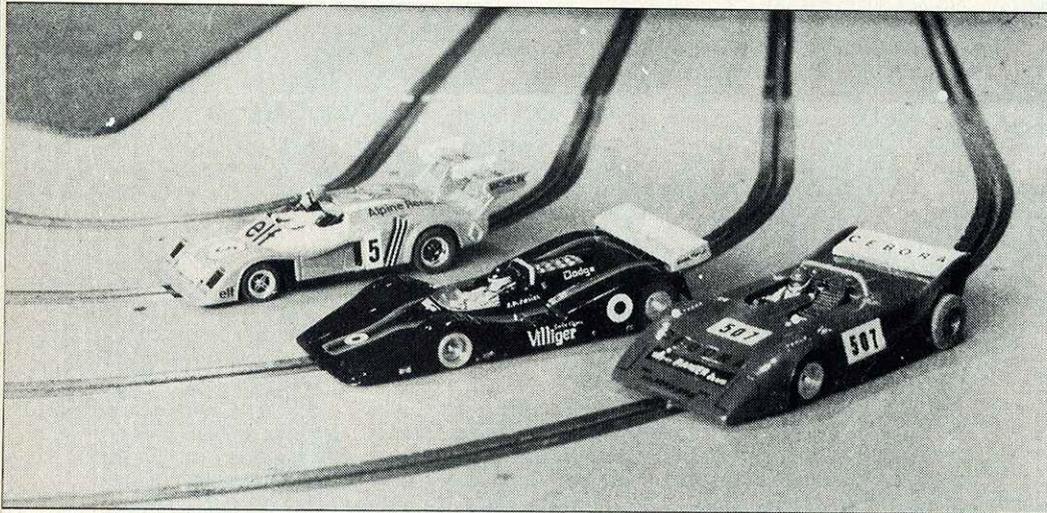


Comme chacun a pu s'en rendre compte, depuis plus de trois ans déjà l'esprit de notre rubrique modélisme se veut entièrement tourné vers la reproduction fidèle de voitures bien précises et ce à une échelle bien définie, le 1/43ème. De temps en temps, l'apparition sur notre marché d'une belle maquette plastique me permet de m'égarer dans le monde du 1/24ème ou du 1/12ème. Mais, il s'agit toujours de pièces statiques. Quelques lecteurs m'ont reproché de ne jamais donner de nouvelles pour ce qui touche le slot-racing ou la radio-commande. Ne pouvant me lancer dans de grandes explications sur des sujets que j'avoue ne pas posséder totalement mais désirant satisfaire un maximum de personnes, j'ai demandé à des spécialistes lyonnais du slot de bien vouloir m'assister dans ce qui ne se veut qu'une approche d'un sujet passionnant pour certains, je n'en doute pas : les miniatures et la vitesse.

Jean-Marc TEISSEBRE



Gr6-3 litres, Canam, 2 litres ou Renault A442, Shadow et Lola T296.

Posséder la plus belle collection de miniatures automobiles qu'il soit est une chose agréable. Mais il faut bien avouer que voir ces merveilles immobiles dans leur vitrine a, un jour ou l'autre et ce chez n'importe quel collectionneur, fait apparaître un sentiment de frustration : *Ah ! si en plus elles pouvaient rouler*. Effectivement il existe bien certaines maquettes capables de se mouvoir d'une manière ou d'une autre, mais il faut bien reconnaître que dans la plupart des cas, nous avons à faire à des morceaux de plastique informes équipés de pneumatiques aux dimensions extravagantes et affublés d'accessoires tels que pare-chocs ou antenne qui finissent de défigurer le « projectile ». C'est de cette opposition qu'est née l'absence de rapports entre celui que l'on appelle le collectionneur et le passionné de slot-racing. Le premier ne jure que par la fidélité, le second n'est satisfait que par l'efficacité. Et cette dernière est d'ailleurs à la base de bien des soucis pour ceux qui ont choisi le mouvement dans la miniature. Bien que de formes sensiblement différentes tout le monde se rappelle le succès que connurent durant les années 60 le slot et ses compétitions tant à Paris qu'en province. Mais une course à l'armement basée sur du matériel provenant souvent de l'étranger, après avoir été dans un premier temps à la base d'une réussite indéniable devint par la suite la première des raisons de l'échec de cette formule. Les « derniers

obus à roulettes » arrivaient à coûter une véritable fortune et l'entretien au niveau matériel n'était plus à la portée de beaucoup de bourses. Depuis quelque années, la formule du slot racing a retrouvé une nouvelle jeunesse et ce sous une forme différente de celle dont nous venons de parler. Faire évoluer des modèles au 1/32ème c'est maintenant faire du sport automobile en miniature sur des circuits où s'affrontent de vraies Ligier, de vraies Ferrari ou de vraies Lotus dans un monde où tout est 32 fois plus petit. Sous l'impulsion du Slot Racing Club de France (16 Rue des Castors 69500 Bron), cet esprit bien modéliste a été parfaitement défini dans les textes réglementant cette nouvelle activité. Le respect de la fidélité du modèle y prend autant d'importance que la recherche des performances. Avant de voir plus en détail les machines regardons d'un peu plus près le support. Les circuits ont de 20 à 30 mètres de développement ce qui permet de faire évoluer de quatre à six modèles à la fois. Ils sont quelquefois construits en bois rainuré mais le plus souvent ce ne sont que des éléments de mini circuits disponibles dans le commerce qui sont assemblés. Ainsi peut-on selon les possibilités budgétaires de chacun ne pas engourdir une trop grosse somme dans l'obtention de ce qui reste primordial dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui : le circuit. Les voitures sont comme vous pouvez en juger sur les photos très fidèles

dans leur ligne générale. Entre la Lotus de Rebaque et la Mc Laren de Hunt, la confusion n'est plus possible. Bien sûr, les carrosseries sont livrées nues et le premier travail auquel tout passionné doit se livrer est de personnaliser ces coques plastique.

Pour les stickers et la décoration, il faut faire appel à trois choses : le pinceau, l'imagination et le matériel existant dans le commerce. Bien que difficiles à trouver en France, des planches de décalcomanies au 1/32ème existent en Angleterre ou en Italie. D'autre part, les caractères auto-transfert type Letraset ou Mecanorma sont ici d'une grande utilité. Enfin, le doigté de chacun permet de figurer les détails style liserets. Si, en plus, la partie pilote est traitée avec soin, l'illusion peut être excellente. Ces voitures sont commandées au moyen d'un appareillage accélérateur-frein qui se compose le plus souvent d'une simple résistance variable. Le courant électrique qui alimente le moteur est de 12 Volts avec une intensité atteignant parfois 15 Ampères. Une telle charge électrique se traduit bien entendu par la possibilité de performances très élevées. Mais comme je l'ai déjà dit, il n'est plus question de projectiles difformes se déplaçant à une vitesse insensée mais de véritables maquettes roulantes exigeant des qualités certaines de pilotage pour qui veut éviter la destruction systématique et immédiate du travail précédemment expliqué. La vitesse de passage en virage étant sensiblement réduite par rapport à ce qu'elle était dans le « slot d'antan » la différence entre concurrents se fait essentiellement au freinage et au contrôle de larges glissades qui rendent les compétitions extrêmement spectaculaires. Comme dans tous les sports, il existe plusieurs catégories qui ont chacune une vocation bien distincte. Elles sont ici au nombre de 4 et si l'on veut en parler dans un ordre logique, il nous faut tout d'abord nous pencher sur la formule de promotion. Baptisée « Formule France », elle utilise des autos qui sont des Formules 1 produites par de grands noms du jouet tels que « Polistil » ou « Scalextric » (ce ne sont pas les seuls). Les modifications autorisées par le SRCF (Slot Racing Club de France pour ceux qui ne s'en seraient pas doutés) n'ont pour but que d'améliorer la présentation des modèles ou de faciliter leur adaptation à la piste. Leurs performances sont modestes mais leurs prix de revient abordables (il faut compter une cinquantaine de francs pour une auto complète) font de cette classe un pôle d'accueil pour les débutants. Légèrement plus performantes parce que plus équilibrées, les voitures de la catégorie dite « Production » sont également empruntées aux circuits disponibles dans le commerce et constituent une série très prisée des modélistes. Il est très facile de figurer la décoration, de retoucher un détail de la carrosserie, voire de remplacer celle-ci par une réalisation personnelle pour bénéficier d'un modèle plus récent. Le prix de revient de ces autos s'échelonne de 30 à 70 Francs selon les marques choisies et les degrés de préparation apportés. Pour qui veut passer au stade supérieur, il faudra se tourner vers les « Sport Europe » ou les « F1 Europe ». Ce sont les autos les plus rapides car elles utilisent à la fois les moteurs les plus puissants et les châssis les plus évolués. Leur prix de revient s'il atteint le