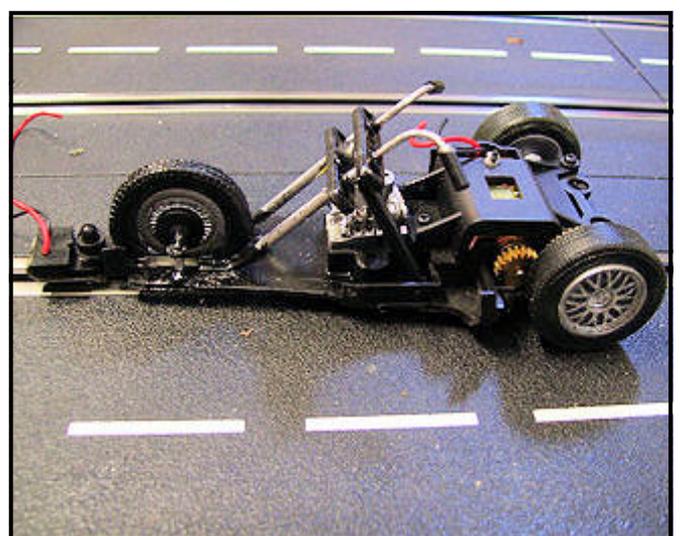
L'ensemble a été complété par une malle arrière cachant l'arbre de transmission et quelques détails complémentaires (clignotants, rétroviseurs latéraux, instruments de bord, plaque d'immatriculation, feux arrières, grille d'aération) sont alors venus finaliser ce trike.

A ce stade il ne manquait plus qu'à lui adjoindre un conducteur. Une vieille figurine articulée en plastique trouvée dans le coffre à jouet de mon fiston m'a été utile. Travaillée à chaud puis coiffée d'un casque (un bol), elle était bien adaptée à ce tricycle!

Utilisant un circuit Carrera, j'ai monté des pneus arrières en uréthane qui ont une très bonne adhérence. Auparavant, ces pneus ont été surfacés par un passage au tour à pneus.

Sur piste, avec une tension d'alimentation de 16 Volts, ce trike se montre agréable à piloter et vélocé (bien qu'il fasse 138 gr).

En courbe, il vire bien à plat mais avant les secteurs sinueux, il demande à son pilote d'anticiper le freinage car le moteur Carrera qui l'équipe manque sérieusement de frein et tire long.



Yannik «Le Doc» Lenglet

Je me suis procuré les deux derniers kits de formula slot. Une fois terminée, la Connaught type B a vraiment de la gueule, les carbus double corps Weber et le pot en métal blanc donne une touche très réaliste à cette jolie maquette.

Une autre de ses particularités, c'est celle d'être rare et originale. Devant ce coup de foude j'ai eu envie de faire encore plus original!

Transformer ma type B en type C appelée communément le «tube de dentifrice», vu son profil caractéristique.

J'ai choisi de reproduire celle pilotée par le jeune espoir Stuart Lewis Ewans en 1957 au GP de Monaco qui, outre son arrière profilé, avait le nez court pour faciliter le refroidissement dans la principauté. Elle portait le numéro 10 et termina quatrième, ce qui restera son meilleur résultat en championnat du monde.

Je me procure donc un second kit. Aucune modif. au châssis qui est parfait. Première opération, raccourcir le nez de 5mm, lui donner une forme plus carré avec du Sintofer, puis poncer jusqu'à la finition parfaite. Donner une

forme bien rectangulaire à l'ouverture du radiateur et confectionner justement un radiateur de la bonne dimension. Personnellement je part d'une photographie de radiateur que je réduis, imprime sur du bristol et que je vernis avant de le mettre en place.

Ensuite, avec une carte plastique très fine, je rehausse le poste de pilotage et donne une forme approximative de l'arrière en collant deux triangles. Ensuite gros pâté de Sintofer par dessus .

Avant qu'il ne soit trop dur, je sculpte la bonne forme au cutter fin et avec la Drémel. Quand la forme est bonne, ponçage soigneux, mastic de finition et re-ponçage, voilà une type C parfaite.

J'ai conservé le pot d'échappement du kit que j'ai reformé à froid, sans aucun problème. J'ai retailé le pare-brise fourni dans le kit.

J'ai pris beaucoup de plaisir à faire cette transformation somme toute relativement aisée et agrandi ma grille de départ des années 50 d'une de ses plus originales concurrentes. Cela me permet aussi de rendre hommage à un extraordinaire pilote beaucoup trop tôt disparu lors du GP de Casablanca l'année suivante. Sans cette disparition, au vu son grand talent, il aurait certainement fait un extraordinaire duo avec Jim Clark au début des années 60, puisque le génial Stirling Moss était lui aussi hors course après son terrible accident



Tout commence par un «post» un peu bizarre sur le forum du MMC (Maurepas Modelisme Club, dont la section Circuit Routier est l'un des clubs d'Ile de France). «Le Prisonnier» propose de faire des courses de caravanes; le principe est simple, un «châssis» en plastique, une carrosserie en carton et une Mégane pour tracter le tout.

La discussion sur le règlement a été animée, entre autre par des vidéos de stock-cars à l'échelle 1 et des photos d'exemples... Mais ce qui a retenu mon attention, c'est le modèle de pliage/découpage mis en ligne par DomGaz: une Digue 440 qui accueillerait volontiers les pilotes de mes «classiques» après les courses.

Je commence par télécharger l'image puis je la re-dimensionne pour l'amener à l'échelle 1/32 en me basant sur la longueur de la caravane (Digue 440 = 4.40 m; $4.40/32 = 13.7\text{cm}$). Ensuite, impression puis collage sur du bristol pour plus de rigidité. Attention, il faut coller une autre feuille de papier sur l'autre face du bristol, sinon celui-ci se cintre en séchant.

Une fois sec, découpage et collage des angles; pour avoir des plis bien nets, je les ai écrasés avec un plioir (sorte de couteau en plastique qui ne coupe pas, utilisé par les encadreurs et autres «cartonistes»).

Le châssis est fabriqué avec une petite planche de bois (ma mère est un super dealer pour les emballages de «Lou Pérac»). Deux découpes pour les roues (des roues à rayons de Ferrari 250 GTO Pink-Kar) et de petites cales percées pour tenir l'axe complètent la partie mécanique. Pour finir, un passage à la bombe noir satin et montage des roues

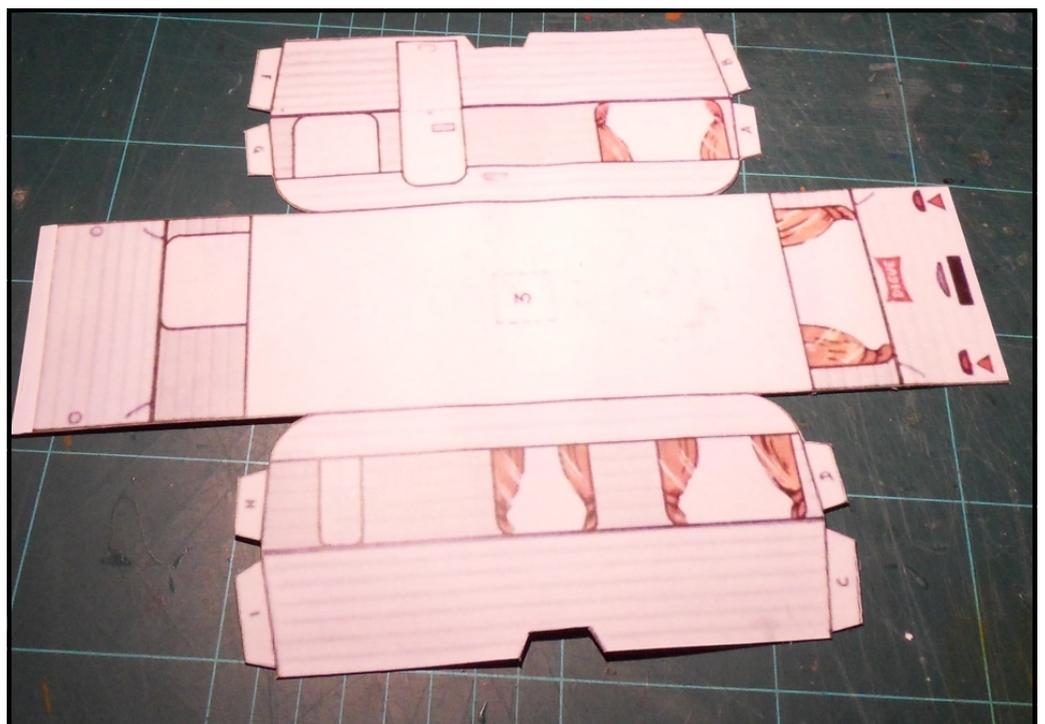
Pour assembler la carrosserie et le châssis, je colle de petites baguettes de bois (5 x 5 mm) sur les parois et ensuite je colle le châssis sur les cales. La flèche est découpée dans une carte téléphonique, peinte en gris métal puis collée au châssis.

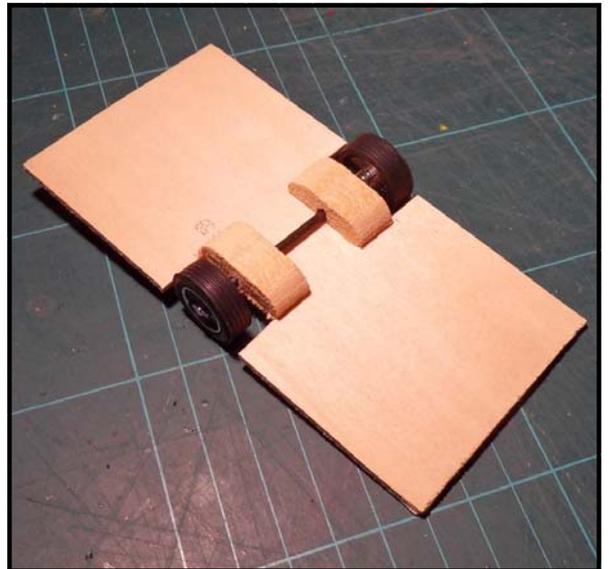
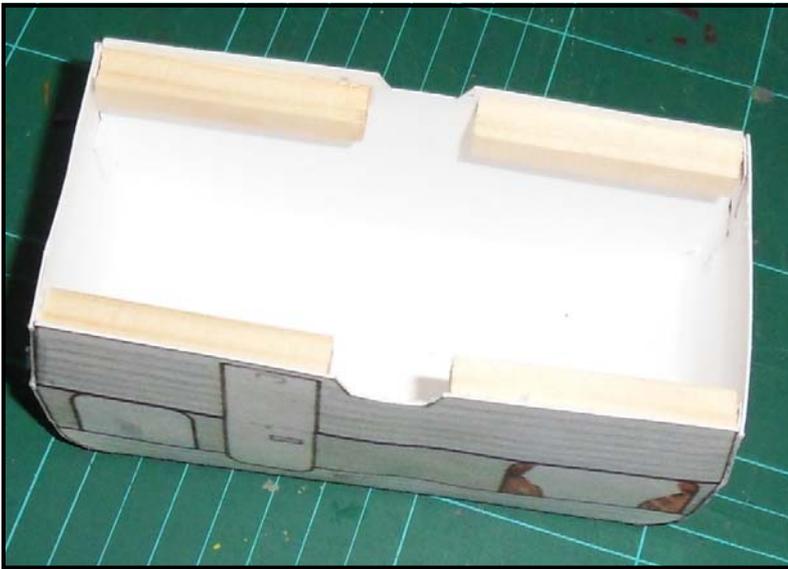
La tractrice choisie est la Jaguar MKII, seule berline «civile» de ma collection; il faut juste greffer au châssis un crochet réalisé à partir d'un trombone.

Après séchage, direction la piste... Je suis vaguement inquiet, me demandant comment un «truc» aussi haut pourra prendre le premier virage... Eh bien c'est surprenant! La caravane suit la Jaguar sans dériver, les freinages se font bien en ligne et les virages sont avalés à bonne vitesse. En fait la légèreté compense la hauteur et le léger grip des pneus fait le reste.

Pour améliorer le concept, il faudrait remplacer les cales en bois par de vrais paliers de slot et choisir des roues de meilleure qualité que les Pink-Kar. Pour la carrosserie, on peut aussi imprimer directement sur du bristol et/ou plastifier.

Vivement cet été, que l'on se retrouve sur la nationale 7!





Scratch Zavatta Slot

Olivier Boucher

Un joli scratch pour nos chères têtes blondes
Construit sur la base d'un jouet déniché sur les étals d'un marché, cette petite voiture a été réalisée en un minimum de temps. Il m'a suffi de positionner un arbre arrière avec ses paliers que j'ai collé à la colle époxy. Le moteur et le

puît pour le guide sont aussi directement collés dans le châssis.

Très amusant sur la piste sachant que les yeux bougent en roulant et qu'elle tire la langue aussi.



Une allergie à l'informatique !

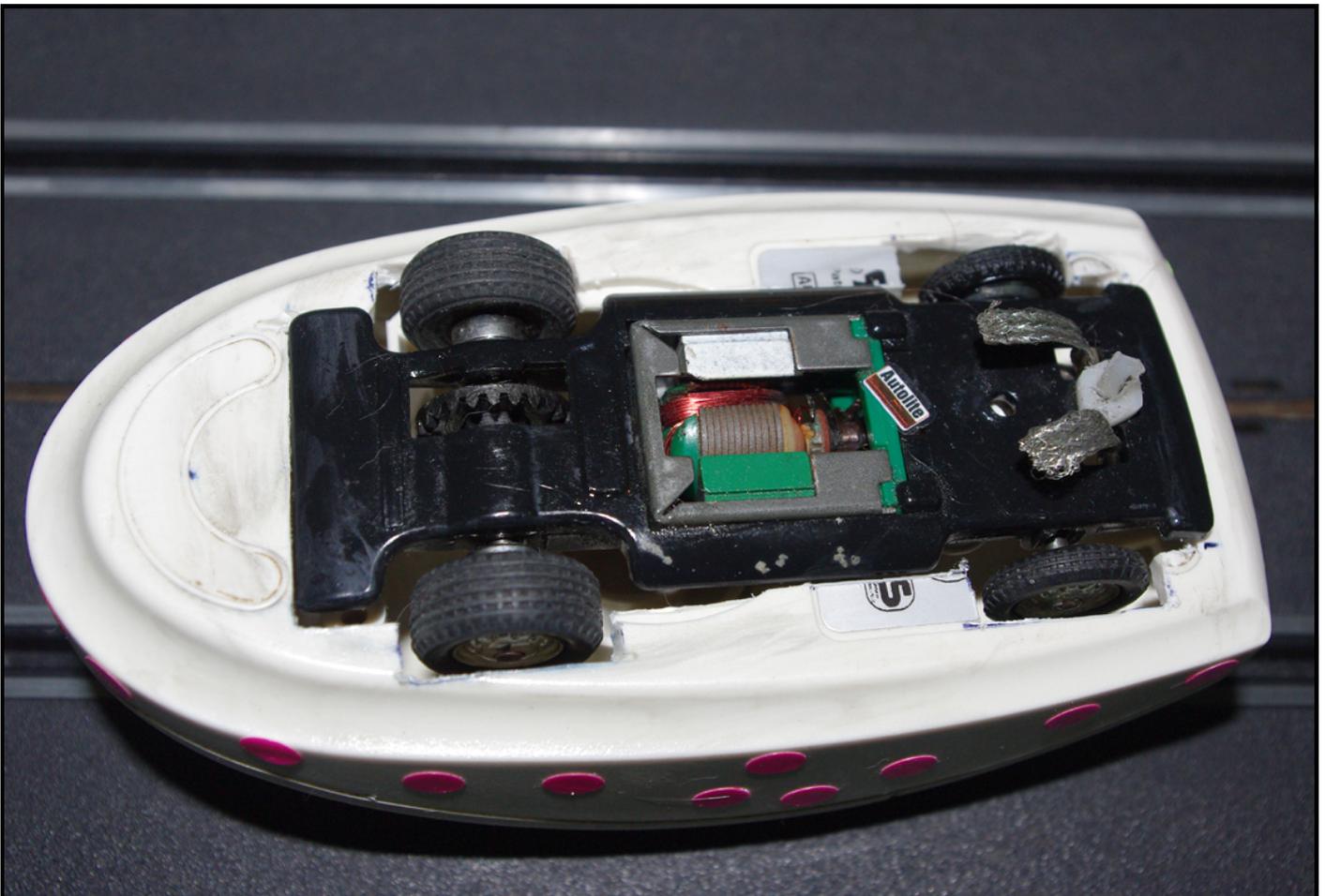
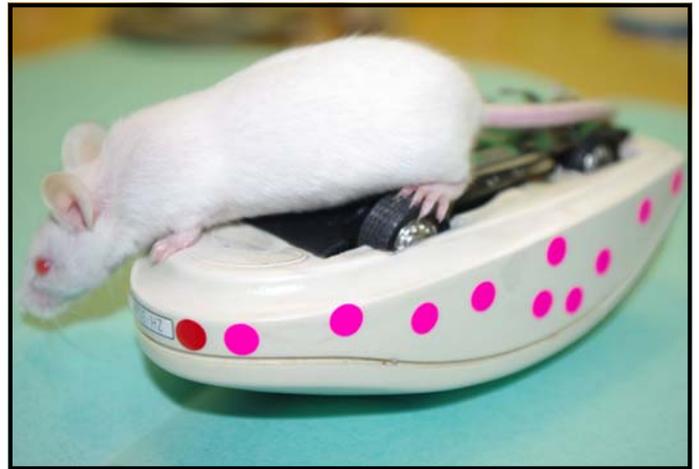
Faites comme moi, libérez votre souris pour plus de plaisir et moins de stress.

Pour cela, il vous faut vider votre souris de toute la partie électronique qui la démange, et ensuite de découper la base pour y placer un

châssis de votre choix ici dans mon cas un châssis Polistil. Le mien est maintenu par les ancrages d'origine et le tour est joué.

Pas de performance pour la bête, mais quel plaisir de l'exploser sur la piste sachant qu'elle nous grignote la vie tout au long de l'année.

Sourissement vôtre



Le circuit d'Albert

Montegillo

Gilles Tavernier

Quelques mois à bosser à la réalisation de la déco du Monte-Gillo. Ça méritait bien un article dans votre fanzine préféré. ☺.

Bon, d'abord, mon cursus slotistique: le père Noël de mes 6 ans apporte un circuit Jouef qui, au grès des agrandissements, fera ma joie jusque vers les 14/15 ans où classiquement, on passe à d'autres jeux. Le circuit est soigneusement remisé dans un placard et dans un tiroir de mon cerveau d'où il ressortira (je dirai même plus, d'où il ressurgira) à la naissance de mon fils. A noter qu'il ne s'était strictement rien passé auparavant pour la naissance de mes deux filles, au niveau circuit routier bien sûr, ne me faites pas dire hein... Les mystères du subconscient... Donc je ressorts tout, je remets tout en état de fonctionnement (merci Internet) et j'arrive et je redécouvre le monde du slot (merci les copains).

Bien vite, j'ai l'envie de passer à une autre dimension et donc l'achat d'un premier set Ninco qui sera vite agrandi. Hélas, le manque de place contrecarre mes ambitieux projets ☺ et je me retrouve donc à monter le circuit au garage avec l'impératif de pouvoir toujours rentrer l'auto de madame. Voici donc l'objet de la présentation que vous lisez présentement et que je m'en vais vous détailler.

Certains le connaissent déjà peut-être un peu car il a fait l'objet de 2 étapes du TDF et j'avais également présenté quelques chronos de différentes autos dans la rubrique courrier de notre fanzine déjà susmentionné (oui mais bon, un petit coup de pub de temps en temps, ça fait pas de mal, hein kiki). C'est donc un circuit Ninco 2 voies de 24,90m de développé, typé rallye (voir tracé), avec un dénivelé d'environ 50 cm entre le point bas et le haut (photo 1).

Mon ennemi dans la réalisation de ce projet : **le poids**. En effet, j'ai opté pour un palan électrique afin de pouvoir monter et descendre facilement le plateau de 3x4m qui est fabriqué à partir de panneaux pvc coincés dans un cadre là aussi pvc renforcé métallique. La limite du pa-

lan est fixée à 200 kg par sécurité (240 kg constructeur), le plateau à vide pèse 120 kg. Il me reste donc 80 kg pour le circuit, l'alim, le chronométrage et la déco... hum hum, sachant que le circuit et l'alim sortent à environ 50 kg.

Donc pas question de plâtre ou matériaux similaires pour réaliser les rochers. Tout a été réalisé avec des matériaux de récup les plus légers possible: bloc de mousse de polystyrène pour le calage et la mise en relief de la piste, papier très épais pour former les rochers, planches pvc et goulottes d'électricité pour le pont... Bon bin y'a plus qu'à !!!

Après le montage des rails et le calage des dénivelés, j'ai «élargi» les voies (j'aime bien les dérapages ☺) avec de la mousse isolante en bombe pulvérisée de par et d'autre du rail, puis, une fois sèche, découpée au cutter pour les parties sinueuses (photo 2).

Pour les parties droites, j'ai découpé des bandes de polystyrène dans l'épaisseur collées bout à bout. Ensuite, pour la déco elle-même, j'ai fonctionné par moitié de plateau pour des questions d'accessibilité avec la mise en place des rochers (avec éventuellement soutien structurel par grillage à poules), de la végétation, un peu de peinture pour plus de réalisme. J'ai ensuite «traité» la deuxième moitié du plateau avec la même technique en rajoutant un peu d'eau dans le paysage (voir photo). Bon, après quelques heures de travail, je suis assez satisfait du résultat. C'est un réel plaisir de faire évoluer les autos dans un «vrai» décor. En même temps, je ne voulais pas me prendre la tête à avoir un rendu que l'on peut voir sur certaines réalisations type ferroviaire, notamment par exemple pour ce qui est de l'eau ou des rochers, sachant que l'installation se trouve dans un garage, milieu légèrement hostile en terme de vieillissement prématuré par les poussières, les gaz... Et madame peut rentrer sa voiture!

Voilà, merci de votre attention, vous pouvez reprendre la lecture de votre fanzine préféré.



1



2

*Plutôt sympa le circuit de Gilles, non?
Ça donne des idées et la preuve qu'il est possible de
faire quelque chose d'attrayant avec peu de moyen.
Évidemment, il faut être un minimum bricoleur et di-
plomate... Ben oui, vis-à-vis de Madame!*





VIE DES CLUBS

Coupe de France Junior

A la lecture de certains posts, sur les forums Internet, concernant le niveau des pilotes français par rapport à nos voisins européens, l'organisation de nos courses d'endurance trop longues pour que nos gamins puissent y participer sans être obligé de veiller jusqu'à pas d'heure, je me suis dit "il faut faire quelque chose pour motiver ces jeunes et surtout leur faire plaisir".

J'ai donc pris le taureau par les cornes et mis en place avec l'appui de GdPat (secrétaire de FFSR) une manifestation réservée uniquement aux jeunes de 8 à 16 ans.

Le **Circuit Slot Racing 83** souhaite donc organiser lors du week-end de l'Ascension (3 et 4 juin 2011) la **1ère Coupe de France Junior réservée aux jeunes de 8 à 16 ans**. Cette manifestation est parrainée par la FFSR et aura lieu à Six Fours les plages sur un circuit Ninco 6 pistes de 25m.

Deux catégories d'âge sont retenues :

- 8-12 ans pour les enfants nés entre le 1er janvier 1999 et le 31 décembre 2003
- 12-16 ans pour les jeunes nés entre le 1er janvier 1995 et le 31 décembre 1999

Deux épreuves individuelles par catégorie d'âge sont au programme :

- Course de vitesse sur quelques tours (sera précisé en fonction du nombre de pilotes) avec passage sur chaque piste du circuit. Les premiers de chaque série sont qualifiés pour la finale, les suivants en fonction du nombre de participants passent par des phases de repêchage.

- Course d'endurance avec six segments de 10 à 30 minutes (en fonction de l'âge et du nombre de pilotes).

Un classement avec un barème identique est établi pour chaque épreuve et la somme des points obtenus donne le vainqueur de la Coupe de France.

Les voitures retenues sont des Porsche 997 NSR sorties de boîte sans aimant. Les carrosseries doivent être personnalisées par le pilote ou son entourage et doivent comporter le numéro qui leur sera attribué lors de l'inscription.

Nous souhaitons faire un sondage afin de connaître les intentions des jeunes et de leurs parents. On estime que si nous avons un nom-

bre très limité de pilotes, nous aurons une décision difficile à prendre mais nous ne pouvons pas nous permettre de solliciter les bénévoles du club tout un week-end pour peu de participants. De même, si on rencontre un franc succès, nous serons obligés de limiter le nombre de pilotes pour cette année.

Si ce week-end au bord de la Méditerranée vous tente (pour les mamans, la plage est à moins de deux kilomètres de notre local), vous pouvez me demander des renseignements par l'intermédiaire du forum:

<http://folm.xooit.com/t8352-Coupe-de-France-Junior.htm>

et consulter notre site <http://csr83.free.fr> où je mettrai prochainement en ligne quelques informations sur la page course.

François Pecquery: 06.21.87.69.95

Voici le programme prévu:

Vendredi 3 juin 2011

8h30-9h30 Accueil des pilotes

9h00-12h00 Essais libres (segment de 5 minutes par pilote)

12h00-12h45 Fermeture de la piste/Contrôle technique impératif et mise en parc fermé

12h45-13h00 Briefing et tirage au sort des séries

13h00-15h00 Course vitesse 8-12 ans

15h00-17h00 Course vitesse 12-16 ans

17h00-19h00 Course des «accompagnateurs»

19h00 Buffet campagnard (à réserver lors de l'inscription)

Samedi 4 juin 2011

8h30-10h30 Course endurance 8-12 ans

10h30-12h30 Course endurance 12-16 ans

12h30-14h00 Fermeture de la piste

14h00-16h00 Course endurance 8-12 ans

16h00-18h00 Course endurance 12-16 ans

Les grands pourront aussi participer le vendredi avant le buffet et même après pour les plus mordus. La catégorie n'est pas définie mais comme la convivialité est le maître mot de notre club, je pense qu'une course Open peut être envisagée.

François Pecquery

4° Slot-Days à Privas

Organisés chaque année par le truculent Félix Pascal, commerçant bien connu à travers VPC et président de la section Slot du Team 26, qui organisait la bourse de Montélimar, les Slot-Days sont une réunion libre où tous collectionneurs et amateurs de slot sont conviés.

Les Slot-Days ont lieu à Privas dans une magnifique salle au bord d'une petite rivière au fond d'une vallée perdue.

À l'entrée, le sympathique organisateur vous accueille, il y a un grand stand où à peu près tout le stock de VPC est exposé, vous y trouvez non seulement toutes les voitures actuellement en vente mais beaucoup d'anciennes à prix modique, une quantité impensable de pièces en tout genre pour le grand bonheur des «scratcheurs», puis vous découvrez le bar, haut lieu de la réunion et deux circuits: un Ninco 6 pistes ainsi qu'une superbe 8 pistes en bois construite par Monsieur Claes, avec des caméras dans tous les virages pour que les spectateurs puissent disséquer vos sorties de route. Il y a aussi une piste de dragsters de 15 mètres environ et un espace réservé aux participants qui veulent exposer leur collection pour vendre ou échanger certains de leurs trésors. Il y a aussi quelques tables atelier pour l'entretien des voitures durant les courses.

Le samedi matin, accueil et installation, le samedi à midi un apéritif buffet est servi et l'après midi est réservé aux transactions et aux essais libres sur les deux circuits, vous pouvez tester à loisir vos derniers achats ou échanges. Vous pouvez aussi tester tout ce qui se fait actuellement en poignée, en effet Pascal avait fourni un grand échantillonnage de matériel nouveau. En fin d'après midi, une course fut organisée avec des Porsche 997 Ninco fournies par l'organisateur. Les équipes furent tirées «au chapeau»

ce qui permit un savant mélange de pilotes chevronnés et de débutants et de gros fous rire. Le soir, une très, très ...conviviale fondue savoyarde est servie par les participants Suisses et *moultement* arrosée, (gros match entre les blancs de l'Ardèche, les côtes du Rhône toutes proches et les Âpremont des Suisses).

Les histoires de slot se mêlent à celle des courses d'antan et de tous les bons moments partagés entre passionnés. Les plus téméraires se risquent encore sur la piste jusqu'à tard dans la soirée, rassurés de ne pas à avoir à souffler dans le ballon pour prendre une poignée.

Finalement, vers minuit, après avoir éteint

Une magnifique piste en bois de 30 Mètres en 8 voies était installée par Bernard Claes.



les lumières tout le monde se retrouve autour des pistes pour rouler avec des voitures équipées de phares.

Le dimanche vit arriver de nouveaux participants. Le programme est sensiblement le même que le samedi, sauf que la course se disputa avec des Racer-Sideways Grand-Am. gracieusement prêtées par VPC.

Il y a eu de nombreux curieux venus des alentours qui ont ainsi découvert le Slot. Le Dauphiné Libéré s'était fait l'écho de la manifestation ce qui explique cela.

Pour les visiteurs l'entrée est gratuite, pour les participants l'engagement est de 20€ pour un jour et 30€ pour les deux jours. Sont compris : les repas samedi et dimanche midi et samedi soir, la participation aux courses et les essais de matériel (Pascal avait mis en essai des Porsche au 24/28ème qui suscitèrent beaucoup de curiosité.

A 19 heures tout le monde se quitta avec peine se jurant bien de se retrouver l'année prochaine à la même époque (inscription au 0475648436).

J'ai passé un super week-end, ce genre de manifestation est vraiment une très bonne approche du slot et j'invite beaucoup d'entre vous à vous joindre à cette bande de fêlés l'année prochain.

Yannik Lenglet

FFSR

Dans le Circuit Routier 154, il était évoqué le souhait de relancer la **Fédération Française de Slot-Racing**.

La Coupe de France Digitale 2009 organisée à St Etienne du Rouvray et la réunion informelle qui s'en est suivie a été le signe de départ de la relance.

C'est au début de l'été que la nouvelle équipe dirigeante a commencé à se réunir régulièrement, le plus souvent virtuellement pour mettre en place l'ossature actuelle de la fédération: communiquer avec les clubs, être un partenaire de toutes les manifestations possibles ayant pignon sur rue et promouvoir dès que possible le slot et la passion du circuit routier par le biais de tous les médias nous ouvrant leur portes.

Le nouveau site de la fédération est en ligne.

<http://myffsr.net>

Il est de conception moderne et évoluera au fil du temps pour devenir une véritable vitrine du slot-racing français.

Il héberge déjà deux compétitions nationales digitales: le Championnat de France Digital au 1/32 (dîtes: CFD132) et la Coupe de France Digitale (dîtes: CFD) en attendant de développer aussi un championnat Classique, au niveau régional dans un premier temps.

Afin de rallier un maximum de clubs, il a été décidé que la cotisation 2010/2011 se montait à UN EURO. Compte tenu de la relance récente, la cotisation 2011 se veut volontairement accessible afin de remercier les clubs qui lui font confiance et de motiver les autres à adhérer.

L'organisation de la FFSR.

Le Conseil d'Administration est composé, à ce jour, de 5 administrateurs.

La fédération recherche des animateurs de Région qui auront pour but la promotion locale (dans leur Région) du slot-racing lors de manifestations.

<http://myffsr.net/index.php/la-ffsr-proche-de-vous/73-liste-des-correspondants-locaux>

Les grands chantiers de la fédération.

Ils sont nombreux et peuvent directement régir la structure même de la fédération que ses activités liées au slot-racing. Quelques exemples d'une longue liste:

-réaliser une **carte de France** des Clubs de Slot Racing et des «animateurs privés» souvent partenaires privilégiés de la fédération et des manifestations.

<http://maps.google.fr/?ie=UTF8&ll=46.75984,1.738281&spn=8.611865,16.940918&z=6>

-établir enfin un **Calendrier National** des Manifestations.

-construire des **règlements de courses communs** à tous.

-remettre au goût du jour les **normes de câblages**: digital et analogique

-ouvrir nos portes à **tout type de slot racing** (1/24, HO, Dragster...)

Vous souhaitez vous investir, poser une question, la FFSR s'est rapprochée des forums

VIE DES CLUBS

de discussions généralistes (Miniend, Folm et FSF) pour disposer d'un salon dédié à la FFSR. Nous les remercions de leur partenariat et espérons que les échanges y seront fructueux.

Patrice Guernon secrétaire de la FFSR

patrice.guernon@myffsr.fr +

24 Heures du Chesnay

Les 15 et 16 janvier 2011, le Scalextric Club Ile de France vous invite à venir assister à la doyenne des épreuves de 24H courues avec le système digital DaVic. La piste Ninco d'environ 48m (idem 24H de Safran) accueillera 15 équipes dont les 3 premières du championnat de France Davic.

Une piste de démonstration DaVic sera librement accessible au public durant l'épreuve.

Essais libres, essais chronos et course, non-stop, du samedi 9h00 au dimanche 15h00

Restauration possible et continue sur place.

Entrée gratuite.

Lieu de la course :

Salle d'honneur de la Mairie du Chesnay

9, rue Pottier

78150 Le Chesnay

Contact :

Denis Legarlantezec:

dtezec@yahoo.fr

tél : 06 71 60 39 02

Site du Club :

<http://sites.google.com/site/scif78>

Bourse Jouets/salon de la maquette de Nîmes

Samedi 8 et dimanche 9 janvier 2011

Parc des expositions Rocade Sud Stade des Costières de 10h à 18h.

Plus de 100 exposants. Prix du mètre de table: 32€pour les 2 jours.

Entrée public: Adulte 5€/ de 6 à 12 ans: 4€

Renseignements: 04 90 62 69 65 (hb)

www.1515-org.com

colomb.francois@aliceadsl.fr

Bourse Jouets/salon de la maquette de Valence

Samedi 29 et dimanche 30 janvier 2011

Parc des expositions centre ville de 10h à 18h.

Plus de 50 exposants. Prix du mètre de table: 28€pour les 2 jours.

Entrée public: Adulte 5€/ de 6 à 12 ans: 4€

Renseignements: 04 90 62 69 65 (hb)

www.1515-org.com

colomb.francois@aliceadsl.fr

BOURSE D'ECHANGE

**CIRCUITS
ROUTIERS**

le bulletin de l'amateur de circuits électriques
<http://circuitsroutiers.free.fr>



Dimanche 1er mai 2011
de 9h00 à 15h00 - Entrée 3€
Salle Pierre Guedou Le Mans

Réservation tables

06 77 10 67 62

cr.espinasse@wanadoo.fr

Bruno Espinasse L'Orme 47600 Nérac

Organisation Slot Racing Club Le Mans
www.slot-lemans.org

Carrera - Ninco - Slot.it - Scalextric - NSR

FROL / Folm Rallye Of Leguevin

Le 13 et 14 novembre dernier avait lieu un événement majeur dans le sud ouest, à savoir le Folm Rallye annuel, qui, après Gennevilliers (le FROG), avait décidé de prendre ses quartiers du côté de Toulouse, et plus précisément à Lèguevin.

Lèguevin, haut lieu du circuit routier, home of the Cirso 32, cette bande de fous furieux hyper actifs dont le Préz' n'est autre que le bien connu Eric Fortunato et dont la gentillesse n'est plus à démontrer.

L'équipe Folm au grand complet était donc là bas pour concocter, aux aficionados des rallyes et glissades spectaculaires, des pistes représentant les différentes épreuves du WRC.

Impossible pour moi de ne pas m'y rendre afin de retrouver les toulousains et les Folmers de toute la France. Faut il de nouveau préciser que je ne raterai en aucun cas un événement à Lèguevin car l'ambiance y est unique, les gusses du Cirso sachant recevoir: Bouffe terrible, joie des retrouvailles sans cesse renouvelée ...etc.

Notre international Gégé (Gérard Grimberg) était bien entendu au rendez vous, infatigable artisan des rendez-vous slotistiques dans le sud ouest.

Bref, tout ce petit monde courait donc dans différentes catégories, qui en Ninco 4x4, qui en deux roues motrices, qui en SCX, sans parler d'une boucle «historique» ou l'on retrouva de bien belles autos en résine très affûtées, accompagnées de quelques petites choses à base de maquettes statiques

« slotisées ». Je pense en particulier à la 911 d'Arzach dont l'allure générale m'a bien tapé dans l'oeil.

Le Folm rallye a aussi une particularité. Il s'agit d'une des seules manifestations qu'on peut qualifier de familiale puisqu'une ribambelle de gamins avaient fait le déplacement avec leurs parents.

J'ai vite jeté l'éponge bien incapable de suivre le

rythme de tous ces concurrents qui s'affrontaient, toujours dans une ambiance chaleureuse et décontractée. Nous eûmes droit naturellement au traditionnel briefing de cet impayable Fred «Chicane» Boudot, rallyman acharné qui mit tout le monde d'accord sur les différentes pistes, Parma en main. Le «Paradis du Slot» était présent avec Aurore, permettant de découvrir les dernières nouveautés fraîchement arrivées et, le cas échéant, de se fournir en pièces en cas de casse.

J'ai profité de quelques moments de répit pour mettre en piste certaines de mes vieilleries. Elles roulent toutes bien et ça me motive pour compléter mon plateau d'avant guerre.

Je suis reparti tôt le dimanche, boulot oblige.

Je profite de ces lignes pour remercier François le boss du forum FOLM de mettre à notre disposition un espace où la liberté d'expression reste la règle absolue.

Prochaine virée dans le sud-ouest : le Grand prix de Lèguevin, en VHC, date non encore annoncée mais une chose est sûre, j'y serai, avec ou sans poignée. Juste pour le plaisir

Olivier «Grosbig» Herrou



Photo: JJ Dorne

the slot classified ad's of



LES PETITES ANNONCES DE CIRCUITS ROUTIERS

Thierry MOUSLI

15, rue des Marronniers

31330 ONDES

05 61 82 84 89 – 06 79 30 37 72

Adhérent N°1508

Vends + Port :

JOUEF

Lancia Stratos rouge TBE : 17€

Ferrari GTO jaune TBE : 17€

Ferrari GTO rouge TBE : 17€

Porsche GT blanche TBE : 17€

Ford GT rouge RF Neuve : 18€

Alpine berlinette 1600 TBE : 25€

Matra Bagheera blanche TBE : 28€

Porsche 911S jaune TBE : 15€

BMW 3.0 CSL blanche TBE : 15€

Porsche Carrera grise TBE : 18€

Matra F1 bleu clair/blanc TBE : 17€

Lotus F1 rouge/jaune TBE : 17€

BRM jaune TBE : 20€

Alpine 3000 bleue TBE : 15€

JOUEF MATIC

Alpine 3000 bleu clair Canal 3 neuve : 90€

Ford GT rouge Canal 1 neuve : 90€

Pièces détachées

Frotteurs tresse : 5€la boite

Frotteurs à ressorts : 5€la boite.

Jean Marc SITTLER

17, rue du Dr Freysz

67000 STRASBOURG

03 88 31 67 33

Vends + port

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 Yves Duval. Celui-ci ne s'occupe 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 15 jours 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.

JOUEF

Porsche 911S orange CN : 20€

BMW 3.0 CSL blanche CN : 20€

Lot de 12 rails + droite alim + accessoires CN 6€

Transfo 220V (ref. 3890) + 2 poignées : 10€

SLOT.IT

Porsche 956 KH : « Warsteiner » CN : 38€

Porsche 962 C « Hydro alu » LM 89 CN : 38€

SCX

Audi R8 «Sport Japan» 1er LM 2004 CN + Bte neutre: 38€

SCALEXTRIC

Ferrari P4 330 N°11 CN + B : 40€

FLY

Porsche 908/2 «Gesipa» Ref C15 CN + B : 45€

Codes P.A site Internet

jusqu'à nouvel ordre:

Nom d'utilisateur: **pacr**

Mot de passe: **bourse**

Viper GTS-R LM 98 CN + B neutre : 25€

SLOTER

Zytek 055 rouge TBE + B : 25€

SPIRIT

Reynard 2KQ N°36 LM 2001 CN + B : 36€

Reynard 2KQ N°37 LM 2001 CN + B : 36€

Reynard 2KQ N°24 LM 2000 CN + B : 38€

DIVERS

Moteur Ninco NC1 avec pignon long Cartrix:
5€

Lot de 2 moteurs Cartrix SH pro 30000 tr (Ref
1163) : 14€

Carrosserie Audi R8 SCX Gulf LM 2001 : 12€

Ou échange contre (CN ou TBE) :

Slot.It : Ferrari 312 PB N°87

SCX : Ferrari 360 Modena N°86 (rouge / blanc
/ vert)

SCX : Corvette C6R ELMS 2006 (bleue)

SCX : Corvette C6R LM 2005 (jaune)

Gil DOUCET

15, rue du château d'eau

45140 St Jean de La Ruelle

Vends + port :

Le Mans Miniatures

Ref : 132018/7 : MATRA 670B 1ère LM 74
CN/B : 80€

Ref : 132023/1M : PEUGEOT 905 1ère LM 92
CN/B : 80€

FLY

Ref A651 Ferrari 365 GTB4 Pozzi LM 74
N°71 CN/B : 50€

Ref A 653 Ferrari 365 GTB4 Carrefour
LM 72 N°39 CN/B : 50€

Ref 88148 Lancia 037 «Seven up» N°2
CN/B : 50€

Ref 88245 Audi Quattro A2 «Pirelli» N°3
CN/B : 50€

Ref 88101 Porsche 917K 12H Sebring
N°16 CN/B : 50€

Ref 88339 Porsche 917K 1ère Alcaniz N°1
CN/B : 50€

NINCO

Ref 20107 Coffret «World rally» neuf
C4WRC : 160€

Ref 50337 Clio S 1600 « Agrafe » CN/B : 45 €

Ref 50313 Clio S 1600 «Gauloises» CN/B: 45€

SCALEXTRIC

Ref C2639 Cooper Climax N°2 CN/B : 40€

C2643 Ford Escort MK1 RS N°4 CN/B : 40€

AVANT SLOT

PEUGEOT 908 LM CN/B : 50€

CARRERA

Ref 27227 Peugeot 908 HDI FAP LM CN/B :
35€

Ref 27203 Porsche RS Spyder « DHL » N°6
CN/B : 35€

REVELL

Ref 08379 Ford Cortina Lotus «Alan Man»
CN/B : 40€

Echange uniquement matériel neuf :

PSK/Ghostmodels

Ferrari 250GT SWB de 1961 contre modèle
1960 kit peint

NINCO

Ref 50424 Austin Healey 3000 jaune contre
Austin Healey 3000 rouge Ref 50296.

Pascal BONNOT

03.86.23.99.67

Recherche neuf ou Presque en boîte:

Jaguar Revell LM63



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

Circuits de Légende

circuitsdelegende@wanadoo.fr

9 rue Sigault de Lafond 18000 BOURGES

RCS Bourges 427 854 447

NOUVELLES VOITURES DISPONIBLES	
SCALEXTRIC	BRAWN GP / F1/ 2009 - AUDI R8 LMS 2009 - CATERHAM 7
NINCO	LAMBORGHINI Diablo GTR - PORSCHE 356 Speedster
FLY	ALFA ROMEO TZ2 1966 - DORAN USA 2006
SCX	BMW M3 GT2 / 2009 - Mc LAREN F1/ 2009
CARRERA	Mc LAREN F1/ 2009 - FERRARI F1 Alonso 2010
SLOT.IT	SAUBER-MERCEDES C9 Michelin - ALFA ROMEO 33
REVELL	OPEL Ascona 400 Montecarlo 1981/ 82 - SIMCA 1000 ADAC
AVANT SLOT	MITSUBISHI Lancer Dakar 2009 - PEUGEOT 908 Le Mans 2010
NSR	FORD GT 40 / 1966 - PORSCHE 997
SLOT FRANCE	TALBOT LAGO Le Mans 1952
LE MANS MINIATURES	PORSCHE 911 RSR Turbo / LM1974 - MAZDA MX-RO1 Le Mans 1992 # 5 et # 6
GHOST MODEL	Nous consulter
PIONEER	DODGE Charger 1968 du film BULLITT
SCALEAUTO	RADICAL SR 9 Le Mans 2006 / 07



DE L'ANCIEN, DES PIECES DETACHEES (en stock), DE LA DISPONIBILITE (vous pouvez appeler pour informations, conseils et commandes) DES PRIX AVANTAGEUX : frais de Port : 5.60 € pour une voiture neuve, 6.80 € pour deux, 4 € pour trois voitures et plus (autres articles : nous consulter)

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

Antoine DUBOIS vous donne rendez-vous à :

- ANGERS	(49)	Parc des Expositions	dimanche	12	Décembre	de 9h	à 17h
- ORLEANS	(45)	Parc des Expositions	dimanche	16	Janvier	de 9h	à 17h
- BRIGNAIS	(69)	Salle des Sports Pierre Minssieux	dimanche	23	Janvier	de 9h	à 16h

www.circuitsdelegende.com



Tél : + 33 (0) 1 58 31 05 99

Renseignements /Conseils

Du Lundi au Vendredi 10h00 – 19h00

Spécialiste Du Circuit Routier

Noël 2010



Pour fêter le 50ème anniversaire de la marque au Mans, PSK/CSR vous propose un magnifique Kit de la Chevrolet Corvette Le Mans 1960.

Vous aurez la possibilité de réaliser l'un des 3 numéros de l'écurie Cunningham, ou la N°4 de l'écurie Camoradi.

Plusieurs modèles vous seront proposés tous les ans.

- Devis gratuits
- Véhicules de collection
- Véhicules en résine
- Pièces Détachées / Compétitions
- Décors et Accessoires
- Nombreux Prix Réduits

<http://www.casaslotracing.com> - contact@casaslotracing.com

RCS : Champagne Ardennes 521 054 668 000 12

SLOT & GO
WWW.SLOTANDGO.COM

*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>



MF MOTORSPORT

Métro Jourdain

284 rue des Pyrénées

75 020 PARIS

Tél/Fax : 01.46.36.92.23

Mail : info@slotandgo.com



**Distributeur et
intégrateur
officiel**

DAVIC

Système digital pour circuit routier de slot

*Ouvert le Lundi (11h30/19h00), du Mardi au Vendredi
(10h00/19h00), avec pause de 14h à 15h, le Samedi
(10h00/18h00), avec pause de 13h à 14h.
S.A.R.L. au Capital de 10 000 00 euros - R.C.S 479679441*

MONDIALTEC et le CIRCUIT ROUTIER : une PASSION AVANT TOUT

PN SLOT V2

**CHASSIS
GROUPE Z**

**CARROSSERIE
ECHELLE 1/28**



WWW.MONDIALTEC.NET

LA BOUTIQUE DU CIRCUIT

AVEC COMMANDE EN LIGNE



TOUT POUR LE CIRCUIT ROUTIER



10% DE REMISE

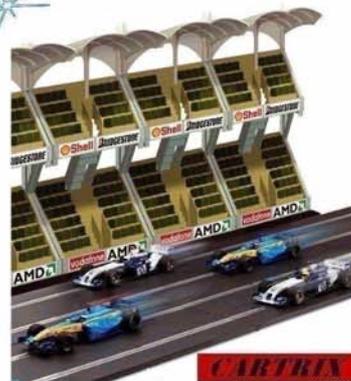


AUX ABONNES



CIRCUITS ROUTIERS ELEMENTS

COFFRETS



ACCESSOIRES

VOITURES



FIGURINES



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



TOYOTA 88C LE MANS 1988



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



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



MONDIALTEC 6 Bis Rue d'Estienne d'Orves 78500 SARTROUVILLE Tel/Fax : 01 30 71 56 68

Toutes les nouveautés sur www.mondialtec.net

VENTE PAR CORRESPONDANCE Livraison GRATUITE à partir de 99,00 Euros d'Achat



FORD P68 GULF




Alim. Réglable **3** Amp.
De 8 à 20 V. par 0,10 V.
sorties fiche Ninco ou bananes







CHASSIS RTR 1/28



MONTAGE DIRECT SUR MINI- 2



TZ2




DORAN




356 SPEEDSTER




BMW M3 GT2




REPSOL






Audi R8 GT3 "BILSTEIN" Pro-Race




CELICA GT4 AURIOL VINTAGE EDITION



SCALEXTRIC



NOUVELLE BASE SSD 6

MMK PRODUCTION TALBOT T2665 LM52



ASTON DB4 007



ASTON LM



PAPIER BLANC OU TRANSPARENT
POUR CRÉER VOS DÉCALQUES
JET ENCRE OU LASER



PRODUITS MICROSCALE
Microsol - Microset - LiquidDecalFilm - KristalClear
Facilitent la pose des décals, vernis de protection



Formula Slot



NOUVEAUTE >> CONNAUGHT Type B 1955

Distribution exclusive VPC

Kits PEINT COMPLET ou RTR
kits résine peints livrés complets avec toutes
les pièces des meilleures marques uniquement
chassis Pénélope Pitlane / roues BRM / moteur
transmiss. / boîte cristal / décals / photodécoupes.
Kits >> 118.00€ (Ferrari 130€)



TOUTES LES PIÉCES ET OPTIONS DISPOS



TELEMETRIE



GT40 SEBRING > DEBUT 2011

Chassis laiton *Pénélope Pitlane*



Vitrine Plexi en kit 62.50 €



KITCAR43 ALPINCHE : résine RTR 145€



PIECES REPRO SCALEXTRIC - PNEUS REPROS EXCLUSIFS VPC EN STOCK



Port Colissimo suivi assuré 6 € jusqu'à 100 € d'achats / 9 € jusqu'à 180 € d'achats / franco 180 €

CIRCUITS ROUTIERS

le bulletin de l'amateur de circuits électriques

<http://circuitsroutiers.free.fr>

PRATIQUE



CIRCUITS ROUTIERS est une association régie par la loi de 1901 relative aux associations.
L'inscription à l'association, qui permet de recevoir le bulletin bimestriellement,
est de **30 € pour une année** pour la France et les pays de la CEE.
Dom-Tom et hors CEE: 37 €

Notez que vous pouvez vous procurer l'**index des articles de CR** (depuis le N°1 !) sur le site de CR
adresse de la page: <http://circuitsroutiers.free.fr/spip.php?rubrique9>

Après avoir consulté l'index, il est possible de commander les **anciens CR**

Envoyez votre commande, accompagnée d'un chèque (**à l'ordre de Circuits Routiers**) à:

Dominique Jouët

10 rue Paul Olivier 92500 Rueil Malmaison

mail: dominique.jouet@laposte.net

Ancien CR n°:	1 à 49	50 à 99	À partir de 100
Adhérent	3,0 €*	4 €*	6,0 €*
Non adhérent	4,0 €*	5 €*	7,0 €*

*: l'unité, port compris.

Président / Siège social: Bruno Espinasse

L'Orme

47600 Nérac

cr.espinasse@wanadoo.fr

BUREAU

Secrétaire et Anciens Numéros:

Dominique Jouët

10 rue Paul Olivier 92500 Rueil Malmaison

dominique.jouet@laposte.net

Vice-Président / Rédaction: Christian Hillairaud

Fax: 02 37 22 46 81

Tél + répondeur: 09 75 72 54 91*

circuits.routiers@wanadoo.fr

*: coût d'un appel local

Trésorier et Adhésions: CR / Didier Dupuis

8 Les hauts du Pyla

Bd Louis Lignon

33115 Pyla sur Mer

did.dupuis@wanadoo.fr

N° de Membre.

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

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

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

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

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

**Consultation du bulletin
couleur sur Internet**

Nom d'utilisateur: membrecr

Mot de passe: vingtans

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 13pts 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

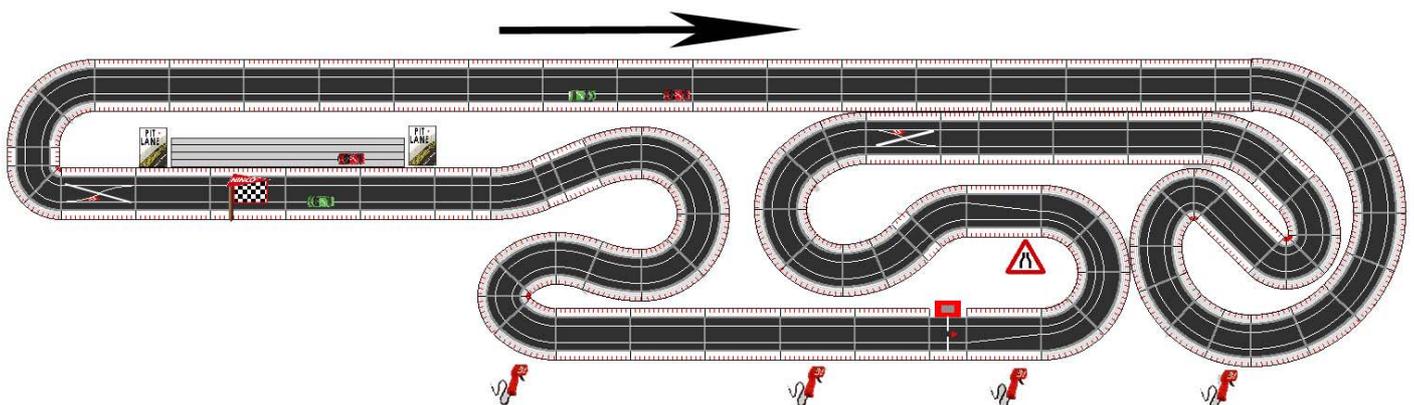
Piste d'essais Circuits Routiers

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, 25.25 et 25.67m. Le plateau fait 7.53x1.67m et la ligne droite principale, 6.20m.

Le circuit est équipé de deux changements de voies en X et d'un Pitlane Ninco.

Le système Digital est le Davic. Il y a 4 postes de pilotage.

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 Plus Ninco 2005.



PRICE

SCALEXTRIC

MODEL ELECTRIC MOTOR RACING

REGD.



En cette époque de Noël, une petite pensée pour ces heures passées dans les magasins de jouets, les yeux brillants face aux belles vitrines, puis à rêver en feuilletant des catalogues aux beaux dessins, photos et mises en scènes aguichantes.

Le «top»? Les sorties du jeudi, puis plus tard du mercredi, avec ma mamie qui m'emmenait dans les grands magasins de Paris. La Samaritaine, le BHV... Là, on pouvait même faire rouler les voitures sur des circuits de démonstrations, après avoir attendu son tour de longues minutes... qui paraissaient si courtes une fois la poignée en main.

Le retour en Métro, les croix au crayon sur les catalogues... souhaits quelquefois réalisés... Merci.