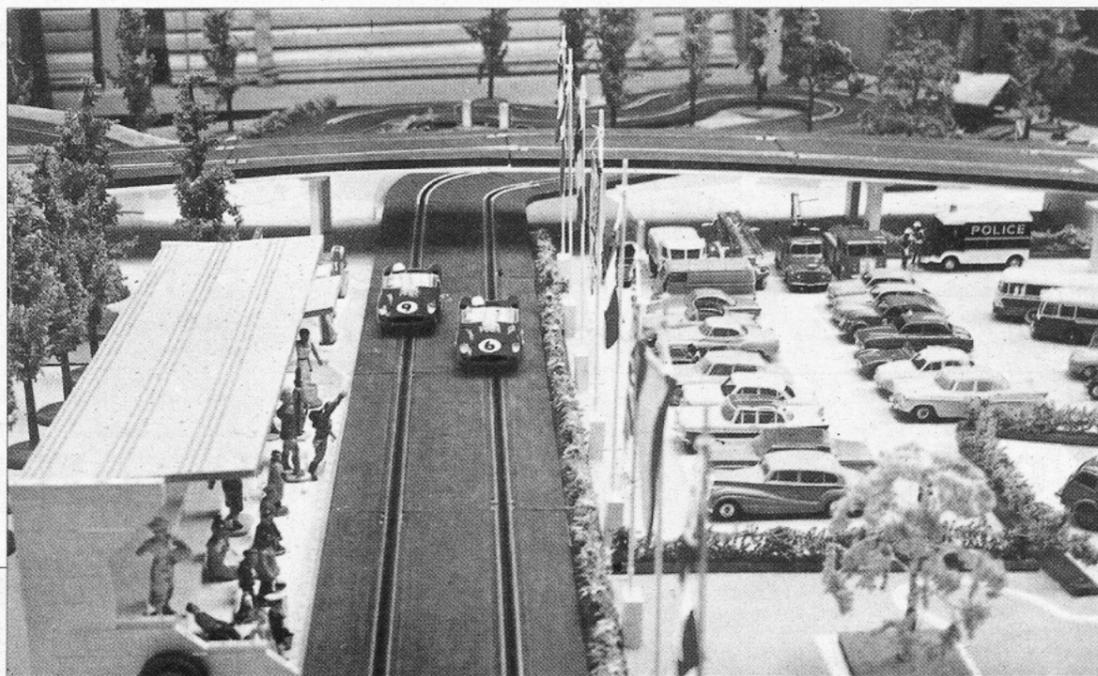


AUTOS

# Circuit 24

## Les 24 Heures du Mans au 1/30e

En 1961, les premiers coffrets de Circuits 24 sont lancés à grands renforts de publicité. Objectif : battre Scalextric. En dépit de solides atouts, l'épopée prendra fin 12 ans plus tard...



Les miniatures du parking ne sont pas à l'échelle, les figurants non plus, mais l'ambiance a fait rêver plus d'un jeune pilote au début des années 1960.

En 1961, la société "Les Jouets Rationnels", département "L'Usine à Idées" devenant ensuite "Idé-France" puis "Société Idé", lance sur le marché son Circuit 24. Empruntant aux mythiques 24 Heures du Mans automobile son nombre symbolique, le Circuit 24, indissociable de son slogan promotionnel "Les 24 Heures du Mans à l'échelle 1/30e", affiche clairement son ambition.

### Un matériel réellement compétitif

Il se présente alors comme l'anti-Scalextric. En 1961, la marque britannique est déjà solidement implantée sur le marché du circuit routier électrique dans son pays, depuis près de quatre ans. Mais, en France, tout est encore possible, car Scalextric n'en est qu'à ses balbutiements.

### Fin de l'aventure en 1973

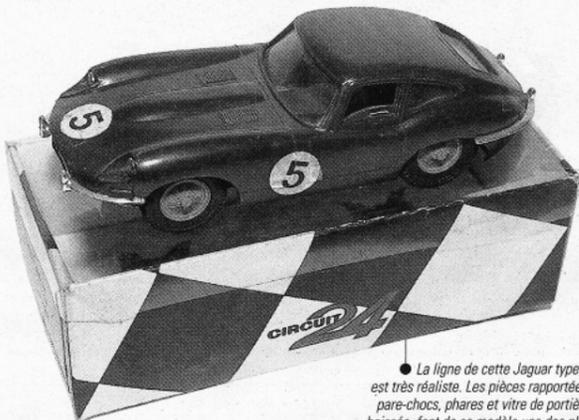
Née dans l'enthousiasme en 1961, l'aventure prend beaucoup plus discrètement en 1973, pour des raisons économiques. Si la

marque a fait son trou en France, elle n'a pas réussi à convaincre les acheteurs à l'étranger. Comparé à la concurrence, le Circuit 24 souffrait de plusieurs maux rédhibitoires. Les voitures étaient performantes, mais nécessitaient des réglages trop délicats pour les jeunes utilisateurs. De plus, la douzaine de modèles produits fut sans comparaison avec la richesse du catalogue Scalextric. Ne parlons pas de la finition qui, contrairement à celle des articles concurrents, était d'une facture très inférieure.

Il en reste aujourd'hui de nombreux coffrets et jouets faciles à trouver ; et un nom qui avait fini par devenir dans les années 1960-70 le terme générique désignant les circuits automobiles électriques, toutes marques confondues.

### "300 km/h dans ta chambre !"

Pour vanter toutes les qualités du jouet, une campagne publicitaire est royalement menée dans la presse enfantine, notamment dans le journal Tintin. Pour séduire sa jeune clientèle, Circuit 24 use de slogans qui vont marquer les pre-



La ligne de cette Jaguar type E est très réaliste. Les pièces rapportées, pare-chocs, phares et vitre de portière baissée, font de ce modèle une des plus fidèles réalisations de la marque.



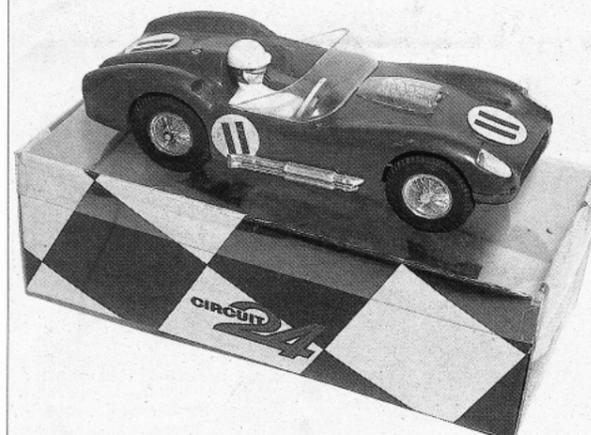
La Porsche RS 61 vue par Circuit 24. Le modèle fut intitulé à tort 911 S sur les catalogues du fabricant.

Sur le couvercle de troisième génération, l'illustration change radicalement et représente cette fois une Porsche poursuivie par une Lola lors d'une course sans rapport avec les 24 Heures du Mans.

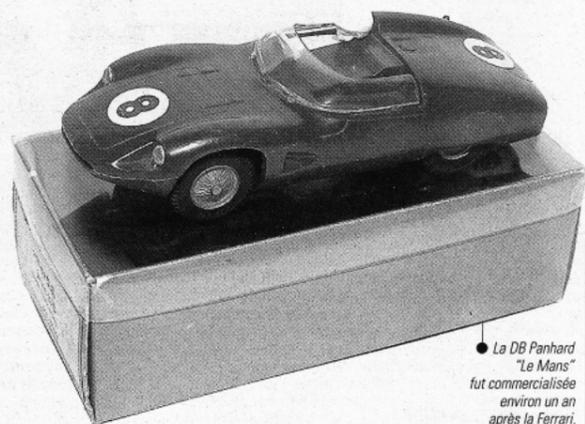


Difficile de nier le lien avec les 24 Heures du Mans, tant par le titre que le choix des autos. Ici, la Ferrari Testa Rossa. Le départ des 24 Heures 1959 est reproduit sur les premiers coffrets, dès 1961.

## Voitures : des mécaniques originales



La première voiture créée par Circuit 24 fut cette Ferrari Testa Rossa TR60. Le modèle était plutôt bien réussi avec ses détails de finition rapportés. Le choix de cette Ferrari fut vraisemblablement inspiré par la victoire de la voiture réelle l'année précédente aux 24 Heures du Mans.



La DB Panhard "Le Mans" fut commercialisée environ un an après la Ferrari. Ici avec sa boîte verte de première génération.

La grande originalité du Circuit 24 tient à son singulier mode de fonctionnement. Au contraire de la concurrence qui utilise le courant continu pour alimenter le classique moteur à rotor monté dans les voitures, Circuit 24 utilise le courant alternatif.

### Un moteur à vibreur

Quant à la motorisation installée dans les petits bolides, elle est assurée, à quelques exceptions près, par un moteur à vibreur. Le système consiste en une lame d'acier vibrant sous l'action d'un électro-aimant au rythme des périodes alternatives du courant secteur.

Cette lame est terminée à son extrémité par une "fourchette", selon l'appellation du fabricant, qui percute le pignon de l'axe de l'essieu arrière. Le rythme de percussion est effréné : cent fois par seconde ou trente-six millions de fois au bout de cent heures de fonctionnement", précise le fabricant. Aussi simple soit-il, la fiabilité du sys-

tème implique l'utilisation de matériaux de haute qualité, tels que l'acier au molybdène, le delrin et le nylon.

Si le moteur à vibreur s'avère très efficace sur le plan des performances en vitesse des voitures, il génère en revanche un bruit difficilement supportable par les parents ou les voisins. Surtout quand le circuit est posé à même le parquet.

C'est pourquoi Circuit 24 proposera ensuite certains modèles

de voitures en version équipée d'un moteur à rotor classique fonctionnant en courant continu (voir notre encadré "S comme Slot").

### 1961 : Ferrari Testa Rossa TR 60

Côté voitures, le choix est limité à la première année aux quatre couleurs du seul modèle disponible au catalogue : la Ferrari Testa Rossa TR60. Pour ce nouveau jouet dédié à

la plus prestigieuse course automobile du monde, le choix de cette Ferrari est le plus judicieux. Nous sommes en 1961, et l'année précédente, le modèle a remporté les 24 Heures du Mans aux mains de Paul Frère et Olivier Gendebien.

La réplique signée Circuit 24 est d'une facture assez belle pour ce type de jouet avec ses nombreuses pièces rapportées : pare-brise, pots d'échappements, couvercle-cylindres, phares, bou-

chon d'essence, volant et pilote. Hélas, ce standard sera souvent revu à la baisse dans les réalisations futures.

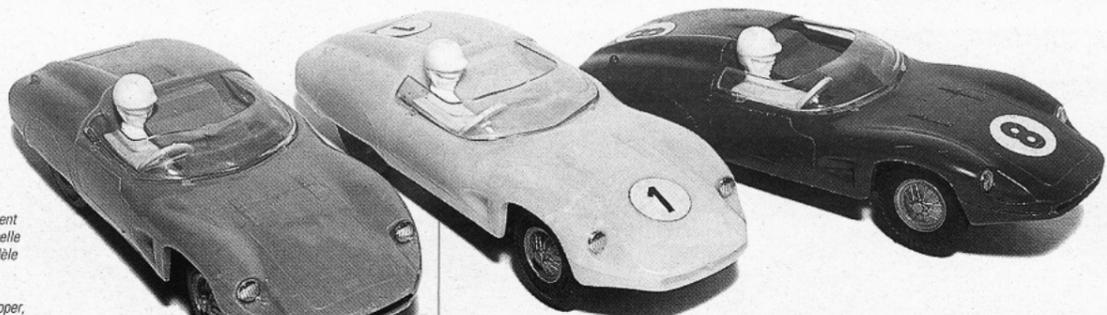
### Version "Super Compétition" avec freins

Cette Ferrari est également proposée en version "Super Compétition". Cette fois le bobinage est censé donner plus de nervosité et, surtout, le modèle est équipé d'un dispositif de freinage mécanique sur l'essieu arrière. Celui-ci entre

La Ferrari Testa Rossa était disponible en quatre couleurs au choix : rouge, vert, jaune ou bleu. Le modèle fut également distribué en Grande-Bretagne sous la marque Meccano Ltd.



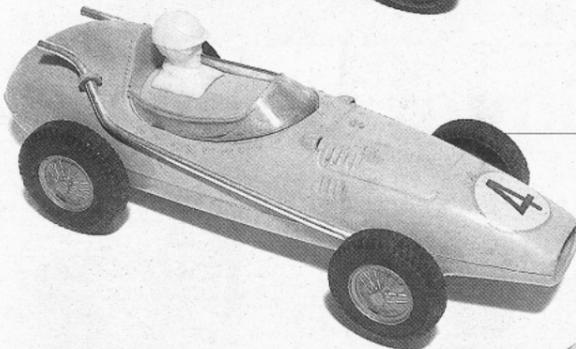
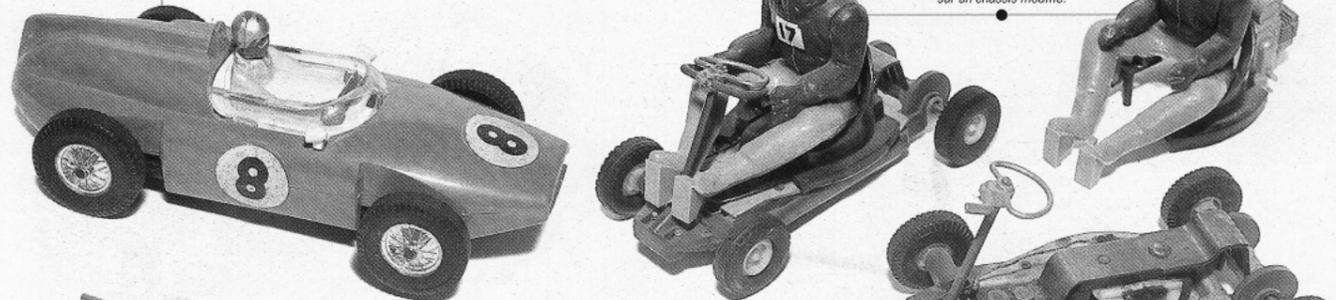
# AUTOS (suite)



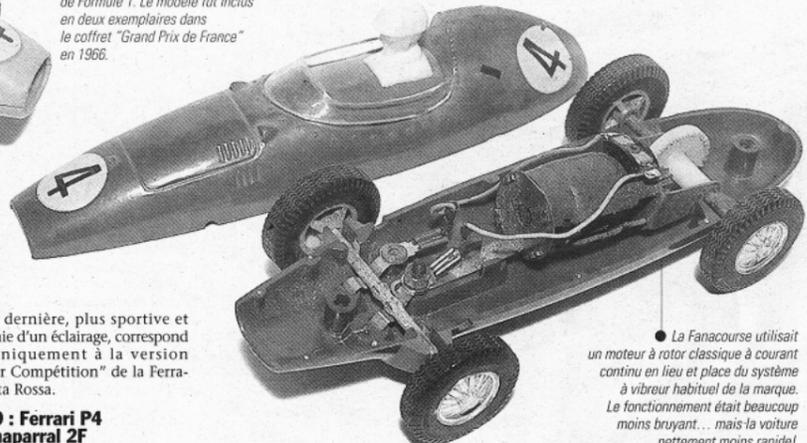
Circuit 24 s'essaya également à la Formule 1 avec cette belle monoplace Cooper. Le modèle était disponible en rouge ou en vert en France. En Grande-Bretagne, la Cooper, distribuée sous la marque Meccano Ltd était proposée en bleu. Cette voiture est la plus rare de la marque car elle ne fut produite qu'environ un an, en 1963.

La DB Panhard était proposée en trois couleurs au choix : bleu, jaune ou rouge.

Le Kart réalisé à une échelle proche du 1/20e reprenait intégralement la mécanique des voitures sur un châssis modifié.



La Fanacourse est, en réalité, la reproduction d'une Ferrari de Formule 1. Le modèle fut inclus en deux exemplaires dans le coffret "Grand Prix de France" en 1966.



La Fanacourse utilisait un moteur à rotor classique à courant continu en lieu et place du système à vibreur habituel de la marque. Le fonctionnement était beaucoup moins bruyant... mais la voiture nettement moins rapide!



La Matra Jet était disponible en bleu ou en rouge.

## "S" comme Slot

Les voitures équipées d'un moteur à rotor classique fonctionnant en courant continu sont désignées "S" ou "Slot à diode" car elles sont précisément équipées d'une diode redresseuse de courant. Ce dispositif leur permet ainsi de fonctionner sur les circuits alimentés en courant alternatif avec le transformateur habituel de la marque.

en action dès que le courant est coupé. Sur le plan des performances, le catalogue précise que, bien réglée, cette "Super" Ferrari peut atteindre la vitesse de cinq mètres par seconde.

### Réglages délicats

Comme sur toutes les voitures de la marque équipées du vibreur, le réglage évoqué consiste principalement à rechercher par tâtonnement la bonne distance d'entrefer entre la lame vibrante et l'électro-aimant, ainsi que son angle d'attaque sur les pignons de l'essieu arrière. Ces réglages assez délicats n'étaient malheureusement pas à la portée des jeunes utilisateurs.

### 1962 : DB Panhard

Les nouveautés apparaissent au compte-gouttes. Il faut attendre 1962 pour qu'apparaisse enfin un adversaire de la Ferrari : la DB Panhard type 1960, une autre habitée du circuit de la Sarthe. Le modèle est disponible en deux versions : moteur à vibreur en courant alternatif ou moteur à rotor classique en courant continu avec diode redresseuse incorporée.

### 1963 : promesses non tenues

Le catalogue de l'année 1963 annonce un programme de nouveautés particulièrement alléchant : sont illustrées une Jaguar type D, une Porsche 1500 RS, une Aston Martin DB3 S et un kart. Malheureusement, aucune de ces voitures ne verra le jour, et seul le

kart sera effectivement fabriqué. Mais bien que sa mécanique soit directement empruntée aux voitures, ce modèle original ne peut décemment pas se mesurer avec la Ferrari ou la Panhard en course.

Ce manque de dynamisme en matière de nouveauté n'aide pas la marque à s'imposer en force face à son concurrent.

### Jaguar E, Porsche RS et Cooper F1

Définitivement abandonnées, les trois nouveautés fantômes feront place à d'autres modèles : une Jaguar type E, une Porsche RS 61 et une très belle Cooper monoplace de Formule 1.

### 1966 : Ferrari F1

1966 marque l'arrivée d'un coffret "Grand Prix de France" pour lequel est créée une nouvelle voiture : la Fanacourse. Il s'agit en fait d'une Ferrari monoplace de Formule 1. Le modèle est doté d'un classique moteur à rotor alimenté en courant continu.

### 1967 : Ford GT 40 et Matra Jet

L'année suivante, suite aux exploits de Ford aux 24 Heures du Mans, Circuit 24 ajoute à sa gamme la Ford GT 40.

Parallèlement apparaît la Matra Jet. Moins glorieuse que la Ford, elle a, aux yeux des dirigeants de la marque, le mérite d'être française. La Ford GT 40 sera également déclinée en deux autres versions, une "Slot à diode" (voir notre encadré) et une "Spéciale Compétition".

Cette dernière, plus sportive et enrichie d'un éclairage, correspond mécaniquement à la version "Super Compétition" de la Ferrari Testa Rossa.

### 1969 : Ferrari P4 et Chaparral 2F

En 1969, la Ferrari P4 et la Chaparral 2F, et non 2G comme l'indique le catalogue, avec son spectaculaire aileron, viennent s'ajouter à la gamme des voitures.

La Ferrari P4, moulée dans un plastique pelucheux est particulièrement grossière et laide. On est bien loin de la ligne racée du prototype réel. Quant à la Chaparral, elle sera, elle aussi, doublée d'une version "Spéciale Compétition" à l'intention des pilotes les plus exigeants.

### 1971-1972 : Matra 650 et Porsche 917

Pour 1971, une Matra 650 et une Porsche 907 sont annoncées au catalogue, mais seule la Matra sera réalisée. Pour ce modèle, le fabricant abandonne complètement son moteur à vibreur au profit d'un classique moteur à rotor. Esthétiquement, cette Matra approximative n'est pas une réussite. Beaucoup plus fidèle sera la Porsche 917 K à vibreur, l'ultime modèle réalisé en 1972 pour Circuit 24.

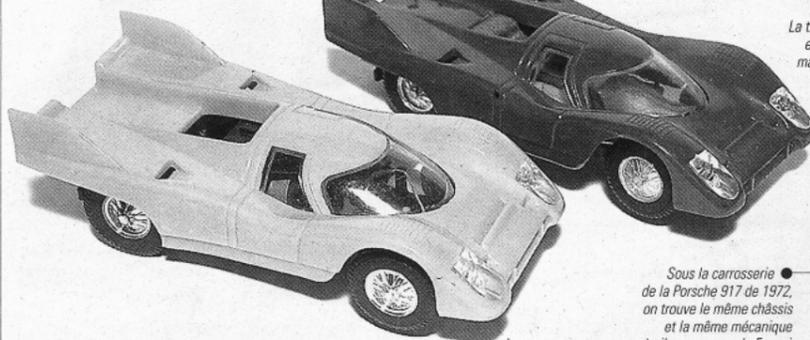
## Couleurs imprécises

Il existe de nombreuses différences de teintes pour chaque couleur de base. Ces variations, parfois très visibles, dépendaient de la qualité du mélange plastique-peinture pour chaque série de moulage. Le phénomène s'accroît particulièrement, semble-t-il, lorsque l'opération d'injection arrivait en fond de cuve.

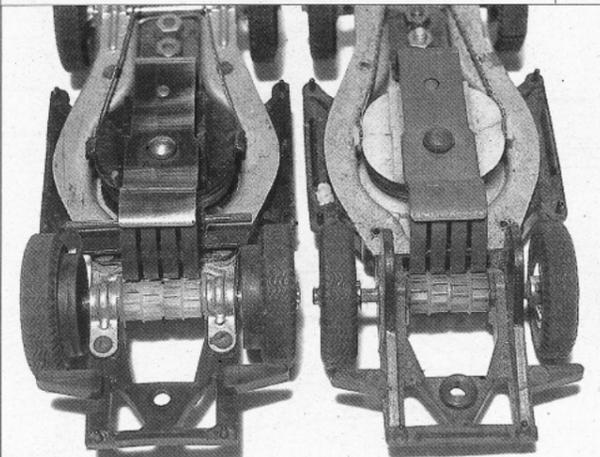
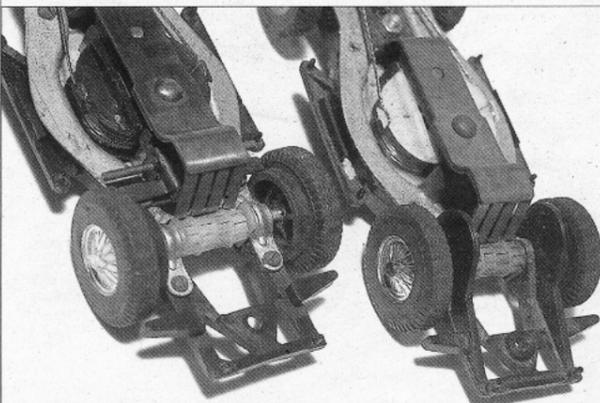


La Ford GT 40 sur sa boîte-vitrine de dernière génération.

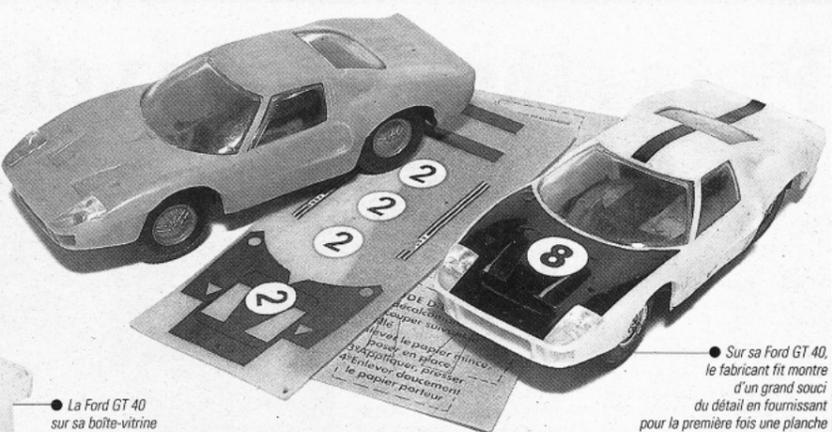
L'invincible Porsche 917 inspira tous les fabricants de jouets au début des années soixante-dix. Le modèle vu par Circuit 24 est plutôt réussi. Elle était disponible au choix en blanc, rouge ou jaune-orangé.



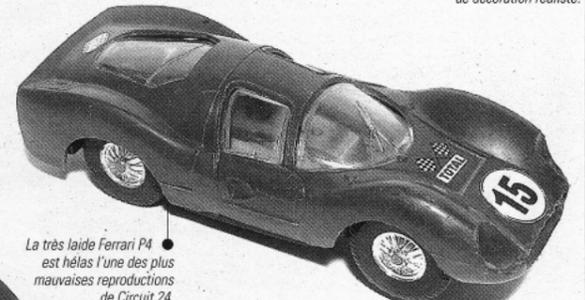
Sous la carrosserie de la Porsche 917 de 1972, on trouve le même châssis et la même mécanique à vibreur que sur la Ferrari Testa Rossa de 1961 : ces éléments sont parfaitement interchangeables.



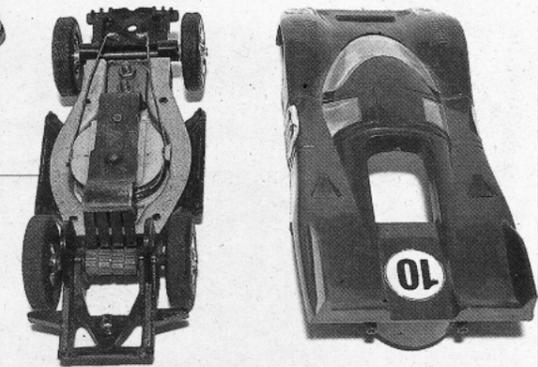
Ci-dessus : châssis "Super Compétition", avec son dispositif de freinage sur les flasques intérieures des roues arrière. Ci-contre : version normale. A noter aussi le carter du bobinage noir au lieu de blanc sur la version normale.



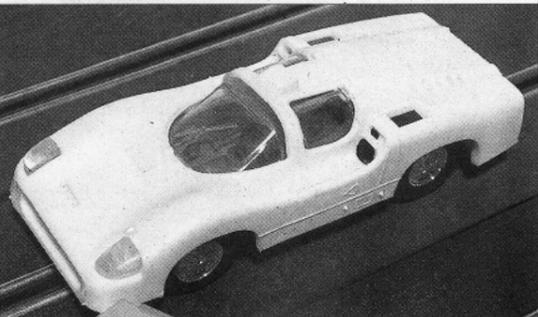
Sur sa Ford GT 40, le fabricant fit monter d'un grand souci pour la première fois une planche de décoration réaliste.



La très laide Ferrari P4 est hélas l'une des plus mauvaises reproductions de Circuit 24.



Cette Chaparral a malheureusement perdu son spectaculaire aileron arrière. Contrairement à l'appellation 2G du catalogue, il s'agit plus exactement du modèle 2F qui fit sensation aux 24 Heures du Mans 1967 avec justement son large aileron aérodynamique inhabituel à l'époque.



La reproduction de la Matra 650 est approximative... Ce modèle n'utilise pas le moteur à vibreur habituel, mais un classique moteur à rotor alimenté en courant continu.

**AUTOS (suite)**

# Piste : jusqu'à six voies !

Dès 1961, le programme d'éléments de piste est particulièrement riche et permet le montage de circuits variés comportant jusqu'à six voies. Il existe même un rail de départ en épi, pour deux ou quatre voitures, qui symbolise les départs traditionnels du Mans.

**Reproduire les vrais circuits de l'époque**

Pour exciter l'imagination des jeunes utilisateurs, Circuit 24 édite de superbes recueils de plans de circuits dans lesquels sont représentés des montages toujours plus spectaculaires au fil des pages. Le lecteur peut alors rêver sur de belles reproductions de circuits existant dans la réalité, comme Reims, Rouen-les-Essarts, Monaco et, bien sûr, Le Mans !

**Attaches fragiles**

De bonne qualité, les éléments de piste souffrent toutefois d'un gros défaut de conception : les attaches en plastique qui permettent de relier les éléments de piste sont très fragiles à l'usage ! La piste Circuit 24 ne supporte pas

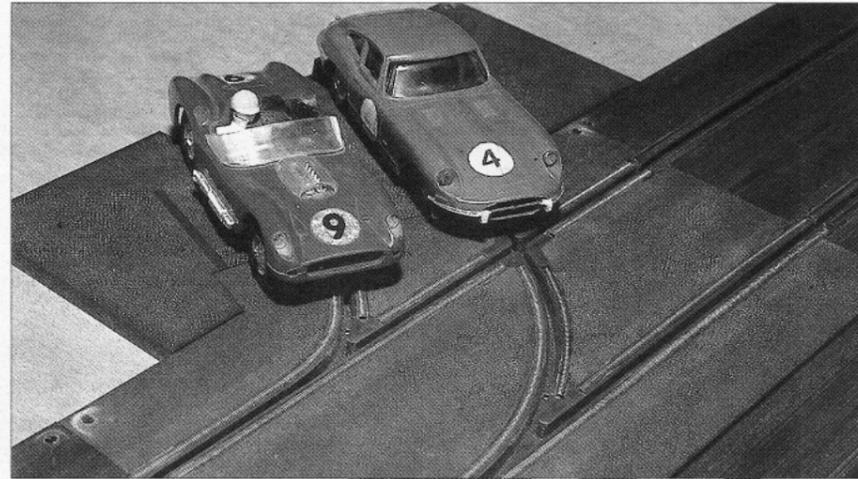
les manipulations fréquentes, surtout lorsqu'elles sont effectuées hâtivement par des mains maladroites.

**1968 : innovation technique**

En 1968, Circuit 24 innove en proposant un système de circuit intitulé "Interpiste".

Avec ce dispositif, nanti d'une piste à aiguillages, les deux voitures en course peuvent emprunter indifféremment les deux voies de la piste tout en restant électriquement indépendantes. La manœuvre de bifurcation est alors commandée par le relâchement de la manette d'accélérateur.

Pour lancer son nouveau produit, Circuit 24 commercialise un coffret dans lequel sont livrés l'élément de piste à aiguillages avec deux voitures : une Matra Jet et une Ford GT 40 spécialement équipées pour circuler en toute indépendance sur la même voie.

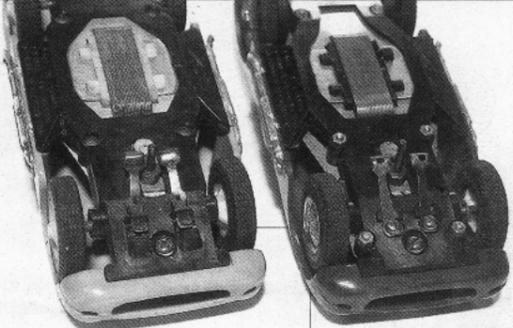


**Frédéric Remise**

(texte et photos)

Avec les précieux conseils et la collaboration de Thierry Fosse.

● Le Circuit 24, qui se voulait une représentation fidèle des 24 Heures du Mans, se devait de fournir à ses jeunes clients le fameux départ en épi typique de l'épreuve jusqu'en 1969. Le dispositif comprend trois types d'éléments de piste, dont une traversée complète non utilisée sur le circuit à deux voies illustré ici. Cette traversée rend l'aménagement compatible avec de grands circuits comportant un nombre illimité de voies.



● La fixation des frotteurs de prise de courant est le seul détail technique qui connut une modification. A droite : le système de première génération avec ses frotteurs vissés. A gauche : le système de seconde génération, à partir de 1963, avec ses frotteurs encliquetés.

● Les accessoires de décor ne sont pas nombreux chez Circuit 24. Le plus spectaculaire est incontestablement cette passerelle-pneu "Dunlop" directement inspirée par celle du Mans.

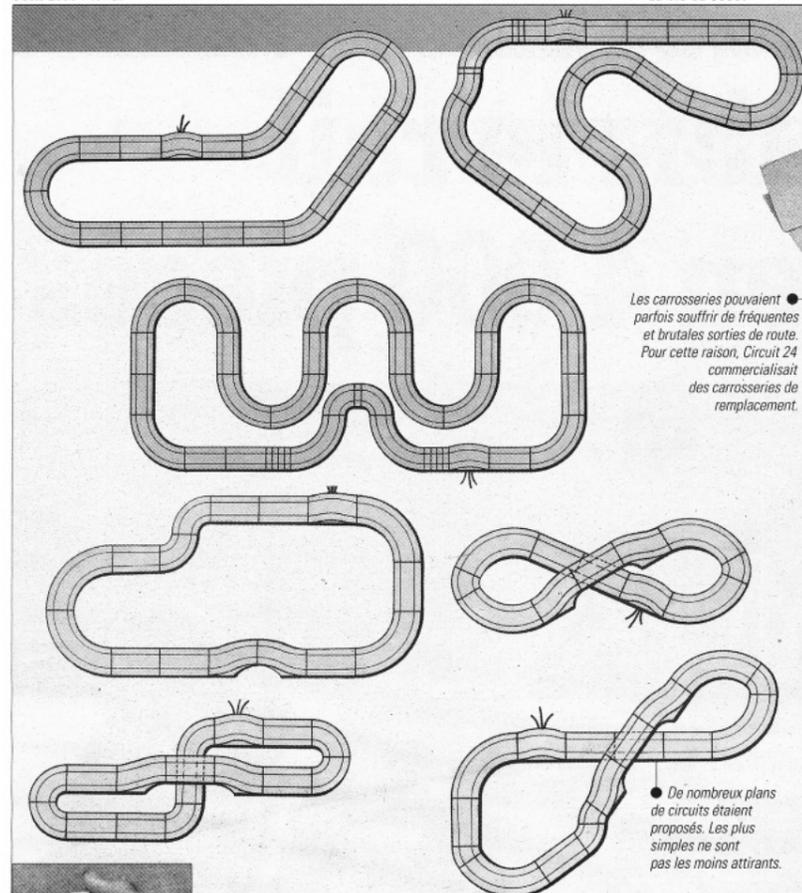
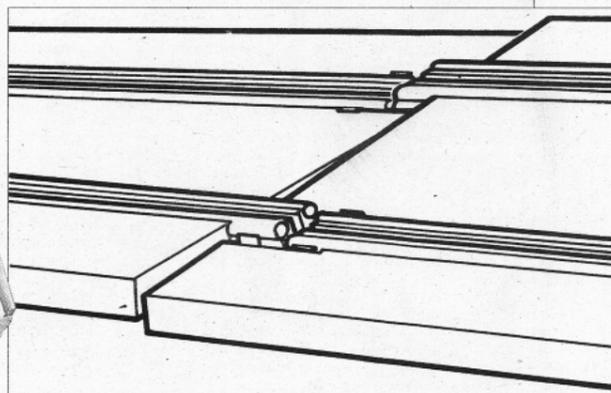


La boîte de conversion "Circuit 24 Interpiste" contient une piste à aiguillages permettant le changement de voie à volonté et deux voitures équipées pour circuler indépendamment sur une même voie : la Matra Jet et la Ford GT 40.



● Les pistes étaient disponibles à l'unité chez le détaillant ou emballées (ici par quatre) dans un boîtier aux couleurs de la marque.

Fragile, le système d'enclenchement des rails ne se prêtait pas aux manipulations répétées et souvent malhabiles.

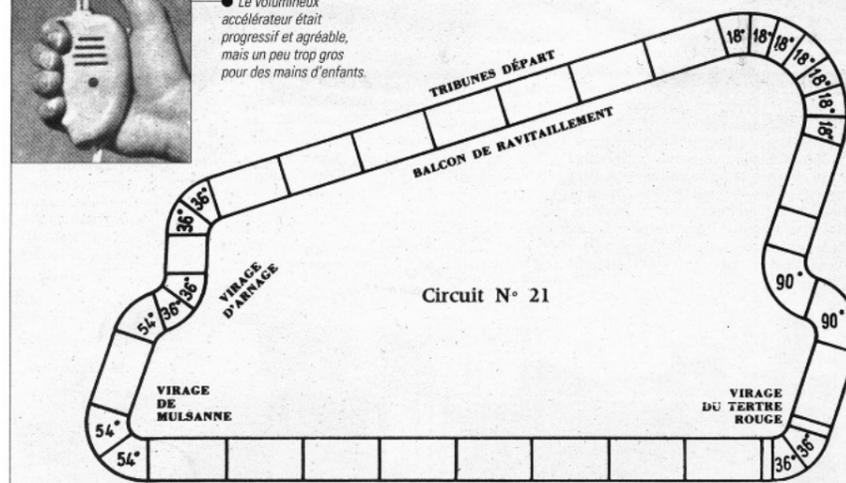


● Les carrosseries pouvaient parfois souffrir de fréquentes et brutales sorties de route. Pour cette raison, Circuit 24 commercialisait des carrosseries de remplacement.

● De nombreux plans de circuits étaient proposés. Les plus simples ne sont pas les moins attirants.



● Le volumineux accélérateur était progressif et agréable, mais un peu trop gros pour des mains d'enfants.



● Les manettes des "gaz" Circuit 24 étaient assez fragiles. Heureusement il était possible de les remplacer à l'unité !

**Fiche pratique**

**Budget**

Tous les modèles s'échangent sur des bases raisonnables. La fourchette va de 50 F à 400 F environ, rarement plus.

● Pour les coffrets, le prix est à peu de chose près équivalent à la valeur des voitures qu'ils contiennent, c'est à dire 200 F à 600 F environ, rarement plus.

● La Ferrari P4 se négocie entre 200 F et 300 F environ et la Chaparral 2G peut atteindre 300 F à 350 F si elle est complète avec son aileron.

● Le kart et la Cooper F1 vous coûteront 350 F à 450 F environ.

● Les autres voitures se situent dans une fourchette allant de 100 F à 150 F environ.

● Accessoires : comptez 10 F à 20 F environ pour un sachet scellé de pièces détachées (pneus, frotteurs, éclisses, etc.), et 30 F à 40 F environ pour un sachet contenant deux essieux arrière. Et une passerelle "Dunlop" vous coûtera 150 F à 200 F environ.

● Piste : le prix des pièces des éléments de base est dérisoire ; comptez 5 F à 10 F la pièce environ. Certains modèles, plus rares, sont un peu plus chers. C'est le cas du croisement à 90°, peu courant, entre 50 F et 100 F environ. Un départ "Le Mans", avec sa piste en épi et l'aiguillage pour deux voies vaut 70 à 100 F environ.

● La Jaguar type E vert foncé se situe dans la même fourchette. En version rouge, le prix peut toutefois atteindre 100 F à 120 F environ.

● La Ferrari Testa Rossa rouge se situe entre 120 F et 150 F environ. Les variantes vertes ou bleues atteignent 200 F à 300 F ; et une jaune s'échange entre 350 F et 450 F environ.

**Où les trouver**

Commencez par les petites annonces de votre mensuel préféré. A noter que les coffrets et voitures sont assez faciles à trouver dans les brocantes, foires à tout et vide-greniers, en raison du caractère populaire du jouet. Vous en trouverez en coffret ou en vrac, souvent en état d'usage, mais généralement à petit prix. Ne négligez pas non plus les pistes traditionnelles : les bourses d'échanges spécialisées et les professionnels de l'auto miniature en proposent régulièrement.

**Contacts**

Il n'existe aucune association spécifiquement dédiée au Circuit 24, mais vous pourrez joindre aisément des amateurs de la marque par l'intermédiaire de l'association **Circuits Routiers**. Celle-ci édite un bulletin bimestriel où vous trouverez des infos et des petites annonces. Contacts : Guy Coriart, 5 rue des Ecoles, 91450 Soisy-sur-Seine. E-mail : gcoriart@wanadoo.fr. Sans oublier le site internet de Circuits Routiers : http://www.circuits-routiers.asso.fr

## Restauration facile

Par la simplicité de leur mécanisme à vibreur, la plupart des voitures de Circuit 24 sont restées aussi vigoureuses qu'autrefois. Moyennant le changement éventuel des frotteurs et un bon réglage de la lame vibrante (la "fourchette" comme stipulé dans les notices techniques) tout collectionneur doit pouvoir goûter sans difficulté aux joies des 300 km/h en chambre !

**Carrosseries : sort variable...**

Si les mécaniques ont bien vieilli, il n'en va pas toujours de même pour les carrosseries. C'est particulièrement vrai pour les voitures à caisse moulée en plastique dur et cassant, comme la Ferrari Testa Rossa, la Fanacourse, la Cooper, la Matra 650 et la Porsche 917.

Pour les autres, moulées dans un plastique plus souple, la casse est beaucoup plus rare. Ces modèles souffrent toutefois d'un autre mal : suite aux frottements répétés, le plastique a tendance à "pe-lucher" aux angles vifs.

**Pièces manquantes**

Plus ennuyeux est le problème des pièces manquantes. Certains modèles, dont les Ferrari Testa Rossa ou Cooper F1, comportaient de nombreux détails rapportés assez fragiles. Même chose pour la Chaparral, équipée d'un aileron particulièrement vulnérable.

Ces lacunes sont faciles à repérer avant l'achat. N'oubliez pas non plus d'inspecter le dessous de la caisse, beaucoup de modèles de la marque comportant un bas de calandre rapporté.

**Remise en état des pistes**

La restauration des pistes est une opération simple, mais souvent indispensable. Les rails de contact, en acier, sont en effet souvent rouillés ou simplement piqués. Pour y remédier, il suffit de déposer chaque rail (l'opération est aisée puisqu'ils sont encliquetés dans la piste) pour le frotter avec du papier abrasif ou de la paille de fer très fins. Après ce décapage, essayez avec un chiffon imbibé d'essence domestique, puis remplacez chaque rail dans son élément de piste.

Si la piste en plastique est elle-même encrassée, n'hésitez pas, après avoir déposé les rails, à la nettoyer à l'eau vive additionnée de liquide pour vaisselle.

● Dans son manuel, Circuit 24 proposait de reproduire ce circuit relativement simple s'inspirant de celui du Mans. C'était le préféré des jeunes pilotes de l'époque.