

5^e CHAMPIONNAT DU MONDE DE SLOT-RACING

Une des villes les plus cosmopolites de l'Europe, Anvers, port du monde entier, se révélera dans les jours à venir le théâtre d'un événement insolite. Venant de tous les coins du monde, ils s'y réuniront, les valises bourrées de toutes sortes de pneus minuscules, de moteurs, d'axes, de carrosseries et d'outils. On les appelle **sloteurs**, car ils pratiquent un sport mécanique, le **slot-racing**, toujours peu connu auprès du grand public. Cependant, cette discipline existe déjà au moins depuis 1912. Dans leur enfance, plusieurs parmi nous ont fait des courses sur un circuit de Scalextric, Jouef, Polistil, etc. Mais rares sont ceux qui savent qu'il y a aussi des voitures extrêmement sophistiquées qui, à une échelle 1 sur 24 ou 1 sur 32, peuvent atteindre une vitesse de 100 km/h ou même plus. La conduite de ces voitures requiert une concentration soutenue, afin d'éviter que ces petites bolides ne quittent la fente (le « slot », d'où le nom « slot-racing »).

Pour ceux qui ne l'ont jamais vécu, le fait d'être présent à une épreuve de slot-racing est déjà une révélation toute particulière. Entre le 17 et 21 juillet, 5 de ces concours seront disputés dans le **Crest-Hôtel** et dans le club de slot-racing anversoïse **MRCA**. L'un d'entre eux est réservé aux voitures les plus rapides (1/24, formule libre). Le deuxième est réservé aux exemplaires plus petits et plus récents (1/32, formule libre). Les trois épreuves restantes sont accessibles aux voitures de **collection de vingt ans d'âge**. Ceux qui ont vu les deux types de voitures en action, peuvent se former une idée de l'**incroyable évolution technologique** que le slot-racing a connue au cours des deux décennies précédentes.

Deux de ces **épreuves de promotion** comptent pour le prestigieux critère de régularité, qui a commencé le 5 mai 1985, et qui porte le nom de **Pinky's International Ford-Ferrari Memorial**. Premier prix : une authentique **Ferrari 308**. Le but de cette série de 30 épreuves généreusement patronnées, réservées à des voitures de slot-racing de vingt ans d'âge, est de concilier les deux extrêmes qui caractérisent le slot-racing actuel. En quelque sorte, il s'agit d'un **retour aux sources**.

Car que s'est-il passé ? Vers la fin des années soixante, lorsque chaque ville, qui se respectait, logeait au moins un centre de slot-racing, un groupe de sloteurs décide de s'en tenir aux voitures à l'échelle 1/32, tandis que d'autres se bornent aux 1/24. A partir de ce moment, les deux disciplines, issues d'un même sport, se développent de façon autonome et avec une Fédération séparée, ce qui est particulièrement bizarre. Peu à peu, les adeptes d'une discipline refusent tout contact avec les partisans de l'autre. Les pilotes en 1/32 reprochent aux autres de sacrifier l'art à la vitesse. Les pilotes en 1/24, par contre, méprisent ces voitures 1/32 beaucoup plus lentes et moins balancées.

Cette **controverse pénible** a rendu de très mauvais services au mini-racing. Le nombre de pilotes en 1/24 n'a pas cessé de diminuer. Les raisons sont évidentes. En premier lieu, les personnes capables de maîtriser la technologie de pointe des voitures 1/24 se raréfient. Ensuite, les micro-moteurs ultra-rapides sont terriblement fragiles, de façon qu'un sloteur techniquement peut instruit en bousille un toutes les cinq minutes. A ce rythme, le slot-racing devient vite un sport impayable. Les clubs qui s'étaient cramponnés au 1/24 ESRAC (formule libre) dépérissaient tout simplement. Par contre, la discipline en 1/32 connut pas mal de succès en France, en Italie et en Angleterre. L'année passée, la Fédération européenne de slot-racing (ESRAC), accrochée au 1/24, a essayé de remédier à cette situation pénible.

A côté de la classe libre, une classe pour des **induits GP 27** vit le jour. Des moteurs équipés de pareils induits sont utilisables pendant des heures, de manière que ce sport devient de nouveau abordable du point de vue financier. Mais les voitures sont beaucoup plus stables que les exemplaires en 1/32, et l'on prévoit de grands succès pour cette formule. Un seul désavantage : ceux qui devraient se servir de voitures GP 27 en 1/24, se sont rangés en masse dans le camp 1/32. De ce fait, le 1/24 dispose bien de voitures excellentes et durables, mais aussi d'un nombre insuffisant de pilotes.

Cette situation embarrassante ne pouvait pas continuer. Dans cet esprit naquit le **Pinky's International Ford Ferrari Memorial**, un ensemble de 30 épreuves d'endurance, organisées entre 1985 et 1987. L'idée sous-jacente de cette initiative est simple :

pendant les années soixante, tout le monde se servait de voitures en 1/24 qui, évidemment, étaient beaucoup moins rapides que celles que nous connaissons aujourd'hui.

N'importe qui, le spécialiste du 1/24 tout comme celui du 1/32, peut rouler avec ces voitures. L'organisation, en 1985, de 10 épreuves réservées à de tels **old-timers** des années soixante, implique la possibilité de réunir autour d'un même circuit les meilleurs sloteurs du monde, et ceci dix fois par an. De cette façon ils ne vivront plus les uns à côté des autres, mais ils apprendront à apprécier leurs capacités mutuelles.

Dans les deux années à venir, on viserait surtout les voitures de production en 1/24 selon la classe ESRAC GP 27. Espérons que, à ce moment, les concernés réalisent la **nécessité inéluctable de cette mesure**, s'ils ne veulent pas tuer la poule aux œufs d'or.

Du **17 au 21 juillet 1985** donc, la deuxième et la troisième épreuve du **Pinky Memorial** seront disputées. Elles portent des noms historiques : le **SEBRING 12 HOUR ENDURANCE RACE** et le **OULTON PARK TOURIST TROPHY**. La première de ces deux courses sera en même temps l'unique épreuve pour le **WORLD CHAMPIONSHIP OLD-TIMER SLOT-RACING**. C'est la cinquième fois que des sloteurs participent à un tel championnat du monde. Les quatre fois précédentes (Gothenburg, California, Uden et New York) les Américains sont sortis de la lice en vainqueurs. Une fois, en 1978, la victoire fut remportée par **Joel Montague**, les autres fois par **Paul Pfeiffer**. Le 20 juillet prochain, ils seront présents au départ de la course, à Anvers, accompagnés de la fine fleur du slot-racing américain : Ernie Provetti, John Strachan, John Laster et Cszaba au nom de famille imprononçable.

Jusqu'à présent, toutes les premières places (en faisant abstraction de la troisième place d'un Suédois vaillant en 1978) ont été raflées par des Américains. Tout indique qu'il en sera de même cette année-ci. Reste à savoir si le matériel — des voitures de vingt ans d'âge — ne modifiera pas la situation. Est-ce que les Américains sont vraiment si imbattables avec ce matériel ? **Who knows**. En tout cas, l'Europe a mobilisé ses coureurs de qualité, parmi lesquels nous citons les champions européens **Achim Burgmann** et **Martin Gramann**, les coureurs allemands **Bernd Möbus** et **Axel Pommeranz**, les champions suédois **Bjarne Lilliendahl**, **Lasse Aaberg** et **Jan Eckman**, le Portugais **Vladimiro Barros**, le champion suisse **Hans-Peter Sutter**, l'ex-recordman anglo-hollandais **Barry Magee**, etc...

Outre cette pléiade de champions en 1/24, nous accueillerons également la crème des pilotes en 1/32, avec tout d'abord le phénomène français **François Callat**. C'est lui qui, en bonne coordination avec son compatriote **Daniel Chanquet**, a gagné avec une aisance remarquable la première course du **Pinky Memorial**, et ceci avec une voiture vraiment impossible ("une vraie poubelle"). A ce moment déjà, Moret était son unique concurrent de valeur jusqu'à une heure avant la fin. Il avait laissé les meilleurs sloteurs européens en 1/24 (e.a. Barry Magee, Axel Pommeranz, Achim Burgmann) fort loin derrière lui. D'autres vedettes en 1/32 que nous rencontrerons au départ : le triple champion européen **Sergio Maresca**, le champion anglais **Tim Ryan**, les champions français **Laurent Cardin**, **Samy Beraha**, **Dominique Homatter**, etc.

Il ne serait pas étonnant que, dans cette lutte du pouvoir entre l'Amérique et l'Europe, ce soit le Japon qui se présente comme arbitre. Sans aucun doute, avec **Hiroe Takekazu** et **Akira Banno** ils mettent en jeu leurs pions les plus dangereux.

Tous les ingrédients sont présents pour que le **cinquième championnat du monde** devienne un **combat à couteaux tirés**. En effet, les prix à gagner sont plus que considérables. Il y aura 300 000 FB sous forme de primes pécuniaires et une quinzaine de coupes. Mais ce n'est pas tout : à l'issue de la course, les deux pilotes de la voiture gagnante recevront chacun une superbe voiture de collection **Honda S800** grandeur nature, bien sûr.

L'événement aura lieu au **Crest-Hôtel** à Anvers, sur une piste en bois de 38 mètres et à 8 voies. Malgré l'âge des voitures, ce sera sans doute l'**occupation la plus complète** jamais vue lors d'une épreuve de slot-racing. Les partisans du 1/32 sont toujours convaincus que ce sont eux les pilotes à battre. Mais où en sera l'enfant prodige François Callat lorsqu'il sera confronté à un **Paul Pfeiffer**, pilote exceptionnel, triple pilote en 1/24 et champion du monde ? A vous d'en juger le 20 juillet.

20-21 juillet 1985 championnat du monde « Old Timer Slot Racing » sur piste en bois de 38 mètres



Crest Hotel

10, Gérard-Legrellelaan
B 2020 Anvers
Belgique

Lots

- 4 Honda S 800
- 70 000 FF prix
- Prime de départ : 40 000 FF

« Voitures prêtées par l'organisateur sur simple demande »
Renseignements : 19 32 3 237 42 53

Grand Prix international de France

26-27-28 juillet 1985 - 84800 Isle/Sorgue
Fédération Française de Slot Racing : 209 56 99