

LE MANS SLOT RACING

VOLUME #4



— 2024 —



Le Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901
<https://www.dijon-racing-slot.com/>
3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



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



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 #38 -1972

La Ferrari 365 GTB/4 n°38 des 24 heures du Mans 1972

Construite à l'origine comme une voiture de route, la Ferrari 365 GTB/4 "Daytona" numéro 13855 a été convertie aux spécifications Groupe 4 pour Luigi Chinetti du North American Racing Team (N.A.R.T.) par Sport-Auto à Modène dans la première moitié de 1972.

Pour les 24 heures du Mans, la voiture est confiée à Claude Buchet et Jean-Pierre Jarier qui débute au Mans. Aux essais, la numéro 38 est qualifiée en 25ème position avec un temps de 4'24"7 à trois secondes de la meilleure "Daytona".

Très bien partie, la "Daytona" du N.A.R.T. pointe déjà en 16ème position à la fin de la première heure. Vers 20 heures, une opération de changement de plaquettes de freins va couter 13 minutes et faire plonger la voiture au classement.

Repartie en 33ème position, la suite de la course fut limpide et la ligne d'arrivée franchie en 9ème position avec 9 tours de retard sur la 365 GTB/4 numéro 39 gagnante de la catégorie GT.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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 #38 - 1972



Fidélité :



Performances :



La Ferrari 365 GTB/4 Fly A0654

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 attaches capots sont reproduits en photodécoupe. On peut juste reprocher un habitacle trop aplati et un essuie-glace un peu massif.





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 - 1962

La Maserati 151 n°3 des 24 heures du Mans 1962

Le mercredi 20 juin, Briggs Cunningham, «citoyen d'honneur de la ville du Mans », présente ses voitures : deux Maserati Tipo 151 et une Jaguar E. Toujours aussi souriant, l'américain se prête volontiers aux questions des journalistes impressionnés par ses Maserati. Il déclare n'avoir effectué que quelques tours à Modène dans le but de contrôler les voitures et que la tactique pour la course consistera à partir prudemment et ménager la mécanique durant les douze premières heures. Il sera alors temps d'aviser en fonction des circonstances.

"Si les Maserati s'avèrent aussi résistantes et rapides qu'elles sont impressionnantes, il sera difficile pour Ferrari de rééditer ses succès de 1960 et 1961". Tels sont les propos de nombreux observateurs à l'issue des deux journées de vérifications.

Confiée à Roy Salvadori et Richard Thompson, la numéro 3 accuse 975 kg sur la balance. Mais l'écurie Cunningham doit se résoudre à modifier ses équipages. Compte tenu de sa grande taille, Salvadori est très mal à l'aise dans l'habitacle de la Tipo 151. Il passe donc sur la Jaguar et c'est Bill Kimberly qui prend sa place sur la Maserati.

Magnifiquement qualifiée à la troisième place avec un temps de 3'59"1, la Maserati ne rend que 4 secondes à la Ferrari de Gendebien / Hill, placée en première position. Malheureusement peu après 21 heures, et après avoir occupé brièvement le commandement, Thompson / Kimberly abandonnent à la suite d'une sortie de piste au Tertre Rouge alors qu'ils pointaient en troisième position..





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 - 1962



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Maserati 151 MMK MMK25

La Maserati 151 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. Les carburateurs sous leur cloche transparente sont particulièrement bien reproduits..

La reproduction est très fidèle et les lignes baroques de la Maserati 151 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.





L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING
 Le site de JD membre du DRS: 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 P2 #26 ·1967

La Ferrari 365 P2 n°26 des 24 heures du Mans 1967

La Ferrari 365 P2 châssis numéro 0838 se présente pour la troisième fois consécutive au départ des 24 heures du Mans. Comme en 1966, elle est dotée d'une inédite carrosserie fermée de type longue queue réalisée par Drogo. Elle est équipée de deux dérives sur lesquelles un éléphant est dessiné car cette voiture a été surnommée "l'Éléphant Blanc". Présentée au pesage sans équipage définitif, elle attira beaucoup de convoitises. Bob Grossman tourna aux essais, mais il gêna Klass qui dut sortir de la route pour l'éviter. Il fut donc remplacé par un homonyme américain de Ricardo Rodriguez qui n'a

malheureusement pas le talent du regretté Mexicain. Il fera équipe avec Chuck Parsons qui s'illustrera en remportant les 24 H de Daytona deux ans plus tard.

Qualifiée très modestement en 30ème position avec un temps de 3'55"8, la P2 pointe 20ème puis 17ème au terme des deux premières heures. Relayant Parsons, Rodriguez va s'ensabler illico à Mulsanne. Il parviendra à s'en sortir après une heure d'efforts, mais sans pouvoir repartir. Il abandonnera sa P2 devant le poste de panneautage, transformé pour l'occasion en cimetière des éléphants.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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 P2 #26 -1967



O CAR
Scale Replicas

Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Ferrari 365 P2 Ocar OCA52

Le kit est livré avec vitrage et cockpit thermoformés, une tête de pilote et une planche de décalcomanies. Le moulage est correctement réalisé mais coulé dans une résine très épaisse. Un travail d'affinage et de ponçage est nécessaire pour obtenir une finition correcte et pour permettre aux roues de tourner librement.

La planche de décalcomanies d'excellente qualité est celle des essais, il faut remplacer les

numéros de course sur fond bleu non conformes au règlement par des numéros noirs disponibles chez Le Mans Decals. Les roues sont prélevées sur une Ferrari 412P de chez Scalextric et repeintes en bleu foncé. Pour être tout à fait exact, il faut ajouter les deux moustaches sous les phares avant. Sur la piste, le comportement de la Ferrari P2 est correct. Le modèle est tout à fait à la hauteur de ses concurrentes de chez Carrera par exemple.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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.

Lola T70 #6 - 1968

La Lola T70 MkIII n°6 des 24 heures du Mans 1968

La Lola T70 MkIII/SL121 est le deuxième coupé à moteur Aston Martin construit. Vendue au printemps 1968 à Jackie Epstein, elle reçoit une carrosserie à la couleur indéfinissable, un bleu sombre virant au pourpre selon la lumière. Un nouveau moteur Chevrolet 5 litres préparé par Alan Smith dégonflé à 400 ch est installé pour être conforme au règlement Sport.

La numéro 6 est engagée par son propriétaire qui fera équipe avec Ed Nelson, tous deux débutants au Mans. Honnêtement

qualifié en 16ème position avec un temps de 3'54", la Lola va avoir du mal à conserver son rang. Entre un tête à queue de Nelson dans le virage Ford et une crevaison, elle ne retrouvera la 18ème position qu'à la 9ème heure. Finalement, c'est le couple conique qui va lâcher. Il fut changé et Epstein repartit de plus belle à l'avant dernière place au milieu de la nuit. Mais il avait perdu trop de temps et se retira de la course pour ne pas souffrir l'ignominie d'être mis hors course pour distance insuffisante.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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.

Lola T70 #6 • 1968



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Lola T70 Thunderslot CA 001-KS

La Lola T70 coupé de Thunderslot a été disponible sous forme d'un kit blanc qui permet de réaliser des versions inédites. Pour réaliser la numéro 6 des 24 heures du Mans 1968, hormis la peinture et la planche de décalcomanies fournie par Le Mans Decals, il faut simplement ne pas monter les moustaches avant fournies dans le kit et remplacer les papillons de roues par des écrous.

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 21500 tr/mn 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 est d'un très haut niveau et offrent sans préparation particulière, des performances de tout premier ordre.



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.

Austin-Healey 3000 #24 - 1962

L'Austin Healey 3000 n°24 des 24 heures du Mans 1962

L'Austin-Healey 3000 "DD300" engagée par l'Écurie Chiltern, retrouve la piste mancelle après sa brillante prestation l'année précédente où elle avait dû se retirer après 23 heures de course. Pour les 24 heures du Mans 1962, elle est confiée à l'anglais John Whitmore et au sud-africain Bob Olthoff. Qualifiée en 29ème position avec un temps de 4'43"5, la numéro 24 navigue dans les temps des petites cylindrées.

Tournant comme une horloge, la big Healey pointe en 8ème position après 16 heures de course. Hélas, une fois encore la mécanique va casser cette fois ci du côté de la distribution. L'abandon est officialisé à la 19ème heure



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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.

Austin-Healey 3000 #24 - 1962



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

L'Austin-Healey 3000 Ninco N50590

Dans sa série "Classic", le fabricant espagnol Ninco décline son Austin-Healey dans cette livrée aux couleurs des compétitions historiques modernes.

Le hard-top, les phares additionnels, l'absence de pare-chocs, tout désigne cette voiture pour la transformation en version Le Mans 1962. Pour être fidèle, il convient de déplacer le pilote et le volant à droite et

de supprimer la calandre et de la remplacer par un radiateur. Le reste de la décoration est fournie par Le Mans Decals.

Sur la piste l'Austin-Healey est très agréable à piloter même si le moteur NC14 à 20600 tr/mn est bien trop puissant. Malgré les voies relativement étroites, le comportement en virage reste très sain et les pneus étroits promettent de belles glissades du train arrière.



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.

Mirage M1 #14 - 1967

La Mirage M1 n°14 des 24 heures du Mans 1967

La Mirage M1 M1001 a été la première des trois Mirage M1 achevées par John Wyer Automotive Engineering (JWAE). Pour les 24 heures du Mans, elle est confiée David Piper et Dick Thompson. Les moteurs 5,7 litres s'étant montrés peu fiables aux essais en cassant leurs pistons de façon inquiétante, John Wyer décide de faire confiance aux 5,1 litres. Hélas ce ne sera guère mieux. Qualifiée en 16ème position avec un temps de 3'37"0, la numéro 14 s'aligne sur la grille de départ juste derrière sa sœur d'écurie.

Très vite, la Mirage s'arrête à son stand en raison d'un capot avant mal fixé (peut-être la conséquence d'une touchette avec la Ferrari de Mairesse au départ). Remontés en 18ème position après deux heures de course, Piper / Thompson seront victimes de la surchauffe chronique qui provoquera la casse du moteur avant la nuit.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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.

Mirage M1 #14 - 1967



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Mirage M1 Le Mans Miniatures 132098/14

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 tels que les essuie-glaces et les roues.

Cette reproduction de le Mirage M1, est bien plus fidèle que celle de Scalextric dans les années 1970. La peinture, la décoration, le poste de pilotage, les accessoires sont parfaitement réalisés. Sur la piste, malgré la mécanique Slot.it, il faut considérer cette voiture comme un modèle de vitrine motorisé où le plaisir des yeux se substituera au plaisir du pilotage.



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.

Matra 650 #32 - 1970

La Matra 650 n°32 des 24 heures du Mans 1970

La Matra MS 650 numéro 02 est la seule munie d'un capot arrière type "pédalo", surmonté d'un aileron en position basse et non plus d'un becquet comme en 1969. Ses pneus arrière sont moins larges que ceux de la numéro 30 : 13" au lieu de 15").

Jeudi, Brabham signait le meilleur temps de la catégorie Prototype, juste avant d'être impliqué dans un spectaculaire accident à la sortie de Maison Blanche. Dieter Spoerry perdait le contrôle de sa Porsche 908/2 du Martini Racing Team et heurtait la Matra sur son flanc gauche, avant d'exploser littéralement sur le rail. Spoerry sortait choqué mais indemne de cet accident, sans conséquence grave pour la Matra, sinon quelques dégâts de carrosserie.

Qualifiée en 15ème position avec un temps de 3'32"2, elle est la mieux placée des trois Matra engagées.

Parti dans les derniers à cause d'une ceinture coincée sous son siège, Brabham mènera

pourtant sa catégorie au terme de la première heure, après avoir débordé les Alfa Romeo. Un réglage du clapet de décharge de pression d'huile coûte 2'16" à la bleue et jaune, lors du premier ravitaillement. Malgré tout, Cevert est toujours 11ème et devant les Alfa après 2 heures de course. Perdant deux places vers 18h50 en raison d'un ravitaillement anticipé pour permettre le montage des pneus pluie, la 650 remonte en septième position à la 4ème heure, un Brabham en grande forme reprenant la tête des Prototype malgré un moteur faiblissant. Une heure plus tard, l'Alfa de Stommelen / Galli a repris le dessus mais la meilleure des Matra est encore 8ème.

L'espoir ne durera pas car à 21h20, le moteur refuse de redémarrer. Précisons que cette voiture fut chronométrée par l'ACO à 312 km/h en début de course, se montrant la plus rapide des Prototype en pointe, pour un meilleur tour de 3'35"3.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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.

Matra 650 #32 - 1970



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Matra MS650 PSK CB045

Depuis 2003, Proto Slot Kit (PSK) propose des kits et des transkits de très haute qualité pour les collectionneurs. La Matra 650 est mise au catalogue en 2015. La voiture est livrée en kit ou prête à rouler montée sur l'habituel châssis Slot Classic. Comme de coutume, les modèles PSK sont des références dans le domaine des kits artisanaux en résine pour le slot-racing. La Matra ne fait pas exception à cette règle et est

parfaite à tous points de vue. Même le casque de François Cevert est reproduit fidèlement. Sur la piste, le châssis Slot Classic permet de rouler correctement. Le poids raisonnable de la carrosserie équilibre bien la voiture, les pneus ont une accroche agréable et rien ne frotte entre la carrosserie et le châssis. Avec un moteur standard, on obtient une bonne vitesse de pointe et un bon frein.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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 250LM #21 - 1968

La Ferrari 250LM Fly n°21 des 24 heures du Mans 1968

La LM Ferrari 250LM verte de David Piper (victorieuse des 1000 km de Paris 1966 alors qu'elle était rouge) est la plus légère des quatre 250 LM engagées. Son moteur a été préparé à Maranello, mais lors des premiers essais, une vis de trompette d'admission tombe dans le moteur, ce qui oblige à un démontage. Une réparation de fortune est effectuée pour la seconde séance, mais le V12 ne retrouvera jamais sa puissance initiale. Il n'en tiendra pas moins le coup malgré diverses fuites d'huile et d'eau au niveau du joint de culasse.

Qualifiée en 23ème position avec un temps de 4'02"0, elle est la mieux placée du clan Ferrari. Après un départ prudent de Piper le voyant pointer 14ème à la première heure, les britanniques grimpent en 10ème position

avant d'être retardés à la 4ème heure par une surchauffe du moteur. De la 22ème place, leur remontée nocturne est perturbée par des ennuis d'allumage, mais la Ferrari pointe 9ème à la 11ème heure.

Moins rapide sous la pluie que Müller et Gregory, Piper va perdre trois places dans les trois heures suivantes, face à l'Alpine de Vinatier /de Cortanze et aux deux autres LM. Piper / Attwood profitent ensuite des ennuis de leurs camarades pour réintégrer la 9ème place à la 18ème heure. Les abandons de l'Alpine de Bianchi / Depailler et de la Matra de Servoz Gavin / Pescarolo leur font encore gagner deux places. En dépit d'un moteur surchauffé, la LM rejoint l'arrivée en 7ème position, et 2ème de la catégorie Sport, derrière la Ford victorieuse au général.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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 250LM #21 - 1968



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Ferrari 250LM Fly ELM11

En 2024, Fly Car Model, en collaboration avec son distributeur britannique Gaugemaster poursuit sa production de modèles ayant participé aux 24 Heures du Mans en séries limitées de 200 exemplaires chacun. Après les Porsche 911, Ferrari 250 GTO et Ford GT40, c'est au tour de la Ferrari 250LM de recevoir de nouvelles livrées et en particulier la numéro 21 des 24 heures du Mans 1968.

Sur la piste, une fois l'aimant retiré, le moteur transversal présente l'inconvénient de déléster l'avant et il est nécessaire de placer un lest pour équilibrer les masses et obtenir un bon comportement.

Au niveau des performances, la Ferrari avec des voies étroites et son centre de gravité assez haut n'est pas à la hauteur de son glorieux modèle.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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.

Matra 620 #41 - 1966

La Matra 620 n°41 des 24 heures du Mans 1966

La Matra 620 numéro 41 est équipée de transmissions de type coulisse à billes, fournies par BRM. Schlesser, Rees et Pescarolo la pilotent également aux essais et c'est d'ailleurs le premier nommé qui réalise le meilleur temps à son volant en 3'54"9 plaçant la voiture en 26ème position sur la grille.

Beltoise prend le départ et achève la première heure à une excellente 20ème place, n'étant précédé en 2 litres que par les Porsche 906 de Siffert et Schutz. Il ravitaille comme prévu après 22 tours. Jusqu'à minuit, la Matra à l'aile jaune oscille entre la 22ème et la 24ème place, non sans perdre progressivement le contact avec les Porsche. Beltoise

et Servoz sont en effet incommodés par les gaz d'échappement, suite à la casse prématurée d'une tubulure. Puis l'embrayage fait des siennes, causant plusieurs arrêts aux stands. Les choses empirent lorsque l'embrayage faiblissant finit par provoquer un blocage de boîte vers une heure du matin.

C'est du moins la version qui sera donnée car Beltoise évoquera seulement l'échappement et Boyer penche aujourd'hui pour un bris de pignon conique. Quoiqu'il en soit, la dernière des Matra fut officiellement retirée à la 13ème heure, ayant couvert 112 tours. Le meilleur temps de Beltoise relevé par le stand Matra fut de 3'58"2.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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.

Matra 620 #41 - 1966



MMK
PRODUCTIONS

Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Matra MS650 MMK SF06

La Matra 620 de MMK a été produite sous forme de kit ou de modèle prêt à rouler. La peinture, les roues en aluminium, les accessoires, les décalcomanies, tout respire la qualité. Il semble que le pavillon soit un peu haut si l'on compare avec les photos de la voiture réelle, mais l'originalité de la reproduction l'emporte sur la fidélité.

Sur la piste, le traditionnel châssis Slot Classic permet de faire rouler correctement ce modèle. Le poids raisonnable de la carrosserie équilibre bien la voiture, les pneus ont une accroche agréable et rien ne frotte entre la carrosserie et le châssis. Avec un moteur standard, on obtient une bonne vitesse de pointe et un bon frein.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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 #44 - 1965

L'Alfa Roméo Giulia TZ n°44 des 24 heures du Mans 1965

L'Alfa Roméo Giulia TZ (Tubolare Zagato) 750041 a été officiellement mise en circulation le 2 septembre 1965, ce qui ne colle évidemment pas avec son engagement aux 24 heures du Mans.

Elle débute sa carrière sportive aux 500 km de Spa dans sa livrée blanche d'origine. Repeinte en rouge, elle est engagée au Mans par l'équipe Grand Ducale Luxembourgeoise et est pilotée par l'équipage franco-luxembourgeois Alain Finkelstein / Nicolas Koob.

Curieusement elle porte l'immatriculation MI817622 qui est celle de 750002, peut-être pour des raisons de douane.

Qualifiée en 37ème position avec un temps de 4'23"1, elle ne rend que 7" à la meilleure des trois Alfa-Roméo TZ2 engagées. Roulant régulièrement, l'ancienne GTZ pointe à la 15ème place à 10 heures du matin. Dernière rescapée des Alfa Roméo, elle va casser son moteur après 218 tours parcourus.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: 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 Romeo TZ #44 - 1965



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

L'Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato PSK CB007P

Les modèles PSK sont des références dans le domaine des kits artisanaux en résine pour le slot-racing. Pour la version des 24 heures du Mans 1965, la planche fournie par Le Mans Decals est nécessaire. Il manque les deux triangles jaunes disposés sur le toit est l'aile arrière droite. Les phares additionnels sont à ajouter ainsi qu'un échappement latéral.

Sur la piste, le châssis MRRC Sebring permet de faire rouler correctement la voiture. La lourde carrosserie en résine relève le centre de gravité et il faut compenser par un lest pour équilibrer la voiture.

Le poids devient alors important et les reprises sont moins vives mais plus conformes à une GT de 1 600 cm3.



SLOT RACING IS LIFE

ANYTHING THAT HAPPENS
BEFORE OR AFTER
IS JUST WAITING

Stéphane Jouve

HEUER

DIJON RACING

slot



www.dijon-racing-slot.com

Devenez pilote!

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com



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.



letrans.slotracing.fr

DIJON RACING  *slot*



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!

