

# LE MANS SLOT RACING

## VOLUME #1



— 2021 —





Jean-Daniel, alias JD, est l'un des fondateurs du Dijon Racing Slot et l'actuel président du club. C'est surtout une véritable source de connaissance de 24 heures du Mans.

A la tête d'une collection impressionnante de voitures ayant participées aux 24 h du Mans entre 1962 et 1972, il partage sa passion et ses connaissances sur son très beau site: <https://lemans.slot-racing.fr/>.

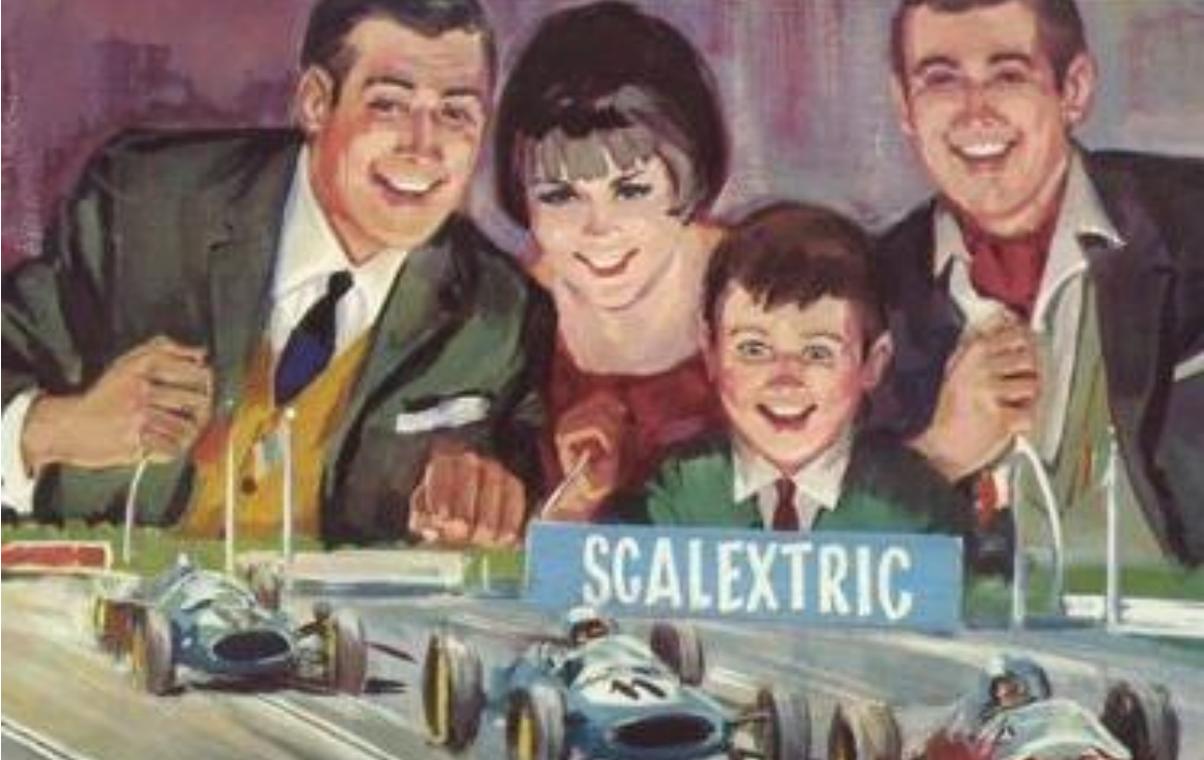
Tous les mois il nous partage son analyse sur un modèle de slot car de sa collection. Qualité de reproduction, efficacité en piste, histoire de la voiture... Tout y est.

Ainsi, si vous souhaitez parfaire votre collection sur les voitures du Mans entre 1962 et 1972, ce hors-série sera un guide parfait, à conserver précieusement.

Stéphane

Retrouvez les modèles présentés chez:





# L'HISTOIRE DU SLOT RACING



## SCALEXTRIC

EL JUEGO QUE APASIONA AL MUNDO

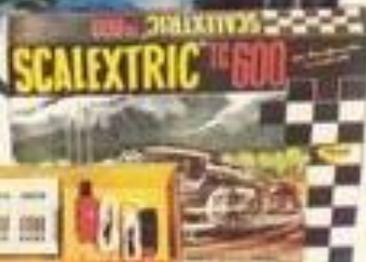
SCALEXTRIC le ofrece, además, una gran variedad de accesorios: para ampliaciones, tramos de pista, puentes, "chicanes", valías, automóviles, etc.

SCALEXTRIC le reportará una continuidad de ventas durante todo el año.

Fabricado en España por

**Exin-Lines Bros. S. A.**

RÍOS DE PLAZA, 84 BARCELONA 12



MODELOS:

Turismo Competición  
Gran Premio 1  
Gran Premio 3  
Gran Turismo 60  
Gran Premio 84

**SCALEXTRIC**

LA PRIMERA MARCA MUNDIAL

# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.

## Ferrari 365 GTB/4 #34 >1972

La **Ferrari 365 GTB/4 "Daytona"** châssis numéro 15225 est une voiture neuve acquise et engagée par la **Scuderia Filipinetti**. Confiée au trio Mike Parkes, Jean-Louis Lafosse et Jean-Jacques Cochet, la numéro 34 est qualifiée en 33ème position avec un temps de 4'26"1 devant sa camarade d'écurie, la numéro 35 de plus de 3 secondes. Déjà remontée à la 23ème place à la deuxième heure, la numéro 34 pointe en 18ème position à la mi-course. La suite de la course fut limpide et la voiture franchira le ligne d'arrivée en 7ème position au classement général assortie de la troisième place dans la catégorie GT.



Sur la piste, une fois l'aimant retiré, le moteur avant présente l'inconvénient de délester le train arrière et il est nécessaire de placer un lest pour équilibrer les masses et obtenir un comportement correct sur la piste. La Ferrari roule correctement et seule la crainte de casser cette belle voiture modère les ardeurs du pilote.

## La Ferrari 365 GTB/4 Fly A0656

**Fly** décline sa superbe Ferrari 365 GTB/4 dans cette version des [24 heures du Mans 1972](#). A l'époque de sa sortie, Fly a frappé un grand coup avec cette reproduction ultra précise pour un modèle de [slot racing](#). Il serait trop long d'énumérer tous les détails qui font de cette voiture un modèle exceptionnel. Même les disques de frein perforés sont reproduits. La décoration n'est pas en reste, et il faut une loupe pour découvrir la finesse de certains éléments comme ceux posés au dessus des vitres latérales. On peut juste reprocher un habitacle trop aplati et un essuie-glace un peu massif.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

## Ford MkIV #4 >1967

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.

### La Ford MkIV n°4 24 heures du Mans 1967

La construction de la dernière Ford MkIV s'achève en avril 1967. Seconde MkIV préparée par Holman et Moody, J-08 se qualifie en quatrième position avec un temps de 3'25"5 à 1"1 de la pôle de Bruce Mc Laren. Comme les autres MkIV, elle donna beaucoup de soucis dès le début des essais où les pare-brise cassèrent les uns après les autres. Il s'agissait d'un défaut du trempage du verre et un nouveau lot fût acheminé par avion et installé le vendredi après-midi. Cet incident gêna la mise au point et la voiture tourna très peu.



Parti lentement, Denis Hulme doit stopper à son stand dès le 3ème tour : accélérateur bloqué. Reparti en trombe, Hulme est l'homme le plus rapide en piste. Gêné par une Porsche 911S plus lente, il est victime d'un tête à queue et doit s'arrêter à nouveau pour changer ses pneus. Seulement 30ème à la fin de la première heure, la n°4 est remontée à la 18ème place après trois heures de course. Entre temps, Hulme aura fixé un sensationnel record du tour (égalé par la suite par Andretti) en 3'23"6 à la moyenne de 238,014 km/h.

Vers 19h30, Ruby tire tout droit dans le bac à sable de Mulsanne. Le dégagement de la voiture et la réparation du carénage inférieur prennent beaucoup de temps et la n°4 repart avec 12 tours de retard. Vers 22h30, suite peut-être à un bris de transmission, Ruby sort à nouveau de la route au Tertre Rouge. C'est l'abandon alors que la MkIV bleu foncé pointait en 32ème position.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Ford MkIV #4 >1967

### La Ford MkIV NSR 1041

Le constructeur italien **NSR**, spécialiste des voitures à hautes performances, met à son catalogue des voitures classiques telles que cette Ford MkIV. Les proportions de la voiture sont modifiées en vue d'une meilleure tenue de route. La miniature est plus large et plus basse que l'originale. La partie avant est également trop allongée, le rétroviseur droit est implanté sur l'aile avant alors qu'il est en réalité fixé sur la portière, et les pneus sont marqués Goodyear alors que les voitures préparées par Holman et Moody étaient montées en Firestone. Quelques détails de finition restent assez sommaires: les inserts de roues en plastique gris, le visage du pilote non peint, les phares fantaisistes trahissent une recherche de l'efficacité plutôt que de la fidélité. Dommage, car la peinture est de bonne facture et la décoration fidèle sauf pour les pastilles jaunes et rouges indiquant la matière de la carrosserie qui ont été oubliées.



[www.slot-cars.com](http://www.slot-cars.com)



Fidélité :



Performances :



Le point fort de la Ford MkIV est évidemment sa mécanique. Le moteur "Shark20", la transmission métallique et les roues vissées en alliage en font une fabuleuse dévoreuse de circuit. Une fois l'aimant retiré, la Ford a un comportement exceptionnel sur la piste. La tenue de route, l'accélération, le freinage sont fantastiques. Sans aucune préparation, sans lest, sans pneus spéciaux, la MkIV surpasse en performances la grande majorité des voitures d'autres marques. Même le puriste pardonnera vite les imperfections de la reproduction tant le plaisir de piloter cette machine est grand.

# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

## Lola T70 #12 >1967

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.

### La Lola T70 MkIII n°12 des 24 heures du Mans 1967

La Lola T70 MkIII/SL101 est le premier coupé T70 qui apparaît au Racing Car Show de Londres en janvier 1967 et se pose doublement en vedette de la manifestation. Marquant l'entrée de Lola dans le Championnat du monde Sport-Prototype, il annonce également le retour d'Aston Martin en compétition.

Réservé à l'équipe officielle Lola dont l'engagement est assuré par John Surtees, le V8 britannique DP218 en alliage léger conçu par Tadek Marek affiche une cylindrée de 5064 cm<sup>3</sup> et délivre 420/430 ch. Peinte d'un joli vert anglais et décorée de la flèche blanche du Team Surtees, la Lola effectue des débuts plutôt encourageants aux essais d'avril du Mans, où elle signe le troisième temps derrière deux Ferrari P4, mais elle sera la



Le patron du Team Surtees a engagé deux voitures pour les 24 heures du Mans 1967. Big John sera au volant de SL121 au capot arrière profilé, SL101 sera confiée à l'anglais Chris Irwin qui débute au Mans et à l'africain du sud Peter 'Piet' de Klerk déjà vu l'année précédente sur Porsche 906. Qualifiée en 25ème position avec un temps de 3'48"3, elle rend plus de 15 secondes à sa sœur d'écurie.



Les débuts au Mans des Lola Aston Martin furent très brefs. Surtees a été le premier à abandonner avec un piston cassé après seulement trois tours de course. La numéro 12 renoncera au 25ème tour après que l'amortisseur de vibrations du vilebrequin monté en urgence par les ingénieurs d'Aston Martin pour contrer le phénomène vibratoire, se soit détaché.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Lola T70 #12 >1967

### La Lola T70 Thunderslot UKL TD001

Giovanni Montiglio transfuge de NSR a créé la marque Thunderslot en 2015. La Lola T70 MkIII est la première voiture produite par la marque. A la différence de NSR, la décoration, les accessoires et la qualité de la finition en font un modèle très fidèle à la réalité. La numéro 12 des 24 heures du Mans 1967 a été produite en série limitée à 200 exemplaires. La décoration est très fidèle, la peinture très brillante. Seuls les rétroviseurs devraient être peints de la couleur de la carrosserie et non chromés, ainsi que les couvercles marqués Aston Martin et



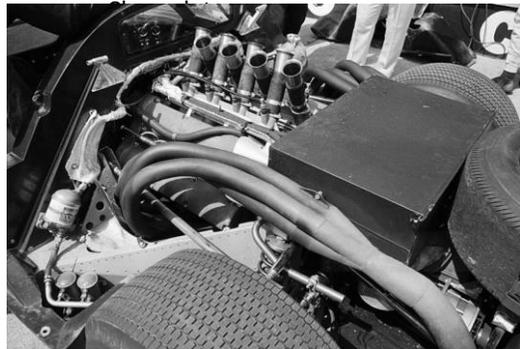
[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)



Fidélité :



Performances :



Le châssis et le support moteur sont très efficaces grâce aux nombreux réglages. La transmission en plastique est aussi robuste que les versions métalliques et garantit un fonctionnement beaucoup plus silencieux. Le moteur est un classique 21500 tr/mn qui permet de rouler à armes égales avec les modèles de Slot.it ou de NSR.



Sur la piste, la Lola est d'une efficacité redoutable. La qualité de la finition et des ajustements sont d'un très haut niveau et offrent sans préparation particulière, des performances de tout premier ordre. 8

# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Maserati 151/1 #2 >1963

L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.

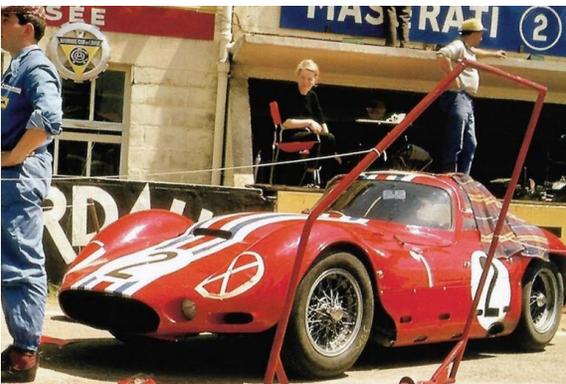
## La Maserati 151/2 n°2 des 24 heures du Mans 1963

La Maserati 151 est née de la volonté et de la détermination du colonel John Horace Simone. Lieutenant-Colonel dans l'US Air Force, héros de la seconde guerre mondiale, il était apprécié dans le monde du sport automobile. Il avait couru de 1951 à 1954, d'abord au volant d'une Jaguar XK120, puis d'une Jaguar C et enfin d'une Maserati A6GCS. A la fin de l'année 1954, il renonçait à la compétition après avoir été sérieusement brûlé dans un accident survenu sur le circuit de Marrakech au volant de son A6GCS.



Associé à Jean Thépenier dans l'Agence Maserati-France, il réussit avec Briggs Cunningham, importateur de la marque italienne aux USA, à convaincre le Dottore Ingegnere Giulio Alfieri de se mettre à la planche à dessin pour créer une nouvelle voiture pour les 24 Heures du Mans 1962. Ce sera la Tipo 151 une berlinette à moteur 4 litres placée à l'avant dont le premier exemplaire fut destiné à Maserati-France (châssis 151-002), les deux autres à Cunningham (151-004 et 006).

Après un début de course brillant, aucune des trois 151 engagées en 1962 ne vit le drapeau à damier. A la suite d'une cure de jouvence à Modène sous la direction technique du jeune Gianpaolo Dallara, la 151 de Maserati France revient au Mans en 1963 pour les essais préliminaires d'avril. Elle est allégée, équipée d'un nouveau moteur V8 de 5 litres à injection de 430 chevaux et d'une carrosserie sur laquelle un gros travail a été effectué pour améliorer l'aérodynamisme : les échappements sont carénés dans les bas de caisse et le montage du système d'injection a permis de supprimer la bosse du capot. Pour la course, la voiture est impressionnante dans sa robe rouge ceinte d'une double écharpe bicolore. La berlinette dénommée désormais Tipo 151/2 est prête à donner l'assaut à la citadelle Ferrari.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Maserati 151/1 #2 >1963



lemans.slot-racing.fr

Malheureusement 12 tours plus tard, au freinage de Mulsanne, au bout de la ligne droite des Hunaudières, la boîte de vitesse se bloqua en seconde, peut-être à la suite d'une erreur de Casner dans l'ordre de rétrogradage des vitesses. La réparation possible aurait duré deux heures : le Colonel Simone est obligé de jeter l'éponge.



## La Maserati 151/2 MMK MMK27

La Maserati 151/2 de MMK a été produite sous forme d'un modèle prêt à rouler en série limitée à 250 exemplaires. La peinture, les roues en aluminium, le châssis spécifique, les décalcomanies, tout respire la qualité. Le modèle est reproduit dans la version des essais des 24 heures du Mans 1963. Pour la course, le panneau arrière était dépourvu des bandes bleues et rouges et des ouvertures supplémentaires avaient été créés sous les vitres latérales.

La reproduction est particulièrement fidèle et les lignes baroques de la Maserati 151/2 sont parfaitement restituées. Sur la piste, le poids de la carrosserie en résine plaque la voiture au sol et la mécanique bien ajustée permet de la faire évoluer efficacement.



Fidélité :



Performances :



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Matra 670 #14 -1972

*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

## La Matra 670 n°14 des 24 heures du Mans 1972

La Matra 670/02 est identique à la numéro 12 et est suivie par Boyer, assisté de chef mécanicien Léon Quinet et de Marie-Annick Dufournier aux chronos. Elle est confiée à la star française François Cevert et au néo-zélandais Howden Ganley. Dans la première séance, Cevert est trahi par une soudaine averse et heurte le rail à l'entrée de la nouvelle portion du circuit. Il peut rentrer pour un changement de capot arrière. Les pilotes se plaignent d'avoir trop de frein sur l'avant et d'un arrière trop "léger".



Le lendemain, on améliore le comportement en déchargeant le train avant par des réglages de suspension et d'aileron arrière. Cevert signe alors la pôle position en 3'42"2 chaussé de pneus "spéciaux" qu'on ne peut toutefois pas considérer comme des pneus de qualification, car ils auront bouclé 23 tours.

Laissant Pescarolo prendre le meilleur départ, Cevert s'incline devant Bonnier au 3ème tour avant de prendre la tête au 5ème. En tête jusqu'à la 9ème heure, la numéro 14 s'incline à la suite de son premier changement de plaquettes. Elle reprend l'avantage peu avant la mi-course.



Peu avant midi, la pluie redouble et Ganley se fait percuter dans les Hunaudières par une Corvette. Il parvient heureusement à conserver le contrôle de sa voiture et rentre au ralenti : le pneu arrière-gauche est crevé, la carrosserie et un bras de suspension ont bien souffert.

La voiture s'arrête après avoir bouclé son tour en 22'45", tout et prêt. Moins de 8 minutes suffisent pour réparer mais quand Cevert repart sous les applaudissements, tout espoir de victoire s'est envolé.

C'est avec 10 tours de retard que la bleue et jaune franchira la ligne aux côtés de sa sœur, François levant bien haut les bras pour célébrer le doublé Matra

# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Matra 670 #14 >1972

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)



Fidélité :



Performances :



[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

### La Matra 670 #14 Le Mans Miniatures

Le Mans Miniatures est un artisan français qui produit en série limitée, une gamme de voitures de course au 1/32ème pour le slot racing sous forme de kits ou de modèles prêts à rouler superbement réalisés. Les carrosseries et les châssis sont moulés en résine avec des pièces en photo-découpe utilisées pour mettre en évidence les détails.

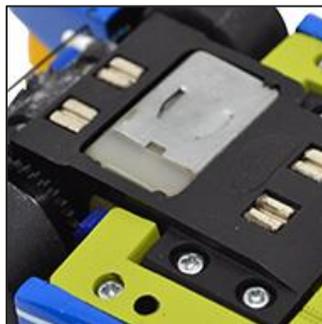
En 2014, Le Mans Miniatures ajoute à son catalogue les versions longues des Matra 670 numéros 12 et

14

des 24 heures du Mans 1972.

Basées sur la version courte, ces nouvelles moutures sont spectaculaires de finesse et de réalisme dans les moindres détails.

Sur la piste, le poids important de la voiture dû à l'épaisseur de la résine, bride les performances. L'extrême rigidité du châssis ne permet pas également d'obtenir une bonne tenue de route. Cette voiture trouvera donc plus sa place dans une vitrine qu'en compétition sur la piste.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Ferrari 312P #19 >1969

*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

## La Ferrari 312P n°19 des 24 heures du Mans 1969

Selon certaines sources, la Ferrari 312 P 0868 a été reconstruite après l'accident de Pedro Rodriguez à Monza et renommée 0872. Selon d'autres, il s'agit d'une voiture entièrement neuve. La numéro 19 est confiée à l'expérimenté Chris Amon et au débutant Peter Schetty. Chris Amon signe le 7ème temps de la première séance d'essais en 3'36"3, étant devancé par six Porsche, dont trois 917. Le Néo-Zelandais améliore le lendemain en 3'35"6 ce qui lui donne le 6ème temps à égalité avec la Porsche 908 de Hermann / Larrousse.

Les Ferrari partent donc côte à côte. La numéro 19 est la moins lente des deux à s'élancer, le V12 étant toujours récalcitrant à mettre en action. Ce départ laborieux va coûter cher au malchanceux Amon qui ne verra pas la fin du premier tour.



Il se retrouve bloqué derrière la Porsche 917 de John Woolfe mais la course est longue et il décide de temporiser avant de tenter un dépassement. A 80 mètres derrière la Porsche, il aborde les Esses de Maison Blanche lorsqu'il voit soudain la 917 mordre dans l'herbe, partir en travers, heurter la talus à gauche et rebondir au milieu de la piste.

N'ayant nulle part où aller dans cet étroit boyau que constitue Maison Blanche, Amon traverse la boule de feu qui a envahi la piste et heurte le réservoir de la 917 qui s'est coupée en deux en éjectant son pilote. La Ferrari prend feu instantanément et fini sa course sur la gauche de la piste, son pilote ayant le temps de s'échapper à temps.

La course est démarrée depuis quatre minutes et c'est déjà terminé pour la numéro 19 qui occupait la 13ème place. Au moins Chris Amon a-t-il la chance d'être en vie, ce qui n'est plus le cas du malheureux John Woolfe.

Légèrement brûlé aux cils, Chris en sera quitte pour la peur de sa vie et pour une petite marche à pied jusqu'aux stands.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Ferrari 312P #19 >1969



MMK  
PRODUCTIONS

Fidélité :



Performances :



[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

### Ferrari 312P #19 MMK

La Ferrari 312 P est livrée sous forme d'un kit peint accompagné de tous les accessoires nécessaires au montage. La peinture, les roues en aluminium, les phares, les décalcomanies, tout respire la qualité. L'assemblage s'effectue facilement, seuls la découpe et l'ajustage des parties vitrées doivent s'effectuer avec le plus grand soin. Toute erreur à ce niveau est irrécupérable. La carrosserie est prévue pour être montée sur un châssis Slot Classic, mais dispose

aussi des plots de fixation pour monter un châssis de Ferrari 512S Fly. Ce dernier montage permet de dégager l'habitacle pour adapter un intérieur complet et son pilote.

La reproduction est particulièrement fidèle et les lignes magnifiques de la Ferrari 312 P sont parfaitement restituées. Sur la piste, le poids de la carrosserie en résine plaque la voiture au sol et la mécanique Fly permet de la faire évoluer efficacement.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Porsche 911S #41 >1972

*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

### La Porsche 911S n°41 des 24 heures du Mans 1972

Sortie d'usine en 1972 en tant que Coupé 2.4S, la Porsche 911S 230 0538 a ensuite été convertie aux spécifications ST par le service compétition de Porsche, l'un des 24 exemples à subir cette transformation. Propriété du pilote américain Mike Keiser la voiture est engagée dans plusieurs courses aux États-Unis, dont les 24 Heures de Daytona et les 12 Heures de Sebring.

Pour les 24 heures du Mans, elle est inscrite sous la bannière de l'écurie Louis Meznaire. Elle sera pilotée par son propriétaire assisté de Sylvain Garant et d'un jeune pilote qui fera une extraordinaire carrière au Mans, Jürgen Barth. Il était à l'époque pilote d'usine et employé de la division sportive de Porsche.

Vainqueur des 24 heures du Mans 1977 il se souvient encore très bien de cette saison 1972 : *"Mike Keyser m'avait invité à Sebring et nous avions prévu de courir le Championnat d'Endurance complet pour 1972. Mike avait même engagé une petite équipe de télévision pour nous accompagner pendant toute la saison"*



Aux essais, avec un meilleur temps de 4'37"9, la voiture est qualifiée en 46ème position à plus de 12" de la meilleure 911S du Kremer Racing Team.

Roulant régulièrement, la numéro 41 pointe en 25ème position à la mi-course. Profitant des multiples abandons, la Porsche jaune atteindra la 13ème position dans la dernière heure. La course fut une véritable hécatombe pour les Porsche 911, puisque sur sept voitures au départ, seule la numéro 41 franchira la ligne d'arrivée et encore dans un état de fraîcheur qui laissait à désirer.



# LE MANS SLOT RACING



## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Porsche 911S #41 >1972



Fidélité :



Performances :



[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

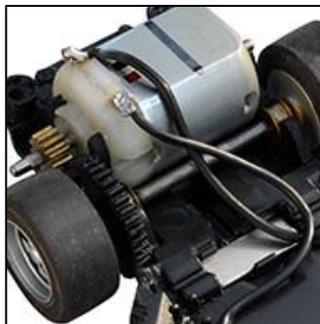
### La Porsche 911S Fly A901

Fly propose cette Porsche 911 dans cette originale version de la numéro 41 des 24 heures du Mans 1972. La reproduction est remarquable. De très nombreux détails mettent la voiture aux standards des modèles statiques.

La forme est parfaite, les roues Fuchs sont de toute beauté et les pièces chromées rapportées telles que les poignées de portes, le rétroviseur ou

encore les essuies glaces complètent avantageusement la voiture.

La Porsche 911 de Fly est certainement la seule voiture de slot racing équipée d'un moteur en porte à faux arrière. Sur la piste, cette disposition délest complètement l'avant et sauf à conserver l'aimant, un bon lest est nécessaire pour rétablir l'équilibre et obtenir un comportement satisfaisant.





*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

**Ligier JS3 #24 >1971**

## La Ligier JS3 n°24 des 24 heures du Mans 1971

La Ligier JS3 est la troisième du nom dans la saga des Ligier d'endurance. Le programme entamé avec la JS1 se poursuit en 1971 avec l'ambitieuse barquette JS3. Si les JS1 et JS2 furent des voitures conçues avant tout pour la route, la JS3 est un modèle unique spécialement développé pour une course : les 24 Heures du Mans.

La barquette est dessinée à la fin de l'année 1970 par Michel Tetu. Elle va reposer sur le principe "Ligier" : un châssis constitué d'une mousse de Klegecel prise en sandwich entre deux tôles d'aluminium, une technique déjà utilisée sur la JS1, sur lequel est posé une carrosserie inspirée des meilleures barquettes du moment. Le moteur est le 3 litres Ford Cosworth DFV de formule 1 qui développe 450 ch. Il est couplé avec une boîte Hewland à 5 vitesses. La voiture complète pèse 620 kg.

Pour les 24 heures, Guy Ligier fait équipe avec Patrick Depailler. Un V8 tout neuf est livré la veille du pesage et les mécaniciens doivent réaliser des prodiges pour présenter la voiture à l'heure. Avec un temps de 3'39''8, la JS3 est qualifiée à la 17ème place mais à plus de 26 secondes de la Porsche 917 de tête.

Le début de course se déroule parfaitement et la numéro 24 pointe en 10ème position à la 6ème heure. Au début de la nuit lors d'un arrêt de routine, Patrick Depailler se plaint d'un comportement anormal de la voiture. Une inspection révèle qu'une attache de suspension sur la traverse qui passe sous la boîte de vitesses est en train de se briser. La réparation prend presque 90 minutes et la barquette jaune repart à la 27ème place.

Les pilotes effectuent alors une remontée spectaculaire qui les porte à la 5ème place à 10 heures du matin, et après l'abandon de la Matra, à la tête du classement prototypes.



Malheureusement, la boîte de vitesse donne des signes de faiblesses et contraint les pilotes à s'arrêter. La boîte est démontée et tous les éléments sont déposés sur une bâche devant les stands tandis que Guy Ligier lance un appel sur le système de sonorisation pour trouver des pièces détachées Hewland. John Wyer répond à l'appel, mais les boîtes des Porsche étant d'un modèle différent, les mécaniciens devront meuler un roulement pour qu'il s'adapte. Ils remonteront finalement la boîte de vitesses, mais plus de trois heures seront perdues.

Tenant à tout prix à passer le drapeau à damier, Guy Ligier repart à la 14ème place sous les applaudissements du public qui soutient la dernière voiture française encore en course. Il franchira la ligne d'arrivée mais ne sera pas classé pour distance parcourue insuffisante. Malgré tout son potentiel, la JS3 ne retrouvera jamais la piste. L'accord signé avec Citroën (devenu propriétaire de Maserati) ne permettant plus à une Ligier d'être motorisée par Ford.

## Ligier JS3 #24 >1971



Fidélité :



Performances :



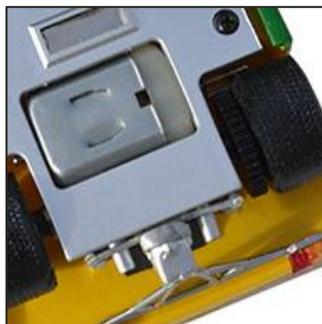
### La Ligier JS3 Proto Slot-Kit CB005

Depuis 2003, Proto Slot Kit (PSK) propose des kits et des transkits de très haute qualité pour les collectionneurs.

La Ligier JS3 est mise au catalogue en 2004 et fera l'objet d'une réédition en 2008. La voiture est livrée prête à rouler montée sur un châssis de Porsche 917/10 Fly qui fourni aussi les roues.

Deux points sont pourtant à corriger. Le numéro de course du coté droit identique à celui de gauche sur le modèle réduit doit être déplacé sur un fond blanc en arrière de la portière.

Le treillis arrière qui supporte le capot est en réalité très différent sur la Ligier et il faut fabriquer une pièce spécifique.



*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

**Chevrolet Corvette #1 >1970**

## La Chevrolet Corvette n°1 des 24 heures du Mans 1970

La Chevrolet Corvette 194378-S-410300 participe en 1970 sa troisième édition des 24 heures du Mans. C'est cette glorieuse voiture (Ex-Filipinetti en 1968 et 1969) qu'Henry Greder vend à Jean-Claude Aubriet, concessionnaire Opel à Caen et sociétaire de l'écurie Léopard. Aubriet, accompagné de Joseph Bourdon va étrenner cette Corvette aux essais préalables d'avril afin d'apprendre à maîtriser les presque 500 chevaux de la bête sous la pluie du Mans. Pesant 1 380 kilos, la numéro 1 va tourner en 4'14"2 ce qui la place en 8ème position de cette séance préliminaire.

En juin, la Corvette blanche va obtenir le 34ème temps, en 4'07"2 à 196,150 km/h de moyenne juste devant l'autre Corvette de Greder. Les deux Corvette sont première et seconde en catégorie GT devançant de 15 secondes la meilleure des six Porsche 911 présentes, et qui avec une 914/6, représentent la seule concurrence.

En début de course, la numéro 1 va se retrouver engluée dans le peloton des 911. Vers 19 heures, une glissade incontrôlée de Bourdon expédie la belle



américaine dans les fascines des essés du Tertre Rouge provoquant son abandon.

L'aventure n'est pour autant pas terminée pour 194378-S-410300, car elle reviendra encore trois fois au Mans (1971, 1972 et 1973), elle obtiendra son meilleur classement en 1973 franchissant la ligne d'arrivée pour la première fois à la 18ème place.



# L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)



## Chevrolet Corvette #1 >1970



Fidélité :



Performances :



[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

### La Chevrolet Corvette Scalextric C2525

La Chevrolet Corvette C3 est apparue au catalogue Scalextric en 2004. La version choisie est le cabriolet avec hard-top, ailes gonflées et échappements latéraux et sera déclinée en une dizaine de décorations. Pour les modélistes une voiture blanche sans décoration est également mise en production. Pour reproduire la numéro 1, la Corvette Scalextric, (cabriolet avec hard-top) n'est pas la bonne voiture. Il faut transformer la voiture en coupé et créer un nouveau toit.

Une solution consiste à le prélever depuis un kit de Corvette de chez Revell. Une fois découpé, il faut décoller le hard-top d'origine, ajuster la nouvelle pièce, la peindre en blanc et ajouter la lunette arrière. Quelques travaux supplémentaires sont nécessaires : suppression du spoiler, des phares additionnels et du rétroviseur, peinture des jantes, du capot et du panneau arrière en noir, ajout d'un bouchon de réservoir et d'un rétroviseur obus, peinture des side-pipes.



*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

**AC Cobra #3 >1963**

## L'AC Cobra n°3 des 24 heures du Mans 1963

Patronnée par le Sunday Times l'AC Cobra CS2131 a été construite en Angleterre chez AC. Elle est managée par un Stirling Moss barbu utilisant un porte voix pour donner ses ordres à l'équipe ce qui lui assure une affluence de photographes à chaque arrêt de ravitaillement. La voiture est confiée à Ninian Sanderson vainqueur de l'édition 1956 sur Jaguar Type D et dont c'est la neuvième participation au Mans et au pilote de l'usine AC Peter Bolton. Elle est chaussée de pneus Dunlop montés sur des jantes également de marque Dunlop en aluminium de 6" à l'avant et 7" à l'arrière. Le poste de pilotage a la particularité d'être à droite.

Qualifiée en 21ème position avec un temps de 4'12"4, elle précède la Lola équipée du même moteur Ford de 7 dixièmes. l'AC (difficile de l'appeler autrement, puisqu'elle était engagée par l'usine anglaise) allait aussi s'avérer la meilleure représentante du clan Ford durant la course. Bolton pointera en 13ème position lors des premiers tours, juste devant la Lola. Elle révéla combien son accélération et sa vitesse de pointe étaient élevées, mais aussi combien elle était délicate à conduire dans les grandes courbes. Sa consommation de carburant fut particulièrement élevée, ce qui l'obligea à de trop fréquents arrêts de ravitaillement.



Sanderson connaîtra une belle frayeur en glissant sur l'huile laissée dans la courbe des Hunaudières par l'Aston Martin de Bruce McLaren. Par miracle, la Cobra verte s'arrêtera sur la piste et pourra poursuivre sa course. Elle sera également retardée par une courroie de ventilateur baladeuse et un échappement desserré. Pointant dans le top 10 après 11 heures de course, elle progressera jusqu'au 6ème rang, avant de s'incliner à trois heures de l'arrivée face à la Ferrari 330 LMB de Piper/Gregory. Finalement classée 7ème et première des non-Ferrari, elle remportera également la classe 4001-5000 cm3.



# L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)



**AC Cobra #3 >1963**



Fidélité :



Performances :

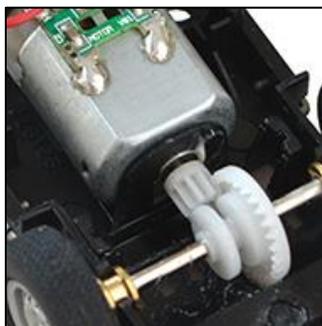


[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## L'AC Cobra Carrera 20027482

Carrera ne s'est pas contenté de reproduire une n-ième version de Cobra mais a judicieusement choisi la fine 289 équipée de son hard top. La finition est exceptionnelle pour un modèle de grande série. La décoration est fidèle dans ses moindres détails jusqu'aux minuscules rivets qui servent à la fixation des supports de cric. Dommage que les papillons de roues n'aient pas fait l'objet d'une pièce spécifique, ils ne figurent que comme un détail de moulage des jantes.

Carrera a utilisé les mêmes plans pour reproduire la Cobra blanche numéro 4 et la numéro 3 ce qui conduit à une erreur : la conduite devrait être à droite. Sur la piste, une fois les énormes aimants démontés, le châssis ultra-rigide ne permet pas la moindre erreur de pilotage. Le poids important corrige un peu les réactions de la voiture mais la voie étroite entraîne bien souvent des sorties de route. Le moteur est puissant et les grandes roues promettent une vitesse de pointe élevée.



*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

## Ford Mustang GT350 #17 >1967

### La Ford Mustang Shelby GT 350R n°17 des 24 h du Mans 1967

Claude Dubois, pilote et importateur Shelby pour la Belgique, engage cette Ford Mustang GT 350R qui porte la traditionnelle livrée blanche à bandes bleues de l'écurie belge. La version Racing est une évolution de la Shelby GT 350 destinée à la compétition. 37 voitures seront ainsi préparées par Carroll Shelby. Pour les 24 heures du Mans, cette Mustang est équipée d'un extincteur à poudre, dispositif encore rare à l'époque. Moins puissante que la Chevrolet Corvette et moins rapide que la Ferrari 275 GTB, elle est devancée aux essais par ses principales rivales en catégorie "Grand Tourisme".

Qualifiée en 36ème position avec un temps de 4'13"6, la Ford est à près de 20' de la meilleure des GT, la Chevrolet Corvette. Elle ne fera pas mieux en course, pointant en dernière position à la première heure à cause d'un élément de protection baladeur.



Elle devra encore s'arrêter plus d'une heure pour changer le joint du carter d'huile, puis pour réparer le pot d'échappement. Finalement c'est la boîte de vitesses qui cassa vers 22 heures, alors qu'elle occupait la 41ème place.



# POUR COMMANDER LA VERSION IMPRIMEE DE NOS ANCIENS NUMEROS, RIEN DE PLUS FACILE:

Rendez-vous sur [www.slotcar-union.com](http://www.slotcar-union.com) puis cherchez 'DRS MAGAZINE' dans le moteur de recherche :

L'expertise et la qualité du modélisme au service d'une passion

A propos de nous | Contactez-nous |

Rechercher parmi les nombreuses références



SLOT CAR

CIRCUITS & ACCESSOIRES

MODÉLISME

LICENCES ORIGINALES

STOCKAGE

GOODIES

PROMOTIONS

Accueil > Slot Car-Union > DRS MAGAZINE Numéro 10

## DRS MAGAZINE Numéro 10

Référence : DRSMagazine10



**En un clic, votre magazine qualité imprimerie est dans votre panier!**

# DIJON RACING

*slot*



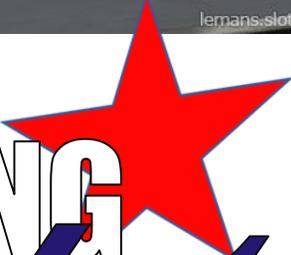
Amis Slotteurs,

Si vous souhaitez participer au **DRS MAGAZINE**, n'hésitez pas à nous envoyer vos articles à l'adresse ci-dessous, sur l'activité de votre club, ou tout simplement sur vos réalisations.



DIJON RACING



  
**slot**

**Magazine du DIJON RACING SLOT**

Contact Magazine: [drs21.contact@gmail.com](mailto:drs21.contact@gmail.com)

Contact Club: [contact@dijon-racing-slot.com](mailto:contact@dijon-racing-slot.com)

<https://www.dijon-racing-slot.com>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

**IMPRIMEZ MOI!**



**DRS**  
**MAGAZINE**

dijon-racing-slot.com