

# LE MANS SLOT RACING

## VOLUME #2



---

# 2022

---





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 | 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.

## Ford Mustang GT350 #17 >1967



Fidélité :



Performances :

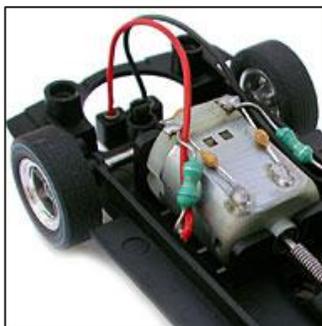


[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

### La Ford Mustang Shelby GT 350R Revell 08369

Pourtant très populaire dans les années 60, la Ford Mustang n'a été que tardivement reproduite pour le slot racing par Carrera et Revell qui met à son catalogue cette version du Mans 1967. La décoration est exacte et la voiture est finement reproduite dans tous ses détails, y compris la lunette arrière abaissée afin d'évacuer l'air chaud de l'habitacle.

Le moteur placé à l'avant présente l'inconvénient de délester le train arrière et de réduire la motricité. La solution est de remplacer l'aimant par un lest pour retrouver un comportement conforme à la voiture d'origine. Sur la piste, la voiture est rapide mais manque cruellement de frein et il faut largement anticiper les distances de freinage.



*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.*

**Alpine A110 #51 >1968**

## L'Alpine A110 n°51 des 24 heures du Mans 1968



C'est le niçois Bernard Collomb qui engage cette Alpine A110. Six fois au départ d'un Grand Prix de Formule 1 entre 1961 et 1964 sur une Cooper et une Lotus préparées par ses soins, il aligne au départ des 24 heures du Mans 1968 une berlinette Alpine A110 équipée d'un moteur spécial de 1289 cm<sup>3</sup>.

Associé au lyonnais François Lacarrau, meilleur "gordiniste" de la saison 1967, ils réussissent à se qualifier in extremis pour la course avec le dernier temps en 5'01"4, à près d'une minute et demi de la pôle position de Jo Siffert. Plus à l'aise dans les lacets du Turini que sur la ligne droite des Hunaudières, l'Alpine n'est pas réellement à sa place dans la grande épreuve sarthoise. Après un début de course honorable jusqu'à la huitième heure où elle pointe en 34ème position sur 40 voitures restantes, l'Alpine n°51 va passer par la suite beaucoup de temps à son stand accablée par de très nombreux ennuis mécaniques. Elle passera la ligne d'arrivée bonne dernière après avoir parcouru 167 tours et ne sera pas classée pour distance insuffisante. Les 2288 kilomètres parcourus en 24 heures par l'Alpine lui auraient donné la victoire en .. 1925.



# 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)



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.

**Alpine A110 #51 >1968**



Fidélité :



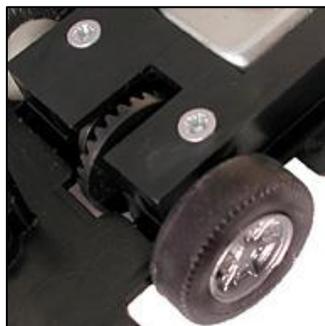
Performances :



## L'Alpine A110 SRT

L'Alpine SRT est la première reproduction sérieuse au 1/32ème de la célèbre berlinette pour le slot racing. Joué au 1/40ème et Polistil au 1/32ème ont inscrit ce modèle à leurs catalogues dans les années soixante dix, mais depuis, l'offre au 1/32ème était restée vierge jusqu'en 1999. Le moulage de la voiture en résine est très fidèle et les proportions sont très justes.

La finition est bonne avec des accessoires rapportés en photo-découpe comme les essuies glaces. La peinture finement appliquée donne à ce modèle un grand réalisme. L'Alpine est plus à l'aise dans une vitrine que sur la piste où le poids plume et le faible empattement rendent la voiture délicate à piloter. Avec de bons pneus il est possible de rouler correctement avec cette très belle reproduction.



*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.*

**Jaguar Type E #9 >1962**

## La Jaguar Type E n°9 des 24 heures du Mans 1962

La Jaguar Type E châssis n° 850009 est l'une des premières Type E sortie de la chaîne de production en 1961. Le châssis 85009 a été commandé par Peter Lumsden et Peter Sargent.

Pour la course des 24 heures du Mans 1962, la voiture a été équipée d'un capot en aluminium et d'un toit de type fastback fourni par Peels de Kingston en remplacement du hard top standard. En plus des modifications apportées à la carrosserie, John et Brian Playford ont remplacé le moteur par un bloc à carter sec de type D et une culasse wide angle. Un embrayage à triple disque de type D et un pont long incorporant un refroidisseur d'huile ont complété les modifications techniques.

Le réservoir de carburant a été augmenté à 140 litres.

Les deux associés Lumsden et Sargent se partagent évidemment la voiture pour la course. Aux essais, leur meilleur temps sera de 4'16"1, un dixième de plus que la Type E de Cunningham. Très bien partie, la numéro 9 pointe en 11ème position au premier quart de la course devant les deux autres Type E. A deux heures de la fin la Jaguar verte occupe une formidable 4ème place. Malheureusement, la boîte de vitesses va rester bloquée en quatrième vitesse et la Type E blanche de Cunningham va en profiter pour finir au pied du podium reléguant la numéro 9 en 5ème position au baisser du drapeau à damier.



# 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)



*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.*

**Jaguar Type E #9 >1962**



Fidélité :



Performances :



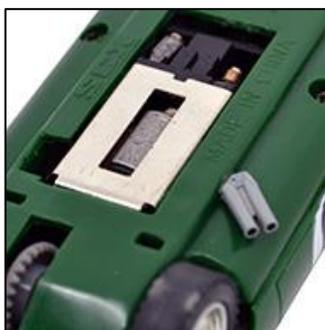
[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## La Jaguar Type E SCX 83710

Le modèle utilisé pour reproduire la numéro 9 des 24 heures du Mans 1962 est issue d'une série limitée Vintage de 1994 limitée à 8 000 exemplaires.

Équipée du moteur à cage ouverte RX-4 en remplacement de l'antique RX, la voiture à bonne allure avec ses pare chocs chromés et ses roues à effet rayons.

Pour réaliser la voiture du Mans il faut supprimer les pare chocs et les remplacer par des entretoises peintes en vert. Les roues sont remplacées par des Scalextric (Jaguar D). Il convient également de déplacer le pilote à droite de l'habitacle. Les numéros de course et les plaques d'immatriculation sont fournis par Le Mans Decals.



*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.*

**Lotus 47 Europe #44 >1967**

## La Lotus 47 Europe n°44 des 24 heures du Mans 1967

Après sa dernière participation en 1964, le Team Elite est de retour au Mans avec une Lotus 47, la version compétition du modèle Europe.

L'Europe est présentée en décembre 1966 et le lendemain de Noël, le Team Lotus engage deux voitures modifiées à une course à Brands Hatch. Chacune était équipée d'un moteur Ford de 1,6 litre et 165 ch retravaillé par Cosworth et d'une boîte de vitesses Hewland à cinq vitesses. Une voiture de course similaire a été acquise par Team Elite juste à temps pour participer au week-end d'essais du Mans en avril 1967.

John Wagstaff, le pilote titulaire du Team Elite l'a conduite avec un plâtre après s'être cassé le dos dans un accident de bobsleigh à St Moritz.

Pour la course de juin, la voiture est qualifiée en 40ème position avec un temps de 4'16"6, mais elle rend plus de 4 secondes à la meilleure Alpine dans la catégorie Prototypes 1301/1600 cm3.

Pendant la course John Wagstaff et son copilote David Preston se débattent avec les freins jusqu'à ce que le joint de culasse ne cède après seulement trois heures de course. Ce fut la seule fois où l'on vit une Lotus 47 au Mans et aussi la dernière participation pour le Team Elite.



# 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)



*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.*

## Lotus 47 Europe #44 >1967



Fidélité :



Performances :



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

### La Lotus 47 Europe PSK CB020

Depuis 2003, Proto Slot Kit (PSK) propose des kits et des transkits de très haute qualité pour les collectionneurs. La Lotus 47 Europe est proposée en kit pré-peint complet avec les vitrages, roues, accessoires et la planche de décalcomanies d'excellente qualité.

La voiture est prévue pour être équipée du traditionnel châssis Slot Classic. Le moteur central et la carrosserie très basse ne permettent pas l'installation d'un pilote, il faut donc se contenter d'une simple tête casquée.



*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.*

**Maserati 151/3 #2 >1964**

## La Maserati 151/3 n°2 des 24 heures du Mans 1964

Pour la saison 1964 et pour tenter de résister aux prototypes à moteur arrière avec une Maserati 151 déjà vieillissante, le Colonel Simone n'a donc d'autre choix que de miser sur la puissance et l'aérodynamisme. Il renvoie la 151 à l'usine pour des améliorations aérodynamiques. Elle en ressort avec une nouvelle carrosserie à la ligne originale et spectaculaire taillée par le ciseau de Mario Allegretti, un châssis allongé (l'empattement passe de 2300 mm à 2400 mm), un berceau avant permettant d'implanter le groupe motopropulseur plus bas, et un moteur dopé par Alfieri d'une vingtaine de chevaux.

Lorsque la 151/3 (nouvelle appellation) apparaît aux essais préliminaires, les spécialistes sont estomaqués devant l'audace des formes adoptées. Le "Monstre", ("Il Mostro"), fait encore plus de bruit avec ses échappements longs dépourvus de chicane. Évidemment, certains esprits chagrins descendent en flammes la nouveauté, mais peu importe, cette fois John Simone semble sûr de son coup.



*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.*

**Maserati 151/3 #2 >1964**

## La Maserati 151/3 n°2 des 24 heures du Mans 1964

Pour la course, La voiture est confiée à un équipage expérimenté : André Simon et Maurice Trintignant. Malheureusement les pépins allaient s'accumuler. D'abord le 21 mai soit un mois avant les 24 Heures du Mans, la 151/3 était sérieusement accidentée au cours d'un test à Monza ce qui valait à André Simon un séjour à l'hôpital. Puis les séances d'essais avant la course se transformaient en parties de mécanique. Le samedi, tout semblait être résolu mais la Maserati n'est qualifiée qu'en 15ème position avec un temps de 3'59"5, soit 3 secondes de plus que l'année précédente.

Après un départ calamiteux, le moteur refusant de monter en régime, la 151/3 s'arrête à la fin du premier tour. Le temps de trouver un morceau de caoutchouc mousse qui bloquait l'accélérateur, deux minutes sont perdues. Nullement découragé, Trintignant attaque et deux heures plus tard la Maserati figure en 10ème position. Tout aussi déchaîné, André Simon, pourtant convalescent, poursuivait la chevauchée, applaudi par la multitude de supporters enthousiasmés par la remontée de cette étonnante voiture. Les trois Ford GT40 lâchant prise l'une après l'autre et les rangs de Ferrari, la rivale de toujours, s'éclaircissant, à 21 heures, Trintignant passe en 3ème position derrière deux Ferrari.

On est proche de l'euphorie mais la guigne n'a pas déserté le camp de Maserati France et elle se manifeste bientôt sous la forme d'ennuis de freins et d'alternateur. Rien ne va plus et la grosse berlinette plonge au classement pour abandonner peu après minuit. Manifestement, à Modène, la préparation de la 151/3 n'était pas une priorité. Surprenant, car même s'il s'agissait d'un engagement privé, Maserati ayant abandonné toute ambition sportive, la voiture de l'importateur français était la seule représentante de la marque dans les grandes épreuves internationales.



*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 330 P4 #20 >1967**

## La Ferrari 330 P4 n°20 des 24 heures du Mans 1967

0846 est la première Ferrari 330 P4 construite sur la base de la P3 du NART vue aux 24 heures du Mans 1966. Victorieuse à Daytona en février, la P4 spyder est équipée de deux spoilers à l'avant, est dépourvue de rétroviseurs et ne compte que trois petites prises d'air à l'avant destinées au rafraîchissement de l'habitacle contre quatre sur les berlinettes.

Chris Amon, qui fait équipe avec Nino Vacarella, a préféré rouler à l'air libre et il n'aura qu'à s'en féliciter lorsque sa voiture prendra feu au bout des Hunaudières. Qualifiée en 12ème position sur la grille de départ avec un temps de 3'33"6, la numéro 20 pointe en 6ème place au premier passage, puis rapidement au 5ème rang.

Au cours de la 7ème heure, alors que la nuit est tombée sur le circuit, Chris Amon est victime d'une crevaison dans la courbe Dunlop. C'est le pire endroit pour crever car il faut alors parcourir presque un tour complet pour rentrer au stand. La pilote décide de remplacer sa roue et stoppe dans les Hunaudières. Malheureusement les piles de la lampe de poche sont à plat et c'est à la lueur des phares que le toujours malchanceux Chris Amon tente de débloquer l'écrou. Mais au premier coup, la tête du marteau s'envole dans les fourrés.

Après une vaine recherche, il ne reste plus qu'à tenter de rejoindre le stand au ralenti. Mais le pneu déchiqueté arrache une canalisation d'essence qui prend feu et transforme la voiture en brasier au pied d'un poste de commissaires.



# 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)



*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 330 P4 #20 >1967



Fidélité :



Performances :

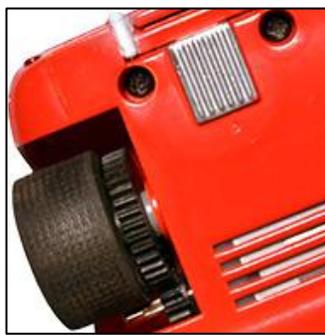


[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

### La Ferrari 330 P4 Scalextric C2641

Scalextric remet la Ferrari P4 à son catalogue 2005 uniquement en version berlinette. Pour réaliser la version découverte, il faut supprimer les rétroviseurs et boucher les trous de fixation. La partie arrière est la plus délicate à réaliser. Il faut séparer de l'habitacle la partie arrière

qui recouvre le moteur, la fixer sur la carrosserie et boucher les joints au mastic. La grille d'aération du moteur est réalisée avec une pièce de récupération. Pour terminer, la découpe du toit et des parties vitrées ne pose par contre pas de difficultés



*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.*

**Healey Repco SRX #34 >1970**

## **La Healey Repco SRX n°34 des 24 heures du Mans 1970**

Pour 1970, Donald Healey engage une voiture profondément modifiée par rapport au modèle précédent. En effet des changements radicaux sont mises en place à la suite des conseils de Bill Heynes retraité de chez Jaguar et ami de Healey.

On commença par "scalper" la SR et dans le même temps toute la structure était elle aussi modifiée. L'empattement fut augmenté de 9 cm, les voies arrière élargies de 137 à 142 cm, ce qui aboutit à une voiture un peu plus longue (401 cm hors tout, contre 395 cm au coupé), mais forcément plus basse et surtout, mieux équilibrée. Désespérant de pouvoir jamais s'aligner sur les poids de la concurrence, les concepteurs britanniques tentèrent d'oublier ce handicap, en choisissant un moteur plus musclé que le vétuste Climax. Là encore, le problème n'était pas aisé à résoudre, car faute de pouvoir dénicher un 2 litres vraiment moderne, il allait falloir forcément viser plus haut et le choix se porta sur un 3 litres Repco-Brabham de F1 type RB 740.



# 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)



## Healey Repco SRX #34 >1970

Joliment finie et même pimpante, dans sa robe immaculée simplement barrée d'une écharpe verte, la semi-nouveauté fit bonne impression au pesage, encore que, bien avant le chronomètre, la balance soit encore venue tempérer les enthousiasmes britanniques. Certes on avait gagné de 70 à 75 kg sur le modèle passé, mais avec un total de 841 kg (330 sur l'avant, 511 sur l'arrière) la SR "new look" se trouvait encore bien loin des autres 3 litres les plus modernes.

Confiée à Roger Enever et Andrew Hedges, la nouveauté est qualifiée sans gloire en 36ème position avec un temps de 4'06"0 derrière la Ligier JS1 et une Chevron B16, toutes deux à moteur 1800 cm3.

Un début de course tranquille permet à la Healey de naviguer aux alentours de la 22ème place, les nombreux abandons (11 au cours des trois premières heures) expliquant ce classement inespéré. Mais avec la pluie qui commence à tomber, (l'édition 1970 restant l'une des plus arrosées de toute l'histoire des 24 heures avec celles de 1923 et de 1958), les premiers soucis se présentent, sans pour cela entamer le moral de l'équipe.

A 9 heures du matin, la Healey est toujours là, prise en sympathie par le public. Elle s'arrête une fois de plus pour refixer un morceau de carrosserie qui risque de s'envoler. Chaque changement de roues coûte plus de 10 minutes mais désormais les mécaniciens s'escriment sous la protection d'un commissaire. A une heure de la fin, après le dernier ravitaillement, le Repco ne veut plus démarrer. Enfin, au grand soulagement de tous, le V8 rugit de nouveau, la voiture reprend la piste sous les applaudissements du public.

La Healey ne sera pas classée, ayant couvert une distance insuffisante mais elle va terminer cette épreuve dantesque et c'est bien là l'essentiel. Tout le public est derrière elle, toute l'équipe attend avec anxiété chacun de ses passages. Encore une demi-heure à tenir... Chacun croise les doigts, tout peut encore arriver avec un moteur de F1 à bout de souffle, même si ce serait trop injuste après la somme de travail fourni. Encore un quart d'heure... A 15h45, le speaker, catastrophé, annonce l'arrêt définitif de la Healey dans les Hunaudières, moteur cassé. C'est fini. Dans le stand, c'est la consternation. Les mécaniciens, les chronométrateurs, le second pilote, tous serrent les dents et retiennent leurs larmes, s'ils le peuvent.



# 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)



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.

## Healey Repco SRX #34 >1970



**MMK**  
PRODUCTIONS

Fidélité :



Performances :



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

### La Healey Repco SRX MMK TKP24

La Healey Repco est livrée sous forme d'un kit pé-peint accompagné de tous les accessoires nécessaires au montage. La série de pièces photo-découpées, les roues en aluminium, les phares, les décalcomanies, tout respire la qualité. La carrosserie est prévue pour être montée sur un châssis Slot Classic mais un gros travail d'ajustage est nécessaire pour que le moteur ne touche pas l'habitacle et que la

arrière du châssis s'adapte à la carrosserie

La reproduction est non seulement originale mais aussi particulièrement fidèle. Les lignes sont exactes ainsi que la décoration. Sur la piste, la mécanique simple permet de faire évoluer correctement la voiture. La fragilité du trépied qui supporte le rétroviseur découragera les pilotes cherchant à connaître les limites de la voiture.



*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.*

**Panhard CD #53 >1962**

## La Panhard CD n°53 des 24 heures du Mans 1962

La Panhard CD a été conçue par Charles Deutsch, un des plus grands ingénieurs automobiles français. Diplômé de Polytechnique, des Mines, Ponts et Chaussées et Supélec, il fonda à la fin des années 30 avec René Bonnet la fameuse marque DB. Après leur séparation en 1962, Charles Deutsch continua avec les ingénieurs Bertin, Romani et un groupe de travail de la S.I.A. l'étude et la mise au point de la Panhard CD, un coach destiné à un usage routier mais susceptible de hautes performances et équipé des trains roulants et du flat-twin de la Panhard PL17. En moins de 70 jours, l'impossible pari a été gagné.

Pour les 24 heures du Mans, trois voitures sur les quatre prévues prennent le départ (les numéros 53, 54 et 55). Le moteur est ramené à 702 cm<sup>3</sup> par une réduction de l'alésage qui passe de 84,85 à 77,2 mm. La numéro 53 est confiée à l'équipage André Guihaudin et Alain Bertaut.

Tournant sans aucun incident, la numéro 53 pointe en 30ème position à la mi-course et en 16ème place à trois heures de la fin, position qu'elle conservera jusqu'au baissé du drapeau à damiers.

Elle remporte l'indice de performance à la moyenne de 142,793 km/h en ayant bouclé 255 tours avec seulement un demi-tour d'avance sur la René Bonnet numéro 46.



# 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)



*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.*

## Panhard CD #53 >1962



Fidélité :



Performances :

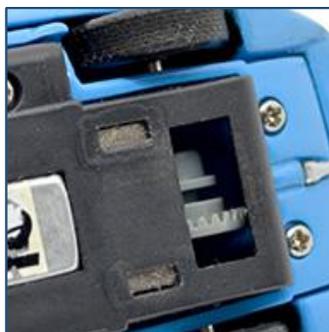


[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

### La Panhard CD n°53 des 24 heures du Mans 1962

Le Mans Miniatures est un artisan français qui produit une gamme de voitures classiques au 1/32ème pour le slot racing. Les carrosseries et les châssis sont moulés en résine avec des pièces en photo-découpe pour mettre en évidence les détails tels que les essuie-glaces et les roues.

La voiture est montée avec un châssis MRRC "Sebring" raccourci et d'un moteur "Slim" 20000 tr/mn. Sur la piste, le châssis touche à l'arrière et la voiture a du mal à avancer. Cette voiture trouvera donc plus sa place dans une vitrine qu'en compétition.



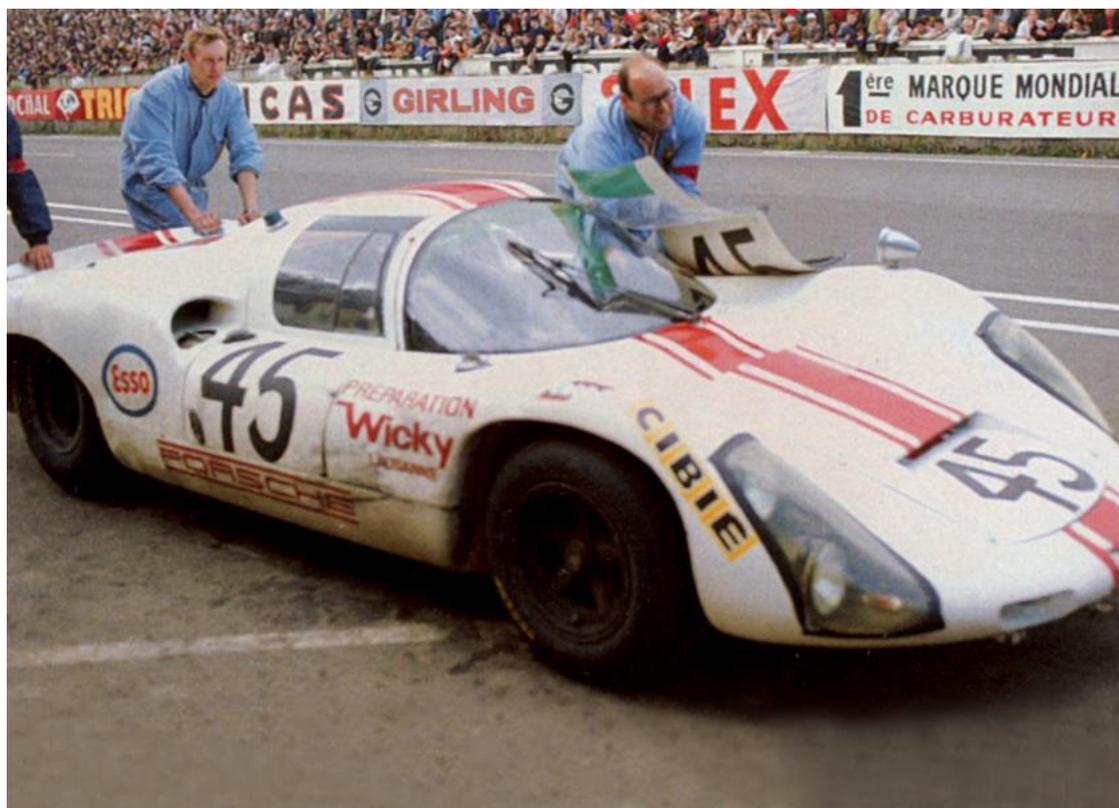
*L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.*

**Porsche 910 #45 >1968**

## La Porsche 910 n°45 des 24 heures du Mans 1968

La Porsche 910 blanche numéro 45 est préparée à Lausanne par André Wicky qui fait équipe avec le grenoblois Jean-Pierre Hanrioud. C'est la première participation d'André Wicky comme concurrent mais la cinquième en tant que pilote. Jean-Pierre Hanrioud en est de son côté à son quatrième engagement mais le premier avec Porsche en endurance après une brillante saison 1967 en rallyes au volant d'une 911 S 2 litres d'usine. Cet équipage expérimenté qualifie la 910 en 34ème position avec un temps de 4'13"8. La voiture équipée d'un hard top démonté

pour le départ, connaît un début de course mouvementé en s'arrêtant dès le premier tour en raison d'un portière mal fermée. Une série de problèmes va également retarder la numéro 45 : tête à queue de Wicky au Tertre Rouge, panne de compte tours et ennuis de culbuteurs. Malgré tout, à quatre heures de la fin de la course, la Porsche 910 pointe en 10ème position. Malheureusement, les problèmes de distribution vont réapparaître et un bris de soupape dans la dernière heure entrainera l'abandon alors que la voiture avait chuté à la 17ème position.



# 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)



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.

## Porsche 910 #45 >1968



Fidélité :



Performances :



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

### La Porsche 910 n°45 des 24 heures du Mans 1968

La Porsche 910 de MRRC a l'avantage d'avoir une décoration minimale et facile à effacer. Pour réaliser la numéro 45 de 1968, il suffit d'appliquer la planche de décalcomanies fournie par Le Mans Decals et d'ajouter un rétroviseur sur l'aile avant gauche.

Sur la piste, une fois l'aimant retiré, la Porsche a un comportement très correct. Malheureusement, le moteur est beaucoup trop puissant et le frein insuffisant. Avec une bonne préparation la voiture est capable de bonnes performances.



*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.*

**Alfa-Roméo TZ 2 #42 >1965**

## L'Alfa-Roméo Giulia TZ 2 n°42 des 24 heures du Mans 1965

L'Alfa-Roméo Giulia TZ 2 750111 commence sa carrière sportive en mai par une 17ème place aux 1 000 km du Nürburgring.

Pour sa seconde course au Mans, elle est confiée à l'équipage italien "Geki" Giacomo Russo et Carlo Zuccoli, tous deux débutants dans la Sarthe. Qualifiée en 32ème position avec un temps de 4'16"3, elle se place juste après la TZ 2 numéro 41.

Remontée à la 28ème place au début de la deuxième heure, une fuite d'huile suivie de la casse du moteur va contraindre la voiture à l'abandon après seulement une heure et 45 minutes de course.



# 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)



*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.*

## Alfa-Roméo TZ 2 #42 >1965



Fidélité :



Performances :



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

### L'Alfa-Roméo Giulia TZ 2 n°42 des 24 heures du Mans 1965

Le fabricant espagnol Fly a eu l'originale idée de reproduire l'Alfa-Roméo Giulia Tubolare Zagato dans sa seconde version. Si les roues sont superbes et la décoration fidèle, la voiture est trop aplatie. L'erreur est nettement visible sur les vitres latérales et le pare-brise.

Sur la piste, le moteur avant a tendance à délester le train arrière qui manque de motricité, mais c'est surtout le train avant à roues (très) indépendantes qui ne permet aucun appui fiable de la voiture dans les virages.



*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 250 GTO #23 >1962**

## La Ferrari 250 GTO n°23 des 24 heures du Mans 1962

La Ferrari 250 GTO 3769GT est livrée neuve au Français Fernand Tavano le 13 juin 1962 en vue de participer aux 24 Heures du Mans qui se déroulent dix jours plus tard.

Son moteur ne délivrant pas la puissance nécessaire au banc, il doit être reconstruit à Maranello.

C'est donc avec le moteur de 3607GT que cette GTO prend le départ de la course. Son propriétaire fera équipe avec le très expérimenté André Simon dont ce sera la 10ème participation aux 24 heures du Mans.

Qualifiée en 13ème position avec un temps de 4'08"1, elle se place juste après à la meilleure GTO de Ireland / Gregory.

Tournant comme une horloge, la numéro 23 pointe en 5ème position à la 6ème heure et conserve cette position jusqu'à la 15ème heure.

Malheureusement, vers 7h30 le dimanche matin, la transmission va lâcher, entraînant l'abandon de la belle GTO grise alors qu'elle pointait en deuxième position en GT et à la cinquième place au général.



# 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)



*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 250 GTO #23 >1962



Fidélité :



Performances :



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

### La Ferrari 250 GTO n°23 des 24 heures du Mans 1962

En 2022, Fly Car Model, en collaboration avec son distributeur britannique Gaugemaster, annonce une nouvelle collection de 12 modèles ayant participé aux 24 Heures du Mans en séries limitées de 200 exemplaires chacun. La Ferrari 250 GTO numéro 23 fait partie de la deuxième série disponible.

Les standards Fly sont au rendez vous et la miniature conserve tout ce qui a fait de cette marque une référence dans le domaine du slot racing. Le moteur avant dégage complètement l'habitacle qui est très fidèlement reproduit jusqu'à la grille du levier de vitesses.



# 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 Sloteurs,

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.



lemans.slot-racing.fr

DIJON RACING



**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!**

