

F1 réaliste. Par ailleurs, le moteur doit obligatoirement être en position longitudinale.

Les Sport-Europe, un peu plus rapides, bénéficient du même règlement que les F1 mais avec moteur transversal et carrosseries Groupe C.

On trouve ensuite les « Groupe 12 » qui sont en fait des « Production » (donc de série) mais au 1/24^e.

Au sommet enfin, il y a les Groupe 7, spécialité américaine pratiquement inconnue en France, où tout est libre, excepté les dimensions. Vitesse de pointe (réelle) 150 km/h ! Rapport poids/puissance : 0,4 kg/ch ! Mieux qu'une F1 grandeur nature en qualifications... Car si le moteur ne fait

que 1/8^e de cheval (!) le véhicule ne dépasse pas les 50 grammes. Le 0 à 100 est abattu en moins d'une demi-seconde !!!

Comme à l'échelle 1, les nostalgiques ont aussi leur catégorie VEC ou « oldtimers », pour la première fois au programme d'un championnat du monde à Toulouse pour le bon plaisir de Monsieur Van Rossem, mécène de l'épreuve.

Au départ, 16 nations avec bien sûr une importante délégation américaine constituée d'ailleurs de pilotes « professionnels ». Eh oui, même en slot, il y a des pros qui sont

souvent propriétaires de pistes de slot ou fabricants de châssis, pneus etc.

Belle colonie italienne aussi sans parler des Belges et des Suédois très habiles aussi.

Super-concentrés !

Le néophyte parachuté dans un championnat de Slot Racing éprouve au départ beaucoup de mal à suivre les épreuves. Ça va vite, très vite. Tellement vite, qu'il semble impossible de suivre les voitures du regard. C'est effectivement impossible si l'on ne se contente pas d'en suivre une seule à la fois...

Et voilà les cracks du Slot. Ils manquent peut-être de sveltesse (!) mais quelle concentration et quels réflexes ! A gauche, P.A. Watson, le nouveau champion du monde.

