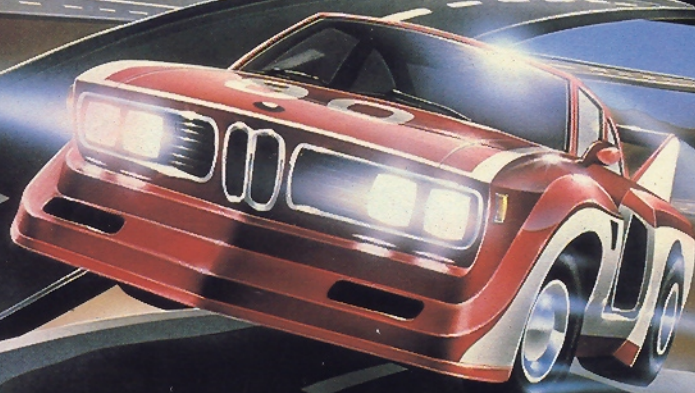
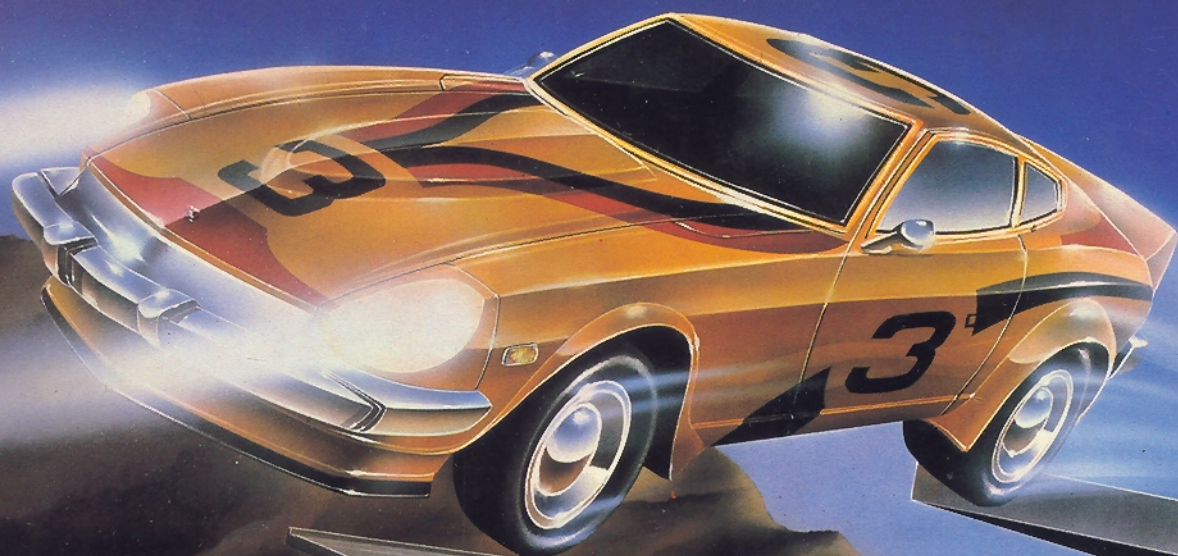


50 ANS DE CIRCUITS AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES



***TCR***

**NOUVELLES TECHNIQUES  
NOUVEAUX REGARDS**

*Notre couverture : un des derniers nés, le circuit TCR « Trois Niveaux ». Une poursuite où les bolides se doublent, sautent d'un niveau à l'autre sur une piste de 8,60 m.*

*En dernière page : les camions entrent en piste avec leurs remorques et leurs phares. Comme les automobiles ces Super Camions TCR déboîtent, se doublent, se rabattent et rivalisent de vitesse !*

# 50 ANS DE CIRCUITS AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES

## NOUVELLES TECHNIQUES NOUVEAUX REGARDS

PAR JEAN-MARIE PINÇON

Les premières automobiles créées après 1860 connurent très vite leurs répliques réduites, jouets de bois, d'étain et de fer blanc. Le modèle réduit est indissociable de son aîné. L'homme, non seulement copie, réduit, adjoint des personnages et des décors, mais va s'efforcer sans relâche d'animer la réplique à tout prix. La miniature, bien qu'on ne puisse pas encore parler de miniaturisation, inventée en 1960, la miniature donc va être dotée tour à tour et dans le désordre d'une locomotion à vapeur, à alcool, de moteur à ressort, à friction, à pile, à explosion... elle sera mue par câble flexible, puis radio-commandée, voire dirigée par ultra-sons...

Tous les moyens sont bons pour animer le jouet. Mais si tous ces procédés, et parfois parmi les plus sophistiqués font avan-

cer le modèle réduit, la passion la plus souvent sollicitée demeure celle du collectionneur.

En revanche, à l'époque, l'esprit de compétition est rarement satisfait. Le jeu n'est jamais d'équipe. C'est tout juste si on peut faire « quelques chronos » et comparer les performances de chacun. Une exception toutefois, les courses récentes de modèles radiocommandés. Mais on échappe déjà au jouet pur et la surface des circuits tracés les a exclus définitivement du domaine familial et du jouet d'intérieur. Quant au prix de revient d'une telle passion, il reste très élevé au plus élémentaire des niveaux.

Jusqu'aux années 1960, il n'existe aucun cadre compétitif dans lequel peuvent

s'affronter des concurrents, à l'image des courses de circuits célèbres qui font fureur à cette époque. Les 24 Heures du Mans dominent toutes les autres compétitions et passionnent déjà la France et bien d'autres nations.

## EN 1936, UN CONSTRUCTEUR FRANÇAIS...


Le train électrique bat son plein, mais il a ses propres amateurs. L'esprit «réseau» n'est pas l'esprit de compétition, encore moins celui du risque. Avec le train, on reconstitue un univers mobile certes, mais qui repose sur un ensemble décor très important. L'avenir le prouvera : avec les automobiles, ce n'est pas de ce côté qu'il faut s'orienter. Toutefois la méthode de propulsion électrique a déjà été retenue par un constructeur en 1936... il y a près de 50 ans :

«LR», spécialiste de trains électriques (tiens ! tiens !) a lancé un circuit sur lequel une automobile roule, mue par un moteur électrique.

Vingt années plus tard (certes, il y a eu la guerre) l'idée est toujours dans l'air. Dans trois pays, Etats-Unis, Angleterre et France, naissent simultanément des projets de circuits à rail central, permettant cette fois la

course entre deux ou plusieurs véhicules. Il suffit de jumeler voire tripler les pistes. Le circuit va se développer, s'épanouir entre 1962 et 1968 et passer de jeu familial à un véritable phénomène de société, comme on en voit un toutes les décennies.

Lorsque vous aurez piloté sur tous les circuits que nous vous avons présentés, que vous en aurez peut-être vous-même créé d'autres tout aussi passionnants, vous aurez acquis, grâce au



**CIRCUIT 24**

le sang-froid, l'habileté, le coup d'œil, le réflexe qui feront de vous dans la réalité

**UN VRAI PILOTE**

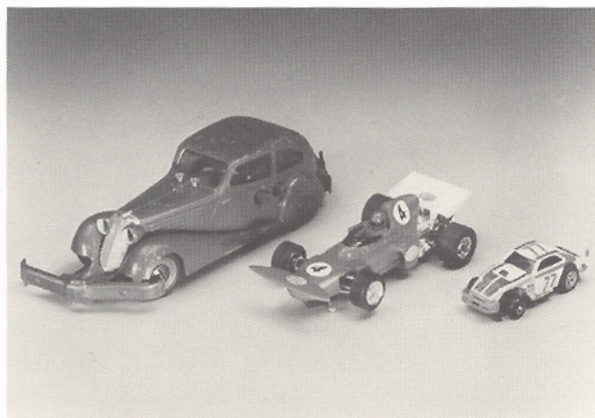
*D'emblée le Circuit 24 se distingue par un dynamisme publicitaire sans précédent dans le domaine du jouet. Dans le catalogue on fait de l'acheteur « un vrai pilote ». On est en 1962.*

Deux leaders trustent le marché mondial : Scalextric en Angleterre et surtout le fameux Circuit 24 en France et en Europe. Le dynamisme publicitaire, le sens des relations publiques des créateurs du second et l'engouement des amateurs pour ces jeux sont fantastiques. Sur le plan commercial, le circuit est admis comme un véritable tour de force tant par la durée de sa popularité (ce jeu est

d'abord présenté comme une mode par ses détracteurs) que par la qualité de fabrication.

Les améliorations succèdent aux améliorations. L'échelle de réduction varie. On cherche à miniaturiser de mieux en mieux afin d'offrir aux acheteurs des possibilités d'action accrues sur une surface de plus en plus réduite.

La technique évolue. Les circuits deviennent plus fiables, les moteurs sont dépouillés d'ergots et d'accessoires inutiles.



De l'automobile «LR» (à gauche) au modèle «TCR» (à droite) en passant par une réplique de la March des années 70 de chez «Scalextric» il s'est écoulé près de cinquante années. L'échelle de réduction a varié considérablement. La dernière pèse 35 grammes et est 200 fois moins lourde que la première.

Quant aux véhicules, façonnés depuis longtemps en matière plastique, ils sont allégés et reproduits de plus en plus fidèlement. Certaines marques (la concurrence aussi est en plein développement), multiplient les accessoires des décors. Cependant la courbe des ventes fléchit. Le circuit automobile électrique traditionnel reprend sa place de jouet dans les catalogues d'hiver des grands magasins.



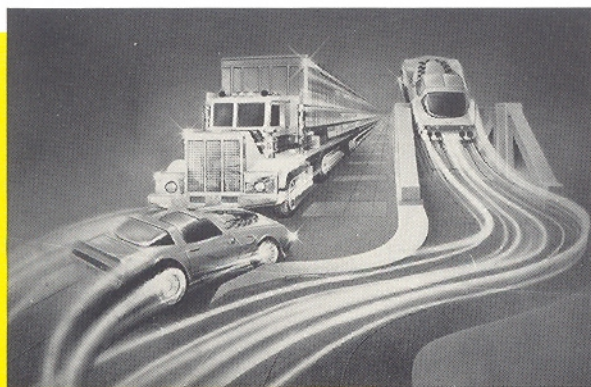
Une présentation qu'évoque le dépassement sans contrainte, mais le rail de guidage est encore là jusqu'en 1973. (Jouef).

## EXCITER L'ESPRIT LUDIQUE

Des marques disparaissent. D'autres sont rachetées et survivent. Mais c'est la grande crise du jouet qui commence. Le marasme.

Dans cette grisaille, quelques acharnés s'obstinent. Ils vont d'abord accomplir une espèce de transfusion et apporter un sang nouveau au circuit à rails. C'est simple apparemment ! On supprime la gaine et dès lors on n'est plus du tout gêné aux entournures : on peut doubler, déboîter, se rabattre, changer de voie à l'endroit choisi et quand on veut : le système « slotless » est inventé. Il était temps. On est en gros autour des années 73.

Cette mini-révolution est essentielle car elle va faire du circuit un jouet entièrement neuf. Il ne s'agit plus seulement de faire de la vitesse pure, voire de maîtriser un véhicule relativement maintenu par son ergot planté dans une rainure de guidage, mais bel et bien de *conduire* en finesse, « comme en vrai ».



*Super chicane, plus de rail mais des obstacles de plus en plus sophistiqués, comme ce gros camion qui surgit en sens inverse. (TCR Ideal Loisirs).*

A partir de cet axiome, un constructeur qui n'a jamais fait de circuit jusqu'alors, va réaliser une percée remarquable dès 1979, TCR (Total Control Racing) d'Ideal Loisirs. Chaque année, il va innover. Créant constamment des éléments nouveaux calqués sur la réalité (la voiture bouchon, la voiture zig-zag aux réactions imprévisibles, le danger inattendu arrivant en face, etc.) il multiplie les centres d'intérêt d'un jeu qui... tournait un peu trop en rond.

Et même lorsqu'il réinvente le « slot » en 1983, il bouleverse l'idée traditionnelle du circuit à rail de guidage et lui donne de nouvelles lettres de noblesse.

En recréant la réalité possible sur le circuit, il développe et exige un pouvoir de décision du joueur, une tactique et une finesse de conduite jamais égalées. Le circuit a cessé d'être purement et simplement un anneau de vitesse, mais la reproduction d'une portion de route de tous les jours ; la preuve, on y rencontre même une moto et des camions !

Il ne reste plus aux joueurs qu'à imaginer l'environnement d'un bout de route qu'ils connaissent bien et... tout peut arriver.

L'appétit ludique est à nouveau excité.

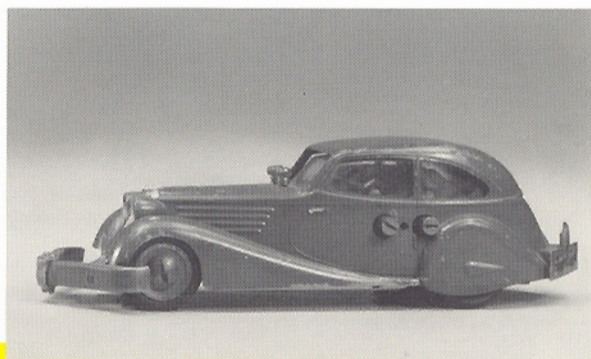
# LES GRANDS ANCÊTRES

Dans le catalogue d'hiver du magasin Au Louvre de Paris, les enfants de 1936 peuvent découvrir une nouveauté extraordinaire. C'est une automobile au moteur électrique qui tourne sur un circuit rond. On peut moduler la vitesse du véhicule en actionnant un variateur à plots directement à partir du transformateur. «LR»\* fabricant de trains électriques, concurrent des «Jep» et «Hornby», s'est inspiré du principe «chemin de fer»; mais cette fois les rails sont de chaque côté de

la voie et le contact se fait par un astucieux système de pare-chocs et un frotteur fixé sous la carrosserie de l'automobile qui traîne sur la piste. L'ensemble de bonne qualité est performant. Quelques gamins privilégiés auront vite fait de se lasser du système qui vaut sur catalogue la coquette somme de 260 F, piste, auto, transformateur et signaux compris. Cette année-là c'est le prix d'un phonographe ultraphone grand luxe avec arrêt automatique! C'est évidemment le jouet le plus cher!



C'est sûrement le plus ancien des circuits électriques. Il apparaît sur le catalogue «Jouets Étrennes» du magasin Au Louvre en décembre 1936.



La voiture de 1936 circule sur un circuit rond et pèse près de 700 grammes. Le moteur occupe tout l'habitacle. Le courant électrique passe par la piste et... le pare-chocs articulé qui frotte sur les bords du circuit «LR». (Collection particulière).

\* LR : Louis ROUSSY.

LR sont aussi les initiales du Train LE RAPIDE. Cité par Clive Lamming dans «Cent ans de trains français».


La guerre, comme dans tant d'autres domaines, va stopper net toute évolution des jouets. Curieusement, il faudra attendre 1957

Avec le recul, on peut dire que le coup de génie, à qualité égale, vint par l'usine à idées du duo français.

En 1962, leur technique au point, ils frappent deux fois, et très fort.

Jean-Pierre Fanius raconte :

« En 1961, notre premier circuit guidé était au point. J'avais observé que ce qui passionnait les foules cette année-là avait été plus que tout la course des 24 Heures du Mans. Alors nous avons contacté l'Automobile Club de l'Ouest qui l'organise pour l'associer à un projet de circuit miniature qui serait la réplique du circuit de la Sarthe. Les responsables sont tombés d'accord tout de suite. »





pour retrouver un circuit électrique en vente sur le marché. Un ingénieur britannique, B.F. Francis avait mis au point dès 1952 une petite Jaguar à friction vendue sous le nom de Scalex. En visitant une foire commerciale, il vit un modèle réduit en situation sur une chaussée reconstituée, et comprit que les voitures existantes (à friction) pouvaient être reconverties et rouler sur une piste rainurée.

L'idée fait son chemin, et en 1956 le brevet d'une automobile miniature animée par un moteur électrique et son circuit à rainure – « slot » – correspondant est déposé. Deux ans plus tard a lieu le premier championnat de pilotes juniors dans un grand magasin de Londres.

Aux États-Unis, Strombecker a senti le même vent et en France, Etienne Jouet et Jean-Pierre Fanius « animateurs d'une usine à idées » ne restent pas inactifs. A cette époque les deux compagnons cherchent. Ils cherchent des idées. C'est leur fonction.

## LE GENIE ET LA PUBLICITE

« Nous faisons bouillonner la matière grise », dit Jean-Pierre Fanius. « Plusieurs personnes se réunissaient et lançaient des idées, farfelues parfois, réalisables ou non ! »

Bref, une espèce de laboratoire d'où fusait par exemple l'idée du test des enfants bien avant que les Américains le mettent au point. Il s'agissait alors de réunir les enfants le jeudi (mercredi d'alors) dans une salle équipée de micros et de glaces sans tain et de les observer en présence de jeux nouveaux. C'était en quelque sorte un sondage sur les prototypes de jouets.

Ainsi avait été inventée une voiture programmée suivant un tracé. Sa mise au point, ou plus exactement sa fiabilité n'était pas parfaite et on avait renoncé à la commercialiser. Etienne Jouet, sans être ingénieur, est un passionné de la technique et il réalise le fameux système d'avancement, dit du « dentier » : un râteau décalé appuyant sur des galets et ceux-ci entraînant les roues à leur tour.

En fait, que le bruit du moteur soit restitué, que le système de guidage soit par molette ou par ergot, que les circuits aient été tout d'abord façonnés dans du caoutchouc dur et que les carrosseries soient désormais en matière plastique, tout cela ne constitue pas de différence franchement énorme entre les marques concurrentes des précurseurs. Chaque idée a son avantage et son inconvénient, comme par exemple le bruit des moteurs, apprécié par les uns et condamné par les autres.

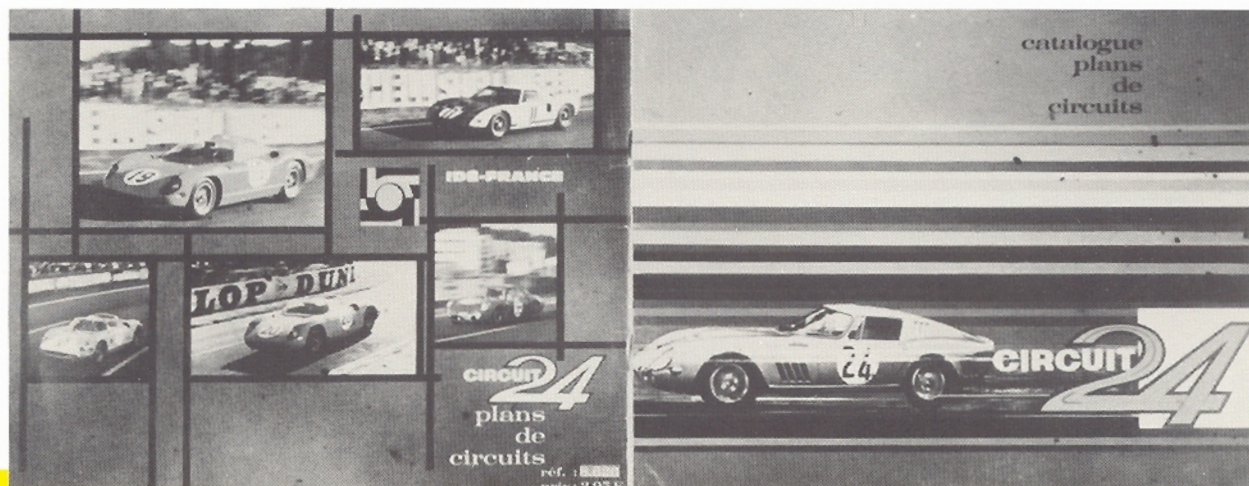
# UN VÉRITABLE PHÉNOMÈNE DE SOCIÉTÉ

Ainsi naît le premier Circuit 24, sous-titré «Les 24 Heures du Mans à l'échelle 1/30<sup>e</sup>». Tout y est conforme à la réalité y compris le départ en épis de l'époque. Mais cette bonne idée n'aurait pas été complète sans la formidable opération publicitaire qui orchestra son lancement.

« Nous avons fait une campagne publicitaire en profondeur, extraordinaire pour l'époque, et jamais vue dans le domaine du jouet. En effet, nous avons lancé le Circuit 24 aussi bien dans des revues pour enfants, mais aussi dans des revues grand public comme Sélection du Reader's Digest. Ainsi

nous touchions les adultes. Nous savions qu'ils étaient amateurs de trains électriques et nous voulions les motiver sur les automobiles électriques. »

Jean-Pierre Fanius et son équipe ont raison. Le succès est immédiat. Mais les deux enfants terribles du modèle réduit animé n'en restent pas là. Non contents d'offrir aux amateurs cinquante circuits dont la reproduction de Reims (les 12 Heures), de Rouen-les-Essarts (l'ACF), de Dijon..., de leur fournir jusqu'à quatre pistes des plus sophistiquées avec courbes relevées, croisements, chicanes, dos-d'ânes, accessoires de toute sorte,



Le catalogue du célèbre «Circuit 24» : pas moins de cinquante circuits possibles dont les répliques de Reims, Rouen et... Le Mans. (Circuit 24).

ils mettent sur pied des concours à l'échelon national dotés de prix somptueux.

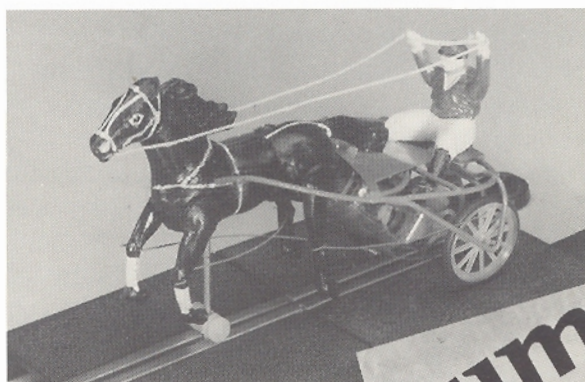
Dans un club de la capitale, le Saint Hilaire, un circuit est installé à demeure et des vedettes du « show biz » s'y affrontent en tournoi de rondes infernales. Il y a mieux encore : au cours des 24 heures de la compétition du Mans se déroule la même épreuve à l'échelle réduite, à proximité.

« Lorsque le speaker donnait les résultats au fur et à mesure de la course authentique, rappelle Jean-Pierre Fanius, des hauts-parleurs tombaient d'autres résultats de la seconde course miniature que nous organisons derrière les stands, complètement calquée sur sa grande sœur. C'étaient, il faut le reconnaître, surtout des adultes qui tenaient les relais. »

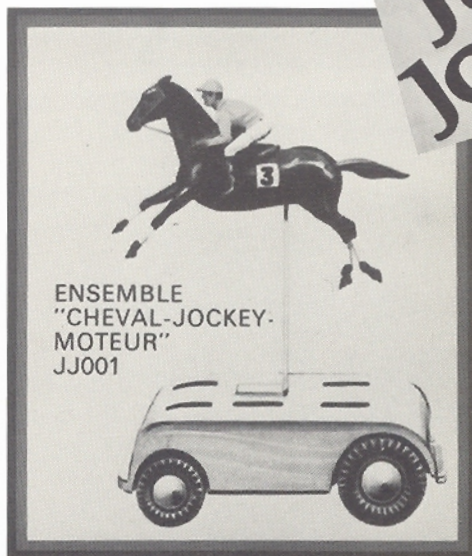
## LE TIERCE 24 1962. 1963. 1964. 1965...

Le succès, toujours le succès. Pourtant la concurrence s'organise. Mais c'est trop tard. Comme souvent dans ces domaines qui font appel à l'élan affectif, le premier en place reste leader sur le marché. Sans compter que la société IDE France qui a succédé à l'usine à idées ne s'endort pas sur ses lauriers. On peaufine, on innove, on crée même un Tiercé 24 avec des sulkies à la finition très soi-

*Quand une idée est bonne, on extrapole et la société IDE France, après le Circuit 24, lance Tiercé 24 (Oscar du jouet en 1965). Les jambes du cheval sont articulées. Tiercé 24 IDE France. (Collection particulière).*



**Jump  
Jockey**



*Et quand une idée est bonne, elle inspire la concurrence. Ici un ensemble « Cheval-Jockey ». Le moteur roule sous la piste et est invisible. (Scalextric).*

gnée, jambes des chevaux animées, qui peuvent courir sur les pistes existantes. Le lancement est assuré avec une méthode publicitaire qui a fait ses preuves et le parrainage de... Léon Zitrone. Une nouvelle fois IDE France enlève haut la main l'Oscar du Jouet. On est en 1965 et depuis trois années sans relâche, une usine de cent cinquante personnes fabrique des circuits quelque part au sud de Chartres.

« Nous n'arrivions pas à fournir les commandes. Un jour, un camion est arrivé à l'entrepôt. Il venait des Nouvelles Galeries à Paris. Son pilote était accompagné d'un des directeurs de département du magasin qui nous déclara tout de go qu'il ne partirait pas de l'usine sans son chargement de Circuits 24 quitte à coucher dans le véhicule. »

Jean-Pierre Fanius évoque encore le référendum de Télé-Luxembourg qui reçoit 33 000 réponses d'enfants et place le Circuit 24 en tête des jouets favoris.

Dans la rue, dans les magasins lorsqu'on veut parler d'un circuit électrique, on prononce « Circuit 24 », quand bien même on précise une autre marque ensuite.

Pas de doute. Le Circuit 24 est devenu un nom commun. C'est la preuve, s'il en faut, que ce jeu a dépassé depuis longtemps sa simple fonction ludique pour devenir à cette époque un véritable phénomène de société.



# LES ÉVOLUTIONS DU MARCHÉ ET DES TECHNIQUES

Mais les techniques évoluent et justifient les changements de mode.

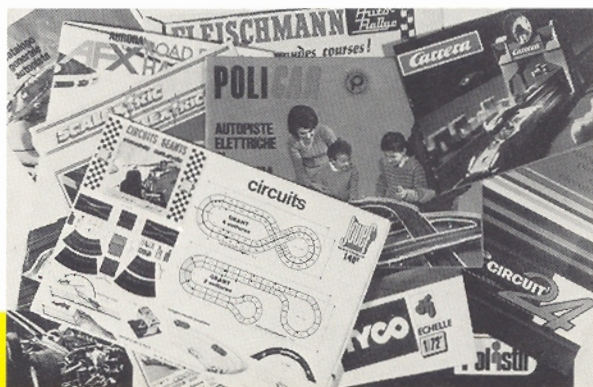
Cette fois encore, la courbe des ventes pique du nez. A IDE France, on a déjà mis au point le dépassement et le changement de voie est possible, mais seulement sur certains tronçons. Le rail de guidage est un handicap qu'on surmonte quand même par un astucieux système de tremplin.

Scalextric, Polistil (Policar), Carrera, Jouef, Aurora, Fleischman même, dont on ignore souvent qu'il fabriquait des circuits au 1/24<sup>e</sup>, toutes les marques sérieuses sont sur le marché. Mais déjà on étudie le circuit « slotless » sans rainure de guidage. Comme toujours dans les ascensions trop rapides d'entreprises, la fragilité c'est la trésorerie. La finance est l'élément perturbateur.

Jouef est acheté par le Crédit Lyonnais et devient le Jouet Français en 1970. Le fameux Circuit 24 est absorbé par la Compagnie Générale du Jouet et Jean-Pierre Fanius quittera définitivement le circuit en 1973. En 1980, Scalextric va connaître des jours sombres, après avoir occupé 35% du marché des circuits automobiles, contre 15% à Polistil, 8% à Matchbox, disparu depuis des circuits, et 8% à Carrera...

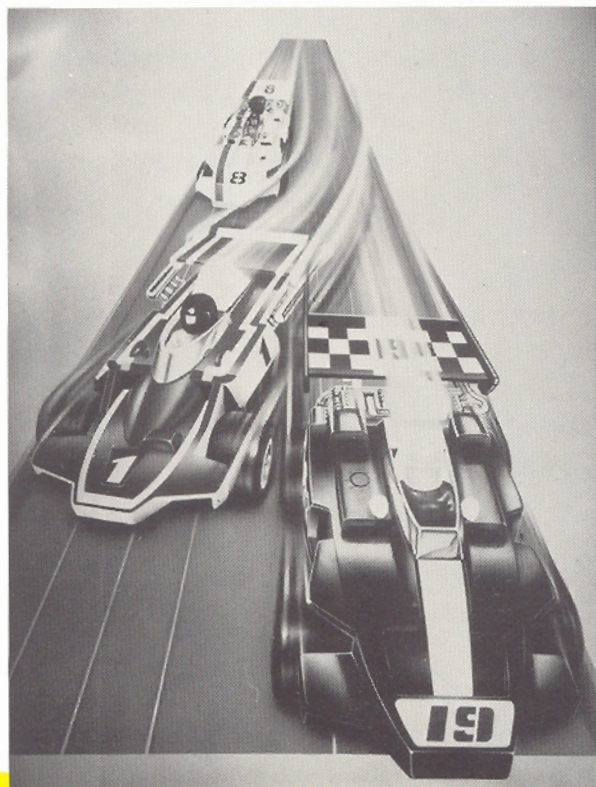
La Revue du Jouet de septembre 1981 démontre que ces changements ne sont pas seulement dûs à un marasme économique mais plutôt à un changement de mentalité : « Outre l'arrivée des banques, explique l'auteur P.-G. Bréant, dans le domaine du jouet, c'est l'apparition de deux phénomènes. Le premier : ce ne sont plus les parents qui achètent des trains électriques pour leurs enfants, mais les enfants qui choisissent et étudient l'achat de « leur » circuit. Bref, l'enfant devient prescripteur.

Le second phénomène correspond au pouvoir du consommateur. Les parents qui



Avec le « Circuit 24 » apparaissent de très nombreuses marques françaises et étrangères fabriquant des circuits automobiles électriques. Quelques-uns des catalogues.

accompagnent leur progéniture se rendent vite compte que l'intérêt du produit passe par une politique de prix. Ceci est encore plus vrai depuis l'utilisation de la matière plastique. En outre la question de l'encombrement dans



*Le nouveau type de circuit « Slotless », sans rail de guidage est illustré par un des premiers circuits TCR : 4 m de piste et des changements de file n'importe où, quand on veut. (Ideal Loisirs).*

des appartements de plus en plus exigus, est prise en considération. D'où la tendance des industriels à fabriquer les circuits à échelle réduite.

L'ouverture des frontières, troisième donnée, amène les fabricants à regarder bien au-delà de l'Europe, vers l'Amérique bien entendu, mais aussi vers le sud-est Asiatique (Hong Kong ou Singapour). Une émulation a favorisé sans aucun doute le progrès technologique.

En 1978, le nouveau type de circuit « slotless » ou circuit à dépassement apparaît en Grande-Bretagne, aux États-Unis et en Allemagne. Les professionnels vous diront qu'en quelques années il s'est taillé la part du lion et qu'il constitue encore aujourd'hui un marché « dodu ».

C'est par l'intermédiaire d'Ideal Loisirs, poursuit P.-G. Bréant, qu'il a attaqué l'Hexagone. Et le circuit TCR a conservé pendant un an et demi une position de quasi monopole ». En 1980 déjà, il détenait 35% du marché. Deux ans plus tard, il en couvre 65% !

En 1982, les partisans du « slot » (rail de guidage) sont encore nombreux, cette fois avec une échelle réduite, et vont jusqu'à plaider sa conjugaison avec le train dans un même paysage de circuits mixtes. Dans cet

amalgame, les accessoires restent importants. C'est possible. Comme il est vrai qu'aux États-Unis pris souvent comme « Éta-lon-jouet », le « slot » à petite échelle constitue un fort pourcentage (près de 80% dit-on) du marché. Mais cette remontée aux sources est loin d'être évidente en France.

Ainsi, comment expliquer le succès et la situation de leader du TCR ? En trois ans, l'équipe d'Ideal Loisirs a démontré qu'elle ne se trompait pas en affirmant par le biais de son Président Directeur Général, Bernard Farkas, que l'essentiel de ce jeu est contenu dans trois grands principes :

- Entretenir l'esprit de compétition.
- Développer le sens du risque sans faire uniquement la promotion de la vitesse pure, mais en créant des obstacles « difficiles ».
- Obliger le conducteur à prendre, très vite, des décisions, à choisir une tactique et à affirmer sans cesse sa conduite. (Parfois même, il choisira la cascade ou l'accident volontaire).

« Alors, vous voyez que dans tout cela, la place des décors est plus que réduite. C'est terminé depuis dix ans. Place à l'imaginaire pour l'environnement » conclut Bernard Farkas.

Dans cet esprit, on permet aux joueurs d'améliorer les performances de leurs voitures grâce à la « station-service » et à son inappréciable stock de pièces détachées.

Mais cette définition de l'exploit, constante dans l'esprit des chercheurs d'Ideal, n'occulte en aucune manière la vigilance commerciale : « La réussite ? Il faut toujours avoir un tour d'avance sur la concurrence ».

Voilà bien la formule : « Un tour d'avance sur la concurrence », et puisque le « slot » revient à la mode, et bien réinventons le « slot » se disent les chercheurs d'Ideal. Ce qui n'empêche nullement T.C.R. de créer de nouveaux circuits sans rail de guidage, allant ainsi au devant d'une demande européenne toujours aussi forte et constante.

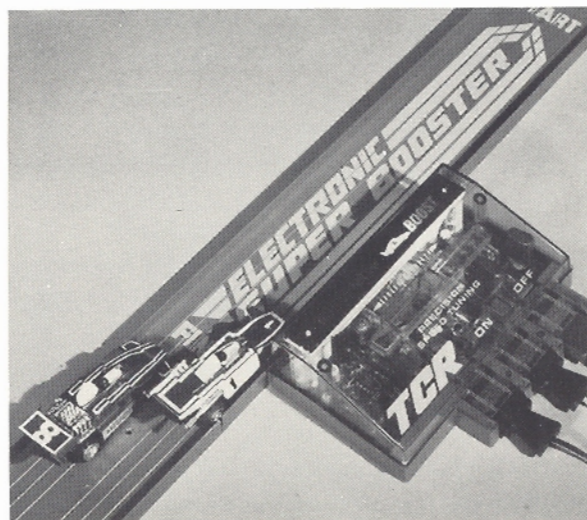
Deux noms restent présents sur le marché mais se battent sur un autre plan : Polistil avec ses deux types de voitures HP et super HP pour son circuit « slot » à l'échelle 1/32<sup>e</sup>, sa gamme d'accessoires électroniques et Aurora qui mise sur l'ordinateur.

On peut, grâce à lui, prédéterminer le nombre de tours de la course, enregistrer le temps de chaque tour, tout en conservant le meilleur « chrono » du tour, et contrôler le niveau du carburant lors de l'arrêt au stand

pour les vérifications. Mais Aurora et son ingénieux gadget ne survivent pas à l'année 1982.

T.C.R., quant à lui, n'a mis que quatre ans pour lancer toutes ses nouveautés. Par exemple le compte-tours en forme de tribune avec un affichage digital par diodes lumineuses, le signal sonore d'arrivée, l'égalisateur de vitesse qui met les performances des bolides au même niveau et égalise les chances des concurrents. Enfin et surtout, le super Turbo Accélérateur Électronique qui sert à départager les pilotes les plus audacieux en leur donnant une faculté d'accélérer encore plus...

Rien ne remplace l'imagination de l'enfant et sur ce terrain le pari d'Idéal avec TCR est déjà gagné.



*Le super Turbo accélérateur électronique TCR sert à départager les « super-pilotes » en leur donnant la faculté d'accélérer encore plus... (Idéal Loisirs).*



# LES ARMES D'UN SUCCÈS

En 1979, des Américains sans complexe s'attaquent au marché du circuit automobile électrique. Sans complexe car, d'une part la société Ideal est parmi les premiers constructeurs mondiaux du jouet traditionnel (ça assure toujours les arrières) ; d'autre part, ces Américains ne sont pas prisonniers du passé du circuit, de ses contraintes techniques – le « slotless » est sur le marché et d'emblée adopté – et surtout de son esprit. On pourrait presque dire de sa philosophie.

L'esprit circuit, c'est celui choisi, par exemple, par Scalextrix qui joue l'évolution de l'automobile ou par Aurora qui améliore la piste et y adapte l'ordinateur. Chez TCR on tourne résolument le dos à tout cela.

On fait moins de cas de l'automobile au sens plastique. On peaufine le modèle du point de vue technique certes, mais savoir si la coque est la réplique exacte de la voiture vainqueur du dernier Grand Prix à la mode est un souci mineur.

En fait, article 1, pourrait-on dire, **la compétition prévaut sur l'esprit de collection.**

Et dès lors, on corse la compétition avec les trois actions du dépassement : je déboîte, je double, je me rabats. C'est ce qu'on appellera plus tard chez TCR la première génération des bolides.




*TCR Record 2, la première génération des bolides (1 rail de départ, 7 rails droits, 4 courbes et 3 voitures « formule 1 »). (Ideal Loisirs).*

Dans le dépliant publicitaire de l'époque, on invite le conducteur à s'emparer de « **toutes les astuces des grands pilotes de course** ». « **Toi aussi, dit la brochure, découvre le grand frisson de la vraie course** ».

On est en 1979 et le succès est immédiat en France et en Europe. La course est bien engagée. Toutefois, cette année-là, pour celui qui manque d'imagination, on suggère encore « **d'installer le circuit TCR dans un décor paysagé. Les circuits TCR étant réalisés à l'échelle HO, il est facile de se procurer des éléments de décor à la même échelle chez le marchand de jouets. Stands, tribunes, pelouses, arbres, animaux, rivières. Recréez chez vous la grande kermesse des 24 Heures** ».

Ce sera la dernière allusion aux grands ancêtres. Jamais plus on ne reparlera de décors.



# LA SECONDE GÉNÉRATION : LES OBSTACLES

L'année suivante, on renforce le parc automobile (19 puis 23 voitures), le succès des pleins phares est confirmé – avez-vous jamais piloté la nuit sur un circuit TCR ? – et la seconde génération, celle des obstacles, bat son plein.



1980 : TCR propose 19 voitures et certaines d'entre elles sont équipées de phares. (Ideal Loisirs).

Il y a la voiture bouchon, celle qui « traîne » sur la piste et qu'il faut dépasser au bon moment, puis son évolution naturelle, la voiture zig-zag, « **la voiture folle qui change de file sans prévenir. Le suspense redouble à chaque passage et l'intérêt de la course augmente.** »

Il faudra attendre l'année suivante pour découvrir la voiture qui vient en face avec le TCR « **chassé croisé** ». Encore un obstacle



Troisième génération : diabolique ! Les obstacles à alternative comme la Super Chicane. Les meilleurs et les plus audacieux peuvent faire la différence. (Ideal Loisirs).

de la seconde génération. Pendant ce temps les pistes se multiplient, se complètent de rails nouveaux, d'autres véhicules comme les Super Camions encore privés de leurs remorques, mais patience... ils vont les acquérir dès 1982...

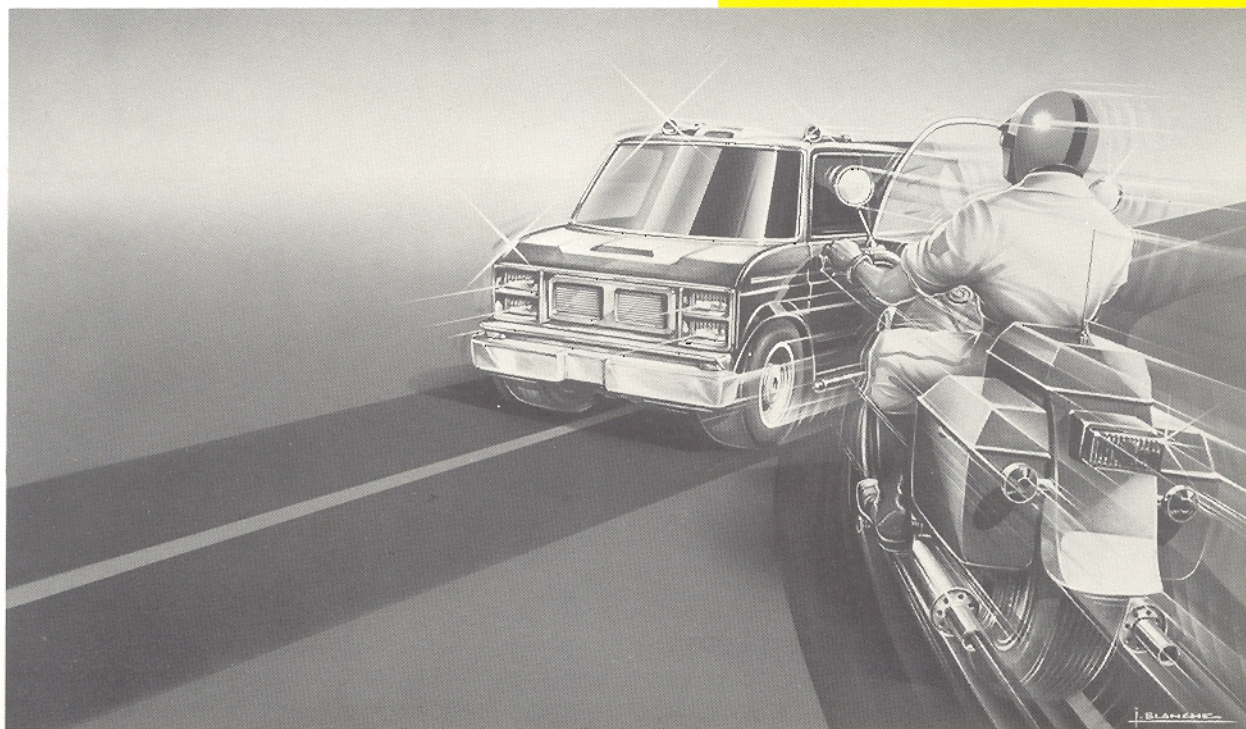
Au chapitre des accessoires, est apparu l'indispensable compte-tours, un égaliseur de vitesse qui sert à mettre au même niveau les performances des deux bolides en compétition. Les pilotes ont ainsi les mêmes chances de réussite.

Dans toute la France sont mises en place des stations-service TCR. Elles dispo-

sent de 96 sachets (!) de pièces détachées différentes pour l'entretien et la réparation éventuelle des voitures.

Enfin, le super turbo apparaît. C'est un accélérateur électronique « **pour départager les pilotes les plus habiles et augmenter encore l'intérêt de la course, en propulsant momentanément le bolide à une vitesse incroyable et effectuer des dépassements éclair** ».

*Le retour du circuit guidé : un minibus et une moto! Une poursuite parfois sur le même rail grâce aux échangeurs d'une autoroute.*



# DE PLUS EN PLUS DIABOLIQUES

On le voit, à ce stade de la seconde génération TCR un seul souci domine, celui de la compétition et du risque.

Mais justement, jusqu'à présent le risque reste classique : je double, je ne double pas ; je fonce, je ne fonce pas..! Les chercheurs de TCR vont « passer la vitesse supérieure » et, de plus en plus diaboliques, ils vont mettre au point les outils du succès de la troisième génération.

La compétition doit se trouver renforcée... Des décisions extrêmement rapides vont devoir être prises par les joueurs, décisions souvent « déchirantes » comme le dit l'un des responsables de TCR France :

**« Ils vont créer ce qu'on pourrait appeler les obstacles à alternative comme le tremplin ou la Super Chicane. La forme du tremplin permet de le prendre si l'on veut bondir par-dessus un concurrent ou de rouler plus sagement mais de rester en seconde position. Avec le circuit chicane les joueurs doivent réagir immédiatement face au danger qui surgit devant eux ! »**

**« Un Super Camion américain (cette fois, avec son énorme remorque) déboûle à toute vitesse et à contresens dans la Super Chicane. En pleine course les joueurs doivent choisir entre la sécurité avec le ralentissement en empruntant le tremplin**

**déviât, et la vitesse avec le risque de collision contre le camion. »**

L'imagination est vraiment au pouvoir chez Ideal. En 1983, alors que la concurrence est loin derrière, cette fois, T.C.R. lance encore sur le marché trois nouveautés qui amorcent ainsi la 4<sup>e</sup> génération caractérisée par le spectacle et l'acrobatie : un coffret premier prix avec le saut du cascadeur par dessus la piste. Si la vitesse est trop lente, c'est la chute, si elle est trop rapide, c'est la mauvaise réception du bolide et le tonneau assuré.

Avec « Police Poursuite », un second stade de difficulté : la piste qui se dédouble sur 2 niveaux. Encore une exclusivité T.C.R., c'est le tremplin, en plus palpitant, jumelé avec trois autres obstacles : chicanes, tunnel saut et rail sortie de route avec bordures amovibles qu'on peut placer plus ou moins audacieusement sur le circuit, pour corser le tout. Enfin, le circuit labyrinthe – le plus long de l'histoire T.C.R. (8,60 m) – se déroule sur trois niveaux. C'est un circuit avec acrobaties permanentes et obstacles à répétitions. Réservé aux meilleurs, c'est vraiment un circuit spectacle aussi passionnant à regarder qu'à pratiquer.

Il fallait s'y attendre, le circuit à rail de guidage (slot) fait un retour en force en France. Les signes avant-coureurs venaient

des États-Unis. En effet, on l'a vu, la technique de conduite, différente, séduit toujours. Ideal a gardé l'œil américain. Son implantation lui permettait de suivre l'évolution des goûts et des marchés. Mais cette fois encore, alors qu'il aurait pu tout simplement réintroduire dans son catalogue un circuit « slot » classique, il bouleverse les données et réinvente complètement le produit. En innovant, il reste unique.

Au « slot » traditionnel, avec poursuite parallèle, Ideal ajoute d'abord la possibilité pour les 2 véhicules de se poursuivre sur le même rail et, au dégagement sur une bretelle secondaire, le constructeur crée la surprise du croisement jusqu'alors inédit.

Et de deux !

Partant du concept existant, le nouveau circuit possède d'entrée deux avantages de conduite propres au « slotless », satisfaisant ainsi au goût des amateurs inconditionnels du circuit à rail de guidage. Bien entendu, et ce n'est pas là le moindre avantage, le T.C.R. guidé est à l'échelle des autres T.C.R

Enfin, et parce qu'on n'est jamais trop riche de nouveautés et d'audace, pour la première fois dans l'histoire des circuits réduits, la course se fait entre une auto et une... moto ! On n'avait jamais osé cela sur le marché tant la conduite d'un véhicule à deux roues est

délicate et demande une parfaite maîtrise.

C'est, pour cette année 1983, le dernier pari Ideal.

Univers réaliste, TCR, en développant constamment la notion de risque, de choix immédiat à faire, de sens tactique, renforce le thème plus général de la compétition.

Si par ce choix TCR s'est hissé au premier rang mondial, c'est bien la preuve que ses responsables ne se sont pas fourvoyés. Leur dynamisme répond chaque année aux attentes des acheteurs et comme leurs fans, dans la grande course qui les confronte depuis quatre ans aux concurrents-fabricants, ils ont réussi à conserver et à conforter leur avance.



*Nos remerciements vont tout particulièrement à :*

*Marie-Elisabeth Le Brun*

*Jean-Pierre Fanius*

*Catherine Macaire*

*François-Xavier Merlet*

*Alain Sarraute*

*Anne Wieme*

*dont l'aide nous a été précieuse pour réaliser cet  
historique du circuit automobile électrique.*

*Le Musée du Jouet*

*2, Enclos de l'Abbaye, 78300 Poissy*

*La Revue du Jouet*

*46, rue Ampère, 75017 Paris.*

*Réalisation M.C. Conseil*

*Copyright 1983 - Ideal Loisirs*

50 ANS DE CIRCUITS  
AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES



NOUVELLES TECHNIQUES  
NOUVEAUX REGARDS