

HISTOIRE DU SPORT AUTOMOBILE VOLUME #1



2021
2022





Gilles est passionné de sport automobile. Véritable encyclopédie, il connaît la vie et les exploits de très nombreux pilotes, célèbre ou moins connus.

Il nous partage, chaque mois, un article toujours très bien écrit et surtout complet sur un pilote dont le mois correspond à son anniversaire.

Ces illustres pilotes ont toujours vu leurs voitures reproduites pour le slot. C'est pourquoi cette rubrique à sa place dans le **DRS MAGAZINE**.

Nous faisons ce hors série afin de regrouper toutes ces rubriques et pour vous permettre d'avoir une petite encyclopédie des pilotes et de leurs voitures de slot.

Stéphane

Retrouvez les modèles présentés chez:



SOMMAIRE

Stefan BELLOF

Sarel van der MERWE

Hans-Joachim STUCK

Hans HERRMANN

Bob WOLLEK

Reinhold JOEST

Heinz Harald FRENTZEN

Tom KRISTENSEN

Patrick DEPAILLER

Derek BELL

François CEVERT

Jacques LAFFITE

DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

<https://www.dijon-racing-slot.com/>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

Par Gilles

Combinaison du funambule Gilles Villeneuve et du facétieux Jacques Laffite, le journaliste Johnny Rives dit de lui qu'il avait la bonne agressivité, à la Jim Clark ! Stefan Bellof qui fêterait ce 20 novembre ses 64 ans, serait devenu à coup sûr le grand rival d'Ayrton Senna...

" J'étais réputé rapide sous la pluie. La piste était détrempée. Je regarderai dans mes rétroviseurs et voyais un point se rapprocher au loin. Rapidement, il grossissait, grossissait. La voiture s'est placée à mes côtés, m'a dépassé, puis s'est éloignée jusqu'à sortir de mon champ de vision ! C'était Stefan... Ça m'a glacé le sang ! "

En quelques mots, Gerhard Berger met en lumière la rapidité et l'adresse de Stefan Bellof en conditions difficiles. Ces qualités, l'allemand les révéla en chaque occasion. En endurance, comme aux 1000 kms de Silverstone, où il s'imposa après avoir conquis la pole position lors de sa 1ère participation sur Porsche 956, et également en F1, au Portugal, en 1985 où il termina 6ème, menaçant Nigel Mansell à l'issue d'un festival, une moustache en berne, après avoir été accroché et envoyé en tête-à-queue peu après le départ de la course. À Monaco en 1984, il dépassa René Arnoux au Loews et se montra le plus rapide au plus fort de la pluie, remontant grand train sur Ayrton Senna et Alain Prost, vers la victoire, alors qu'il était parti dernier !



Dilettante, bon vivant, blagueur, à une époque où mener une vie d'ascète devient la norme en F1, il était toujours souriant, avait toujours un geste pour son équipe et se montrait souvent facétieux. Ici même à Dijon, avant le Grand Prix de 1984, il était arrivé sur le circuit avec sa 928 par les champs, lassé des bouchons. L'anecdote avait beaucoup amusé son staff. Pourtant, rien ne semblait l'arrêter, Il était le pilote des actions extrêmes, tout en restant toujours d'une grande correction et commentant peu d'erreurs. Si Martin Brundle, son coéquipier chez Tyrrell, le compare volontiers à Gilles Villeneuve, Jackie Stewart affirme lui qu'il est le plus grand talent qu'il n'ait jamais vu. Gerhard Berger, une fois encore, cerne clairement le potentiel de Stefan : "Le gars montait dans la voiture pour seulement 2 tours... Et il était plus rapide que tout le monde ! "

4



Par Gilles

Son record du tour au Nurburgring, sur sa 956, dans le trafic, lors d'essais qualificatifs ne sera battu que plus de 30 ans plus tard par Timo Bernhard, avec une 919 affûtée à cet effet et sur piste fermée ! Champion du Monde d'endurance, il s'imposera presque partout, menant même les 24h du Mans avant une avarie lors de son unique participation. Il sut tout de suite exploiter la 956 comme personne ne le fit auparavant. Hans Joachim Stuck, avec qui il avait partagé la victoire à Imola 1984, affirme que c'est avec lui qu'il a appris à tirer la quintessence de cette machine.

En F1, le fait que Tyrrell soit disqualifié suite à l'affaire des billes de plomb ne doit occulter en rien les performances de Stefan Bellof, ni de son équipier Martin Brundle, avec les seules monoplaces atmosphériques, pénalisées d'environ 200 chevaux par rapport aux autres voitures du plateau. Outre ses prestations sous la pluie ou urbaines à Monaco ou Détroit, où il finit 4ème l'année suivante, capot ôté, dans les roues de la Ferrari de Michèle Alboreto, il impressionne dès sa 1ère course au Brésil où il gagna 9 places en 2 tours ! À Imola, il gagnera 16 places pour atteindre la 5ème position à l'arrivée, à Zolder, 15 pour se hisser 6ème devant Ayrton Senna avec qui il a toujours fait jeu égal et dont il s'annonce le grand rival.

Pour 1986, on parle d'un contrat signé avec Ferrari, mais Porsche ne se résignera sans doute pas à s'en séparer durablement. Stefan est devenu l'objet de toutes les attentions. Une belle carrière s'ouvre à lui en F1, mais il gardera sans doute un œil sur l'endurance dont il apprécie l'ambiance.



Modèle Slot it à modifier
pour le transformer en
modèle Porsche 956b #1 3rd
200 Meilen Norisring
(Nurnberg) 1984



Par Gilles

A l'aube du Grand Prix d'Italie, où l'on en saura sans doute plus sur son avenir, il est engagé aux 1000 km de Spa. Il le fait avec plaisir sur ce circuit où il excelle. L'an passé, il s'y est imposé avec Derek Bell. L'année précédente, il avait fallu lui passer le panneau "Stay" à 6 reprises, mais il avait laissé Jacky Ickx s'imposer. Même s'il est affecté par la récente disparition de son compatriote Manfred Winkelock aux 1000 kms de Mosport, il le fait également avec plaisir aux côtés de son ami Thierry Boutsen qui lui a demandé de lui prêter main forte. Avec leur version plus vieillissante, ils dominent Jochen Mass et Jacky Ickx dans leur 962 C plus récente et plus affûtée. Mais un arrêt aux stands moins efficace leur fit perdre la tête de la course. Stefan livrera alors l'une de ses plus belles prestations remontant rapidement sur le belge. Voyant ses attaques repoussées plusieurs fois, l'allemand attaqua à la reaccélération dès le virage de la source. Il se porta à la gauche du belge à qui l'on passa les drapeaux bleus, malheureusement sans succès. L'Allemagne avait perdu son champion, Ayrton Senna son rival et le sport automobile bien plus encore...

Stefan Bellof aurait fêté ses 64 ans en ce 20 novembre avec sans doute un joli palmarès. Un classement de spécialistes pour Autosport l'avait classé 34 ème meilleur pilote F1 de tous les temps, devant des champions du monde avec seulement 2 saisons partielles effectuées et 4 points finalement accordés en F1. Une autre étude après de ses contemporains l'avait même classé 19eme. Son passage éphémère a marqué les plus belles pages du sport automobile. Son frère Goa, avec lequel il débuta et devenu le gardien du temple, affirme avec raison qu'il est toujours vivant, car seuls les oubliés meurent vraiment. Sans doute, aujourd'hui, sa rivalité avec Ayrton Senna s'est détournée vers d'autres cieux. Plutôt que de le regretter, réjouissons nous de l'avoir connu, chapeau bas Stibbich !



La Dream Team jamais formée



MINICHAMP: STEFAN BELLOF
TYRRELL 012 #4 BRAZIL GP
FORMULA 1 1984



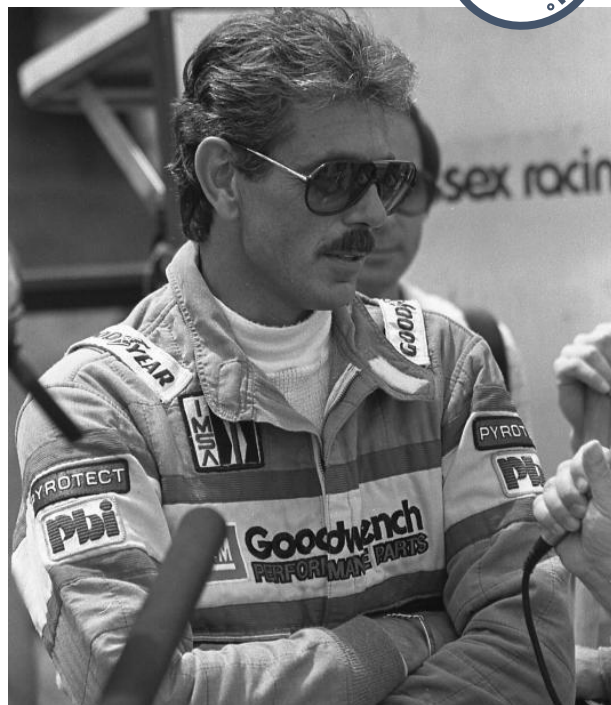
Par Gilles

SUPERVAN

Malgré une longue et éclectique carrière, Sarel van der Merwe figure rarement parmi les pilotes les plus reconnus en Europe. Il était pourtant extrêmement rapide et spectaculaire.

A l'instar des frères Scheckter, de Wayne Taylor ou de Tony Maggs, Sarel van der Merwe est l'un des rares pilotes sud africains à avoir vu sa carrière s'étendre à l'international. Immense Rallyman dans son pays, totalisant 11 titres nationaux, c'est en endurance qu'il s'est distingué en Europe et en Amérique du Nord !

C'est en 1983 que sa notoriété dépassera ses frontières, lorsqu'il s'engagera aux côtés de Gianpiero Moretti sur sa Porsche 935, réalisant ses 3 premiers podiums en IMSA. L'année suivante, dès le début de saison, aux 24 heures de Daytona, il menera à bien un succès totalement sud africain. Sur la March 83G du Keepy Krauly Racing, il permet à ses 2 compatriotes Graham Duxbury et Tony Martin d'accéder à la Victory Lane devant la Porsche 935 de Bob Wollek, AJ Foyt et Derek Bell !



Fort d'une autre victoire en solo à Lime Rock, il se classe 5eme du championnat auteur de 3 podiums, d'une pôle et d'un meilleur tour. En parallèle, John Fitzpatrick lui fait alors confiance pour épauler Philippe Streiff et David Hobbs aux 24 heures du Mans sur sa Porsche 956. Ils se classeront 3eme lors de sa première participation !



Sideways SW57 Porsche 935/78 - 81 Moby Dick - MOMO Racing IMSA Portland 3hrs. 1983

Par Gilles

Slot.it CA03m Porsche 962C LH n.18 Le Mans 1988



Il court peu en 1985, préparant l'arrivée de la Chevrolet Corvette GTP de Hendrix Motorsport. Mais rapidement après son engagement, il lui attribuera une première pole position aux 3 heures de Daytona. Pour la nouvelle saison, l'auto est fin prête ... Et promet beaucoup ! La fiabilité sera malheureusement prise à défaut mais « Supervan » révèle sa vélocité au grand jour, 3 podiums dont 2 victoires à Road Atlanta et West Palm Beach avec « Doc » Bundy, 3 meilleurs tours ... Et 7 pôles ! Les saisons se suivent et se ressemblent... La voiture est brillante mais fragile, une 2eme place en solo à Laguna Seca et 3 autres podiums sont conquis par équipage ainsi que 3 meilleurs tours et 4 pôles positions. Mais le manque de constance le voit figurer en 10 ème place du championnat en chaque occasion. Il signe le dernier podium de la Corvette la saison suivante avant l'arrêt du programme. On le verra encore signer des podiums et des places d'honneur notamment à Daytona et Kyalami sur Porsche 962C jusqu'au début des 90's puis il recentrera de nouveau sa carrière dans son pays.

Extrêmement rapide, crédité de 14 pôles en IMSA et de nombreuses premières lignes, il n'a pas bénéficié des résultats escomptés, parfois en raison du matériel, parfois en raison de coéquipiers... Reconnu comme l'un des meilleurs, il disputa à plusieurs reprises les 24 h du Mans en Porsche 956/962C. Son meilleur résultat fut son premier engagement. Là non plus il ne fut pas souvent chanceux, à l'image de sa prestation pour l'équipe Porsche officielle. Parti en première ligne, il fut victime d'une panne mécanique alors qu'il menait. Pire encore en 1985, formant un équipage de premier plan avec Kunimitsu Takahashi et Jo Gartner chez Kremer, quand le prometteur autrichien se tua juste après l'avoir relayé. Il couru contre les plus grands : Klaus Ludwig, Bob Wollek, Hans Joachim Stuck, Derek Bell, Al Holbert et Hurley Haywood entre autres et disait ne craindre personne en endurance sauf Stefan Bellof (portrait du DRS magazine N°10).

Après une carrière, notamment nationale, étendue sur 5 décennies, Supervan ne s'est pas toujours pas détaché du monde de l'automobile à 75 ans ce 5 décembre. Joyeux anniversaire !



Slot.it CA02h Porsche 956LH - n°33 3rd 24h Le Mans 1984

Par Gilles

Le grand blond

On le remarquait facilement à sa grande silhouette sur les grilles de départ de Formule 1, où loger ses longues jambes était un défi. Difficile de faire étalage de son talent dans les 70's en faisant près de 2 mètres ! Hans-Joachim Stuck fut pourtant vice champion d'Europe F2 derrière Patrick Depailler !

Il ne fut bien servi en F1 que lorsqu'il remplaça le malheureux Carlos Pace chez Brabham. Son parcours aurait pu y être différent en F1 s'il s'était imposé au Glen en 1977 alors qu'il avait tant dominé sous la pluie... En délicatesse avec son embrayage, il s'était pourtant échappé seul en tête sur piste humide, avant que celui-ci le trahisse occasionnant sa sortie de route. On ne peut pas dire que son écurie et notamment son dirigeant, Bernie Ecclestone, furent d'un soutien sans faille...



Fly March 761 Canadian GP 1976 Hans Stuck #34

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Hans-Joachim Stuck



Par Gilles

Agile sous l'eau, Strietzel l'était vraiment ! Sa remontée sur Jan Lammers, rainmaster également, au Mans en 1988 en témoigne. En fait HJ était partout et toujours rapide ! Il faisait partie de ces pilotes au gros cœur et s'aurait particulièrement impressionnant sur des circuits tels Le Mans, le Nurburgring, Francorchamps ou Watkins Glen. Il ne fut pas toujours accompagné de la meilleure machine, mais la Porsche 956/962C, dont il affirma que son fonctionnement optimal lui avait été révélé par Stefan Bellof, le revela totalement.

Lui ajoutant par 2 fois les 24h du Mans, les 12 heures de Sebring (3 fois au total) et un titre de champion du monde avec Derek Bell, il a vaincu toutes les courses de 24 heures (Le Mans, Nurburgring, Dubaï, Spa...) sauf Daytona. Son sens de l'attaque donna matière à des prestations incroyables, associées parfois à des coéquipiers prodigieux (Derek Bell, Al Holbert, Jo Gartner, Ronnie Peterson, Stefan Bellof -cf DRS mag n°10-, Thierry Boutsen, Bob Wollek, Sarel van der Merwe -Cf DRS mag n°11- , Jochen Mass...)



BRM Porsche 962 IMSA '86 - Coke no.5 -
ANGLEWINDER CHASSIS

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Hans-Joachim Stuck



Par Gilles



Slot.it CW20 Porsche 962C 85
1st n.17 Le Mans 1987

Enjoué et grand par le talent, la différence de taille était parfois importante mais la complicité réelle. Impressionnant tant en Tourisme qu'en endurance (Champion DRM, DTM et Supercup) il le fut également étincelant en Procar ou il battit en de nombreuses occasions tous les pilotes de notoriété, dont des champions du Monde F1, engagés. Resté lié au groupe Volkswagen, Hans-Joachim Stuck ne s'est jamais vraiment détaché du Sport automobile. Né le jour de l'an 1951, fils de Hans, l'un des titans d'avant guerre, le grand blond n'a jamais cessé de le faire briller. Tant qu'il y aura des étoiles...

Joyeux anniversaire et heureuse année Hansi.



Sideways SW41b BMW 320 Gr.5 Jagermeister Team
Nurburgring 1977 n°15 Div.II winner - H.J. Stuck

Par Gilles

"Hans le chanceux"

94 ! Il va être difficile de placer toutes ces bougies sur le gâteau ce 23 février. Bon pied, bon œil, rien ne semblait pourtant prédestiner Hans Herrmann à cet âge durant sa carrière.

Il l'a promis à sa femme, il arrêtera la compétition s'il franchit la ligne d'arrivée de ces 24 heures du Mans 1970 en vainqueur... Chose promise, chose due !

Son surnom, Hans im Glück (le chanceux), l'a acquis avec le temps. Après avoir tout d'abord franchi in extremis un passage à niveau aux mille miglia 1954 après avoir tapé sur le casque de Herbert Linge, alors son coéquipier, pour qu'il baisse la tête, afin d'éviter la barrière puisqu'il était trop tard pour freiner avant l'arrivée du train ! Puis en échappant de justesse à un incendie lors de la même épreuve l'an suivant. De graves accidents handicaperont sa carrière, particulièrement en F1, à Monaco 1955 ou celui spectaculaire de l'Avus 1959. Il s'était pourtant montré véloce chez Mercedes aux côtés de JM Fangio, réalisant le meilleur tour sur le rapide tracé de Reims, à un peu plus de 25 ans !



FLY E2027 Porsche 908/2 Targa Florio 1969



PORSCHE 908/2 TARGA FLORIO 1969
R. Stommelen / H. Herrmann

Par Gilles

"Hans le chanceux"



NSR Porsche 908/3 #15 - 1000 Km Nurburgring 1970

Reconnu en courses de côte et assidu en endurance, il trouvera la reconnaissance chez Porsche, l'autre constructeur de sa ville, alors que Mercedes s'est retiré de la compétition suite au terrible accident du Mans 1955. Il y glanera plus de 25 victoires au général et des podiums et succès de classes innombrables ! Sous estimé, parfois résumé à l'homme battu dans le dernier tour du Mans 1969, il est pourtant il est le 1er à vaincre les 24h du Mans, de Daytona et les 12h de Sebring ! Et en épinglant la Targa Florio ! Sa vie ne fut néanmoins pas toujours facile. Il dut s'évader du train adolescent, quand il fut pressenti pour le front de l'est. Il subit aussi la perte de nombreux amis en compétition dont celle de Gerhard Mitter, un an avant sa victoire Mancelle. Et l'épreuve de ses propres accidents ! La course était alors si dangereuse qu'il racontait récemment que lorsqu'il achetait un tube de dentifrice, il se demandait s'il pourrait le terminer !

Alors, comme il l'avait promis à Magdalena, il raccrocha le casque et les gants... Mais pas tous les soucis. Bien des années plus tard, reconverti avec succès en sous traitance automobile, il fut kidnappé en vue d'une demande de rançon à son épouse. Après toutes ces années, simple et communicant, il a conservé sa sempiternelle joie de vivre et nous fait le plaisir de remettre parfois son casque ! Merci de ce cadeau Hans !



Par Gilles

"Brillant Bob"

Ce surnom, il l'a acquis aux Etats Unis, loin de ses terres où il fut injustement assez peu reconnu... Et où Le Mans se refusa toujours à lui.

J'étais surpris, ce matin là, d'entendre parler de Bob Wollek, quand la radio me réveilla. Même à la veille des 12 heures de Sebring ! Déjà que l'on ne parlait pas de ses victoires aux 24 heures de Daytona ...Puis, j'ai compris, il y a 21 ans ce 16 mars, Brillant Bob venait de décéder! Outre la tristesse, quelle ineptie: des années passées à filer à près de 400 km/h dans les Hunaudières et tué à vélo par le rétroviseur d'un camping car! Et pourquoi avoir attendu sa mort pour daigner l'évoquer dans notre propre pays? Chez nous, mis à part les médias spécialisés, il était ignoré à tel point que beaucoup ignoraient même qu'il était Français! Peut être un peu du fait de son aspect rugueux mais surtout parce que l'endurance n'a malheureusement que peu d'écho dans le pays des 24 heures du Mans...



Il était bien plus reconnu à l'étranger, aux USA, en Allemagne, au Japon... Initialement skieur de haut niveau, champion du monde universitaire, il se blessa sérieusement lors des sélections des Jeux Olympiques de Grenoble ! Devant renoncer à ce sport, il s'orienta vers l'automobile, qu'il avait un peu caressée. Révélé par le volant Shell, Il se voit attribuer un volant pour Le Mans par Alpine dès 1968 ! Parallèlement, même s'il ne démérite pas en monoplace, il ne convainc pas. L'endurance prend naturellement sa place.



Par Gilles



Slot.it CA27a Matra-Simca MS 670B n.8 Le Mans 1974

Les résultats tardent un peu... 1973 sera un tournant, BMW Schnitzer lui faisant confiance aux 24 heures de Spa et Matra au Mans ! Matra s'effaçant l'année suivante, il deviendra essentiellement lié à Porsche Kremer puis Joest, en GT puis en Sports. Attaquant opiniâtre, la machine est en route... De 1976 à 1983, excepté 1979 et 1980, il sera vainqueur de la Porsche Cup, sanctionnant le meilleur pilote privé de la marque et récidivera ! Il épinglera également le championnat DRM par 2 fois et le seul championnat d'Europe d'endurance disputé. Il s'octroiera au total plus de 70 victoires dont les 12h de Sebring et 4 fois les 24 heures de Daytona !

Il m'avait déclaré que Le Mans était la plus grande course à ses yeux, mais qu'il ne la gagnerait sans doute jamais... J'ai toujours ces mots en mémoire. Quand Jochen Mass, aussi malchanceux que lui dans la Sarthe, finit par s'y imposer, je pensais que son heure allait sans doute venir ! Il y conquit 3 pôles, 4 victoires de classe et 6 podiums. Il y fit parfois les mauvais choix et fut surtout souvent malheureux...



Par Gilles



Slot.it CA23b Porsche 911 GT1 EVO 98 Test Weissach Feb 1998

Quelques anecdotes révèlent son manque de réussite sur la piste Mancelle. En 1984, il quitte Joest pour un volant officiel Lancia Joest Racing s'impose consécutivement à 2 reprises. 1988, en tête avec Sarel van der Merwe (DRS Mag N°11) pour l'équipe officielle Porsche, des soucis mécaniques le mènent à l'abandon. 1989 chez Joest, au volant d'une Porsche 962C vieillissante, il livre, avec Hans Joachim Stuck (DRS Mag N°12), une prestation exceptionnelle. Malchanceux, ils ne seront pas récompensés terminant 3emes. 1995 favori sur Courage Porsche, un sponsor désireux d'être réhabilité sur la voiture après un accident, leur impose de s'arrêter pour figurer à l'arrivée... De fait, Ils finissent 2eme. 1996 bis repetita, il refuse un volant de Reinhold Joest au profit de l'usine Porsche, Bob est 2eme, derrière la Joest ! 1997, toujours pour Porsche AG, il sort de la piste le matin alors en tête... Joest s'impose à nouveau. 1998, toujours chez Porsche, il est 2eme... Derrière l'autre voiture de l'écurie ! Ses tentatives chez Jaguar et Toyota ne se révélèrent pas plus fructueuses...

Peu avant sa mort, à l'aube des années 2000, Porsche lui avait fait tester la LMP 2000 qu'il fit tourner très fort à bientôt 60 ans. Sans une décision stratégique du groupe Volkswagen, elle aurait pu cette fois l'emmener à la victoire. Et sans doute avec Sascha Maassen... J'aurais tellement aimé !



Par Gilles

"Le sorcier de Wald Michelbach"

Joest Racing c'est d'abord l'histoire d'un pilote de talent.. Mais plus encore celle d'un manager d'écurie qui sait à la fois transcender et faire trembler tous les constructeurs...

Champion intersérie, champion d'Europe des voitures de sport, vainqueur des 24 heures de Daytona, des 9 heures de Kyalami, victorieux également au Nurburgring, Reinhold Joest est également crédité de 3 podiums aux 24 heures du Mans. Il dompta la Ford GT 40 avant d'être engagé sur la Porsche 917 "Cochon Rose". Une longue histoire avec le constructeur de Stuttgart se met en place. On le verra au volant de 908, 935, 936... De pair, il fonda alors son écurie. Pour de nombreux pilotes cette aventure tourna à l'hallali, pour lui, elle dépassa son passé de pilote !

A l'image de John Wyer, il su s'entourer d'excellents techniciens, des meilleurs pilotes, avoir peu de turn over, fidéliser et déléguer intelligemment à des hommes de valeur tels Domingo Piedade, Ralf Juttner et aujourd'hui Jan Lange.

L'organisation, la stratégie et la tactique sont exemplaires. Représentant Porsche puis Audi, son palmarès est exceptionnel. Multiple vainqueur et champion du monde, il s'impose également en championnat IMSA, à Daytona, Sebring, Petit le Mans et partout dans le monde ! Entre temps, Il remporte même l'ITC avec Opel et après le retrait d'Audi de la compétition, il fait de Mazda un vainqueur en IMSA ! Détailler son palmarès serait fastidieux mais s'attacher aux 24 heures du Mans en est symptomatique. La Sarthe est devenue son jardin !



LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

REINHOLD JOEST



Par Gilles

Slot.it CA33a Audi R8 LMP n.77 1st Race of a Thousand Years



Il fait état de 15 victoires au général, 11 avec Audi et 4 avec Porsche (dont 2 d'un assemblage personnel, châssis TWR...). En réalité, 2 autres doivent lui être créditées vu son implication essentielle, celles de Porsche Dauer et de Bentley. Seul Porsche est capable d'afficher mieux ! En 1985, il bat d'ailleurs les équipes officielles dont celle de Porsche et les nombreuses écuries privées, avec le même matériel ! En 1997, Herbert Ampferer, manager de la compétition chez Porsche clame à qui veut l'entendre que les 2 seules Porsche engagées sont celles de l'usine... Le discours changera rapidement après l'arrivée où ces 2 voitures sont deuxième et troisième ... Derrière la Joest TWR Porsche ! L'an suivant, il s'impose de nouveau, mettant également le pied au Mans à Tom Kristensen, victorieux dès la première année. Elles seront ensuite engagées sous la bannière officielle...

Porsche se désengageant, il prépare le terrain pour Audi avec la R8R sans doute moins prometteuse que la R8C, mais dont il sait tirer le potentiel à merveille. Le constructeur d'Ingolstadt lui sera reconnaissant, ensemble, ils écraseront tout sur leur passage. Audi s'en allant à son tour, il épouse la volonté de Mazda de revenir au Mans via son programme IMSA. Mais le constructeur japonais fait volte face. Il s'engage alors dans le projet Glickenhau, pour lequel il permet aux 2 voitures partantes de franchir le drapeau à damier.. bien proches du podium et ce, pour une première participation !

Ce 24 avril, Reinhold Joest fêtera ses 85 ans et l'histoire est toujours en marche !"



Par Gilles

"L'incompris"

Il était d'un autre temps, Heinz Harald Frentzen. Il était du temps de ceux pour qui la fin ne justifie pas les moyens. De ceux pour qui courir était avant tout un plaisir. De ceux pour qui le travail n'était pas incompatible avec la bonne humeur ni les facéties. De ceux pour qui une poignée de main et la parole donnée valait bien plus qu'un contrat. Son talent était exceptionnel mais s'accoutuma mal du sport devenu business.

Champion de karting jr puis de Formula Opel, devançant Marco Werner, il impressionne dès son arrivée en Formule 3. Dominateur de la seconde demi saison, il est le pilote le plus victorieux du top 3 mais échoue à un point du champion Karl Wendlinger, tous deux éclipsant le troisième pilote de la filière Mercedes, Michael Schumacher. La Formule 3000 ne lui réussit pas, mais ses rares sorties en endurance, en championnat du monde et au Japon se terminent bien souvent sur le podium. Au Japon toujours, il impressionne dans un championnat local relevé de Formule 3000, remplaçant au pied levé son compatriote Volker Weidler, souffrant de l'oreille interne, qui l'a présenté. Sa carrière semble se dessiner loin de ses terres, mais sa pointe de vitesse associée à sa faculté de préserver les pneus conduiront Mercedes et Sauber à l'engager en Formule 1.



frentzen cup
cartronic

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Heinz Harald Frentzen



Par Gilles



Aston Martin DBR9 LM 2008 No.009 Carrera Digital 23747

Aston Martin DBR9 Aston Martin Racing "No. 009", 2007

Arrivé en 1994, il se montre immédiatement au niveau de son coéquipier, qu'il connaît bien, Karl Wendlinger ! Mais tout se voile très vite. Roland Ratzenberger et Ayrton Senna se tuent à Imola, Karl se blesse très grièvement à Monaco. Pressenti par Williams pour remplacer Ayrton, Heinz Harald décline l'invitation par respect envers Sauber. Ils poursuivront plusieurs saisons ensemble, HHF éclipsant ses coéquipiers et se montrant fiable, rapide et d'une grande agilité. Le rendez vous avec Williams arrivera à son issue...

Peter Sauber avait prévenu Frank Williams, il fallait prendre soin de HHF, le faire se sentir en confiance... Il n'en fut rien ! Très vite performant, il est contré dans ses choix par Williams et Head... Il n'était pas venu pour subir un matraquage psychologique ! Toujours rapide, il est l'auteur du plus grand nombre de meilleurs tours de la saison, il n'est pas aidé non plus par la fiabilité de sa monture. L'année suivante, Williams perd Renault et amorce un déclin inattendu. La fenêtre s'est refermée.

Remis en confiance chez Jordan, il s'en faudra de peu pour qu'il soit titré ! Reconnu par ses pairs, Mercedes l'a néanmoins oublié... Il dynamisera Prost et Arrows avant de revenir à la source chez Sauber, où il sera de nouveau précieux. On le verra par la suite en DTM, convaincant sur une Opel Vectra peu à la fête jusqu'alors puis chez Audi, où, aux avant postes, il ne sera pas prêt à consentir une nouvelle fois à une discipline d'équipe à l'encontre de sa satisfaction personnelle. Dès lors, quelques participations sporadiques dans diverses courses lui permettront d'entretenir sa passion.

Vélocité et sûr, la réussite ne lui aura globalement pas beaucoup souri... On a même dit que s'il reprenait l'affaire familiale de pompes funèbres, les gens s'arrêteraient de mourir... Et ne fut pas soutenu aux moments clefs. Il était pourtant celui que Schumacher redoutait le plus... A juste titre ! Il était destiné, sans doute avec Karl, à marquer les esprits. Les circonstances et les à-côtés du sport en ont décidé autrement. Il n'a pourtant pas à rougir de sa carrière même s'il concède que son palmarès pourrait être plus prestigieux. Mais, à 55 ans ce 18 mai, il est conscient d'avoir privilégié l'essentiel : Pouvoir toujours se regarder dans la glace.

Il était d'une autre époque Heinz Harald Frentzen, d'une époque où il aurait été bien plus titré !

Par Gilles

"La 911 au Mans: La grenouille devenue prince."

Une fois encore, il y eut peu de la route à la piste... A l'instar de sa devancière 356, la 911, commercialisée en 1964 est engagée au Mans dès 1966 ! Une nouvelle initiative française, de Jacques Dewez, qui donnera à la 911 le ton de sa future carrière.

Alors que Porsche se positionne de plus en plus fortement au général, la petite nouvelle se classe 2eme des GT et s'impose en classe 2 litres. 2 ans plus tard, Jean Pierre Gaban l'impose en GT, récidivant l'an suivant. En 1971, Raymond Touroul lui donnera même une 6eme place au général en plus d'une nouvelle victoire de classe ! Mais la révélation au plus grand nombre interviendra en 1974. Matra, en route vers une 3eme victoire au général, connaît des soucis de boîte, fournie par ... Porsche ! Herbert Muller et Gjis van Lennep, intercalés avec leur 911 entre les 2 protos français, voient la victoire se profiler. Mais, fidèle à sa tradition de fair play, Porsche donnera les moyens à Matra de s'imposer une dernière fois dans la Sarthe. Le Suisse et son coéquipier Néerlandais devront se contenter de la seconde place.



La Porsche 911 n°35 des 24 heures du Mans 1966
La Porsche 911 MRR MC1102

FLY A2502 Porsche 911 24H Daytona 1966 (first victory 911)



Par Gilles

Sideways SW74 PORSCHE KREMER 935K2 1977



De 1975 à 1984 sur la 934 et la version plus aboutie 935 (dont les limites seront atteintes avec Moby Dick) , des pilotes de pointe tels John Fitzpatrick, Manfred Schurti, Toine Hezemans, Rolf Stommelen, Claude Ballot Lena, Bob Wollek, Brian Redman ou Peter Gregg la mèneront à des victoires de classe à chaque participation. 1979 sera le point d'orgue, avec la victoire au classement général de la 935 K3 des frères Kremer aux mains de Klaus Ludwig et des frères Whittington. Derrière elle et vainqueur de la catégorie IMSA, la 935 de Dick Barbour, épaulé par Rolf Stommelen et un Paul Newman aussi solide pilote qu'acteur, à bien failli plus encore créer la sensation... En 1986, la 961, issue de la 959, viendra, avec Claude Ballot Lena et René Metge clure le chapitre avec une victoire en GTX assortie d'une 7eme place au général. En effet, durant près d'une décennie, les GT disparaîtront du Mans. Bye bye 911.

On la verra revenir dès 1993 et 1994 s'imposant de nouveau en catégorie puis pour la gagne au scratch dès 1996 sous la forme de 911 GT1 ! Elle subira la loi des protos du Joest Racing 2 ans durant avant de voir, en 1998, Laurent Aiello, Stéphane Ortelli et Alan McNish s'imposer à son volant.

LE MANS miniatures Porsche 961 n°203 Le Mans 1987



Par Gilles



Slot.it CA23e Porsche 911 GT1 Evo 98 n.7 FIA GT 1998

Suite à l'avortement du programme Proto des années 2000, viendront par la suite des engagements privés, voire semi officiels, en GT faisant le bonheur de teams tels Felbenmayer, Larbre, Roock racing, Seikel, Flying Lizard ou IMSA Performance et permettant de perpétuer les succès. Des 2013 Porsche reprend plus officiellement les choses via le Manthey racing. Romain Dumas, Richard Lietz et Marc Lieb sont victorieux en GT. Dans un programme où la catégorie reine reprend sa place chez le constructeur de Stuttgart, la 911 n'est pas délaissée et son programme demeure. 2018 demeure la dernière victoire en Pro (Michael Christensen, Kevin Ester, Laurens Vanthoor) et 2019 en Am.

Elle en a vu de toutes les couleurs; parures usine, décors chatoyantes, parures Revival, art car ou connotations humoristiques. Elle a vu parmi les plus grand à son bord (Hans Joachim Stuck, Thierry Boutsen, Sascha Maassen, Emmanuel Collard, Romain Dumas, Yannick Dalmas...) et a ferrailé avec quasiment tous les constructeurs (de Ferrari à Ford, de Mercedes à Toyota, de BMW à General Motors...). Elle n'est pourtant pas repue... La grenouille a voulu devenir le bœuf et y est même parfois arrivée ! A l'heure où se profile le nouvel engagement en LMDh, Porsche n'abandonne pas sa sempiternelle 911, qu'elle espère faire briller encore plus d'une fois, à compter de la présente édition

Carrera Evolution 27607 Porsche 911 RSR "Porsche GT Team, No.93"



Par Gilles

"Spécial K"

Faire étalage de son palmarès serait un peu fastidieux, mais ne pas y faire référence serait lui faire injure. Champion du monde d'endurance et également ALMS, il aurait pu être appelé Monsieur Sebring, fort de son record de 6 victoires aux 12 heures. Mais son incroyable score de 9 victoires dans la Sarthe en fera Monsieur Le Mans !

Vice champion du monde de karting, le Danois commença, comme beaucoup en monoplace où il s'imposa en championnats de F3 Allemande (devant Marco Werner qu'il retrouvera...) puis Japonnaise après avoir battu les Mika (Hakkinen et Salo) en Formule A nordique ! Il brillera aussi à Macao sans s'y imposer. Sa carrière au Japon avait pris tournure en Formule 3000 et en tourisme. Il ne pourra cependant pas résister à la Formule 1, qui ne lui laissera pourtant que la place peu enviable de pilote essayeur. C'est de l'endurance que viendra le salut. Reinhold Joest lui donnera l'occasion d'être sous les feux de la rampe avec un formidable succès Manceau dès sa première participation ! Malgré une incartade chez BMW, il y restera fidèle ainsi qu'à Audi dont ils feront briller les couleurs, avec un staff et des équipiers exceptionnels ! Parmi eux Emanuele Pirro, Frank Biela, Michèle Alboreto, Rinaldo Capello, Marco Werner, Alan McNish... En 18 participations, il connaîtra 4 abandons alors que chaque arrivée se soldera par un podium dont 12 avec le Joest Racing !



Par Gilles



Carrera Evolution 27238 Audi A4 DTM 2008 Audi Sport Team Abt "T. Kristensen"

Il se montrera également brillant avec Audi en DTM, mais l'endurance garde une place à part... Vainqueur partout, notamment au Petit Le Mans, seules les 24h de Daytona manquent à son tableau de chasse. Rapide en toutes circonstances, redoutable dans des conditions difficiles (sa prestation mancelle nocturne de 2008 face à la Peugeot de Jacques Villeneuve sous la pluie en atteste...) Simple, intelligent et loyal, il s'est toujours montré respectueux en piste et proche des spectateurs.

Affable, véloce et fin stratège, personne ne peut contester à Tom Kristensen, qui fête ce 7 juillet ses 55 ans, son surnom acquis sur la piste... Joyeux anniversaire Monsieur Le Mans !



Par Gilles

"Coeur de Lion"

Grand Prix d'Allemagne 1980: Jacques Laffite ne s'en était pas caché, il aurait bien aimé gagner tous les grands prix mais pas celui-là ! Il refusa même le champagne sur la plus haute marche du podium en signe de deuil. L'émotion était trop grande, ils rivalisaient depuis si longtemps. Ils avaient couru face à face en Formule 2, en Formule 1 et en endurance, ils furent même équipiers chez Alpine au Mans et formèrent le duo le plus emblématique chez Ligier en F1 !

Tristement, Patrick Depailler venait de quitter la scène. Le mois d'Août l'aura vu naître... Et disparaître également ! Divers facteurs firent qu'il se révéla tardivement. Entre autres, il s'orientait vers une carrière dentaire, comme Tony Brooks... Et comme lui, n'exerça jamais ! Il devint alors champion de France F3 devant Jean-Pierre Jabouille puis champion européen de F2 face à Hans-Joachim Stuck, de nouveau Jacques Laffite et Jean Pierre Jabouille. Ken Tyrrell, durement touché par les décès de François Cevert et Gerry Birrell et le départ en retraite de Jackie Stewart le sélectionna afin de palier au manque. Les images sur la P34 à 6 roues, impressionnante lors de ses dérives en courbe sont d'anthologie mais, comme ses équipiers Ronnie Peterson puis Jody Scheckter, il fut confronté au lent déclin de l'écurie Britannique.



Scalextric C4084A Tyrrell P34 - Swedish GP 1976 Twin Pack

Par Gilles



LE MANS miniatures Renault-Alpine A442 n°8

Habile et courageux, il fut le 1er Français auteur d'une pôle position et réalisa une vingtaine de podiums dont 2 victoires. Il était parti vers une seconde jeunesse chez Ligier où il forma le duo le plus homogène de l'écurie avec Jacques Laffite mais un grave accident de deltaplane l'éloigna des circuits.

Le retour du Clermontois, chez Alfa Romeo, ne fut pas des plus simples, mais ses efforts étaient grands. Puis survint l'accident fatal, en essais privés à Hockenheim, à l'aube de ses 36 ans. Le sport automobile était une nouvelle fois durement touché. Il laisse l'image d'un homme courageux, facile d'accès... et détenteur de quelques cigarettes en toutes circonstances jusqu'au départ de course ! Son fils Loïc Depailler portera son casque par la suite, entretenant le souvenir d'un homme hardi, rapide et passionné.



Nonno Slot Tyrrell 007-Ford n°4

Par Gilles

" La précision britannique "

Il s'était vite montré rapide dès ses débuts, à la fin des années soixante en glanant une première victoire lors de sa première saison de F3 et en terminant troisième l'année suivante avec 7 succès ! Malgré des performances honorables en F2, il ne connaîtra que des participations sporadiques en F1.

Derek Bell se révélera surtout en endurance. 1970 marquera sa première participation aux



24h du Mans, avec Ronnie Peterson et se soldant par un abandon sur Ferrari 512. L'année suivante le mettra en lumière chez John Wyer, où il obtiendra sa première grande victoire aux 1000 kms de Buenos Aires en compagnie de Jo Siffert sur Porsche 917.

Même s'il fut obligé de trouver un baquet ailleurs, et notamment chez Mirage, toujours pour John Wyer, afin de vaincre une première fois au Mans avec Jacky Ickx, c'est chez le constructeur de Stuttgart qu'allait s'établir majoritairement son palmarès. Tout s'accélère alors, il totalisera 2 autres victoires dans la Sarthe de nouveau avec le belge, puis 2 autres en trio avec Hans Joachim Stuck et Al Holbert. Il s'imposera également 3 fois aux 24h de Daytona (dont 2 avec Al Holbert dans l'équipage) mais les 12h de Sebring se déroberont toujours, malgré de nombreux podiums.



Slot.it CA09g Porsche 956 KH n.2 Nürburgring 1000 Km 1983

Par Gilles

" La précision britannique "



LE MANS miniatures Porsche 917 LH n°17

Double champion du monde d'endurance, fort d'une cinquantaine de victoires assorties d'une quinzaine en classe et de plus d'une centaine de podiums de part et d'autre de l'Atlantique, le britannique n'était pas l'homme de la pôle ou du record du tour. En revanche, au fil du temps, il s'est construit l'image d'un métronome, capable d'aligner les tours rapides avec une grande précision. Il a d'ailleurs apporté un côté temporisateur à des pilotes très rapides qui l'ont accompagné tels Ronnie Peterson, Jo Siffert, Stefan Bellof et Hans Joachim Stuck entre autres. On le vit en course jusqu'au milieu des années 90, la cinquantaine bien sonnée, raflant même un ultime podium au Mans en 1995, accompagnant son fils Justin et Andy Wallace.

Distingué Member of British Empire (MBE) en raison de son apport au sports mécaniques outre Manche, il fêtera ce 31 octobre son 81ème anniversaire. Longue vie Sir !



Slot.it CA25e Porsche 962 IMSA n.14 24h Daytona 1988

Par Gilles

" Le Prince est mort! "

La monoplace gisait à l'envers, à cheval sur la glissière, dans une position qui ne laissait aucune équivoque. Jody Scheckter, premier arrivé sur les lieux du drame, empêcha, par égard, Jean Pierre Beltoise d'aller voir son beau frère.

François Cevert l'avait pourtant dit à son chef mécanicien, Jo Ramirez, ça devait être son jour ... Son châssis était le N°006, son moteur le 066, il portait le N°6, nous étions le 6 octobre et il avait conquis sa seule victoire en F1, ici, à Watkins Glen, il y 2 ans ! Il voulait donc conquérir sa première pole position, confirmant ainsi qu'il pourrait s'affirmer comme pilote numero 1 si son équipier et ami Jackie Stewart prenait la retraite à laquelle il songeait.

D'abord volant Shell, Il s'était illustré en F3 et fut champion de France dès sa deuxième saison, devant les 2 Jean Pierre, Jaussaud et Jabouille, après s'être essayé en moto. Une fois en F2, il se classe 3eme du championnat européen, derrière son compatriote Johnny Servoz Gavin et Hubert Hahne mais devant Henri Pescarolo et Derek Bell !



Scalextric C3482A Legends Tyrrell Edition Limitée

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

FRANCOIS CEVERT



Par Gilles



Slot.it CA37a Matra-Simca MS 670 B n.10 Le Mans 1973

Quand le talentueux Johnny Servoz Gavin raccroche prétextant qu'il a peur, ce qui est sans doute pour partie vrai étant donné les conditions de sécurité de l'époque mais aussi en raison de sa volonté de profiter de la vie, il accède à la F1 chez Tyrrell, aux côtés du champion du Monde Jackie Stewart !

Avec lui, Il apprend beaucoup. En parallèle, il œuvre également pour Matra en endurance. Pas souvent soutenu par sa mécanique, il montre sa pointe de vitesse en s'adjugeant souvent la pole et en menant souvent la course. Tout comme il fut 3ème du championnat du monde de F1, il sera également 2ème des 24 h du Mans avec Howden Ganley, assurant le 1er doublé de la firme de Gérard Lagardère.

Beau gosse, cultivé, avenant, prometteur, charismatique, prenant la désignation du Prince, il devient vite la coqueluche du public français qui voit en lui son premier potentiel champion du Monde depuis Jean Pierre Wimille. Malheureusement, il ne reviendra pas de ce dernier tour de qualification, ignorant que son ami Jackie lui céderait la première place dans l'écurie l'an suivant. Parallèlement, l'Écossais Gerry Birrell, pressenti à ses côtés, s'était également tué en course. L'épreuve fut rude pour Sir Jackie qui ne prit pas le départ de cette course qui devait être sa dernière et pour Ken Tyrrell qui amorça dès lors un lent déclin.

Un an plus tard, jour pour jour, sur le même circuit et dans un accident similaire, se tuait le prometteur Autrichien Helmut Koinigg.
Le destin se montre parfois particulièrement cruel !.



Scalextric C3759A Legends Tyrrell 002

Par Gilles

" 26, bleu ... Et toujours vert !"

Si, en sport automobile, le numéro 27 et le rouge évoquent très vite Gilles Villeneuve, le 26 et le bleu font de même avec Jacques Laffite.

D'abord mécanicien de Jean Pierre Jabouille, également son beau-frère, il s'initiera au pilotage ... à. près de 30 ans ! A titre de comparaison, à l'âge où il arrivait en F1, Emerson Fittipaldi avait déjà conquis 2 titres.

Pourtant tout allait aller très vite ... Il devient champion de France de Formule Renault et vice champion d'Europe la même année ... à l'âge où d'autres songent à stopper leur carrière ! Dès lors, sous son air mur, il ne fut pourtant jamais le plus sérieux ni assidu.

Néanmoins, il gagna partout où il s'aligna : Champion de France F3 avec 8 victoires, 3ème derrière Patrick Depailler et Hans-Joachim Stuck puis champion d'Europe F2 avec 7 victoires en 1975. En parallèle, cette même année, il signe son 1er podium F1, 2ème sur le grand ring au volant de la modeste Iso, engagée par Williams. Toujours la même année, acteur majeur du titre de champion du Monde d'endurance d'Alfa Romeo, il aurait été, avec Arturo Merzario, en lice pour le titre pilotes s'il avait existé face à Derek Bell et Henri Pescarolo ! Ensuite stabilisé en F1, il devint majoritairement l'homme d'une marque, Ligier dont il bâti à lui seul l'essentiel du palmarès. Moyens insuffisants, organisation et management approximatifs, il fut néanmoins bien pres de coiffer la couronne mondiale à plusieurs reprises. Réfractaire à la course sous la pluie, il su néanmoins s'y montrer parfois intraitable !



Golden Era – Ligier js17 Matra v12 1981 Jacques Laffite GP Long Beach

Par Gilles



Flyslot W40102 Williams FW08C - GP USA West 1983

Comme beaucoup, il ne trouva pas chez Williams, notamment avec Head, la reconnaissance à hauteur de son talent lorsqu'il y fit un second passage. De retour au bercail, retrouvant le bleu et son numéro 26, il fut étincelant ses 2 dernières saisons, se montrant toujours capable de s'imposer, notamment à Détroit 1986, où il aurait pu vaincre face à Alain Prost et Ayrton Senna. Seul son grave accident de Brands Hatch fut en mesure d'arrêter son parcours en F1.

Après une très lourde opération, nous le vîmes revenir en tourisme, dès l'année suivante. Un an plus tard, sur BMW, il montait sur le podium des 24h de Spa. Suivant BMW puis Mercedes en DTM, il y retrouvera le chemin du podium, de la pole, du meilleur tour et de la victoire, dans un championnat très relevé, à bientôt 50 ans. Alors quinquagénaire, Il s'imposera aussi sur Porsche, avec Bob Wollek et Jean Pierre Jarier, tous 3 sensiblement du même âge aux 3h de Zhuhai. On le verra toujours, tout au long des 90's, notamment en tourisme français, en mesure de s'imposer lors de ses apparitions, puis de façon plus éparse dans les années 2000 pour le plaisir.

Facétieux, le grand Jacques n'a jamais perdu sa joie de vivre ni son humour... Mais il est essentiel de se souvenir de son grand talent, sur des voitures souvent perfectibles ! Toujours vert, comme la couleur de son casque, Jacquot a soufflé ce 21 novembre une nouvelle bougie. Merci pour tout Jacques !



RevoSlot RS0126 McLaren F1 GTR - Fina n.38 24h Le Mans 1996

POUR COMMANDER LA VERSION IMPRIMEE DE NOS ANCIENS NUMEROS, RIEN DE PLUS FACILE:

Rendez-vous sur www.slotcar-union.com puis cherchez
'DRS MAGAZINE' dans le moteur de recherche :

L'expertise et la qualité du modélisme au service d'une passion

A propos de nous | Contactez-nous | Fr

Rechercher parmi les nombreuses références



MON COMPTE



MON PANIER

SLOT CAR

CIRCUITS & ACCESSOIRES

MODÉLISME

LICENCES ORIGINALES

STOCKAGE

GOODIES

PROMOTIONS

Accueil > Slot Car-Union > DRS MAGAZINE Numéro 10

DRS MAGAZINE Numéro 10

Référence : DRSMagazine10



**En un clic, votre magazine qualité imprimerie est dans
votre panier!**

DIJON RACING

slot



Amis Sloteurs,

Si vous souhaitez participer au **DRS MAGAZINE**,
n'hésitez pas à nous envoyer vos articles à l'adresse ci-dessous, sur l'activité de votre club, ou tout simplement sur vos réalisations.



DIJON RACING



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

Contact Club: contact@dijon-racing-slot.com

<https://www.dijon-racing-slot.com>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

IMPRIMEZ MOI!

