

SLOT RACING

SLOT 1/32^e

COMMENT BIEN PRÉPARER SA COURSE

Informations transmises par
François Callat du Slot Racing
Club de Thoiry.

Votre ou vos voitures doivent être prêtes avant que vous ne partiez de chez vous. Bien sûr certains points ne peuvent être vérifiés que sur la piste mais une fois sur place, le temps est limité avant la course et celui-ci devra être utilisé pour vous entraîner et non pas pour finir un châssis. Les points développés ci-dessous sont destinés aux débutants, aux éternels retardataires et aux refoulés chroniques des contrôles techniques.

Connaitre la piste

Un simple coup de téléphone à l'organisateur de la course permet d'obtenir des renseignements sur le revêtement, l'ampérage de la piste ou le type de moo le plus efficace.

N'oubliez pas un adaptateur pour brancher votre poignée. Si cela ne suffit pas n'hésitez pas à questionner un vieux routier du Slot Racing Circus, ils ne sont jamais avares en renseignements de toutes sortes.

Faire un galop d'essai

Si votre auto est neuve, quelques tours sur votre piste locale avant de partir sont recommandés pour vous habituer à la voiture, placer quelques plombs d'équilibrage ou rôder un moteur.

Apprendre la piste

Essayez d'arriver la veille de la course car il y a moins de monde, les organisateurs auront plus de temps à vous consacrer, par exemple pour vous brancher les chronos et la piste sera moins encombrée. Commencez par tourner avec un "mulet" pour vous faire

la main et pour poser du moo si nécessaire, puis prenez la voiture, celle qui doit gagner demain. Evitez les tours à fond la caisse avec le fondu local, les châssis reconstruits dans la chambre d'hôtel ne valent pas grand-chose. N'oubliez pas de faire quelques tours sur les pistes extérieures. Inutile de monter l'induit du tonnerre et de faire péter les chronos à tous les tours, ce sont des essais libres destinés à parfaire les réglages de l'auto et de toutes façons "l'intox" n'est efficace que lors des essais qualificatifs.

Ultimes vérifications

Ne pas hésiter à refaire une soudure craquelée, resserrer les vis, graisser les axes et la transmission, vérifiez que la carrosserie est bien montée, que la largeur de l'auto fait au plus 64 mm, que la garde au sol est conforme. Tout est OK ? alors au dodo...

Poser le moo

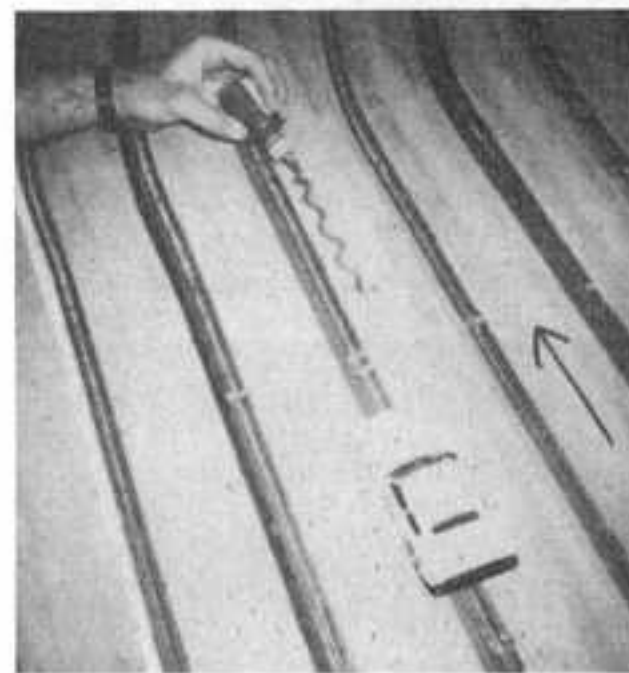
Les places en finale sont de plus en plus chères d'où la nécessité de ne pas se louper lors des essais qualificatifs.

N'hésitez pas à vous servir du moo, oui mais où et lequel ?

Le moo (Tire traction en Anglais) sorte de caoutchouc synthétique à l'état liquide est largement distribué par la plupart des fabricants de matériel Slot. En voici quelques-uns.

PARMA : Light (léger) vert
Médium (moyen) bleu
Heavy (dur) rouge
CAMEN : Lightly
Normal rouge
Heavy marron
AJ'S : "Traction plus" (moyen)
CHAMPION : MCD (très léger)
interdit en Gde-Bretagne
Stuck Goop (moyen)
LIMPACH : Lotion Goop
PVA : Fluid 3

Mettre du moo est tout un art, ni trop, ni trop peu, le parfait dosage est difficile à effectuer au début, au besoin faites vous aider par un pilote expérimenté. Si la piste est très sale, commencez par la nettoyer puis appliquez le moo avant les virages la où l'auto amorçe son freinage (Voir photo). D'abord une dose à l'inté-



L'art de bien poser le "Moo" d'abord à l'intérieur du virage.

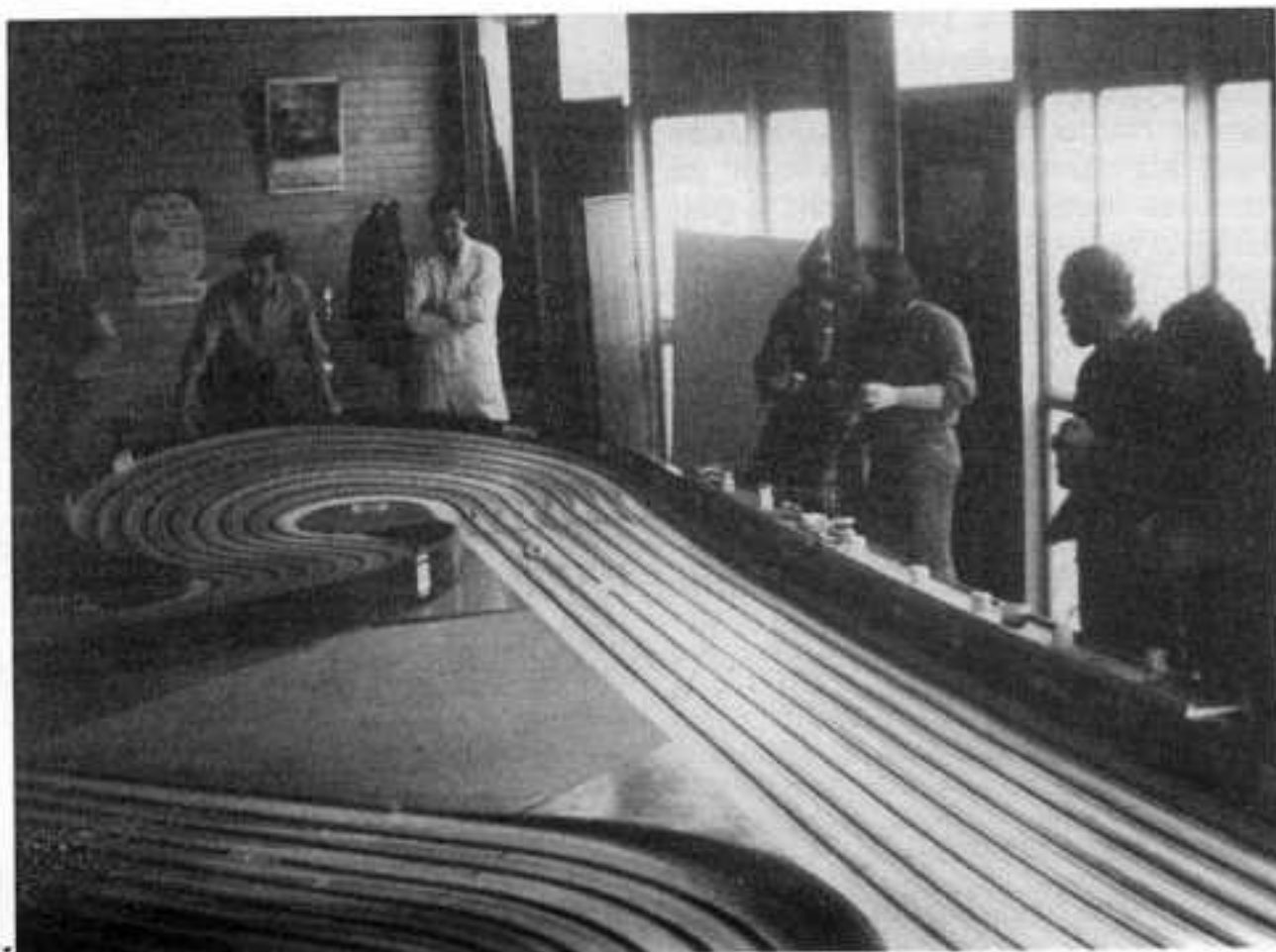
rieur puis si cela ne suffit pas complétez par petites doses à l'extérieur cette fois. N'en mettez pas trop, procédez petit à petit. Evitez le moo avec les Parma Whamp-whamp, du MCD à la rigueur. Mettre le moo en ligne droite ne sert qu'à freiner la voiture et à la faire sortir de la rainure. Posez votre auto et passez lentement dans le moo pour l'épaler, augmentez la cadence, au bout de 10 à 15 tours attaquez franchement, ça y est, c'est tout bon, vous avez fait la pôle position. Bonne course et merci RCM !

SLOT RACING

SLOT RACING 1/32^e

**7 et 8 mai
24 heures
de Bordeaux
2^e épreuve
du Challenge
national
d'endurance**

**Informations transmises par
le Slot Racing Club de Thoiry
(rue des Vignettes
78770 Thoiry)
François Callat**



La nuit a fait des ravages, 4 équipes en course seulement au petit matin.

Thoiry de bout en bout

Une course dominée du début à la fin par l'équipe de Thoiry, qui relance ainsi le championnat. Pour les places d'honneur, la lutte fut de toute beauté, Marmande et Dax accédant au podium. Pour Le Mans et Nevers, les "Rookies" de l'épreuve ce fut un round d'observation, mais retournons dans les paddocks samedi matin.

Les forces en présence

Honneurs aux locaux: Bordeaux le tenant alignait 2 équipes. La 1^{re}, dont Samy est le pivot, présente une Aston-Martin Nimwod sur châssis Jensen avec un Graup 20. On remarque la disparition de Lambert dans l'équipe (mais que fait la police?)

La 2^e, née de la fusion du Team Zen et du Gang des sous-doués, aligne elle une Porsche 936 sur châssis Peix avec un Graup 20 Cobalts.

Un Graup 20 Cobalts également mais avec châssis Jensen pour l'équipe de Dax dont l'effectif n'a pas changé. On remarque la belle Porsche 956 d'usine.

Marmande fait sensation en présentant son bolide, un Black Box avec induit de 27-24 tours sur châssis Thoumieux, rien que cela! et pour achever ce cocktail détonant une splendide Lola T600 Imsa du Cooke Racing.

Le Thoiry International Racing Team aligne une Ferrari 312 PB usine avec châssis Exa (partie centrale acier) construit par Ehinger sous licence Point. Moteur Peanuts raccourci et Induit Graup 15. 2 nouveaux pilotes: Ehinger et Havé, respectivement transfuges de Créteil et Rouen.

Nevers court sur châssis Jensen avec moteur Graup 20, le tout carrossé par la très belle March-Chevy 82 G de Maretti (mauvais présage...). 1^{re} participation pour Warnant, Fassier et Boutillon.

1^{re} 24 heures aussi pour Le Mans avec Malherbe et Guitet plus un pilote "emprunté" à Bordeaux: Poulain. Châssis Malherbe avec Graup 20 Cobalts le tout surmonté d'une Alfa-Roméo 33 TT 12.

Tout ce joli monde se retrouve en piste pour les essais chronométrés. Bordeaux 1 conforte sa position de favori en réalisant la "pôle" avec 4 sec. 2 suivi de très près par Thoiry en 4 sec. 2 également. Derrière, Le Mans fait 4 sec. 3 contenant les assauts de Dax et Marmande en 4 sec. 4. Puis vient Nevers en 4 sec. 6 et enfin Bordeaux 2 en 4 sec. 8.



La fin du tour de chauffe, dans un instant, le départ.

La course

Le départ est donné samedi à 15 heures et c'est parti pour 2 tours de cadran. La Ferrari de Thoiry s'élance en tête tandis que derrière ça bagarre furieusement pour la 3^e place. Nevers est déjà lâché suite à des problèmes de moteur. Peu à peu des fortunes diverses frappent les équipages notamment Dax dont la Porsche s'écrase en haut de la ligne droite et Le Mans qui perd son train avant malgré un bon départ. Après 6 heures de course, voici le classement.

1. Thoiry	3671 tours
2. Bordeaux 1	3481 tours
3. Marmande	3290 tours
4. Bordeaux 2	3274 tours
5. Le Mans	3232 tours
6. Dax	3184 tours
7. Nevers	2513 tours

La nuit tombe sur la piste et les phares s'allument, les positions se stabilisent. Thoiry dont la Ferrari marche très fort distance petit à petit l'Aston-Martin de Bordeaux 1 qui se fait elle-même remonter par la rapide Lola de Marmande à cause d'incessants problèmes de transmission. Bordeaux 2 reste en embuscade. Derrière, Le Mans et Dax se tirent une bourre mémorable mais l'Alfa passe devant la Porsche suite aux problèmes de phare de Dax. Enfin Nevers, dont la March très attardée a accumulé les ennuis, jette l'éponge à la mi-course avec le moral et le stock de pièces détachées à zéro.

CLASSEMENT A MI-COURSE

1. Thoiry	6846 tours
2. Bordeaux 1	6282 tours
3. Marmande	6112 tours
4. Bordeaux 2	6057 tours
5. Le Mans	5617 tours
6. Dax	5598 tours

La seconde partie de la nuit verra le tournant de la course. En effet l'Aston-

Martin de Bordeaux 1 avec un châssis délabré et plus tard un moteur "out" dégringole dans le fond du classement. Derrière, c'est la curée, Marmande occupera un court instant cette 2^e place très convoitée mais un moteur grillé les fera rétrograder. Bordeaux 2 en profite et passe en seconde position. Entre Le Mans et Dax, c'est toujours le chassé-croisé mais hélas l'Alfa du Mans, dont la tenue de route devient de plus en plus hasardeuse, abandonne.

CLASSEMENT AUX 3/4 DE LA COURSE

Thoiry	10481 tours
Bordeaux 2	9287 tours
Marmande	9214 tours
Dax	8629 tours
Le Mans	8573 tours
Bordeaux 1	7025 tours

Le jour se lève, Thoiry caracole toujours en tête, la Ferrari marche à merveille et aligne les tours avec régularité. Derrière c'est la débandade, les châssis ont passé une nuit infernale et dans les stands on monte fébrilement les induits de la dernière chance pour le sprint final. Bordeaux 2, qui était solidement accroché à la seconde place, grille un moteur et la Lola de Marmande en profite pour passer devant. Derrière c'est Dax qui remonte très fort avec un châssis aux articulations soudées et qui viendra subtiliser la 3^e place à Bordeaux 2 qui grille encore un moteur. Dans les dernières heures l'Aston-Martin de Bordeaux 1 longuement remise en état repart à l'attaque et vient coiffer Le Mans pour la 5^e place

CLASSEMENT FINAL

1. Thoiry	14040 tours (nouveau record)
2. Marmande	12676 tours
3. Dax	11622 tours
4. Bordeaux 2	11278 tours
5. Bordeaux 1	9024 tours
6. Le Mans	8977 t (abandon)
7. Nevers	4197 t (abandon)

Victoire de Thoiry qui avait peut-être le meilleur équipage et sans doute la meilleure auto. Marmande finit 2^e malgré une course ponctuée d'ennuis divers. 3^e Dax n'a pas baissé les bras, des finisseurs qui reviennent de loin. Faux-pas pour Bordeaux accablé par leurs transmissions et leurs châssis. Le Mans et Nevers reviendront c'est sûr motivés d'un désir de revanche...

Le bilan de la voiture victorieuse

Quelques pépins quand même sur la Ferrari. Tout d'abord un mauvais choix de ressorts de charbons qui nécessita leur remplacement, une butée de côté mobile dessoudée et enfin un fil d'alimentation cassé. L'auto a réalisé 3 sec. 9 au petit matin prouvant que les châssis c'est comme le vin, ça se bonifie avec l'âge. Le moteur était un peu faible à la fin.

Pièces utilisées ou à changer à l'arrivée : 8 paires pneus, 20 paires tresses, 4 carrosseries, 1 paire roues avant, 1 pignon, 2 couronnes, 1 paire ressorts charbons, 1 guide, 4 ampoules, collecteur usé sur 6/10^e de mm au diamètre.

EQUIPE	PILOTES (* devant celui ayant réalisé les essais)	CHASSIS	MOTEUR	RAPPORT	PNEUS	CARROSSERIE
BORDEAUX 1	* Samy BERAHA Françoise LAPEYRE Jacques MAURICE Daniel LAFOND	Jensen	GP 20 Cage C Aimants : Cér. 4,75	8 x 38	oranges	Aston-Martin-Nimrod Betta
BORDEAUX 2	Jacky VERAT * Christophe PEIX Didier Dupuis Bernard RIBIER	Peix-Zen	GP 20 Cage C Aimants : Cab. 4,75	8 x 38	blancs ASP	Porsche 936 Essex Betta
DAX	* Gérard CAUPENE Gabriel BOUSSON Christian DARLOT	Jensen	GP 20 Cage C Aimants : Cab. 4,22	9 x 38	oranges	Porsche 956 Rothmans Betta
MARMANDE	* Michel THOUMIEU Michel MONTANE Alain BRICE André LAFAGE	Thoumieu	27-24 T Black Box 4,22	9 x 38	blancs ASP	Lola T600 Cocke-Rac. Betta
THOIRY	Philippe POINT * François CALLAT J.-Claude EHINGER Joël HAVÉ	Point-Era Ehinger	GP 15 Cage 111 raccourcie 4,5	8 x 36	oranges ASP	Ferrari 312 PB Cat
LE MANS	* J.-Cl. MALHERBE Pascal POULAIN Claude GUITET	Malherbe	GP 20 Cage C Aimants : Cab. 5,25	8 x 42	oranges ASP	Alfa Romeo 33 TT 12 Betta
NEVERS	* Fred WARNANT Bernard FASSIER Christian BOUTILLON	Jensen	GP 20 Cage C Aimants : Cér. 4,87	8 x 39	oranges	March 82 G Moretti Betta