

HISTOIRE DU SPORT AUTOMOBILE

VOLUME #3



2024





Gilles est passionné de sport automobile. Véritable encyclopédie, il connaît la vie et les exploits de très nombreux pilotes, célèbre ou moins connus.

Il nous partage, chaque mois, un article toujours très bien écrit et surtout complet sur un pilote dont le mois correspond à son anniversaire.

Ces illustres pilotes ont toujours vu leurs voitures reproduites pour le slot. C'est pourquoi cette rubrique a sa place dans le **DRS MAGAZINE**.

Nous faisons ce hors série afin de regrouper toutes ces rubriques et pour vous permettre d'avoir une petite encyclopédie des pilotes et de leurs voitures de slot.

Stéphane

Retrouvez les modèles présentés chez:



SOMMAIRE

Bernd ROSEMEYER

Tony BROOKS

Franck FRÉON & Alex CAFFI

Dan Gurney

Peter Revson

Jo Gartner

Chris Amon

René Rast

Graham Hill

DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

BERND ROSEMEYER



"Nebelmeister"

Il n'avait que 2 ans de plus que Juan Manuel Fangio mais n'eurent malheureusement pas le loisir de s'affronter. Bien dommage car, si bien plus tard, les frères Rodriguez, Jo Siffert, Ayrton Senna et particulièrement Gilles Villeneuve et Stefan Bellof auraient pu se réclamer du style de quelqu'un, ce serait bien de Bernd Rosemeyer !

Il faisait froid ce matin du 28 janvier 1938 près de Darmstadt. La mauvaise visibilité de la veille c'était dissipée mais le vent demeurait. Rudi Caracciola, son grand rival, avait pulvérisé le matin même le record de vitesse, sur l'autoroute, à plus de 430 km/heure ! Bernd avait auparavant expliqué l'onde de choc subie lorsque l'on passait sous un pont et son épouse, pourtant familière des sensations fortes était stupéfaite de ses passages. Sur son Auto Union Bernd s'apprêtait à ravir le record de Mercedes.

Bernd était né au début du siècle dans une famille curieusement bercé par l'automobile; son père était alors déjà garagiste ! Enfant il se familiarise avec le maniement de ces voitures, tout comme son frère job avec lequel il organise rapidement des courses de moto.

Dès le début des années 30, il est remarqué par la firme Zundapp et devient l'un des pilotes de l'écurie. Très vite, il intègre NSU chez qui il est de nouveau très performant. NSU fusionne alors avec Audi, Horch et Wanderer pour former Auto Union !



Carrera 20470 Exclusiv Auto Union Type C
Stromlinie Avus 1937

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

BERND ROSEMEYER



Auto Union Type C – Bernd Rosemeyer (Pink Kar)

Sans aucune expérience des sports mécaniques sur 4 roues, il est à nouveau immédiatement convaincant . Il restera dorénavant chez Auto Union. Des l'an suivant en 1935, il est engagé en Grand Prix en championnat d'Europe, pendant du championnat du monde de F1 actuel. Il signe son premier podium. En fin de saison, il s'impose à Bruno pour la première fois, hors championnat. Il y rencontre l'aviatrice Elly Beinhorn, venue remettre le trophée ... Elle deviendra ça femme l'année suivante !

1936 sera également pour lui l'année du titre avec 3 victoires alors qu'il ne dispute que 4 épreuves sur 7 ! 1937 sera plus difficile. Il est psychologiquement déstabilisé dès le début d'année, par la perte successive de sa mère puis de son frère. Sur le plan sportif, Mercedes, dominée la saison passée, a tiré les enseignements de sa défaite . Rudi Caracciola sera à nouveau champion. La saison prochaine sera sans doute meilleure...

Mais plus qu'un palmarès, Bernd Rosemeyer c'est un pilote flamboyant et un personnage attachant. Fier d'être convoqué pour 1 premier essai sur 4 roues, il se présentera en costume de ville pour célébrer l'événement. Son surnom Nebelmeister (maître du brouillard), il l'acquiert après s'être imposé sur le Nurburgring alors que la visibilité est devenue quasi nulle. Il sera d'ailleurs aussi le premier à tourner en moins de 10 minutes sur ce circuit. A Pescara, dans l'empressement, il passe entre un mur et un poteau. Le relevé de mesure révélera qu'il y avait moins de 5cm de débattement par rapport à la largeur de sa voiture ! En Suisse, alors que la rivalité est à son maximum avec son compatriote Caracciola, qui est sommé de lui céder le passage au drapeaux bleus, il se lie d'amitié avec Tazio Nuvolari, avec qui il évite un accrochage en sortant de la route alors qu'il est privé de frein, au risque de perdre la course.

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

BERND ROSEMEYER



Contrairement à de nombreux acteurs du sport automobile, le 13, son numéro fétiche, lui porte chance à ses yeux. Il ne pourra néanmoins jamais le porter en course. Charmeur, il séduira vite Elly, pourtant tout d'abord réfractaire à son tutoiement et sa "familiarité". Comme nombre de ses confrères, il est rapidement instrumentalisé par le régime nazi. Comme nombre d'entre eux, il est surtout heureux de pouvoir bénéficier d'un matériel exceptionnel, sans toutefois partager les idéaux du pouvoir en place. Mais avec son épouse, toute aussi médiatique, ils ont l'image du couple aryen, bon teint ... Pourtant, lors du Grand prix d'Allemagne 1937, contre l'avis du pouvoir en place qui ne voulait pas voir des femmes présentes aux abords des compétiteurs, Bernd va embrasser sa femme, en cela suivi par les autres engagés. Cela entraînera la colère et le retrait des officiels. Une fois sur le podium, il tournera à nouveau en dérision le protocole officiel. Rapide, adroit et souriant, envoyant l'image du couple idéal avec son épouse, il bénéficie d'une grande côte de popularité. Ferdinand Porsche déclarait à son égard : « Rosemeyer n'a jamais pris de risques inconsidérés. C'était juste qu'il pilotait plus vite que ce que d'autres personnes pouvaient. »

Il faisait froid en ce matin du 28 janvier 1938 près de Darmstadt. La rivalité était grande avec Rudolf Caracciola, mais teinté d'un grand respect. Il était presque midi quand Rudi s'était rendu auprès de lui pour expliquer que le matin, alors que le vent était plus faible, c'était déjà tangent pour accomplir le record. Il l'encourageait à différer sa tentative d'amélioration. Comme souvent Bernd souriait. Il il ajusta ses lunettes et s'engagea sur l'autoroute. Le dernier relevé cautionnait 430 km à l'heure. Juste après Bernd partait rejoindre les étoiles, il avait 28 ans.

LE MANS miniatures Figurine 1/18 Bernd
Rosemeyer Référence : FLM118013



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

TONY BROOKS



" Flying Dentist"

Tony Brooks était promis à une carrière toute tracée de dentiste. Il n'exerça finalement jamais ! Décédé nonagénaire, il est aujourd'hui l'un des grands pilotes trop souvent oubliés. Il était pourtant l'un des coureurs les plus talentueux des années 50 !

Très affûté sur les circuits britanniques sur Healey puis Freaser Nash durant la première moitié des années 50, Il devint ensuite majoritairement l'homme de 2 marques, Vanwall en F1 (même s'il fut vice-champion du Monde chez Ferrari) et Aston Martin en endurance. Deux fois parmi les trois premiers du championnat F1, il monta 6 fois sur la plus haute marche du podium : à Francorchamps, au Ring, Monza, Reims, Aintree et sur l'Avus ! Rapide et sur, il faisait jeu égal avec Stirling Moss et le prometteur Stuart Lewis Evans dans l'éphémère écurie

Vanwall qui faisait figure de Dream Team ! Comme Tony Vandervell, fondateur de l'écurie, il fut très affecté par la disparition du jeune et talentueux Stuart Lewis Evans. Efficace, il l'était également en endurance même s'il dû toujours abandonner aux 24 heures du Mans. Fer de lance chez Aston Martin, Il s'attribua notamment la victoire aux 1000 kms du Nurburgring avec Noël



© Claude Perre/ANL/Shutterstock



Proto Slot Kit - ASTON-MARTIN DBR1
CB062 - ASTON-MARTIN DBR1 LM58

N°2: Equipage Stirling Moss/Jack Brabham
N°3: Equipage Tony Brooks/Maurice Trintignant
N°4: Equipage Roy Salvadori/Stuart Lewis Evans

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes TONY BROOKS



Cunningham-Reid 1957 et au Tourist Trophy avec Stirling Moss l'année suivante. A l'aise sur ces deux circuits, il y signera deux nouveaux podiums en 1959.

En parallèle, en F1, après le titre constructeur, le premier attribué, conquis avec Vanwall, qui cessa alors son activité suite au décès de Stuart Lewis Ewans et son titre de vice-champion du Monde- entravé dans la conquête de la couronne par des mouvements sociaux en Italie - il trouve refuge chez Cooper puis chez BRM en 1961. Ce sera sa dernière année en compétition. En progression depuis plusieurs saisons, l'écurie connaît un coup d'arrêt cette année-là.

Désireux de faire la course en tête et également ébranlé par les accidents de ses confrères, celui de Taffy von Trips en fin de saison étant l'ultime choc, il écourte sa carrière prématurément, à 29 ans. Terminant le championnat en meilleure position que son coéquipier Graham Hill, qui sera champion dans cette même équipe l'année suivante, il paraît évident que son palmarès se serait considérablement accru... si la faucheuse s'était éclipsée !

Dans les discussions d'aujourd'hui, Tony Brooks laisse encore aux passionnés l'image d'un pilote doué, fin et d'un homme courtois et élégant. Il fêterait ce 25 février ses 92 ans, s'il ne nous avait pas quitté il y a bientôt 2 ans. Mais le dentiste le plus rapide du monde est bien souvent oublié. Bien injustement ! "



Scalextric C2663 - Vanwall VW57 F1 #4 - Tony Brooks - '58 Belgian GP Winner

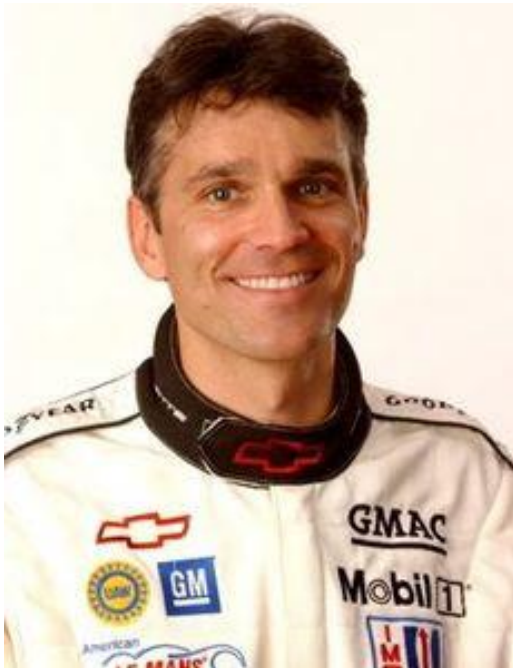
L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes Franck Fréon & Alex Caffi



" Destins croisés "

Ils sont nés à 2 ans et 2 jours d'intervalle. Par leur coup de volant, tous deux incarnaient un réel espoir pour leurs pays respectifs des deux côtés des Alpes. Adroits, affables et réfléchis, ils mirent à profit leurs qualités afin de connaître une jolie carrière. Même si beaucoup auraient aimé connaître une telle longévité, leur parcours, parfois semé d'embûches, les a empêchés de construire un palmarès encore bien plus florissant. Et ce n'était pas le talent qui faisait défaut...

Franck Fréon fut celui d'entre eux qui naquit le premier mais sa carrière automobile démarrera plus tard du fait de début en moto. Il impressionne en formule R5, en F3, on le voit même au 24 heures de Spa mais son palmarès reste assez succinct jusqu'à la fin des 80's.



En Italie, de son côté, Alex Caffi brille en formule Abarth et en F3 se classant 2e et 3e du championnat national. Il s'impose même lors de la coupe Internationale de F3 1985. Il met alors un pied en F1 avec Osella puis Dallara via la nouvelle écurie Scuderia Italia. Tout va très vite il obtient une quatrième place au Grand prix de Monaco et à Phoenix il est accroché la seconde place derrière Prost et sa McLaren !



RevoSlot RS0187 Corvette C5-R n.64 24h Le Mans 2000



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Franck Fréon & Alex Caffi



Les deux hommes deviennent de plus en plus assidus de l'endurance. Dès 1996 les deux hommes se côtoient des deux côtés de l'Atlantique sans vraiment se connaître. Franck a déjà deux victoires de classe au 24 heures du Mans dans sa musette. En cette année Franck terminera 5e sur Riley and Scott aux 24 heures de Daytona où Alex connaîtra une course difficile. Frank aura aussi conquis une victoire de classe au 24 heures du Mans sur Kudzu Mazda. 2 ans plus tard en ISRS Franck termine au pied du podium sur sa courage derrière la Riley and Scott d'Alex. L'italien signera un deuxième podium cette même saison. Curieusement les années se succèdent avec une réussite alternative. En 1999, Alex obtient une 6e place au 24 heures de Daytona ainsi qu'aux 24 heures du Mans et deux podiums à Spa et à Kyalami alors que Franck connaît une année sans. L'année suivante c'est l'inverse ! Franck est devenu pilote officiel GM chez Corvette. Il signe une 10e place au 24 heures du Mans et une neuvième place assortie d'une victoire de classe au Petit le Mans... Alex, lui, passe à travers.

En 2001 les deux hommes se retrouvent aux 24H de Daytona. Franck s'impose en GTS et au général avec sa Corvette, alors qu'Alex se classe 5e et sur le podium des GT ! Alex signera un podium à Brno en ISRS et Franck une 7e place à Sebring ainsi qu'une 6e couplée d'une nouvelle victoire de catégorie au Petit Le Mans. Différents podiums viendront renforcer le palmarès de l'italien sur les deux années suivantes alors que Franck signera toujours de jolies places au classement général doublées de victoires de classe sur sa Corvette. Malgré sans doute l'opportunité de rejoindre une entité importante en sport prototypes le français décide de cesser sa carrière à la fin d'année 2003. Alex continuera de briller dans différents championnats: GT, particulièrement italien, Grand prix masters, NASCAR whellen Euro series où il fondera sa propre écurie et courses historiques ...

Outre leurs parcours en monoplaces, Alex affiche donc une sixième place au 24 heures du Mans, 6 victoires de classe et 15 podiums au général. Franck lui peut s'enorgueillir d'une victoire au 24 heures de Daytona, de 7 victoires de classe, d'une septième place au général aux 24 heures du Mans et de 6 podiums de classe en 10 participations dans la Sarthe. Leur grand talent, que j'aurais aimé voir plus récompensé encore, a un écho bien particulier pour moi... J'ai la chance que deux sociétés dont je fus ou suis dans leur rangs, leur apportèrent leur soutien : Sonax pour Franck, WHS pour Alex. Alex fêtera ses 60 ans le 18 et Franck soufflera 2 bougies de plus 2 jours avant.

Joyeux anniversaire Messieurs et Merci pour tout !



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes DAN GURNEY



" BIG DAN "

Alors que s'achevait une période d'interaction entre le sport automobile européen et américain avec la fin de l'insertion des 500 miles d'Indianapolis dans le championnat du monde de formule 1, certains pilotes d'outre Atlantique étaient désormais tentés par les compétitions du vieux continent. Parmi eux, peut-être plus encore que Phil Hill, avec sa grande silhouette et son air un peu débonnaire, Dan Gurney en était le digne représentant.

Comme tout un chacun, il avait commencé ses classes dans son pays et glané, à la fin des années 50, nombre de victoires et de places d'honneur dans les championnats nationaux. C'est également sur ses terres qu'il connaîtra sa première reconnaissance internationale: Il s'impose aux 12 heures de Sebring en 1959 accompagné de Chuck Daigh, Olivier Gendebien et Phil Hill. Intégré à Ferrari il y dispute également ses premiers Grand prix. Son histoire européenne est en marche. 2 ans plus tard il se classera 3e du championnat du monde de formule 1, sur Porsche, ce qui restera son meilleur classement et pourtant toujours sans victoire dans cette discipline !

Pourtant sa carrière ne sera pas un long fleuve tranquille. Son premier succès en F1 interviendra l'année suivante toujours avec Porsche avant leur retrait de ce championnat. Sur ses 4 victoires F1 en carrière, Big Dan, inscrira la première de Porsche, la première de Brabham et la première de AAR Eagle, sa propre écurie. Son parcours, assez hachuré, ne lui permettra pas de s'imposer comme l'un des principaux protagonistes pour le titre au cours de ces saisons.



" BIG DAN "



Thunderslot CA00201S/W - Lola T70 Can-Am

Pourtant on attribue à Jim Clark , en privé, les propos selon lesquels il estimait que Dan Gurney était celui qu'il craignait le plus. Il s'imposera également, pour une seconde fois hors championnat, lors de la course des Champions en 1967, année également de son dernier succès en championnat.

La carrière du Grand Dan ne peut pourtant pas se résumer à ses participations en F1. Suite à sa victoire à Sebring, il se met en avant en gagnant deux fois de suite le trophée des Bahamas (Nassau Trophy) en 1960 et 1961 devant le gratin du sport automobile International. Il s'impose l'année suivante aux 1000 km du Nurburgring au côtés de Stirling Moss.

Suivront une victoire au 3 heures de Daytona, une seconde place à la Targa Florio et une nouvelle aux 24 heures à Daytona. Guidé par sa destinée européenne, il ne manquera pas de s'aligner au 24 heures du Mans. La Sarthe ne sera pas toujours magnanime avec lui en 10 participations il devra abandonner 8 fois. Mais une fois la ligne d'arrivée franchie, il triomphera deux fois de sa catégorie dont une fois au général pour Ford en compagnie d'AJ Foyt. Engagé en USAC, l'Indycar de l'époque, dès sa première participation au 500 miles d'Indianapolis 1962, il n'y connaîtra le succès qu'à partir de 1967.



" BIG DAN "

Son meilleur classement au championnat sera 4e en 1968 terminant également à la deuxième place des 500 miles d'Indianapolis pour la deuxième fois consécutive. Il est également convaincant en Nascar, en championnat de tourisme britannique, en Trans Am et également en Can-Am, où il obtient un premier succès des 1966 et s'imposera trois fois en 6 participations! L'implication dans son écurie AAR Eagle lui demande de plus en plus de temps et l'amène à quitter sa carrière de pilote au profit de celle de manager. Celle-ci sera se mettra en avant en formule 1, puis en USAC et également en endurance (IMSA) , comme Dan l'avait fait lui-même en tant que pilote. Malgré tout, suite à son partenariat avec Toyota qui lui avait apporté tant de succès en IMSA, Eagle disparaîtra après un peu convaincant retour en Cart (Indycar actuel) avec le constructeur japonais.

Né le 13 avril 1931 "Dan the Man" nous a quitté le 14 janvier 2018. S'il laisse l'image d'un grand compétiteur, il est difficile d'imaginer qu'il a couru quasiment tout au long des années 60 en formule 1, endurance, transam, NASCAR, tourisme et Can-Am de front, tout en s'octroyant des succès dans toutes ses disciplines ! Difficile dans ces conditions d'apparaître comme le leader d'une catégorie. Mais si l'on synthétise son palmarès de pilote, il a épinglé au cours de sa carrière 4 victoires en F1 et une troisième place en championnat du monde, 7 victoires en USAC assorties d'une 4e place en championnat et trois podiums aux 500 miles d'Indianapolis, 3 victoires en Can-Am en 6 participations, une victoire aux 12 heures de Sebring , aux 24 heures du Mans, au 1000 km du Ring une deuxième place à la Targa Florio ! Il fut également le 1er à faire jaillir le champagne sur un podium après un précédent accidentel de Jo Siffert ... Difficile d'être plus complet !"



Slot.it CA26a McLaren M8D n.48 1st Can-Am Mosport 1970

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Peter Revson



" Revie "

Issu d'une famille fortunée (Neveu et héritier de la famille Revson, les cosmétiques Revlon), Américain, beau garçon, indépendant, Peter Revson est souvent perçu à l'époque comme un coureur exotique, excentrique et dilettante... Et demeure aujourd'hui très sous-estimé ! Il a pourtant montré un beau potentiel des 2 côtes de l'Atlantique.

Il a une vingtaine d'années lorsqu'il débute en SCCA au début des années 60 puis conquiert sa première victoire dès 1961. Les années suivantes le verront apparaître en Formule Junior, sous la houlette de son ami Teddy Mayer, Formule 3 et Formule 2 . Convaincant mais sans grands résultats, il connaîtra une première parenthèse en Formule 1 en 1964. Elle se révélera peu concluante faute de compétitivité de la Lotus de Reg Parnell.

Suite à cet épisode, sa carrière se tourne plus vers l'endurance que la monoplace. Mais son amitié avec Teddy Mayer perdure. Il disputera par par 2 fois successives les 24 heures du Mans, qui se solderont par autant d'abandons. Il ne sera pas beaucoup plus chanceux lors de ces diverses participations aux 24 heures de Daytona. Mais les résultats commencent à se concrétiser dans la seconde partie des années 60. En 1966, jonglant déjà des deux côtés de l'Atlantique, il se classe 3e et victorieux de sa classe aux 12 heures de Sebring ainsi qu'aux 1000 kilomètres de Francorchamps sur Ford GT40, associé à Skip Scott. Il s'engage alors en Transam et empoche deux victoires dès sa première saison face à des adversaires tels Mark Donohue ou Peter Gregg. Il récidive en signant une première victoire lors de sa première saison en Can-Am... Au Mont Fuji !



THUNDERSLOT CA00202S/W LOLA T70 Can-Am
Peter Reverson #52 Laguna Seca 67

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Peter Revson



" Revie"

Mais le vrai déclic viendra en 1970. Engagé aux côtés de l'acteur Steve McQueen, qui prépare le film "Le Mans" sur une Porsche 908, il est 3e à l'approche de la fin de course derrière les intouchables Porsche 917 de Jo Siffert, Pedro Rodriguez et Léo Kinnunen et la Ferrari 512 de Mario Andretti et Arturo Merzario. La 917 victime d'une avarie et la Ferrari abandonnant, il se retrouve en tête !

Certes, l'acteur a un pied plâtré consécutivement à une chute de moto mais il est surtout beaucoup moins rapide... Et conduit très peu ! Exténué et au volant d'une voiture de la classe inférieure, Peter devra s'incliner face à Mario Andretti réaffecté sur la Ferrari de Nino Vacarella et Ignazio Giunti. Il sera néanmoins deuxième et vainqueur de sa catégorie !



1973 Peter Revson Racemaster Challenger AFX

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Peter Revson



" Revie "

Il est alors sur tous les fronts. L'année suivante il est titré en Can-Am sur McLaren. Fort de 5 victoires et de 4 podiums en 10 courses, il devance Denny Hulme, Jackie Stewart et Jo Siffert ! Il établit également la pole position aux 500 miles d'Indianapolis et se classe 2eme, entre Al Unser et AJ Foyt ! Un an après, sous l'impulsion de son ami Teddy Mayer, il revient en F1 chez McLaren et signe 4 podiums dont le 1er dès sa 2eme course. Cette même année, il termine 3eme des 1000 Kms du Ring, sur Alfa Romeo avec Rolf Stommelen et ajoute 3 podiums en Can-Am à son palmarès ! 1973 sera l'année de la consécration de notre côté de l'Atlantique. Il s'impose en F1 en Grande Bretagne et au Canada en partant de la Pôle Position et monte 2 autres fois sur le podium. Pour la seconde fois consécutive, il est 5eme du championnat du monde de F1.

Pourtant, les préjugés ont la vie dure, ses victoires sont minimisées voire contestées . Pourtant mieux classé au championnat que son équipier Denny Hulme, il subit l'arrivée d'Emerson Fittipaldi et doit trouver refuge chez Shadow. En début de saison, Il montera une nouvelle fois sur le podium en IROC, le championnat des champions, puis disparaîtra, à tout juste 35 ans, lors d'essais à Kyalami, dans un relatif anonymat. Il avait connu sur ce circuit son 1er podium F1. Pourtant, Il ne sera jamais oublié de connaisseurs qui voyaient en lui un potentiel champion du Monde. Au-delà, de par son indépendance et son éclectisme, Revie se serait sans doute plutôt montré un sérieux postulant pour la triple couronne. Même si parfois la mémoire globale se montre sélective..."



" Triste Mans "

Il était l'un des fers de lance du sport automobile autrichien comme avant lui Niki Lauda, Helmut Marko, Helmuth Koinigg, Jochen Rindt ou ensuite ses contemporains Gerhard Berger, Alexander Wurz, Roland Ratzenberger, Karl Wendlinger et Richard Lietz. Mais comme pour certains, le sort ne fut pas tendre avec lui.

Il était huitième sur sa Porsche 962C Kremer après avoir pris le relais du sud-africain Sarel van der Merwe, dans la nuit, en ce tout début de journée. L'équipage avait fière allure avec le japonais Kunimitsu Takahashi en troisième homme. Une place d'honneur à l'arrivée était envisageable pour Jo Gartner en cette édition de 1986, comme la quatrième place de sa première participation, l'an passé, où il avait pourtant perdu une roue en fin de course ! Mieux encore, lorsque l'on regarde le classement à posteriori...

Révélé en Super Vee, il fut ensuite l'un des animateurs du championnat Procar. Il faisait partie

de ces pilotes encore très polyvalents. En 1983, l'autrichien s'impose chez lui, à Zeltweg, en tourisme, puis gagne en F2 à Pau, l'épreuve phare, et termine sixième d'un championnat où figurent, par exemple Jonathan Palmer, Mike Thackwell, les frères Ferté, Kenny Acheson, Alessandro Nannini et Stefan Bellof ! Il s'engage partiellement en F1 en 1984, sur une modeste Osella ... Et arrachera la cinquième place en Italie ! La deuxième voiture n'étant pas engagée sur l'ensemble de la saison, ses points ne lui seront malheureusement pas affectés. Laissant derrière lui Gerhard Berger et Niki Lauda ayant pour sa part vaincu, 3 autrichiens sont ce jour parmi les 6 premiers.



BRM Porsche 962 IMSA '86 - Coke no.5 - ANGLEWINDER CHASSIS

" Triste Mans "



Présent aussi en endurance, John Fitzpatrick lui permet de s'engager pour une première fois au Mans. Il attire ensuite l'oeil de Bob Akin en IMSA qui l'associera à Hans Joachim Stuck ! En ce début d'année 1986, sur leur 962 Coca cola, ils montent sur le podium à Miami, puis décrochent les 12 heures de Sebring avec leur "patron". En parallèle, pour Kremer, il vainc en Interserie à Thruxton, est deuxième au Norisring et troisième à Silverstone avec Tiff Needell ! Il était confiant en la valeur de ses équipiers, de son team, de sa voiture en l'approche de l'épreuve mancelle même si lors des essais, il avait trouvé à sa monture un comportement un peu bizarre à certains endroits. Une belle performance était plus qu'envisageable ! Mais, en cette nuit du 1er juin, à 2h40, dans les hunaudieres, alors que tout se passait à peu près comme prévu, peu après le Tertre Rouge, l'arrière de la voiture s'affaisse, vraisemblablement en raison d'une rupture de suspension. La 962 noire fait une embardée, pivote sur la toit et glisse des centaines de mètres avant de s'embraser, Jo n'a rien pu faire. Il avait alors 32 ans et leur résultat allait sans doute le révéler au plus grand nombre...

KevinOz Decals: Le modèle présenté est un Scalextric Lotus 99T qui a été modifié et repeint



Slot.it CA09z1 Kit Blanc Porsche 956 KH avec pièces pré-peintes et pré-assemblées

" En Marge de la gloire "

S'il existait un championnat des pilotes malchanceux, Chris Amon ferait assurément partie des pilotes en lice. Fer de lance, dans différentes disciplines, tour à tour, de Ford, McLaren, Matra et Ferrari il fit partie des compétiteurs engagé sur 330 P4 Can-Am.

Tout se présentait sous les meilleurs auspices pour ce jeune néo-zélandais qui impressionnait dans son pays. À tout juste 20 ans, il saisissait sa chance de venir en Europe en raison de ses résultats probants, pour courir quasi immédiatement dans les deux majeurs championnats mondiaux : la catégorie Sports et la Formule 1. Malgré une pré-



sence sur tous les fronts, la réussite ne fut pas souvent au rendez-vous.

Plusieurs années durant, il court sur Lotus BRM, sans grand succès. C'est majoritairement chez Ford, en endurance, qu'il se fait remarquer. Ferrari le recrutera alors à la fin des années 60. Malheureusement, on peut dire qu'en F1, il fut toujours au mauvais endroit au mauvais moment. Il débarque dans une écurie italienne au creux de la vague et ce sera le cas par la suite en arrivant chez Matra. Il aura pourtant durant sa carrière conquis 11 podiums, 5 pôles positions et 3 meilleurs tours, une 4e place en championnat mais sans jamais connaître la victoire tant attendue. Symbole de sa malchance dans cette discipline, à Monza en 1971, chez Matra, il est en tête de course quand il perd la visière de son casque. Il rencontrera d'ailleurs par la suite des soucis d'alimentation. C'est alors Peter Gethin qui s'impose.



Policar CAR04a March 701 n.10 Chris Amon - Spa GP 1970

“ En Marge de la gloire ”



Racer Ferrari 330 P4 No.20 Le Mans 1967

Pourtant le néo-zélandais prouve sa valeur en monoplace en différentes occasions. Notamment lors de la Tasman series en 1969 où se déroulent 7 courses. Face à Jochen Rindt, Piers Courage, Derek Bell, Graham Hill et Jack Brabham, il s'impose quatre fois signe 6 podiums 3 meilleurs tours et deux pôles positions. En F1, hors championnat, lors de l'international trophy, il signe la pôle position le meilleur tour et la victoire devant Jackie Stewart, Piers Courage, Bruce McLaren, Denny Hulme, Graham Hill, Jack Brabham et Jochen Rindt. Il demeure également le recordman du tour du sélectif circuit de Charade, tant en essais qu'en course.

La chance lui sourira plus dans d'autres disciplines mais toujours sous une certaine relativité. Au 24 heures du Mans, il imposera sa Ford lors de la fameuse édition de 1966, en compagnie de son compatriote Bruce McLaren, mais lors de ses 7 autres participations, il abandonnera ! L'année suivante sur Ferrari 330 P4 il grimpe en haut du podium des 24 heures de Daytona et des 1000 km de Monza en compagnie de Lorenzo Bandini. Une deuxième place au 1000 km de Brands Hatch aux côtés de Jackie Stewart finira de le mener vers la Can-Am, où il avait gravi 2 fois le podium sur McLaren l'année précédente, sur la 330 P4 dédiée. 5e à Laguna seca et 8e à Riverside cette même année, le reste de ses participations ce soldera par autant d'abandons.

Thunderslot CA00601S/W Can-Am 350 Riverside 1967 #23 C.Amon



“ En Marge de la gloire ”



LE MANS miniatures Matra MS670 Le Mans 1972

Les années Matra montreront un Chris Amon toujours aussi adroit et rapide mais malheureusement toujours aussi malchanceux, en endurance comme en Formule 1. Lassé de cette infortune, il se lancera même dans la conception de sa propre monoplace qui s'avéra un échec. On le verra encore quelques années dans des écuries écumant les fonds de grille au milieu des 70's . Son talent n'avait pourtant pas disparu. En 1973 en compagnie de Hans Joachim Stuck, il gagne les 1000 km du Nurburgring sur BMW.

Une certaine résignation couplée au choc de l'accident de Niki Lauda l'éloignent progressivement des circuits après une carrière de plus de 2 décennies. Décédé le 3 août 2016 d'un cancer, il estimait pourtant avoir été chanceux puisque nombre de ses partenaires et amis n'avaient pas eu la chance de connaître une telle longévité de carrière à cette époque.



Slot.it CW10 Ford MKII n.2 1st 24h Le Mans 1966

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

René Rast



"Fast Rast"

A une lettre près, il porte extrêmement bien son nom ! René Rast fait partie de ces pilotes qui semblent pouvoir briller partout. Véloce, sur, intelligent et spectaculaire, il a également une incroyable faculté d'adaptation que peu de pilotes développent aujourd'hui. En 16 années, il s'est imposé dans 13 des championnats qu'il a disputé ! Affable, il fait également partie de ces acteurs qui donnent aux spectateurs un agréable ressenti du sport automobile.

Rapide en Karting, il sera vite repéré, en restant curieusement en marge de la monoplace. Champion en Polo Cup puis vice-champion en Léon super Copa

Allemande, il sera rapidement lié à Porsche. Il se montrera redoutable en Carrera Cup et Supercup face à Nick Tandy, Kevin Estre, Laurens Vanthoor ou Nicki Thiim. Entre 2008 et 2012, il obtiendra 5 titres, soit un titre par an, entre la Porsche cup allemande et la Super Cup. Soit un total de 29 victoires y compris la Porsche World cup organisée en 2011 ! Libre d'un programme en parallèle il s'engage avec Audi en GT en ADAC et en Blancpain et voit se profiler un programme international plus étoffé.



NSR 1072AW Kit Blanc Porsche 997 RSR - AW King 21 EVO3

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

René Rast



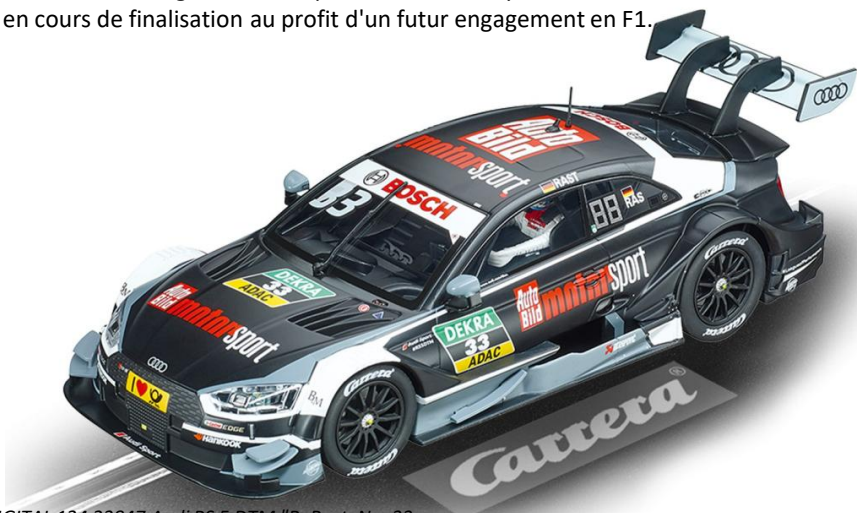
"Fast Rast"



*Carrera GO!!! 64226 Audi R8 LMS GT3 evo
II DTM "René Rast, No. 33"*

Passé sous le giron Audi, il sera tout aussi remarquable. Éclectique, son sens de l'attaque rappelle les plus grands funambules. Impressionnant en tourisme, titré d'entrée de jeu en ADAC GT, double vainqueur des 24h de Francorchamps, vainqueur de celles du Nurburgring, il s'est montré également sous son meilleur jour en Sports, LMP2 puis LMP1 aux 24 heures du Mans et de Daytona avec moins de réussite. La firme aux anneaux le focalise alors sur le DTM. Il devient ainsi champion dès sa première saison complète ! Et il poursuit par 2 autres titres et un de vice champion sur ces 4 saisons ! Sur l'ensemble de celles-ci, il est crédité de 24 victoires, dont 6 consécutives (un record) en fin de saison lors de celle où il finit de peu sur la seconde marche du championnat.

Transféré en Formule E, avec Audi puis McLaren, à l'image d'Andy Wallace, la monoplace lui sourit peu. Même s'il y signe trois podiums, ce n'est pas dans ses réalisations habituelles. Sporadiquement engagé en endurance en parallèle, il impressionne toujours en championnat du Monde avec G Drive en LMP2 tout comme en IMSA, à bord d'une Mazda engagé par le Joest Racing. En fait, Audi lui réserve un joli programme, annonçant son retour en endurance en plein renouveau, en catégorie reine ! Il est évidemment le premier pilote choisi par la marque. Le projet fait néanmoins long feu, la marque aux anneaux ayant décidé curieusement d'abandonner le projet en cours de finalisation au profit d'un futur engagement en F1.



Carrera DIGITAL 124 23847 Audi RS 5 DTM "R. Rast, No. 33"

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

René Rast



"Fast Rast"



Scalextric C3286 Audi R8 GT3, Porta 77 Phoenix Racing

Le département Audi sport étant ainsi démantelé, Andreas Roos, transfuge d'Audi vers BMW pour y mettre en place leur propre hypercar, ne manque pas l'opportunité de faire signer René Rast, alors sans contrat.

Il faudra tout réapprendre avec la firme Munich qui ne s'était pas engagé en catégorie Sports depuis des décennies. Mais après des débuts balbutiants, en cette année 2024, le team voit ses performances en nette hausse en fin de saison. Fort de performances toujours significatives en DTM (3 victoires avec BMW Schubert), il montre à nouveau son singulier sens de l'attaque en endurance

Assurément l'un des meilleurs pilotes actuels, toutes disciplines confondues, déjà détenteur d'une victoire de classe aux 24 heures de Daytona, il espère sans doute réitérer au classement général. Le même résultat au 12 heures de Sebring, au Petit le Mans et aux 24 heures du Mans sont sans doute parmi ces objectifs. Tout comme le titre de champion du Monde...

A 38 ans en ce 26 octobre, avec près d'une victoire pour 5 courses parcourues et un podium sur 3 au cours de sa carrière, René Rast va sûrement faire à nouveau figure d'épouvantail et voir de grandes opportunités s'offrir à lui ! Le meilleur est sans doute à venir...

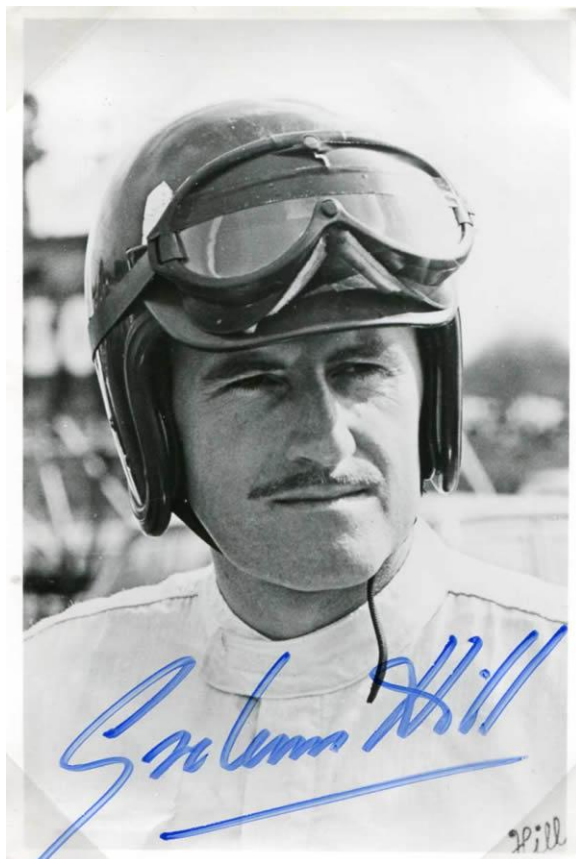


Carrera BMW M4 GT3 « Schubert Motorsport, n°33 »

" Triple couronne !"

A l'âge où certains avaient déjà entamé une carrière brillante en sport auto, Graham Hill n'avait aucune connexion avec le monde automobile. A presque 25 ans, il n'avait même pas son permis de conduire ! Pourtant, à ce jour, il demeure le seul détenteur de la triple couronne...

La question se pose souvent de savoir si, outre les 24 heures du Mans et les 500 miles d'Indianapolis, c'est la victoire au Grand Prix de Monaco ou le titre mondial F1 qui permet de coiffer la triple couronne. Avec Graham Hill, la question est éludée, il est le seul vainqueur de ce challenge en ayant remporté 2 titres F1, avec BRM et Lotus, et 5 victoires en Principauté, ce qui lui valut le nom de Mr Monaco, tant il y semblait dans son jardin. Il aurait même dû bénéficier d'un 3ème titre en 1964, s'il n'avait été sorti au Mexique par la Ferrari de Lorenzo Bandini au profit de son coéquipier de la scuderia, John Surtees, qui s'empara ainsi du titre promis !



" Triple couronne !"



*Scalextric C3898A Legends Jaguar E-type 1963
International Trophy Twin Pack - Limited Edition*

Très engagé en aviron (les couleurs de son casque sont celles de son club), il arrive tard en sport auto, un peu par hasard, après avoir eu son permis de conduire ... à 24 ans ! De là naîtra sans doute une certaine sous-estimation. Pourtant, il fut le compétiteur le plus régulier et redoutable de son ami Jim Clark. Avec un style fondamentalement différent, ils affichaient une grande complicité et rivalisèrent même comme coéquipiers chez Lotus. De même, après le décès de l'écossais, il ne fut pas ridicule aux côtés de Jochen Rindt ... à près de 40 ans ! En parallèle, il se montra redoutable en tourisme, en endurance ainsi qu'en Canam et évidemment à Indy, où il s'imposa devant Jim Clark. On le vit courir pour Jaguar, Ferrari, Ford, Porsche, Lola ou encore Matra. Outre Le Mans où Henri Pescarolo avait les plus grandes craintes de démotivation en raison de son âge, il s'imposera aussi aux 12 heures de Reims, au Tourist Trophy et grimpera également sur le podium de la Targa Florio ou de Riverside en Canam. Difficile d'être plus éclectique en étant si convaincant.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Graham Hill



“ Triple couronne ! ”



Scalextric C3656A Legends Team Lotus 49

Les accidents et l'âge aidant, il bâtit son écurie qui commençait à monter en puissance. Rolf Stommelen s'était même porté en tête du Grand Prix d'Espagne 1975, avant son terrible accident. Malheureusement en ce 29 novembre, au retour d'une séance d'essais au Castellet, Graham, aux commandes de son avion s'écrasa dans le brouillard peu avant son atterrissage. Son équipe, y compris son jeune pilote prometteur Tony Brise, était à son bord et fut également décimée. Le sport automobile, particulièrement Britannique, fut doublement touché.

Bette, son épouse, et ses enfants, connurent de lourdes difficultés financières suite à ce crash. Pourtant, près de 2 décennies plus tard, son fils Damon, reprendra le flambeau. Curieusement sous-estimé lui aussi, issu de la compétition moto, il perpétuera la tradition en ramenant le trophée mondial de F1 en la demeure familiale... Et en ayant vu, lui aussi, un titre lui échapper en 1994, Michael Schumacher l'ayant sorti de la piste pour lui subtiliser ! Parfois, l'histoire bégaye ...



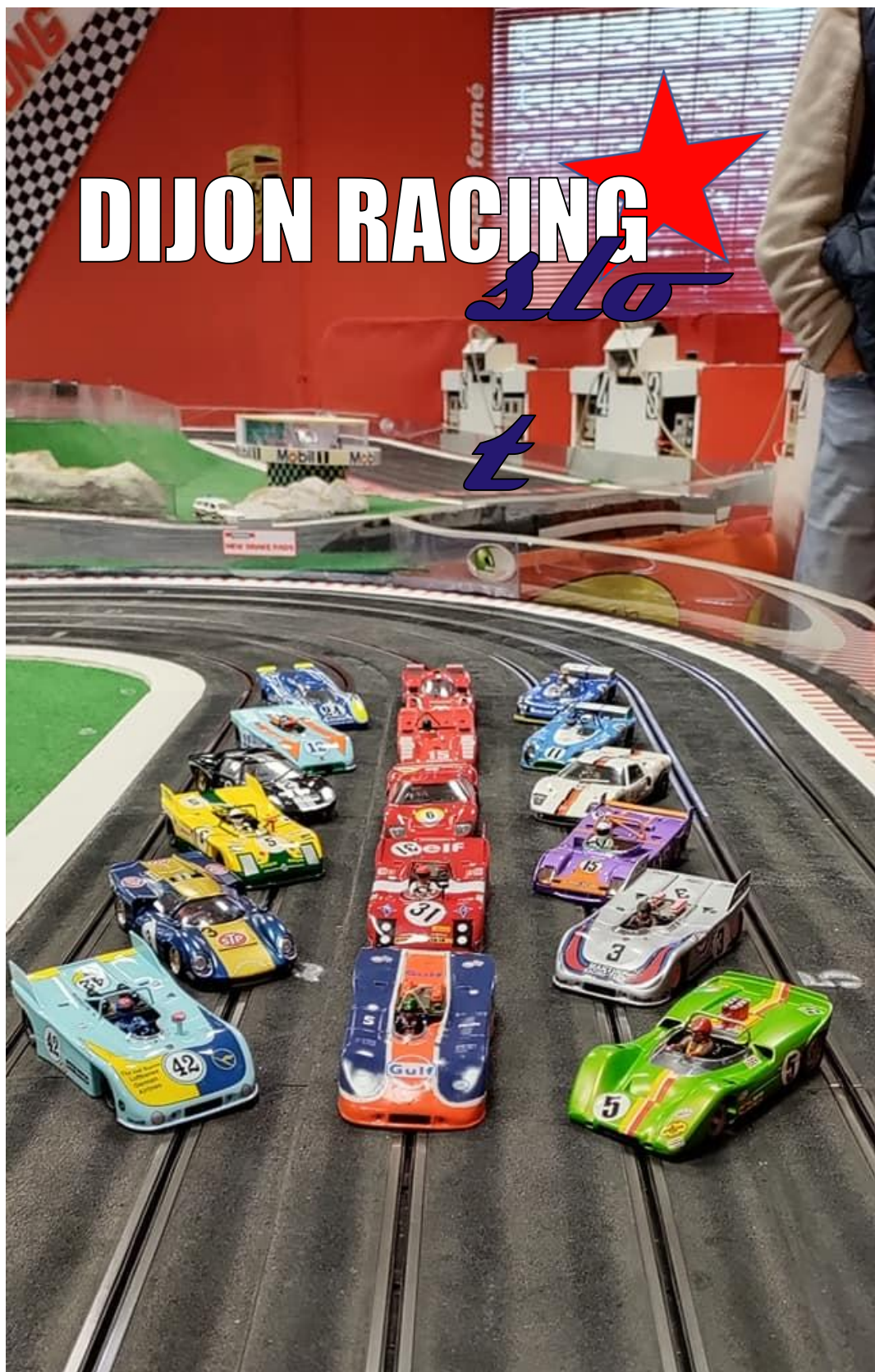
Carrera DIGITAL 124 23939 Ford GT 40 MkII "No.7"



DIJON RACING

slo

t



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.



DIJON RACING



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

Contact Club: contact@dijon-racing-slot.com

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

IMPRIMEZ-MOI!

