

LE MANS SLOT RACING

VOLUME #5



lemans.slot-racing.fr

2025





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.

CD SP66C #53 - 1967

La CD SP66C MMK n°53 des 24 heures du Mans 1967

Charles Deutch aligne deux voitures aux dérivés spectaculaires pour les 24 heures du Mans 1967. Rebaptisées SP66C, les CD ont reçu un certain nombre d'améliorations par rapport à l'année précédente. Le plus gros travail a porté sur les suspensions au détriment du poids qui augmente de 20 kg. La voiture numéro 53 est confiée à André Guilhaudin et Alain Bertaut, fidèles pilotes de l'équipe depuis les débuts de l'aventure CD. Qualifiée en 44ème position avec un temps de 4'27"4, la numéro 53 précède sa sœur d'écurie de plus de 10 secondes mais égale simplement le meilleur temps des essais de 1966.

Marchant pourtant mieux qu'en 1966, les deux CD naviguent en fin de classement en début de course. Le moteur sera à nouveau le point faible et celui de la numéro 53 explosa carrément au lever du pied au bout des Hunaudières après 8 heures de ronde.



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.

CD SP66C #53 - 1967



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La CD SP66C MMK SF8

La CD SP66C 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. La peinture bleue est un peu claire si l'on compare avec les photos, mais l'originalité de la reproduction l'emporte sur la fidélité.

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.

Il est pourtant difficile de la piloter à la limite de crainte de casser les fragiles ailerons 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.

AC Cobra #64 - 1964

L'AC Cobra n°64 des 24 heures du Mans 1964

L'AC Cobra COX6010 a été livrée aux établissements Chardonnet, 16 ter rue Etienne Marcel à Pantin, alors importateur officiel AC, le 19 mars 1964. La voiture est peinte en "Princess Blue" et son intérieur gainé de cuir rouge. Le 2 avril 1964 le Comte Jean de Mortemart en devient propriétaire. Il en avait déjà acheté une auparavant, mais celle-ci est destinée à la course et c'est Chardonnet qui l'engage au 24 Heures du Mans 1964 avec comme équipier Régis Fraissinet.

C'était encore l'époque héroïque où les amateurs fortunés pouvaient participer aux 24 Heures du Mans. Régis Fraissinet, héritier d'une dynastie d'industriels trouva l'aide toute symbolique d'un pétrolier et d'une marque de pneu.

Qualifiée en 41ème position avec un temps de 4'43"4, la Cobra parisienne n'avait d'autre prétention que de rallier l'arrivée. Mission accomplie puisque après avoir évolué aux alentours de la 25ème place lors des premières heures, elle remontera jusqu'au 18ème rang malgré une panne d'éclairage en fin de 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.

AC Cobra #64 - 1964



Fidélité :



Performances :



L'AC Cobra Revell 07104

Dans sa gamme Easykit, Revell a produit quelques voitures à l'échelle du 1/32ème dont l'AC Cobra. Pour transformer ce kit en voiture de slot racing, il faut trouver un châssis compatible comme le châssis de Cobra Ningo possédant le même empattement.

Sur la piste, le châssis Ningo et son moteur NC2, permettent de faire rouler la voiture de manière très satisfaisante.

La tenue de route est excellente malgré les voies étroites et la vitesse de pointe tout à fait suffisante.



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 - 1965

La Ferrari 250LM Fly n°21 des 24 heures du Mans 1965

La Ferrari 250 LM 5893 est la seule en 1965 à être carrossée avec un nez allongé et une prise d'air étroite. Engagée par le North American Racing Team, la voiture est confiée à l'expérimenté Masten Gregory qui étrenne sa dixième participation au Mans sans interruption depuis 1955, et au jeune espoir autrichien Jochen Rindt.

Jochen Rindt fait un bon départ. Il passe 9ème sous la passerelle Dunlop, puis en 6ème position au premier tour. Toujours bon 8ème à la fin de la première l'heure, l'autrichien grimpe au 3ème rang grâce aux arrêts des leaders.

Vers 19h il semble que le glas va sonner pour le NART lorsque Masten s'arrête prématurément en se plaignant de son moteur. On découvre en effet un condensateur

brisé, le distributeur sera changé. La réparation a coûté près de 25' et à 20 heures, la LM a chuté au 18ème rang. Reparti à fond de train, Rindt remonte rapidement en 13ème position, malgré un moteur qui a perdu des tours.

Une heure plus tard, Gregory/Rindt ont regagné cinq places. À la 10ème heure, les voilà 6ème, puis 3ème une heure plus tard et 2ème à la mi-course, à deux tours de la numéro 26.

Il est temps de se lancer à la poursuite de la LM de tête. Rindt semble en mesure de porter l'estocade quand la crevaillon de Gosselin lui offre la première place peu avant 13 heures. A une heure de la fin, le différentiel manquera de perdre ses dents, ce qu'il fera d'ailleurs peu après l'arrivée.



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 - 1965



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Ferrari 250 LM Fly F053106

En 2008 Fly annonce à son catalogue la Ferrari 250 LM. Le moule est un peu rondouillard et ne traduit pas la finesse de la voiture. Le modèle de Fly reproduit la version classique à nez court alors que 5893 est carrossée avec un avant long et une prise d'air plus petite. La version des 24 heures du Mans 1965 a été

présentée tardivement par Fly alors qu'elle est la plus glorieuse des LM et que la décoration est extrêmement simple sur ce modèle. 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 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 P #14 - 1964

La Ferrari 330 P n°14 des 24 heures du Mans 1964

La Ferrari 330 P châssis n° 0818 est engagée par l'importateur anglais qui est privilégié car il reçoit une voiture « dernier cri », équipée du moteur 4 litres et de la carrosserie 1964. La numéro 14 est la plus lourde des Ferrari Prototype. Innés Ireland devait la piloter en compagnie de Jo Bonnier, mais le forfait de la Rover-BRM a libéré Graham Hill, Ireland passant sur la GTO 64 de la même équipe. Qualifiée en 5ème position avec un temps de 3'47"2, la numéro 14 pointe en 2ème position au premier passage, avant de s'incliner devant la Ford de Ginther. Ayant doublé Rodriguez, il conserve la 2ème place jusqu'au 7ème tour, où un fil de bougie débranché l'oblige à laisser passer Surtees, puis Rodriguez. La bougie est changée à l'occasion du premier ravitaillement

Graham repartant en 4ème position derrière Vaccarella.

Au cours de la 4ème heure, Bonnier reprend la 3ème place, pour la reperdre dans l'heure suivante en raison d'une surchauffe nécessitant le remplacement du clapet de trop-plein du bouchon d'eau. Tombée en 5ème position à la 13ème heure après un changement de plaquettes, la Ferrari anglaise retrouve sa place dans l'heure suivante. Elle profite des ennuis de Surtees / Bandini pour accéder au 2ème rang à la 15ème heure. Une place qu'elle conserve même lorsque Graham rentre vers 7h15 avec la roue arrière-gauche brisée. Ayant perdu en tout une heure à son stand, la Ferrari au nez bleu ciel termine à cinq tours, après avoir consommé beaucoup d'eau !



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 330 P #14 - 1964



Fidélité :



Performances :

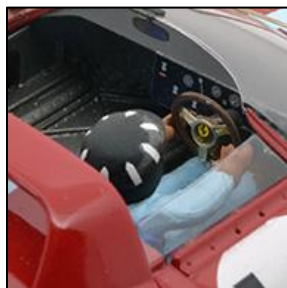


lemans.slot-racing.fr

La Ferrari 330 P Racer RCR26

Les voitures Racer sont des modèles exclusifs créés pour les collectionneurs. Moulées en résine, extrêmement détaillées et fabriquées à la main, elles représentent le très haut de gamme des voitures de slot racing. La partie mécanique est construite autour d'un châssis en plastique, de jantes en aluminium, d'un moteur et d'une transmission Slot.it.

L'échelle des voitures Racer est est plus proche du 1/30ème. La finition est remarquable, la peinture profonde et très brillante, les pièces photo-découpées nombreuses et la décoration très exacte. Sur la piste, la voiture est lourde et peu maniable, mais c'est surtout le prix élevé de ces miniatures qui interdit toute tentative d'aller chercher la "limite".



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.

MG B #39 - 1965

La MG B n°39 des 24 heures du Mans 1965

La première participation d'une MG B aux 24 heures du Mans 1963 fut le fait d'une initiative "privée" (en fait, la marque avait préparé la voiture mais ne voulait pas apparaître officiellement, au cas où les choses se passeraient mal). En effet, MG avait cessé d'engager des voitures après la catastrophe de 1955. Seules des écuries privées avaient alors maintenu le flambeau. Devant les bons résultats obtenus (1er en catégorie GT 1601/2000 et 12ème au classement général), la firme décida d'engager officiellement une voiture aux deux éditions suivantes. Pour l'édition 1965,

c'est l'équipage Paddy Hopkirk / Andrew Hedges qui pilotera la MG B rouge au hard top blanc. Après les qualifications, la MG B pointe en 46ème position avec un temps de 4'50"07, la plaçant au milieu des autres petites cylindrées.

La voiture va tourner comme une horloge tout au long de la course et va monter tranquillement dans la hiérarchie. Elle pointe déjà en 22ème position à la mi-course et à la faveur des abandons va terminer la course à la 11ème place et deuxième de la catégorie GT 1601/2000 avec une moyenne de plus de 158 km/h.



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.

MG B #39 - 1965



OCAR
Scale Replicas

Fidélité



Performances



lemans.slot-racing.fr

La MG B Ocar 45

Ocar reproduit des modèles épuisés chez le fabricant d'origine et des modèles originaux comme la MG B. Ils sont prévus pour se monter sur les châssis Slot Classic. Le kit est livré avec vitrage, cockpit thermoformés, pièces résine, décalques et photo-découpes. Le moulage est correctement réalisé mais coulé dans une résine très épaisse.

Toutes les pièces ne sont pas fournies telles que les essuie-glaces et le bouchon de réservoir. La planche de décalcomanies propose des numéros de course, mais ils sont beaucoup trop petits. Sur la piste, le châssis Slot Classic permet de faire rouler correctement la voiture mais les voies très étroites incitent à la prudence 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.

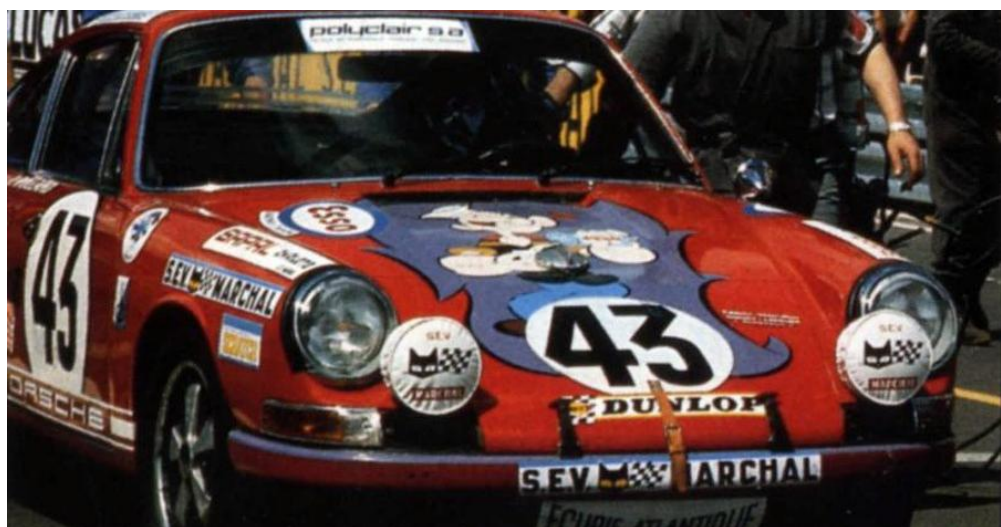
Porsche 911 T/R #43 -1971

La Porsche 911 T/R n°43 des 24 heures du Mans 1971

La Porsche 911 T/R numéro 43 est engagée par local François Migault. La voiture est confiée à l'équipage français Jean-Pierre Bodin et Gilbert Courthiade qui débudent au Mans mais qui ont déjà fait équipe sur une Porsche 911 au Tour Auto 1971.

Qualifiée en 46ème position avec un temps de 4'27"3, elle rend plus de 15 secondes à la meilleure 911S. Tournant régulièrement, la numéro 43 remonte au classement et pointe à la 39ème place à la fin de la deuxième heure.

Malheureusement, la casse d'un piston mettra fin à l'aventure à la troisième heure ouvrant le bal des abandons pour les Porsche 911.



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.

Porsche 911 T/R #43 -1971



Fidélité



Performances



lemans.slot-racing.fr

Porsche 911 T/R Fly A2072

La reproduction de la Porsche 911 T/R numéro 43 est remarquable pour un modèle industriel. De très nombreux détails mettent la voiture aux standards des modèles statiques. La décoration complexe est parfaite, les roues Fuchs sont de toute beauté et les pièces chromées rapportées telles que les poignées de portes, le rétroviseur ou encore les essuies

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



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

Jaguar Type E #10 - 1962

La Jaguar Type E n°10 des 24 heures du Mans 1962

L'équipe Jaguar officielle s'étant retirée, c'était aux équipes privées, et à la Type E, désormais homologuée en grand tourisme, de prendre le relais. Trois voitures furent engagées à titre privé aux 24 Heures du Mans 1962. Briggs Cunningham en engagea une préparée par Momo aux côtés de ses deux Maserati.

Peinte en blanc avec les traditionnelles bandes bleues, le coupé de Cunningham est équipé d'une version fortement modifiée du six cylindres en ligne 3,8 litres qui préfigure les Type E spéciales de compétition « Lightweight » qui seront produites en 1963.

Briggs Cunningham en personne et Roy Salvadori seront au volant. Roy Salvadori n'avait pu s'installer dans aucune des Maserati de l'équipe, et avait échangé sa place avec Bill Kimberly. Qualifiée en 20ème position avec un temps de 4'16"0, la numéro 10 pointe à plus de 20 secondes du meilleur de temps de la Ferrari de Gendebien / Hill.

Tournant très régulièrement dans le sillage de la Jaguar numéro 9 de Sargent / Lumsden, la Jaguar blanche atteint le top 10 à la mi course. Remontant encore durant la nuit, elle est septième à l'aube. Plus fringante que l'autre type E, la fin de course va lui être favorable. Le duo de voitures anglaises remonte puis dépasse la Ferrari quatrième.

Cette belle performance récompensée par une quatrième place au classement général, sera la meilleure place d'une Jaguar aux 24 heures du Mans avant ne nombreuses années.



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.

Jaguar Type E #10 - 1962



NINCO.

Fidélité



Performances



lemans.slot-racing.fr

Jaguar Type E Ningo N50654

Dans sa série "Classic", le fabricant espagnol Ningo décline sa Jaguar Type E coupé dans cette livrée aux couleurs des compétitions historiques modernes. Pour la transformation en version Le Mans 1962, il faut bien sur repeindre la voiture en blanc, supprimer les pare chocs, déplacer le pilote et le volant à droite, supprimer la calandre et la remplacer

par un radiateur. Les roues sont également remplacées par des Scalextric (Jaguar D). Le reste de la décoration est fournie par Le Mans Decals. Sur la piste la Jaguar est agréable à piloter. 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.

Porsche 904 #33 - 1964

La Porsche 904 GTS n°33 des 24 heures du Mans 1964

La Porsche 904-055 fut livrée à son premier propriétaire Ben Pon en mai 1964 lorsqu'il décida de passer du championnat de Formule 1 auquel il avait participé en 1962, aux courses d'endurance. Arborant une livrée rouge-orangé, la 904-055 fit ses débuts aux 1000 km du Nürburgring en 1964 sous le numéro 45, remportant sa catégorie et décrochant une remarquable troisième place au classement général, avec Ben Pon et Gerhard Koch à son volant.

Fort de son succès sur le podium en Allemagne, Pon et sa 904-055 s'engagent aux 24 heures du Mans avec Henk van Zalinge comme copilote. Qualifiée en 28ème position avec un temps de 4'16"0, elle est dans le coup au milieu des autres 904 GTS.

Pointant à la 14ème place à la mi-course, la numéro 33, va encore remonter au classement en gagnant régulièrement des places pour terminer à une brillante 8ème place accompagnée de la seconde place dans la classe des moins de deux litres juste derrière la 904 GTS numéro 34 de Buchet / Ligier.



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.

Porsche 904 #33 - 1964



Carrera

Fidélité



Performances



lemans.slot-racing.fr

La Porsche 904 GTS Carrera 20027444

Carrera reproduit dans différentes livrées la Porsche 904 GTS. L'allure générale de la voiture est fidèle mais semble plus empâtée que sa concurrente de chez Monogram. Pour réaliser la version Le Mans, il faut supprimer toute la décoration par un léger ponçage au papier très fin (1200 ou plus) suivi d'un lustrage au polish pour que le vernis retrouve

son brillant. Il conviendrait également de supprimer le rétroviseur d'aile, mais cela laisserait un trou disgracieux. Les décalcomanies sont fournies par Le Mans Decals. Sur la piste, si on supprime l'aimant, la Porsche a un comportement délicat. La raideur du châssis et le poids important ne permettent pas d'obtenir de bonnes performances.



DIJON RACING

sto

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



slot

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

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!

